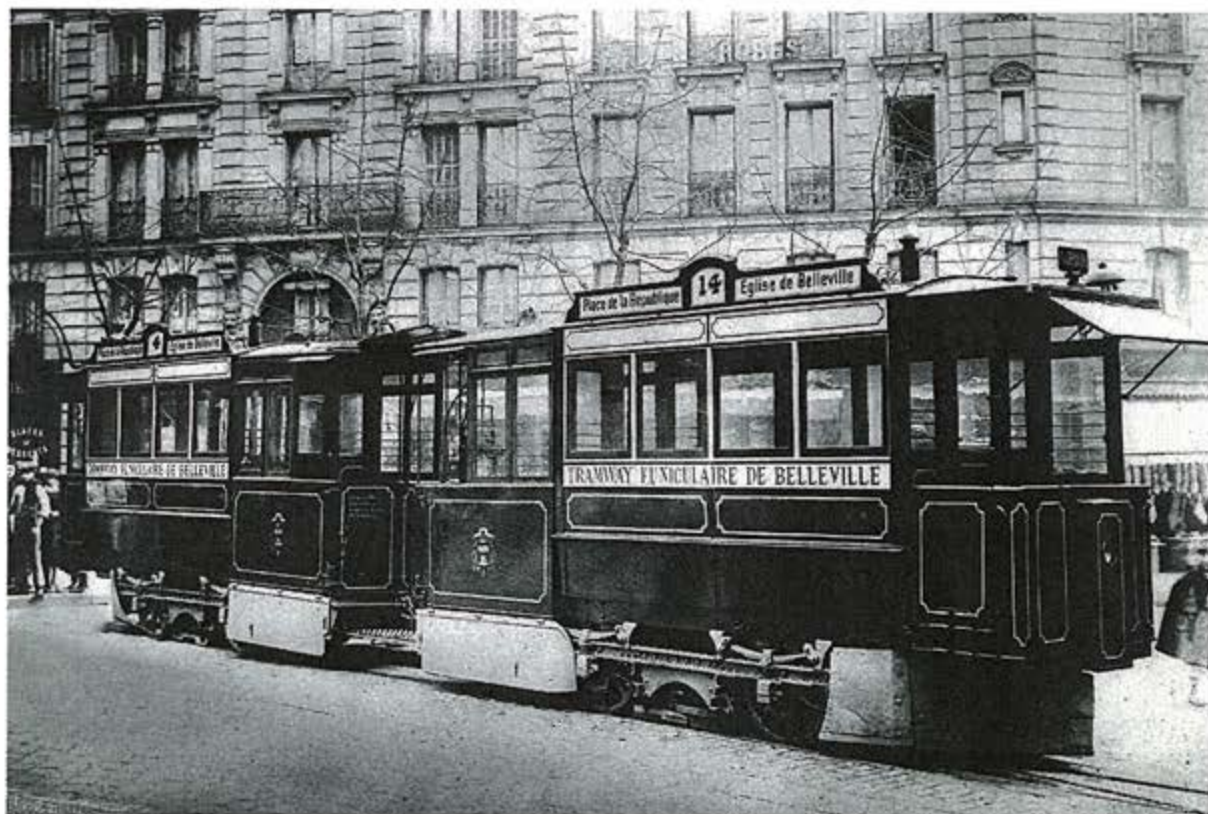


Cahiers de la Mémoire Vivante du XXème

Association Loi 1901

Président : Michel Dreyfus



Histoire des transports dans le XXe arrondissement

5 €

Numéro 5
décembre 2005



Depuis sa fondation, Mémoire vivante s'est donnée pour but de faire revivre l'histoire du XX^e arrondissement, et parfois plus largement de l'Est parisien, durant les années 1930-1950 : fort logiquement, nos précédents *Cahiers* ont

traité de l'Occupation, de la Résistance et de la Libération. Tout en continuant à privilégier l'étude de ces décennies si importantes et parfois si tragiques, Mémoire vivante a décidé de les aborder également à travers le biais de la vie la plus quotidienne. Les conditions d'existence apparemment les plus banales, font aussi partie de l'histoire. Savoir de quelle façon les habitants du XX^e se déplaçaient, comment ils étaient logés ou comment ils se soignaient, sont des questions essentielles : parfois sous-estimées, elles méritent pourtant d'être connues. Elles le doivent d'autant plus qu'elles concernent l'ensemble de la population du XX^e arrondissement : aussi, font-elles partie de son patrimoine et s'inscrivent-elles dans sa mémoire collective.

Telle est la raison pour laquelle Mémoire vivante ouvre un nouveau champ de recherche dans ce *Cahier*, consacré à l'histoire des transports dans le XX^e arrondissement. Il ne pouvait être question de se limiter ici aux décennies 1930-1950 : l'histoire des transports en commun, dans le XX^e arrondissement comme dans le reste de la capitale, commence véritablement avec les débuts du métro à la fin du XIX^e siècle et se poursuit jusqu'à nos jours. Cette histoire est indissociable des luttes politiques et sociales comme le rappelle la chanson si pittoresque de Maurice Mac Nab, " le Grand Meeting " (du métropolitain,) ou celle, si expressive, de Serge Gainsbourg, " Le Poinçonneur des Lilas ". L'histoire des transports est également modelée par la Seconde Guerre mondiale puis par la Libération qui voit la création de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en 1948. Il n'y pas une " petite " histoire qui serait inférieure à la " grande " : transports, logements, protection sociale, droits du travail, etc. sont aussi tributaires du contexte où ils se développent.

En dressant ce panorama de l'histoire des transports dans le XX^e arrondissement, Mémoire vivante reste fidèle à la démarche qu'elle a entreprise depuis plus de cinq ans. Nous poursuivrons ce travail de mémoire et nous le ferons d'autant mieux que vous serez nombreux à venir nous rejoindre. Mémoire vivante ne dispose que d'une ressource : le soutien que vous lui apportez.

Michel DREYFUS, président de l'association Mémoire vivante du XX^e arrondissement

Ont contribué à ce numéro :

Raymond Arnoult, Françoise Berger, Alain Dalotel, Benoît Delfolie, Emmanuel Dézé, Michel Dreyfus, Raoul Dubois (†), Geneviève Hanin, Jean-Yves Hanin, Claude Lecomte, Claude Smadja, John Sutton, René Thoirain.

Directeur de la publication : Michel Dreyfus

Édition et recherche bibliographique : Françoise Berger

Maquette et mise en page: Françoise Berger

Recherche iconographique : Françoise Berger, Geneviève Hanin, Jean-Yves Hanin, John Sutton.

Crédit photographique : RATP (cession d'images de la Médiathèque), collection particulière (cartes postales), Claude Smadja, John Sutton.

Imprimeur : SCP éditions 93, Boulevard Voltaire 75011 Paris

ISSN n° 1621-7454 - dépôt légal 2005

Mémoire vivante du XX^e arrondissement

1-3, rue Frederick Lemaître 75020 Paris

courriel : memoire.vivante20@free.fr

Site internet : <http://memoire.vivante20.free.fr>

LE MESSAGE DE MICHEL CHARZAT

Député-maire du XX^e arrondissement



« Mémoire vivante » dans son numéro 5 nous invite à un voyage à travers le passé et au présent dans les transports du XX^e arrondissement.

Le funiculaire de Belleville revit. Créé en 1889 par la municipalité de Paris, à la demande des habitants, il allège la fatigue des Bellevillois qui se rendent chaque jour à Paris pour de longues journées de travail. Il fonctionnera jusqu'en 1924.

Cette brochure évoque aussi « la saga de la petite ceinture ». Ligne de chemin de fer à l'origine, elle est abandonnée depuis une cinquantaine d'années. Elle est aujourd'hui objet du débat entre ceux qui veulent en faire une promenade plantée et ceux qui souhaitent qu'elle revienne à sa vocation première.

L'histoire du métropolitain est retracée, évidemment les lignes qui traversent notre arrondissement, notamment la ligne Château de Vincennes-La Défense créée en vue de l'Exposition Universelle de 1900. Le grave accident en 1903 au métro Couronnes est relaté.

Les chansons de métro ne sont pas oubliées ; celles que l'on chantait dans les bistrotts du XX^e : « le Grand meeting » de Maurice Mac Nab ou encore « le poinçonneur des Lilas » de Serge Gainsbourg.

Le réseau de bus est évoqué sans oublier le petit dernier : la Traverse de Charonne, le premier minibus dans Paris.

Je remercie « Mémoire vivante du XX^e » et son équipe pour ce numéro d'une exceptionnelle qualité consacrée aux transports dans le XX^e car il évoque l'histoire quotidienne de notre arrondissement et nous éclaire sur les voies à venir.

LE FUNICULAIRE DE BELLEVILLE



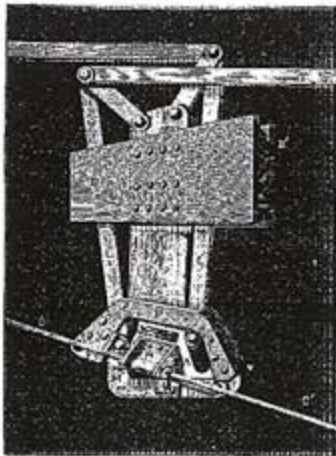
TOUT PARIS - 1115 - Rue de Belleville - XIX^e et XX^e ans¹ - au Boulevard Malesherbes

A la fin du XIX^e siècle, le village de Belleville, rattaché à Paris en 1860, est encore un bourg de campagne formé de rues étroites à la pente rude. Aux propriétaires et clients des guinguettes ou autres cabarets du bas de la colline et à la population de jardiniers, maraîchers et vigneronniers des hauteurs, s'ajoutent rapidement les journaliers travaillant chez les équarrisseurs, dans les carrières et les fours à plâtre, les ouvriers des deux manufactures de porcelaine. Alors qu'en 1860, la population est évaluée à 6 500 habitants, en 1885, on compte près

de 40 000 artisans, employés et ouvriers, dont la moitié descend chaque matin travailler au centre de Paris ; après des journées de 10 heures il fallait remonter à pied ou par de rares omnibus tirés par des chevaux, souvent bloqués en hiver.

En 1889, sous la pression des habitants et des élus de Belleville, le Conseil municipal de Paris décide la réalisation d'un tramway funiculaire, entre la place de la République et l'église Saint Jean Baptiste de Belleville, sur la proposition d'un ingénieur, M. Fournier.

La technique retenue

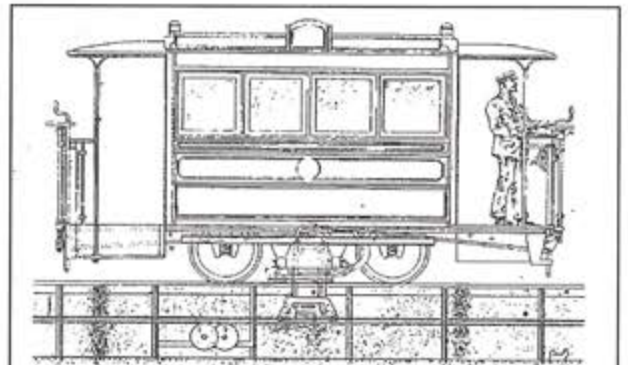


TRAMWAY FUNICULAIRE DE BELLEVILLE - FIG. 3. - Perspective du grip. - A. Plaque de tête. - BF. Plats boulonnés sur la plaque de tête. - P. Plaque guidée. - CC. Câble. - M. Mâchoire supérieure. - N. Mâchoire inférieure. - LL. Levier. - TT. Tiroir de caissonnade.

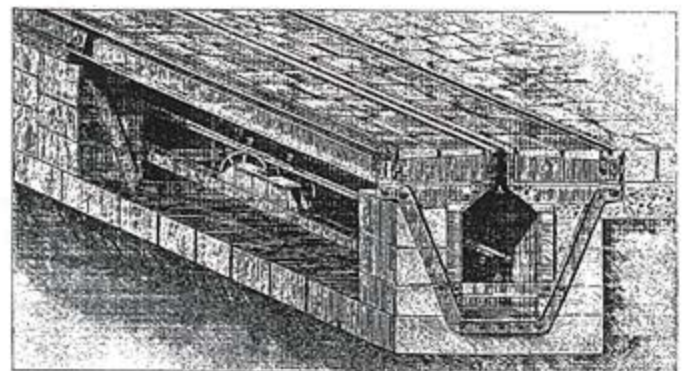
La traction sur des fortes pentes, ici de 3 à 7 %, a toujours été un problème difficile ; la solution adoptée est celle inventée par Curtis en 1839 et déjà réalisée en Angleterre et aux États-Unis notamment à Londres, Philadelphie et surtout San

Francisco : il s'agit de la traction d'un véhicule roulant sur des rails, tiré par un câble sans fin, circulant dans un petit tunnel situé entre les rails et activé par un moteur à vapeur. Pour le funiculaire de Belleville, la station

motrice est située au 101 rue de Belleville, tout près de l'arrivée. Un grappin ou « grip » placé sur la voiture et manœuvré par le conducteur permet de saisir le câble ou de le lâcher ; la saisie du câble par le grip entraîne le véhicule. Un seul homme suffit à la conduite et tout le système en sous-sol, est à l'abri des intempéries. Le funiculaire est équipé d'un frein à main agissant sur les roues et d'un frein à patin agissant sur les rails.



TRAMWAY FUNICULAIRE DE BELLEVILLE. FIG. 2. - Élévation-croquis d'une voiture funiculaire. - LL. Levier du grip. - TT. Levier du receveur de mouvement. - G. Grip. - LL. Levier de commande du frein à patin. - F. Frein à patin. - M. Manivelle du grip. - N. Manivelle du frein. - CC. Câbles. - P. Position du câble.



TRAMWAY FUNICULAIRE DE BELLEVILLE. FIG. 4. - Coupe de la voie. - A. Fer en Z. - B. Rail système Broca. - EE. Entrelaques. - CC. Câble aller et retour. - D. Traverser. - PP. Poulies.

La réalisation

Les travaux confiés à l'ingénieur Bienvenue assisté du conducteur de travaux Lefebvre, sont exécutés d'avril à septembre 1890 ; la mise en service n'aura lieu que le 27 mai 1891 car une série de déconvenues et d'essais malheureux la retarderont tout en faisant la joie des chroniqueurs du moment...

La longueur totale de la voie est de 2,020 km pour un dénivelé de 62 m ; la voie est unique compte tenu de l'étroitesse de la rue de Belleville et de la rue du Faubourg du Temple ainsi que de leur encombrement par les marchandes de quatre saisons ; cela nécessite des stations à double voie pour assurer le croisement, la voiture descendante se rangeant pour laisser passer celle qui monte. Ces stations sont : canal Saint Martin, avenue Parmentier, rue Saint Maur, boulevard de Belleville, rue des Pyrénées.

Les voitures ont une plate forme à chaque extrémité ; leur capacité de 22 voyageurs au début est doublée ensuite par l'accrochage d'une deuxième voiture ; elles effectuent le trajet en un quart d'heure à la vitesse moyenne de 9 km/h.

La mise en service

C'est à partir de l'automne 1891, après quelques nouveaux incidents et réglages, que le funiculaire tourne à plein régime et cela durera une trentaine d'années.

Le service est assuré pendant 18h, de 5h à 1h du matin ; les voitures se succèdent toutes les 5 minutes de jour, toutes les 7 minutes de nuit. Le tarif est de 0,10 F sauf aux heures de départ ou de retour des travailleurs où il est abaissé à 0,05 F. L'engouement pour ce nouveau service est rapide : plus de 10 000 voyageurs quotidiens sont enregistrés ; en 1895, on compte 4 400 000 voyageurs, en 1902 on en est à 5 200 000.

La concession accordée à la Société du tramway expirant en 1910, le funiculaire allait être arrêté, mais la mobilisation des Bellevillois conduisit la Ville de Paris à reprendre l'exploitation en Régie. L'entretien régulier est nécessaire, notamment le remplacement du câble ; mais le nombre de voyageurs transportés fait que l'exploitation est rentable. Parmi les quelques accidents, le plus grave est signalé en 1906 où une rupture de câble entraîne le dévalement d'une voiture et une vingtaine de blessés. Pendant la guerre de 14-18, l'entretien est négligé ; le matériel vieillit, l'exploitation devient déficitaire ; le projet de ligne de métro Châtelet-Porte des Lilas (ligne 11) est avancé et le funiculaire est arrêté en juillet 1924. Comme le métro ne sera en service qu'en 1935, une ligne de bus assurera la transition.

Nostalgie ou soulagement ?

Les avis divergent dans les gazettes sur le sentiment des usagers à la perte de leur tram jaune et vert qui dévalait ou escaladait les pentes bellevilloises dans un bruit ferrailant,

Pour monter à Belleville,
Mironton, mironton, mirontaine,
Pour monter à Belleville,
Y avait n'un p'tit tramway,
Bien gentil, bien coquet,
Tout frais, tout mignonnet...

La mort, d's'a faux cruelle,
Mironton, mironton, mirontaine,
La mort, d's'a faux cruelle,
Vient d'le faucher, hélas !
Nous ne l'reverrons pas.
Ah, quel bon débarras....

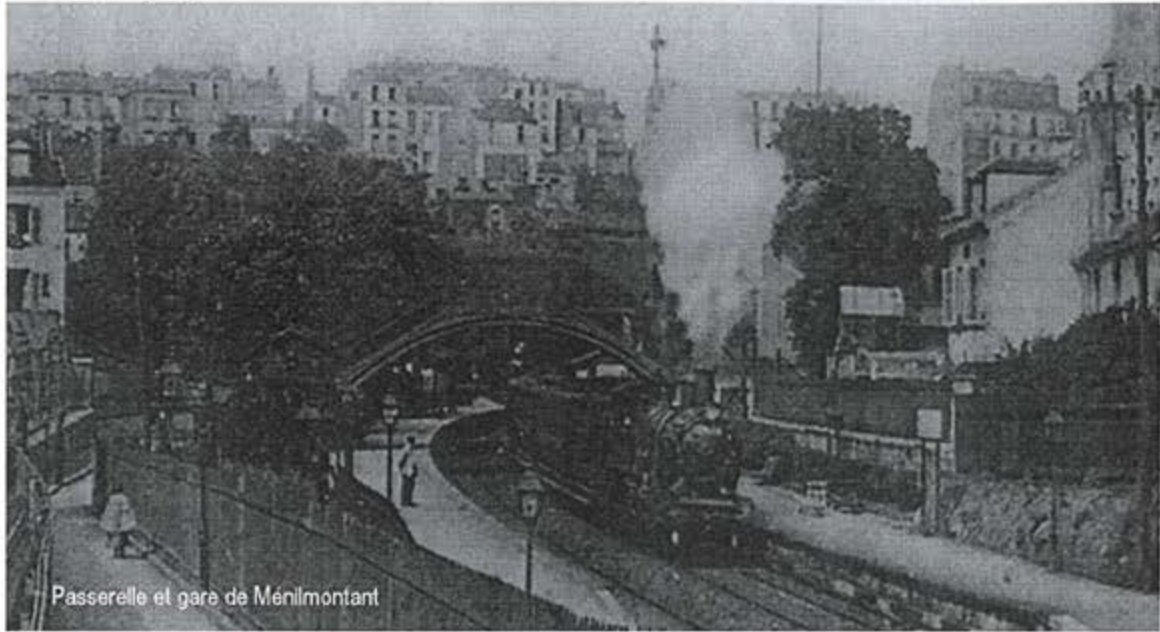
agrémenté de coups de corne bien sonores visant à écarter les imprudents sur son passage. Pour protester, on raconte que des membres du Club des Cents kilos envahirent un jour un des derniers wagons et qu'ainsi lesté, le véhicule ne put atteindre l'Église ! Par ailleurs, on trouve une publication qui sous le titre « l'enterrement du Funiculaire » présente le dessin d'une voiture portée comme un cercueil et le texte de « la plainte du funiculaire » relatant l'histoire mouvementée de ce héros en pas moins de quatorze couplets, chantés sur l'air de Marlborough s'en va-t-en guerre...

Claude Smadja.

LA SAGA DE LA **PETITE CEINTURE** DANS LE XX^e

La Petite ceinture de Paris est une ligne de chemin de fer à double voie abandonnée aux orties et aux herbes sauvages depuis un demi siècle.

Longtemps menacée par les promoteurs, elle est aujourd'hui l'enjeu d'un débat entre les partisans d'une promenade plantée et ceux qui veulent lui rendre sa vocation initiale : le transport des voyageurs ou des marchandises.



C'est un coin de verdure au creux d'une voie ferrée, un lieu de promenade réservé aux Parisiens aventureux, aux amateurs de trains touristiques ou aux « taggeurs ». Mais on oublie que cette ligne a connu son heure de gloire en transportant 39 millions de voyageurs en 1900, année de l'Exposition universelle ! Pour comprendre comment est né ce projet audacieux, il faut remonter au Second Empire. Auparavant, l'État s'est inquiété de voir se multiplier entre 1837 et 1849, les embarcadères des grands réseaux sans aucun plan de raccordement. A ce souci de mieux coordonner l'extension des transports ferroviaires s'est ajoutée une arrière-pensée politique. Celle de réduire le chômage des « classes dangereuses », terreau des révolutions, en créant des Ateliers nationaux pour sa construction. Troisième raison et non des moindres, l'armée souhaitait disposer d'une liaison rapide pour approvisionner en hommes et en munitions les forts de l'enceinte construite autour de Paris, entre 1841 et 1845 par Thiers. Le décret d'utilité publique est signé par Louis-Napoléon Bonaparte le 9 décembre 1851, soit une semaine seulement après son coup d'État. La partie vers la rive gauche (des Batignolles à Auteuil) est achevée la première en 1854. Dans son roman *La Bête humaine*, Émile Zola décrit magistralement « cette tranchée large trouant » le tissu urbain : « Le ciel s'était assombri vers les Batignolles ; une cendre crépusculaire, noyant les façades, semblait tomber déjà sur l'éventail élargi des voies ; tandis que, dans cet effacement, au lointain, se croisaient sans cesse les départs et les arrivées de la banlieue et de la Ceinture. »



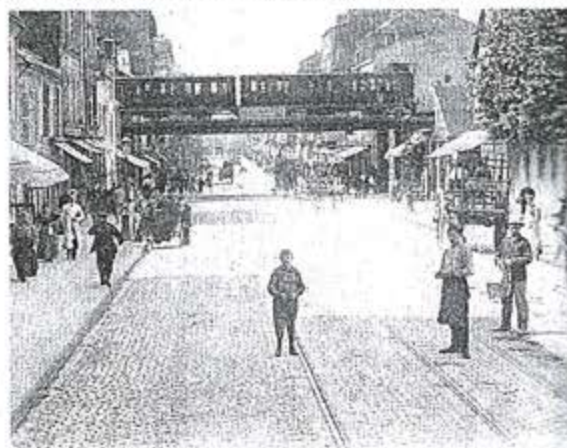
« Rencontre de trains sous un tunnel : 60 blessés »



Tunnel de Charonne vers Belleville

Les ouvrages d'art constituent près du quart de la longueur du parcours, notamment le tunnel de Belleville creusé à 40 m sous terre. Le tronçon dit « rive droite » (des Batignolles à Bercy) nécessitant moins de ponts et de tunnels, le service voyageurs est ouvert sur la totalité du parcours (32,6 km) le 14 juillet 1862. Un an plus tard, dix-huit trains empruntent la ligne et transportent plus de 700 000 voyageurs chaque jour. Quatre gares desserviront progressivement le XX^e arrondissement : Ménilmontant (achevée en 1868), avenue de Vincennes (1877), Charonne (1878), et rue d'Avron

(1895). Seule la station Ménilmontant bénéficiera d'une receveuse car sa situation en courbe gêne la visibilité au chef de station pour surveiller la montée et la descente des voyageurs. Les voitures à impériale, dotées de barreaux pour éviter les chutes des voyageurs, font leur apparition en 1868. Les Parisiens les surnomment les « Bidel », en référence à la cage aux fauves du célèbre dompteur de l'époque. Mais les accidents, de plus en plus fréquents – dix morts et trente-neuf blessés entre 1881 et 1894 – entraîneront la suppression de ces wagons à étage. A la suite d'une collision frontale entre un train de voyageurs et un convoi de marchandises, sous le tunnel de Belleville, un mécanicien et un chauffeur sont tués et quatre passagers blessés, le 18 février 1869. Moins grave, l'effondrement de la voûte du tunnel de Charonne, en 1874, n'entraînera heureusement que des dégâts matériels. En revanche, trois ans plus tard, la collision entre un train de Ceinture et un tramway, au passage à niveau d'Avron, fera trois morts et deux blessés graves. Le garde-barrière Lemaire est mortellement blessé pour s'être porté courageusement au devant des chevaux du tramway. A la suite de cet accident, les passages à niveau seront progressivement supprimés. « Soixante blessés : une rencontre de trains sous un tunnel », titre le journal *L'Éclair* du 2 août 1893, pour annoncer le tamponnement entre deux trains de voyageurs survenu sous le tunnel de Charonne.



Passage de la petite ceinture, rue d'Avron.

Contribution à l'effort de guerre

Le chemin de fer de Ceinture jouera un rôle militaire non négligeable pendant les conflits de 1870 et de 1914-1918. Napoléon III l'emprunta au cours de l'été 1870 pour rejoindre la ligne de l'Est et se rendre à Metz et prendre le commandement de l'armée française contre les Prussiens. A cette époque, deux trains blindés, dotés de canons de marine, furent construits aux ateliers d'Ivry. Ces batteries blindées portaient les doux noms de : Dévastation, Foudroyante, Gloire et Belliqueux. Les Communards s'en emparèrent pour tirer sur les positions versaillaises. Zola y fait allusion dans son roman *La Débâcle* : « De grosses pièces, montées sur des wagons blindés, évoluaient le long du chemin de fer de Ceinture, tiraient sur Asnières, par-dessus Levallois. Mais à Vanves, à Issy surtout, le bombardement faisait rage, toutes

les vitres de Paris en tremblaient, comme aux journées les plus rudes du Siège ». Pendant la Première Guerre mondiale, des trains militaires circulèrent sur la ligne pour approvisionner le front de l'Est. Sous l'Occupation, les Allemands l'utilisèrent à leur profit pour acheminer troupes et munitions. Le 23 août 1944, les FFI, FTP et milices patriotiques des XIX^e et XX^e arrondissements attaquèrent un convoi ennemi en gare de Ménilmontant. Cinq résistants furent tués. Trente-trois soldats et trois officiers de la Wehrmacht furent faits prisonniers¹.

Le « train limace » avalé par le métropolitain



Grâce à l'Exposition universelle, 1900 fut une année record durant laquelle la Ceinture ferroviaire transporta 39 millions de voyageurs ! Puis elle connut un déclin rapide avec 14 millions de passagers en 1913, puis moins de 7 millions en 1927. Dans son édition du 13 août 1913, le journal *l'Éclair* raille sa lenteur : « En bon tortillard, le chemin de ceinture s'en va d'un train à ne rien casser ; il prend par le plus long pour nous mener de l'Étoile à la Nation. Et dans ce Paris, où

les rues sont sillonnées par des bolides animés d'une vitesse de 60 km/h, où les tramways électriques font du 30 et les autobus du 24, ce train limace n'a le droit de circuler que sur une voie enclose, hérissée de signaux, d'aiguilles. » Entre temps, le « bon tortillard » ne résiste pas à la concurrence du métropolitain, dont les lignes 2 et 6 (Nation-Dauphine et Étoile-Nation par Denfert), sont achevées en 1909. Dernier aménagement de la Petite Ceinture, la station *Claude Decaen* sera rénovée en 1931 pour desservir l'Exposition coloniale, située au Bois de Vincennes. Le 21 juillet 1934, la décision est prise de supprimer le trafic voyageur sur la Ceinture ferroviaire, sauf sur la partie *Pont Cardinet-Auteuil* (intégrée aujourd'hui à la ligne C du RER). Dix jours plus tard, une nouvelle ligne d'autobus reliant les portes de Paris est créée, le PC, qui remplace la Petite Ceinture. Pierre Sémard, conseiller général communiste de la Seine, demandera en vain sa réouverture et son électrification, en 1935 : « Si l'on était en Russie, permettez-nous de vous dire que cela serait réalisé ! Mais nous sommes en France, où le profit règne et domine. »

Quel avenir pour la Petite Ceinture ?

La Petite Ceinture devient une simple ligne de raccordement entre les gares du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Austerlitz ; on y voit circuler, jusque dans les années 70, des trains de prestige, comme le Train bleu. Le trafic marchandises est maintenu entre Bercy et Porte d'Aubervilliers jusqu'en 1993. Les projets sans suite se



Ancienne gare de la rue d'Avron, aujourd'hui

¹. in *Cahiers de la Mémoire Vivante du XX^e n° 4*, p. 17.

multiplient dans les années 90 : navettes automatiques entre Bercy et le boulevard Victor, train Orbital dans la partie Sud, réutilisation du tronçon Est, ligne en site propre sur le trajet Cité universitaire-La Défense, etc. Seul projet à voir le jour : les rames automatiques Météor seront testées, de 1995 à 1998, sur un tronçon situé près de la gare *Glacière-Gentilly*. Selon un sondage du Groupement d'étude de la Petite Ceinture, réalisé en 1996, 71 % des riverains souhaitent la mise en valeur de la ligne. Pour la réutilisation des infrastructures, 21 % préfèrent une piste cyclable, 20 % un tramway, 18 % un train touristique, 15 % un lieu de promenade, 7 % une aire de jeux et 6 % un RER. L'ouverture d'une ligne de tramway à l'automne 2006 sur les boulevards des Maréchaux, entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, et son prolongement ultérieur jusqu'à la Porte de Charenton, semblent désormais écarter cette option sur la Ceinture ferroviaire, même si le Syndicat des transports d'Île-de-France a rejeté la demande de la Ville de prolonger le tramway jusqu'à Porte de Bagnolet.

Le vélo-rail, transport du futur

La reconversion divise les associations. Le Conseil de quartier Saint-Blaise penche plutôt en faveur d'une promenade plantée, comme la Coulée verte de l'avenue Daumesnil, et propose de réutiliser les voies pour pédaler sur des vélos-rails... Il souhaite que les anciennes gares soient confiées aux associations de quartier pour y faire des animations. La Flèche d'Or, un café concert s'est installé depuis neuf ans dans l'ancienne gare de Charonne ; fermé pendant plus d'un an, l'établissement a



PARIS. — Station de Charonne, rue de Bagnolet. — J. L. C.

Petite ceinture, gare de Charonne.

L'entrée de cette gare se trouvait au 102^{bis} rue de Bagnolet. Cette station était située entre la gare de Ménilmontant et la gare d'Avron, à la sortie du tunnel passant sous le cimetière du Père-Lachaise.

rouvert en avril 2005. De son côté, l'Association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau ferré prône toujours la réouverture au trafic voyageur en correspondance avec les lignes de métro et de RER existantes. Dernière proposition en date, la Ville de Paris envisageait en janvier 2005, de réduire le trafic des camions de livraison en

réutilisant la Petite Ceinture pour rétablir le transport des marchandises entre les gares des Batignolles, de l'Évangile, des Gobelins et de Bercy... Si les projets divergent, la Ville et les associations s'accordent sur un point : il faut entretenir les installations (propriété du Réseau ferré de France) pour conserver ce patrimoine industriel commun aux Parisiens.



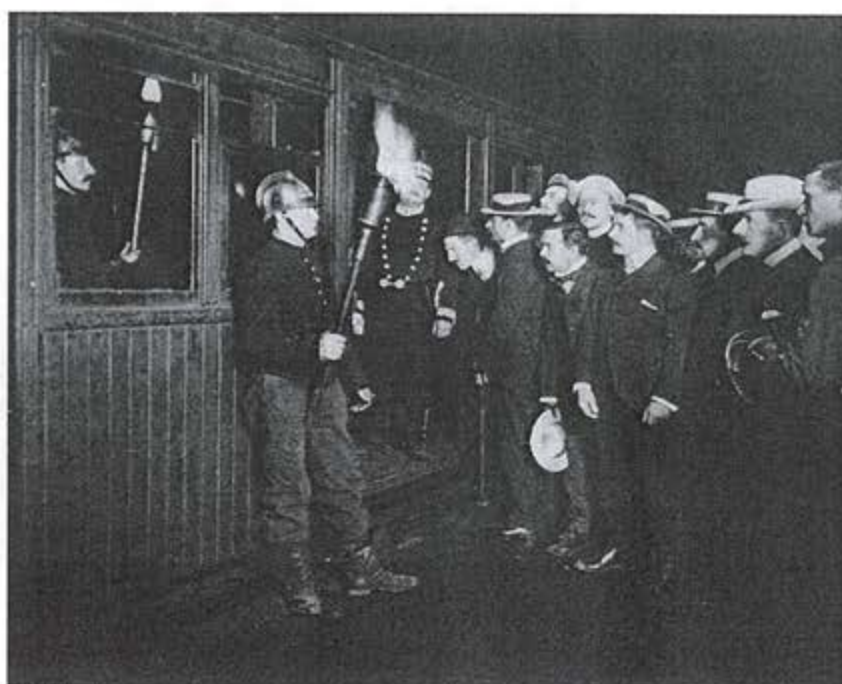
John Sutton

L'INCENDIE DU MÉTRO COURONNES (1903)

Le 10 août 1903, 84 voyageurs trouvèrent la mort à la suite de l'incendie d'une rame de quatre voitures en bois entre les stations Couronnes et Ménilmontant. Le plus grave accident du métro de Paris amena un renforcement des normes de sécurité.



« Terrible accident au métropolitain », titrait *Le Petit Journal*, daté du 11 août 1903. « Il ne reste rien que les châssis des wagons et un fouillis de ferrures tordues ; le revêtement de la voûte est détruit, les rails de la voie sont déformés, les traverses brûlées », constatait, pour sa part, *L'Illustration*. Une semaine après la catastrophe, le rapport de Fulgence Bienvenüe, ingénieur en chef de la Ville de Paris et créateur du métropolitain, expliquait les causes de l'incendie. La motrice de tête d'une rame de quatre voitures en bois avait pris feu, à 19 h à la station Barbès, à la suite d'un court-circuit. Après l'évacuation des voyageurs, on l'envoya au terminus. Le feu avait repris à la station d'Allemagne (rebaptisée Jaurès en 1914), où un second train vide poussa le premier vers Ménilmontant. Le feu se développa alors rapidement. Les employés de cette station réussirent à prévenir ceux de Couronnes, qui firent descendre les 300 passagers de la rame suivante. Malheureusement, les voyageurs exigèrent au préalable le remboursement de leur billet, ce qui causa leur perte. L'épaisse fumée envahit alors la station et l'éclairage s'éteignit, provoquant un mouvement de panique vers l'unique escalier de sortie. Les sauveteurs retrouvèrent 75 corps asphyxiés sur les quais et neuf dans les tunnels.

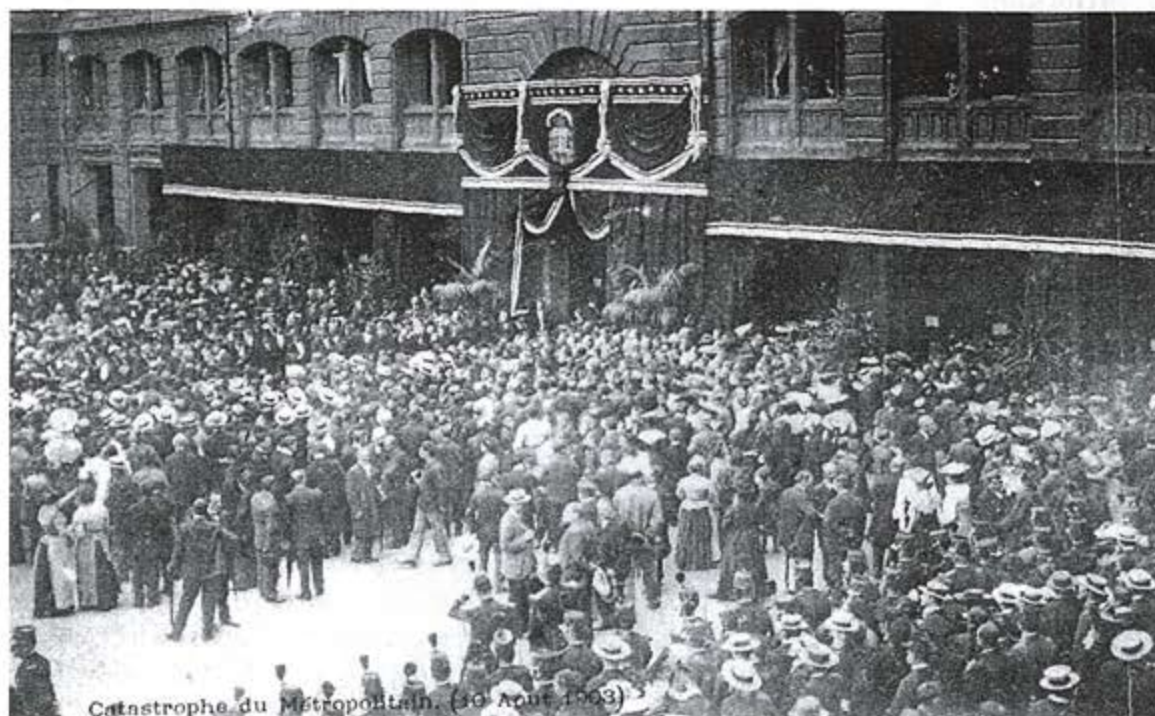


© RATP - nd

73952 - 10/08/1903

Le deuil prit une allure nationale avec une messe solennelle à Notre-Dame et un hommage officiel dans la cour de la caserne de la Cité. L'instruction judiciaire fut classée sans suite, mais le préfet de Police, Louis Lépine, exigea une révision complète des normes de sécurité sur le réseau du métropolitain. Un éclairage de secours fut installé au-dessus de tous les escaliers de sortie, chaque station fut dotée d'un poste et d'un robinet d'incendie, des banquettes fixes remplacèrent les bancs d'attente sur les quais.

John Sutton



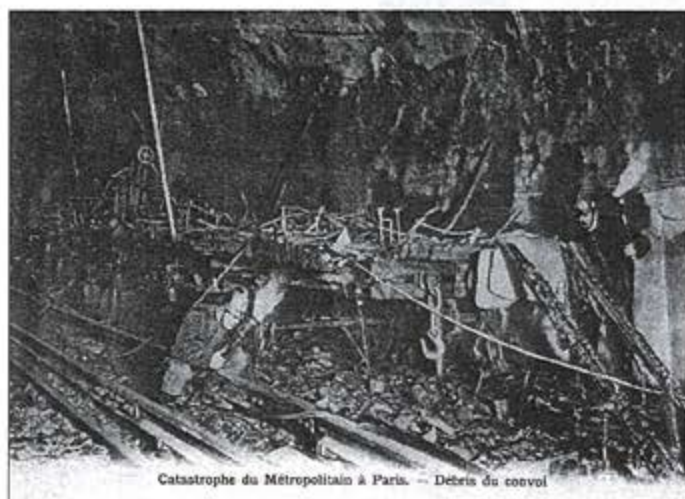
Catastrophe du Métropolitain. (30 Août 1903)

Obsèques des victimes de la catastrophe du métropolitain (1903)

La Compagnie du métro en tire un bilan pour la sécurité

La Générale du chemin de fer métropolitain de Paris va retenir les leçons de l'accident en instaurant le sectionnement des lignes de métro : sectionnement du personnel avec la création de chefs de secteur, sectionnement électrique du réseau et mise en place des avertisseurs d'alarme pour couper le courant.

Des résolutions sont adoptées pour renforcer la sécurité : création d'un département Traction, interdiction de la circulation de voitures en bois, équipement du réseau avec des matériaux incombustibles.



Catastrophe du Métropolitain à Paris. -- Débris du convoi



© RATP - ee

73950 - 10/05/1903