

Au temps des diligences

Lorsque la ligne de chemin de fer a été construite au départ de Paris Gare de Lyon, il n'y avait pas d'arrêt desservant le petit village de Yerres.

Il fallait, soit descendre et de préférence, à la gare de Montgeron, soit de Brunoy qui était un peu plus loin.



Donc, il a fallu mettre au point pour les Yerrois désirant se rendre à Montgeron pour Paris, un service d'omnibus qui était à l'époque tracté ou tiré par deux chevaux.



La maison Léon Tournefier, qui tenait également une buvette au bord de l'eau, « L' Yerres », se chargea de ce service.

Elle avait ses hangars rue de l'Abbaye (encore visible aujourd'hui) où étaient entreposés les omnibus pour desservir la gare de Montgeron. Tournefier faisait un circuit dans Yerres ...



... pour prendre les voyageurs, mais son principal arrêt était au centre-ville, place du Taillis



L'omnibus prend des voyageurs rue de Paris (88 rue Charles de Gaulle)



où se tenait le « bureau des omnibus » (salle d'attente)

Il fallait parfois attendre longtemps, car il n’y avait pas beaucoup de navettes dans la journée, mais elles étaient en rapport avec les horaires des trains à vapeur.

L’établissement « Révol » dans la montée de la rue Cambrelang, maréchal ferrant, charronnage, etc, se chargeait d’entretenir les « fers des chevaux » qui sur les rues pavées s’usaient rapidement.

Il y avait un cheval difficile avec sa robe blanche qui ne se laissait pas faire ; seul mon grand-père Félix Bartlet avait le droit et l’art de s’en occuper. Il avait une technique particulière pour le ferrer. Pendant la guerre de 14, il était le seul homme à tenir la forge, tous les autres étaient partis au front.

L’omnibus, lors de son circuit, descendait la route de Brunoy (rue Raymond Poincaré) où il était difficile de descendre et de tourner avec l’attelage, pour prendre dans le bas le virage de la rue de l’Abbaye. Avec la pente, il y avait des risques de retournement. Lorsque l’omnibus passait, des gamins se précipitaient pour récupérer le crottin de cheval, très apprécié à l’époque pour les jardins. Il y en avait beaucoup dans ce village campagnard.

Parfois, il fallait deux omnibus pour le même train, les places étant peu nombreuses.



Les omnibus revenant de la gare de Montgeron (rue du Général Leclerc)

Avec les années, et l’évolution des techniques, le nombre de passager grandissant, les premiers cars à moteur firent leurs apparitions pour remplacer les chevaux. En accord avec le conseil municipal, c’est l’entreprise « **Fernand Martelet** » située au 56 rue de Paris (rue Charles de Gaulle) qui créa et inaugura la ligne « Yverres-Montgeron » pour le transport aller et retour des voyageurs à la gare.



Un des premiers cars Martelet attendant l'arrivée du train





Car : Yerres - Montgeron – Yerres

Histoire de l'entreprise Martelet

Lorsque M. **Fernand Martelet** (1893-1977) et sa femme, venant de la Nièvre, sont arrivés à Yerres, ils achètent un terrain avec maison et petit immeuble au 56 rue de Paris (rue Charles de Gaulle) où il y avait un marchand de bois charbon, M. Souques, puis M. Bouge, mais qui part s'installer dans la rue juste en face où le terrain était plus grand pour entreposer ses marchandises. M. Pègues a repris la suite en 1961.

Les Martelet montent une entreprise de blanchisserie dans la maison, avec de grands bacs en béton armé pour laver et ils inventent un système de poulies pour lever le linge, qui une fois mouillé était très lourd, car il y avait de la quantité. Ils possédaient une camionnette pour la livraison.

Comme le dimanche il n'y avait pas de service d'omnibus à chevaux, pour rendre service, et uniquement le dimanche, pendant son repos hebdomadaire, avec sa camionnette de livraison, M. Martelet installait deux bancs, l'un en face de l'autre, pour déposer les Yerrois à la gare de Montgeron. Il partait de la place de l'église, prenait la rue de Concy, et pour revenir prenait la route de Crosne (rue du Général Leclerc).

Comme cela fonctionnait bien, et qu'il y avait de la demande, il arrêta complètement la blanchisserie et installa une ligne avec deux cars : Yerres – gare de Montgeron.

Il commence son activité en 1925



Car pour la ligne Yerres – Montgeron

A cette époque, les cars que nous connaissons n'existaient pas, il fallait acheter un châssis court ou long, suivant le nombre de passagers que l'on voulait transporter, et le surbaisser pour pouvoir y accéder plus facilement. Ce châssis était uniquement composé d'une base avec des roues et bien entendu un moteur qui lui avait un capot. Il n'y avait rien d'autre. Le chauffeur était assis sur un siège provisoire, sans cabine. Lorsqu'il faisait froid, la tâche était difficile, car il fallait aller à Annonay dans l'Ardèche pour commander son car, avec l'équipement que l'on souhaitait. Il fallait choisir son carénage, les sièges et la couleur que l'on voulait (du sur mesure). M. Martelet prenait toujours du bleu en bas, du gris en haut et des ailes noires.

La commande prenait un mois. Il fallait prendre le train pour venir le chercher. Les premiers cars commandés ne possédaient que 10 places assises.

Quelques années plus tard, un carrossier en cars, s'installe en Seine-et-Oise à Aubervilliers pour habiller les châssis. C'est beaucoup moins loin qu'Annonay. Ce n'est que beaucoup plus tard, en 1950, que des cars « Isobloc »¹ sont fabriqués en série avec à l'arrière un moteur Semuet de 6 cylindres, 250 ch. Ces cars avaient 45 places assises et 10 debout. M. Martelet avait deux cars.



Le point de départ place de l'église



En attente place de l'église

Le 24 juillet 1930 une autorisation est obtenue pour faire circuler les autobus d'Yerres du Rond-point Pasteur à la gare de Montgeron, en plus du centre-ville.

¹L'industriel d'Annonay qui construisait les cars à partir d'un châssis, qu'il fallait apporter, créa une structure autoportante en tubes avec un habillage de tôles formé et ajusté pour être soudé d'une excellente rigidité avec le moteur placé à l'arrière. (Formant un bloc, d'où le non).

En 1930, par l'autobus Delaunay Belleville type MF6 immatriculé 4228YA4 avec 13 places assises on pouvait se rendre de Yerres à la gare de Villeneuve-Saint-Georges, par la création d'une nouvelle ligne, principalement les mercredi et samedi ,pour aller au grand marché qui était à cette époque très prisé des ménagères pour se ravitailler en fruits et légumes, etc. auprès des nombreux maraichers et fermes de la région.



Le car de Yerres au départ devant la gare de Villeneuve saint Georges

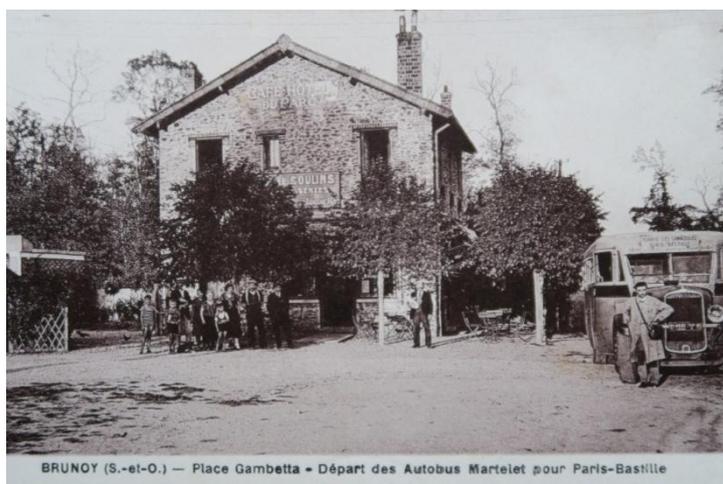


Le car en partance pour la gare de Montgeron par Concy

Comme la société des cars Martelet fonctionnait très bien, pour Montgeron et Villeneuve,

Le 1er août 1933, une nouvelle ligne est ouverte jusqu'à Paris au 35 boulevard Bourdon (à côté de la Bastille) devant un café qui servait de salle d'attente (actuellement « l'Emeraude »).

Le départ se faisait Place Gambetta à côté du café le « Soulins » situé coté Brunoy.



Le plus ancien exploitant des lignes de Yerres, « M. Martelet » dispose de matériel usagé et peu confortable, alors un 2^o exploitant, un sieur Fontaine de Brévannes (Limeil-Brévannes 94) débute le 1^o juillet 1933, puis cède son exploitation à un sieur Desmurs de Montgeron, qui va vites'associer à M. Rabier desservant Yerres – les Camaldules par Boissy-Saint-Léger et Paris Bastille. Leur bureau était au 112bis avenue de Paris à Vincennes sous la raison sociale « Cars Yerres, Paris Bastille » en vertu d'une autorisation ministérielle du 17 novembre 1934.

Donc autorisé à stationner sur le territoire de la commune d'Yerres, place de l'église et aux points d'arrêt habituels sous réserve d'une subvention annuelle de 250 Francs.

Ils se faisaient concurrence et M. Martelet a obtenu l'autorisation pour que cet accord avec ce 2^o exploitant soit reporté. Lui desservait Yerres – Camaldules – Villeneuve et Paris – Bastille.



Yerres-Camaldules Paris-bastille

Après quelques mois, les cars de Brévannes, sont autorisés à faire le trajet Yerres-Bastille avec un circuit différent soit : ramassage dans Yerres, puis arrêt à Boissy-Saint-Léger, Brévannes, Limeil ,Trois couleurs (café situé au 157 av. de Valenton à Villeneuve Saint Georges), Valenton , Pompadour et direct Paris.

En 1933 et le 24 novembre 1934, le conseil municipal alloue à M. Martelet une subvention de 4000 Francs en raison de l'état de vétusté de son matériel et pour l'assurer légalement contre les risques pouvant survenir aux voyageurs.



Véhicule en réparation dans la cour rue de Paris

En juillet 1934, la société possédait 5 cars : 3 Ford et 2 Laffly .Le Maire et le conseil municipal d' Yerres insistent pour le maintien de l'exploitation qui rend d'appréciables services à la population. M. Martelet payait un droit de stationnement fixe à la commune lorsque les cars étaient en attente.



Les cars en stationnement dans la cour. De suite à gauche, la voiture du Patron



La voiture du patron

Horaire du 5 mars 1934 Brunoy (Place Gambetta) à Paris (Bastille) en passant par les Camaldules.

HORAIRE à dater du 5 Mars 1934

Service Autocar F. MARTELET
56, Rue de Paris, YERRES (S.-S.-O.) - Téléphone 87

BRUNOY (Place Gambetta) PARIS (Bastille)
par Yerres, Les Camaldules, Crosnes, Villeneuve-St-Georges - Terminus: 35, Boulevard Bourdon

SEMAINE

Départ Place Gambetta	Brunoy	Départ Yerres Camaldules	Arrivée Paris	Départ Paris	Arrivée Yerres Camaldules	Yerres	Arrivée Brunoy Gambetta
5 30		5 40	6 20	6 25	7 05		7 15
6 30		6 40	7 20	7 25	8 05		8 15
7 15		7 25	8 05	8 15	8 55		9 05
7 50		8 05	8 45	9 *	9 40		9 50
9 20		9 30	10 10	10 20	11 *		11 10
11 10		11 20	12 *	12 05	12 45		12 55
13 10		13 20	14 *	12 30	13 10		13 20
		13 50	14 30	14 05	14 45		14 55
15 *		15 10	15 50	15 30	16 10		16 20
16 20		16 30	17 10	16 45	17 25		17 35
17 35		17 25	18 25	17 45	18 25		18 35
18 35		18 25	19 25	18 40	19 20		19 30
19 30		19 20	20 15	19 25	20 05		20 15
				20 20	21 *		21 10

DIMANCHE

Départ Place Gambetta	Brunoy	Départ Yerres Camaldules	Arrivée Paris	Départ Paris	Arrivée Yerres Camaldules	Yerres	Arrivée Brunoy Gambetta
6 40		6 *	6 40	6 45	7 25		7 35
7 45		7 55	8 35	7 45	8 25		8 35
8 40		8 50	9 30	8 50	9 30		9 40
9 45		9 55	10 35	9 50	10 30		10 40
10 45		10 55	11 35	10 50	11 30		11 40
11 45		11 55	12 35	11 45	12 25		12 35
13 10		13 20	14 *	13 *	13 40		
		13 50	14 30	14 05	14 45		14 55
15 55		16 10	16 50	14 50	15 30		15 40
		17 50	18 30	17 *	17 40		17 50
18 30		18 40	19 20	18 35	19 15		
		19 30	20 10	19 25	20 05		20 15
20 55		21 05	21 45	20 15	20 55		
22 30		22 35	23 15	21 50	22 30		22 30
				23 25	0 05		0 10

Du 2 Nov. au 1^{er} Mars, le départ de 22 h.30 sera supprimé

En 1935, la commune d'Yerres comptait environ 6000 habitants et de l'ordre de 8000 à la saison d'été. En effet, Yerres avait beaucoup de maisons de campagne ; comme dans les communes des alentours, les Parisiens y venaient se ressourcer. En moyenne, les habitants sont éloignés de 3 à 4 km des gares de Montgeron, Brunoy ou Villeneuve.

Le 27 janvier 1935 une nouvelle grille tarifaire est mise en place. Il y avait juste quelques arrêts.

Ligne	Yerres Eglise – Gare de Montgeron	Aller : 1,25 F	Aller et retour : 2F
Ligne	Yerres Camaldules (auberge) – Villeneuve S. Georges	Aller : 2,25F	Aller et retour : 3,50F
	Yerres Eglise – Villeneuve S. Georges	Aller : 2F	Aller et retour : 3F
Ligne	Brunoy place Gambetta (le Soullins) – Paris Bastille	Aller : 7F	Aller et retour : 10F
	Yerres – Paris Bastille	Aller : 6F	Aller et retour : 9F

27 Janvier 1936
L. y. P. M. B. L. y. P. M. B. L. y. P. M. B.

TARIF

	Aller	Aller et Retour
Yerres Eglise, gare Montgeron	1.25	2. »
Camaldules, Villeneuve-St-Georges.	2.25	3.50
Camaldules, Avenue des Peupliers	1.50	2.50
Yerres-Eglise, Villeneuve	2. »	3. »
Yerres-Eglise, Avenue des Peupliers	1.25	2. »
Avenue des Peupliers, Villeneuve	1.25	2. »
Brunoy Place Gambetta, Paris	7. »	10. »
Brunoy, Pont de Charenton	6. »	9. »
Brunoy, Eglise Maisons-Alfort	5. »	8. »
Brunoy, Carrefour Pompadour	4. »	6. »
Brunoy, Villeneuve.	3. »	4. »
Brunoy, Crosnes.	2. »	3. »
Brunoy, Yerres	1.25	2. »
Yerres, Paris	6. »	9. »
Yerres, Pont de Charenton	5. »	8. »
Yerres, Eglise Maisons-Alfort.	4. »	7. »
Yerres, Pompadour	3. »	5. »
Crosnes, Paris	5. »	8. »
Crosnes, Pont de Charenton.	4. »	7. »
Crosnes, Eglise Maisons-Alfort	3. »	5. »
Crosnes, Pompadour	2.50	4. »
Villeneuve, Paris	4. »	7. »
Villeneuve, Pont de Charenton	3.50	6. »
Villeneuve, Eglise Maisons-Alfort	2.50	4. »
Villeneuve, Pompadour	1.50	2.50
Pompadour, Paris	3. »	5. »
Carrefour Pompadour, Pont de Charenton	2. »	3. »
Pompadour, Eglise Maisons-Alfort.	1.50	2.50

Cartes d'Abonnement	{	Brunoy, Paris	25 fr
		Yerres, Paris	23 fr
		Crosnes, Paris	20 fr

Tarifs de tous les arrêts

Le 30 janvier 1936, les lignes de cars donnaient entière satisfaction aux nombreux voyageurs qui les fréquentaient ; tant pour le confort du matériel que par la régularité de leurs horaires. A cette époque, le territoire de Yerres comporte notamment 13 lotissements dont la majeure partie se trouve éloignée de 3 à 4 km des gares de Villeneuve ; Montgeron ; Brunoy. La population est composée en majeure partie d'ouvriers et employés travaillant à Paris ou dans les usines de banlieue.

M. Martelet est autorisé à prolonger sa ligne jusqu'à la rue Paul Doumer au lieu-dit « Bout du Monde » le 13 avril 1936 et pour la ligne Yerres—Villeneuve—Paris Bastille autorisé de circuler avec un Citroën de 25 places assises immatriculé 6715 YB 5 sans dépasser 50 km/h. Le départ pour Paris se fera dorénavant aux Camaldules en face l'auberge.



Hôtel des Camaldules : A droite 2 cars en attente pour Paris Bastille

Les cars attendaient l'heure de départ et faisaient la rotation par la rue de la Sablière, descendait la rue de la Grange, la rue de Paris (rue Charles de Gaulle) qui était en double sens, avec des arrêts à Crosne, Villeneuve-Saint-Georges, carrefour Pompadour, et filait sur Paris boulevard Bourdon. Un café servait de salle d'attente.

Le 11 mai 1936, un grave accident se produit sur la RN5 (devenue RN6), vers 17 H, au nord de Villeneuve S. Georges, impliquant une voiture à l'arrêt, un camion de déménagement et l'autocar qui a été pulvérisé. Le conducteur du camion sort indemne, mais fautif, est mis de suite en état d'arrestation.

Du bus, on extrait 13 blessés dont 7 transportés à l'hôpital de Villeneuve, 4 en état très grave et 3 Yerrois décédés.



Accident sur la RN5



Le camion fautif



Ce qu'il reste du car Renault

Début 41, M. Martelet profite de ses déplacements quotidiens pour aider au ravitaillement de la commune, et à l'approvisionnement des commerçants. Il est donc autorisé par le préfet, à titre exceptionnel, à transporter de Paris à Yerres les marchandises ou les denrées qui correspondent à un besoin urgent pour la population, mais à condition que M. Martelet utilise exclusivement, pour ses transports de marchandises et denrées, ses cars servant au transport des voyageurs, dans la limite de la place disponible et qu'aucun voyageur ne se trouve gêné par ses transports complémentaires.

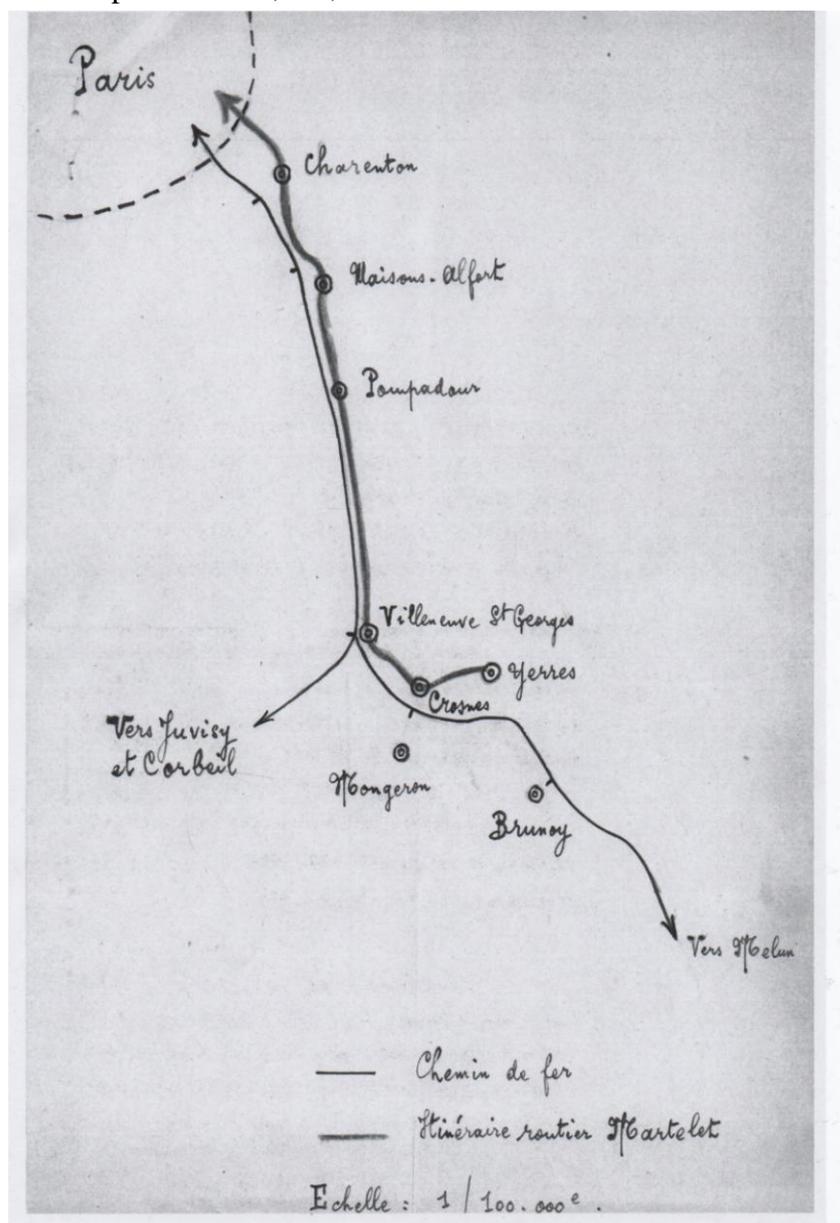
Pendant les hostilités (2^o plan de guerre) le service est assuré avec un maximum de 10 A. R. par jour et suspendu les dimanches et fêtes en vertu de la circulaire ministérielle du 18 août 41. Pendant cette période de guerre, par pénurie d'essence, les cars ont été transformés pour rouler au gazogène.

Les horaires sont les suivants :

Départ de Yerres : 7h ; 8h ; 9h ; 11h ; 13h ; 15h ; 17h ; 18h arrivée à Paris (Bastille) environ 50 mn après.
Départ de Paris (Bastille) 8h ; 9h ; 10h ; 12h ; 14h ; 16h ; 17 h ; 18h ; 19h arrivée à Yerres environ 50 mn après.

D'après les renseignements recueillis à Paris, en cours de trajet, et à Yerres auprès des habitants, ces horaires sont respectés dans toute la mesure du possible, c'est-à-dire à 10 ou 15 mm près. Les tarifs ressortent pour un parcours de bout à bout, égal à 25 km, à 7 Frs soit 0 Frs 28 du km alors que ceux pratiqués en général par d'autres compagnies, varient entre 0,26 et 0,60 ; donc celui perçu par M. Martelet se situe parmi les moins élevés. Les billets sont vendus à l'unité, pas d'aller et retour étant donné l'a quasi impossibilité de garantir une place de retour, à cause de l'affluence des voyageurs due à la raréfaction des circulations. Les affluences et surcharges sont fréquentes. Pour un autobus de 36 places assises, on comptait au départ de Paris 18 à 20 voyageurs debout. Les incidents dus aux bousculades sont inévitables. Pour prévenir ces bousculades, et dans la mesure du possible, tous les jours vers 16 h, sont installés, place de la Bastille, des piquets de fer et des cordes pour canaliser les montées dans les cars partant à 16 ; 17 ; 18 et 19 h.

Contrairement aux autres compagnies de cars, les receveurs dans la voiture en marche annoncent chaque arrêt, un peu à l'avance, de manière à permettre aux voyageurs intéressés de se préparer à descendre.



En août 1945, par suite de pénurie de pneumatiques, de carburant, des difficultés rencontrées pour l'entretien du matériel (très surmené depuis la guerre sans recevoir les réparations nécessaires), M. Martelet a diminué, en réduisant son trajet, et institué son terminus à Yerres place de la Mairie (actuellement la poste). Les habitants des Camaldules font une pétition, car ce quartier n'est plus desservi.

En 1946, la commune demande une extension des horaires du service des cars Martelet : de Yerres à la gare de Montgeron et également d'assurer un service le dimanche, ce qui sera fait à partir du 1er avril.

ATELIER - GARAGE

Transports en Commun

Le _____ 193

F. MARTELET

56, Rue de Paris

YERRES (S.&O.)

Téléphone 87

tous les départs pour gare de Montgeron se font à l'église de Yerres. Et tous les voyageurs passeront par route de Concy

Départ de Yerres pour gare de Montgeron.

Départ de gare de Montgeron pour Yerres

6^H 10
 6 40
 7 20
 8
 11 10
 SD 11 55
 " 12 50
 13 10
 SD 13 45
 15 45
 17 18
 18 05
 18 25
 18 50
 19 35
 20
 SD 20 40
 SD 21 05
 D 21 20
 D 22 --

*pour le service de Villeneuve St Georges
 si le voyageur part en attendant par
 le départ de Paris
 Martelet*

6^H 41
 6^H 50
 7 38
 8 22
~~9 11~~
 { 11 37 ensemble la
 11 46 semaine
 SD 12 16
 S.D 13 02
 S 13 17
 D 13 33
 SD 13 52
 D 14 23
 SD 14 38
 15 02
 17 25
 18 14
 18 37
 19 07
 19 25
 19 43
 20 32
 21 14

21^H 54
 22 24

Nouveaux horaires pour la gare de Montgeron



Arrêt des autobus



Les cars étaient garés rue de Paris où il y avait la blanchisserie, mais avec les années, les nouvelles lignes et les rotations plus rapprochées, il a fallu acheter d'autres cars. Il y en a eu jusqu'à 12. Cela posait un problème de place pour le stationnement. Le petit immeuble fut détruit dans les années 50, en gardant uniquement la cave (visible encore aujourd'hui). Un atelier de réparation est créé pour l'entretien des cars et dans la cour est installée une fosse (de réparation) ainsi qu'une pompe à gasoil de marque Azur ; pour cela, il a fallu enterrer une grosse cuve à côté de la fosse.

Avec les 12 cars, la journée finie, la place étant comptée, il fallait bien les ranger, dans un ordre précis : par ligne et par horaire.



Garage rue de Paris

Parfois certains restaient en stationnement à côté du marché du centre le long de l'Yerres.



Le marché du centre, remplacé par le CEC dans les années 1968

Quelques véhicules :

Yerres – Montgeron :véhicule Ford 14CV immatriculé 829 Z 73 avec 22 places assises

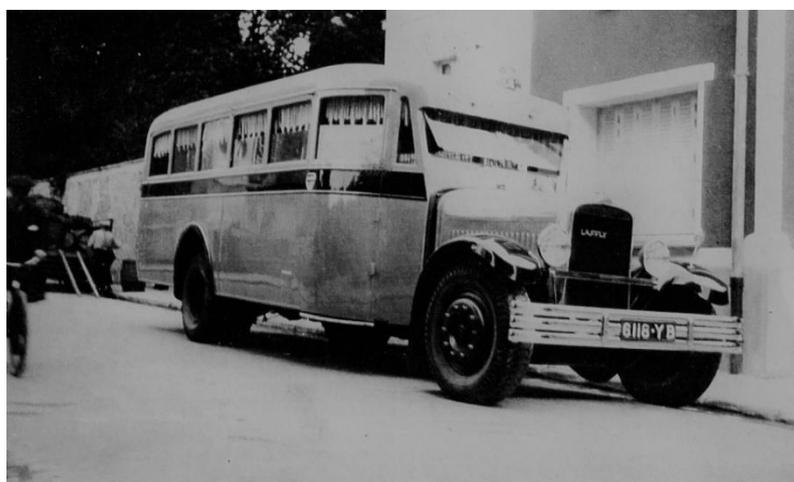
27 décembre 1933 : véhicule Laffly immatriculé 1510 YB I avec 23 places assises et 23 debout plus le conducteur.
Ligne Yerres- Paris Bastille

27 mars 1934 : véhicule Ford immatriculé 6133 YB I avec 25 places assises et 25 debout plus le conducteur. Ligne
Yerres – Villeneuve S. Georges – Paris Bastille

14 novembre 1935 : véhicule Renault immatriculé 2308 YB 5 avec 22 places assises et 22 debout plus le conducteur. Ligne Yerres – Paris : intérieur très confortable.



1er décembre 1937 : véhicule Laffly immatriculé 6116 YB 7 6 cylindres, 15 CV, avec 40 places assises et 40 debout : Vitesse maxi 50Km/h. Ligne Yerres-Villeneuve S. Georges-Paris Bastille.



« Le véhicule représenté porte une autre immatriculation. »



Cars Isobloc

HORAIRE à dater du 5 Mars 1934

Service Autocar F. MARTELET
56, Rue de Paris, YERRES (S.-&O.) - Téléphone 87

BRUNOY (Place Gambetta) PARIS (Bastille)
par Yerres, Les Camaldules, Crosnes, Villeneuve-St-Georges - Terminus: 35, Boulevard Bourdon

SEMAINE

Départ Place	Brunoy Gambetta	Départ Yerres Camaldules	Arrivée Paris	Départ Paris	Arrivée Yerres Camaldules	Arrivée Brunoy Gambetta
5 30		5 40	6 20	6 25	7 05	7 15
6 30		6 40	7 20	7 25	8 05	8 15
7 15		7 25	8 05	8 15	8 55	9 05
7 50		8 05	8 45	9	9 40	9 50
9 20		9 30	10 10	10 20	11	11 10
11 10		11 20	12	12 05	12 45	12 55
		11 40	12 20	12 30	13 10	13 20
13 10		13 20	14	14 05	14 45	14 55
		13 50	14 30	15 30	16 10	16 20
15		15 10	15 50	16 45	17 25	17 35
16 20		16 30	17 10	17 45	18 25	18 35
17 35		17 25	18 25	18 40	19 20	19 30
18 35		18 25	19 25	19 25	20 05	20 15
19 30		19 20	20 15	20 20	21	21 10

S : Samedi

DIMANCHE

Départ Place	Brunoy Gambetta	Départ Yerres Camaldules	Arrivée Paris	Départ Paris	Arrivée Yerres Camaldules	Arrivée Brunoy Gambetta
		6	6 40	6 45	7 25	7 35
6 40		6 50	7 30	7 45	8 25	8 35
7 45		7 55	8 35	8 50	9 30	9 40
8 40		8 50	9 30	9 50	10 30	10 40
9 45		9 55	10 35	10 50	11 30	11 40
10 45		10 55	11 35	11 45	12 25	12 35
11 45		11 55	12 35	13	13 40	
13 10		13 20	14	14 05	14 45	14 55
		13 50	14 30	14 50	15 30	15 40
15 55		16 10	16 50	17	17 40	17 50
		17 50	18 30	18 35	19 15	
18 30		18 40	19 20	19 25	20 05	20 15
		19 30	20 10	20 15	20 55	
20 55		21 05	21 45	21 50	22 30	22 30
22 30		22 35	23 15	23 25	0 05	0 10

Du 2 Nov. au 1^{er} Mars, le départ de 22 h.30 sera supprimé

Imp. René MULLER, à Brunoy

2^e Avenue Yerres, Brunoy, Place Gambetta et Bastille à Paris.
Le service est prêté au réseau de Yerres.
Ces horaires sont à l'usage des voyageurs et des agents de la Compagnie.

2^e Avenue Yerres, Brunoy, Place Gambetta et Bastille à Paris.
S : Samedi

Horaire de 1934

Les voisins se plaignent

Le dépôt et le lavage des autocars Martelet était au 56 rue de Paris (rue Charles de Gaulle). Dans cette rue étroite, il était difficile de manœuvrer pour garer les cars. Certains se plaignaient que le lavage était fort gênant. La saleté et le cambouis dégoulaient jusque sur le trottoir et la chaussée était rendu glissante. Cette pratique devrait être interdite à cet endroit, sauf avec un dispositif spécial : un radier de lavage permettant une évacuation facile des eaux usées.

En 1951 est inaugurée à Yerres, sur la ligne du PLM, une halte servant de gare, ce qui fut beaucoup plus simple pour notre commune. Devenue trop petite, la halte a été démolie en 1975 pour laisser place en aval à la gare que nous connaissons. Donc, en 1951, la ligne des cars Yerres -Montgeron s'arrête petit à petit, pour fermer complètement faute de clients.



Yerres - La halte en 1951

Par contre, en février 1951, la commune demande, pour le quartier de Gros-Bois qu'un service soit établi. M. Martelet s'y était toujours refusé pour manque de rentabilité.

D'autres sociétés de cars se sont installées sur la commune, mais chacune avait sa part : les cars de Brevannes et les cars de Brunoy tenus par M. Auguste Baillargeau. C'était un ancien chauffeur de bus de la RATP avant de monter sa propre société le 23 mai 1926, il possédait 11 cars, un de moins que M. Martelet.

En 1953, la société Martelet s'intègre dans la « Région des Transports Parisiens des Communes de Crosne et de Yerres ». En tout 121 communes de Seine et Oise et 4 de Seine et Marne y sont rattachées.

Le 30 octobre 1953, M. Martelet s'offre un nouveau car de marque, très réputé à l'époque un « Chausson » avec tout le confort. En effet, à partir des années 50, plus besoin de commander son car comme auparavant. Les cars « Isobloc » font leurs apparition déjà tout équipés et prévus à cet usage.



*Le nouveau car Chausson garé rue de Paris. Au premier plan, la pompe Azur
Dans le fond, les bâtiments toujours existants*

En l'état de la circulation en 1953, le stationnement et l'arrêt pour service des autobus, présentent, à certaines heures de la journée de graves inconvénients, c'est même un danger pour les automobilistes ou les cyclistes, voir pour les piétons. Donc, les cars ont interdiction de stationner sur la voie publique en dehors des points énumérés par un arrêté (point d'arrêt pour le ramassage). Le seul stationnement autorisé sur la voie publique est aux Camaldules, face à l'hôtel des Camaldules avec un abri pour les voyageurs que ce soit pour Villeneuve ou Paris.

En février 1957, bénévolement M. Martelet fait le transport gratuit des enfants de l'école du Taillis à la cantine du centre.

Madame Martelet, vendait les billets, était responsable des RDV, de la comptabilité, mais au fil des années, elle était devenue de plus en plus forte et avait beaucoup de diabète. M. Martelet décida alors d'arrêter l'entreprise en **1959**, lorsque la société fonctionnait très bien, pour s'occuper de sa femme.



A gauche : Mme Martelet devant l'église avec les cars pour la gare de Montgeron.
En bandoulière, la sacoche des tickets et la recette



Tickets de transport Martelet



Âgé de 66 ans, il arrête son activité pour prendre sa retraite et vend l'ensemble des cars et des lignes exploitées à M. Baillergeau des cars de Brunoy qui était devenu un de ses meilleurs amis. L'exploitation au

service du public ne s'est pas arrêtée, mais a simplement changé de direction, pour ensuite devenir la STRAV que nous connaissons, puis le groupe Vinci.

Le 1er mars 1971 la ligne Yerres-Paris Bastille créée par M. Martelet change de terminus qui se fait à Charenton Ecole (Accès au Métro) à cause de la circulation trop importante pour continuer jusqu'à Bastille, secteur devenu alors non rentable.

Monsieur Fernand Martelet décède en 1977 resté sans enfants, mais avait un fils adoptif.

Sa propriété ne servant plus pour ranger les cars, la commune de Yerres, en accord avec son fils adoptif « Jean-Pierre » en rachète une partie en 1979 pour y installer son service voirie dans le hangar restant qui servait à l'entretien des cars. La vente d'une surface de 520m² avec une petite maison à un étage où était la blanchisserie, se fait pour un prix fixé par les Domaines de 400.000 Francs. La maison a servi, au rez-de-chaussée, de local pour les anciens combattants et au premier étage de bureau pour la Police Nationale. La cuve à gasoil et la fosse sont rebouchées, mais la cave de l'ancien immeuble, est toujours présente sous une dalle de béton.



Partie de la propriété Martelet racheté par la commune en 1979

Avec les années et l'esthétique le hangar disparaît avec la maison en 2007 pour laisser place à un programme immobilier avec une petite surface commerciale.



Nouveau bâtiment construit en 2007 – Rue Charles de Gaulle

De nos jours (2019) une petite partie de la cour où étaient entreposés les cars et où se trouvait la cave de l'ancien immeuble existe encore ; à droite fut construit un pavillon pour les beaux jours de M. Martelet ainsi que pour son fils adoptif Jean-Pierre qui vient de nous quitter en janvier 2019.

Remerciements aux Archives municipales de la ville de Yerres (Madame Bellelle), à M. Weyer, à Michel Berrier, à André Bourachot, à J-P. Toussaint et bien sûr à M. Jean-Pierre Martelet.

Didier Leroy