

## Vue d'un des transports collectifs les plus anciens du XX<sup>e</sup> arrondissement



### Omnibus à chevaux, au rond-point de Ménilmontant.

On voit ici une voiture de la Compagnie générale des omnibus au départ de la ligne O qui allait à la gare Montparnasse. Cette voiture dite à « impériale » était tirée par 3 chevaux.





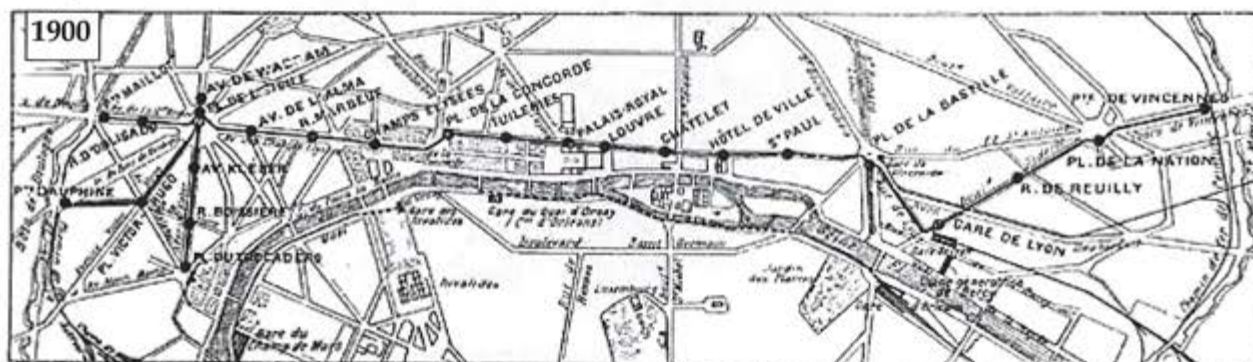
# PETITE HISTOIRE DU MÉTROPOLITAIN DANS LE VINGTIÈME ARRONDISSEMENT

## La ligne 1 - Château de Vincennes – La Défense

Stations du XX<sup>e</sup> : Nation, Porte de Vincennes

En 1900, la ligne 1 reliait *Porte Maillot* à *Porte de Vincennes* en 18 stations, entièrement construites sous le contrôle de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, en 20 mois de travaux seulement. La hâte était due à l'Exposition Universelle de 1900 qui allait attirer des milliers de personnes. Les travaux furent difficiles en raison de la grande complexité de construire dans un sous-sol parisien déjà bien encombré. Pour limiter les coûts, on creusa à faible profondeur. La ligne 1 compte 18 stations dont 10 voûtées (voûte elliptique d'une hauteur de 5,20 m), 7 à plafond métallique, et 1 à ciel ouvert.

Dans certaines stations de la ligne 1, la partie basse de la station est soutenue par des colonnes : quand arrivèrent les nouveaux matériels roulants, ils comprenaient une voiture de plus, il fallut donc casser une partie de la station pour accueillir la sixième voiture. Au début, les rames étaient tractées par une seule motrice à l'avant et, de fait, ne pouvait repartir directement dans l'autre sens. Les ouvrages se terminaient donc en boucle (ou *raquette*) pour permettre aux trains de repartir en sens inverse.



L'ouverture de la ligne 1, le 19 juillet 1900, se fit avec seulement 8 stations, les autres étant mises en service progressivement entre le 6 août et le 1er septembre de la même année. En décembre 1900, la ligne 1 avait déjà accueilli 4 millions de voyageurs, soit près de 130 000 par jour... un vrai succès ! Pour faire face à cette forte demande, très vite, on intensifie le trafic qui passe de 10 mn à 3 mn entre chaque train. On augmente aussi la taille des rames, lesquelles au tout début se composaient de 3 voitures en bois avec sièges en bois pour les secondes classes et siège en cuir pour les premières classes. Peu à peu, on s'équipe de rames à 6 voitures équipées de portes à double vantail et encadrées par deux automotrices.

Les prolongements de la ligne 1 sont le fruit de la convention de 1929 qui prévoyait l'extension du réseau en banlieue à Vincennes et Neuilly : en 1934, prolongement jusqu'à *Château de Vincennes* sur 2,3 km, en 1937, prolongement jusqu'à Pont de Neuilly. On envisage déjà d'aller au-delà, mais le prolongement jusqu'à *La Défense* ne se fera que beaucoup plus tard, en 1992. En 1963, la ligne est dotée de matériel circulant sur pneus. Bientôt aussi le Poste de commande et de contrôle centralisé (PCC) et le pilotage automatique font leur apparition, la ligne 1 étant la première à en être dotée en 1967.

Le parcours de la ligne 1 est un peu mouvementé : montées et descentes sont au rendez-vous, en raison du franchissement des égouts, des collecteurs et de la ligne A du RER qui oblige les métros de la ligne 1 à grimper la rampe la plus forte du réseau : 60 ‰.



## La ligne 2 - Porte Dauphine – Nation

Stations du XX : Nation, Avron, Alexandre Dumas, Philippe Auguste, Père Lachaise, Ménilmontant, Couronnes, Belleville.

Le premier tronçon de la ligne 2 (*Étoile - Porte Dauphine*) fut mis en service le 13 décembre 1900, un mois après la fin de l'Exposition universelle. Les travaux avaient été menés parallèlement à ceux de la ligne 1 et également dirigés par Fulgence Bienvenüe. Plus tard, la section comprise entre les stations *Anvers* et *Colonel Fabien* est construite en viaduc sur 2 km pour franchir les voies des Chemins de fer de l'Est et du Nord (quatre stations). Comme pour la ligne 1, les sections souterraines de la ligne 2 étaient soit voûtées soit à couverture métallique.

Les critiques contre les sections à viaduc furent nombreuses. Certains spécialistes estimaient que le prix de revient était deux fois plus élevé qu'un souterrain. De plus, certains dénonçaient le préjudice esthétique et la nuisance sonore. D'autres défendaient en revanche le projet en insistant sur le fait que le passage à l'air libre était tout à la faveur des voyageurs. L'idée du viaduc sera retenue et mise en pratique par l'ingénieur Biette, adjoint de Bienvenüe.

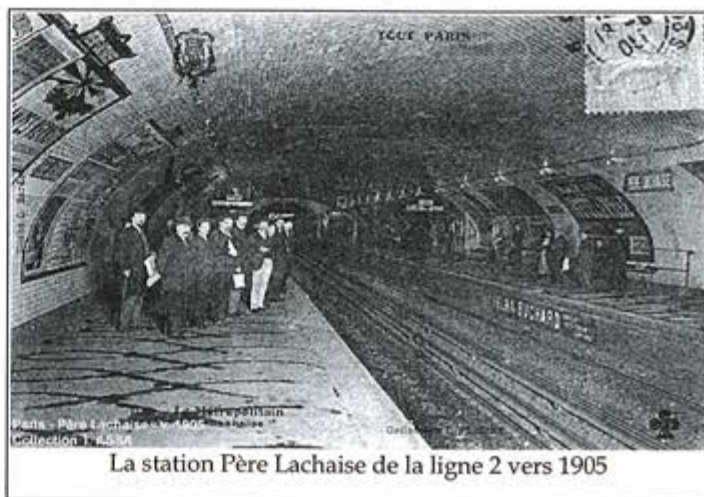
Mais le sous-sol hétérogène posa des problèmes de réalisation de ce viaduc. Deux procédés furent alors mis en place : le battage de pieux en chêne et le fonçage de puits. Le plus étonnant reste encore le franchissement des importantes tranchées des lignes de Chemins de fer de l'Est et du Nord qui nécessita plusieurs portées de 75,25 mètres !

A l'origine, la station *Nation* (terminus) était à trois voies pour servir ultérieurement à la future ligne 6, mais le projet fut abandonné.

En octobre 1902, fut ouverte la partie de la ligne entre les stations *Étoile* et *Anvers*. En l'absence de boucles, les trains ne pouvaient faire demi-tour et étaient contraints de repartir en sens inverse. Il fallut donc les équiper d'une motrice de chaque côté, ce qui constituait une innovation pour le matériel roulant de l'époque. Dès janvier 1903, la ligne fut exploitée jusqu'à l'actuelle station *Alexandre Dumas* (nommée *Rue de Bagnolet* à l'époque) en attendant l'achèvement des travaux à la station *Nation*. Enfin, le 2 avril 1903, la ligne est ouverte dans son intégralité et équipée d'une boucle à chaque extrémité. Dès l'origine, les rames se composaient de 8 voitures avec 2 motrices.

Le 10 août 1903 a lieu la catastrophe de *Couronnes* qui fait 84 victimes (voir l'article p.9). Le sinistre trouve son origine dans un incendie sur un train, provoqué par un court-circuit, dans la station *Ménilmontant*. Les fumées toxiques qui s'en dégagent remontent jusqu'à la station *Couronnes*, plongée totalement dans le noir. C'est sur le quai de cette station qu'on compte la plupart des victimes. Cette catastrophe fit prendre conscience des problèmes de sécurité dans le métro et les règles de sécurité en furent accrues : repérage des sorties par des moyens lumineux et installation d'un éclairage de secours, postes à incendie provisoires - seaux d'eau à l'époque, matériel roulant plus résistant au feu, division de l'alimentation électrique en secteurs, etc.

Le terminus *Nation* de la ligne 2 est formé d'une large boucle située sous la place de la Nation. Sa structure est complexe : la station comprend deux voies encadrant un quai central. Puis, chaque voie se dédouble pour desservir les garages, les deux raccordements avec les lignes 1 et 9, les deux voies d'accès à la galerie de remisage de Vincennes, elle-même donnant accès à un raccordement avec la ligne 1 et l'atelier d'entretien de Charonne.



La station Père Lachaise de la ligne 2 vers 1905



## La ligne 3 – Gallieni - Levallois

Stations du XX<sup>e</sup> : Père-Lachaise, Gambetta, Porte de Bagnole

La ligne 3 avait pour but de relier entre eux les quartiers animés du centre de la capitale. A l'origine, la station terminale Avenue de Villiers était parallèle à celle de la ligne 2. Pour prolonger la ligne 3 vers la Porte de Champerret, il fallut faire passer ses voies sous celle de la ligne 2, en abaissant le niveau des voies dans la station, d'où un aspect inhabituel. La ligne desservait alors 17 stations dont 4 conçues avec une couverture métallique en raison d'une trop faible profondeur.

Parmi les ouvrages particuliers construits à l'occasion du passage de la ligne 3, il y eut le croisement au-dessus de la ligne 2 au boulevard de Ménilmontant. Des difficultés furent aussi rencontrées lors de la réalisation du tunnel entre Père Lachaise et Gambetta.

La ligne 3 fut mise en service en deux fois en bénéficiant des dernières normes de sécurité : la section entre Villiers et Père Lachaise en octobre 1904, puis jusqu'à Gambetta en janvier 1905. Les rames mises en circulation sur la ligne inaugurèrent ce qui allait devenir un classique du métro : cinq voitures dont trois motrices.



© RATP - ND 4281 - 07017  
Construction de la station Gambetta (1905)



La desserte de l'Est parisien en 1929

La première ligne 3<sup>bis</sup> n'est pas celle que l'on connaît aujourd'hui, de Gambetta à Porte des Lilas, mais le premier prolongement de la ligne 3 de Villiers à la Porte de Champerret, décidé en 1903, dont la mise en service tarda jusqu'en 1911. Le deuxième prolongement de la ligne 3 dans Paris l'emmena de Gambetta à la Porte des Lilas.

Dans les années 1920, on avait déjà pris conscience du fait que l'expansion du métro vers la banlieue serait chose nécessaire (voir l'article p.24). Le 24 décembre 1929, un décret déclara d'utilité publique le prolongement de la ligne 3 de Porte de Champerret au Pont de Levallois, ce terminal étant inauguré en 1937. La dernière modification de cette ligne intervint en avril 1971 avec le prolongement de Gambetta à Gallieni (commune de Bagnole). La ligne 3 fut équipée du poste

de commandes centralisées en 1970 et du pilotage automatique en 1973. La Porte de Bagnole est un lieu d'échanges important où se trouve le terminus Gallieni qui compte quatre voies pour deux quais.

Du fait du prolongement de la ligne en 1971, la configuration s'est trouvée sensiblement modifiée. Au-delà de la Porte de Bagnole, la ligne se scinde en deux tunnels distincts : un ancien tunnel à deux voies menant à l'atelier d'entretien de Saint-Fargeau dont une voie sert aujourd'hui au sens Gallieni - Levallois et l'autre au raccordement avec l'atelier ; un nouveau tunnel à une voie servant au sens Levallois - Gallieni.



© RATP - ND 73452 - 0101/1980  
Embranchement entre les lignes 3 et 3 bis (1980)



## La ligne 3 bis – Gambetta – Porte des Lilas

Stations du XX<sup>e</sup> : *Gambetta, Pelleport, Saint Fargeau, Porte des Lilas*

Pour passer de la ligne 3 à la ligne 3 bis, les installations de la station *Gambetta* furent remaniées : la demi-station "départ" devient le terminus de la ligne 3 bis et la demi-station "arrivée" est supprimée et devient un tunnel à trois voies. Une nouvelle station est créée par allongement de la station *Martin Nadaud* qui, en disparaissant, est ainsi absorbée dans le prolongement de la ligne à *Gallieni*. Celui-ci entraîne le "débranchement" du tronçon *Gambetta - Porte des Lilas* qui devient ainsi indépendant et porte le nom de ligne 3<sup>bis</sup>.

## La ligne 9 - Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil

Stations du XX<sup>e</sup> : *Nation, Buzenval, Maraîchers, Porte de Montreuil*

La ligne 9 est la première ligne à desservir la proche banlieue. Aujourd'hui elle irrigue Boulogne d'un côté et Montreuil de l'autre et dessert le 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris, le quartier des affaires, les grands boulevards et, plus généralement, l'est parisien. A l'origine, cette ligne a pour but de relier le 16<sup>e</sup> arrondissement au centre de Paris. Répertoire sous le nom d'embranchement de la circulaire n°2 Sud qui parcourt *Trocadéro - Porte de Saint-Cloud*, elle est reconnue d'utilité publique le 31 juillet 1909. Son prolongement à *Opéra* est décidé en mars 1910. La ligne 9, première version, dessert 17 stations.



© RATP - ND 1010 - 01/01/1909  
Prolongement de la ligne 9 entre République et Montreuil



© RATP - ND 815 - 01/12/1933  
Station Maraîchers (1933)



© RATP - SUTTON Denis 209289 - 22/02/1993  
Modernisation de la station Buzenval (1993)

La guerre de 1914 et les difficultés financières rencontrées par la Compagnie du Métropolitain ne facilitent pas l'ouverture de la ligne 9 qui s'opère tronçon par tronçon : la section *Exelmans - Trocadéro* est ouverte au public en novembre 1922 ; en mai 1923, c'est au tour de *Trocadéro - Saint-Augustin* ; le mois suivant, la ligne atteint *Chaussée d'Antin*, puis se prolonge dans l'autre direction jusqu'à *Porte de Saint-Cloud* en septembre 1923. Décidé au début des années 20, le prolongement de la ligne 9 jusqu'à *Richelieu - Drouot* n'est effectif qu'en 1928.

Le conseil municipal décide en 1922 la création d'une ligne *Porte de Montreuil - République* et de la relier à la ligne 9 sur le tronçon *Porte de Saint-Cloud - Richelieu-Drouot*, l'idée étant de permettre aux habitants des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> arrondissements de relier le centre de Paris facilement et de créer une nouvelle transversale sud-ouest/sud-est. Le tronçon *Richelieu-Drouot - Porte de Montreuil* est ouvert au public en décembre 1933.

A la suite de la convention de 1929 qui a décidé le prolongement des lignes en banlieue, la ligne 9 est la première à se voir octroyer deux prolongements : *Porte de Saint-Cloud - Pont de*





Porte de Montreuil (1997)

Sèvres et Porte de Montreuil - Mairie de Montreuil. Le premier fait 2 km de long et est mis en service en février 1934. Le second, jusqu'à la Mairie de Montreuil, fait plus de 2,5 km et est mis en service en octobre 1937.

Le dernier train Sprague (le fameux train rouge et vert, aux intérieurs en bois) roule sur la ligne 9 jusqu'en avril 1983 (c'est la dernière ligne à en être encore équipée). Elle est équipée du PCC en 1970 et du pilotage automatique en 1975.

### La ligne 11 – Châtelet - Mairie des Lilas

Stations du XX<sup>e</sup> : Belleville, Pyrénées, Jourdain, Télégraphe, porte des Lilas.

La ligne 11, qui est une des dernières lignes réalisées dans Paris, relie le centre de Paris aux quartiers nord-est. Elle est la première ligne à avoir été équipée de rames sur pneumatiques et du pilotage automatique. A l'origine, cette ligne était destinée à remplacer le funiculaire de Belleville ainsi que les nombreux autobus qui assuraient une liaison avec le centre de Paris. La décision de sa réalisation est prise en décembre 1922. Dans un premier temps, la ligne doit assurer le parcours *Porte des Lilas - République*, puis *Porte des Lilas - Hôtel de Ville*, et finalement, *Porte des Lilas - Châtelet*. Les travaux ne débutent qu'en septembre 1931 et ils sont difficiles. Il faut passer



Pose des voies pneu sur la ligne 11 (1956)

dans des rues étroites ou à proximité de fondations d'immeubles, voire même sous certains immeubles habités (dans le Marais). Le franchissement du canal Saint-Martin et du collecteur des Coteaux, tout comme celui du chemin de fer de ceinture, ne sont pas simples.



Inauguration de la station Porte des Lilas (1935)

La station *Jourdain* doit être enterrée profondément, de même que *Télégraphe* (20 m). Les mises en service sont effectuées en avril 1935, entre *Châtelet* et *Porte des Lilas*, et en février 1937 pour son prolongement jusqu'à *Mairie des Lilas*.

Le 13 novembre 1956, la ligne 11 devient une ligne expérimentale puisqu'on y teste pour la première fois la circulation du matériel sur pneus. L'essai étant concluant, la ligne en est entièrement équipée et ce matériel reste en place jusqu'en 1999. La ligne est équipée du pilotage automatique en 1967.

### STATIONS DISPARUES ... OU JAMAIS OUVERTES

#### Haxo

C'est l'une des plus célèbres, elle est devenue un mythe. La Compagnie du Métropolitain de Paris (CMP) envisageait dans les années 1910 une exploitation coordonnée des lignes 3 et 7 avec le prolongement des rames *Pré-Saint-Gervais* de la ligne 7 jusqu'à la *Porte des Lilas*. Après la *Place des Fêtes*,



La station Haxo



une voie unique se détache et passe sur la courbe précédant la station *Pré-Saint-Gervais*. Une station est construite, à voie et quai unique. Elle est baptisée *Haxo*. Ensuite, la voie rejoint la navette entre *Pré-Saint-Gervais* et *Porte des Lilas*.

Ainsi, les trains de la ligne 7 venant du centre de Paris auraient utilisé la voie navette, desservi *Haxo* puis effectué leur terminus à *Porte de Lilas*, dans ce qui est devenu la station cinéma (voir p.16). En direction du centre de Paris, depuis la *Porte des Lilas*, les trains auraient utilisé la voie navette puis récupéré la boucle du *Pré-Saint-Gervais* en amont de cette station et auraient enfin emprunté la partie nord de la boucle par la station *Danube*.



La station « studio » Porte des Lilas

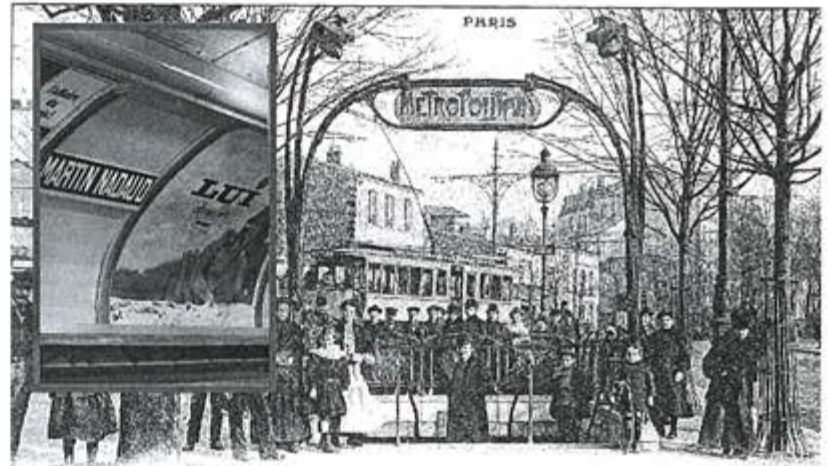
L'idée fut abandonnée. La station *Haxo* ne fut jamais mise en service, ses accès ne furent jamais réalisés. La voie sert de garages.

### Porte des Lilas « bis »

Parallèle à la station de la ligne 11, il existe une seconde station *Porte des Lilas* un peu plus connue... Elle aurait dû être le terminus de la ligne 7, et fut éphémèrement celui de la navette. Mais elle est bien connue des réalisateurs, puisque c'est elle qui sert pour le tournage de scènes de films dans le métro.

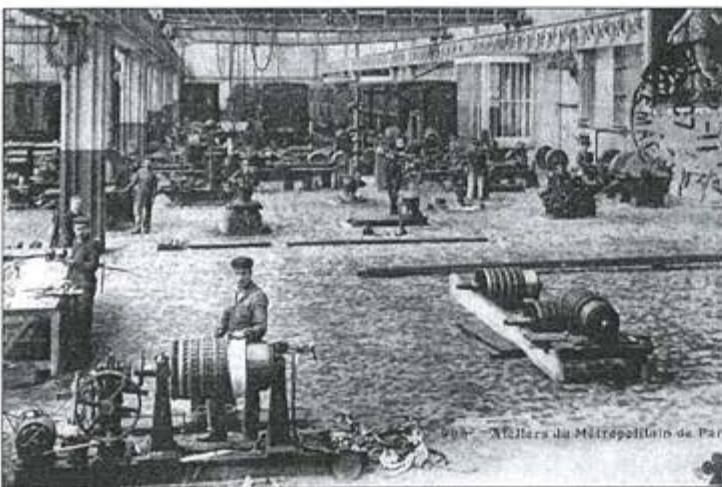
### Martin Nadaud

En 1971, lors du prolongement de la ligne 3 vers Gallieni et de la création de la ligne 3 bis, la station *Gambetta* fut réaménagée afin de faciliter la correspondance entre ces deux lignes. Les quais de *Martin Nadaud* furent ainsi rallongés pour rejoindre la station *Gambetta*. Seul souvenir de la station, ses anciens quais et un panneau indiquant la sortie vers la place *Martin Nadaud*.



218 - Le Métropolitain (XX<sup>e</sup>) Station Martin-Nadaud

C. P.



Atelier de Saint Fargeau

### AUTRES CURIOSITÉS

#### L'atelier de Saint-Fargeau

Il fut ouvert en 1904. Il a été modernisé deux fois, en 1966 et 1993, pour faire face à l'arrivée des nouveaux matériels à roues fer. Il occupe un espace de 15 600 m<sup>2</sup> et assure l'entretien des trains de la ligne 3, la maintenance renforcée du matériel de la ligne 7 bis, ainsi que celle des équipements pneumatiques de sécurité de tous les trains du métro et du RER.

#### L'atelier de Charonne

Il assurait l'entretien des matériels roulants des lignes 1 et 2 et fut exclusivement réservé à la ligne 2 à partir de 1934, du fait de l'ouverture de l'atelier de Fontenay. Il fut reconstruit entre 1981 et 1983 et occupe désormais 10 900 m<sup>2</sup>. Il est relié à la ligne 2 par un raccordement qui franchit la rue de Lagny par un passage à niveau avec barrière qui est le seul dans Paris.

## LES CHANSONS DU MÉTRO

### LE GRAND MEETINGE (*Maurice Mac Nab*)

1

C'était hier samedi jour de fête et le soleil brillait à l'horizon  
J'avais déjà bu cinq à six bouteilles et je n'métais jamais senti si rond (bis)  
V'là la bourgeoise qui s'radine sur le zingue, feignant qu'ell'm'dit t'a plaqué ton turbin  
Ouais mais c'était pour aller au meetinge, au grand meeting'du métropolitain (bis)

2

Les citoyens dans un élan sublime étaient venus poussés par la raison  
En apportant chacun vingt cinq centimes pour soutenir les grévistes'de Vierzon (bis)  
A part deux gard'municipaux qui schlinguent et un sergent qui veut fair'le malin  
C'était tout d'même un bien joli meetinge, le grand meeting'du métropolitain (bis)

3

Y'avait Basile le meneur indomptable, Carmélita l'orgueil du parti  
Y sont tous deux montés sur une table pour déposer la question sur l'tapis (bis)  
Mais v'là t'y pas qu'on entend du bastringue c'est un pékin qui veut fair'le malin  
Il est venu pour saboter l'meetinge, le grand meeting'du métropolitain (bis)

4

J'lui saute dessus et pendant qu'il proteste d'un grand coup d'poing j'lui défonce son  
chapeau  
Il est parti sans demander son reste en faisant signe aux gard'municipaux (bis)  
Et profitant de c'que j'étais brin dzingue, y m'ont conduit au post'le plus voisin  
Et c'est comme ça qu's'est terminé l'meetinge, le grand meeting'du métropolitain (bis)

5

Peuple français la Bastille est détruite mais y'a toujours des prisons pour tes fils  
Souviens toi bien des Géants d'quarant'huite qu'étaient plus forts que les  
ceuss'd'aujourd'hui (bis)  
Mais c'est toujours l'pauvr'ouvrier qui trinque celui qu'on met en prison pour des riens  
C'est pourtant lui qui fait marcher l'bastringue, le grand bastringu'du métropolitain (bis)

Cette chanson de Mac Nab a fait les beaux jours des samedi soirs dans les bistrots du XX<sup>e</sup>, où, en fin de soirée, il se trouvait toujours, jusqu'en 1940, un assistant pour escalader une table ou une chaise et entonner des chansons populaires, en général en hommage à la Commune de 1871 et aux « questions sociales », comme on disait alors.

Et cependant, le Grand meetinge n'est pas, au départ, une chanson de lutte. Mac Nab n'avait pour la classe ouvrière, qu'une sorte de mépris condescendant. Mais, comme souvent en pareil cas, la chanson a débordé les intentions de son auteur et a poursuivi sa carrière, vécue comme un hommage à la classe ouvrière dans les réunions syndicales et politiques, les goguettes et autres repas fraternels.

C'est aussi pour nous une façon d'évoquer les luttes ouvrières à l'occasion des chantiers du Métropolitain où, compte tenu des techniques de l'époque et des horaires de travail, la vie était rude et les revendications aiguës.



## LE POINÇONNEUR DES LILAS (Serge Gainsbourg) extrait

J'suis l'poinçonneur des Lilas  
Le gars qu'on croise et qu'on n' regarde pas  
Y a pas d'soleil sous la terre  
Drôle de croisière  
Pour tuer l'ennui j'ai dans ma veste  
Les extraits du Reader Digest  
Et dans c'bouquin y a écrit  
Que des gars s'la coulent douce à Miami  
Pendant c'temps que je fais l'zouave  
Au fond d'la cave  
Paraît qu'y a pas d'sot métier  
Moi j'fais des trous dans des billets

**J'fais des trous, des p'tits trous, encor des p'tits trous**  
**Des p'tits trous, des p'tits trous, toujours des p'tits trous**  
**Des trous d'seconde classe**  
**Des trous d'première classe**  
**J'fais des trous, des p'tits trous, encor des p'tits trous**  
**Des p'tits trous, des p'tits trous, toujours des p'tits trous**  
**Des petits trous, des petits trous,**

J'suis l'poinçonneur des Lilas  
Pour Invalides changer à Opéra  
Je vis au cœur d'la planète  
J'ai dans la tête  
Un carnaval de confettis  
J'en amène jusque dans mon lit  
Et sous mon ciel de faïence  
Je n'vois briller que les correspondances  
Parfois je rêve je divague  
Je vois des vagues  
Et dans la brume au bout du quai  
J'vois un bateau qui vient m'chercher  
Pour m'sortir de ce trou où je fais des trous  
(...)

J'suis l'poinçonneur des Lilas  
Arts-et-Métiers direct par Levallois  
J'en ai marre j'en ai ma claque  
De ce cloaque  
Je voudrais jouer la fill'' de l'air  
Laisser ma casquette au vestiaire  
Un jour viendra j'en suis sûr  
Où j'pourrais m'évader dans la nature  
J'partirai sur la grand'route  
Et coûte que coûte  
Et si pour moi il n'est plus temps  
Je partirai les pieds devant



(...)  
**Y a d'quoi d'venir dingue**  
**De quoi prendre un flingue**  
**S'faire un trou, un p'tit trou,**  
**un dernier p'tit trou**  
**Un p'tit trou, un p'tit trou,**  
**un dernier p'tit trou**  
**Et on m'mettra dans un grand trou**  
**Où j'n'entendrai plus parler d'trou plus**  
**jamais d'trou**  
**De petits trous de petits trous**  
**de petits trous**

Beaucoup plus près de nous, cette chanson de Serge Gainsbourg a connu un succès durable. Elle prend un air de nostalgie avec la disparition des « petits trous » qui étoilaient de leurs confettis les entrées des quais de métro dont les employés n'avaient pas encore été chassés.

Elle marque une nouvelle dimension de la condition sociale des travailleurs et pointe une revendication de liberté et de loisirs. Peut-être pourrions-nous remarquer au passage, que le problème a été résolu, que personne n'a remplacé le poinçonneur mais que son fils est sans doute chômeur. Serge Gainsbourg n'ignorait pas ce nouvel aspect de la vie.

On chantera encore « Le poinçonneur des Lilas » tant les chansons ont la vie plus longue que les situations qu'elles évoquent.

*Commentaires de Raoul Dubois*





Raoul DUBOIS prononçant le discours à la cérémonie au Mur des Fédérés, 19 mai 2001

Salut Raoul,

Raoul Dubois nous a quittés en décembre dernier. Connu pour son engagement dans le mouvement d'éducation populaire – citons notamment son rôle dans la fondation des Francs et Franches Camarades – ainsi que pour ses travaux historiques autour de la Commune, il s'est impliqué jusqu'au bout dans les activités de l'association les Amis de la Commune de Paris-1871, dont il était vice-président, et dans Mémoire Vivante du XX<sup>e</sup> arrondissement. Faut-il préciser qu'il n'avait pas les deux pieds dans le même sabot ? Tous ceux qui l'ont approché savent que Raoul, qui ne manquait pas cependant d'humour, était un grand militant plein de sagesse dévoué aux grandes causes, en particulier celle de la jeunesse.



A.D.



# LE RÉSEAU DES AUTOBUS

## DANS LE XX<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

Voici une description des principales lignes de bus qui ont quadrillé - ou qui quadrillent encore - le XX<sup>e</sup> arrondissement de la capitale.

### La ligne 26 : Gare Saint-Lazare – Cours de Vincennes

Elle est mise en service le 5 décembre 1932 entre, à l'époque, le Cours de Vincennes et la Porte de Versailles, en remplacement des tramways. Exploitation du tronçon Gare Saint-Lazare – Cours de Vincennes toujours sous l'indice CE (qui deviendra lui aussi 26 à partir du 6 février 1935). Le 2 septembre 1939, l'exploitation de la ligne est suspendue. Elle reprendra le 18 septembre. Le 16 mai 1940, l'exploitation de la ligne est de nouveau suspendue. Elle reprendra de nouveau le 1<sup>er</sup> décembre. Le 8 mai 1944, l'exploitation de la ligne est de nouveau suspendue. Elle reprendra de nouveau le 5 novembre 1945.

En 2000, la ligne 26 a transporté 12,7 millions de voyageurs. C'est l'une des lignes les plus fréquentées du Paris *intra muros*.

Prenons l'exemple de cette ligne pour donner quelques détails sur l'exploitation aujourd'hui par la RATP de ce type de lignes : elle fonctionne tous les jours de 6h 30 à minuit. Elle recense 32 autobus « Agora » remisés au centre bus de Lagny (dans le XX<sup>e</sup>), un responsable de ligne, 8 régulateurs et 58 machinistes en roulement. Cette ligne longue de 9,4 km dessert 30 points d'arrêt dans les IX<sup>e</sup>, X<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> arrondissements de Paris. A l'affluence du soir, on enregistre 18 départs dans l'heure.



© RATP - BARCUM ALI

203645 - 15/09/1992



© RATP -

64439 - 01/12/1967

Autobus de la ligne 26 au terminus du Cours de Vincennes (1967)

C'est au terminus du Cours de Vincennes que se trouve le PCL (Poste de commandement local). Le régulateur s'y trouve pour assurer la gestion de la ligne en permanence. Sur la ligne 26, le 1<sup>er</sup> bus quitte le Cours de Vincennes à 5h 50 ; il assure le 1<sup>er</sup> départ de Saint-Lazare à 6h 30. Contrairement à ce qui se fait sur une ligne de métro où les premiers trains sont mis en circulation depuis les deux terminus, ici les premiers bus sont envoyés depuis une seule extrémité – sur la 26, celui de Cours de Vincennes à côté du centre bus Lagny où sont remisés les bus.



### **La ligne 46 : Gare du Nord – Saint-Mandé**

Elle est créée le 28 mai 1951 entre, à l'époque, la Gare du Nord et Saint-Mandé (Demi-Lune. Parc Zoologique). Elle est prolongée partiellement, le 3 avril 1974, de Saint-Mandé au Bois de Vincennes (Parc Floral). La ligne devient : Gare du Nord – Saint-Mandé, prolongée partiellement au Bois de Vincennes (Parc Floral). Elle est prolongée à nouveau le 1er juillet 1987, du Bois de Vincennes (Parc Floral) à Vincennes (Château). La ligne devient : Gare du Nord – Saint-Mandé, prolongée partiellement à Vincennes (Château).

### **La ligne 55 : Gambetta – Montreuil (Mairie)**

Elle est créée le 12 novembre 1951 entre, à l'époque, la Place de la République et la Mairie de Montreuil. Le 15 juillet 1969, le tronçon entre la Place de la République et la Place Gambetta est supprimé. La ligne devient : Gambetta–Montreuil (Mairie). Le 1<sup>er</sup> septembre 1969, la ligne est exploitée sous l'indice 355. Le 13 mai 1991, la ligne est exploitée sous l'indice 102.

### **La ligne 56 : Porte de Clignancourt–Vincennes (Château)**

Le 4 juin 1951, reprise de l'exploitation, sous l'indice 56, de la ligne 11A, avec suppression du tronçon entre la Porte de Clignancourt et Saint-Ouen (Cimetière) – et prolongement de Saint-Mandé (Mairie) à Vincennes (Château). La ligne devient : Porte de Clignancourt – Vincennes (Château).

### **La ligne 60 : Place Gambetta – Porte de Montmartre**

Elle est créée le 12 mars 1951 entre, à l'époque, la Place Gambetta et la Mairie du XVIII<sup>e</sup> arrondissement. Elle est prolongée, le 27 avril 1953, de la Mairie du XVIII<sup>e</sup> à la Porte de Montmartre. Le 19 octobre 1970, l'itinéraire est modifié dans le XIX<sup>e</sup> arrondissement (meilleure desserte du quartier Nord-Est). Le 14 mars 1983, l'itinéraire est modifié entre la Mairie du XVIII<sup>e</sup> et la Porte de Montmartre (abandon de la rue du Poteau dans le XVIII<sup>e</sup> arrondissement).

### **La ligne 61 : Gare d'Austerlitz – Pré Saint-Gervais (Place Jean Jaurès)**



Elle est créée le 20 novembre 1950 entre, à l'époque, la Porte des Lilas et le Pré Saint-Gervais (Place Jean Jaurès). Elle est prolongée, le 4 juin 1951, de la Porte des Lilas à la Gare d'Austerlitz. Elle est prolongée, le 1er avril 1957, de la Gare d'Austerlitz à Gentilly (Mairie – Place de la Fontaine). Le 16 septembre 1965, le tronçon entre la Gare d'Austerlitz et Gentilly (Mairie – Place de la Fontaine) est supprimé. Création de la ligne 57 à la place. La ligne devient : Gare d'Austerlitz – Pré Saint-Gervais (Place Jean Jaurès).