

Bondy, son Chêne et ses Racines



ISSN: 1765-9027

BULLETIN N° 12
MARS 2015

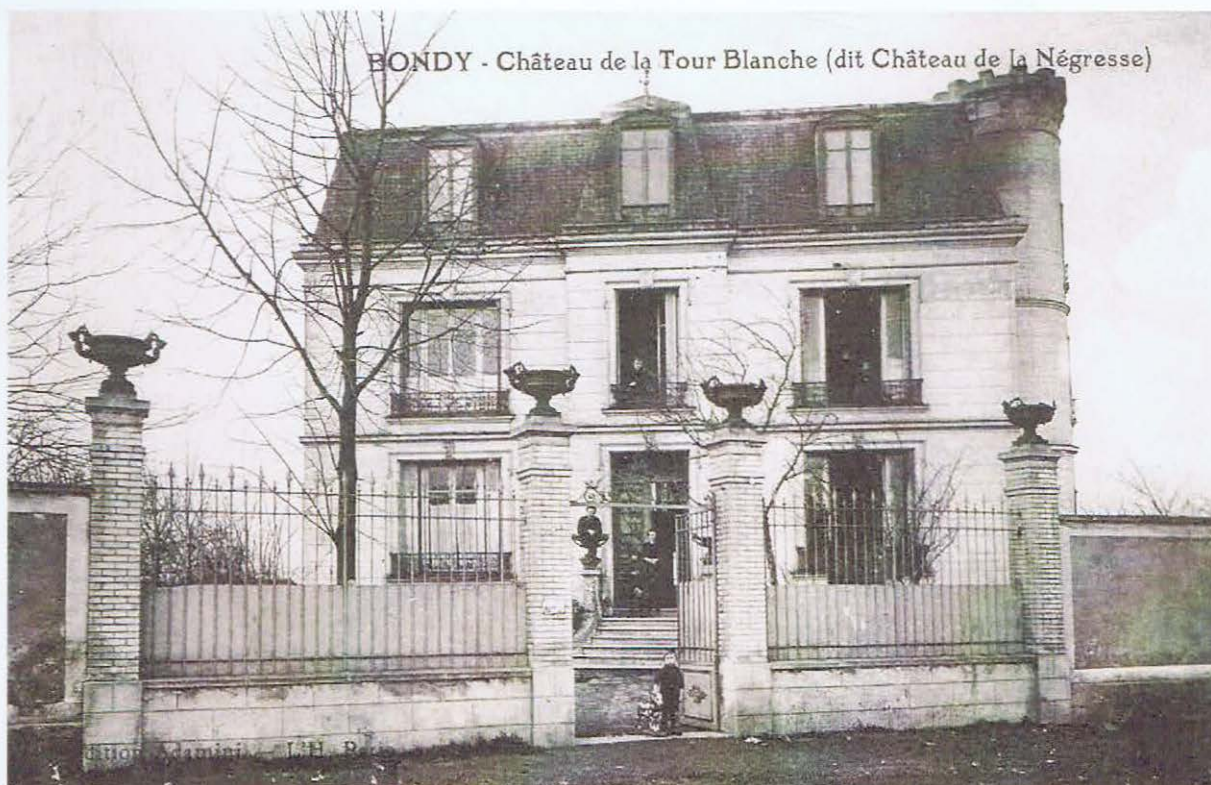
Chroniques du vieux Bondy - Tome II

par G. Duc, N. Evezard et D. Lancien

suivies de

Bondy-Sud en Cartes postales

Par R. Grammont



Association Bondy, son Chêne et ses Racines
Esplanade Claude Fuzier
93140 BONDY
Tél. 01 48 48 28 63

PRIX PUBLIC: 25 €

*Association loi du 1^{er} juillet 1901 déclarée
en Préfecture de Seine-Saint-Denis le 4 février 2000*

Sommaire

1. Bondy et la Grande-Guerre durant l'automne 1914 5

| | |
|--|----|
| 1-1 Bondy en 1914, à l'aube du conflit..... | 5 |
| 1-2 Le début de la guerre..... | 7 |
| 1-2-1 La mobilisation, la déclaration de guerre et les premiers combats..... | 7 |
| 1-2-2 Les transports de troupes..... | 7 |
| 1-2-3 Le vécu de la mobilisation..... | 9 |
| 1-2-4 La bataille de la Marne – La bataille de l'Ourcq..... | 9 |
| 1-2-5 La « course à la mer »..... | 10 |
| 1-3 Bondy pendant l'automne 1914..... | 11 |
| 1-3-1 La vie à Bondy..... | 11 |
| 1-3-2 La bataille de l'Ourcq..... | 13 |

2. Les tramways à Bondy 15

| | |
|--|----|
| 2-1 Les omnibus et la naissance du tramway..... | 15 |
| 2-2 Les différents types de tramways..... | 16 |
| 2-2-1 Les débuts du tramway et la traction hippomobile..... | 16 |
| 2-2-2 La traction mécanique..... | 16 |
| 2-2-3 Les tramways électriques..... | 17 |
| 2-3 Les tramways desservant Bondy au début du 20ème siècle..... | 17 |
| 2-3-1 La Compagnie de l'Est Parisien (CEP)..... | 17 |
| 2-3-2 La ligne Opéra-Pantin..... | 18 |
| 2-3-3 La ligne Le Raincy-Montfermeil..... | 18 |
| 2-3-4 Les prolongements de la ligne 21 Opéra-Pantin..... | 18 |
| 2-3-5 La desserte de Bondy par les lignes 21 A et B..... | 19 |
| 2-3-6 La desserte des Pavillons-sous-Bois par les lignes 21 A et B..... | 20 |
| 2-3-7 La ligne Opéra-Romainville et ses prolongements (future ligne 95 A)..... | 21 |
| 2-3-8 Les ateliers de garage et de maintenance..... | 21 |
| 2-4 Construction d'un vrai réseau de transport par tramways..... | 22 |
| 2-5 La disparition des tramways et leur remplacement par des autobus..... | 22 |
| 2-5-1 La disparition des tramways..... | 22 |
| 2-5-2 Le remplacement des tramways passant par Bondy par des autobus..... | 23 |
| 2-6 L'époque moderne..... | 23 |
| 2-6-1 Le tramway T1..... | 24 |
| 2-6-2 Le tramway T4..... | 24 |
| 2-7 En guise de conclusion..... | 25 |

3. Comptoir Lyon-Alemand, Louyot et Cie et son usine de Noisy-le-Sec 27

| | |
|--|----|
| 3-1 Historique du Comptoir Lyon-Alemand, Louyot et Cie..... | 27 |
| 3-1-1 Du début du 19ème siècle à la fin des années 1920..... | 27 |
| 3-1-2 De la fin des années 1920 à l'année 1932..... | 27 |
| 3-1-3 De 1932 à 1945..... | 27 |
| 3-1-4 De 1945 à 1995..... | 27 |
| 3-1-5 De 1995 à 2000..... | 28 |
| 3-2 Le Comptoir Lyon-Alemand, Louyot et ses usines..... | 28 |
| 3-2-1 Le siège social..... | 28 |
| 3-2-2 Les succursales, dépôts, participations, filiales..... | 29 |
| 3-2-3 L'usine de Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis)..... | 29 |
| 3-2-4 L'usine de Bornel (Oise)..... | 31 |
| 3-2-5 L'usine de Vienne (Isère)..... | 31 |
| 3-2-6 L'usine de Villeurbanne (Rhône)..... | 31 |

| | |
|---|-----------|
| 3-3 Les industries intéressées par les fabrications du CLAL | 31 |
| 3-3-1 Les industries et métiers d'art | 32 |
| 3-3-2 L'art dentaire | 32 |
| 3-3-3 Les industries métallurgiques et mécaniques | 32 |
| 3-3-4 Les industries électriques | 33 |
| 3-3-5 Les industries chimiques et para-chimiques | 33 |
| 3-3-6 Les autres secteurs industriels | 33 |
| 3-3-7 La qualité des produits | 34 |
| 3-4 La fin de l'usine de Noisy-le-Sec | 34 |
| 4. La famille Menier et la chocolaterie de Noisel | 35 |
| 4-1 Les Menier, une famille d'entrepreneurs, de la pharmacie au chocolat | 35 |
| 4-1-1 Des débuts prometteurs | 35 |
| 4-1-2 Le développement de la Société et l'abandon du secteur pharmaceutique | 35 |
| 4-1-3 La rénovation complète de l'usine de Noisel | 36 |
| 4-1-4 La consolidation de l'entreprise familiale. La période 1881-1914 | 37 |
| 4-1-5 Le déclin et la fin de l'entreprise Menier | 38 |
| 4-2 La cité ouvrière Menier | 38 |
| 4-3 La chocolaterie Menier, une entreprise intégrée | 39 |
| 4-3-1 Les besoins en cacao | 39 |
| 4-3-2 L'approvisionnement en sucre | 39 |
| 4-3-3 Le fonctionnement de l'usine de Noisel | 39 |
| 4-3-4 L'extension et la diversification de l'entreprise | 39 |
| 4-4 Les Menier et l'agriculture | 40 |
| 4-4-1 La ferme du Buisson | 40 |
| 4-4-2 Un vaste domaine agricole | 40 |
| 4-4-3 Une exploitation moderne | 40 |
| 4-4-4 La fin de l'exploitation par la famille Menier | 41 |
| 4-5 Une vie politique et mondaine importante | 41 |
| 4-5-1 La famille Menier et la politique | 41 |
| 4-5-2 L'intérêt pour les biens immobiliers | 41 |
| 4-6 En guise de conclusion | 43 |
| 5. Le quartier de Bondy-Sud raconté visuellement | 45 |
| RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES | 63 |

Nota : Les illustrations du présent document sont affectées d'une indication indiquant leur provenance :

[AM] pour Archives Municipales de Bondy,

[B] pour les publications reprises dans la Bibliographie,

[CP] pour Collection Privée,

[RG] pour Collection Robert Grammont,

Les auteurs expriment leurs bien vifs remerciements pour l'utilisation des documents correspondants.

1 - BONDY ET LA GRANDE GUERRE DURANT L'AUTOMNE 1914

1 – 1 - Bondy en 1914, à l'aube du conflit

Jusqu'en 1905, la commune de Bondy présente deux quartiers distincts : Bondy-Bourg et Bondy-Forêt :

- Bondy-Bourg est essentiellement bâti d'une part dans le quartier du Mainguy, au voisinage de la Route Nationale 3 (RN 3) et du canal, et d'autre part près de la gare. Ces deux pôles sont reliés par la rue Saint-Médéric qui deviendra successivement la rue de la Gare vers 1900 puis la rue Roger Salengro actuelle dans les années 1920.
- Bondy-Forêt est situé à l'est de la commune en bordure des communes de Villemomble et Le Raincy.

Entre les deux, la zone comprise entre la RN 3 et la voie ferrée est occupée par des maraîchers. Très humide, cette zone est peu propice aux constructions et le coût des terrains y est faible par rapport à ceux du quartier du Mainguy. Enfin, on ne note quasiment pas de maisons d'habitation au nord du canal et au sud de la voie ferrée.

En fait, Bondy-Forêt, qui se développe beaucoup plus vite en déboisant l'entrée de la forêt de Bondy, demande à faire sécession dès 1891. Celle-ci devient effective le 5 janvier 1905, avec la création des Pavillons-sous-Bois. De 8839 habitants, la population bondinoise tombe à 5195 habitants. Mais à l'aube de la guerre, avec l'arrivée de nombreux agents des chemins de fer, Bondy compte déjà près de 9 000 habitants.

Malgré cette augmentation de la population, celle-ci reste essentiellement rurale, de nombreux bondinois étant employés dans les fermes et les nombreuses zones maraîchères implantées dans les zones non habitées évoquées plus haut.

Les commerces de bouche sont assez peu nombreux et les ménagères s'approvisionnent beaucoup au marché de la place de l'église, rue Saint-Médéric, et les cafés sont le principal lieu de distraction et de convivialité.



Route Nationale 3 [RG]



Canal de l'Ourcq [RG]

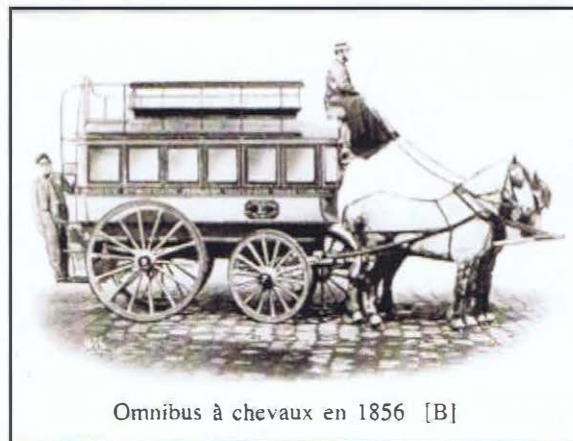


Gare de Bondy [RG]

2 - LES TRAMWAYS A BONDY

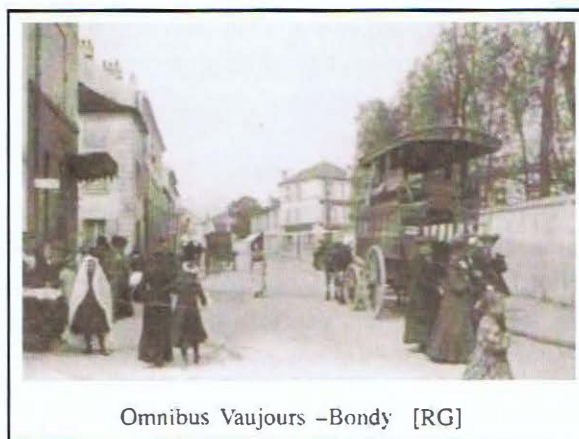
2 - 1 Les omnibus et la naissance du tramway.

Sous le Second Empire, le seul moyen de transport en commun à Paris est l'omnibus à chevaux. Son développement est toutefois limité, même dans les quartiers centraux de la capitale. Malgré le regroupement des premières lignes sous l'égide de la CGO (Compagnie Générale des Omnibus) à partir de 1855, les omnibus restent franchement insuffisants dans les quartiers périphériques et quasiment inexistant en banlieue, en particulier dans l'Est Parisien. Ce transport est d'ailleurs coûteux, ce qui conduit les ouvriers de banlieue, aux revenus modestes, à se loger à proximité de leur travail. De fait, les habitants de banlieue ne se rendent qu'exceptionnellement à Paris.



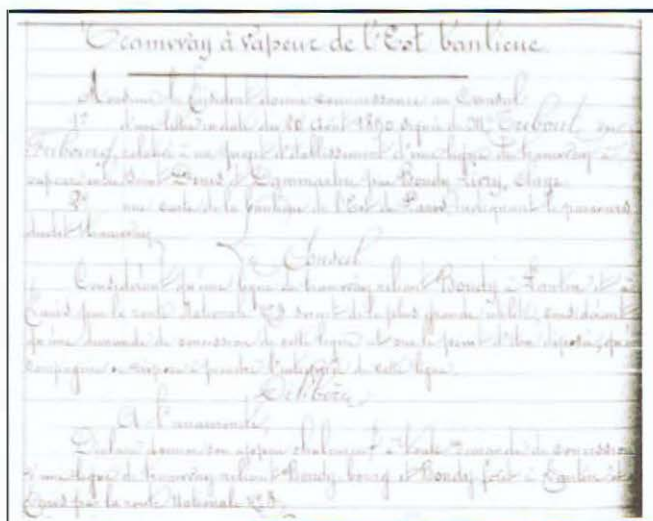
Omnibus à chevaux en 1856 [B]

L'arrivée du chemin de fer a modifié cette situation, en particulier, celle des bondynois, avec la mise en service de la ligne Paris-Epernay en 1849 et l'ouverture d'une gare à Bondy en 1857. Cette gare, comme d'autres gares voisines, concerne également les populations des villes environnantes, car des services de rabattement y sont créés pour permettre à leurs habitants d'accéder aux trains allant à Paris. C'est en particulier le cas de Livry, Tremblay, Villeparisis et de Vaujours. Il semble enfin que quelques services de rabattement existaient vers les quartiers périphériques de Paris.



Omnibus Vaujours -Bondy [RG]

Mais, globalement, avec le développement industriel à la fin du 19^{ème} siècle, cette offre de transport devient insuffisante. Le besoin d'un mode de transport plus performant se fait jour, tout d'abord à Paris, et conduit à la construction des lignes de tramway parisiennes, toujours sous l'égide de la CGO, dès après la guerre de 1870. Peu d'années après, on assiste à la création de lignes desservant la proche banlieue, lignes gérées par des compagnies spécifiques telle la ligne H des Tramways Nord en 1880 de la place de la République à Pantin.



Bondy n'échappe pas à ce mouvement et à l'engouement pour ce nouveau mode de transport. Ainsi, on note dans le compte-rendu du Conseil Municipal du 13 septembre 1890 (ci-dessus, document des Archives Municipales de Bondy) que « à l'unanimité (le Conseil) déclare donner son appui chaleureux à toute demande de concession d'une ligne de tramway reliant Bondy-Bourg

3 - COMPTOIR LYON- ALEMAND, LOUYOT ET CIE ET SON USINE DE NOISY-LE-SEC

3 – 1 - Historique du Comptoir Lyon-Alemand, Louyot et Cie

● 3-1-1 Du début du 19ème à la fin des années 1920

La maison Société Veuve Lyon-Alemand et Fils est créée en 1834 sur la base du comptoir d'affinage des métaux précieux fondé par Mr Lyon et Mlle Alemand en 1800. Elle devient Comptoir Lyon-Alemand (CLA) en 1871 et est transformée en société anonyme en 1880. Elle acquiert successivement des usines à Paris (rue de Charenton et rue de Lagny), à Vienne (Isère) et à Villeurbanne (Rhône). Par la suite, elle étend ses implantations en France et à l'étranger, avec en particulier une usine près du Caire en Égypte. Une activité secondaire du comptoir Lyon-Alemand concerne les opérations de banque et les participations industrielles, à travers la Compagnie Technique et Financière (créée en janvier 1922), propriété du CLA. Cette activité est rachetée par la Banque nationale du Crédit (BNC) à la fin de l'année 1923.

● 3-1-2 De la fin des années 1920 à l'année 1932

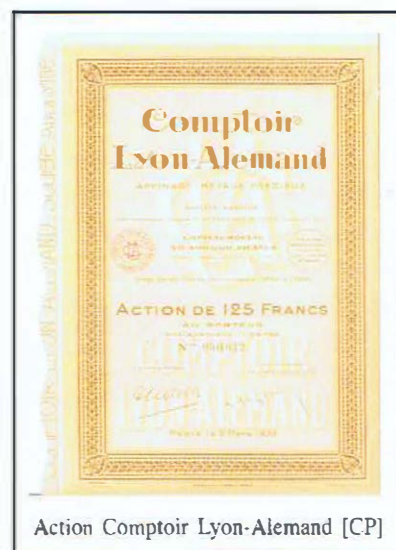
En 1927, le directeur du Comptoir Lyon-Alemand, André Vincent, dont le groupe comprend alors une cinquantaine de sociétés, est nommé président de la Banque Nationale de Crédit. Les affaires se développent rapidement. Au début des années 1930, la crise mondiale fait sentir ses effets en France. Une crise de confiance s'installe suite à la défection de certains industriels dont la BNC avait cherché l'appui. De plus, la BNC a consenti d'importants prêts au Comptoir Lyon-Alemand dont elle est solidaire, et une confusion s'installe entre les comptes des deux sociétés. La situation empire en 1931 et entraîne la liquidation de la BNC en avril 1932 et celle du Comptoir Lyon-Alemand.

● 3-1-3 De 1932 à 1945

La dette du Comptoir Lyon-Alemand fait l'objet d'un concordat avec les créanciers le 16 juin 1932. Mais ce concordat n'ayant pu être réalisé, il est annulé par la création, le 6 octobre 1936, de la Société nouvelle du Comptoir Lyon-Alemand qui reçoit en apport tous les éléments de l'actif se rapportant à l'industrie et au commerce des métaux précieux. On « oublie » alors le mot "nouvelle" et la société reprend son nom d'origine. Quant à la BNC, ses actifs sains sont transférés dans une nouvelle institution, la Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie (BNCI), un des ancêtres de la Banque Nationale de Paris (BNP).

● 3-1-4 De 1945 à 1995

Le 1er juillet 1948, les établissements Marret-Bonnin-Lebel et Guieu, dont la fondation remonte à 1910, apportent au CLA leurs activités industrielles et commerciales, mais aussi leur usine de Noisy-le-Sec qui, outre les métaux précieux, travaille le nickel, le cuivre et leurs alliages ainsi que le tungstène. Le CLA devient le Comptoir Lyon-Alemand et Marret-Bonnin-Lebel & Guieu réunis.



Action Comptoir Lyon-Alemand [CP]

4 - LA FAMILLE MENIER ET LA CHOCOLATERIE DE NOISIEL

4 – 1 - Les Menier, une famille d'entrepreneurs, de la pharmacie au chocolat

● 4-1-1 Des débuts prometteurs

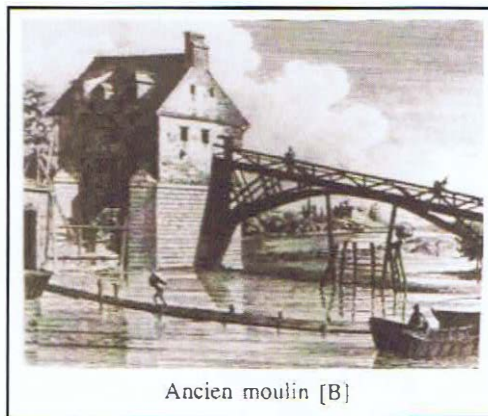
L'arbre généalogique de la famille Menier (voir planche hors-texte) remonte à la seconde moitié du 18^{ème} siècle avec un dénommé François Menier. Son fils, Jean-André (1769-1822) a épousé Renée Vernet dont il eut, semble-t-il, quatre enfants dont Jean-Antoine Brutus (1795-1853) qui a créé l'entreprise familiale Menier dont l'objet initial était la fabrication mécanisée de composants pour la pharmacie.

Il s'agissait d'un petit atelier, situé dans le Marais à Paris, qui souffrait de l'exigüité des locaux, en particulier parce que la force motrice permettant de broyer et de pulvériser les produits de base était fournie par un manège à chevaux.



Jean Antoine Brutus Menier {B}

La situation peut enfin évoluer en 1825 avec la décentralisation d'une partie de la fabrication à Noisiel (Seine-et-Marne), en bord de Marne, dans un ancien moulin pouvant fournir la force motrice nécessaire. C'est ainsi que les productions vont se diversifier dans des domaines variés, mais toujours liés à la pharmacie, en particulier la fabrication de chocolat qui enrobait les pilules pour les rendre moins amères. Le chocolat était également vendu comme aliment de santé. Parallèlement, le site parisien devient le point central de la commercialisation et des expéditions : globalement, les progrès sont considérables et, dès 1932, l'usine de Noisiel est considérée comme un modèle par les professionnels de l'industrie, en particulier grâce à sa mécanisation.



Ancien moulin [B]

Ainsi, dès cette époque, apparaît ce qui sera la force de la famille Menier pendant un siècle : un recours permanent à l'innovation et à l'utilisation des techniques les plus modernes pour faciliter le développement de l'entreprise. On soulignera enfin l'extrême volonté de Jean-Antoine Brutus qui n'hésita pas à entreprendre - et réussir - des études afin d'obtenir son diplôme de pharmacien à plus de quarante ans, de manière à asseoir sa place dans son univers professionnel !

● 4-1-2 Le développement de la Société et l'abandon du secteur pharmaceutique

Au fil des années, le moulin d'origine, ne permettant plus d'assurer la production toujours en augmentation, fera l'objet de plusieurs plans de travaux successifs par l'architecte Bouneras : surélévation d'un étage, puis création d'une troisième pile, puis, enfin nouvelle surélévation portant le bâtiment à trois étages. Ces travaux seront achevés en 1852, un an avant le décès du fondateur

5 – LE QUARTIER DE BONDY-SUD RACONTE VISUELLEMENT

Pour bien comprendre la délimitation des terres de la commune de Bondy, il est nécessaire d'analyser certains facteurs déterminants des dernières années du 19^{ème} siècle, vers 1895.

A cette époque, la commune voisine de Villemomble a voulu viabiliser toute la partie ouest de son territoire appelé « Bois Doré » depuis la gare du Raincy-Villemomble en direction de Bondy. Il s'agissait de percer des rues parallèles à la voie ferrée Paris-Avrincourt (gare frontière à cette époque, suite à la guerre de 1870, Strasbourg étant allemande). Ces rues s'appelèrent rue du Chemin de fer et rue Saint-Louis. Bondy, pour sa part avait d'autres préoccupations de développement d'autant que ce secteur, tout à fait à l'extrême sud-est de la commune était fort éloigné du centre de la commune, était très peu peuplé et pour l'essentiel constitué de terres maraîchères.

Quand, quelques années plus tard, Bondy décida de viabiliser ce secteur, le Conseil Municipal, dans un souci de simplicité, se basa sur les réalisations de Villemomble : il prolongea les rues existantes en ligne droite, en leur donnant le même nom auquel on ajouta la mention « prolongée » dès lors qu'elles leur faisaient suite (voir plan à la page suivante).

La voirie fut complétée par quelques rues perpendiculaires dirigées nord-sud telle la rue de la Butte qui donna son nom à un lotissement pavillonnaire. Cette rue fut dénommée ainsi, car elle se dirige au nord vers le point culminant (50 m) de Bondy, au-delà de la voie ferrée. Dans les années qui suivirent de nombreux coquets pavillons furent construits le long de ces rues.



Cette photographie (1) représente la voie ferrée vers l'Est et la gare du Raincy. Elle date de la mise à quatre voies de la ligne vers 1914. Le nouveau pont des « Coquetiers » en construction, enjambant les quatre voies, est au premier plan. En arrière plan, l'ancien pont, à deux voies, sera démoli.