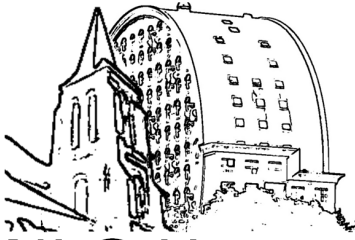


Le Bulletin de NLGH

Numéro 21

Date de parution : Mars 2024



NLG Histoire

NLGH

Adresse postale :

Maison Pour Tous Marcel Bou

8-10 rue du Docteur Sureau

93160 Noisy-le-Grand

Siège social :

MPT Marcel Bou

Adresse e-mail :
contact@nlghistoire.fr

Rédaction et publication :
NLGH

NLGH, Noisy-Le-Grand et son Histoire, est une association loi de 1901 déclarée à la Sous-Préfecture du Raincy sous le numéro W932004107 le 06/03/2012.

Son objectif premier est de rechercher des documents et témoignages sur l'histoire de Noisy-le-Grand, afin de la faire mieux connaître et la transmettre.

Sommaire

Le mot du président
Page 1

Alain Bourguignat : Mais, qui était Théophile Poilpot ?
Page 3

Michel Jouhanneau : Le Bus 120 à Noisy 1^{re} partie : 1934-1944.
Page 41

Vous possédez, dans vos archives familiales, des documents qui concernent la vie quotidienne de vos parents et aïeux ayant vécu à Noisy-le-Grand. Nous vous saurions gré de bien vouloir nous les confier provisoirement afin de pouvoir les prendre en compte, avec toutes les garanties légales de confidentialité, dans nos recherches.

Nous vous en remercions d'avance.

site web de l'association : <http://nlghistoire.fr>

LE MOT DU PRÉSIDENT

Amis lecteurs et lectrices, amateurs d'histoire locale, j'ai le plaisir de vous présenter le numéro 21 de notre *Bulletin* qui traite de deux sujets noiséens bien différents.

Dans la première partie, l'auteur nous présente la biographie d'un Noiséen célèbre : Théophile Poilpot. Cet artiste-peintre fut aussi adjoint, puis maire de Noisy dans les années 1880-90. Il s'était fait une spécialité des peintures historiques de très grand format : les affiches et surtout « les panoramas », un genre très populaire au XIX^e siècle. Les spectateurs étaient « immergés » au milieu d'une immense toile peinte, disposée à l'intérieur d'une enceinte circulaire, une « rotonde » dont le théâtre du Rond-Point et le théâtre Marigny, à Paris, sont deux souvenirs. Il reçut également le titre de « peintre officiel de la Marine ». Sa renommée fut internationale et l'entraîna dans de fréquents séjours à l'étranger. À Noisy, il a vécu dans une propriété à l'angle des rues de Malnoue et de la République, qui est devenue en 1934 celle de Michel Simon.

La seconde contribution de ce *Bulletin* porte sur l'un des moyens de transport qui a relié Noisy à son environnement : l'autobus 120. Cette première partie présente la ligne d'omnibus automobile qui a pris le relais du tramway en 1934 et a traversé la fin de l'entre-deux guerres et le second conflit mondial comme l'un des marqueurs de la progression des lotissements et de l'urbanisation de Noisy. On verra aussi l'acharnement de la STCRP, qui opérait la ligne, pour essayer de démontrer que son bilan financier était négatif, sans d'ailleurs réussir à le prouver...

J'espère, amis lecteurs et lectrices, que ces travaux vous permettront de mieux connaître l'histoire de notre commune et que vous n'hésitez pas à faire part à leurs auteurs de vos remarques et de vos suggestions mais aussi d'informations complémentaires dont vous pourriez disposer sur ces sujets historiques. Comme lors de chaque parution, je vous renouvelle mon invitation à aller visiter notre site internet www.nlghistoire.fr, où vous trouverez, entre autres documents historiques sur Noisy-le-Grand, une version imprimable et en couleurs de tous nos *Bulletins*.

Je tiens à remercier tous ceux, amateurs d'histoire, associations diverses et municipalité, qui nous apportent un précieux concours moral et matériel dans la poursuite de ce *Bulletin de NLGH*. Sans oublier nos adhérents attentifs qui relisent et corrigent nos articles avant leur parution.

Michel Jouhannau

MAIS, QUI ÉTAIT THÉOPHILE POILPOT ?

Théophile François Henri POILPOT (1848-1915) est un artiste peintre et décorateur français qui fut adjoint au maire, puis maire de Noisy-le-Grand entre 1884 et 1892.

Dans l'édition spéciale de Noisy Magazine de mars 2013, annonçant l'ouverture de la nouvelle Maison Pour Tous des Richardets qui sera inaugurée le 19 avril 2013, voici la présentation succincte qui est faite du personnage dont une salle porte le nom :

« Théophile Poilpot, artiste...et maire

Noiséen depuis l'âge de 17 ans, Théophile Poilpot (1848-1915) se distingue par une double carrière d'homme politique et de peintre. Son engagement pour la ville de Noisy-le-Grand se concrétise en 1884 quand il devient adjoint au maire. Il assure l'intérim du maire démissionnaire dès 1887 pour ensuite devenir maire en 1892. »

Cette simple introduction donne envie d'en savoir un peu plus sur un homme singulier au parcours surprenant.

La famille Poilpot

La famille est bretonne, originaire des « Côtes du Nord », plus précisément, briochine.

Son arrière-grand-père paternel, Jean François, naît le 2 juin 1764 à Ploufragan et décède le 7 décembre 1839 à Saint-Brieuc (Côtes d'Armor). Il est « laboureur » et épouse le 20 octobre 1789 à Saint-Brieuc Perrine Auffray.¹

Son grand-père, Jean François, naît le 6 juin 1795 à Saint-Brieuc et décède le 21 juin 1857 à Saint-Brieuc. Il est commis au tribunal puis juge de paix* et épouse le 23 août 1817 à Saint-Brieuc Félicité Galloy, commerçante.²

**La loi du 16 août 1790 prévoit l'abolition de la vénalité des charges de « judicature » et prévoit, en particulier, la création des juges de paix (un juge par canton). Ils sont choisis et élus parmi les citoyens éligibles aux administrations de département et âgés de 30 ans accomplis. Ils sont élus pour 2 ans.³*

Son père, Théophile Marie François, naît le 13 novembre 1819 à Saint-Brieuc et décède le 31 octobre 1896 à Paris⁴. Il est artiste peintre et épouse le 14 décembre 1858 Geneviève Amandine Noël, lingère, native de Iverny, Seine-et-Marne⁵. Au moment de son décès, Théophile le père, est domicilié avenue du Panorama (avenue d'Antin).

Connu principalement comme peintre d'histoire et de genre, il a exécuté de nombreuses copies de tableaux religieux d'après Prud'hon (1758-1824), Reni (1575-1642), Ribera (1591-1652), Regnault (1754-1829) ou de tableaux civils comme le portrait de Napoléon III par Flandrin (1809-1864) destinés aux églises et aux édifices publics.⁶

On connaît de lui un autoportrait daté de 1895 :



Théophile Marie François Poilpot (le père)
Autoportrait (1895)

¹ Registres paroissiaux et actes de l'état civil des communes de Ploufragan et Saint-Brieuc. Archives départementales numérisées des Côtes-d'Armor.

² Actes de l'état civil de la commune de Saint-Brieuc. Archives départementales numérisées des Côtes d'Armor

³ Duvergier J.B. Collection complète des lois, Bibliothèque nationale de France, Gallica.

⁴ Actes de l'état civil de la commune de Saint-Brieuc. Archives départementales numérisées des Côtes d'Armor.

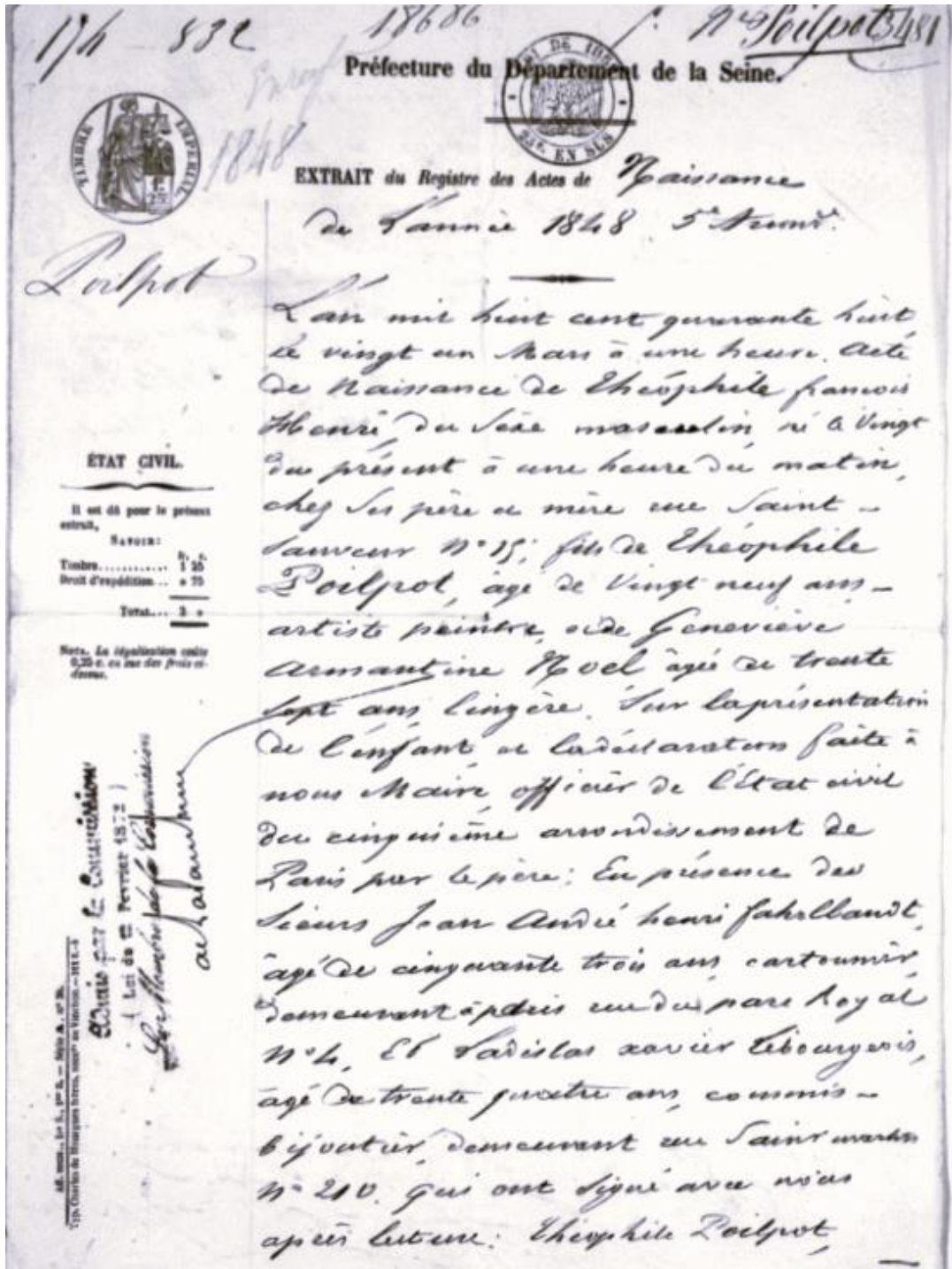
⁵ Actes de l'état civil de la commune d'Iverny. Archives départementales numérisées de la Seine-et-Marne.

⁶ Inventaire général du patrimoine culturel, ministère de la Culture. Paris.

Théophile François Henri Poilpot, repères chronologiques

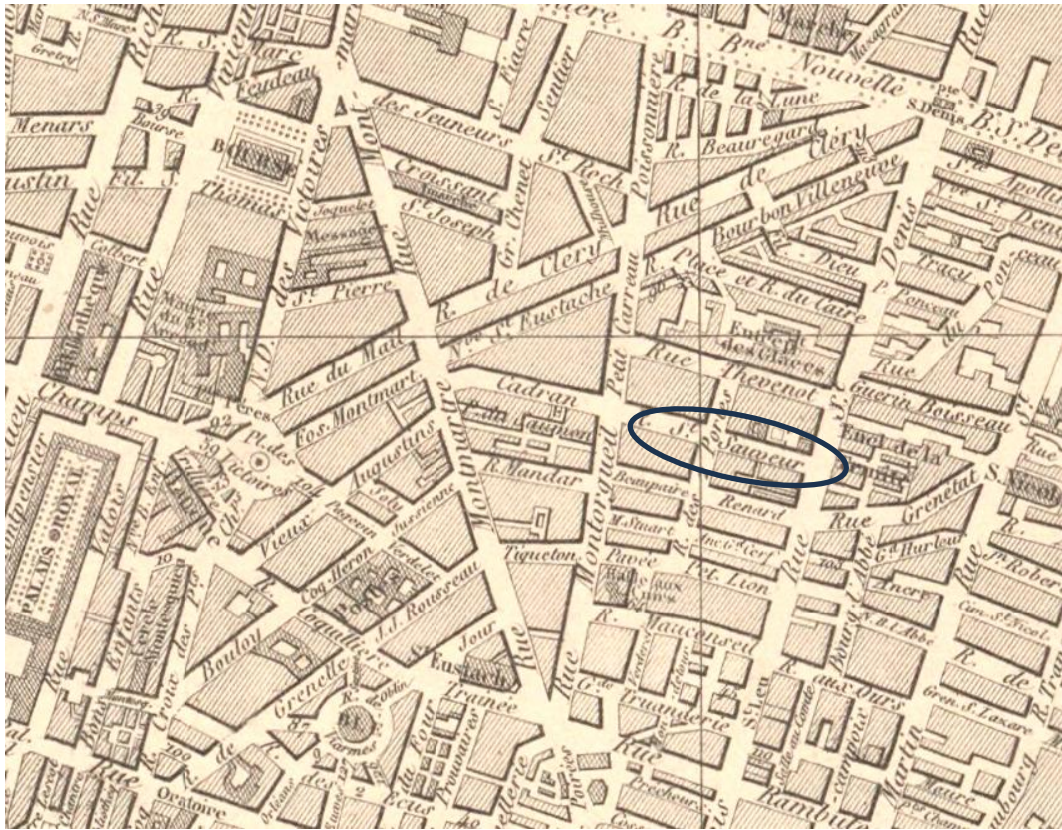
Après quelques précisions sur sa naissance, nous énumérerons les dates et évènements principaux de son existence. Nous traiterons, ensuite et de manière détaillée, de ses activités : l'artiste peintre, le militaire, sa vie à Noisy-le-Grand et la politique. Enfin et brièvement, nous évoquerons la fin de sa vie à Paris et à Croissy-sur-Seine.

Il naît le 20 mars 1848 au domicile de ses parents rue Saint-Sauveur, 5^e arrondissement ancien.⁷



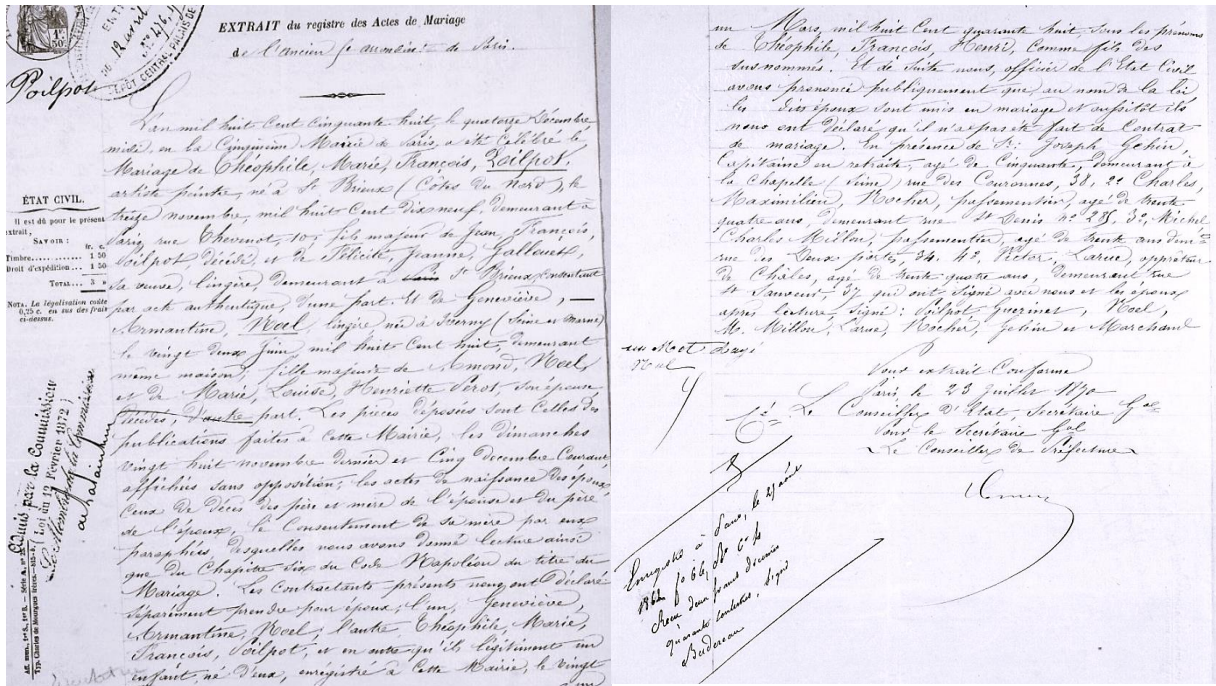
Acte de naissance de Théophile François Henri Poilpot (le fils)

⁷ Actes de l'état civil reconstitué de Paris, Archives numérisées de Paris.



Rue Saint-Sauveur (quartier Montorgueil)

L'enfant n'est légitimé que le 14 décembre 1858, lors du mariage de ses parents qui résident non loin du lieu de naissance rue Thévenot (rue Réaumur actuelle), 5^e arrondissement ancien.⁸



Mariage de Théophile Marie François Poilpot et de Geneviève Noël

⁸ Actes de l'état civil reconstitué de Paris, Archives numérisées de Paris.

Il a un frère Charles Armand Jean François né le 16 juillet 1851 à Paris et décédé le 24 mars 1853.

On ne sait rien de ses études primaires et secondaires. Une étude approfondie des statistiques du baccalauréat aux Archives nationales laisse penser que Théophile n'est pas titulaire du diplôme et qu'il ne s'y est pas présenté.

Le 6 juillet 1861, Théophile Poilpot père acquiert un terrain nu à Noisy-le-Grand.

Le 31 octobre 1864, Théophile Poilpot fils intègre l'École impériale et spéciale des Beaux-Arts.

Le 10 juillet 1869, il est appelé à effectuer son service militaire.

Le 3 août 1869, alors qu'il réside rue Dupuis (3^e arrondissement), il déclare la naissance d'un garçon prénommé Théophile qu'il reconnaît et dont la mère est une jeune couturière nommée Marie Kunkel. L'enfant décède le 1^{er} septembre.⁹

Le 15 juillet 1873, Théophile Poilpot père et son épouse font donation de la propriété de Noisy à leur fils.

En 1874, il expose, pour la première fois, au salon des Beaux-Arts.

Le 21 décembre 1880, naît à Paris (au domicile d'une sage-femme) Antonine, fille de Marguerite Germain et de père « non dénommé ». Les généalogistes en attribuent la paternité à Théophile Poilpot. Il est vrai que les époux Poilpot sont présents à tous les épisodes de la vie de la jeune fille : lors de son premier mariage en 1899, elle réside rue d'Antin au pavillon du panorama ; Jeanne et Théophile sont signataires sur l'acte. Lors du décès du peintre, elle reçoit une rente.^{10 11} Peut-être ne s'agit-il que d'une adoption (?) comme semble l'indiquer la mention, à côté du couple, « Germain Antonine, 6 ans, fille adoptive », sur le recensement de 1886.

1610	Poilpot	Théophile	38	wd	artiste peintre - Chef	épouse
1611	Carrier Belleuse	Jeanne	32	wd	S. P.	sage femme
1614	Germain	Antonine	0	wd	"	fille adoptive
1613	Palabot	Laurence	29	wd	Domestique	Domestique

La fille adoptive du couple Poilpot (recensement de 1886 de Noisy-le-Grand)

Le 20 avril 1881, Théophile Poilpot épouse Jeanne Gabrielle Carrier-Belleuse (1854-1919), fille du sculpteur Albert Ernest Carrier-Belleuse (1824-1887).

Vers 1882, naît une fille prénommée Julia qui accompagnera ses père et mère en Amérique (âgée de 3 ans) et décèdera jeune après 1887.

De juillet 1881 à juin 1886, Théophile fils se livre à plusieurs acquisitions de terrains rue de Malnoue portant la superficie de la propriété à 9 000 m².

Le 7 avril 1883, naît un enfant mort-né à Noisy.

Le 31 juillet 1883, naît à Paris 9^e Georgine Jane Lemonnier fille d'Isabelle et de père « non dénommé », considérée elle aussi comme une « fille adoptive ». Lors de son mariage en 1908 elle est

⁹ Actes de l'état civil de Paris, Archives numérisées de Paris.

¹⁰ Actes de l'état civil de Paris, Archives numérisées de Paris.

¹¹ Formule de déclaration de mutation par décès, Table des décès et successions, Archives de Paris.

domiciliée rue de l'Abreuvoir à Croissy. Lors du décès du peintre, Jane reçoit un immeuble de la rue Daubigny et Isabelle Lemonnier une rente annuelle.^{12 13}

À la suite des scrutins du 4 et 11 mai 1884, Poilpot est élu au conseil municipal de Noisy-le-Grand.

Le 23 janvier 1885, il arrive aux États-Unis.

Le 19 octobre 1889, il accède au premier grade (chevalier) dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Le 13 mai 1893, Théophile Poilpot père et fils vendent la propriété de Noisy.

En 1893, une enfant entre dans la vie du couple (Marie Anne, dite MAP pour Marie Anne Poilpot) qui décède en 1908. Le couple vit, à partir de ce moment, à Paris.

Le 31 octobre 1896, Théophile Poilpot père décède à la Maison Dubois (futur hôpital Fernand Widal) alors qu'il réside toujours rue d'Antin.

À partir de 1896, le couple Poilpot fait plusieurs acquisitions immobilières à Croissy-sur-Seine où il s'installe au moins partiellement.

En 1905, Jeanne Carrier-Belleuse, qui en était déjà vice-présidente, devient la présidente de l'Orphelinat des Arts.

En 1909, à Saint Germain-en-Laye, Poilpot est élu président de la section régionale des médaillés militaires.

Théophile Poilpot décède le 6 février 1915 à son domicile du 16^e arrondissement.

Jeanne Carrier-Belleuse décède le 1^{er} octobre 1919 à son domicile de Croissy.

Poilpot, artiste peintre

S'il n'a probablement pas fait d'études secondaires classiques, ses biographes notent que, très tôt, il est autorisé à réaliser des copies d'œuvres célèbres exposées au musée du Louvre.

En revanche Théophile intègre l'École impériale et spéciale des Beaux-Arts (peinture et sculpture), dont l'organisation est réformée en 1863, le 31 octobre 1864.¹⁴

Numéro.	Noms des Elèves.	Prénoms.	Date de la Naissance.	Lieu de la Naissance.	Département.	Demeure des Elèves.	Présenté par M.	Signature des Elèves.	Date de l'Entrée.	Succès et Observations.
3481	Poilpot	Théophile	26.10.1864	Paris	Seine	1001 Chevalot	Germain		31 oct. 1864	

Inscription à l'école des Beaux-Arts

¹² Actes de l'état civil de Paris, Archives numérisées de Paris.

¹³ Formule de déclaration de mutation par décès, Table des décès et successions, Archives de Paris.

¹⁴ Registre matricule d'enregistrement des élèves de la section peinture et sculpture, Archives de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts, Archives nationales de France.



L'école des Beaux-Arts en 1870



Poilpot étudiant

Il y est l'élève de Jean Léon Gérôme (1824-1904), qui le présente à l'école, et de Gustave Boulanger (1824-1888). Il est inscrit dans l'atelier de Gérôme.

Peinture
Atelier de M. Gérôme

1	Gautier	Jules-Alexandre	Paris	Seine	29 Janv. 1844	11 R. de Montfaucon
2	Cassier	Ferdinand-Auguste	Paris	Seine	11 Nov. 1844	7 R. de Valenciennes
3	Dalot	Charles-Léonard	Paris	Seine	9 Juin 1844	23 R. Courty
4	Decker	Georges	Paris	Seine	1 Mars 1846	13 R. de Valenciennes
5	Destier	Armand	Le Mans	Mayenne	1 Oct. 1842	31 R. de Valenciennes
6	Heissin	François-Alexandre	Paris	Seine	9 Nov. 1846	13 R. de Valenciennes
7	Bellier	Charles-Alexandre	Paris	Seine	25 Mars 1846	47 R. de Valenciennes
8	Piquet	Jean-Alfred	Paris	Seine	21 Sept. 1844	25 Jacob
9	Leconte	Joseph	Paris	Seine	1 Mars 1844	11 R. de Valenciennes
10	Sabat	Edouard-Marie	Paris	Seine	24 Mars 1844	147 R. de Valenciennes
11	Klein	Georges	Paris	Seine	16 Mars 1844	67 R. de Valenciennes
12	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
13	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
14	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
15	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
16	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
17	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
18	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
19	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
20	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
21	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
22	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
23	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
24	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
25	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes
26	Leconte	Jules-Auguste	Paris	Seine	1 Mars 1842	77 R. de Valenciennes

Inscription dans l'atelier de Gérôme

Le Salon des Beaux-Arts de 1874 marque le début de sa carrière officielle de peintre avec la présentation de « Iza à Sainte Assise ». L'œuvre est inspirée de l'ouvrage d'Alexandre Dumas fils, « l'Affaire Clemenceau ».



Iza à Sainte Assise

Suivent un certain nombre de tableaux tous présentés au Salon des artistes français jusqu'en 1882.¹⁵ Ces toiles lui valent d'être reconnu ; en 1878 « la Proie » est une commande de l'État, peut-être par référence à la menace allemande.



La proie

En 1878, il inaugure un mode d'expression picturale, nouveau pour lui : le panorama. Le panorama peut être défini comme « *un vaste tableau circulaire placé autour d'une rotonde, de façon que le spectateur voit les objets représentés comme si, placé sur une hauteur, il découvrirait tout l'horizon environnant* ». ¹⁶ Poilpot réalise, souvent en collaboration avec d'autres artistes, une série de panoramas représentant des scènes historiques et souvent des batailles. Ils sont exposés dans des lieux particuliers, en forme de rotonde, créés à cet effet : panorama d'Antin à l'angle des Champs-Élysées (construit avant 1860), panorama National (actuel théâtre du Rond-Point), panorama français rue Saint-Honoré (construit en 1880), panorama Marigny (construit en 1882, actuel théâtre), panorama de la Bastille (construit en 1881, place Mazas), rotonde des jardins du Trocadéro (construit en 1899). ¹⁷



Panorama national, actuel théâtre du Rond-Point

¹⁵ Dossier Poilpot, centre de documentation du Musée d'Orsay.

¹⁶ Dictionnaire Larousse

¹⁷ Histoire des panoramas et dioramas à Paris, <https://paris-projet-vandalisme.blogspot.com>

Sa première réalisation est exposée à Londres en 1879 : « *la charge de Balaklava* » commémore un épisode sanglant de la guerre de Crimée où la cavalerie anglaise, menée par Lord Cardigan, échoue contre le fort de Sébastopol occupé par les Russes, le 25 octobre 1854. Il est probable que c'est à l'occasion d'un voyage sur les lieux vers 1878-1879 qu'il ait eu l'idée de cette représentation de bataille. Il se rend en Turquie, puis en Russie et enfin en Crimée jusqu'à Sébastopol.¹⁸ Aux dires du biographe certains moments furent épiques : « *Dès le début entre Roustouk et Plevna (deux villes de Bulgarie), surpris par les neiges, il failli périr, son guide ayant quelque envie de visiter sa sacoche. Poilpot dut montrer son revolver à plusieurs reprises, et put regagner ainsi la bonne voie.* »

Le second panorama représente « la bataille de Reichshoffen », défaite française pendant le conflit contre la Prusse, le 6 août 1870, dont on retient seulement la fameuse charge des cuirassiers français. Il est exposé dans une rotonde de la rue Saint-Honoré en 1881. (Les critiques sont peu élogieuses).



Affiche pour le panorama de la Bataille de Reichshoffen

Suivent entre 1878 et 1900 une vingtaine de panoramas.

¹⁸ Mariani A. Figures contemporaines, tirées de l'album Mariani.... Soixante-dix-huit biographies, notices, autographes et portraits, Bibliothèque nationale de France, Gallica.

Parmi ceux-ci : des évocations d'évènements de la Révolution ou de l'Empire (prise de la Bastille, les volontaires de 1792, la bataille d'Iéna), de la guerre contre la Prusse (batailles de Nuits et de Buzenval), le couronnement du tsar Alexandre III (1883) pour lequel il se rend en Russie, des mises en scène navales (le naufrage du Vengeur en 1792, le panorama transatlantique de l'exposition de 1889, l'escadre russe devant Toulon en 1893, la flotte française devant Alger).

D'autres navires, en particulier ceux de la Compagnie Générale Transatlantique, jalonnent l'œuvre (le Champagne, la Touraine, la Bourgogne dans le port de New York, le Pereire dans le port de Marseille).



Affiche pour le panorama transatlantique (Exposition Universelle de 1889)

Il est régulièrement sollicité par cette compagnie pour laquelle il réalise de nombreux travaux.

Ceci contribue à sa nomination comme peintre officiel de la marine le 7 février 1893.

Son œuvre « maritime et commerciale » explique certainement le fait qu'il soit élevé au grade de Chevalier (29 octobre 1889) et d'Officier (7 mai 1895) de la Légion d'honneur au titre du Ministère du Commerce et non à titre militaire. Pour mémoire, il est élevé au grade de Commandeur au titre du ministère de l'Instruction Publique (11 janvier 1913).¹⁹

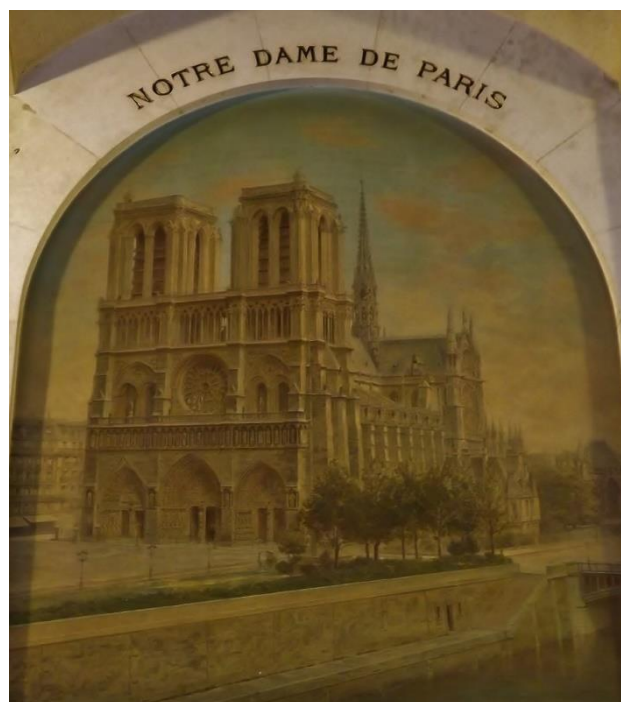
¹⁹ Base Léonore. Archives nationales de France numérisées.

Un peu à part : trois représentations de batailles de la guerre civile américaine pour la documentation desquelles Poilpot se déplace aux États-Unis (bataille de Shiloh ou de Pittsburg landing dans le Tennessee en 1862, bataille de Manassas ou Bull Run en 1862, combat naval du Monitor et du Merimack au large de la Virginie en 1862).



La bataille de Shiloh (Tennessee)

La création protéiforme de l'artiste va même au-delà : il décore de peintures marouflées les galeries des Sciences et des Lettres de la Sorbonne en 1902.



Notre-Dame de Paris pour la Galerie des Sciences de la Sorbonne

Il est l'illustrateur des régions françaises sous forme d'affiches pour la Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans (Auvergne, Pyrénées, Touraine).²⁰



Le Mont d'Or Affiche pour la Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans

Parmi les décors d'édifices encore visibles, notons : la salle des fêtes de l'hôtel de ville de Neuilly-sur-Seine, construit entre 1885 et 1920, qui s'orne de six tableaux historiques, en particulier d'un « Napoléon chez Murat » inauguré en 1906 (*Murat résida au Palais Borghèse de Neuilly*). Sans oublier, pour être complet, deux tableaux décorant le Salon des Tuileries de l'hôtel Meurice.



Théophile Poilpot vers 1885

²⁰ Bibliothèque nationale de France. Reproduction Muzéo.

Pour notre part, nous retiendrons, pour son réalisme, un polyptique sur toile peint en collaboration avec Léon du Paty et représentant « six scènes du Siège de Paris ». ²¹



Six scènes du siège de Paris par Théophile Poilpot et Léon du Paty

On pourrait résumer sa carrière artistique en disant qu'il est un peintre classique, académique, même pompier pour certains, tout sauf impressionniste ; féru d'orientalisme comme beaucoup d'artistes à cette époque. Il ne bénéficie que d'un succès d'estime mais trouve la gloire dans la réalisation des fresques militaires et surtout de panoramas.

Poilpot militaire

Le 10 juillet 1869 il est appelé au service militaire au 62^e régiment d'infanterie de ligne où il se fait remplacer le 15 juillet. Mais, lors du conflit contre la Prusse il s'engage, le 26 juillet 1870, au 5^e bataillon de la Garde nationale mobile comme soldat.



Théophile Poilpot garde national

²¹ Dossier Poilpot, centre de documentation du Musée d'Orsay.

Il est nommé caporal le 11 août et sergent le 11 novembre 1871.

« Je commandais un détachement d'éclaireurs dans la presqu'île de Gennevilliers » (note de TP).

Théophile Poilpot participe au combat d'Épinay le 30 novembre 1870 (diversion de la bataille de Champigny) et à la tentative de sortie sanglante de Buzenval le 19 janvier 1871.²²

**Après la défaite de Sedan le 1^{er} septembre 1870, Paris est encerclé par les Prussiens à partir du 17 septembre 1870. Plusieurs tentatives de sorties sont des échecs : Le Bourget le 28 octobre 1870, Champigny-Villiers-sur-Marne du 30 novembre au 3 décembre 1870, Le Bourget 21 décembre 1870, Buzenval le 19 janvier 1871.*

Il est licencié le 7 mars 1871.²³

***En effet, le gouvernement de défense nationale signe l'accord d'armistice le 28 janvier avec Guillaume I^{er} roi de Prusse. Celui-ci s'est fait proclamer empereur d'Allemagne le 18 janvier dans la galerie des Glaces de Versailles.*

MINISTÈRE DE LA GUERRE.		ÉTAT DES SERVICES				
1 ^{re} DIRECTION		de M. <i>Poilpot</i> <i>Théophile, François, Henri</i>				
1 ^{er} BUREAU		né le <i>20 Mars 1848</i> , à <i>Paris</i> C ^{te} de <i>S. Maurice</i> , département de <i>la Seine</i>				
TAILL.		fils de <i>Théophile</i> et de <i>Geneviève, Romantine, Noël</i>				
		marié le . . . à . . .				
		(Autorisation ministérielle du . . .)				
CORPS OÙ LES SERVICES ONT EU LIEU, et positions diverses.	GRADES OU EMPLOIS.	DATES DES NOMINATIONS OU des cessations d'activité.	DURÉE DES SERVICES effectifs.			OBSERVATIONS.
			Ans.	Mois.	Jours.	
<i>61^e Régiment d'Infanterie de ligne</i>	<i>Soldat</i>	<i>10 juillet 1869</i>	.	.	.	
<i>Complacé au Corps le 15 juillet 1869</i>			.	.	.	
<i>5^e Bataillon de la Garde nationale mobile</i>		<i>3</i>	.	.	.	
<i>de la Seine</i>	<i>Soldat</i>	<i>26 juillet 1870</i>	.	.	.	
<i>Σ</i>	<i>Caporal</i>	<i>11 août 1870</i>	.	.	.	
<i>Σ</i>	<i>Sergent</i>	<i>11 novembre 1870</i>	.	.	.	
<i>Licencié le 7 Mars 1871</i>			.	.	.	

Dossier Poilpot (extrait) Service Historique de la défense à Vincennes

Pendant cette campagne contre l'Allemagne, il est cité trois fois à l'ordre du jour de l'armée et décoré de la médaille militaire le 21 octobre 1871.

Il reprend du service en 1875 et nommé, le 6 octobre, au grade de sous-lieutenant de réserve au 13^e régiment d'artillerie territoriale. Il est reconduit dans cette affectation et à ce grade le 1^{er} janvier 1876.

Il est affecté, ensuite, au 7^e régiment territorial d'artillerie le 14 juillet 1878 avec le grade de lieutenant.

À sa demande il passe au 20^e régiment d'infanterie territoriale avec le même grade le 6 juillet 1881. Service dont il démissionne le 17 avril 1886 (voyage aux États-Unis ?).

²² Le Vétérán, 20 février 1915, Journal officiel de retraite, les vétérans des armées de terre et de mer 1870-1871), numérisé.

²³ Dossier Poilpot, Service historique de la Défense, Vincennes.

On le retrouve, dans les rôles de l'armée, au 47^e régiment d'infanterie territoriale (service des chemins de fer et des étapes) le 10 février 1891, toujours au même grade. Il est rayé des cadres le 5 septembre 1894.

Lors du déclenchement du conflit mondial de 1914, il est nommé au grade de capitaine dans les services spéciaux du gouverneur militaire de Paris le 23 août (substitut auprès du 1^{er} Conseil de Guerre). Au total, il compte donc à son actif deux campagnes contre l'Allemagne (30 août 1870-7 mai 1871 et 23 août 1914-6 février 1915).²⁴

	Sergent	11 Novembre 1870		
Licencié le 7 Mars 1871				
18 ^e Régiment d'Artillerie, adjoint au Chef d'Escadron Commandant les 7 ^e et 8 ^e Batteries de l'Artill. -erie de Corps	Lieutenant de Réserve	6 Octobre 1875		
15 ^e Régiment d'Artillerie adjoint au Chef d'Escadron Commandant les 5 ^e et 6 ^e Batteries de l'Artill. -erie de Corps	Lieutenant	1 ^{er} Janvier 1878		
7 ^e Régiment territorial d'Ar- tillerie (2 ^e Batterie)	Lieutenant en 2 ^e	14 Juillet 1878		
30 ^e Régiment territorial d'Infanterie	Lieutenant	8 Juillet 1881 (rayé des cadres 11 Juillet 1878)	4	9 23
Désigné le 17 avril 1886 Infanterie territoriale (Service des chemins de fer et des étapes)	Lieutenant	10 Janvier 1891 Rayé des cadres 5 Mars 1893		
47 ^e Régiment territorial d'Infanterie (Service des chemins de fer et des étapes)	id.	10 Janvier 1894		
Rayé des Cadres (art. 2)		5 Septembre 1894		
Services spéciaux du Gouverneur Militaire de Paris	Capitaine	23 Août 1914 ⁽¹⁾		
Décédé à Paris	le	6 Février 1915		

Dossier Poilpot (Extrait) Service Historique de la défense à Vincennes

Au même moment, il est élu président des Médaillés militaires pour toute la France.

Il décède le 6 février 1915 à son domicile, mais après un passage pour maladie à l'hôpital Buffon, boulevard Pasteur (hôpital militaire temporaire installé dans le lycée Buffon).

* « Le décès étant survenu des suites de maladie contractée en service commandé, Mme Vve Poilpot est exonérée de droits de mutation ».

²⁴ Dossier Poilpot, Service historique de la Défense, Vincennes.

	Sergent	11 Novembre 1870	
Licencié le 7 Mars 1871			
13 ^e Régiment d'Artillerie, adjoint au Chef d'Escadron Commandant les 7 ^e et 8 ^e Batteries de l'Artil. Corps	S. Lieut ^e de Réserve	6 Octobre 1875	
13 ^e Régiment d'Artillerie adjoint au Chef d'Escadron Commandant les 5 ^e et 6 ^e Batteries de l'Artil. Corps	Lieutenant en 2 ^e	1 ^{er} Janvier 1876	
7 ^e Régiment territorial d'Ar- tillerie (3 ^e Batterie)	Lieutenant	14 Juillet 1878	
10 ^e Régiment territorial d'Infanterie	Lieutenant	8 Juillet 1881 (augm. du 14 Juillet 1878)	4 9 21
Devisiionnaire le 1 ^{er} avril 1886 Infanterie territoriale (à la suite des chemins de fer et des étapes)	Lieutenant	10 Mars 1891 21 Mars 1883	
17 ^e Régiment territorial d'Infanterie (à la suite des chemins de fer et des étapes)	id.	10 Mars 1894	
Royé des Côtes (art. 2)		5 Septembre 1898	
Devisiionnaire des gouv. militaires de Paris (1)	Capitaine	23 Août 1904 ⁽¹⁾	
Devisiionnaire de Paris	le	6 Février 1915	

Dossier Poilpot (Extrait) Service Historique de la défense à Vincennes

Ce parcours témoigne du patriotisme de Théophile Poilpot et de son attachement à l'armée qui va bien au-delà de son œuvre artistique. On peut y ajouter trois éléments :

Son amitié avec le général Joseph Gallieni (1849-1916) dont témoigne une lettre adressée à Poilpot le 24 novembre 1913, dans laquelle il le gratifie de : « *Mon cher Poilpot...Respects à Mme Poilpot et toujours bien affectueusement...* ». ²⁵

Ses écrits, au début de la Grande Guerre : « *la sauvagerie allemande, depuis le commencement de la guerre, n'a cessé de s'exercer sur les personnes et sur les choses* ». Suivent des descriptions d'atrocités commises, en particulier, lors des combats de Senlis du 2 septembre 1914. ²⁶

Ses obsèques ont lieu à la chapelle des Invalides, les honneurs militaires sont rendus dans la cour de l'hôtel des Invalides, le cortège funèbre se rend des Invalides à la porte Maillot. Il est inhumé dans son uniforme de sous-officier de 1871.

²⁵ Arrivetz P., Théophile Poilpot, « La mémoire de Croissy », n°26, Juin 2007.

²⁶ Arrivetz P., Théophile Poilpot, « La mémoire de Croissy », n°26, Juin 2007.



Cortège funèbre de Théophile Poilpot dans la cour des Invalides

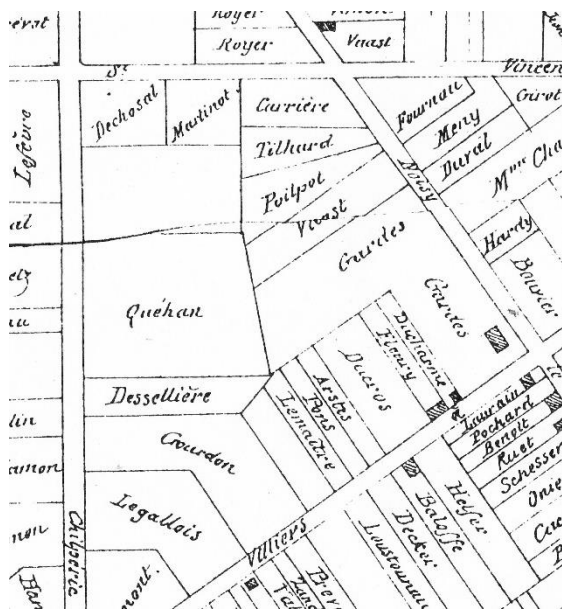
En revanche, comme il a été dit plus haut, les grades de la Légion d'honneur qui lui ont été attribués (chevalier, officier, commandeur) ne l'ont jamais été à titre militaire. Seule sa médaille militaire figure dans son dossier des Archives de la Défense.

Théophile Poilpot à Noisy-le-Grand, l'homme politique

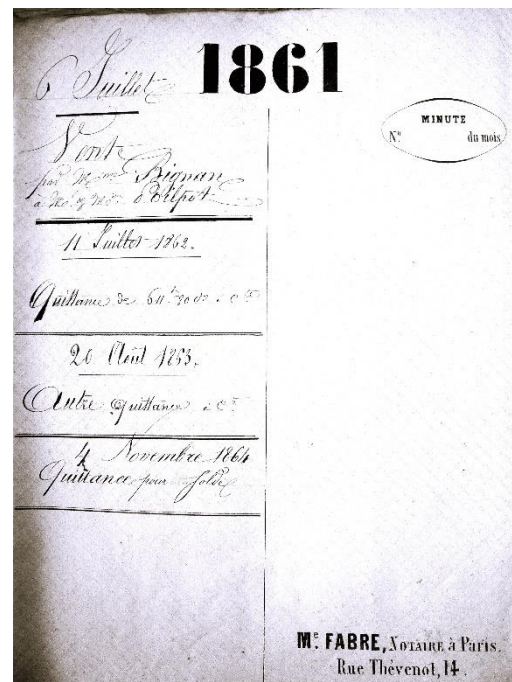
L'installation de la famille Poilpot à Noisy-le-Grand

Le jeune Théophile, âgé de 13 ans, a pu connaître Noisy dès l'année 1861.

En effet, cette année-là, Théophile Poilpot père acquiert de Mme Delaunay-Lemière, Vve Bignan, un terrain de 3200 m², « faisant partie du domaine de Villeflix et tenant, par devant, sur le chemin vicinal de Noisy-le-Grand à Malnoue ». ²⁷



Plan de la « Patte d'Oie » (Extrait)



Vente Delaunay-Lemière / Poilpot père 1

²⁷ Vente Delaunay-Lemière / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

Sur ce terrain les parents font construire une maison « de campagne » en 1865.²⁸

La maison « leur appartient pour l'avoir fait construire eux-mêmes de leurs deniers sans avoir conféré de privilège de constructeur ou d'entrepreneur ».

Sur les recensements, les parents sont présents à Noisy-le-Grand en 1872, 1876 et 1881, le fils n'apparaît pas.

Pour tenter de préciser la chronologie noiséenne, on dispose de plusieurs éléments :

En 1873 Poilpot père et son épouse font donation de la propriété, dans laquelle ils résident au moins partiellement, à leur fils en n'en conservant que l'usufruit.²⁹ À ce moment, le fils fait construire l'atelier.³⁰

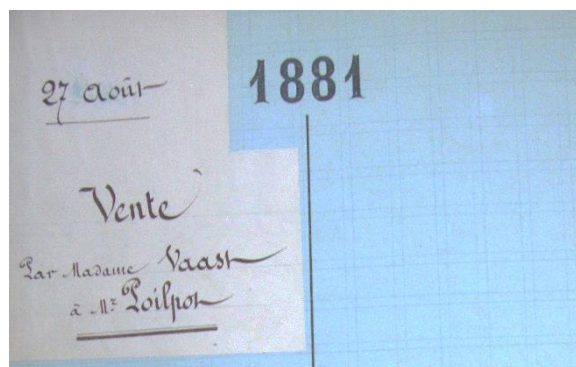
Entre 1881 et 1886, Théophile Poilpot fils réalise plusieurs opérations immobilières afin d'agrandir le patrimoine paternel :

Le 11 juillet 1881, de Mme Lefèvre
« une propriété comprenant une maison élevée sur terreplein et jardin attenant... d'une contenance d'environ 3000 m², tenant devant à la route de Malnoue, d'un côté à M. Poilpot de l'autre côté à M. Carrière » (Poilpot est domicilié, sur l'acte, rue Lécuse à Paris).³¹



Vente Lefèvre / Poilpot fils

Le 27 août 1881, de Mme Vaast
« une portion de terrain de 2000 m²...tenant par devant au chemin vicinal de Noisy-le-Grand à Malnoue, à gauche à M. Garde et à droite à M. Poilpot » (Poilpot est domicilié, sur l'acte, rue Lécuse à Paris).³²



Vente Vaast / Poilpot fils

²⁸ Cadastre, liste chronologique des maisons en construction, Archives municipales de Noisy-le-Grand.

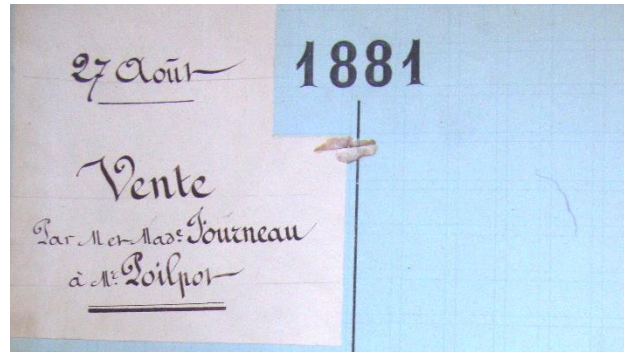
²⁹ Donation Poilpot, Répertoires et minutes de M^e Saulpic, Etude de Vincennes, 2E/CXL, Archives départementales du Val de Marne.

³⁰ Cadastre, liste chronologique des maisons en construction, Archives municipales de Noisy-le-Grand.

³¹ Vente Lefèvre / Poilpot, Répertoires et minutes de Me Lallement, Etude de Neuilly-sur-Marne, 2E1/830, Archives départementales de Seine-Saint-Denis.

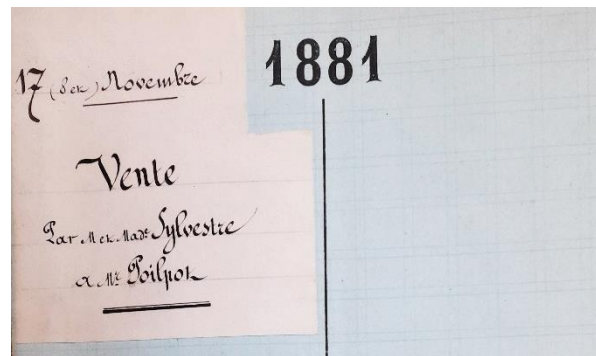
³² Vente Vaast / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

Le 27 août 1881, de M. Fourneau « un terrain de 1209 m² tenant à la rue Saint Vincent, à la rue de Noisy-le-Grand à Malnoue et à M. Sylvestre » (Poilpot est domicilié, sur l'acte, rue Jadin à Paris).³³



Vente Fourneau / Poilpot fils

Le 17 novembre 1881, de M. Sylvestre « un terrain de 704 m² tenant par devant au chemin de Noisy (sic), au fond..., et à droite à l'acquéreur ». ³⁴



Vente Sylvestre / Poilpot fils

Le 16 décembre 1881, de M. Carrière et consorts, « deux terrains contigus... le premier de 500 m² tenant d'un côté au chemin de Noisy à Malnoue, d'un autre côté à la seconde pièce, d'un autre côté à M. Poilpot, la deuxième de 300 m² tenant d'un côté au chemin de Noisy à Malnoue, d'un autre à la rue Saint Vincent » (Poilpot est domicilié, sur l'acte, rue Daubigny à Paris).³⁵



Vente Carrière / Poilpot fils

Le 29 juin 1886, de M. Mallet et consorts, trois parcelles de terrain contiguës de 287 m² chacune, donnant sur la rue Saint Vincent. Chaque parcelle donne sur cette voie par une façade de 10 m environ (Poilpot est domicilié, sur l'acte, à Noisy-le-Grand).³⁶



Vente Mallet / Poilpot fils

³³ Vente Fourneau / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

³⁴ Vente Sylvestre / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

³⁵ Vente Carrière / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

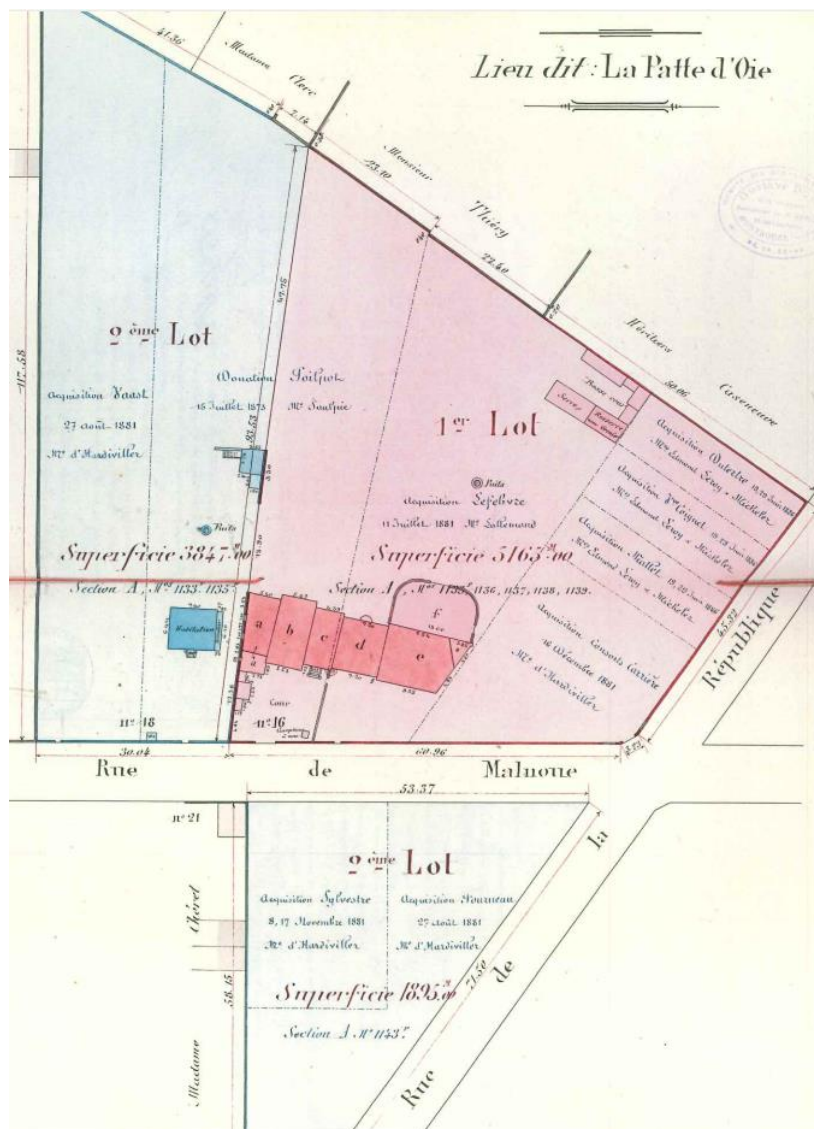
³⁶ Vente Mallet / Poilpot, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

En 1882 : Poilpot fils fait construire une nouvelle maison flanquée d'une écurie.³⁷

Au terme de ces acquisitions, Théophile Poilpot est à la tête d'un patrimoine non négligeable :

- Il est propriétaire d'un bien dont la façade, côté pair de la rue de Malnoue, va de l'actuel n° 26 jusqu'à la rue Saint-Vincent (actuelle rue de la République). S'y ajoutent deux parcelles, côté impair, à l'angle de la rue de Malnoue et de la rue Saint-Vincent.
- Le patrimoine s'élève ainsi à une « contenance » totale de 11 307 m².
- Un plan accompagnant un acte de partage de la propriété passé le 7 mai 1919 résume bien l'état du domaine laissé par Théophile Poilpot en 1893. *

**En 1893, comme il a été dit plus haut, la propriété a été adjugée à M. Maurice Juven. En 1917, après le décès de M. Juven, ses descendants « ont vendu...à M. Gustave Saintin...et à M. Antoine Vidal, demeurant à Paris, acquéreurs chacun par moitié, ...les immeubles dont la désignation suit... ». En 1919, Mme Suzanne Thile, Vve Saintin...et Mme Maria Vigier, Vve Vidal...ont dit procéder aimablement entre elles au partage des immeubles leur appartenant indivisément rue de Malnoue ».*³⁸



Plan du partage du 7 mai 1919

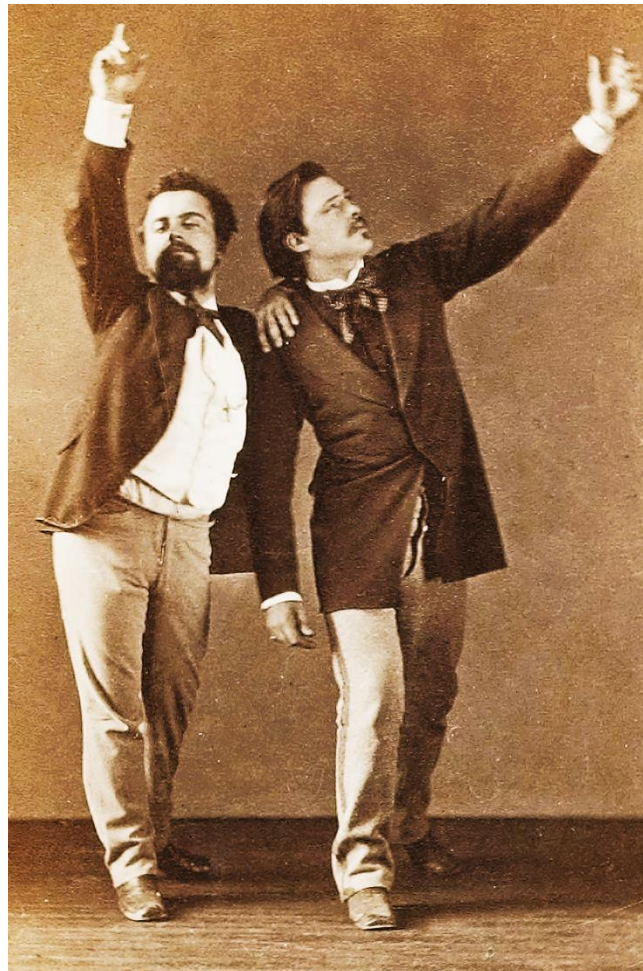
³⁷ Cadastre, liste chronologique des maisons en construction, Archives municipales de Noisy-le-Grand.

³⁸ Partage Saintin - Vidal, Répertoires et minutes de l'étude LXXXVIII, CARAN, Archives Nationales de France.

Ces éléments démontrent, en outre, que jusqu'en décembre 1881, malgré quelques attermoissements domestiques, Théophile Poilpot réside à Paris et donc pas de manière permanente à Noisy. Ceci est confirmé par les faits suivants :

Il se marie le 21 avril 1881, à la mairie du 17^e arrondissement de Paris avec Jeanne Gabrielle Ernestine Carrier-Belleuse. Sur l'acte de mariage, la mariée est domiciliée rue Léluse et le marié rue Jadin à Paris (*les deux rues apparaissant dans les actes d'acquisitions*). Elle est la fille du sculpteur Albert Ernest Carrier-Belleuse (1824-1887), directeur des travaux artistiques de la manufacture de porcelaine de Sèvres.³⁹

C'est vraisemblablement dans le milieu artistique entourant l'école des Beaux-Arts qu'il rencontre la famille Carrier-Belleuse (le père et deux fils qui sont ses amis).



Théophile Poilpot et Louis Carrier-Belleuse à l'école des Beaux-Arts

Le 7 avril 1883, Jeanne met au monde un enfant mort-né et déclaré à Noisy : « *Ont comparu Messieurs Théophile Poilpot, artiste peintre, âgé de 63 ans, Joseph Déllé, instituteur primaire...le premier aïeul paternel de l'enfant...lesquels nous ont présenté un enfant sans vie de sexe féminin...fille du sieur Théophile Poilpot...et de Jeanne Carrier-Belleuse son épouse...demeurant ensemble à Noisy-le-Grand...* ».⁴⁰

Comme il a été dit plus haut, Théophile Poilpot fils n'apparaît sur les recensements qu'en 1886 : il y est inscrit en tant « *qu'artiste peintre et adjoint au maire* ».

³⁹ Actes de l'état civil de Paris, Archives numérisées de Paris.

⁴⁰ Actes de l'état civil de Noisy-le-Grand, Archives numérisées de Seine-Saint-Denis.

L'homme politique

Bien évidemment, la présence de Théophile Poilpot à Noisy-le-Grand est définitivement attestée par sa participation au scrutin municipal de 1884.

L'élection de 1884 : c'est une première dans la commune en ce sens qu'elle oppose deux listes : une liste essentiellement composée de conseillers sortants avec à sa tête Paul Théophile Auger, dite « républicaine » et une liste d'opposition dite « républicaine indépendante ». Elle est plus disparate, regroupant des républicains comme Théophile Poilpot et des « réactionnaires » (comme les qualifie l'Écho du Raincy) tel Alfred Nettement.⁴¹

**Quelques mots sur les têtes de liste.*

Alfred (Félix, Alfred) Nettement (1843-1928) est ingénieur civil, fils de Alfred François Nettement (1805-1869), journaliste, écrivain, homme politique (légitimiste, catholique, député pendant la 2^e République, emprisonné au début du second Empire). Il épouse, à Orsay, Marie Julie Alphonsine Laroche (1846-), fille de Jules Laroche (1817-1902), négociant en vins et nièce de Armand François La Roche (1815-1894), maître charpentier, ancien adjoint et maire de Noisy-le-Grand (1853-1865).

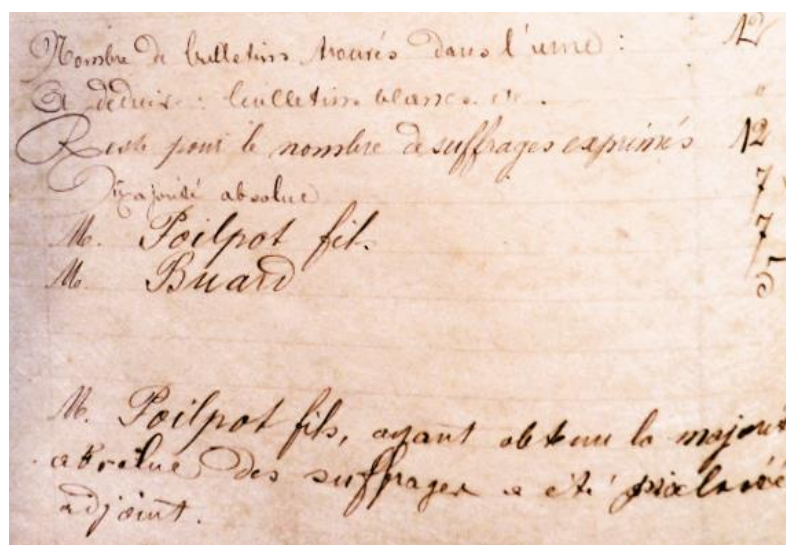
Paul Théophile Auger (1834-1891), natif de Noisy-le-Grand, jardinier, régisseur, fils de Vincent Auger (1804-1891), jardinier, maire sortant (1879-1884). Il épouse, à Noisy-le-Grand Laurence Marguerite Janvier (1839-1879).

Les 2 tours de scrutin ont lieu le 4 et le 11 mai 1884. Le 1^{er} tour voit une participation de 318 votants sur 398 inscrits, soit 79,9 %.

À l'issue du 1^{er} tour, cinq candidats sont élus ayant obtenu une majorité absolue des suffrages : quatre appartiennent à la liste des sortants, dont Paul Auger qui obtient un très large score (234 voix) et un à la liste d'opposition : Alfred Nettement. Sept candidats sont en ballottage dont Poilpot.

Après le 2^e tour, à la faveur d'une inversion de majorité, six des sept conseillers élus appartiennent à la liste d'opposition.⁴² Le 18 mai, le conseil municipal est installé et Alfred Nettement est élu maire par 7 voix contre 5 à Paul Auger. Théophile Poilpot (liste d'opposition) est élu adjoint au maire par 7 voix contre 5 à Louis Buart.⁴³

Dès le début du mandat les deux composantes du conseil s'affrontent ; les délibérations révèlent que de nombreuses décisions sont prises à 7 voix contre 5.



Théophile Poilpot adjoint au maire

⁴¹ Bigot E., La vie politique à Noisy-le-Grand sous la 3^{ème} République, Mémoire de Maîtrise, Université Paris I, 1993.

⁴² Procès-verbaux des scrutins municipaux, Archives municipales de Noisy-le-Grand.

⁴³ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

L'opposition menée par Auger critique les décisions de la majorité et les nombreuses absences du maire et de l'adjoint. Il en est ainsi entre 1884 et 1887 où les critiques de la minorité s'accumulent : accusation contre l'instituteur et secrétaire de mairie « qui s'occupe plus de politique que de son école », le maire est qualifié de « royaliste », la majorité occupe tous les postes dans les différentes commissions. Mais la vie politique locale est surtout marquée par deux affaires :

- Les absences de Nettement et de Poilpot aux séances du conseil.
- L'affaire politico-financière dite « Affaire Nettement » qui conduit le maire devant la dixième chambre correctionnelle du Tribunal de la Seine le 31 janvier 1887.

Jusqu'à fin 1884, Poilpot est plutôt assidu ; il s'engage dans un projet de caisse de secours pour les ouvriers.

Le 11 novembre 1884 : Nettement fait une proposition pour assurer que « l'administration municipale suive une voie unique » (celle fixée par la majorité) en cas d'absence du maire et de l'adjoint. Sinon les affaires pourraient être confiées au 1^{er} conseiller municipal Auger ! Il est donc proposé que pour pallier les absences du maire et de l'adjoint soient délégués deux membres du conseil (de la majorité) pour les remplacer ! Le vote désigne MM. Renaux et Maigret par 7 voix contre 5.⁴⁴

Le 14 février 1885, Poilpot informe le conseil de son absence jusqu'en août pour un voyage d'affaires en Amérique. Il a dû le faire par courrier car, le 23 janvier 1885, il est à New York après une traversée sur le paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique « Canada » ; il est accompagné de son épouse et de sa fille Julia.⁴⁵ *

** « POILPOT Joseph ?, né en 1848 ou 1849, français, peintre, fut de passage à New York le 23 janvier 1885, en route pour l'Illinois. Il était accompagné de sa femme (27 ans) et de leur fille Julia (3 ans). Ils avaient fait la traversée en première classe sur le Canada. Il pourrait s'agir de Théophile Poilpot !! Ils sont qualifiés de visiteurs dans les registres de l'immigration. Poilpot réalisa aux États-Unis...deux panoramas à propos de la guerre de sécession : la Bataille de Manassas et la Bataille navale entre le Merrimac et le Monitor ».*

Des imprécisions donc, mais il s'agit sûrement du personnage ; d'autant qu'on le dit accompagné de deux autres peintres français dont Léon du Paty (1849-1920) avec lequel il collabore régulièrement. Autre questionnement : a-t-il rencontré (comme le disent certains biographes) Ulysse S. Grant (1823-1885), général d'une des deux armées fédérées, Président des États-Unis (1869-1877) juste avant son décès ?

« En Amérique, il fut dirigé sur les champs de bataille de la guerre de Sécession par les plus grands généraux de cette campagne. Il assista aux derniers moments du général Grant. Et tous les renseignements qu'il puisa à cette source étaient de l'histoire vivante. »⁴⁶

Une anecdote va dans ce sens : dans le tableau de la bataille de Manassas, l'artiste fait figurer le général Grant qui, pourtant, n'y était pas présent !



Ulysses S. Grant

⁴⁴ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

⁴⁵ Karel D., Dictionnaire des artistes français en Amérique du Nord, Les presses de l'Université Laval 1992.

⁴⁶ Mariani A. Figures contemporaines, tirées de l'album Mariani.... Soixante-dix-huit biographies, notices, autographes et portraits, Bibliothèque nationale de France, Gallica.

Toujours est-il que, contrairement à son projet de retour prévu en août 1885, il quitte New York le 10 mars 1886.⁴⁷

MR. POILPOT RETURNS TO PARIS.

M. Theodore Poilpot, the artist who painted the very realistic panorama of the battle between the Merrimac and Monitor, on exhibition in this city, and also that of the second day's battle at Bull Run, now in Washington, sailed for his home in Paris on Wednesday last. Mr. Poilpot was assisted in his work in this country by a staff of artists from the École des Beaux Arts of Paris, several of whom are now engaged in making studies of American scenery for future work. The great success that the Merrimac-Monitor panorama is meeting with has induced the managers to contract for a new picture to be painted next year by the distinguished French artist. The holding capacity of the panorama building, at Madison-avenue and Fifty-ninth-street, has been taxed to its limit during each pleasant day of the present month.

The New York Times

Published: March 14, 1886

Copyright © The New York Times

The New York Times 14 mars 1886

Il siège au conseil dès mai 1886 mais, depuis son départ, il a fait l'objet de nombreux débats sur ses absences émanant de l'opposition et, en particulier, de Jules Coudurier (*ami et hagiographe de Émile Sureau décédé en 1884 et qui vient d'être, enfin, inhumé*).⁴⁸

Le 5 août 1885 La minorité propose de « déclarer Poilpot démissionnaire de fait ». Mais la décision appartient au préfet.

Le 11 novembre 1885 Poilpot envoie sa lettre de démission d'adjoint au préfet tout en restant conseiller municipal et en étant absent (raisons professionnelles) jusqu'en mai 1886.

Le 13 février 1886 La démission de Poilpot est renvoyée à une prochaine séance.

Le 15 février 1886 Jules Coudurier propose de radier Poilpot pour ses absences. Mais celui-ci est excusé à chaque séance respectant ainsi la Loi municipale de 1884.

Le Président répond que le vœu de la loi est accompli puisque les motifs de l'absence de M. Poilpot ont été reconnus légitimes par le Conseil l'article 50 de la loi municipale au cas où, dans ce cas, on annonce son retour prochain. Ce n'est donc pas, au moment de son absence, qu'une mesure comme celle qui l'en a empêché paraît opportune. Par six voix contre cinq, la proposition de M. Coudurier et de ses collègues n'est pas adoptée.

Demande de radiation de Théophile Poilpot

⁴⁷ The New York Times, March 14 1886.

⁴⁸ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

Le 16 juin 1886, il est présent et participe activement au débat sur le budget prévisionnel de 1887. *

**Lors de cette séance il est proposé de voter un don au profit de l'Institut Pasteur en remerciement à « l'illustre savant ». Deux Noiséens avaient bénéficié, en effet, de la vaccination quelques semaines auparavant après avoir été mordus. Cet événement apporte un éclairage sur la toponymie de la rue Pasteur qui a, d'ailleurs, été signalé dans le livre « Histoire des rues de Noisy-le-Grand ».*

Messieurs: Je propose au Conseil de voter une somme de Cent francs pour l'Institut Pasteur, et de transmettre à l'illustre savant copie de la décision municipale en lui adressant tous nos remerciements et l'assurance de notre reconnaissance pour les soins qu'il a donnés à deux de nos habitants. puis passer à l'ordre du jour: signé: M. Ma

Don à l'Institut Pasteur

Le 1^{er} juillet 1886, il est l'un des trois membres de la commission intercommunale pour la création d'un hospice.

Le 8 juillet 1886, il préside le Conseil en l'absence de Nettement.

La vie municipale reprend son cours jusqu'au déclenchement de l'affaire Nettement (automne 1886). Des délibérations importantes jalonnent la fin de cette année.⁴⁹

En août 1886

L'opposition ne siège plus au conseil municipal.

Un emprunt est voté pour la construction du pont sur la Marne.

La création d'un chemin vicinal entre Noisy et Neuilly-sur-Marne par le pont est prévue.

Les héritiers Bignan cèdent la rue Chilpéric à la ville.

Le prolongement de la rue de la République (ancienne rue Saint-Vincent) est décidé.

En décembre 1886

Grâce à des subventions ministérielles de nouvelles classes sont créées.

Le Conseil s'oppose à la loi du 30 octobre 1886 qui prévoit que les communes de moins de 2000 habitants doivent subvenir aux frais de fonctionnement des écoles maternelles.

Mais cet automne est marqué par « l'affaire Nettement ». Sans entrer dans les détails, de quoi s'agit-il ?

L'Écho du Raincy nous en livre un compte-rendu fidèle et orienté politiquement :

*« M. Nettement est poursuivi à la requête du ministère public en tant que président du conseil d'administration de la Banque nouvelle (créée en 1880) pour : émission d'actions d'une société dont la constitution n'aurait pas été régulière, déclaration de titres libérés alors qu'ils n'avaient pas été versés, obtention de versements au moyen de manœuvres dolosives (inventaires frauduleux), distribution de dividendes fictifs ».*⁵⁰

Nous n'irons pas plus loin dans les arcanes de la procédure.

⁴⁹ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

⁵⁰ L'Écho du Raincy, 6 février 1887, Bibliothèque nationale de France.

L'Écho du Raincy du 27 mars 1887 publie le jugement de la dixième chambre correctionnelle du Tribunal de la Seine⁵¹ :

« Nettement est condamné à un an d'emprisonnement, à 3000 francs d'amende et à des dommages et intérêts. »

Le maire fait appel. Mais bien que réduite à deux mois d'emprisonnement, la condamnation n'en est pas moins confirmée le 28 juillet 1887.

Le 30 juillet 1887, Nettement remet sa démission. Il y a donc lieu de procéder à une élection que nous qualifierons de partielle ou de complémentaire.

Pendant ce temps :

L'opposition siège de nouveau depuis le 16 avril 1887.

Le budget prévisionnel 1888 est annoncé en déficit le 15 juin 1887.

L'élargissement de la rue du Brayer est voté le 6 novembre 1887.

Aménagement de l'avenue des Merisiers à la même date.

Élection de 1887

Une élection complémentaire est prévue le 28 août, deux candidats s'affrontent : Frédéric Bernard pour la liste majoritaire (ancienne liste Nettement) et un candidat pour la liste minoritaire, M. Gouveau. Le candidat de la liste majoritaire étant vainqueur, les élus de la liste minoritaire en place se retirent et démissionnent (décision acceptée par le préfet le 8 septembre). On procède à un deuxième tour le 2 octobre pour élire cinq conseillers manquants. Tous appartiennent à la majorité.⁵²

Le conseil municipal est installé le 16 octobre 1887 : Théophile Poilpot est élu par 11 voix et 1 nul. Le 30 octobre est élu l'adjoint : Adrien Renaux à une majorité relative.⁵³

The image shows a handwritten document with the following text:

N° de scrutin		Désigné à donner le résultat	
Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	12		
Reste : Bulletins blancs, etc.	.		
Reste pour le nombre de suffrages exprimés :	12		
Majorité absolue	7		
ont obtenu :	11		
M. Poilpot Adjoint.	11		
M. Bulletins blancs	1		
M. Poilpot ayant obtenu la majorité absolue			
suffrages a été proclamé Maire.			

Théophile Poilpot maire (premier mandat)

Mais déjà se profilent les élections municipales de 1888.

Élection de 1888

En raison de l'augmentation de la population, le conseil municipal est maintenant composé de 16 conseillers au lieu de 12. Trois listes sont en présence, auxquelles s'ajoute la candidature individuelle

⁵¹ L'Écho du Raincy, 6 février 1887, Bibliothèque nationale de France.

⁵² Procès-verbaux des scrutins municipaux, Archives municipales de Noisy-le-Grand.

⁵³ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

de Paul Auger : une liste républicaine radicale indépendante menée par Poilpot et regroupant la majorité des sortants, une liste d'opposition plus conservatrice et une liste conduite par l'ancien maire Nettement qui s'est allié avec les réactionnaires.⁵⁴

À l'issue des deux scrutins du 6 et 13 mai 1888, la liste menée par Poilpot a 14 élus sur 16.

Le 20 mai 1888, le nouveau conseil municipal est installé. Théophile Poilpot est élu maire par 13 voix contre 2 voix à Ferdinand Carré et un bulletin nul. Adrien Renaux est élu adjoint.⁵⁵

	1° Nombre de bulletins trouvés dans l'urne.	16
à savoir...	Bulletins blancs, ou nuls.	1
	Reste pour le nombre des suffrages exprimés	15
	Majorité absolue.	8
	M. Poilpot fils	13
voix obtenus	M. Carré	2
	M. Bulletins blancs	1
	M.	
	M. Poilpot ayant obtenu la majorité absolue, a été proclamé Maire.	

Théophile Poilpot maire (deuxième mandat)

La nouvelle mandature semble marquée par un retour au calme après une période agitée. Examinons quelques exemples de délibérations, « sous la présidence » de Poilpot⁵⁶ :

Le 26 février 1888, les effectifs des sapeurs-pompiers sont portés de 20 à 30.

Le 2 juin 1888, l'aménagement d'une école de filles avec classe enfantine dans les locaux de l'école maternelle est décidé avec subventions de l'État.

Le 5 juin 1888, le budget prévisionnel 1889 est, comme à l'accoutumée, en déficit.

Le 19 juin 1888, la baignade dans la Marne est autorisée en un seul lieu : « La Baignade ». Le port du caleçon de bain est obligatoire.

Le 7 août 1888, une école privée de filles est déclarée au 33 Grande Rue (Sœur Saint Simon).

Le 20 novembre 1888, délibération sur le service médical gratuit (un secours médical existe depuis 1853) et les modalités de rémunération du médecin communal : le Dr Pagnier.

Le 30 novembre 1888, dans l'optique de la création du tramway, est discuté du *nivellement du chemin de grande circulation n°75* (route de Neuilly).

Le 8 janvier 1889, le Conseil se prononce sur la dénomination du pont sur la Marne : *pont de Noisy !*

Le 13 août 1889 est discuté le *projet de cession à la commune des chemins du Parc de Villeflaix* (déjà d'actualité).

Le 29 décembre 1889 sont évoquées les difficultés rencontrées par le maire pour la création d'une caisse de secours pour les ouvriers.

Le 15 novembre 1890, le conseil *refuse de modifier la pente d'accès à la Grande Rue* (pour le tramway).

⁵⁴ Bigot E., La vie politique à Noisy-le-Grand sous la 3ème République, mémoire de maîtrise, Université Paris I, 1993.

⁵⁵ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

⁵⁶ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

Le 14 février 1891, le Conseil donne un avis favorable à la création d'une ligne de tramway entre Rosny et Noisy par le pont sur la Marne !

Le 4 avril 1891, le conseil donne un avis favorable à l'acquisition de terrains privés (ceux de M. Mentienne) pour l'accès à la descente du pont sur la Marne.

Le 16 juin 1891, le conseil émet un vœu pour la création de « trains ouvriers » à partir de la gare de Villiers-sur-Marne.

Le 16 juin 1891, le Conseil répond à une demande de subvention pour l'exécution du projet de tramway entre Rosny et Noisy (suite de la délibération du 14 février 1891) ; on décide d'attendre les plans et les études définitives !!

Le 4 juillet 1891, le budget prévisionnel 1892 est enfin en équilibre !! (Est-ce grâce à Poilpot ?).

Au total, semble transparaître de son action politique une tendance progressiste, surtout pendant le 1^{er} mandat, qui l'oppose à certains colistiers qualifiés de réactionnaires par la presse locale.

Le 19 novembre 1891, un nouveau problème survient lorsque Poilpot présente sa démission, en raison de mesures prises en son absence : réduction des exercices de gymnastique, abandon d'un champ d'expérience d'agriculture mené par l'instituteur et suppression d'un cours d'adultes peu fréquenté selon le conseil municipal. Poilpot considère que « *la population laborieuse a droit à l'instruction nécessaire à son avenir et estime que l'opposition du conseil municipal à ses projets est de plus en plus fréquente* ». ⁵⁷ Il préfère donc se retirer en consentant à ce que l'administration n'en accuse pas réception. Ainsi le mandat se termine sans heurt. Renaux (l'adjoint) assure la direction des affaires « comme il le faisait lors des nombreuses absences du maire ». Quant à Poilpot, il n'assiste qu'épisodiquement aux réunions du conseil.

Dans cette situation particulière la fin du mandat est occupée par une affaire d'importance : la création d'un commissariat de police à Neuilly-sur-Marne.

Le 23 février 1892 :

« M. le Président donne lecture de la circulaire de M. le Préfet de Seine-et-Oise en date du 30 janvier proposant la création d'un commissariat de police à Neuilly-sur-Marne devant comprendre les communes de Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne, Noisy-le-Grand. Cette proposition fait partie d'un projet d'ensemble pour l'organisation de la police en Seine-et-Oise. » « La dépense qui résulterait de cette combinaison est ainsi répartie pour notre circonscription :

<i>Neuilly-sur-Marne</i>	<i>6 374 habitants</i>	<i>1939 F</i>
<i>Gournay-sur-Marne</i>	<i>244 habitants</i>	<i>193 F</i>
<i>Noisy-le-Grand</i>	<i>1 799 habitants</i>	<i>568 F »</i>

Le conseil émet un avis défavorable :

*« Considérant qu'il existe déjà à Neuilly-sur-Marne une brigade de gendarmerie
Que cette brigade est toujours incomplète et réduite à son plus simple appareil
Que la création du commissariat n'est appelée, compte tenu de son éloignement, à rendre aucun service à la commune de Noisy-le-Grand
Que celle-ci serait mieux protégée par l'accroissement du nombre des hommes affectés à la brigade de gendarmerie de Neuilly-sur-Marne. »* ⁵⁸

Élection de 1892

Théophile Poilpot n'est donc pas candidat.

Le 15 mai 1892, à la suite des scrutins du 1^{er} et 8 mai, le nouveau conseil municipal est installé. Éloi Girod est élu maire par 15 voix contre 1 voix à Émile Grodet. Philibert Villemain est élu adjoint. ⁵⁹

⁵⁷ Bigot E., La vie politique à Noisy-le-Grand sous la 3^{ème} République, mémoire de maîtrise, Université Paris I, 1993.

⁵⁸ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

⁵⁹ Délibérations du conseil municipal, Archives municipales de Noisy-le-Grand compilées par Claudine et Claude Coquard.

Théophile Poilpot à Noisy-le-Grand, la vie de tous les jours

Nous ne disposons que de conjectures, de beaucoup d'hypothèses et de peu de preuves de ses activités dans notre ville.

Au moment de l'achat du terrain en 1861, Théophile a donc 13 ans. Mais une maison n'est construite qu'en 1865 ce qui ne plaide pas pour une installation de la famille.

D'ailleurs, lors de son inscription aux Beaux-Arts en 1864, il est domicilié rue Thévenot à Paris. Comme on l'a dit, ses parents ne sont domiciliés à Noisy qu'à partir de 1872. Le fils n'est jamais recensé avec ses parents.

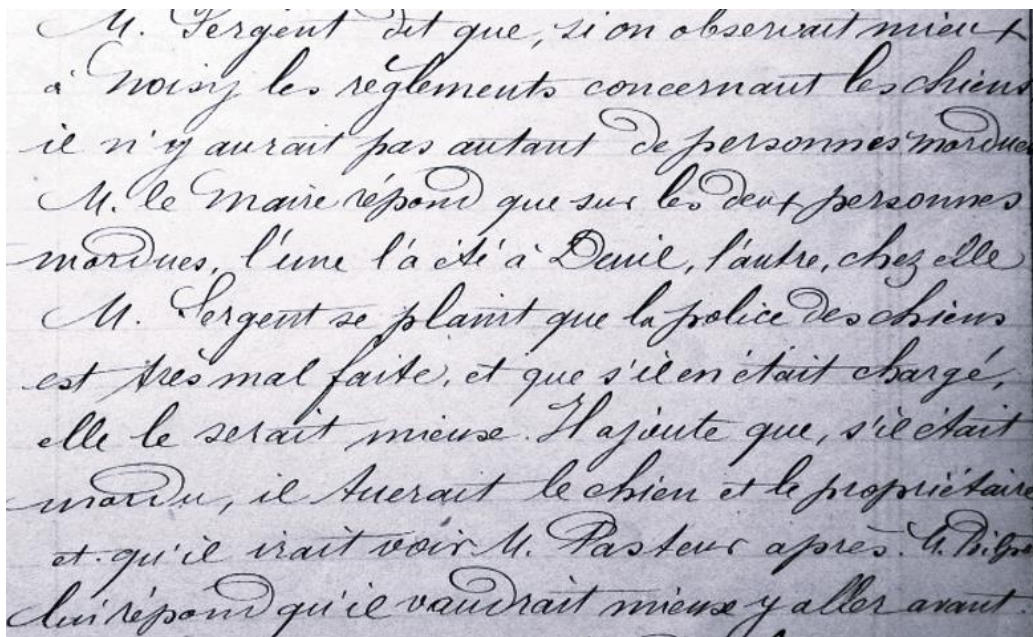
Il semble que Théophile fasse construire un atelier sur la propriété de ses parents en 1873 ; année où ceux-ci lui en font donation.

Sa présence effective commence vers 1881 moment où il agrandit la propriété après plusieurs acquisitions foncières et la construction d'une nouvelle maison en 1882.

1881 est aussi la date de son mariage avec Jeanne Carrier-Belleuse qui met au monde un enfant mort-né en 1883 à Noisy-le-Grand.

Nous formulons donc l'hypothèse qu'à partir de 1881, il mène à Noisy une vie familiale et artistique dans son atelier. Activité artistique ponctuée de nombreux voyages en France ou à l'étranger.

À partir de 1884, s'y ajoute les activités de l'élu dont il est bien difficile de dire quel temps il y consacre. Même si, lorsqu'il est en France, il semble assidu et très présent dans le débat politique municipal, ses interventions en séance le prouvent. L'humour que l'on sent poindre parfois ne gâche rien, comme, par exemple, dans un débat municipal consacré à la police des chiens.



« La police des chiens » (extrait)

De même on ignore, faute de témoignages, les rapports qu'il peut entretenir avec la population.

Les biographes lui prêtent des relations dans le monde artistique pas toujours fondées. Dans ce domaine, le comédien Michel Simon, qui finalise la reconstitution de la propriété Poilpot en 1934 et ses biographes nous donnent des informations intéressantes. Dans des interviews, des articles ou des livres entiers qui lui sont consacrés sont émises des hypothèses parfois hasardeuses sur le thème « j'habite la propriété du peintre Poilpot qui... ».

En voici quelques exemples :

Un biographe décrit la propriété qui aurait été acquise vers 1925 : « *Un petit domaine à l'écart de Paris, trois pavillons dans un parc à Noisy-le-Grand. Résidence simple, peut-être, mais construite par Gambetta. C'est un peintre au nom aussi bizarre que l'architecture des lieux qui habitait là : Poilpot... et dont les amis se nommaient Georges Courteline, Alphonse Allais, Tristan Bernard.* »⁶⁰

Un autre écrit qu'en 1933 notre artiste se porte acquéreur d'une vaste propriété à Noisy-le-Grand : « *J'ai eu le coup de foudre en tombant sur ce jardin extraordinaire... Il y a un hectare de terrain. C'était, au 19^e siècle, un morceau du parc de Villeflix. Le peintre Poilpot y installa son atelier (un autre grand peintre Jules Chéret habitait en face)... Après avoir acheté la maison, j'ai appris que Georges Courteline et Alphonse Allais... étaient venus lui rendre visite. Un peu plus loin habitait le compositeur Claude Terrasse, ami intime d'Alfred Jarry. Ce dernier venait lui aussi à Noisy.* »

On peut ajouter que le peintre Pierre Bonnard se joignait au groupe ; en fait Claude Terrasse ne vécut que deux ans à Noisy.⁶¹

Dans une interview datée de 1971 : « *Il possède toujours sa fameuse maison de Noisy-le-Grand, célèbre pour avoir reçu avant lui, une maîtresse de Gambetta, Alphonse Allais, Courteline, le peintre Théophile Poilpot. Poilpot, Gambetta : c'était déjà la maison de la contestation.* »⁶²

Poursuivons par une énormité : « *Il apprend au hasard d'une promenade à Montmartre que le peintre Poilpot, en panne d'argent, cède à bon prix sa propriété de Noisy-le-Grand. À l'angle de l'avenue de la République et de la rue de la Malnoue, Michel déniche son endroit de rêve. Un pavillon construit par Gambetta et où venait se reposer Georges Courteline, Alphonse Allais et Tristan Bernard.* »⁶³

Enfin la version la moins inexacte, de la bouche de Michel Simon lui-même : « *C'était la maison du peintre Poilpot. Il a créé ce coin avec son ami Gambetta. La maison de droite, c'est Gambetta qui l'a fait construire pour son ami et ce jardin d'hiver avec l'atelier c'est Poilpot qui l'a fait édifier. Il peignait là ses grandes toiles... Ce séjour a été hanté par des personnages que j'adorais, Georges Courteline, Alphonse Allais et Alfred Jarry. Courteline était l'ami intime de Poilpot et, en face, habitait le peintre et affichiste Chéret, ami de Alphonse Allais, et un peu plus bas, demeurait le musicien Claude Terrasse qui était l'ami d'Alfred Jarry. De sorte que tous les dimanches, Courteline, Jarry et Allais étaient réunis ici.* »⁶⁴

Il convient de faire un tri dans toutes ces informations :

Aucune preuve n'a pu être retrouvée sur une présence éventuelle à Noisy de Léon Gambetta au cours de sa vie (1838-1882). Selon certaines mauvaises langues il y aurait installé sa maîtresse !! Nous n'avons pas plus de preuves de relations amicales avec Poilpot.

Le musicien Claude Terrasse qui n'a habité Noisy, rue du Brayer, que pendant deux ans y recevait effectivement Alfred Jarry et Pierre Bonnard. Poilpot se mêlait-il au groupe ?

Poilpot peut connaître Jules Chéret (1836-1932) mais il connaît, plus vraisemblablement, mieux son frère Joseph (1838-1892), sculpteur et céramiste, dont il est le beau-frère ; Joseph épouse le 18 février 1868 Marie Carrier-Belleuse, fille d'Albert Carrier-Belleuse et sœur de Jeanne Carrier-Belleuse. C'est certainement Poilpot et son épouse, de même que la volonté commune des deux sœurs, qui ont conduit le couple Chéret à venir s'installer à Noisy. La maison de Joseph Chéret, « les Chérettes », est située à l'angle de la rue de la République et de la rue de Malnoue, en face, effectivement, de la propriété Poilpot.

⁶⁰ Klopmann A., Michel Simon, Editions de l'unicorne, Genève, 1993.

⁶¹ Lorcey J., Michel Simon, Un sacré monstre, Empreintes, Editions Séguier, Paris, 2003.

⁶² Interview de Michel Simon, Base de données des films français, 1971 <http://php88.free.fr/bdff/film/1995/1845/05b.htm>

⁶³ Loubier J.M., Michel Simon Roman d'un jouisseur, Ramsay Cinéma, 2007.

⁶⁴ Leclerc G., Chez Michel Simon, Cinémonde, n°9, 1958. Cité par Barbier V., Quand Monsieur le maire était artiste-peintre... https://www.laroutedeschâteaux.fr/histoire/clio/documents/Clio_014.pdf

Enfin et indiscutablement, Georges Courteline (Georges Moinaux, dit Courteline, 1858-1929) est un des hôtes de Poilpot. En voici deux preuves.

Dans les chroniques de Georges Courteline, on trouve le savoureux passage ci-dessous⁶⁵ :

Je fais de mon mieux pour en féliciter la municipalité de Noisy, mais je n'en garde pas moins une arrière-pensée. On me fera difficilement oublier, en effet, que j'ai vu de mes yeux le nouveau conseiller peindre en vert la queue d'un cochon, dans le coupable but de persuader à ses propriétaires, — braves et naïfs villageois de la Brie, — que cet innocent animal était atteint de la rougeole.

Chroniques de Georges Courteline (Extrait)

Dans une des biographies de Michel Simon (Le roman d'un jouisseur) est rapportée une rencontre entre Michel et Marie Jeanne Courteline, la veuve du dramaturge, à l'occasion de la traditionnelle vente des écrivains combattants en juillet 1936 :

« Michel raconte à Mme Courteline qu'il demeure à Noisy-le-Grand
 – Ah ! Vous habitez Noisy ! Mon mari aimait beaucoup cette région. Nous passions tous nos dimanches à Noisy. Dans l'atelier du peintre Poilpot, le grand ami de Georges. Mon mari s'asseyait sur un petit banc en maçonnerie, au pied de l'âtre d'une curieuse cheminée monumentale dont Poilpot avait fait le plan... Georges aimait rester là des heures, bavardant, fumant, regardant Poilpot travailler...
 – Mais cette cheminée, c'est la mienne, Madame ! La maison de Poilpot je l'ai achetée... sans le savoir. Maintenant c'est moi qui m'assieds là même où s'asseyait votre mari ! »⁶⁶

Théophile Poilpot après Noisy-le-Grand

Il vend avec son épouse qu'il autorise et avec son père Théophile Marie François, le 13 mai 1893, la propriété de Noisy en deux lots par adjudication. À noter que le père est encore domicilié dans la maison à cette date.



Adjudication de la propriété Poilpot

⁶⁵ Courteline G., Les chroniques de Georges Courteline, Librairie des Petites Nouvelles, Paris, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

⁶⁶ Courteline M.J. in « Loubier J.M., Michel Simon Roman d'un jouisseur, Ramsay Cinéma, 2007 ».

Le Premier Lot :

« Maison de campagne située à Noisy le Grand, route de Malnoue, Lieu-dit La Patte d'Oie, comprenant communs, grand atelier d'artiste, jardin d'hiver, pavillon d'habitation séparé, jardin d'agrément et jardin potager.

Le tout d'une contenance d'environ neuf mille mètres tenant par devant à la route de Noisy le Grand à Malnoue, par derrière deux propriétaires, à gauche un autre propriétaire, à droite la rue de la République ci-devant rue Saint-Vincent ».

Le Deuxième Lot :

« Un jardin potager sis à Noisy le Grand, route de Malnoue, en face de la maison de campagne. Ledit jardin d'une contenance de dix-neuf cents mètres ».

Les deux lots ont été adjugés à M^e Hussenet-Dessenonges pour le compte de M. Maurice Juven (1834-1912), négociant et industriel, domicilié à Paris, 23 rue du Faubourg Saint-Denis.⁶⁷

La famille Poilpot quitte donc Noisy ; elle réside, au moment de la vente, rue d'Antin, Pavillon du Panorama.

Elle réside soit à cette adresse, soit rue Dufrenoy, Paris 16^e arrondissement, à partir de 1900. Ils sont propriétaires d'autres immeubles (à Paris : rue Daubigny, rue Saint-Martin, rue des Vertus, à Courbevoie) dont certains pourraient aussi les accueillir.

Théophile Poilpot fils continue ses activités artistiques dans un nouvel atelier. Il continue son action dans les associations d'anciens combattants et médaillés militaires et auprès de la région militaire de Paris comme on l'a vu plus haut. Il reprend même du service en 1914 (il est âgé de 66 ans).

À partir de 1896, il s'installe, au moins à temps partiel, à Croissy-sur-Seine.

Le 8 mars 1896, il fait l'acquisition d'une propriété comportant l'ancienne église de Croissy qui est désaffectée et le terrain l'entourant. Il compte y faire son nouvel atelier.⁶⁸

Le 19 octobre 1897, il agrandit le domaine en faisant l'acquisition du vicariat attenant à l'église. La propriété de l'église et le vicariat tiennent à la Grand rue. Les deux parcelles sont voisines de la Seine.⁶⁹



Croissy - Ancienne Eglise
Actuellement propriété du peintre Poilpot, qui en a fait un musée curieux à visiter

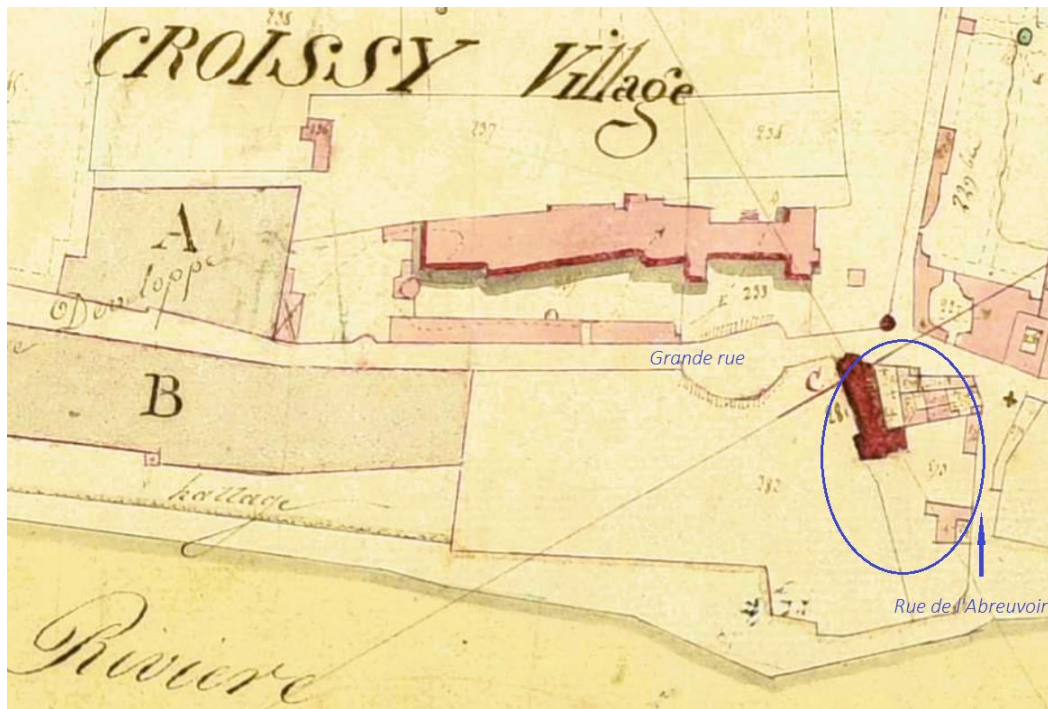
La chapelle Saint-Léonard à Croissy-sur-Seine

⁶⁷ Vente Poilpot / Juven, Répertoires et minutes de l'Etude XC, CARAN, Archives nationales de France.

⁶⁸ Vente ville de Croissy / Poilpot, Répertoires et minutes de M^e Aubry, Étude de Chatou, 3 E6/547, Archives départementales des Yvelines.

⁶⁹ Vente ville de Croissy / Poilpot, Répertoires et minutes de M^e Aubry, Étude de Chatou, 3 E6/547, Archives départementales des Yvelines.

Quelques mois plus tard, il achète une propriété bâtie rue de l'Abreuvoir, mitoyenne des deux parcelles précédentes.
Le tout réalise le bel ensemble représenté ci-dessous où la famille vient souvent.⁷⁰



Le domaine Poilpot sur le cadastre napoléonien de Croissy-sur-Seine



La famille Poilpot à Croissy. On peut identifier Théophile et Jeanne et leurs trois filles adoptives (Antonine Germain, Jane Lemonnier et MAP)

⁷⁰ Emprunté à : Arrivetz P., Théophile Poilpot, « La mémoire de Croissy », n°26, Juin 2007.

En 1892, Jeanne Poilpot est élue vice-présidente de l'orphelinat des Arts de Courbevoie ; l'orphelinat est créé en 1880, par une ancienne actrice Marie Laurent pour accueillir des orphelines âgées de 4 à 18 ans, enfants d'artistes décédés.

En 1905, Jeanne Carrier-Belleuse devient la présidente de l'orphelinat des Arts. Elle est décorée de la Légion d'honneur en 1907.

À cette époque, deux des « filles adoptives » du couple contractent mariage : Antonine Germain à Paris et Jane Lemonnier à Croissy. C'est en 1908 que décède Marie Anne Poilpot (MAP) âgée de 15 ans environ et qu'elle est inhumée à Croissy.

On rappelle que Théophile (décédé le 6 février 1915) et Jeanne (décédée le 1^{er} octobre 1919, rue de l'Abreuvoir)⁷¹ sont aussi inhumés à Croissy auprès de MAP.



Sépulture de la famille Poilpot, cimetière de Croissy

⁷¹ Actes de l'état civil de Croissy-sur-Seine, Archives numérisées des Yvelines.

THEOPHILE POILPOT DEAD.**Famous Military Painter Succumbs
In Paris in His 67th Year.**

PARIS, Feb. 6.—Theophile François Henri Poilpot, the noted military painter and an officer of the Legion of Honor, died at his home here today. He was born and lived all his life in Paris and was in his 67th year.

M. Poilpot had received many honors and decorations, among them being the Military Medal and the appointment as a Chevalier of the Order of St. Anne of Russia. He was the son of the late Theophile Poilpot, himself a famous painter. M. Poilpot saw service in the Franco-Prussian war as a Sergeant of the First Volunteer Regiment of the Seine and in 1874 was retired as an officer of the reserves. He was a former Mayor of Noisy-le-Grand and had been an Alderman and a Cantonal Delegate. Among the societies to which he belonged were the Society of French Artists; the Committee of the Association of Artists, Painters, Sculptors, Architects, and Engravers; the Artistic and Literary Association and the Military Circle of the Friends of the Louvre.

M. Poilpot did not confine himself to French subjects, and several of his best known paintings are owned in this country, among which are "Bull Run," in Washington, and the "Merrimac and Monitor," now in this city. Others of his pictures, are the "Battle of Jena," now in Paris, the "Crowning of Emperor Alexander III.," in Moscow, the panorama of the "Battle of Balaklava," now in London, the "Transatlantic Panorama," which was shown at the Universal Exposition in 1889, the "Algerian Panorama," shown at the Paris Exposition of 1900, and the famous "Panorama of the Revolution and the Empire," now in Paris.

Le décès fait l'objet d'un article dans le New York Times.⁷²

The New York Times

Published: February 7, 1915

Copyright © The New York Times

The New York Times 7 février 1915

L'actif de la succession déposé après le décès du peintre fait apparaître que celui-ci est à la tête d'un patrimoine important à la fois immobilier et financier. Au plan immobilier ; un hôtel particulier rue Daubigny (17^e arr.) loué, l'immeuble de la rue Dufrenoy (16^e arr.), un immeuble rue Saint-Martin (4^e arr.) loué, un immeuble à Neuilly-sur-Seine loué, un immeuble à Courbevoie comprenant des terrains où sont bâtis des ateliers d'artiste, la propriété de Croissy, une propriété à Plougrescant (Côtes-du-Nord).⁷³

On peut dire que Théophile Poilpot, considéré comme un peintre n'ayant eu que des succès d'estime a, en revanche, bénéficié financièrement de son art ; et ceci, probablement grâce à la popularité de ses diaporamas.

La famille Poilpot a été propriétaire à Noisy-le-Grand de 1861 à 1893. La première maison est bâtie sur le site en 1865. Bien que les parents soient recensés constamment à Noisy de 1872 à 1881, cela n'exclut pas qu'ils soient présents dans notre ville sous forme d'allers et retours.

⁷² The New York Times, february 7 1915.

⁷³ Formule de déclaration de mutation par décès, Table des décès et successions, Archives de Paris.

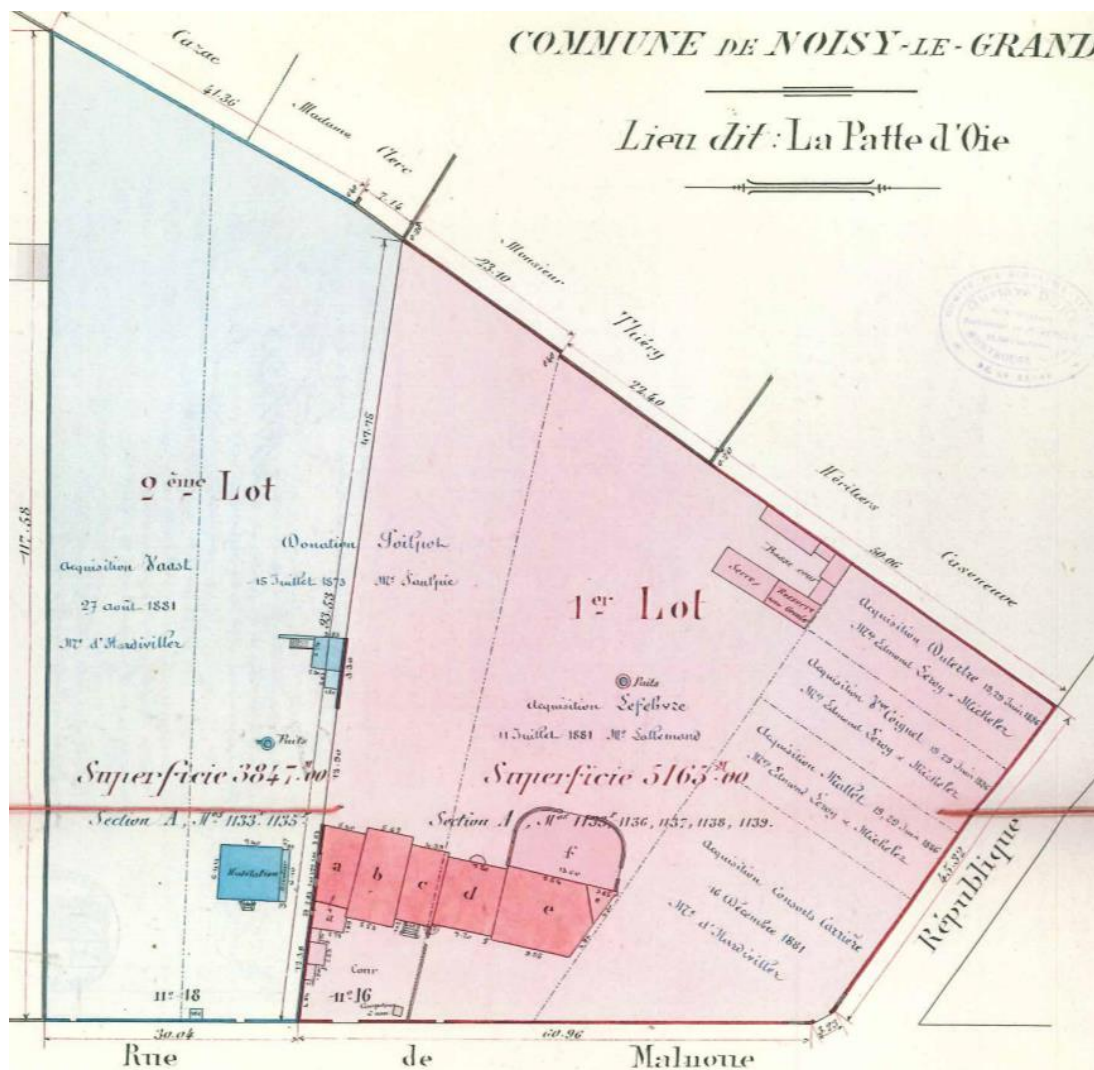
Quant au fils, il est possible qu'à partir de 1873, date de la construction de l'atelier, il soit devenu un résident plus régulier. C'est d'autant plus vraisemblable entre 1884 et 1892, période pendant laquelle il est élu, restriction faite de ses nombreux déplacements à l'étranger. De plus, il a beaucoup investi pour constituer un domaine important qui pouvait être destiné à une occupation pérenne.

Qu'est ce qui le fait changer d'avis ? Les petites désillusions politiques qui semblent émailler la fin de ses mandats ? Le désir de gagner « le paradis » des peintres de la vallée de la Seine ?

Quoiqu'il en soit, prenons le temps de nous préoccuper du devenir de la propriété Poilpot. Pour cela il faut revenir au partage de 1919.

En effet, le domaine que Théophile a constitué, à partir de la parcelle achetée par son père, est adjudgé tel quel à Maurice Juven en 1893. Le domaine est ensuite cédé par ses descendants le 18 mai 1917 à Mrs Saintin (1867-1917) et Vidal (1865-1918) qui l'ont acquis en copropriété.

Le 7 mai 1919, alors que les deux copropriétaires sont décédés, leurs veuves procèdent au partage du bien : Mme Thile Vve Saintin reçoit le Lot n° 1 et Mme Vigier Vve Vidal reçoit le Lot n° 2.



Plan du partage du 7 mai 1919 (rue de Malnoue, côté pair), la propriété Michel Simon

La transmission du Lot n°2 est ensuite relativement simple :

Le 21 octobre 1921 Mme Vve Vidal revend le lot à M. Pelamourgues.⁷⁴

Les 4 et 6 janvier 1934, les descendants de M. Pelamourgues vendent le bien à M. François Simon (dit Michel).⁷⁵

** À noter que le bien vendu à M. Simon ne comporte que la parcelle du Lot n°2 située du côté pair de la rue de Malnoue. Le jardin, côté impair, ne figure pas sur l'acte.*

La transmission du Lot n°1 n'a pas pu être reconstituée avec certitude faute de formalités hypothécaires et donc d'actes notariés communicables. Il semble que, néanmoins, Michel Simon ait acquis cette partie du domaine peut-être en 1923 ; ses biographes le font aller à Noisy-le-Grand dès le début des années 1920.

En 1934, Michel Simon est donc en possession d'une propriété d'une superficie de 9 010 m² qui est exactement celle de la propriété de Théophile Poilpot fils. L'acquisition s'est vraisemblablement réalisée en deux fois : une première transaction vers 1923 et la seconde en janvier 1934.

À la mort du comédien, le 30 mai 1975, le bien est transmis à son fils François Simon qui initie le lotissement du lieu en 1979.

Telle fut la vie de Théophile François Henri Poilpot qui ne se résume pas à celle du créateur de panoramas, qui occupe l'essentiel des notices biographiques.

Les travaux qui lui sont consacrés ne lui concèdent que huit années de présence à Noisy-le-Grand. Les huit années où il fait carrière en politique comme adjoint et maire. En réalité, il a pu séjourner dans notre ville pendant trente ans ; lorsque son père acquiert le terrain de la rue de Malnoue, il est un adolescent âgé de 13 ans.

Pendant cette période, à côté de ses fonctions d' élu, il peut créer dans l'atelier qu'il a fait bâtir. Il peut, aussi, y mener une existence familiale heureuse malgré les accidents qui l'ont accompagnée. Une existence conviviale avec ses amis dans un lieu qu'il s'est créé. Les agrandissements, les constructions et les aménagements apportés au domaine témoignent d'un réel plaisir de vivre à Noisy. Est-ce une interprétation empathique de notre part ? En tous cas, le personnage est attachant et notre impression est la même en visitant le domaine de Croissy-sur-Seine qui, lui, est intact.

Alain Bourguignat

⁷⁴ Vente Vidal / Pelamourgues, Répertoires et minutes de Me Flichy, Etude de Montrouge, 3E_NUM_159, Archives départementales des Hauts-de-Seine.

⁷⁵ Vente Pelamourgues / Simon, Répertoires et minutes de Me Robitaille, Etude de Neuilly-sur-Marne, 2 E1/835, Archives départementales de Seine-Saint-Denis.

LE BUS 120 À NOISY (1^{RE} PARTIE : 1934-1944)

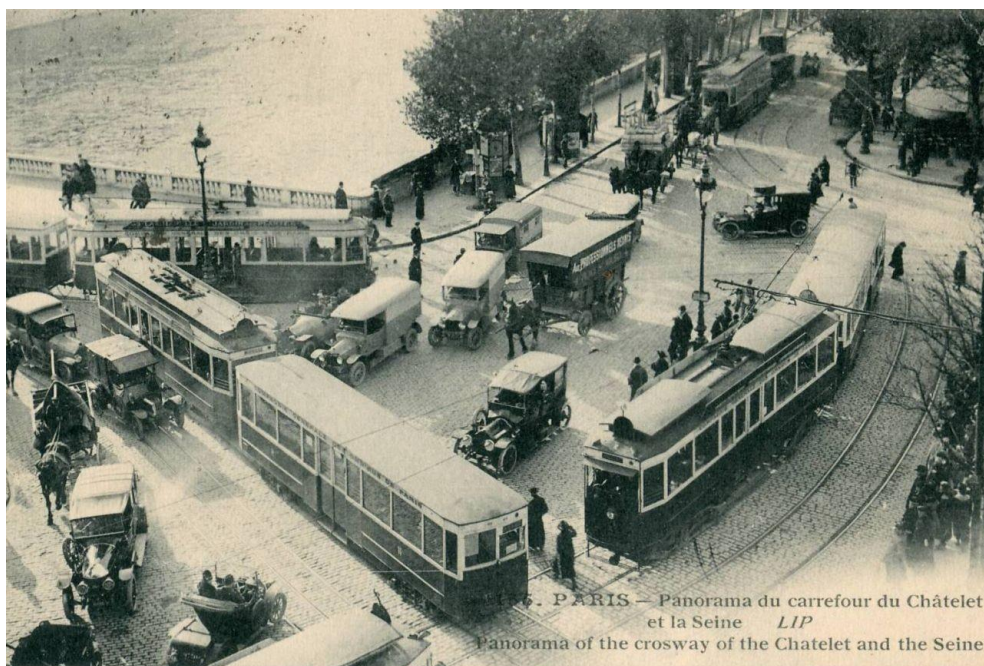
Comme on l'a vu dans divers articles précédents (*Bulletin de NLGH* n° 6 de mai 2015, n° 9 de septembre 2016 et n° 10 de mars 2017), Noisy-le-Grand, qui n'est encore qu'un bourg agricole de 2 000 âmes, a été desservi par les transports en commun grâce à une ligne directe avec Paris, depuis le début du XX^e siècle. Grâce aux efforts du maire François Souchet pour son installation, le tramway électrique a été inauguré le 11 août 1901 et a connu plusieurs périodes d'exploitation : de 1901 à 1920 par la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais (CFN) puis de 1921 à 1934 par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP).

1- La fin des tramways

Depuis le début des années 1920, on songe déjà à remplacer le tramway par l'autobus. Reprenons donc le fil du récit avec certains des paragraphes finaux de notre dernier article sur le sujet.

Pendant les années 20, le décor des villes change « *L'automobile, nouvelle venue, symbolise le progrès car elle permet maintenant de gagner de vitesse les transports en commun. [...] Le tramway passe alors pour un mode de transport dépassé par les progrès de la technique et personne ne voudra réagir contre cette évolution qui semble inéluctable. [...] Dès 1921, la Préfecture de la Seine étudie la possibilité de dégager les quartiers centraux et envisage la suppression des tramways dans les artères étroites afin de donner plus de place à l'automobile. [...]* »

Après quelques remaniements de peu d'importance des lignes de tramway, « *l'idée d'un remplacement possible du tramway par l'autobus a déjà fait son chemin.* » **Le tramway est souvent jugé comme gênant** « *et il l'est certes quelquefois, mais on se garde de moderniser ses installations. [...] La réalité était que le tramway était gêné la plupart du temps par une circulation automobile incontrôlée dans des artères inadaptées à recevoir ce genre de trafic. Mais on préfère dire que le gêné était le gêneur...* »



Emboutillage dans Paris, place du Chatelet, dans les années 1920 (collection MJ)

Les notions d'urbanisme sont encore fort peu répandues et « *l'intérêt du tramway n'apparaît donc pas car on se rend compte avant tout des progrès réalisés par l'automobile, et par voie de conséquence de l'autobus [à roues en caoutchouc, plus silencieux, plus autonome, à moteur alimenté en mélange ternaire : essence - benzol - alcool], à un moment où le tramway n'évolue plus, tout au moins en France. [...] Il sera bientôt de bon ton de considérer le tramway comme un mode de transport périmé. [...]* »

Cette interruption des tramways est donc une somme de lourdes erreurs, même si l'autobus propose une solution apparemment plus légère, plus souple et plus modulable. Erreur d'un point de vue politique, à courte vue et à contre-courant des capitales européennes ou des États-Unis : 60 ans après on recommence tout. Erreur d'un point de vue financier, puisqu'une grande partie des infrastructures et de nombreuses voitures ne sont pas encore amorties au moment du remplacement, d'où des pertes colossales. Il suffit d'ailleurs de comparer avec les fortunes englouties récemment pour la reconstruction d'une partie du réseau. Erreur au plan économique : même avec des dépenses de premier établissement plus importantes, le prix voyageur-km est, selon certains calculs, moins élevé que pour l'autobus. Erreur au plan de l'urbanisme et de la circulation car les lignes de tramway sont des espaces faciles à mettre « en site propre ». Et erreur enfin, au point de vue de la qualité de l'air qui est une caractéristique totalement négligée à l'époque : électricité contre moteurs à essence.

On peut lire également plusieurs avis qui présentent M. Mariage, le président du Conseil d'Administration de la STCRP, comme « *marqué par une réputation d'affairiste et lié aux intérêts pétroliers et automobiles* ».

Mais revenons à Noisy : avant même que la nouvelle ne devienne officielle, des rumeurs commencent à courir et on assiste déjà à des tentatives de « récupération » de la nouvelle desserte par autobus. Ainsi, M. Léopold Bellan, ancien président du Conseil général de la Seine et fondateur de plusieurs œuvres sociales, écrit à M. Jayot, Directeur Général de l'Inspection Générale et des Transports en Commun à Paris. « *La ligne de tramways 120 « Noisy-le-Grand - Pte de Vincennes » va être prochainement remplacée par une ligne d'autobus et, à cette occasion, l'itinéraire sera probablement modifié dans Bry-sur-Marne. S'il en est ainsi, il me semble qu'il serait plus avantageux de faire passer les autobus dans l'Av. de Rigny plutôt que dans la Gde-Rue qui est moins peuplée.* » Retour des vieux arguments utilisés en 1898 pour choisir un itinéraire traversant Bry-sur-Marne ! Arguments finalement dénoncés en mars 1900, par le ministre des Travaux Publics lui-même. Mais le but final est autre : « *Je ne vous cache pas qu'il me serait agréable de voir les autobus desservir mon parc sportif situé 67, Av. de Rigny.* »

La réponse de la STCRP est négative et argumentée : « *Nous avons l'honneur de vous faire connaître que la ligne N° 120 a une clientèle d'habités qu'une modification quelconque d'itinéraire risquerait de mécontenter. Au surplus, la déviation proposée par la rue des Ormes, l'avenue de Rigny et l'avenue du Château aurait pour conséquence d'allonger le parcours de 750 m. environ par course, sans qu'il soit prouvé qu'une augmentation de la clientèle compenserait la dépense correspondant aux kilomètres supplémentaires effectués.* » Une étude ultérieure de la STCRP, incluant le stade Léopold Bellan, conclut d'ailleurs que « *la recette nouvelle à attendre ne couvrirait pas les dépenses supplémentaires.* » Et qu'il s'agit « *d'un aménagement purement local, susceptible d'entraîner un supplément de dépenses de l'ordre de 100.000 frs par an, sans contrepartie sérieuse de recette supplémentaire.* » Le projet est donc abandonné.

En 1933 déjà, le Conseil municipal de Noisy songe au remplacement du tramway par l'autobus. Il est favorable au déclassement du tramway et demande que la future ligne de bus fonctionne sur le parcours existant. L'idée sous-jacente est que « *la substitution des autobus au tramway facilitera le prolongement des lignes et l'extension des moyens de transports aux quartiers qui en sont totalement dépourvus.* » On pense toujours au(x) prolongement(x) éventuel(s) ... On a également présent à l'esprit

la nécessité de récupérer les 4 mètres de largeur de voie, nécessaires pour élargir et pouvoir classer les boulevards Foch et Souchet dans la voirie départementale.

En mars 1934, en prévision du remplacement par des autobus, plusieurs « conférences sur place » (réunions sur le terrain) sont organisées par la STCRP à des fins de « *détermination du stationnement des voitures [...] au terminus « Noisy-le-Grand » du service 120 et reconnaissance de l'itinéraire et des points d'arrêt de la ligne 120.* »

La STCRP (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) n'est pas un organisme public, comme le sera, après-guerre, la RATP, mais une société privée dépendant du groupe Empain, titulaire d'une concession sous la forme d'affermage en régie intéressée, du département de la Seine, propriétaire du réseau, qui encaisse les bénéfices et couvre les déficits.

2- Tentatives de dessertes diverses par des compagnies privées

Il est difficile d'aborder les différents programmes dans l'ordre chronologique car plusieurs d'entre eux ont été envisagés simultanément. On a donc choisi de les aborder par « projet ». Tout d'abord, quelques sujets généraux.

En avril 1932, Léon Bernard, maire de Noisy, apprenant que les « Autobus Citroën » ont en projet la création d'un service d'autobus Paris - Meaux, portant le n° 6, a adressé au directeur de cette société une « lettre de motivation et de candidature » pour que Noisy, dont il vante les mérites, devienne un arrêt de cette ligne. Il n'hésite d'ailleurs pas à conseiller un itinéraire complet. Malheureusement, la réponse sera poliment négative et de toute manière, la STCRP, qui ne voit pas cette concurrence d'un bon œil, s'y était opposée.

En février 1933, le Conseil municipal donne un avis favorable à l'arrêt devant la mairie des autocars Paris-Coulommiers de la Sté Anonyme des Transports Industriels et Commerciaux (SATIC).

En juillet 1933, dans un avis placardé sur la voie publique, Léon Lefèvre, maire de Noisy, fustige la conduite des chauffeurs d'autocars (lignes Noisy - gare de Villiers, ligne Paris - Coulommiers...), au carrefour des routes de Gournay et de Champs [*act. place du 8 mai 1945*]. Le maire qualifie cet épisode de « *faits scandaleux* » et parle de « *grossièreté révoltante à l'égard d'automobilistes qui réclamaient un passage que vous vous entêtiez à ne pas vouloir leur laisser ainsi qu'au carrefour Chilpéric-Malnoue* ». Il annonce qu'il a dû « *prendre un arrêté règlementant le stationnement des cars dans [la] commune.* » et ajoute que « *la Gendarmerie et la Police locale veilleront à son application stricte* ».

Et il rappelle :

« 1° *Qu'un seul stationnement pour cars est autorisé - avenue Chilpéric*

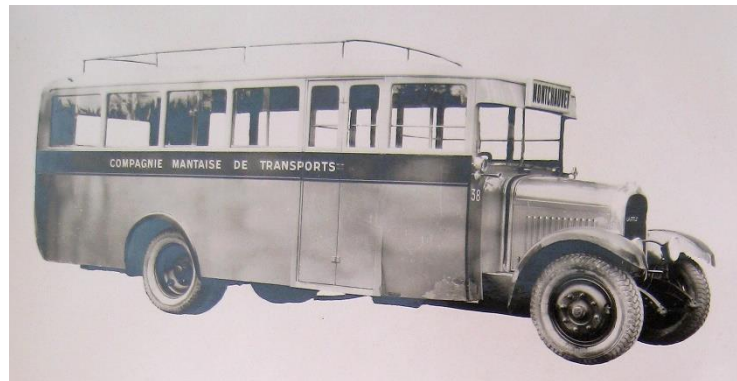
« 2° *Qu'un seul itinéraire vous est permis pour vous y rendre*

« 3° *Que le stationnement en double file est rigoureusement interdit*

« 4° *Que seule la voiture de tête est autorisée à stationner sur le milieu des carrefours Chilpéric-Malnoue sans gêner cependant la circulation* ».

En novembre 1933, la Compagnie Mantaise de Transports, à Mantes-sur-Seine (S. et O.), propose de créer des lignes d'autobus complémentaires, sur des itinéraires à définir... Elle argumente qu'il est possible que les « *administrés manquent encore de communications, soit à l'intérieur de la commune même, soit avec une commune voisine dont la population diffère considérablement (habitations bourgeoises et centre commercial ou bien encore habitations ouvrières et quartier d'usines). L'exécution de ces services un peu délaissés par les nouvelles entreprises nous conviendrait parfaitement [...]* ». Cette société revient à la charge en décembre 1934 et informe qu'elle est toujours

susceptible de créer et entretenir des services de transport entre communes et demande à être consultée le cas échéant. La réponse de la municipalité est claire : « *il est impossible d'envisager actuellement l'organisation de services de transport de ce genre.* »



Un des autocars de la Cie Mantaise de Transports (carrosserie Carrier) (AM Noisy-le-Grand)

En janvier 1934, les créations de lignes de dessertes se multiplient et M. Bernheim, lotisseur du Domaine de Gournay ainsi que de plusieurs programmes au nord-est de Noisy, demande par lettre au maire de Noisy une autorisation de stationnement d'un autocar pour la ligne de la gare de Chelles-Gournay à Noisy-le-Grand, au terminus des tramways nogentais en face de la mairie. On ne trouve pas trace de la réponse, mais on peut augurer qu'elle a été favorable puisque la même demande en 1924 avait reçu une fin positive...

Dans cette liste de moyens de transports de Noisy vers d'autres communes, on ne peut pas, bien sûr, oublier les services rendus par les taxis : en février 1933, le maire de Noisy écrit au président du « Groupement des Chauffeurs de Taxi de la Région » qu'il peut compter sur l'appui de la municipalité pour obtenir le maintien des stationnements spéciaux créés dans les communes, « *service qui donne satisfaction aux habitants en facilitant non seulement les relations rapides avec Paris mais en permettant aussi les communications interurbaines qui n'existaient pas auparavant* ».

2-1- Projet de ligne « Mairie de Noisy - Gare du Raincy » par Neuilly et Gagny :

Dans les années 1920, on parle à nouveau d'un projet d'autobus entre Noisy et Le Raincy par Neuilly et Gagny, qui est en fait une reprise, dans les grandes lignes, d'une « idée » de ligne de tramway datant de 1908. La STCRP, qui déclare étudier ce service depuis mai 1921, est réticente depuis le début, surtout financièrement.

En 1925, on voit apparaître un projet de convention, entre le département de Seine-et-Oise et M. Marcault (entrepreneur de transports publics au Perreux) avec des exigences techniques d'une précision diabolique. Par exemple : « [...] *Le matériel sera constitué de façon que la charge d'un essieu ne dépasse pas 3.500 kgrs et que le poids par cm de largeur de jante ne dépasse pas 150 kgrs. [...] Chacun des 2 freins prévus à l'art. 23 du décret du 31 décembre 1922 portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage sera assez puissant pour permettre d'arrêter la voiture sur une distance de 25 m. la voiture marchant sur la plus forte pente du parcours à la vitesse de 20 km à l'heure. [...] La hauteur intérieure des caisses entre le parquet et le plafond dans l'axe des voitures sera de 1m,70 au minimum. L'espace libre entre 2 banquettes sera d'au moins 0m,45 lorsqu'elles se feront face. Dans le cas contraire, la distance entre une banquette et le dossier de la banquette voisine sera d'au moins 0m,35. La longueur des banquettes affectées à chaque place sera de 0m,48 au minimum et la largeur des banquettes de 0m,45 au minimum. [...]* » Et les exigences commerciales sont à l'avenant... Ce contrat porte sur l'établissement d'un service public régulier de transports par automobiles entre Le

Perreux et Noisy-le-Grand, via Le Raincy. Dans cette optique, M. Marcault sollicite une subvention du Conseil général de Seine-et-Oise. Mais, en mai 1926, l'entrepreneur fait savoir qu'il demande une augmentation de 80 %... Ce qui, à l'évidence, refroidit les partenaires et retarde le projet. En 1930, on tente de trouver un autre entrepreneur moins gourmand comme, par exemple, la Société Anonyme de Transports Automobiles (SATA), 5 avenue Hoche à Paris (*voir plus loin*).

En 1933, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, dans une proposition transmise par MM. Amiard sénateur et Ballu député, se met sur les rangs car cette ligne (Noisy-le-Grand avec extension à Villiers, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Villemomble et Gagny) pourrait être avantageuse pour elle en canalisant le rabattage vers sa gare de Gagny. Elle présente deux propositions successives, sans succès. La réaction des communes approchées par la compagnie est unanime : aucun intérêt ! Il paraît évident, pour le Conseil municipal de Noisy, que cette solution est plus chère que d'aller prendre le train à la gare de Nogent-Pont de Mulhouse, plus proche, par le 120. De plus, l'évaluation de la participation de la commune, chiffrée à 20 000 F, fait que le projet est rejeté sans suite par le Conseil.

En août 1933, M. Julien, entrepreneur des transports La Centralisation Automobile à Livry-Gargan, demande l'autorisation de créer un service d'autobus entre Noisy-le-Grand et la gare du Raincy, par Neuilly-sur-Marne et en demande l'exclusivité en précisant l'itinéraire, les tarifs et les horaires des trains en correspondance. Bien que ce service ne paraisse pas très utile, le Conseil décide d'accorder l'autorisation car M. Julien ne demande aucune subvention et ne pourra en obtenir aucune à l'avenir puisqu'elle a « *été refusée précédemment à d'autres compagnies* ».

En novembre 1933, M. Julien annonce qu'il commencera le service le 1^{er} décembre prochain. Mais en avril 1934, il informe la mairie qu'il a dû cesser le service entre Noisy-le-Grand et la gare du Raincy, le 8 mars (donc après un peu plus de 3 mois) en raison de l'insuffisance des recettes.

2-2- Projet de ligne « Noisy-Les Richardets - Gare de Villiers »

En mai 1926, hormis la ligne précédente, qui, au début était censée, également, relier Noisy à la gare de Villiers, un service spécifique « Noisy - Villiers » a été mis à l'étude par la STCRP, mais très rapidement, en juillet de la même année, la STCRP donne une fin négative à ce projet.

En mai 1929, M. Chatelot, entrepreneur d'Alfortville, propose d'organiser un essai de service de transport automobile de voyageurs entre la gare de Villiers et les Richardets. Le Conseil municipal délivre un avis favorable mais qui ne connaîtra pas de suite.

En mars 1930 : la Société Anonyme de Transports Automobiles (SATA), 5 avenue Hoche à Paris, qui exploite déjà le service de la gare de Villiers à Plessis-Tréville, informe la municipalité qu'elle a établi depuis un mois un service régulier d'autobus entre le Bois de Gaumont à Villiers, via les Richardets-La Pointe, jusqu'à la gare de Villiers. Elle demande l'exclusivité de cette ligne pendant 6 mois à titre d'essai. Le maire lui conseille, comme on a vu précédemment, de contacter également M. Amiard, sénateur et président du Conseil général, en vue de l'organisation d'un service entre Noisy et Le Raincy. M. Lenoir, conseiller municipal, fait remarquer qu'actuellement deux autobus fonctionnent aux Richardets.

En octobre 1930, malgré la première réponse en demi-teinte de la STCRP, la municipalité ne désespère pas et continue de demander à la société la création de ce service. Elle s'entend répondre, comme la fois précédente, que c'est possible à condition « *d'envisager ce service sous réserve d'une subvention à examiner.* » Ce que fait le Conseil « *désireux, à la demande de nombreux voyageurs, de relier Noisy à Villiers* ».



Au début des années 1930, en l'absence de transports en commun, le lotissement de la Plaine des Ivris a créé son propre service. Un de ces véhicules est garé devant le café-restaurant « Aux Ivris » (toujours en activité sous un nouveau nom) (coll. Yvon Devies)

Début novembre 1930, la réponse de la STCRP est claire. Elle n'envisage même plus de subvention : *« Il ressort de notre étude que l'organisation d'une liaison par omnibus entre [Noisy-le-Grand] et Villiers-sur-Marne exigerait, compte tenu du parcours haut-le-pied [déplacement d'un autobus ne transportant pas de passager], une dépense annuelle [de 130 000 fr au minimum] qui serait loin d'être couverte par la recette que l'on pourrait raisonnablement escompter, eu égard aux possibilités très limitées du trafic. D'autre part, ce service ne pourrait qu'être préjudiciable aux recettes de la ligne 120. [...] Dans ces conditions, le service envisagé, entièrement situé sur le territoire du Département de la Seine-et-Oise, nécessiterait de la part de la ville de Noisy-le-Grand, soit seule, soit avec le concours de Villiers-sur-Marne, le versement d'une subvention suffisante pour assurer, dans tous les cas, le complet équilibre financier de l'exploitation, ce qui excéderait vraisemblablement les facultés du budget communal. Il ne nous paraît, par suite, pas possible d'envisager sa création. »*

En avril 1931, la SATA à Paris, déclare que l'exploitation de la ligne Noisy-Villiers est très déficitaire et demande une subvention pour ce service d'autobus reliant le Richardet à la gare de Villiers. Elle a également sollicité la participation des lotisseurs. La Commission des finances de Noisy propose d'attendre leur réponse et de demander à M. Amiard, sénateur et président du Conseil général, le montant éventuel de la subvention du département. Le maire donne lecture d'une réponse du préfet : dans sa séance du 1^{er} octobre 1930, le Conseil général avait fixé le *« régime d'attribution des subventions départementales aux services publics interdépartementaux de transports par voitures automobiles »* et la commune aurait à sa charge 50 % de la subvention totale. La SATA demandait au départ une subvention de 10 000 fr mais la participation des lotisseurs s'élevant à environ 3 000 fr et le déficit annuel étant de 23 760 fr, elle se voit donc obligée de demander une subvention de 20 000 fr.

M. Laigneau propose le renvoi à la Commission et de demander au Ministère une subvention sur crédits spéciaux étant donné la situation exceptionnelle du fait des lotissements. Cette déclaration est adoptée à l'unanimité.

On peut remarquer que, pendant toute la période et dans l'ensemble des courriers, comptes-rendus, commentaires... on lit indifféremment « le Richardet » ou « les Richardets ».

En juin 1931, la Commission des finances de Noisy propose au Conseil municipal d'attribuer à la SATA une subvention annuelle de 1 200 fr qui, ajoutée aux participations des lotisseurs, formerait un total de 3 300 fr, ce qui permettrait d'obtenir du département une somme égale et ferait un total de 6 600 fr. Le maire fait ressortir un déficit annuel annoncé par la Sté de 23 760 fr et une demande de subvention de 20 000 fr. « *M. Pambrun expose que si la subvention sollicitée est si importante, c'est qu'au début de l'exploitation, le chauffeur de l'autobus, qui était également chargé de la perception du prix des places, transportait gratis les voyageurs de sa connaissance.* » Le déficit devrait donc se résorber rapidement. Après débat et examen de l'évolution financière détaillée, la commune porte son offre de subvention à 1 500 fr, ce qui, ajoutés aux 2 100 fr des lotisseurs, fait 3 600 fr. Somme augmentée de la même valeur par le département, cela ferait un total de 7 200 fr.

En août 1931, M. Artigue, ingénieur TPE (Travaux Publics de l'État) chargé du projet à la sous-préfecture du Raincy s'est mis en rapport avec la SATA, au sujet de la subvention, pour lui demander si elle consentait à se soumettre au contrôle de l'administration. Il n'a pas encore reçu de réponse.

En juillet 1932 : 3 000 fr ont été inscrits au budget additionnel pour 1932 pour subvention à l'autobus du Richardet. La SATA n'a toujours pas répondu à la demande de l'ingénieur des Ponts et chaussées et le maire rappelle que c'est la préfecture qui doit assurer la centralisation des subventions de la commune et des lotisseurs et y ajouter une subvention départementale.

AUTOCARS RENAULT
HORAIRE à dater du 5 Février 1933
SERVICE RÉGULIER
QUOTIDIEN
PARIS-COULOMMIERS
 Carr. Fg. St-Martin - Rue de Strasbourg - par la Rive gauche de la Marne

HORAIRE
 Départ toutes les heures dans chaque sens

	Prém. Dtp.	Dem. Dtp.
PARIS	7 —	19 —
CHAMPS	8 —	20 —
NOISIEL	8 05	20 05
TORCY	8 10	20 10
GUERMANTES	8 15	20 15
JOSSIGNY	8 30	20 30
SERRIS	8 40	20 40
ROMAINVILLIERS	8 45	20 45
VILLIERS- <i>s</i> -MORIN	8 55	20 55
CRECY-en-BRIE	9 —	21 —
COULOMMIERS	9 20	21 20

Noisy-le-Grand
 Champs
 Noisiel
 Torcy
 Guermantes
 Jossigny
 Serris
 Romainvilliers
 Villiers-sur-Morin
 Crécy-en-Brie
 Coulommiers

NOTA: Entre Paris et Champs, les Autocars ne laissent pas descendre de voyageurs en direction de Coulommiers et n'en prennent pas en direction de Paris.

PARIS Gare d'Est	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
PARIS Porte d'Orléans	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
NEUILLY-s-MARNE préfecture	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
NOISY le-GRAND	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
CHAMPS	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
TORCY	2	3	4	5	6	7	8	9		
GUERMANTES	2	3	4	5	6	7	8			
JOSSIGNY	2	3	4	5	6	7				
SERRIS	2	3	4	5	6					
ROMAINVILLIERS	2	3	4	5						
VILLIERS	2	3	4							
CRECY-en-BRIE	3	4								
VOISINS	3									
COULOMMIERS										

Tout voyageur montant entre 2 points de sectionnement paie le prix du parcours, compté à partir de l'arrêt précédent.
 Tout voyageur descendant entre 2 points de sectionnement paie le prix du parcours jusqu'au point d'arrêt suivant.

S^{te} Ame des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux
 Capital Social: 40.000.000 de Francs
 Tél. Central 81-12 / 4 lignes) 5, Avenue Hoche, PARIS (8^e) R. C. Seine 30.495

La SATA opérait également d'autres lignes régionales (AM Noisy-le-Grand)

En novembre 1932, M. Payan, loueur de voitures automobiles, dont le garage se trouve rue du Richardet à Noisy, sollicite l'autorisation d'exploiter une ligne de transports automobiles entre la mairie de Noisy et la gare de Villiers par l'itinéraire suivant dans Noisy : Mairie - Avenue Georges Clemenceau - Rue Rouget de Lisle - Avenue des Yvris - Avenue de l'Île de France - La Pointe - Avenue de Paris. M. Pambrun, adjoint au maire, pensait accorder à cet entrepreneur le monopole pour un an mais l'itinéraire envisagé double, à partir de La Pointe jusqu'à la gare de Villiers (donc sur une grande partie), le service déjà assuré depuis plusieurs années par la Société des Transports Départementaux et risque donc d'entraîner la suppression de celui qui existe actuellement. On prononce le renvoi à la Commission des transports avant décision.

Début décembre 1932, le tout nouveau maire de Noisy, M. Léon Lefèvre, reçoit la visite de M. Payan, au sujet de la création d'un service d'autobus dont il a déjà été question précédemment. Le maire fait part à l'intéressé des objections présentées par le Conseil au cours de sa dernière séance et l'informe que sa demande n'est pas susceptible d'être accueillie favorablement. M. Payan propose alors de choisir un autre itinéraire, soit par la rue Rouget de l'Isle et la rue du Pavé Neuf, ou bien par la rue du Docteur Sureau et la route de Villiers. Durant la tenue du Conseil municipal suivant, on adopte une proposition de M. Richard qui décide de consulter la Société des Transports Départementaux, exploitant le service d'autobus qui donne déjà satisfaction au quartier du Richardet.

En novembre 1933, M. Vendel expose que la société qui exploite le service d'autobus entre Le Richardet et la gare de Villiers a décidé de supprimer l'exploitation à partir du 1^{er} décembre, mais que les chauffeurs des autobus ont l'intention d'acquérir les voitures et de continuer le service. Dans ce cas, la subvention communale pourrait-elle leur être versée ? Le maire répond que la subvention ne pourrait être versée que par le département.

En février 1934, le maire informe le Conseil que la Société des Transports Départementaux a cessé l'exploitation des services d'autobus qu'elle opérait dans la région. Elle a cédé son matériel aux conducteurs qui continuent d'assurer le service. L'un deux, M. Streil, qui effectue le service entre le bois de Gaumont et la gare de Villiers-sur-Marne, a sollicité l'attribution en sa faveur de la subvention communale votée précédemment au profit de la Société. Lorsque cette subvention a été votée, elle devait être versée au département qui en doublerait le montant, mais la première société n'a jamais régularisé la situation. La subvention a donc cessé de figurer au budget. M. Streil a été invité à faire une demande à la préfecture mais, par lettre du 6 février 1934, le préfet lui a répondu que « *Les subventions sont allouées aux services de transports intercommunaux et qu'il ne répond pas aux conditions.* » M. Vendel estime que c'est bien un service intercommunal et demande que la commune verse directement la subvention... Le maire répond, cette fois, que rien ne s'y oppose... Le Conseil décide donc, à l'unanimité, d'allouer une subvention de 1 500 fr à partir du 1^{er} janvier 1934 pour le service d'autobus reliant le Richardet à la gare de Villiers et d'en verser le montant par trimestre échu à M. Streil, entrepreneur.

3- Le remplacement par les autobus

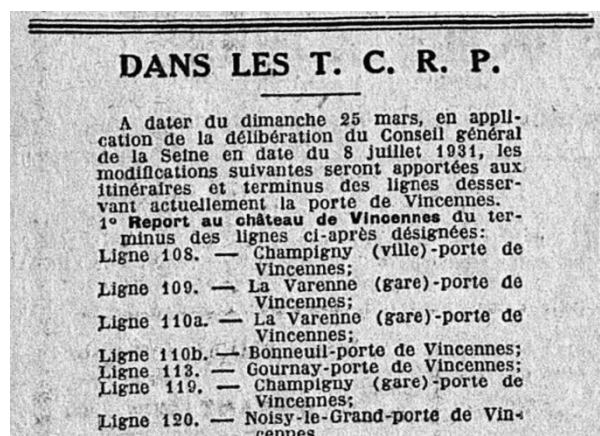
Déjà en 1933, on avait songé remplacer le tramway par l'autobus pour une question de gain de temps et d'argent. Le Conseil municipal est favorable au déclassement du tramway avec l'arrière-pensée de récupérer l'emprise au sol de la ligne de tramway afin d'atteindre la largeur nécessaire au classement du boulevard dans la voirie départementale. Le Conseil demande toutefois avec force que la future ligne de bus fonctionne sur le parcours existant.



Le bus 120 TN6 C2 n° 2821 au Pont de Mulhouse(busparisien.fr)

Le 15 mars 1934, on organise une « conférence sur place » de la Direction générale de l'Inspection générale et des Transports en Commun pour la transformation des lignes de tramway 114, 119 et 120 en lignes d'autobus. Ce type de réunion (apparemment courante pour la STCRP) est destinée à effectuer la reconnaissance des itinéraires, des points d'arrêt (obligatoires ou facultatifs) et des signalisations, dans Nogent, Le Perreux, Bry et Noisy, et de décider du stationnement des voitures aux terminus. Elle étudie aussi les horaires en fonction des jours de la semaine (marchés, réunions sportives...).

Le 25 mars 1934, grâce au prolongement de la ligne de métro n° 1, le terminus « Porte de Vincennes » est ramené à « Vincennes (Château) ».



Le Temps du 25 mars 1934 (Gallica - BnF)

Le 14 mai 1934, le tramway 120 est remplacé par l'autobus 120, de la mairie de Noisy-le-Grand jusqu'au Château de Vincennes avec un trajet quasiment identique. La seule différence est située au nord-ouest de Noisy : la ligne emprunte la rue de Bry (actuelle rue Pierre Brossolette) et l'avenue

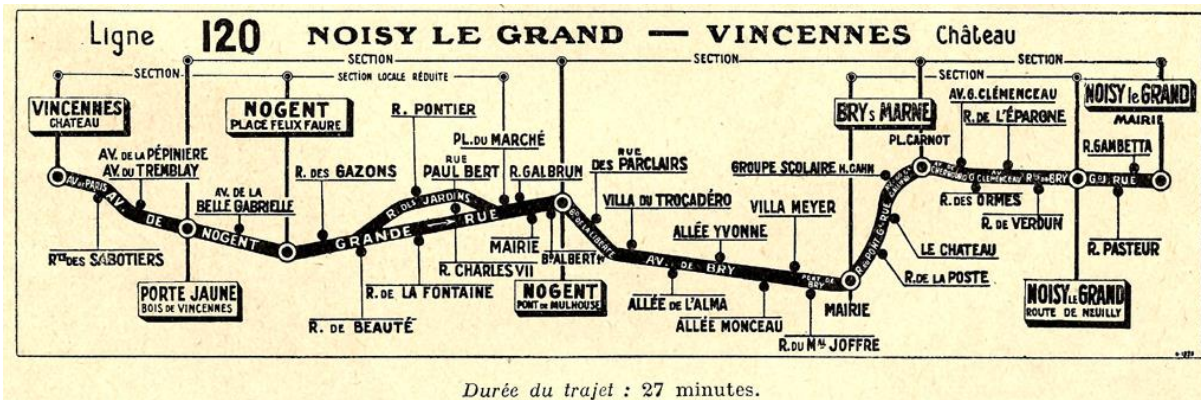
Georges Clemenceau au lieu des boulevards Souchet et Foch, pour atteindre la place Carnot à Bry. Une lettre du « Comité des Commerçants » de la Varenne au maire de Noisy n'a pas été suffisante pour éviter cette déviation, conséquence du mauvais état de la chaussée qui est « un bourbier à l'entrée du pays ». Peu de temps après, la municipalité reçoit une nouvelle pétition signée de 500 habitants de la Varenne protestant contre le détournement du bus et proposant un nouvel itinéraire utilisant les rues Carnot et de la Prévoyance. Ce parcours est refusé par la STCRP mais dans l'esprit du Conseil municipal de Noisy, et ainsi que l'affirme la STCRP : « l'ancien itinéraire de la ligne 120, délaissé depuis la mise en service des autobus, sera repris dès que les boulevards Souchet et du Maréchal Foch seront mis en état de viabilité. »



L'Homme libre du 12 mai 1934 (Gallica – BNF)

La ligne de tramway 120 est donc supprimée, en même temps que les lignes 113, 114 et 119, malgré son remarquable tracé en double voie (sauf à Noisy) sur une plateforme indépendante, qu'on appelle aujourd'hui « en site propre », qui survivra cinquante ans après la disparition des tramways.

Cette disparition est actée dans une délibération du Conseil municipal de Noisy du 11 août 1934 : « [...] considérant que les tramways ont été avantageusement remplacés depuis quelque temps par des autobus ; qu'en ce qui concerne la ligne 120, Vincennes - Noisy-le-Grand, ce remplacement a permis d'intensifier le service et de gagner un temps appréciable sur la durée du parcours ; que la substitution des autobus aux tramways facilitera le prolongement des lignes et l'extension des moyens de transport aux quartiers qui en sont totalement dépourvus ; [...] émet un avis favorable au déclassement [des voies ferrées] ».



Graphique STCRP 120, de mai 1934 (busparisiens.fr)

On peut noter qu'à ce moment, la durée « officielle » du trajet de Noisy au Château de Vincennes, qui était de 40 minutes, passe à 27 minutes. En effet, les autobus « *n'ont pas l'obligation d'attendre le croisement du service de sens inverse sur une voie de garage, [et leur vitesse] est fixée comme celle des voitures particulières, cependant que les tramways, suivant un règlement ancien, ne devaient pas dépasser 30 km/h « en rase campagne » et 20 km/h dans les agglomérations.* » Ces durées sont toutefois très théoriques car, dans la pratique, on assiste à des trajets bien plus longs.

En août 1934, une lettre de la « Ligue des Voyageurs de Banlieue » résume bien le souci du moment : « *que les autobus de substitution soient du modèle le plus perfectionné, rapides, bien suspendus et de grande capacité et que le service en soit assuré à une fréquence telle que le nombre de places offertes soit considérablement augmenté. [...] Les nouveaux autobus en service donnent satisfaction ; nous protestons seulement contre les démarrages trop brusques, qu'on doit pouvoir améliorer sans diminuer la vitesse. [...] D'autre part, nous réclamons plus de régularité dans le service. [...] Enfin, nous protestons contre toute augmentation éventuelle des tarifs actuels [...].* »

En 1935-1936, on peut tempérer toutes les objections qui ont été faites au remplacement des tramways par des « omnibus automobiles » par la constatation générale suivante : « [...] *Après la substitution des autobus aux tramways sur une partie du réseau, la S.T.C.R.P. est amenée à comparer les résultats d'exploitation obtenus sur un groupe de lignes transformées [d'octobre 1935 à octobre 1936] :*

+ 13,4 % de voitures-kilomètres et + 16,6 % de recettes, mais + 8,2 % de dépenses »

Ce qui revient quand même à la finale à une forte réduction du déficit...

4- Les itinéraires et les modifications

Les transports en commun qui ont véhiculé les habitants des nouveaux quartiers et lotissements, sont les marqueurs de la progression de l'urbanisation. Et tout particulièrement les autobus qui, grâce à leur légèreté et leur adaptabilité, ont suivi de près ces installations. Les nombreux « services spéciaux » (prolongements, déviations, adaptations des horaires...) du 120 sont bien un reflet fidèle de l'urbanisation des quartiers de Noisy et alentours.

Il faut se rendre à l'évidence, hormis la controverse sur l'itinéraire du bus dans la partie nord-ouest de la ville, les seules modifications importantes de la ligne 120 à Noisy, avant le deuxième conflit mondial, ont été les prolongements de la ligne aux Richardets d'une part et à la pointe de Gournay d'autre part. En dehors de ces points particuliers qui ont focalisé le plus gros des énergies municipales, il n'y a pas eu de changement important pendant cette période. **Nous allons donc regarder chacun de ces projets d'un peu plus près.**

4-1- L'itinéraire par les boulevards Souchet et Foch

Le 14 mai 1934, le tramway 120 est remplacé par l'autobus. En 1935-36, le déclassement de l'ancienne voie ferrée du tramway est prononcé et la STCRP abandonne la bande de terrain de 4 m sur laquelle est implantée la voie ferrée, qu'elle détient, à la commune qui va donc pouvoir ensuite demander le classement dans la voirie départementale et obtenir ainsi des subventions. Mais les demandes de réfection des boulevards Foch et Suchet, continuellement inondés par les eaux de pluie qui ruissellent du plateau, sont toujours d'actualité.

Propos d'un banlieusard

Noisy-le-Grand est en rumeur, tout au moins les quartiers de la Varenne et de la route de Neuilly, couverts de constructions neuves depuis la guerre et restés dans la triste situation des lotissements abandonnés. En effet, le boulevard Foch et le boulevard Suchet, parcourus par le tram 120 (Paris-Noisy-le-Grand) n'ont jamais été mis en état de viabilité.

Les autos doivent marcher au ralenti, sous peine de briser leurs ressorts, les piétons trébuchent dans de profondes ornières et risquent de se rompre le cou. Par temps sec, la poussière envahit tout. A la moindre pluie la boue règne en maîtresse.

C'est en vain que des pétitions couvertes de signatures innombrables furent adressées à l'administration. Les pétitionnaires n'ont jamais reçu de réponse.

La patience dont ils ont fait preuve s'est usée à la longue. Aujourd'hui, le mouvement de protestation prend une nouvelle ampleur et semble mené avec beaucoup plus d'énergie.

Ceux qui le conduisent paraissent savoir très nettement où ils veulent aller, avec la ferme résolution d'aboutir. Et cela n'est pas fait pour nous déplaire puisque nous avons toujours conseillé aux banlieusards victimes des erreurs ou des oublis administratifs de faire preuve de la plus grande fermeté dans l'expression comme dans la poursuite de leurs justes réclamations.

On peut être assuré que nos correspondants n'exagèrent pas quand ils demandent :

« 1° La mise en construction immédiate des boulevards Foch et Suchet et du collecteur qui doit les desservir » ;

Et 2° Quand ils soulignent « que ces travaux devraient être exécutés depuis des années, les terrains situés entre les rues de l'Épargne et des Ormes ayant été concédés à l'administration dans ces conditions ».

Ils suggèrent enfin : « Que, pour l'exécution des travaux, on pourrait obtenir les crédits nécessaires sur les fonds accordés au département de Seine-et-Oise au titre de « l'outillage national ».

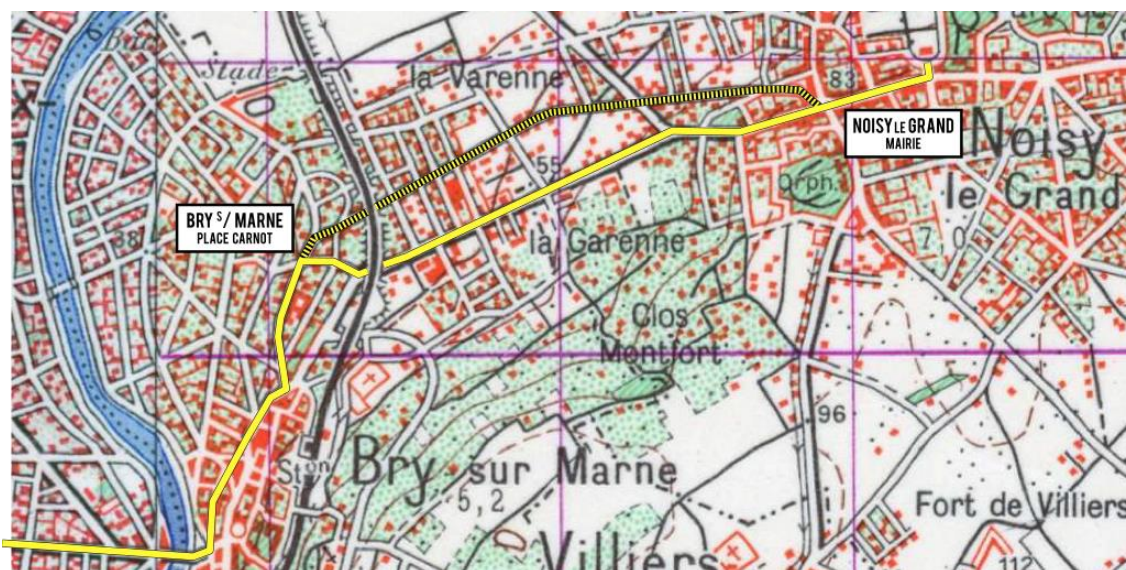
Cela ne nous paraît pas impossible.

En tous cas, il faut entendre les plaintes formulées par les citoyens de Noisy-le-Grand et nous voulons croire qu'au Conseil général ils trouveront l'appui et l'argent qu'ils demandent.

Jean Chataigner.

Le Journal du 24 mars 1932 (Gallica BnF)

Lors du remplacement par les autobus, l'itinéraire est donc dévié plus au sud entre Noisy-le-Grand (rue Pasteur) et Bry (place Carnot) par les rues de Bry et Georges Clemenceau, en lieu et place de la plateforme du tramway sur le boulevard Foch.

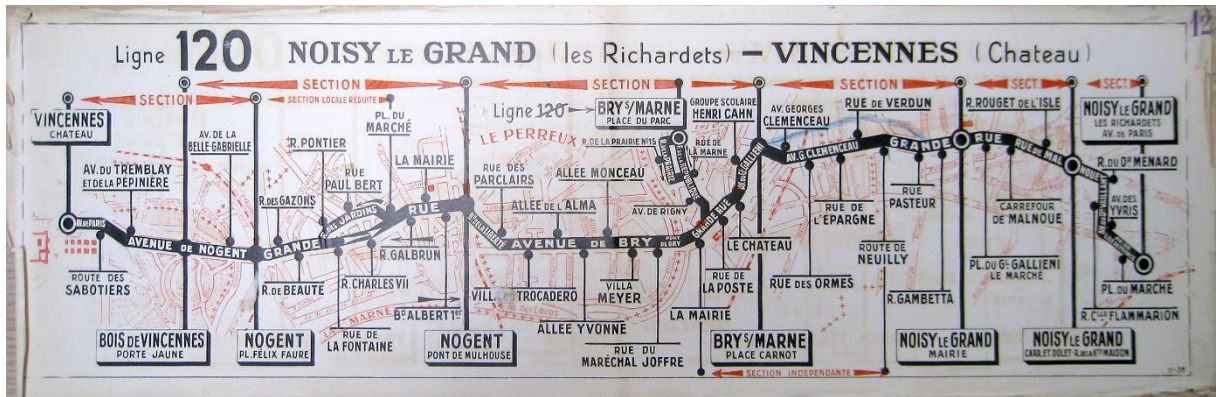


Nouvel itinéraire à partir du 14 mai 1934 (en pointillés le trajet du tram provisoirement abandonné) (busparisiens.fr)

En août 1938, une pétition est remise à la mairie. Elle réunit 158 signatures pour demander la circulation des autobus de la ligne 120 en sens unique boulevards du Maréchal Foch et Souchet dans un

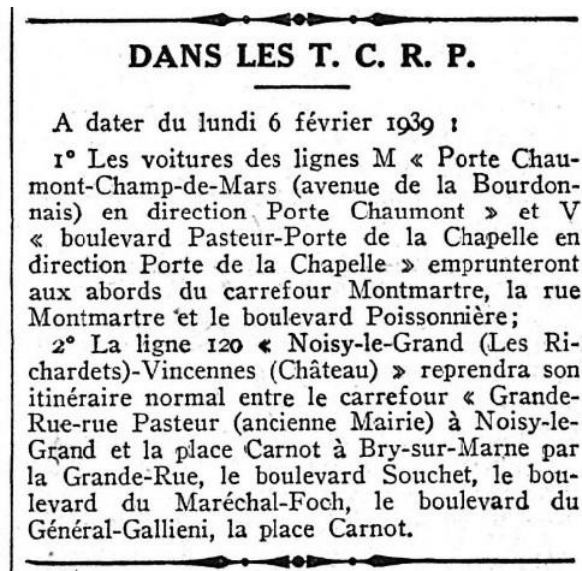
sens et route de Bry dans l'autre sens. Mais le Conseil municipal est également informé qu'une autre pétition avec 600 signatures demande le maintien de l'ancien itinéraire emprunté autrefois par le tramway.

En novembre 1938, après des travaux d'assainissement, le maire, suivant l'avis de la Commission des travaux, fait une démarche à la Société TCRP. Et enfin, la lettre de réponse est positive : la STCRP « ne voit aucun inconvénient à la reprise de l'ancien itinéraire par les Boulevards Foch et Souchet, et [...] des demandes [ont été] faites à M. le Préfet de la Seine et à Monsieur le Préfet de Seine-et-Oise. »



Graphique STCRP 120, de décembre 1938. À noter : la mention 120 barré (120) avec terminus à Bry s/ Marne – Place du Parc, créée en juin 1936 (busparisiens.fr)

Fin 1938, la commune obtient enfin, après une longue suite de démarches, le classement des boulevards Foch et Souchet dans la voirie départementale et la « conférence sur place » qui a lieu le 17 Janvier 1939 avec les ingénieurs de la Société TCRP, fixe les points d'arrêt sur le nouvel itinéraire.



1939-02-04 - Le Journal des débats (Gallica – BnF)

En 1939, le lundi 6 février, les travaux sont enfin terminés et leur réception est prononcée malgré quelques petites déficiences qui coûteront encore la bagatelle de 2 000 fr à la commune pour les petites réparations. Le feuilleton aura duré 40 ans !

4-2- Le prolongement aux Richardets

Le changement de véhicules, en mai 1934, ne fait pas taire les demandes exprimées depuis longtemps, déjà du temps des tramways, et de plus en plus pressantes, des habitants du sud de Noisy pour une desserte étendue vers le quartier des Richardets.

En 1932 déjà, en prévision du remplacement des tramways par des autobus, la municipalité de Noisy avait déposé plusieurs demandes auprès de la STCRP pour prolonger la ligne 120, malheureusement sans succès. La réponse de la société était toujours la même : ce prolongement ne serait pas rentable.

En février 1934, une pétition pour le prolongement de la ligne 120 est envoyée au maire : « Monsieur le Maire présente au Conseil une pétition qui lui a été transmise par Monsieur Vendel. Cette pétition portant un grand nombre de signatures émanant des habitants des lotissements de la Grenouillère, Beauséjour, La Pointe, Paris-Est, Les Yvris, Les Richardets, etc... a pour objet de demander à la société TCRP, lors du remplacement des tramways par des autobus sur la ligne 120, le prolongement de cette ligne jusqu'au Richardet en passant par l'itinéraire suivant : Grande Rue, Rue de Malnoue, Avenue du Docteur Vaillant, Avenue des Yvris, Avenue de l'Ile-de-France, jusqu'à la Route Nationale à raison d'un autobus par heure pour commencer. »

Un peu plus tard, courant 1934, la préfecture de la Seine avait quand même déjà esquissé une approche de ce projet et commencé à dresser des plans :



--- Prolongement demandé au quartier du Richardet (plan établi par la préfecture de la Seine - 1934) (archives RATP)

Les années 1934 et 1935 ont connu d'importantes mobilisations, sous forme de réunions et de pétitions portant un grand nombre de signatures, émanant des habitants des lotissements du sud de la ville : la Grenouillère, Beauséjour, La Pointe, Paris-Est, Les Yvris, Les Richardets... pour la réalisation de ce prolongement.



Affiche réunions du 5 août 1934 à la Maison Milliquet et à La Maison Renaudin (AM Noisy-le-Grand)



Affiche réunion du 19 mai 1935 à la Maison Boutet-La Forêt (AM Noisy-le-Grand)

Pendant cette période, la STCRP procède à plusieurs études pour connaître la rentabilité que pourrait avoir un tel prolongement. Hélas, dans une lettre d'avril 1934, les calculs font apparaître une première estimation de déficit annuel de l'ordre de 86 000 fr. Mais on ne se décourage pas et au mois d'août, une note interne de la STCRP/DECE (Direction des Études et du Contrôle de l'Exploitation) explique qu'il « *n'est pas douteux que le prolongement demandé ne doive se solder par une augmentation très lourde des charges que le département de la Seine supporte déjà actuellement du fait du fonctionnement de la ligne 120.* » Rappelons que, dans l'organisation de l'époque, la STCRP ne fait pas de bénéfices et que c'est effectivement le département de la Seine qui comble les déficits d'exploitation. « *La création de services à destination [...] du quartier du Richardet, ne saurait être envisagée que si le département de Seine-et-Oise s'engage à supporter la totalité des dépenses nouvelles, déduction faite des recettes à provenir de l'exploitation* ». Le déficit estimé pour le prolongement vers le quartier du Richardet passe alors à environ 120 000 fr.

Au mois de septembre 1934, une nouvelle note de la STCRP/DECE, annonce qu'elle estime le déficit annuel à 130 000 fr. En octobre, elle communique par courrier ses « dernières estimations » au maire de Noisy pour le prolongement au quartier du Richardet : dépense annuelle de l'ordre de 160 000 fr, de laquelle viendra se déduire la recette générée par l'exploitation de ce service. Elle précise toutefois : « *Nous ne possédons pas les éléments statistiques suffisants pour déterminer de façon*

certaine les recettes à attendre des opérations envisagées, mais il ne semble pas [...] qu'elles soient susceptibles de couvrir les dépenses supplémentaires engagées. Dans ces conditions, ce prolongement ne paraît pouvoir être réalisé, sous réserve de l'accord du Conseil général de la Seine, que si les collectivités intéressées s'engagent à couvrir l'excédent des dépenses sur les recettes. »

En mars 1935, une pétition de 400 signatures avec demande d'un itinéraire légèrement différent est reçue par la municipalité. Elle propose un détour par la partie nord de la rue Rouget-de-Lisle, mais ce parcours révèle un inconvénient majeur, il rentrerait alors en concurrence avec celui qui aurait la Pointe de Gournay pour terminus.

Pendant cette période, la municipalité et en particulier le maire, Léon Lefèvre, multiplie les demandes auprès de la STCRP, des préfectures de la Seine et de la Seine-et-Oise, et sollicite également l'aide de M. Amiard, sénateur de la Seine-et-Oise et président du Conseil général, afin d'obtenir ce prolongement. Comme on l'a déjà aperçu plus haut, en réponse à ces sollicitations renouvelées, la STCRP se livre à de savants calculs de rentabilité et son approche se modifie graduellement : d'une réaction négative (pas rentable), elle évolue vers une réponse évasive (sous réserve de participation des collectivités intéressées), puis finalement positive (avec assurance de recette garantie par la commune de Noisy et le département de Seine-et-Oise qui couvriraient l'excédent des dépenses sur les recettes).

La presse ne manque pas de se faire l'écho des demandes insistantes des Noiséens, dans des termes curieusement fort semblables, à plusieurs mois d'intervalle et dans des publications différentes :

Les habitants des lotissements de Noisy-le-Grand réclament des autobus

Noisy-le-Grand, 27 août. — Pourrait-on croire qu'aujourd'hui, des habitants de lotissements situés à quelques kilomètres de Paris se voient encore contraints de parcourir, *par tous les temps*, près de 4 kilomètres pour pouvoir trouver un moyen de transport les conduisant à leur travail.

C'est cependant ce qui existe dans cette localité.

De nombreuses pétitions ont été adressées sans résultat.

Aussi, le mécontentement ne fait que grandir, et, récemment, une délégation d'habitants du quartier, accompagnée de plusieurs centaines de personnes, se rendit à la mairie pour porter leurs revendications. Cela amena quelque perturbation dans le service des autobus qui a son terminus place de la Mairie.

Il est indéniable que la question des transports est de première importance pour les lotis et que tout doit être mis en œuvre pour leur faciliter le moyen de se rendre rapidement à leur travail.

L'Humanité du 28 août 1934 (Gallica-BnF)

ON RÉCLAME :

**A NOISY-LE-GRAND...
...DES AUTOBUS**

Le président du bureau des lotissements de Noisy-le-Grand, nous adresse la réclamation suivante :

« Pourrait-on croire qu'aujourd'hui, des habitants de lotissements situés à quelques kilomètres de Paris se voient encore contraints de parcourir par tous les temps près de quatre kilomètres pour pouvoir trouver un moyen de transport les conduisant à leur travail !

« C'est ce qui existe cependant à Noisy-le-Grand.

« De nombreuses pétitions ont été adressées sans résultat.

« Aussi le mécontentement ne fait que grandir et dimanche dernier, une délégation d'habitants du quartier, accompagnée de plusieurs centaines de personnes, se rendit à la mairie pour porter leurs revendications. Cela n'alla pas sans amener quelque perturbation dans le service des autobus qui a son terminus place de la Mairie.

« Il est indéniable que la question des transports est de première importance pour les lotis et que tout doit être mis en œuvre pour leur faciliter le moyen de se rendre rapidement à leur travail.

« Espérons que les pouvoirs publics le comprendront et que les lotis de Noisy-le-Grand auront leurs autobus dans un très bref délai. »

L'Intransigeant du 14 avril 1935 (Gallica-BnF)

En juin 1935, un projet de convention, rédigé par la STCRP, est envoyé au préfet de la Seine et au maire de Noisy. Dans ce document, la dépense annuelle liée au prolongement est établie à 220 000 fr pour 32 courses journalières. Mais quelques jours plus tard, Léon Lefèvre signale que, dans un courrier du 8 octobre 1934, la STCRP estimait la dépense annuelle à 160 000 fr et que d'après ses calculs, elle devrait être de 148 920 fr. Devant ces divergences de montants, on en arrive à un compromis d'essai temporaire.

En décembre 1935, le Conseil général de la Seine donne l'autorisation à la STCRP de passer en son nom une convention avec la ville de Noisy-le-Grand, pour une période de trois mois, renouvelable par tacite reconduction, afin de prolonger la ligne jusqu'aux Richardets.

DÉLIBÉRATIONS DU 21 DÉCEMBRE 1935 405

1935. 577. — *Projet de convention avec la commune de Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise), en vue du prolongement de la ligne d'autobus n° 120 aux Richardets, à Noisy-le-Grand (M. L. Hoppitain, rapporteur).*

- « Le Conseil général.
- « Vu le mémoire n° 577 de M. le Préfet de la Seine, en date du 4 décembre 1935, relatif au prolongement de la ligne d'autobus n° 120, aux Richardets, à Noisy-le-Grand;
- « Vu l'avis émis par le Comité de coordination des Transports en commun dans sa séance du 11 octobre 1935;
- « Sur le rapport présenté par M. L. Hoppitain, au nom de la 1^{re} Commission,
- « Délègue :
- « La Société des transports en commun de la région parisienne ou autorisée à passer au nom de l'État de la Seine, avec la commune de Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise), une convention dans les termes reproduits ci-dessous en vue du prolongement de la ligne d'autobus n° 120, Noisy-le-Grand—Vincennes (Château) aux Richardets, à Noisy-le-Grand.
- « Article premier. — La présente convention a pour objet la création d'un service d'autobus automobiles entre Noisy-le-Grand (Mairie) et les lieux dit « Les Richardets », à Noisy-le-Grand, par prolongement de la ligne n° 120 Noisy-le-Grand—Vincennes (Château) aux Richardets, à Noisy-le-Grand.
- « Art. 2. — Le matériel sera du même type que celui de la ligne 120.
- « Art. 3. — Les voitures seront toujours maintenues en parfait état de propreté et d'entretien et seront classées et la température extérieure est égale ou inférieure à 15°.
- « Art. 4. — Les voyageurs porteurs de billets peuvent être portés à la main sans autres frais, dans les mêmes conditions que sur l'ensemble du réseau des transports en commun de la région parisienne.
- « Art. 5. — Les Transports en commun de la région parisienne devront assurer, au minimum, les jours ouvrables et dimanches et fêtes, 16 courses dans chaque sens entre « Les Richardets » et Vincennes (Château).
- « Art. 6. — L'itinéraire sur le prolongement sera le suivant :
- « Art. 7. — Le stationnement de la ligne n° 120 ainsi prolongée sera le suivant, dans Noisy-le-Grand :
- « Bray-sur-Marne (place Carnot)—Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) ;
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) ;
- « La longueur de cet itinéraire est de 3 km. 300.
- « Art. 8. — Les tarifs applicables aux voyageurs à destination ou en provenance des points d'arrêt situés entre le carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue et « Les Richardets » sont les suivants :
- « Avec carnet de tickets :
- « De Noisy-le-Grand « Les Richardets » à :
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue), 1^{re} classe : 3 tickets, 0 fr. 90 ; 2^e classe : 2 tickets, 0 fr. 60 ;
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) à Vincennes (Château), 1^{re} classe : 3 tickets, 0 fr. 90 ; 2^e classe : 2 tickets, 0 fr. 60 ;
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) à Vincennes (Château), 1^{re} classe : 3 tickets, 0 fr. 90 ; 2^e classe : 2 tickets, 0 fr. 60 ;
- « Sans carnet de tickets :
- « De Noisy-le-Grand « Les Richardets » à :
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue), 1^{re} classe : 1 fr. 20 ; 2^e classe : 0 fr. 90 ;
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) à Vincennes (Château), 1^{re} classe : 1 fr. 20 ; 2^e classe : 0 fr. 90.

406 DÉLIBÉRATIONS DU 21 DÉCEMBRE 1935

- « Bray-sur-Marne (Place Carnot), 1^{re} classe : 1 fr. 60, 2^e classe : 1 fr. 20 ;
- « Nogent (Pont de Malnoue), 1^{re} classe : 2 francs, 2^e classe : 1 fr. 60 ;
- « Porte Jaune, 1^{re} classe : 2 fr. 80 ; 2^e classe : 2 francs ;
- « Vincennes (Château), 1^{re} classe : 3 fr. 20 ; 2^e classe : 2 fr. 40 ;
- « Cartes hebdomadaires :
- « De Noisy-le-Grand « Les Richardets » à :
- « Noisy-le-Grand (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue), de six jours : 4 fr. 50, de cinq jours : 3 fr. 75 ;
- « Bray-sur-Marne (Place Carnot), de six jours : 6 fr. 25, de cinq jours : 5 fr. 25 ;
- « Nogent (Pont de Malnoue), de six jours : 9 francs, de cinq jours : 7 fr. 75 ;
- « Porte Jaune, de six jours : 10 fr. 75 ; de cinq jours : 9 fr. 25 ;
- « Vincennes (Château), de six jours : 12 fr. 50, de cinq jours : 10 fr. 75 ;
- « En cas de modification à la tarification applicable aux lignes de réseau départementales des Transports en commun, les tarifs ci-dessus seraient révisés en conséquence.
- « Art. 9. — Les points d'arrêt seront les suivants :
- « (A) Démarquer par conférences sur place avec les représentants de la municipalité de Noisy-le-Grand ;
- « Art. 10. — La commune de Noisy-le-Grand s'engage à garantir aux Transports en commun de la région parisienne un minimum de recettes égales aux dépenses totales résultant de ce prolongement.
- « Le règlement provisoire s'effectuera mensuellement de la façon suivante : au début de chaque mois, pour le mois précédent, les Transports en commun de la région parisienne feront connaître à la commune de Noisy-le-Grand la différence entre les recettes et les dépenses effectuées à la partie nouvelle de la ligne 120, calculée comme il est dit à l'art. 11 ci-dessus. La commune de Noisy-le-Grand versera aux Transports en commun de la région parisienne, dans la limite qui suivra, le montant du déficit qui pourra être constaté.
- « Le règlement définitif sera effectué à la fin de chaque année et lors de la réalisation de la convention.
- « Art. 11. — Recettes :
- « Les recettes qui seront déterminées en tenant pour base le nombre de voyageurs empruntant la section « Les Richardets—carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue » seront décomptées comme suit :
- « a) Voyageurs non munis de cartes hebdomadaires :
- « Le reliquat des comptes tickets des appareils obligatoires sera affecté en direction Paris au dépôt des Richardets et à l'arrivé au carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue.
- « Les recettes provenant des voyageurs non munis de cartes hebdomadaires seront obtenues par le produit :
- « Nombre de tickets obligatoires x 2 x valeur moyenne du ticket sur le réseau.
- « b) Voyageurs munis de cartes hebdomadaires :
- « Des cartes couvertes hebdomadaires spéciales dont la validité sera identique à celle des cartes de réseau des transports en commun de la région parisienne et dont le prix à l'unité à l'art. 8 seront déduites pour tout parcours comportant la section « Les Richardets—Noisy (carrefour Grande-Rue—Rue de Malnoue) ».
- « Les recettes provenant des voyageurs munis de cartes hebdomadaires seront obtenues par la totalisation des sommes produites par le reste de ces cartes spéciales.
- « 2° Dépenses :
- « Les dépenses mensuelles seront obtenues par application de la formule suivante :
- « D = 1125 francs + 1,44 J N dans laquelle :
- « D représente la dépense au kilomètre-voyeur de la ligne 120 telle que celle ressort de la comptabilité des Transports en commun de la région parisienne ;
- « N représente le nombre de kilomètres-voyeurs effectués sur le parcours Noisy-le-Grand (Mairie)—Les Richardets « dans le mois considéré ».

DÉLIBÉRATIONS DU 21 DÉCEMBRE 1935 407

- « 1,44 est un coefficient qui tient compte des kilomètres haut-le-pied effectués par le matériel automobile à l'exploitation de ce prolongement et des kilomètres effectués dans le mois considéré sur le parcours Noisy-le-Grand (Mairie)—Vincennes (Château), du fait du prolongement de la ligne 120 aux Richardets.
- « Art. 12. — Toute modification apportée dans l'itinéraire prévu à l'art. 6 pour le prolongement ou dans le service minimum indiqué à l'art. 5 devra être à la révision de la présente convention.
- « Art. 13. — La commune de Noisy-le-Grand accorde à la Société des transports en commun de la région parisienne pendant la durée de la présente convention, un droit exclusif de stationnement sur les voies publiques de son territoire pour l'exploitation de tous services de transports en commun par autobus automobiles effectués tant dans l'enceinte de la commune qu'en ladite commune et Paris.
- « Art. 14. — Les Transports en commun de la région parisienne se réservent la faculté de réaliser sans préavis la présente convention de supporter le service s'il est porté atteinte au droit exclusif de stationnement cédé à l'art. 13.
- « Art. 15. — La présente convention, qui prendra effet du 1^{er} janvier 1936, sera soumise au projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, à Châtillon (NM, Pignisier, Crep et Louis Dutil, rapporteur).
- « Vu le mémoire n° 588 en date du 4 décembre 1935, par lequel M. le Préfet de la Seine a soumis un projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, dans la zone du fort de Vanves, à Châtillon ;
- « Sur les conclusions de ses 9^e et 11^e Commissions,
- « Délègue :
- « Article premier. — Le projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, dans la zone du fort de Vanves, à Châtillon, est approuvé dans la limite d'une dépense de 100.000 francs.
- « Art. 2. — Les dépenses à effectuer en 1936 seront imputées, dans la limite des disponibilités, sur les crédits affectés dans le budget d'Etat aux articles 11, 13 et 14, art. 1^{er}.
- « Sur les conclusions de ses 9^e et 11^e Commissions,
- « Délègue :
- « Article premier. — Le projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, à Châtillon (NM, Pignisier, Crep et Louis Dutil, rapporteur).
- « Vu le mémoire n° 588 en date du 4 décembre 1935, par lequel M. le Préfet de la Seine a soumis un projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, à Châtillon (NM, Pignisier, Crep et Louis Dutil, rapporteur).
- « Art. 2. — Les dépenses à effectuer en 1936 seront imputées, dans la limite des disponibilités, sur les crédits affectés dans le budget d'Etat aux articles 11, 13 et 14, art. 1^{er}.
- « Sur les conclusions de ses 9^e et 11^e Commissions,
- « Délègue :
- « Article premier. — Le projet relatif à la mise en état de viabilité et d'aménagement de la rue n° 8, à Châtillon (NM, Pignisier, Crep et Louis Dutil, rapporteur).
- « Vu le mémoire n° 587 en date du 3 décembre 1935, par lequel M. le Préfet de la Seine a soumis un projet relatif à la mise

Autorisation du Conseil général de la Seine (21 décembre 1935) pour un projet de convention avec la ville de Noisy (Gallica-BnF)

Avec ce document, trois propositions sont faites :

- 1- 10 courses journalières dans chaque sens - dépense annuelle : 145 000 fr
- 2- 16 d° - d° : 220 000 fr
- 3- 20 d° - d° : 270 000 fr

Dans l'expectative, le Conseil municipal opte pour la première solution, la moins chère.

Par ce document, la commune de Noisy s'engage à garantir à la STCRP un minimum de recettes égal aux dépenses totales provenant du prolongement (calculs ci-dessous), par règlement provisoire mensuel, et définitif à la fin de chaque année, ou lors de la résiliation de la convention. De savantes équations permettent de calculer les dépenses et les recettes :

Recettes : on additionnera a et b :

- a) voyageurs non munis de tickets : nombre de tickets oblitérés x 2 x valeur moyenne du ticket sur le réseau
- b) voyageurs munis de cartes hebdomadaires : total des sommes produites par la vente de ces cartes

Dépenses :

$$D = A + d (N + n + h)$$

$$\text{Ou bien } D = 1.125 + (1,44 \times D \times n)$$

Dans lesquelles :

D = dépense mensuelle

A = charge financière mensuelle résultant du matériel nécessaire à l'exploitation du prolongement (13.500 / 12 par voiture)

d = dépense au KV [Kilomètre-Voiture] sur la ligne 120 telle qu'elle ressort de la comptabilité des TCRP

N = nombre de KV effectués sur le parcours Noisy-le-Grand (Mairie) - Les Richardets dans le mois considéré

n = nombre de KV supplémentaires effectués dans le mois considéré sur le parcours Noisy-le-Grand (Mairie) - Vincennes (Château) du fait du prolongement de la ligne 120 aux Richardets

h = nombre de kilomètres haut-le-pied [véhicule ne transportant aucun passager] effectués par le matériel nécessaire à l'exploitation du prolongement

$$1.125 = 13.500 / 12$$

1,44 = coefficient qui tient compte des km haut-le-pied [véhicule ne transportant aucun passager] effectués par le matériel nécessaire à l'exploitation du prolongement et des km effectués dans le mois considéré sur le parcours Noisy-le-Grand (Mairie) - Vincennes (Château) du fait du prolongement de la ligne 120 aux Richardets.

On verra plus loin que ces formules, pourtant établies par la STCRP, seront critiquées par ses propres services, et qu'elle fera tout son possible pour les modifier, allant même jusqu'à proposer la résiliation de la convention.

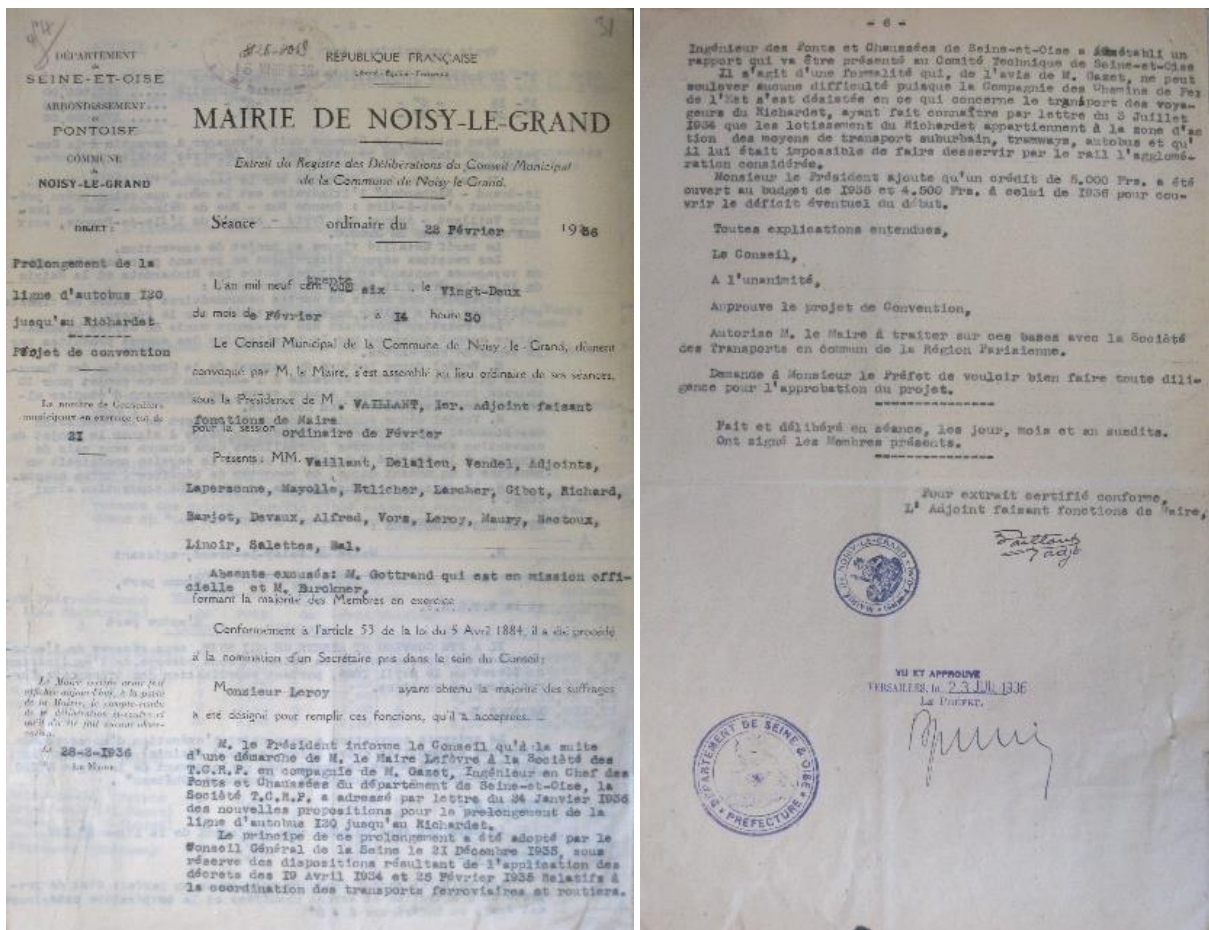
Tarifs à la signature de la convention :

De Noisy-le-Grand « Les Richardets » à	Avec carnets de tickets				Mutilés	Sans carnet de tickets		Cartes hebdomadaires	
	1 ^{re} classe		2 ^e classe			1 ^{re} classe	2 ^e classe	De six jours	De cinq jours
	Nombre de tickets	Prix	Nombre de tickets	Prix					
Noisy-le-Grand (R. E. Dolet)	3	0,90	2	0,60	3	1,20	0,80	4,50	3,75
Noisy-le-Grand (Mairie)	4	1,20	3	0,90	4	1,60	1,20	6,25	5,25
Bry-sur-Marne (Pl. Carnot)	5	1,50	4	1,20	5	2,00	1,60	8,00	6,75
Nogent (Pont de Mulhouse)	7	2,10	5	1,50	7	2,80	2,00	10,75	9,25
Porte Jaune	8	2,40	6	1,80	8	3,20	2,40	12,50	10,75
Vincennes (Château)	10	3,00	7	2,10	10	4,00	2,80	14,50	12,25
De Noisy-le-Grand - Rue Etienne Dolet à									
Noisy-le-Grand (Mairie)	3	0,90	2	0,60	3	1,20	0,80	4,50	3,75
Bry-sur-Marne (Pl. Carnot)	4	1,20	3	0,90	4	1,60	1,20	6,25	5,25
Nogent (Pont de Mulhouse)	5	1,50	4	1,20	5	2,00	1,60	9,00	7,75
Porte Jaune	7	2,10	5	1,50	7	2,80	2,00	10,75	9,25
Vincennes (Château)	8	2,40	6	1,80	8	3,20	2,40	12,50	10,75

En juin 1936, en réponse aux critiques sur le financement, la commune détaille ses possibilités financières. Grâce à une enquête faite dans les lotissements concernés à l'aide de formulaires individuels

qui ont été ensuite étudiés et additionnés, Louis Vaillant, le nouveau maire de Noisy, rappelle dans une lettre au préfet de Seine-et-Oise, le potentiel du projet : les recettes sont calculées sur l'addition des usagers permanents par abonnements à la semaine sur la totalité du prolongement, puis sur la moitié du prolongement + usagers nouveaux à escompter + usagers intermittents voyageant avec des tickets sur la totalité du prolongement et sur la moitié du prolongement + usagers nouveaux à escompter. Il affirme, de plus, qu'étant donné « l'importance des lotissements traversés, le nombre des voyageurs augmentera d'une façon rapide ». Il établit une prévision de recette totale annuelle de 471 566 fr et demande au préfet d'autoriser la convention. Il rappelle également dans ce courrier que les lotissements concernés sont nombreux : Les Richardets, Les Yvris, Beauséjour, Beausite, La Pointe, Paris-Est, La Grenouillère, Les Pervenches, Les Pâquerettes et comprennent 2 735 lots, d'une superficie totale de 1 519 263 mètres carrés et regroupent plus de 400 électeurs.

Le 22 février 1936, le Conseil municipal de Noisy approuve à l'unanimité le projet de Convention :



Délibération municipale du 22 février 1936 (AM Noisy-le-Grand)

En février 1936, l'ASA (Association Syndicale Autorisée) du lotissement de la Grenouillère, inquiète de l'état de la rue du Docteur Vaillant, suite au projet de passage du 120 prolongé, demande à la commune d'entreprendre son goudronnage. En mai de la même année, le Conseil municipal classe cette voie dans la voirie communale et décide que le goudronnage de cette rue sera fait en même temps que celui des chemins ruraux.

En Juin 1936, une antenne « Bry-sur-Marne (Place du Parc) » est créée sous l'indice 120 barré (120), desservie seulement en horaire de pointe, le matin et le soir.

Grande Rue - Rue de Malnoue - rue du Docteur Vaillant - avenue de l'Île-de-France - angle av. de Paris / av. de l'Île-de-France (nouveau terminus). Et il y a toujours des services qui s'arrêtent à « Noisy (Mairie) » à fréquence plus élevée que pour « Noisy (Richardet) ».

DANS LES T. C. R. P.

A dater du lundi 21 septembre 1936, la ligne 120 « Noisy-le-Grand-Vincennes (château) » sera prolongée aux Richardets, dans Noisy-le-Grand, par la Grande-Rue, la rue de Malnoue, les avenues des Yvris, de l'Île-de-France et de Paris.

Cette ligne sera exploitée sous l'indice et la dénomination : 120 « Noisy-le-Grand (Les Richardets)-Vincennes (château) ».

Sections nouvelles : Marie de Noisy-le-Grand-Rue de la Haute-Maison, Rue de la Haute-Maison-Les Richardets.

Le Figaro du 19 septembre 1936 (Gallica-BnF)

Dans les T.C.R.P.

A dater du lundi 21 septembre 1936, la ligne 120 « Noisy-le-Grand - Vincennes (Château) » sera prolongée aux Richardets dans Noisy-le-Grand par la Grande-Rue, la rue de Malnoue, les avenues des Yvris, de l'Île-de-France et de Paris.

Cette ligne sera exploitée sous l'indice et la dénomination :

120 « Noisy-le-Grand (Les Richardets) - Vincennes (Château) ».

Sections nouvelles :

Mairie de Noisy-le-Grand - Rue de la Haute-Maison ;
Rue de la Haute-Maison - Les Richardets.

Paris-Soir du 20 septembre 1936 (Gallica-BnF)

AVIS

EXPLOITATION
BOSSIER *130*

A dater du
LUNDI 21 SEPTEMBRE 1936

En exécution de la délibération du Conseil Général de la Seine
du 21 Décembre 1935

la ligne

120 NOISY-le-GRAND (Mairie)
VINCENNES (Château)

sera prolongée

**AUX RICHARDETS
DANS NOISY-LE-GRAND**

sous l'indice et la dénomination :

120 NOISY-le-GRAND (Les Richardets)
VINCENNES (Château)

par :

La Grande Rue, la Rue de Malnoue,
les Avenues du Docteur Vaillant,
des Yvris, de l'Île de France,
de Paris (terminus)

— Nouvelles Sections —

NOISY-LE-GRAND (MAIRIE) - RUE DE LA HAUTE-MAISON
RUE DE LA HAUTE-MAISON - LES RICHARDETS

120-0-33 - Imp. G. GUYARD

Avis officiel de prolongement de la ligne 120 aux Richardets, le 21 septembre 1936 (archives RATP)

Dès le lendemain, 22 septembre, victime de son succès, le service est décrié comme mal organisé. On constate que le nombre de voitures du prolongement est très insuffisant et le maire, Louis Vaillant, fait immédiatement une demande à la STCRP pour renforcer le service. La demande et les démarches du maire ont dû être convaincantes car moins d'un mois après la mise en service, la ville

publie un avis de nouvel horaire avec, en semaine, 3 départs supplémentaires depuis le Richardet le matin et 3 le soir depuis Vincennes-Château ainsi que des services supplémentaires en cours de journée.

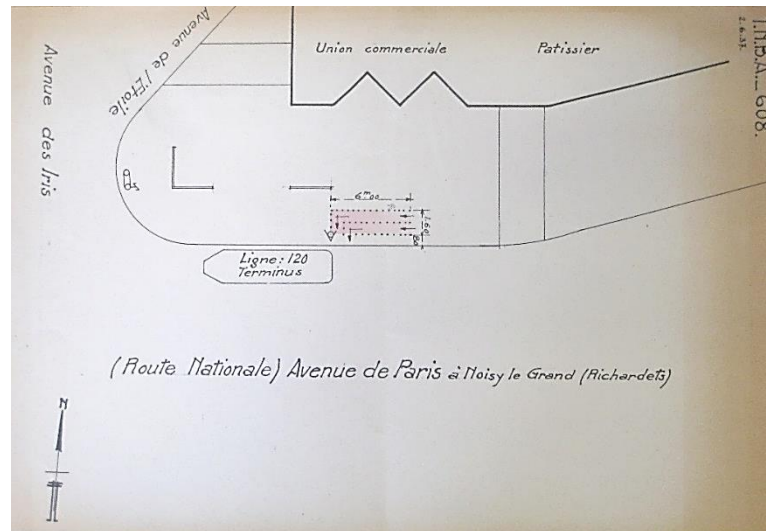
Les services des samedis et dimanches se révèlent aussi très imparfaits car, depuis la fin de la Grande Guerre, une nouvelle organisation du travail, répondant aux luttes ouvrières, se répand de plus en plus : la « semaine anglaise », déjà en vigueur chez nos voisins et par laquelle le travail s'arrête le samedi à midi. Ceci, combiné au transport des Parisiens qui viennent à Noisy le samedi et le dimanche pour s'aérer au bon air et se divertir dans les guinguettes des bords de Marne, pose des problèmes de surfréquentation des moyens de transport. Ainsi, dès le 23 septembre, une première pétition intitulée « Semaine anglaise » demande 2 voitures supplémentaires le samedi à partir de 12h45 et le dimanche.

Mais tout cela s'avère encore insuffisant et suite à de nouvelles démarches et « *sur assurance que la garantie de recette s'étendra à la totalité des kilomètres-voiture qui en résulteront* », à partir de la mi-octobre 1936, le service est encore renforcé, en particulier pour les « horaires ouvriers » du matin et du soir, dans chaque sens, mais aussi en cours de journée et les samedis et dimanches. En semaine, on a 18 départs des Richardets vers le Château de Vincennes (dont 7 en « services ouvriers » le matin) et 14 départs du Château de Vincennes vers les Richardets (dont 4 en « services ouvriers » le matin). Pour le samedi et le dimanche, ce ne sont pas moins de 11 rotations qui fonctionnent.

En février 1937, la société Ruville « Kiosques et abris », 33 Champs-Élysées à Paris, propose à la municipalité d'installer un « abri-voyageurs » au terminus des Richardets. Cette installation serait réalisée gratuitement par la Sté Ruville, en échange d'une concession publicitaire rémunératrice. Le Conseil municipal du 3 avril décide d'accepter cette proposition ainsi que l'ingénieur de la préfecture qui donne un avis positif en juin. La société Ruville accuse réception favorable en juillet 1937 et annonce qu'elle va prospecter les alentours pour se faire une idée du rendement publicitaire à attendre. Puis l'affaire traîne jusqu'en novembre 1938, période à laquelle les contrats de Ruville sont repris par la Compagnie Nationale de Publicité S.A. 27 rue Marbeuf à Paris. On ne sait pas pourquoi ces propositions, acceptées par la municipalité et apparemment aussi par la préfecture, sont restées sans suite. C'est, finalement, uniquement l'installation du dispositif de files d'attentes entre « barrières mobiles », de la STCRP qui sera réalisée au terminus des Richardets.



Exemples de réalisation de la Sté Ruville (AM Noisy-le-Grand)



Implantation des barrières mobiles au terminus des Richardets en 1937 (AM Noisy-le-Grand)

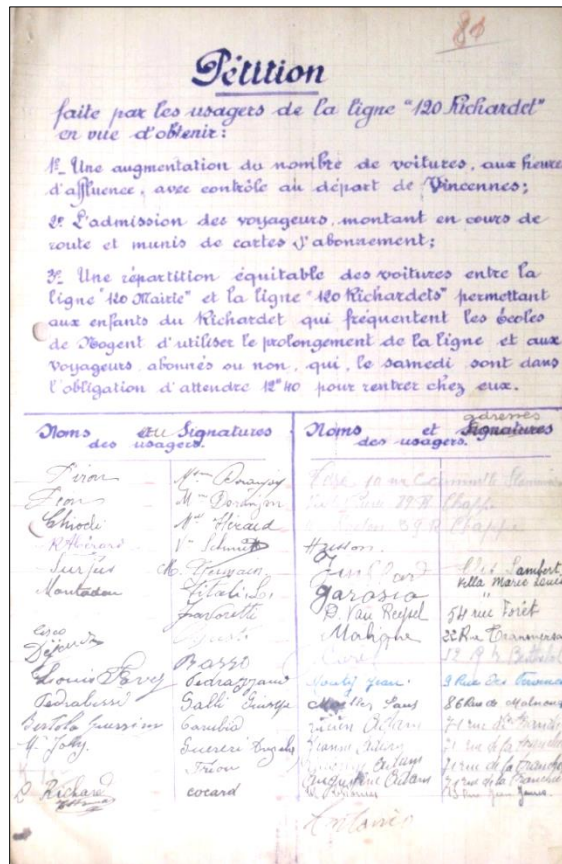


Le carrefour des Richardets avec l'installation du terminus du bus 120 (coll. MJ)

En mai 1937, le Conseil municipal décide que les bains-douches municipaux acceptent les bons délivrés par la STCRP. Le maire expose que la société « *délivre à son personnel des bons donnant droit chacun à une douche. Le tarif correspond au tarif de l'établissement municipal, sauf en ce qui concerne la serviette [...]* ». La Commission des Finances, dans le but d'être agréable aux nombreux employés de la Société TCRP habitant Noisy-le-Grand, propose d'accepter ces bons et de rembourser le prix de la serviette soit 0 F 50 au gérant [...]. »

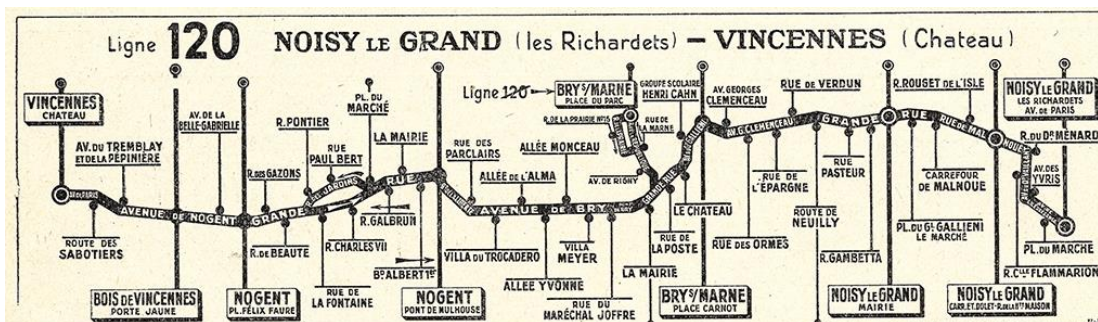
On verra ensuite, jusqu'au début de la guerre, une succession de demandes, démarches, pétitions, visant à renforcer le nombre de dessertes, et tout spécialement les « services ouvriers » du matin et du soir. En février 1937, le bruit court même que, devant le manque de voitures, « *certain voyageurs abandonneraient l'autobus pour retourner au chemin de fer. On demande à la Société TCRP de fournir le compte d'exploitation et si la ligne n'est pas déficitaire on envisage d'obliger la Société à mettre des voitures supplémentaires.* » En particulier, les transports de fin de semaine deviennent problématiques à cause de la combinaison de plusieurs facteurs : l'adoption de la semaine anglaise (on

ne travaille que jusqu’au samedi midi), le succès des Bords de Marne et de ses guinguettes et les séjours en week-end des Parisiens qui se rendent sur leurs terrains des nouveaux lotissements. C’est ainsi qu’à partir de mai 1937, le service des dimanches est porté à 16 départs dans chaque sens.



Pétition datée du 4 mars 1937, transmise par le maire, Louis Vaillant, à la STCRP (AM Noisy-le-Grand)

En juillet 1937, on assiste à un appel à manifestation des « usagers du 120 des Richardets », très mécontents, qui menacent d’aller défiler devant les domiciles des cadres de la STCRP puis de « s’en prendre » ensuite aux salariés et au matériel sur la voie publique. La gendarmerie et la police ayant été prévenues et un service d’ordre ayant été mis en place, la journée du dimanche 4 a été très calme mais une nouvelle manifestation est annoncée pour la semaine suivante. Cela conduit quand même la STCRP à renforcer sa présence par 3 départs supplémentaires dans chaque sens en services ouvriers, c’est-à-dire aux heures de pointe du matin et du soir, toujours à la même condition : « en application de la convention du 4 sept. 1936, la garantie [de recette] de la commune s’étendra à la totalité des kilomètres-voitures résultant de ce renforcement ». Ce qui se concrétise en août par la signature d’un avenant.



Graphique STCRP 120, de décembre 1936. À noter : la mention 120 barré (120) avec terminus à Bry s/ Marne – Place du Parc, créée en juin 1936 (busparisiens.fr)

En 1937, il existe au départ de Vincennes-Château, des dispositifs de « barrières mobiles » différenciées pour « Noisy-Mairie » et « Noisy-Richardet ». Ces files d'attente permettent à un nombre restreint de passagers d'embarquer en priorité mais elles sont souvent squattées par des voyageurs qui descendent avant. On reproche alors à la STCRP de fermer les yeux sur ces « *resquillages* » allant même jusqu'à causer des incidents à bord des voitures. On l'accuse aussi de vendre des cartes hebdomadaires sans garantie de transport par manque de places disponibles.

Il ne faut pas oublier que cette période a vu l'arrivée au pouvoir du Front populaire et l'instauration de la semaine de 40 heures, en juin 1936, ainsi que deux augmentations de tarif consécutives des transports parisiens, en août 1937 et janvier 1938. Cette ambiance générale a pour effet d'exacerber les sensibilités et d'encourager les réclamations des usagers.



Le bus 120 n° 2806 en stationnement au terminus du Château de Vincennes (coll. MJ)

4-3- Les interrogations de la STCRP sur la rentabilité du prolongement

Pendant toute la période qui court du démarrage du prolongement jusqu'au début de la guerre, la STCRP n'aura de cesse de mettre en évidence des déficits successifs (réels ou supposés) de l'exploitation du prolongement ainsi d'ailleurs que de toute la ligne du 120.

Début octobre 1936, une note interne de la STCRP analyse des résultats de la première semaine d'exploitation du 21 au 30 septembre

Dépenses : (formule de la convention)

$$(1.125 / 3) + (3,6474 \times 762 \times 1,44 = 4.377,20 \text{ F}$$

1.125 / 3 = charges financières du 21 au 30 sept. 1936

3,6474 = prix de revient au KV [Kilomètre-Voiture] de la ligne 120 pour le premier trimestre 1936 (dernier trimestre connu)

762 = km effectués

Recettes :

$$\text{Tickets} : 5.822 \text{ fr} + \text{cartes hebdomadaires} : 3.430 = 9.252 \text{ F}$$

Étonnement général au sein de la STCRP : les recettes représenteraient donc plus du double des dépenses !? Tout cela pour 3 088 voyageurs transportés, 19 322 tickets oblitérés et 352 cartes hebdomadaires vendues (seulement 13 pour parcours inférieurs à 5 sections alors que la partie prolongée représente 2 sections). Le Directeur de la Comptabilité de la STCRP expose le résultat de ses observations : « *Il apparaît donc clairement que les usagers, dans leur très grande majorité, ne se bornent pas à une utilisation locale du nouveau tronçon, mais empruntent au contraire la ligne sur la presque totalité de son parcours. Cette constatation nous permet d'inférer, d'une part, que le coefficient de majoration (1,44) prévu à la convention, ne tient peut-être pas suffisamment compte de ces longs parcours et d'autre part, et surtout, que nous imputons de ce fait au nouveau tronçon, des recettes dont la majeure partie se réfère à l'utilisation de l'ancien parcours de la ligne. La recette au KV ressort, en effet, à 12,14 frs sur le nouveau tronçon, alors qu'elle n'est que de 3,159 frs sur la ligne entière, en diminution de plus de 0,30 frs sur la moyenne des mois précédents.* » En conclusion, le rédacteur de la note, rappelant l'obligation, par la convention, de communiquer chaque mois, au maire de Noisy, les résultats d'exploitation du nouveau tronçon, demande qu'on lui confirme s'il est bien opportun d'envoyer ces résultats « *si manifestement anormaux...* » La réponse a certainement été négative puisqu'on verra plus loin que la municipalité de Noisy n'a jamais reçu aucune demande de remboursement d'une différence entre dépenses et recettes.

En décembre 1936, un rapport interne de la STCRP examine les deux premiers mois d'exploitation (dépenses moins recettes) et fait part de déductions complémentaires. Quels qu'ils soient, « [...] **ces résultats ne correspondent certainement pas à la réalité.** Ce fait provient de ce que la plupart des voyageurs qui empruntent les voitures entre Les Richardets et Noisy-le-Grand étaient déjà d'anciens clients de la ligne 120 et ne nous ont apporté comme recettes nouvelles que celles correspondant au prolongement ». La conclusion du rapport est claire : les formules de calcul du rendement financier du prolongement sont défavorables à la société et il faut donc dénoncer la convention au plus tôt pour en faire une nouvelle avec une nouvelle formule.

Du coup, en janvier 1937, la STCRP fait procéder à des contrôles et comptages très précis sur le nouveau tronçon (par course, par parcours, par prix). Un rapport interne en donne les résultats : « [...] **Le trafic local sur le tronçon Noisy-le-Grand (Les Richardets) - Noisy-le-Grand (Mairie) est nul.** Dans l'ensemble, le trafic se fait exclusivement direction Paris le matin et direction banlieue le soir, le trafic en sens inverse étant, dans les deux cas, très sensiblement nul. [...] On peut dire en gros que tous les voyageurs intéressés par le prolongement de la ligne 120 vont à Vincennes (Château) en effectuant le parcours total. » Ces contrôles mettent également en évidence la catégorie de population qui utilise majoritairement le service : « *plus de 75 % de voyageurs à tarif ouvrier* ». Et de conclure : « *Dans ces conditions, il est hors de doute que l'opération réalisée est loin d'être rémunératrice.* »

En février 1938, une note interne de la STCRP réexamine la rentabilité du prolongement aux Richardets car, selon ce rapport, il fallait attendre un certain temps de fonctionnement normal après le démarrage ainsi qu'après l'instauration de la semaine de 40 heures et deux augmentations des tarifs. Il se confirme qu'aux yeux de la société, le bilan du service des Richardets est largement déficitaire. La conclusion est claire, il faut prendre contact avec le maire de Noisy en vue :

- « 1°- de résilier la convention du 4 septembre 1936 à la prochaine échéance trimestrielle
- 2°- d'examiner la possibilité de confier la desserte des Richardets à une Entreprise privée dont les conditions d'exploitation seraient moins onéreuses pour les Collectivités intéressées. »

En mars 1938 dans une lettre de la STCRP/DECE au maire de Noisy, la société prononce unilatéralement la résiliation de la convention :

« [...] *Nous avons l'honneur de vous faire connaître qu'étant donné le déficit très important de ce service, nous croyons devoir user de cette faculté de résiliation. Nous vous notifions donc, par la présente lettre, dans les conditions et délais requis, notre décision de supprimer, à compter du 21 mars 1939, le service d'omnibus exploité entre la Mairie de Noisy-le-Grand et les Richardets sous l'indice 120.* »

Toutefois, on peut se demander si ce courrier (mention manuscrite « lettre recommandée ») a bien été envoyé car on n'a retrouvé ni dans les archives municipales ni dans les délibérations du Conseil municipal, trace de cette résiliation ?

Dans une note interne de la STCRP de mai 1938, un rédacteur anonyme constate et explique : « *La garantie prévue à l'article 10 de la Convention n'a jamais joué car l'application des clauses de cette convention fait ressortir un bilan bénéficiel [sic].* »

Fin 1938, la STCRP demande l'avis du préfet de la Seine. Elle insiste sur le bilan négatif : déficit estimé à 245 000 fr environ (ramenés à 200 000 fr après application des nouveaux tarifs). Et met en évidence l'urgence pour le département de résilier dès que possible la convention qui régit l'exploitation du tronçon « Noisy-le-Grand - Les Richardets » et de porter cette résiliation à la connaissance du préfet de Seine-et-Oise pour « *pourvoir, s'il y a lieu au remplacement du service.* »

La préfecture de la Seine répond à la STCRP courant février 1939 par une remarque sur un ton assez ironique : « [...] *vous m'avez proposé de supprimer le prolongement aux Richardets de la ligne d'autobus n° 120 « Noisy-le-Grand - Château de Vincennes » et de résilier à cet effet la convention [...]. Or, votre Société n'a jamais réclamé à la commune de Noisy-le-Grand le remboursement du déficit propre à ce prolongement, remboursement prévu par l'art. 10 de la convention sus-visée.* » Elle invite donc la société à chiffrer exactement le déficit et à en demander le paiement à la commune de Noisy.

En avril 1939, la STCRP se fend d'une lettre « d'explication » quant au calcul et au recouvrement d'un éventuel déficit auprès de la commune de Noisy. Pour ce faire, elle reprend en détail tous les termes de la convention du 4 septembre 1936. Mais au moment d'aborder les explications, on sent de l'embarras dans la formulation pour expliquer un « *éventuel déficit* ». Les cadres supérieurs de la STCRP ne sont d'ailleurs pas d'accord entre eux et se refilent la patate chaude pour savoir qui va signer cette lettre (on peut s'en rendre compte à la lecture des notes manuscrites sur les papillons collés aux brouillons de la lettre) :

« [...] **le bilan d'exploitation** du tronçon de la ligne 120 compris entre la Mairie de Noisy et les Richardets est, jusqu'à présent, **apparu positif**, en sorte que nous nous sommes trouvés dans **l'impossibilité de saisir la commune de Noisy d'une demande de remboursement** concernant un déficit que les éléments de compte [...] ne suffisaient pas à faire apparaître. **Ce déficit semble actuellement certain, bien que nous n'ayons pas la possibilité de le dégager de celui qu'accuse dans son ensemble la ligne 120.** Nous ne possédons, en effet, aucun élément nous permettant d'établir avec certitude le bilan du prolongement aux Richardets [...] ».

Puis on s'égare dans des considérations liées à l'exploitation générale de la STCRP (congrés payés, semaine de 40 heures, deux augmentations successives des tarifs en 6 mois...).

Et on termine en s'entêtant en guise de conclusion : « *Ne disposant, par conséquent, d'aucun moyen comptable pour mettre en évidence un déficit qui ne fait cependant aucun doute, [...] nous avons été dans l'obligation de recourir à des estimations, [...] Nous en tenant aux constatations défavorables auxquelles nous avons abouti, nous estimons donc devoir vous **confirmer notre demande tendant à la résiliation** de la dite convention.* »

En mai 1939, le maire de Noisy, qui s'était déjà soucié de la question d'un éventuel déficit du prolongement alors qu'aucune demande de remboursement n'était intervenue de la part de la STCRP, demande conseil à M. Artigue ingénieur des TPE à la préfecture. Il lui expose la situation : dans la convention du 4 septembre 1936 étaient prévus, en cas de déficit un règlement provisoire mensuel égal à la différence entre dépenses et recettes et un règlement définitif en fin d'année. Or, « *Aucune demande n'ayant été faite par la Société STCRP depuis l'organisation de ce service, nous en déduisons qu'il n'y a pas de déficit et nous désirons pouvoir disposer des sommes réservées chaque année au budget communal.* » Il demande donc de faire cesser la garantie de la commune prévue à la convention. M. Artigue aboutit au même constat : **absence de demande de remboursement donc absence de déficit**, et donne son feu vert pour l'annulation de la réserve de garantie dans le budget communal.

Le 3 septembre 1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne et la mobilisation générale, en particulier des agents de la STCRP, entraîne la suspension de services sur de nombreuses lignes dont le prolongement du 120.

3^o En ce qui concerne *les réseaux routiers*, les répercussions de la mobilisation ont été bien plus considérables. Une très grande quantité des véhicules dont disposaient les Entreprises Citroën et Renault, et en général tous les transporteurs du Département ont été réquisitionnés par l'Autorité Militaire. Toutefois, grâce à la très grande bonne volonté mise par les divers transporteurs, auxquels l'Administration a facilité dans toute la mesure où elle l'a pu la continuation ou la reprise de leur exploitation, on peut dire que toutes les lignes importantes ont pu être maintenues. Il faut noter cependant les suppressions suivantes :

En ce qui concerne les transports *concedés*, la S.T.C.R.P. a supprimé les lignes suivantes :

A la date du 1^{er} septembre 1939 :

1. — Versailles-Louvre (limitée au Pont de Sèvres).
17. — Saint-Cloud-Opéra (limitée à la Porte d'Auteuil).
- 21 a. — Raincy-Opéra
- 21 c. — Pavillons-Opéra
- 21 d. — Noisy-le-Sec-Opéra
25. — Saint-Cloud-Auteuil (suppression totale).
- 44 b. — Saint-Cloud-Porte-Maillot (suppression totale).
- 49 b. — Garges-lès-Gonesse-Gare du Nord (suppression totale).
54. — Enghien-Trinité (limitée à la Porte de Clignancourt).
59. — Port-Marly-Marly-le-Roi (suppression totale).
60. — Rueil-Saint-Germain (suppression totale).
69. — Enghien-Montmorency (suppression totale).
- 94 barré. — Verrières-le-Buisson-Porte d'Orléans (suppression totale).
- 95 a. — Pavillons-sous-Bois-République (suppression totale).
116. — Rosny-sous-Bois-Neuilly-Plaisance (suppression totale).
120. — Noisy-le-Grand-Vincennes (supprimée entre Noisy-le-Grand et les Richardets).

Extrait des Rapports du préfet et de la Commission départementale de Seine-et-Oise - 1939 (p. 90 dernière ligne) (Gallica-BnF)

4-4- Prolongement à Gournay et Champs

Il semble que dans les échanges de l'époque, les appellations « **prolongement à Gournay ou route de Gournay ou route de Champs** » s'appliquent, dans l'esprit des Noiséens, au même projet : le prolongement d'une branche de la ligne 120 jusqu'à la pointe de Gournay (act. place du 8 mai 1945).



La pointe de Gournay (act. place du 8 mai 1945) sur laquelle le bus 120 ferait demi-tour.
C'est le carrefour de la route de Gournay (à droite) et de la route de Champs (à gauche) (coll. SHNGC)

Dès janvier 1926, on trouve trace d'un projet de prolongement à Gournay dans un rapport interne de la STCRP. Il est envisagé, après une demande du Conseil municipal de Noisy, de prolonger la ligne 120 jusqu'à Gournay pour permettre la correspondance avec la ligne 113. Le rapport n'est pas défavorable au projet mais constate que *« ce dernier constitue une diagonale du lotissement du « Domaine de Gournay » (M. Bernheim) et est déjà exploité par un service privé d'omnibus »*. Il précise, en outre, que *« ce prolongement intéresserait uniquement les départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, qu'il serait très coûteux et lourdement onéreux »*. La conclusion est logique : il faut *« inviter les collectivités intéressées à assurer intégralement les charges financières correspondantes : une fois ce concours obtenu, il n'y aurait pas d'inconvénient à développer la ligne 120 dans la direction indiquée. »*

Les démarches déjà entreprises par M. Bernheim, lotisseur très présent à Noisy et à Gournay, montrent bien que la desserte par omnibus automobile est un critère commercial de taille pour les programmes du nord-est de Noisy (Bellevue, 1925 ; La Croix-Rouge, 1925 ; Rouget de Lisle, 1925 ; Pervenches et Pâquerettes, 1927 ; Les Saussaies, 1932 ; La Haute Montagne, 1936).

En août 1934, lors d'une délibération sur le déclassement des tramways, le Conseil municipal *« décide de rappeler à la STCRP la demande de prolongement de la ligne 120 [...] jusqu'à la Route de Gournay [...] afin de donner un moyen de transport aux ouvriers et employés travaillant à Paris et habitant dans les nombreux lotissements de ces quartiers. »*

Courant août 1934 encore, une note interne chiffrée de la STCRP/DECE (Direction des Études et du Contrôle de l'Exploitation), annonce une nouvelle estimation des dépenses pour le prolongement vers la route de Gournay : *« environ 180.000 frs sans contre-partie appréciable de recette nouvelle »*.

Fin août 1934 enfin, une nouvelle note interne de la STCRP/DECE rappelle l'esprit dans lequel ce projet se développe au sein de la société (le même d'ailleurs que celui du prolongement aux

Richardets) : « *Il n'est pas douteux que le prolongement demandé ne doive se solder par une augmentation très lourde des charges que le département de la Seine supporte déjà actuellement du fait du fonctionnement de la ligne 120. [...] La création de services à destination [...] de la route de Gournay (prolongement de 950 mètres), [...] ne saurait être envisagée que si le département de Seine-et-Oise s'engage à supporter la totalité des dépenses nouvelles, déduction faite des recettes à provenir de l'exploitation.* »

Début octobre 1934, une lettre de la STCRP/DECE à Léon Lefèvre, maire de Noisy, livre une estimation des dépenses pour le prolongement à la route de Gournay, en même temps que pour le prolongement aux Richardets : dépense annuelle vers Gournay de l'ordre de 115 000 fr. Avec évidemment les mêmes réserves : « *Nous ne possédons pas les éléments statistiques suffisants pour déterminer de façon certaine les recettes à attendre des opérations envisagées, mais il ne semble pas, dans l'un et l'autre cas, qu'elles soient susceptibles de couvrir les dépenses supplémentaires engagées. Dans ces conditions, l'un et l'autre prolongements ne paraissent pouvoir être réalisés, sous réserve de l'accord du Conseil Général de la Seine, que si les collectivités intéressées s'engageaient à couvrir l'excédent des dépenses sur les recettes.* »

En février 1937, suite à une nouvelle demande des habitants des routes de Gournay et de Champs et du lotissement Bellevue, le Conseil municipal demande le « report du terminus » de la ligne d'autobus 120 à la route de Champs car « *Il apparaît que l'expression « déplacement de terminus » offre plus de chances d'obtenir satisfaction qu'en demandant un prolongement de ligne.* » Le maire fait donc une nouvelle démarche dans ce sens au siège de la STCRP, et la demande est aussi présentée au Conseil général.

En août 1937, le Conseil municipal de Noisy est informé d'une demande de la municipalité de Gournay au préfet de la Seine, en vue du « *prolongement de la ligne d'autobus 120 jusqu'à Gournay [centre].* » Le Conseil de Noisy fait la remarque que « *ce prolongement ne donnerait pas satisfaction aux habitants de Noisy qui risqueraient de voir passer des voitures complètes. Et décide donc à l'unanimité de maintenir sa demande de déplacement du terminus de la ligne 120 pour être reporté route de Champs, ce qui n'empêcherait pas la commune de Gournay de poursuivre sa demande.* »

En novembre 1937, concernant la demande de déplacement du terminus de l'autobus 120, le Conseil municipal de Noisy est informé que « *Monsieur le Maire [...] a sollicité le concours de M. Cossonneau, Député et Conseiller Général pour faire appuyer notre demande par le Conseil Général et que l'affaire est actuellement soumise au Comité de coordination des transports.* »

En juin 1938, le projet est toujours d'actualité, mais une difficulté est venue compliquer son autorisation. Le maire a appris que « *cette demande avait été liée à celle présentée par la Commune de Gournay-sur-Marne qui avait pour but d'obtenir le report du terminus dans cette commune. Or, cette dernière demande a soulevé des objections de la part de la Cie des Chemins de Fer de l'Est au moment de l'examen par le comité de coordination des transports en raison de ce que l'autobus enlèverait des voyageurs à la gare de Chelles.* » Le maire déclare que le projet avait été déformé et demande au Conseil de maintenir sa demande de terminus à la pointe de Gournay. Le Conseil demande donc « *que cette question soit examinée séparément des autres projets à l'étude, afin de pouvoir réaliser cette amélioration indispensable dans le plus bref délai.* »

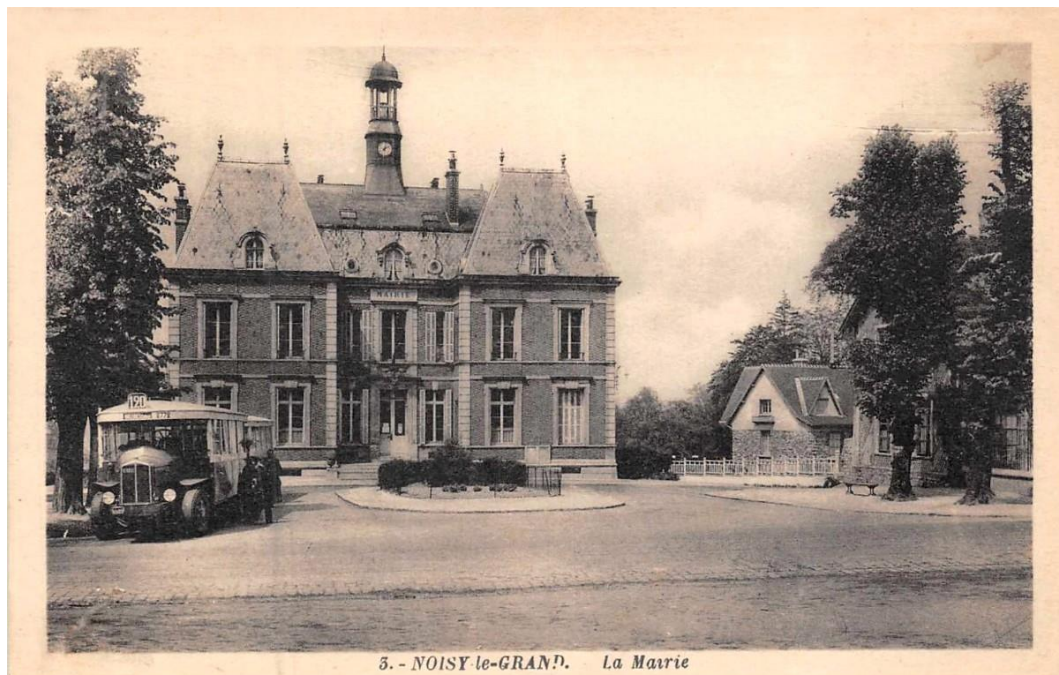
En novembre 1938, une pétition comportant 150 signatures est remise au Conseil municipal. Le maire rappelle à cette occasion que le prolongement demandé conduirait, de l'avis de la STCRP, à « *une augmentation importante des dépenses d'exploitation de la ligne 120. Il ne paraît pas possible, en contrepartie d'espérer réaliser, sur ce tronçon, une recette nouvelle équivalente, les voyageurs susceptibles d'utiliser ce prolongement étant certainement déjà des usagers de la ligne effectuant à pied*

le trajet séparant leur domicile du carrefour Malnoue ou de la Mairie de Noisy-le-Grand, début de section. La réalisation de cette suggestion ne pourrait donc qu'aggraver le déficit de la ligne 120 qui s'est élevé déjà à 600.000 francs au cours du 1^{er} trimestre 1938. Il ne semble donc pas que le Conseil Général de la Seine puisse retenir cette proposition qui devrait d'ailleurs être soumise au préalable à l'examen du Comité Technique Départemental de Seine-et-Oise. » Un conseiller « est d'avis qu'il faut envoyer une résolution au Conseil Général de Seine-et-Oise, et à la Commission des Transports à l'Hôtel-de-Ville. Au sujet du déficit, on peut faire ressortir que le prolongement jusqu'au Richardet n'est pas déficitaire puisque la garantie communale n'a jamais été réclamée et qu'il pourrait en être de même pour le prolongement à la Route de Gournay. »

Le 3 septembre 1939, la déclaration de guerre de la France à l'Allemagne vient interrompre ce projet et ce n'est qu'après la fin des hostilités, en 1946, qu'on en verra l'issue qui se traduira par un terminus à Gournay puis à Champs-sur-Marne.

5- La Seconde Guerre mondiale

Le réseau des autobus de banlieue en service pendant le conflit est en permanence sollicité par des usagers qui n'ont plus que les autobus ou le train pour se déplacer en région parisienne. Compte tenu du manque de pièces détachées et de lubrifiants, les opérations d'entretien sont souvent réduites voire même ignorées. Dans ces conditions, la STCRP, puis la CMP, qui va lui succéder, accomplissent des prodiges d'ingéniosité pour maintenir un service minimal. De plus, la seconde se voit dans l'obligation de répondre aux réquisitions de l'armée d'occupation, voire de la Préfecture de Police de la Seine, lors de rafles massives (il en sera ainsi lors de l'horrible épisode du Vel'd'Hiv des 16 et 17 juillet 1942).



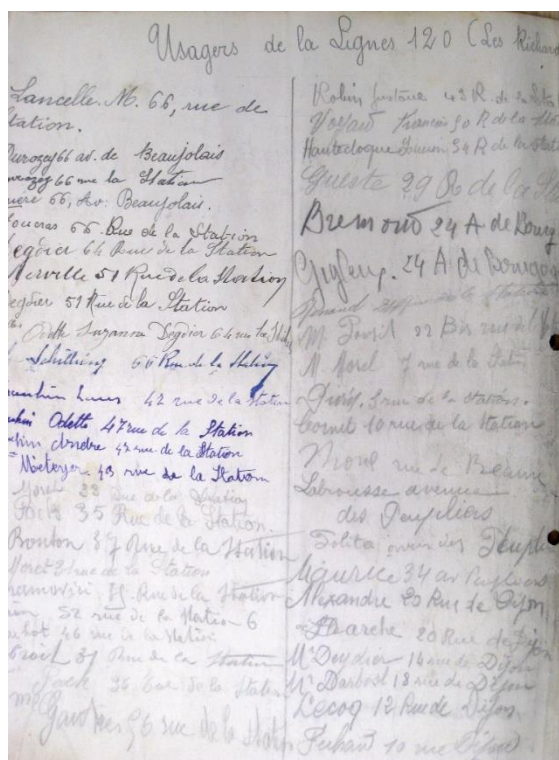
Un autobus TN6 C2 n° 2772 au terminus de Noisy devant la mairie (busparisiens.fr)

Le 3 septembre 1939, la déclaration de guerre à l'Allemagne voit la mobilisation générale (en particulier de nombreux chauffeurs d'autobus) et la suspension du service sur le prolongement aux Richardets. Ce qui motive, en septembre, le maire de Noisy, Adrien Lapersonne, à écrire à la STCRP pour demander le rétablissement de la ligne 120 prolongée, « *le trafic ayant été interrompu depuis la mobilisation* ». La société répond négativement et de manière très évasive en octobre : « [...] *le réaménagement du Réseau de Transport de la Région Parisienne s'effectue suivant un programme établi*

par l'Administration Préfectorale de la Seine en fonction des disponibilités actuelles en matériel et en personnel. Il ne nous est, en conséquence, pas possible de procéder, de notre propre initiative, au rétablissement que vous souhaitez. » On peut, en outre, lire sur cette lettre une mention manuscrite : « M. Rousseau examine la possibilité de résilier la convention relative à ce prolongement. Nous répondrons après cet examen. » Ce qui, en clair montre que la STCRP n'a toujours pas renoncé à son projet de résiliation commencé avant-guerre.

Le 4 septembre 1939, le dépôt de la ligne déménage à Lagny car celui de La Maltournée a fermé. Le parc est diminué d'un quart et le terminus de Noisy est ramené à la Mairie au lieu des Richardets.

En novembre 1939, une pétition est envoyée à la STCRP. Ce document, regroupant environ 450 signatures, demande le rétablissement du prolongement jusqu'au terminus des Richardets, le trafic étant toujours suspendu depuis le début septembre.



Pétition des usagers de la ligne 120 (Les Richardets) envoyée le 28 novembre 1939 à la STCRP (archives RATP)

En janvier 1940, la STCRP répond à cette dernière demande du Maire en rappelant ce qu'elle avait déjà exposé précédemment : « [...] les aménagements qui ont été apportés au réseau d'omnibus lors de la mobilisation faisaient l'objet d'un programme établi par l'Administration d'après les disponibilités actuelles en matériel roulant et en personnel. » Puis elle précise ensuite que « par décret du 19 septembre 1939, un comité spécial a été institué pour la région parisienne en vue de l'établissement du plan de transport pour la période des hostilités. Les propositions de ce Comité, [...] stipulent que la ligne 120 « Noisy-le-Grand (Mairie) - Vincennes (Château) » sera maintenue provisoirement en exploitation. Il ne peut donc être question de rétablir sous sa forme primitive le service desservant les Richardets. Toutefois, le plan de transport applicable au service des autocars n'étant pas actuellement établi, nous pensons qu'il vous serait possible d'intervenir auprès de ce comité pour qu'un service libre de rabattement desservant l'agglomération des Richardets soit prévu au plan de transport. » Remarquons au passage que cette dernière phrase rejoint les velléités de la société de

résilier la convention du prolongement. En cette période de « drôle de guerre », l'inaction et l'attentisme sont les deux mots d'ordre des institutions françaises.

Le 16 mai 1940, suite à des réquisitions, l'exploitation est arrêtée jusqu'au 27 mai avec le rétablissement de la ligne jusqu'à la mairie de Noisy.

Le 10 juin 1940, nouvel arrêt du réseau, jusqu'au 6 octobre qui voit le rétablissement partiel jusqu'au Perreux (Pont de Bry) seulement. Le pont a, en effet, été partiellement endommagé. Cette destruction, à l'explosif, par l'armée française, avait pour but de retarder l'avancée de l'armée allemande.

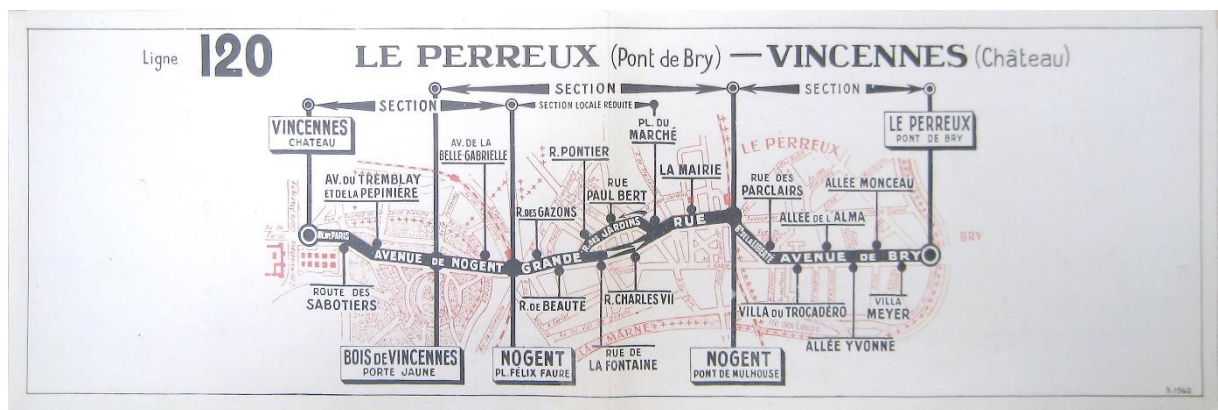
Douze nouvelles lignes d'autobus en banlieue

La S.T.C.R.P. nous prie d'annoncer l'ouverture à l'exploitation, le dimanche 6 octobre 1940, des lignes d'autobus suivantes :

- 23 « Issy-les-Moulineaux (Mairie)-Porte d'Auteuil » ;
- 63 « Petit Colombes - Porte de Champerret » ;
- 73 « Saint-Ouen (Mairie)-Porte de Neuilly » ;
- 81 « Maisons-Afort (Vert de Maisons)-Porte Dorée » ;

- 89 « Clamart (Place Hunnebelle)-Issy-les-Moulineaux (Place Voltaire) » ;
- 95 « Pavillons-sous-Bois-Les Lilas (Mairie) » ;
- 101 « Romainville (Place Carnot)-Place Gambetta » ;
- 110 « La Varenne (Eglise)-Vincennes (Château) » ;
- 113 « Ville-Evrard - Vincennes (Château) » ;
- 120 « Le Perreux (Pont de Bry)-Vincennes (Château) » ;
- 121 « Villemomble (Mairie)-Montreuil (Mairie) » ;
- EQ « L'Hay-les-Roses-Porte d'Italie » .

Rétablissement partiel jusqu'au Pont de Bry (rive Le Perreux) (L'Œuvre du 5 octobre 1940 - Gallica-BnF)



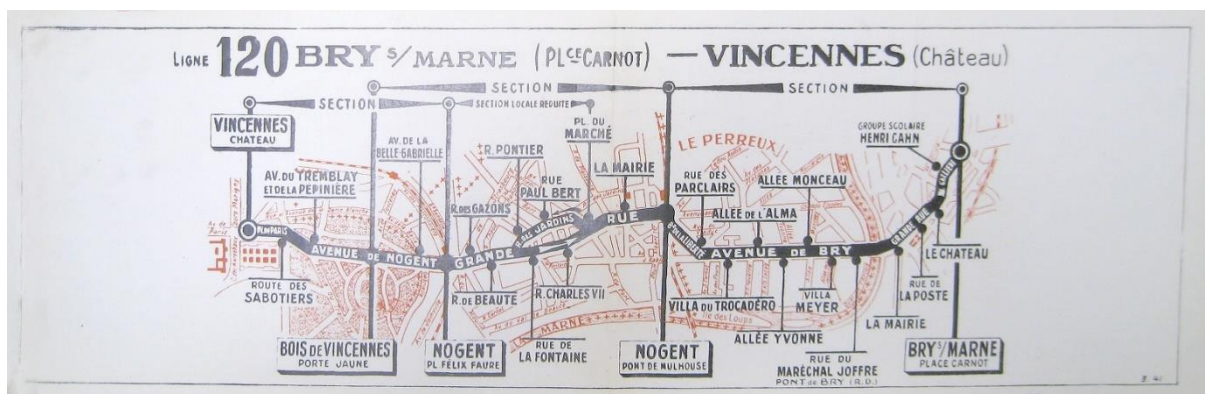
Graphique STCRP de septembre 1940 (archives RATP)

En octobre 1940, il est évident que ce rétablissement partiel ne peut satisfaire les Noiséens. Le Conseil municipal, en accord avec les Conseils de Bry et Noigent, demande le rétablissement jusqu'à la mairie de Noisy, pour l'instant, et introduit une demande de solution alternative de mise en service « d'une navette entre Bry et Noisy, et si possible jusqu'au Richardet. » Un des conseillers informe ses collègues que c'est au Conseil supérieur des transports, nouvellement créé, que cette demande doit être soumise.

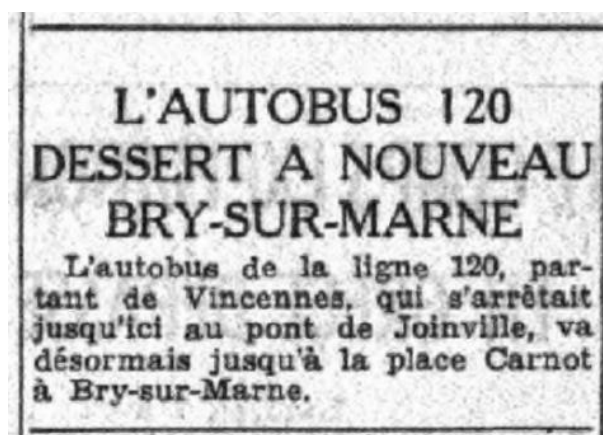
En décembre 1940, M. Champion, maire de Noigent-sur-Marne et conseiller Général de la Seine, transmet au Conseil municipal de Noisy deux informations qu'il tient de M. Vacelet, Directeur du Contrôle des Transports à la Préfecture de la Seine : « La Commune de Noisy-le-Grand, étant entièrement en Seine-et-Oise, la desserte de cette commune devrait être subordonnée à l'octroi par le Département de Seine-et-Oise de la quantité de carburant nécessaire pour transporter les habitants de cette localité. » De plus, il précise que : « le pont de Bry est actuellement en reconstruction et une

passerelle provisoire doit permettre dans un avenir prochain le passage des voitures de gros tonnage. Il est donc préférable d'attendre l'achèvement de cet ouvrage pour envoyer les autobus dans la direction de Bry. »

En décembre 1940, on voit la création d'un prolongement provisoire au Perreux, jusqu'à la rue du Bac par la rue du Maréchal Joffre, vers la passerelle de Bry. Cet itinéraire temporaire est mis en place en attendant la réparation du pont de Bry, partiellement endommagé en juin 1940 (comme d'autres des environs : pont de Neuilly, viaduc de la Grande Ceinture...) et sur lequel la circulation sera rétablie en avril 1941.



Graphique STCRP de mars 1941 (archives RATP)



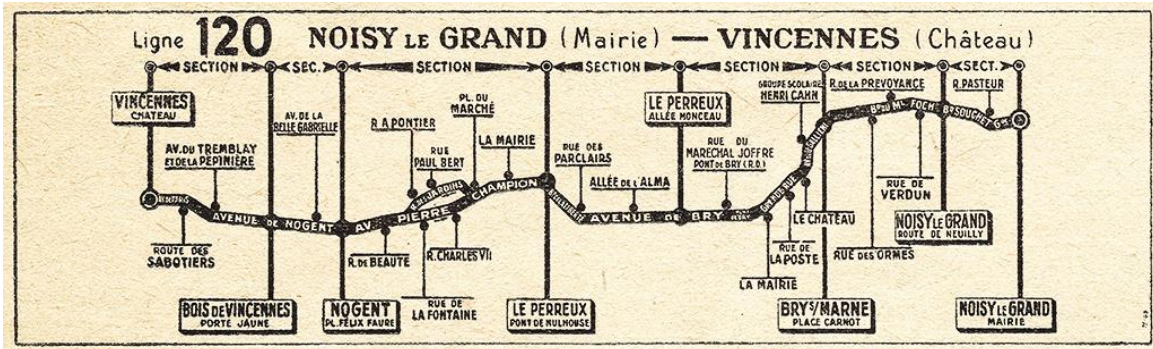
Le Petit Parisien du 8 avril 1941 (Gallica-BnF)

En avril 1941, le pont de Bry étant réparé (une passerelle provisoire permet le passage des autobus) la ligne est rétablie jusqu'à Bry-sur-Marne (place Carnot) par l'itinéraire habituel du pont de Bry.

Fin avril 1941, on assiste au rétablissement du terminus du 120 à Noisy-le-Grand (Mairie) vers Vincennes (Château) par le Boulevard Foch, sur l'ancien parcours du tramway, « avec 12 voyages par jour. » Pendant la période, de février à avril, la commune de Noisy avait organisé une ligne d'autocars privés pour relier Noisy au pont de Bry et remédier ainsi à l'absence d'autobus de la STCRP. Mais bien sûr, cette desserte était loin d'offrir les mêmes services que l'autobus et s'est soldée par un déficit important dont la sous-préfecture de Pontoise a accepté de prendre la moitié à sa charge.

En Juin 1941, à la suite d'une nouvelle démarche, « deux départs supplémentaires ont été obtenus [...] mais une dernière demande tendant à obtenir une voiture supplémentaire au départ de Paris le samedi après-midi n'a pu recevoir satisfaction. » Dans sa réponse, la STCRP informe le maire de Noisy « qu'après le renforcement du 9 juin, les services à destination ou en provenance de la commune absorbent la totalité du carburant mis à sa disposition par le Département de Seine-et-Oise. »

Le 26 juin 1941, le régime de Vichy promulgue une loi unifiant les transports parisiens, qui prendra effet à compter du 1^{er} janvier 1942. La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP) qui opérait le réseau de surface (les autobus) est intégrée provisoirement à la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP) qui exploitait le métro. Ces deux sociétés étaient des sociétés privées dont les deux réseaux sont rendus complémentaires et la tarification unique (module U).



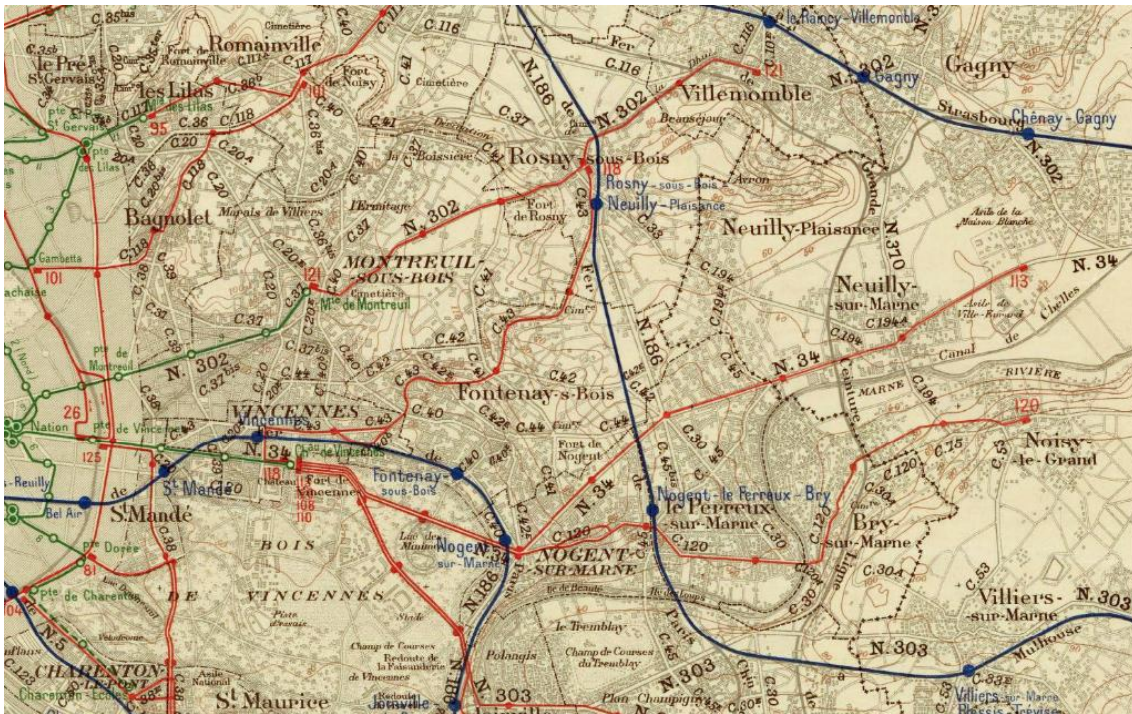
Deux graphiques semblables de la STCRP pour le 120, de 1942. On peut noter que depuis les années 1930, deux types de graphiques sont utilisés : sur fond uni jaune clair et sur fond de plan des villes traversées (busparisiens.fr et archives RATP)

Le 1^{er} janvier 1942, le gouvernement de Vichy remplace le « Comité » des Transports Parisiens (autorité organisatrice instituée le 12 novembre 1938) par le « Conseil » des Transports Parisiens d'où sont exclus les représentants du conseil municipal de Paris et du département de la Seine.



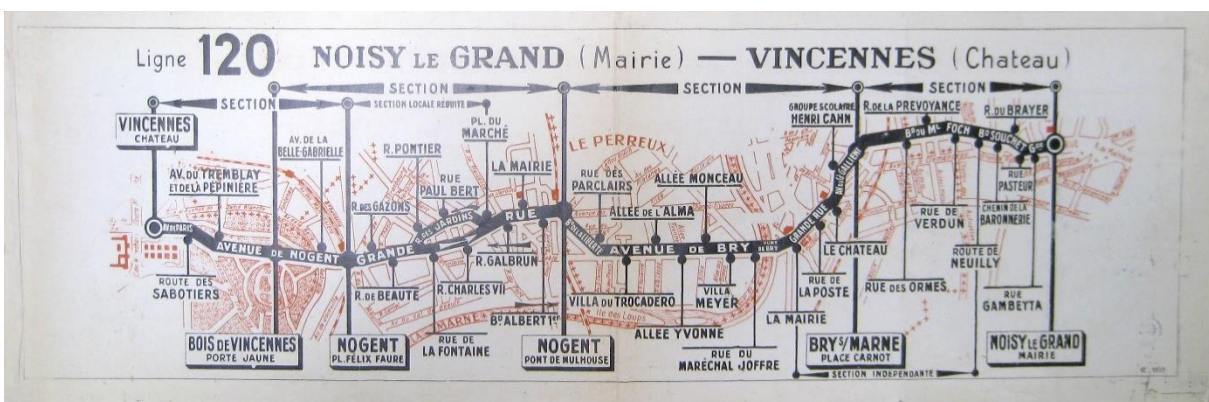
L'œuvre du 1^{er} octobre 1940 (Gallica-BnF)

Ce Conseil entérine l'exploitation du réseau d'autobus par la CMP, dès début août 1941 (avant même la publication légale de la fusion). C'est en cette période difficile, qu'est née l'unité du réseau parisien, dont les deux mesures phares sont le tarif unique et la complémentarité des réseaux souterrain et de surface.



Plan du secteur est en décembre 1941 (busparisiens.fr)

En 1942-43, le maire effectue des démarches auprès de la CMP pour renforcer et harmoniser les horaires des services avec la vie noiséenne (en particulier aux horaires de pointe du matin et du soir). Mais ces demandes se heurtent aux difficultés de cette période d'occupation décrites dans les réponses de la CMP : « En raison de la pénurie des lubrifiants et des pneumatiques qui interdit toute augmentation du nombre de kilomètres effectués sur le réseau, il n'est pas possible à la compagnie de faire davantage. » Dans les nombreuses récriminations sur la qualité du service, on entend aussi que « les lignes desservant les communes de la Seine disposent d'un nombre de voitures supérieur » à celles de la Seine-et-Oise, retour d'un vieux reproche que l'on faisait déjà à la STCRP avant la guerre.



Graphique 120 de décembre 1943 (archives RATP)

En juillet 1944, et parmi les nombreuses restrictions touchant les autobus, le service du 120 est arrêté à 20 heures, et supprimé les dimanches et jours de fêtes. Peut-on y voir un signe avant-coureur

que l'autorité allemande d'occupation a de plus en plus de difficultés à maintenir un semblant de vie normale ?

Nombreuses suppressions dans les lignes de surface

1° Les lignes ou parties de lignes suivantes seront supprimées :

- 23 Issy-les-Moulineaux (Mairie) — Porte d'Auteuil ;
- 40 Colombes (Petit-Gennevilliers) — Porte de Clichy ;
- 44 Suresnes (Cité Jardins) — Pont de Neuilly (Métropolitain) ;
- 56 Saint-Denis (Barrage) — Porte de la Chapelle ;
- 67 Saint-Ouen (Mairie) — Porte de Clignancourt ;
- 71 Versailles -- Pont de Sèvres (Métropolitain) ;
- 72 Saint-Cloud (Place Georges-Clemenceau) — Porte de Saint-Cloud ;
- 76 Colombes (Boulevard d'Achères) — Pont de Neuilly (Métropolitain) ;
- 83 Choisy-le-Roi — Porte de Choisy ;
- 94-94 bis Entre la Porte d'Orléans et

la Gare de Robinson ;
110 Saint-Maur (Place Gambetta) — Vincennes (Château) ;
128 Bagnaux (Place Dampierre) — Porte d'Orléans.

2° Le service sera arrêté à 21 heures sur les lignes : 21, 39, 42, 50, 51, 52, 58, 63, 68, 73, 75, 85 et E.Q.

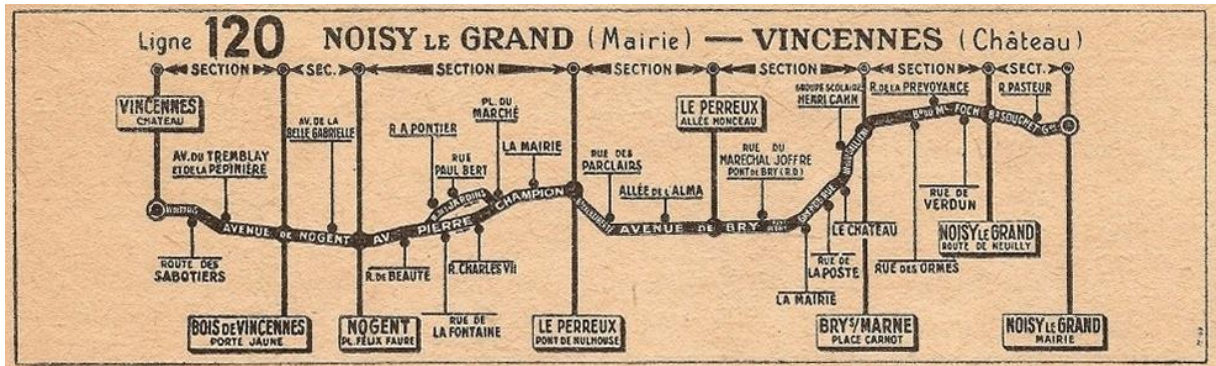
3° Le service sera arrêté à 20 heures sur les lignes : 54, 64, 81, 89, 95, 101, 104, 108, 113, 118, 120, 121, 125, 126, 94, 94 bis (pour la partie exploitée : ligne 94, « Butte-Rouge (Cité Jardins) — Gare de Robinson » ; ligne 94 bis, « Malabry (Avenue Maximilien-Robespierre) — Gare de Robinson »).

En outre, à dater du dimanche 9 juillet 1944 : Le service des autobus sera suspendu, les dimanches et jours de fêtes, entre 9 heures et 17 heures, sur les lignes : 39, 42, 54, 68, 73, 75, 81, 94-94 bis (navettes), 104, 108, 113 et 120.

L'œuvre du 4 juillet 1944 (Gallica-BnF)

À partir du 18 août 1944, la libération de Paris met fin à quatre années d'occupation allemande de la capitale. Mais elle a pour effet également d'interrompre le service du 120 qui ne sera rétabli vers la mi-septembre, qu'après des démarches insistantes accompagnées d'une pétition, de la municipalité auprès de la CMP.

Le 11 septembre 1944 voit le retour des autobus du 120 à Noisy avec le même parcours que précédemment : Vincennes (Château) - Noisy le Grand (Mairie) par Noisy-le Grand (Boulevard Foch). Le prolongement aux Richardets n'est même pas évoqué et il faudra encore attendre plus d'un an avant son retour.



Graphique CMP 120, de 1944 (busparisiens.fr)

Les moyens de transport des Parisiens

A l'usage de ses lecteurs, l'*Humanité* a établi une récapitulation des moyens de transport *actuellement* en service, à Paris et en banlieue :

AUTOBUS : 39, 42, 50, 51, 52, 58, 63, 75, 85, 89, 95, 101, 104, 108, 113, 118, 121, 125, 126, 19.

La ligne 120 (Château de Vincennes-Noisy-le-Grand) fonctionnera à partir du 11 septembre.

L'Humanité du 9 septembre 1944 (Gallica-BnF)

6- Le modèle d'autobus et le nombre de voitures

Depuis le 14 mai 1934, les nouveaux autobus sont des Renault de type TN6 C2 à plateforme arrière ouverte à tous les vents mais qui fait l'aubaine des amateurs d'air frais et des fumeurs. Ce modèle sera le seul utilisé pendant toute cette période. Ces bus proposent 50 places dont 33 assises (17 en 1^{re} classe et 16 en seconde) et 17 debout sur la plate-forme arrière. Ils sont alors du dernier cri puisque Renault a commencé à moderniser ses TN6 A2 en TN6 C2 dans son usine de Boulogne-Billancourt, à partir de 1934. Le parc de la ligne 120 est, à cette date, composé de 20 TN6 C2, pour 18 en service et est toujours basé au dépôt de Lagny.



Vue prise de la mairie à la fin des années 1930. À gauche l'abri du terminus avec des voyageurs en attente et, à droite, le bus 120 à plateforme arrière ouverte (coll. J-M Bracchi)

En janvier 1935, on procède à un panachage provisoire de 14 TN6 C2 et de 6 TN6 A. Les différences entre ces deux modèles sont esthétiques : roues à voile plein pour les TNC6 A et roues à jantes démontables, dites « d'artillerie », pour les TNC6 C2 et auvent en tôle surbaissé sur le TN6 C2, pour accueillir un pare-brise plus grand. Le parc est toujours basé au dépôt de Lagny.



TNC6 A (AMTUIR)



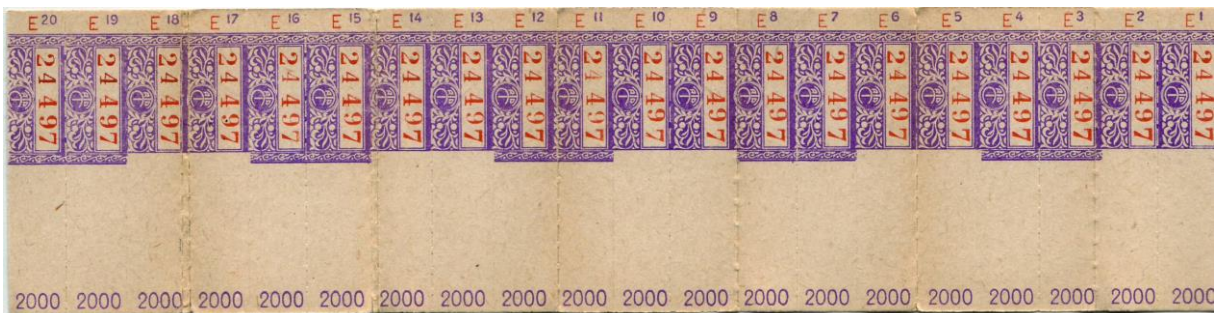
TNC6 C (www.les-renault-d-avant-guerre.com)

En avril 1935, le parc déménage au dépôt de la Maltournée (ancien dépôt de tramways transformé en dépôt d'autobus en 1934) où 21 TN6 C2 sont affectés. Puis on n'en trouve plus que 20 en décembre, pour toujours 18 voitures en service.

En septembre 1936, 6 voitures supplémentaires sont affectées pour pouvoir assurer les nouvelles dessertes du prolongement aux Richardets. Le total redescendra à 24 en octobre puis augmentera régulièrement : 25 en janvier 1937, 26 en juin (pour 23 en service) et 27 en octobre (pour 24 en service). Puis le parc se stabilisera jusqu'à la guerre.



Durant toute cette période, la perception par le receveur et l'oblitération des tickets sont toujours effectuées avec la célèbre « moulinette », composteur de la Sté CAMP (Construction d'Appareils Mécaniques de Précision) fixé sur un baudrier autour de sa taille. (coll. MJ)



Exemple de carnet de 20 « tickets à lamelles » que le receveur insérait dans sa « moulinette ». Le nombre de billets à composer était égal au nombre de sections du parcours effectué. (Wikipédia)

Le 4 septembre 1939, le dépôt de la ligne déménage à Lagny car celui de La Maltournée a fermé. Le parc, constitué de TN6 C2, est diminué d'un quart : ne restent que 13 voitures dont 10 affectées au tableau de marche (au lieu de 18 à la création en 1934) et le terminus de Noisy est ramené à la Mairie de Noisy au lieu des Richardets.

Le 1^{er} mai 1940, on note une légère amélioration du service, comme sur la plupart des autres lignes, avec 12 voitures en service mais la seule voiture de réserve est un TN6 A très semblable au TN6 C2 mais de conception plus ancienne.



Un TN6 à la porte de Vincennes, hors service normal puisque son terminus était au Château de Vincennes.
Elle suit un célèbre « bus à gaz ».

Le 6 octobre 1940 voit le rétablissement partiel de la ligne qui avait été interrompue depuis le 10 juin, mais seulement jusqu'au Le Perreux (Pont de Bry) et avec seulement 9 TN6 A dont 1 de réserve.

En janvier 1941, les usagers voient le retour des TN6 C2 mais transformés pour rouler au gaz de ville non comprimé contenu dans un vaste ballon souple logé dans une énorme carène fixée sur le toit (le gazogène n'a pas été utilisé sur le 120). Comme la plupart des lignes de banlieue, le service est amélioré avec 12 voitures en ligne et 1 en réserve. Mais ça ne dure qu'un mois car des TN6 A ont été transformés et 14 sont affectés au 120.



Le célèbre « bus à gaz » TN6 C2 n°2837 en stationnement dans l'allée du bois de Vincennes (busparisien.fr)

Fin avril 1941, le pont de Bry étant partiellement réparé, la ligne est rétablie depuis la mairie de Noisy jusqu'au château de Vincennes par le boulevard Foch, (l'ancien parcours du tramway) avec des TN6 A supplémentaires. En février 1942, il y a 19 voitures affectées pour 17 en ligne. À partir d'avril, il n'y a plus que 18 voitures affectées et, en service, cela fluctue entre 16 et 17. En 1943 et 1944, le panachage continue entre les TN6 C2 et les TN6 A, jusqu'en avril, où on voit une homogénéisation avec 18 TN6 C2 et plus de TN6 A.

En septembre 1944, après la Libération, les 18 TN6 C2 à gaz sont conservés lors du rétablissement de la ligne qui aura été interrompue presque un mois. Les 18 voitures seront de nouveau au carburant liquide au 1^{er} novembre 1944.

7- Quelques horaires et tarifs

Commune de NOISY-le-GRAND

AUTOBUS

Le Maire de Noisy-le-Grand, a l'honneur d'informer les habitants qu'à partir du LUNDI 21 SEPTEMBRE 1936, le Quartier des Richardets sera desservi par le prolongement de la Ligne d'Autobus 120.

Durée du trajet Les Richardets à Vincennes-Château : 35 Minutes

HEURES DE DEPART

SEMAINE		DIMANCHE	
Des Richardets pour Vincennes-Château.	De Vincennes-Château pour les Richardets	Des Richardets pour Vincennes-Château.	De Vincennes-Château pour les Richardets.
5 h 25 S.O.	5 h 50 S.O.	8 h 20	7 h 30
6 h 30 S.O.	6 h 18 S.O.	9 h 14	8 h 30
7 h 03 S.O.	7 h 09 S.O.	11 h 40	11 h 02
7 h 46 S.O.	7 h 43 S.O.	13 h 39	13 h 01
	à destination du	14 h 40	14 h 02
	8 h 21 Pont de	19 h 59	19 h 17
	Malhouse	20 h 25	19 h 47
	seulement	21 h 09	20 h 32
11 h 30	10 h 50	21 h 39	21 h 02
14 h 00	13 h 20	23 h 00	22 h 20
18 h 22	17 h 42		
19 h 04	18 h 26		
19 h 50	19 h 00		
20 h 27	19 h 45		

S.O. : (Service Ouvrier)

L'itinéraire sur le prolongement sera le suivant : Grande Rue - Rue de Malhouse - Avenue du Docteur Vaillant - Avenue des Yvris - Avenue de l'Île-de-France.
Termine à l'angle de l'Avenue de Paris et de l'Avenue de l'Île de France.

Le sectionnement de la ligne 120 ainsi prolongée sera le suivant :
1°) Mairie de Noisy-le-Grand - Carrefour Etienne-Dolet- Rue de la Haute-Maison.
2°) Rue Etienne-Dolet - Les Richardets.

Les tarifs applicables aux voyageurs à destination ou en provenance des points d'arrêt situés entre la Mairie de Noisy-le-Grand et Les Richardets seront les suivants :

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand : Horaire 120, Noisy-Richardets - Vincennes-Château, application 21 septembre 1936 (AM Noisy-le-Grand)

- 2 -

de Noisy-le-Grand "Les Richardets" à	Avec carnets de tickets		Sans carnet de tickets		Cartes hebdomadaires	
	1 ^{ère} Classe	2 ^{ème} Classe	1 ^{ère} Classe	2 ^{ème} Classe	de 6 J.	de 5 J.
	Nombre de tickets	Prix	Nombre de tickets	Prix	de 6 J.	de 5 J.
-Noisy-le-Grand (Rue Etienne-Dolet)	3	0,90	2	0,60	4,50	3,75
-Noisy-le-Grand (Mairie)	4	1,20	3	0,90	6,25	5,25
-Ery-S/Mne (Pl. Carnot)	5	1,50	4	1,20	9,00	7,50
-Nogent (Pt. Malhouse)	7	2,10	5	1,50	10,75	9,25
-Porte Jaune	8	2,40	6	1,80	12,50	10,75
-Vincennes (Château)	10	3,00	7	2,10	14,50	12,25

de Noisy-le-Grand (Rue Etienne-Dolet) à

	1 ^{ère} Classe	2 ^{ème} Classe	1 ^{ère} Classe	2 ^{ème} Classe	de 6 J.	de 5 J.
-Noisy-le-Grand (Mairie)	3	0,90	2	0,60	4,50	3,75
-Ery-S/Mne (Pl. Carnot)	4	1,20	3	0,90	6,25	5,25
-Nogent (Pt. Malhouse)	5	1,50	4	1,20	9,00	7,50
-Porte Jaune	7	2,10	5	1,50	10,75	9,25
-Vincennes (Château)	8	2,40	6	1,80	12,50	10,75

Les cartes d'abonnement seront délivrées au Bureau de la Société T.C.R.P. de Noisy-le-Grand et à Vincennes-Château.
Une vente de cartes ouvrières hebdomadaires se trouvera au terminus des Richardets tous les LUNDI matin de 5 h 25 à 7 h 46.
Sur le prolongement, les points d'arrêt sont les suivants :

- Mairie de Noisy-le-Grand
- Le Marché (Place du Général Gallieni)
- Carrefour de Malhouse
- Rue Rouget-de-L'Isle
- Rue de la Haute-Maison
- Avenue du Docteur Vaillant et Rue du Docteur Ménard
- Rue Camille Flammarion
- Avenue des Yvris
- Place du Marché

ARRÊT OBLIGATOIRE
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT OBLIGATOIRE
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT FACULTATIF
ARRÊT FACULTATIF

NOISY-le-GRAND, le 15 Septembre 1936.
Le Maire,
Louis VAILLANT.

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand : tarif 120 du 15 septembre 1936 (AM Noisy-le-Grand)

VILLE DE NOISY-le-GRAND

AUTOBUS

LIGNE 120 - NOISY-le-GRAND (Les Richardets) à VINCENNES-CHATEAU

HEURES DE DEPART

à partir du LUNDI 19 OCTOBRE 1936.

SEMAINE		DIMANCHE	
Des Richardets pour Vincennes-Château.	De Vincennes-Château pour les Richardets	Des Richardets pour Vincennes-Château.	De Vincennes-Château pour les Richardets
5 h 25 S.O.	6 h 15 S.O.	8 h 20	7 h 30
6 h 00 S.O.	6 h 40 S.O.	9 h 14	8 h 30
6 h 20 S.O.	7 h 09 S.O.	11 h 40	11 h 02
6 h 40 S.O.	7 h 43 S.O.	13 h 39	13 h 01
7 h 00 S.O.	7 h 43 S.O. lundi à	14 h 40	14 h 02
7 h 20 S.O.	10 h 50 Vendredi	19 h 59	19 h 17
7 h 46 S.O.	seulement	20 h 25	19 h 47
	à destination du	21 h 09	20 h 32
	8 h 21 Pont de	21 h 39	21 h 02
	Malhouse	23 h 00	22 h 20
	seulement		
11 h 30 Vendredi	13 h 20		
	seulement		
13 h 20 Samedi	17 h 15		
13 h 40 Samedi	17 h 45		
	seulement		
14 h 00	18 h 05		
18 h 00	18 h 45		
18 h 23	19 h 05		
18 h 45	19 h 45		
19 h 05			
19 h 25			
19 h 50			
20 h 05			
20 h 25			

S.O. : (Service Ouvrier)

de Malhouse, Avenue Vaillant

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand : Horaire 120, Noisy-Les Richardets - Vincennes-Château, application 19 octobre 1936 (AM Noisy-le-Grand)

VILLE DE NOISY-le-GRAND

AUTOBUS

AVIS

Le service du DIMANCHE sera renforcé à partir du DIMANCHE 16 MAI 1937 sur le prolongement de la ligne d'autobus 120.

Les DIMANCHES et FÊTES, les départs auront lieu aux heures ci-après :

de VINCENNES-CHATEAU	des RICHARDETS
7 h 30	8 h 10
8 h 00	8 h 40
8 h 45	9 h 25
9 h 15	9 h 55
11 h 00	11 h 40
11 h 30	12 h 20
13 h 01	13 h 40
14 h 03	14 h 40
17 h 56	18 h 35
18 h 34	19 h 07
19 h 17	19 h 55
19 h 45	20 h 22
20 h 31	21 h 06
20 h 57	21 h 36
21 h 42	22 h 20
22 h 12	22 h 55

EN SEMAINE :

Le dernier départ de VINCENNES-CHATEAU sera effectué à 19 h 55 au lieu de 19 h 45
et à 20 h 30 des RICHARDETS au lieu de 20 h 25

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand : Horaire 120, Noisy-Richardets - Vincennes-Château, renforcé dimanches et fêtes, application 16 mai 1937 (AM Noisy-le-Grand)

Ligne 120 Service des Richardets (Lundi 2 Août 1937)
Semaine (Lundi à Vendredi)

Departs de Noisy le Grand (Richardets) | Departs de Vincennes - Château

5.25	6.59	1H, =	19.27	6.05	10.50	18.33	20.6
5.41	7.15	18, =	42	6.21	13.20	45	
5.56	8.30	24	58	6.36	17.20	19.04	
6.12	8.46	40	20.13	6.51	45	20	
6.27	8.21	55	29	7.06	18.02	35	
6.43	11.30	10.11	44	7.21	18	51	

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand : Horaire 120, Noisy-Richardets - Vincennes-Château, application 2 août 1937 (AM Noisy-le-Grand)

VILLE de NOISY -le- GRAND

AUTOBUS

LIGNE 120 - NOISY-le-GRAND (Les Richardets) à VINCENNES-CHATEAU

HEURES DE DÉPART

à partir du LUNDI 2 AOÛT 1937

SEMAINE		DIMANCHE	
Des Richardets pour Vincennes-Château.	De Vincennes-Château pour Les Richardets	Des Richardets pour Vincennes-Château	De Vincennes-Château pour Les Richardets
5 h 25 S.O.	6 h 05 S.O.	8 h 10	7 h 30
5 h 41 S.O.	6 h 21 S.O.	8 h 40	8 h 00
5 h 56 S.O.	6 h 36 S.O.	9 h 25	8 h 45
6 h 12 S.O.	6 h 51 S.O.	9 h 55	9 h 15
6 h 27 S.O.	7 h 06 S.O.	11 h 40	11 h 00
6 h 43 S.O.	7 h 43 S.O.	12 h 20	11 h 30
6 h 59 S.O.		13 h 40	13 h 01
7 h 15 S.O.		14 h 40	14 h 03
7 h 30 S.O.	10 h 50 {Lundi à Vendredi seulement}	16 h 35	17 h 56
7 h 46 S.O.		19 h 07	18 h 34
8 h 21		19 h 55	19 h 13
11 h 30 {Lundi à Vendredi seulement}	12 h 40 {Le Samedi 13 h 00} seulement	20 h 52	19 h 45
13 h 20 {Le Samedi 13 h 40} seulement		21 h 06	20 h 31
		21 h 36	20 h 57
		22 h 20	21 h 42
		22 h 55	22 h 12
14 h 00	13 h 20		
16 h 00	17 h 20		
16 h 24	17 h 45		
16 h 40	18 h 02		
16 h 55	18 h 18		
19 h 11	18 h 35		
19 h 27	18 h 45		
19 h 42	19 h 04		
19 h 58	19 h 20		
20 h 13	19 h 35		
20 h 29	19 h 51		
20 h 44	20 h 06		

S.O. : (Service Ouvrier)

Avis public de la ville de Noisy-le-Grand, Noisy-Les Richardets - Vincennes-Château, application 2 août 1937 (AM Noisy-le-Grand)

Nous verrons dans un prochain article, la suite de l'histoire de cette ligne à Noisy, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à la Ville nouvelle et aux années 2000.

Michel Jouhanneau

Bulletin n° 1
Septembre 2012

M.-R. Déranger : *Du "camp de Noisy-le-Grand" à l'ensemble d'ATD-Quart Monde.*
C. Durand-Coquard : *Avant la guerre de 1939 à Noisy-le-Grand.*
B. Jouët : *À la découverte d'un budget communal de l'entre-deux-guerres 1^{re} partie.*
C. Coquard : *En 1785, un mariage entre la finance, la magistrature et la diplomatie.*

Bulletin n° 2
Mars 2013
Bulletin spécial
école

C. Jouët : *De la salle d'asile à l'école maternelle.*
C. Durand-Coquard : *L'école à Noisy-le-Grand avant 1880 : repères.*
C. Coquard : *Le groupe scolaire "du Centre" : 38 années de projets (1870-1908).*
M. Cornec et B. Jouët : *Création de l'école du Richardet (1925-1937).*
H. Teissèdre : *Le groupe scolaire de La Varenne (1929-1970) : une longue aventure ...*

Bulletin n° 3
Septembre 2013

F. Baffet : *Les limites territoriales de Noisy entre 1789 et 1958 : quelques histoires courtes.*
J. Brouant : *Enseignement mutuel à Noisy-le-Grand.*
C. Coquard : *Une affaire au Bois Saint-Martin... en 1822.*
B. Jouët : *À la découverte d'un budget communal de l'entre-deux-guerres 2^e partie.*

Bulletin n° 4
Mars 2014

F. Baffet : *Un domaine noiséen au 18^e siècle : « l'ancêtre » de l'Ensemble Scolaire Cabrini.*
M. Jouhanneau : *La rue de la République ne s'est pas toujours appelée ainsi...*
C. Coquard : *Le centenaire d'une catastrophe aérienne à Noisy-le-Grand : 17 avril 1913.*
C. Durand-Coquard et C. Coquard : *Dictionnaire historique des voies de Noisy-le-Grand.*

Bulletin n° 5
Septembre 2014
Bulletin spécial
1^{re} guerre mondiale

C. Durand-Coquard : *Vie quotidienne à Noisy pendant la 1^{re} guerre.*
G. Coquillard : *Quand mon grand-père, artisan à Noisy, participe à la guerre et en revient.*
A. Bourguignat : *Georges DUBOIS, un Noiséen mort pour la France.*
C. Coquard : *Deux innovations rurales sur le territoire de la commune.*
C. Bourguignat : *Le monument aux morts de Noisy.*
M.-R. Déranger : *Rues et voies portant un nom lié à la 1^{re} guerre.*

Bulletin n° 6
Mai 2015

M. Jouhanneau : *Le tramway à Noisy-le-Grand : l'installation 1890-1904.*
C. Bourguignat : *Métiers anciens, métiers disparus des Noiséens.*
C. Durand-Coquard : *Qui sont les habitants de la Grande Rue en 1936 ?*
A. Bourguignat : *Noisy-le-Grand, du village agricole à la cité moderne 1890-1960.*
C. Bourguignat : *L'agriculture et la guerre de 1914-1918 à Noisy-le-Grand.*
C. Coquard : *Des artisans de Noisy au début du XX^e siècle : la dynastie Pascal.*

Bulletin n° 7
Septembre 2015

F. Baffet : *Un domaine noiséen au XIX^e siècle : la « grande maison ».*
C. Coquard : *L.-A. Leroy de Saint Arnaud, conseiller municipal de Noisy (1860-1872).*
C. Durand-Coquard : *Noisy-le-Grand il y a 50 ans : souvenirs d'une Noiséenne.*
H. Teissèdre : *L'église de Noisy-le-Grand de 1920 à 1960.*
A. Baffet et A. Dittgen : *Petite histoire des églises « filles » de Saint-Sulpice.*

Bulletin n° 8
Mars 2016

A. Dittgen : *Noisy en 1936 : une première ville nouvelle.*
C. Durand-Coquard : *Une enquête de la Kommandantur de Versailles à Noisy en 1940.*
A. Bourguignat : *Jean Vaquier, un médecin dans son siècle (1888 - 1951).*

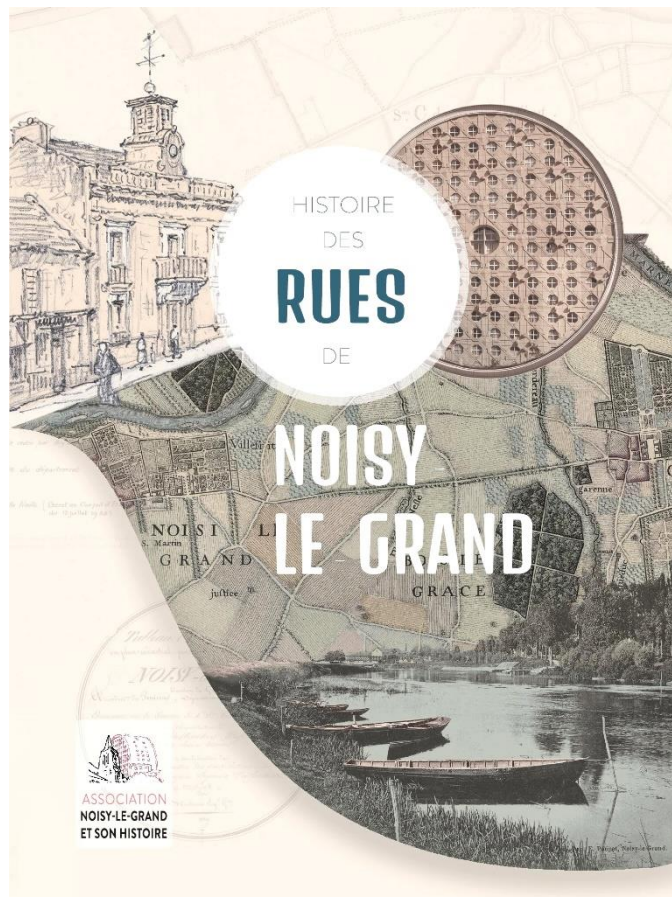
Bulletin n° 9
Septembre 2016

C. Durand-Coquard : *Les pompiers à Noisy-le-Grand (1839-1967).*
C. Coquard : *Démocratie communale et conflits politiques à Noisy (1884-1904).*
M. Jouhanneau : *Le tramway à Noisy-le-Grand : les chemins de fer nogentais (1901-1920).*

Bulletin n° 10 Mars 2017	O. Coquard : <i>Hommage à Claude Coquard (1932-2016) ...</i> A. Bourguignat : <i>La prise en charge de la tuberculose à Noisy à l'aube du XX^e siècle.</i> A. Dittgen : <i>La Grenouillère : une grande ferme noiséenne disparue.</i> M. Jouhanneau : <i>Le tramway à Noisy-le-Grand : la S.T.C.R.P. (1921-1934).</i>
Bulletin Hors-série Octobre 2017	M. Jouhanneau : <i>Histoire du tramway de Noisy-le-Grand : 1890-1934.</i>
Bulletin n° 11 Mars 2018	A. Dittgen : <i>Voies et quartiers de Noisy qui reprennent d'anciens noms de lieux.</i> F. Baffet : <i>Les biens confisqués pendant la Révolution à Noisy.</i> M. Jouhanneau : <i>Corot peintre de Noisy-le-Grand.</i> Cl. Bourguignat : <i>Monuments aux morts, plaques commémoratives, que nous racontent-ils ?</i>
Bulletin n° 12 Septembre 2018 <i>Bulletin spécial</i> <i>1^{re} guerre mondiale</i>	A. Dittgen : <i>Noms de rues de Noisy en rapport avec la Grande Guerre.</i> A. Bourguignat : <i>Évolution de la démographie de Noisy lors de la première guerre mondiale.</i> Cl. Bourguignat : <i>En hommage aux poilus.</i> M. Jouhanneau : <i>Le travail des Noiséennes pendant la première guerre mondiale.</i>
Bulletin n° 13 Mars 2019	F. Baffet : <i>Les maires et le Conseil Municipal de Noisy-le-Grand pendant la Révolution.</i> A. Dittgen : <i>Rues de Noisy portant des noms de bâtisseurs.</i> A. Bourguignat : <i>Un siècle de bistrots à Noisy-le-Grand.</i>
Bulletin n° 14 Septembre 2019	M. Jouhanneau : <i>Le chemin de la Haute Maison.</i> B. Jouët : <i>Le premier pont reliant Neuilly-sur-Marne à Noisy-le-Grand.</i> H. Chatillon-Teissèdre : <i>Paul Pambrun, un élu au service de sa ville, Noisy-le-Grand.</i>
Bulletin n° 15 Mars 2020	A. Dittgen : <i>Des Généraux de la Révolution et de l'Empire dans les grands domaines de Noisy</i> <i>Le général de Beauharnais et la Grande Maison.</i> <i>Quelques considérations sur les généraux du 1^{er} Empire.</i> <i>Le général Charles Antoine Morand et le domaine de Saint-Senne.</i> <i>Le général André Burthe et la Roche du Parc.</i> <i>Le général Louis Sébastien Grundler et le Parc des Tilleuls.</i> <i>Le vice-amiral François d'Augier et le domaine de Villeflaix.</i>
Bulletin n° 16 Mars 2021	A. Bourguignat : <i>Histoire de la maison des Russes.</i> A. Bourguignat : <i>Élisabeth Skobtsoff, l'Action Orthodoxe et la présence russe à Noisy.</i>
Bulletin n° 17 Mars 2022	F. Baffet : <i>Les propriétaires du bois Saint-Martin</i> A. Bourguignat : <i>Le bon docteur Sureau : de sa naissance à son installation à Noisy – 1^{re} partie.</i> M. Jouhanneau : <i>La guerre franco-prussienne de 1870 à Noisy – 1^{re} partie.</i>
Bulletin n° 18 Septembre 2022	A. Bourguignat : <i>Le bon docteur Sureau : Médecin de campagne ? Notable ? – 2^e partie.</i> M. Jouhanneau : <i>La guerre franco-prussienne de 1870 à Noisy – 2^e partie.</i> Cl. et A. Bourguignat : <i>Précisions sur l'article à propos d'Émile Coquillard.</i>
Bulletin n° 19 Mars 2023	A. Bourguignat : <i>Les familles Périac et Buisson et le domaine de la Roche du Parc.</i> M. Jouhanneau : <i>Voyage en cartes postales autour du château Périac (1865-1927).</i> A. Bourguignat : <i>Addendum à l'article sur le « bon docteur Sureau ».</i>
Bulletin n° 20 Septembre 2023	Cl. Bourguignat : <i>David Olère, matricule 106144.</i> M. Jouhanneau : <i>Voyage en cartes postales autour de la mairie de Noisy (1927-2013).</i>



Partez à la découverte de l'histoire de Noisy-le-Grand



Il était une fois Noisy-le-Grand, un village briard qui n'a longtemps comporté que quelques rues : la Grande Rue était la partie centrale de la rue Pierre Brossolette et de l'avenue d'Émile Cossonneau ; la rue de la Chapelle est devenue la rue Gambetta ; la rue de Beauvais se nomme aujourd'hui rue Pasteur et rue de Docteur Sureau.

À chaque chemin, rue, avenue, son histoire et, grâce aux nombreux renvois que comporte chaque notice, le passé de Noisy-le-Grand se dévoile dans un ouvrage richement illustré : cartes historiques, cartes postales, dessins anciens et photos actuelles.

**Disponible à la Librairie Folies d'encre ou directement auprès
de notre association : contact@nlghistoire.fr**