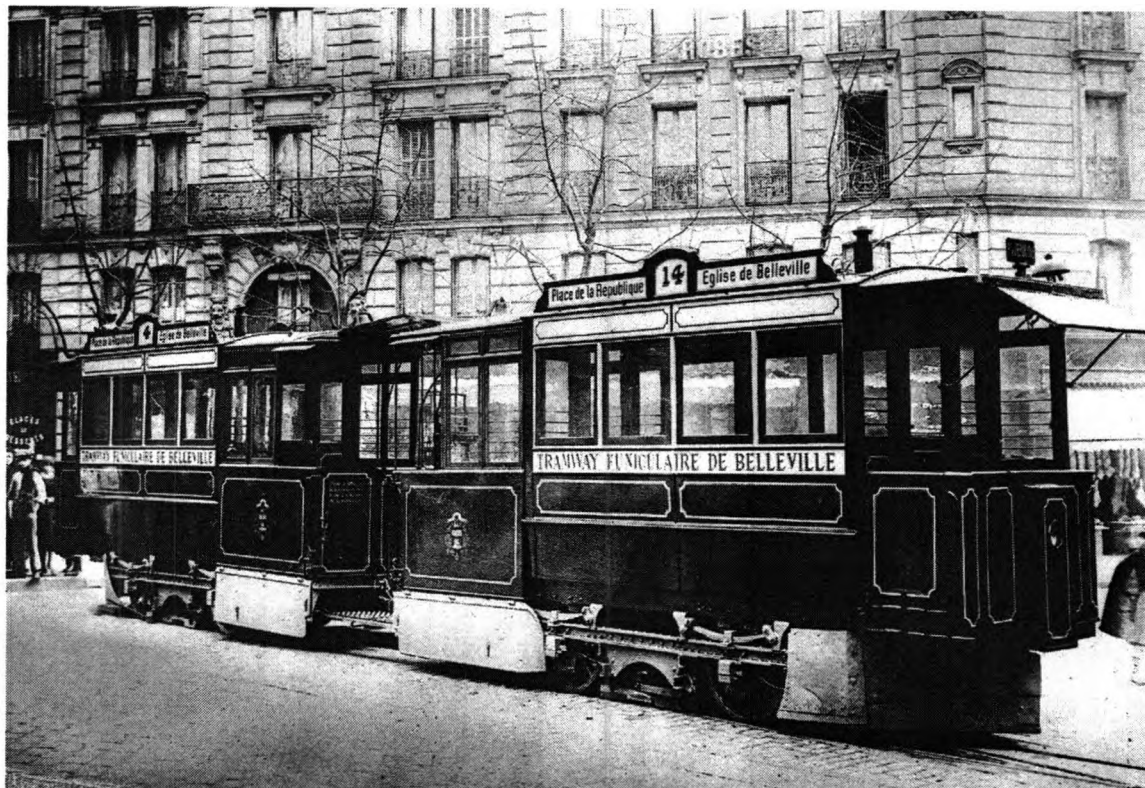


Cahiers de la Mémoire Vivante du XXème

Association Loi 1901

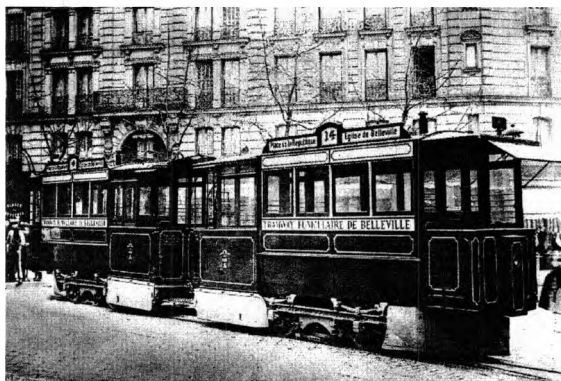
Président : Michel Dreyfus



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 meetinge » 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

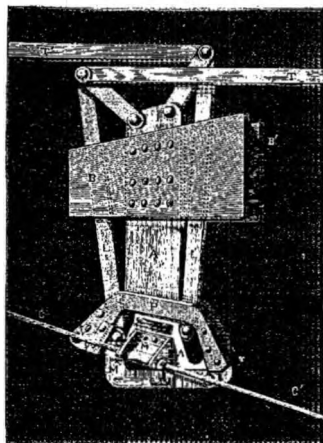


A la fin du XIX^e siècle, le village de Belleville, rattaché à Paris en 1860, est encore un bourg de campagne formé de rues étroites à la pente rude. Aux propriétaires et clients des guinguettes ou autres cabarets du bas de la colline et à la population de jardiniers, maraîchers et vignerons des hauteurs, 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.

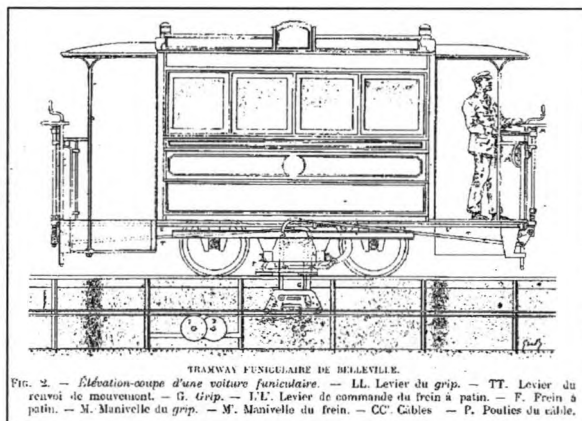
En 1889, sous la pression des habitants et des élus de Belleville, le Conseil municipal de Paris décide la réalisation d'un tramway funiculaire, entre la place de la République et l'église Saint Jean Baptiste de Belleville, sur la proposition d'un ingénieur, M. Fournier.

La technique retenue

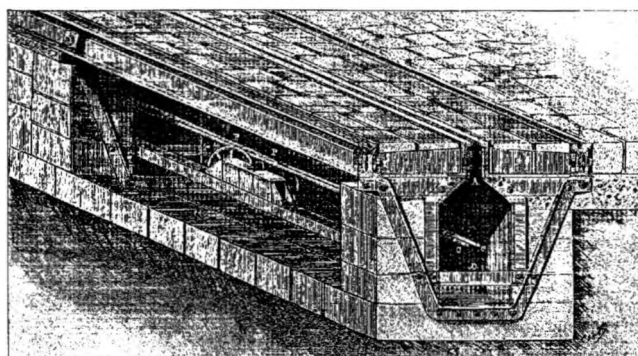


TRAMWAY FUNICULAIRE DE BELLEVILLE. — FIG. 3. — Perspective du grip. — A. Plaque de tôle. — BE'. Plats boulonnés sur la plaque de tôle. — P. Plaque guide. — CC'. Câble. — M. Mâchoire supérieure. — M'. Mâchoire inférieure. — LL. Levier. — TT'. Renvoi de commande.

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-coupe d'une voiture funiculaire. — LL. Levier du grip. — TT. Levier du renvoi de mouvement. — G. Grip. — LL'. Levier de commande du frein à patin. — F. Frein à patin. — M. Manivelle du grip. — M'. Manivelle du frein. — CC'. Câbles. — P. Poulies du câble.



TRAMWAY FUNICULAIRE DE BELLEVILLE. — FIG. 4. — Coupe de la voie. — A. Fer en Z. — B. Rail système Brown. — EE'. Entretoises. — CC'. Câble aller et retour. — D. Traverse. — 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....

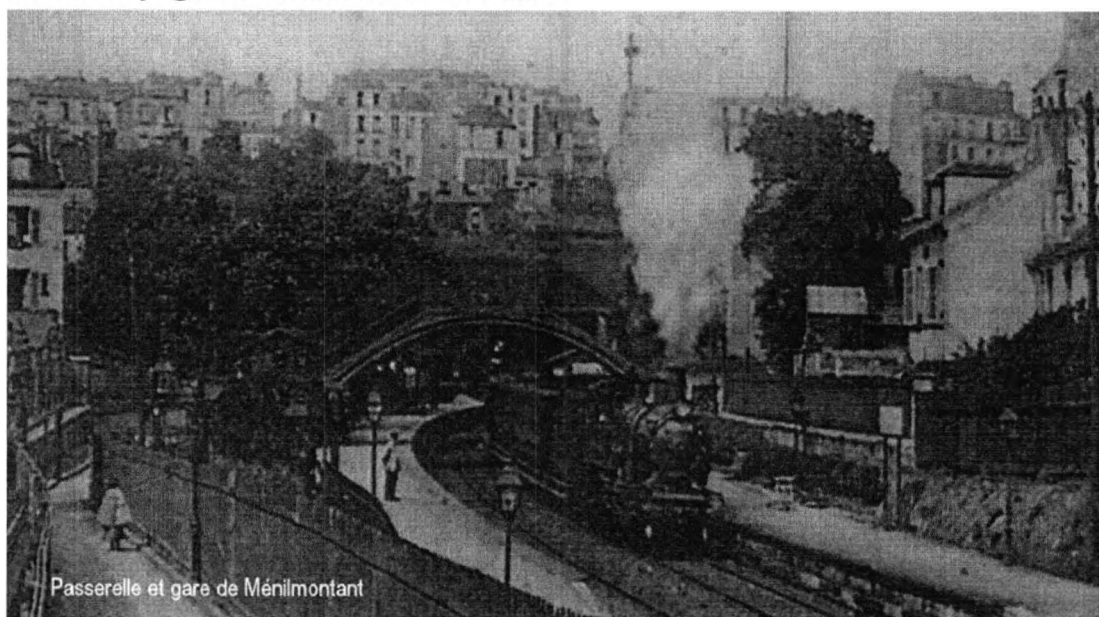
agrémenté de coups de corne bien sonores visant à écarter les imprudents sur son passage. Pour protester, on raconte que des membres du Club des Cents kilos envahirent un jour un des derniers wagons et qu'ainsi lesté, le véhicule ne put atteindre l'Église ! Par ailleurs, on trouve une publication qui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

Claude Smadja.

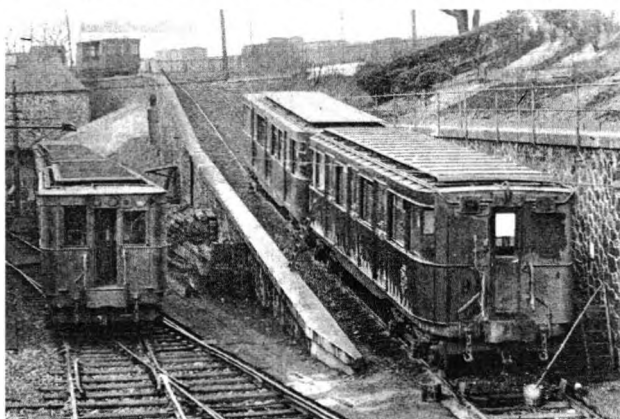
LA SAGA DE LA **PETITE CEINTURE** DANS LE XX^e

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. »



© RATP - ND

3856 - 12/02/1935

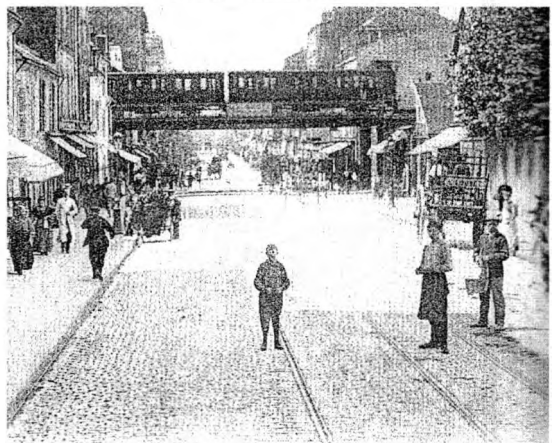
« Rencontre de trains sous un tunnel : 60 blessés »



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 Siècle ». 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

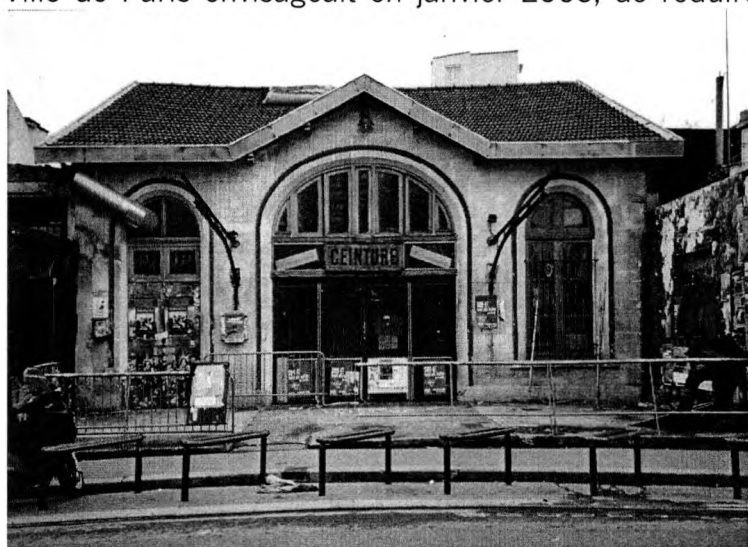
rouvert en avril 2005. De son côté, l'Association pour la sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son réseau ferré prône toujours la réouverture au trafic voyageur en correspondance avec les lignes de métro et de RER existantes. Dernier proposition en date, la Ville de Paris envisageait en janvier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



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.



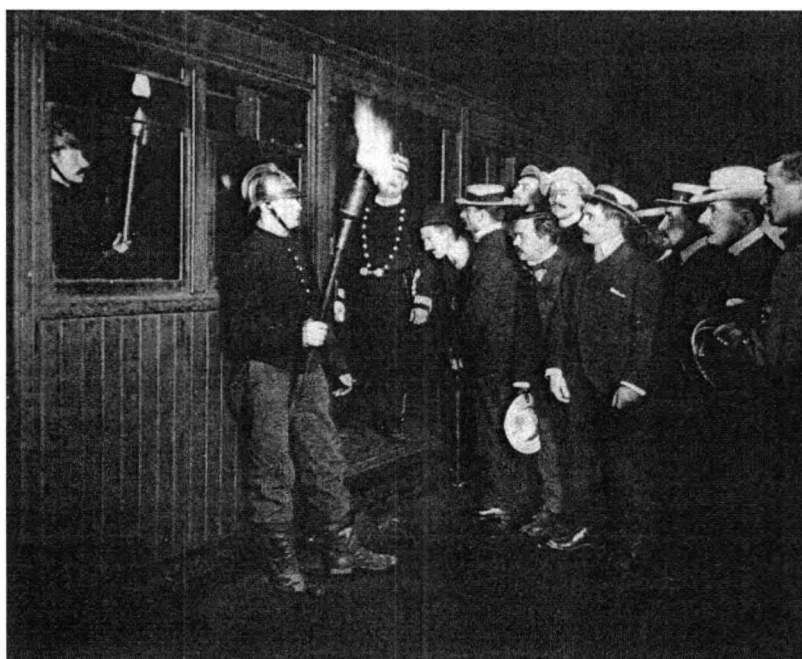
John Sutton

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.

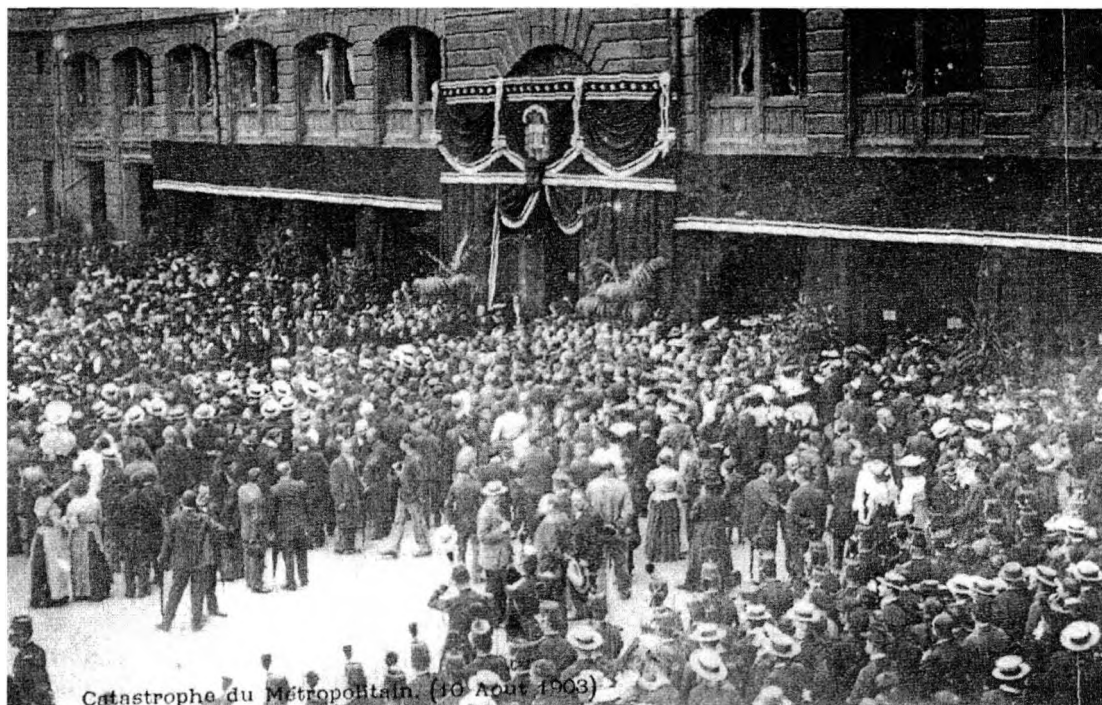


© RATP - nd

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



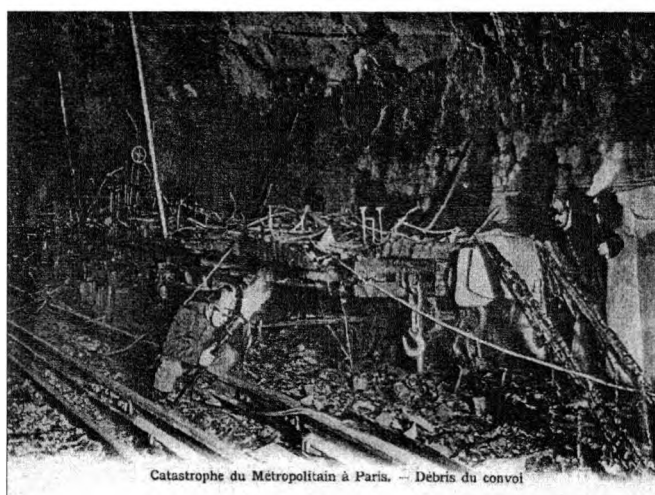
Catastrophe du Métropolitain. (10 Août 1903)

Obsèques des victimes de la catastrophe du métropolitain (1903)

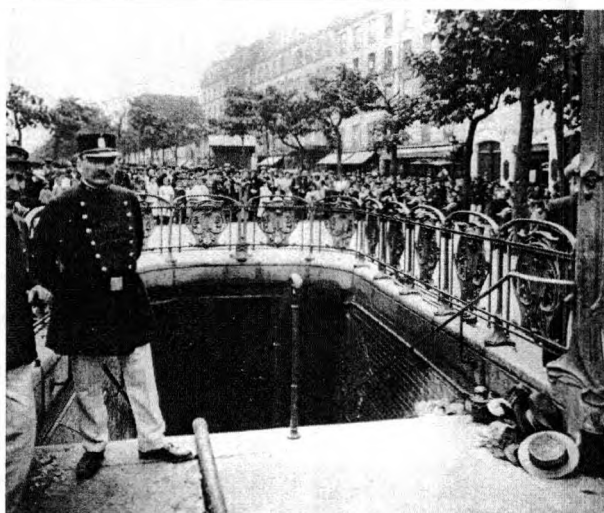
La Compagnie du métro en tire un bilan pour la sécurité

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 - nc

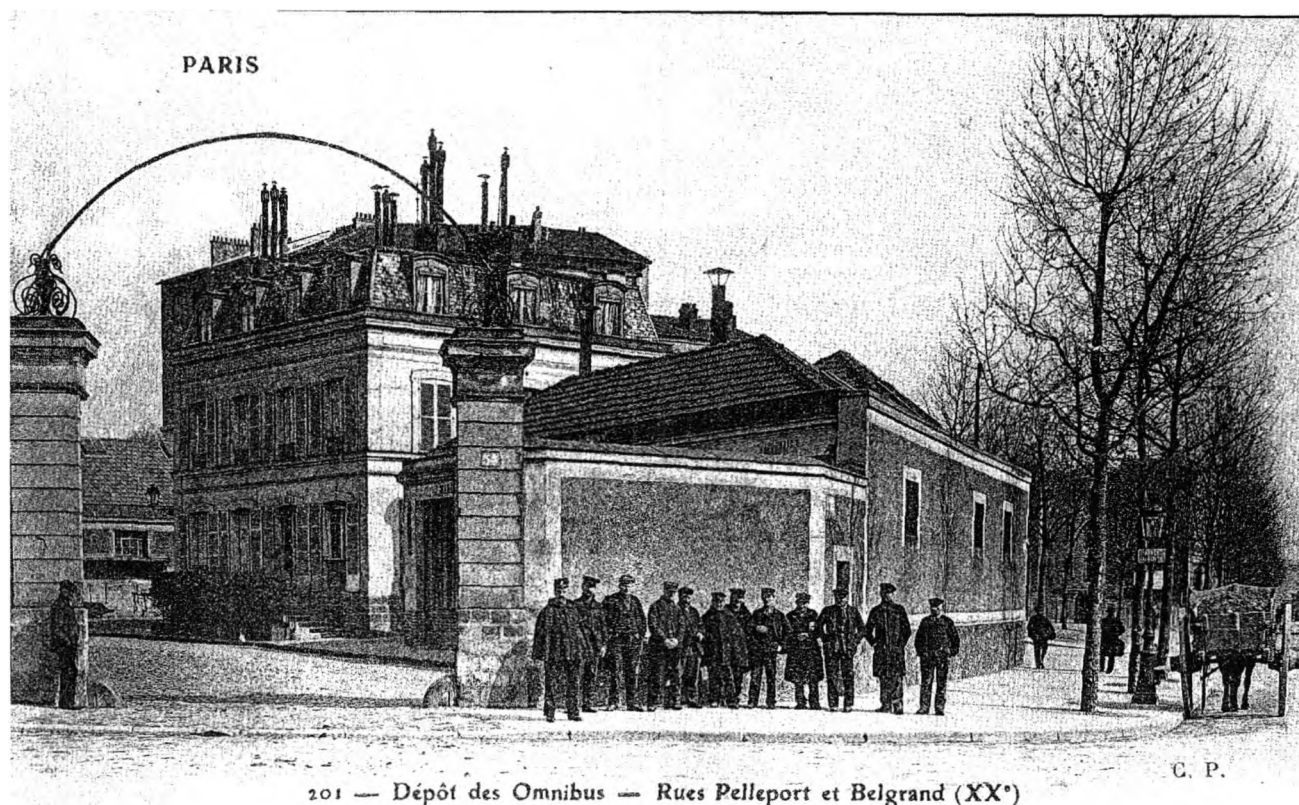
73950 - 10/08/1903

Vue d'un des transports collectifs les plus anciens du XX^e 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.



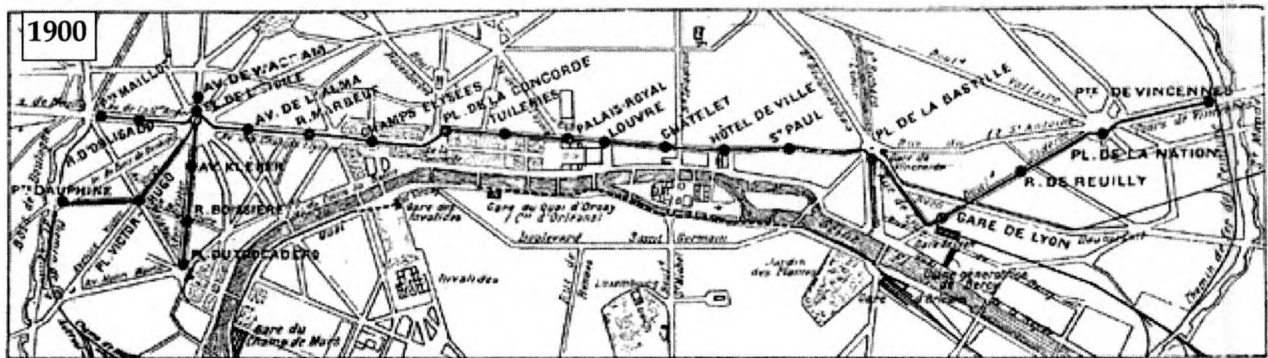
PETITE HISTOIRE DU MÉTROPOLITAIN DANS LE VINGTIÈME ARRONDISSEMENT

La ligne 1 - Château de Vincennes – La Défense

Stations du XX^e : 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.

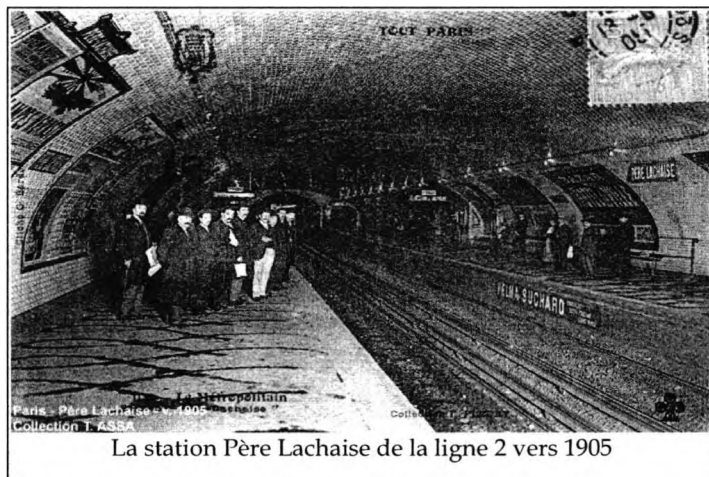
Mais le sous-sol hétérogène posait des problèmes de réalisation de ce viaduc. Deux procédés furent alors mis en place : le battage de pieux en chêne et le fonçage de puits. Le plus étonnant reste encore le franchissement des importantes tranchées des lignes de Chemins de fer de l'Est et du Nord qui nécessita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

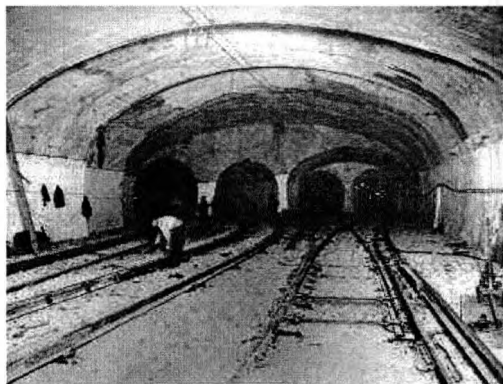
La ligne 3 – Gallieni - Levallois

Stations du XX^e : 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.



Construction de la station Gambetta (1905)



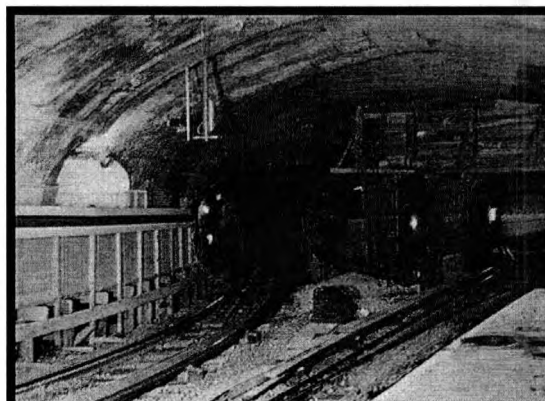
La desserte de l'Est parisien en 1929

La première ligne 3^{bis} 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*.



Embranchement entre les lignes 3 et 3 bis (1980)

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*.

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



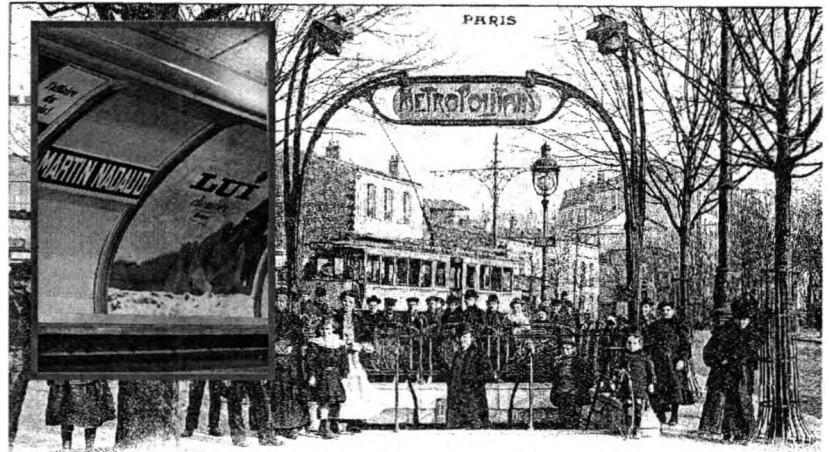
La station « studio » Porte des Lilas

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.



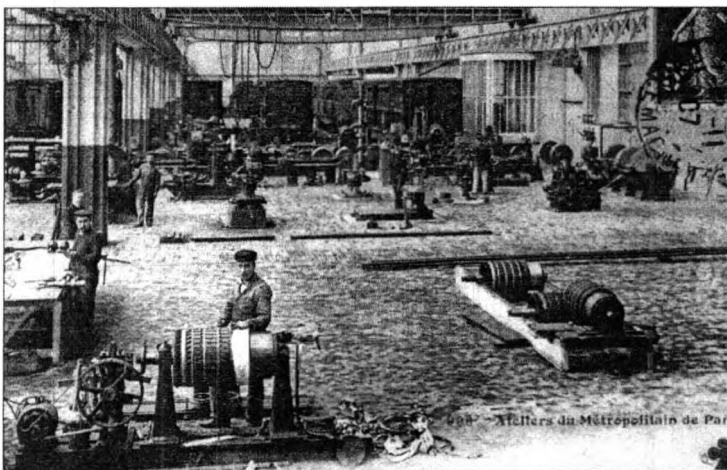
278 - Le Métropolitain (XX^e) Station Martin-Nadaud

G. P.

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 m² 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.



Atelier de Saint Fargeau

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 m². 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 sublême 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^e, 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.

La ligne 3 bis – Gambetta – Porte des Lilas

Stations du XX^e : 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^{bis}.

La ligne 9 - Pont de Sèvres – Mairie de Montreuil

Stations du XX^e : 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^e 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^e 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 - 01/01/1933
Prolongement de la ligne 9 entre République et Montreuil



© RATP - ND 815 - 01/12/1933

Station Maraîchers (1933)



© RATP - SUTTON Denis 205293 - 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^e et XX^e 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*



© RATP - MARGUERITE DUBUC 229110 - 06/09/1997

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^e : 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)



© RATP - nd

30507 - 25/10/1956

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.



Paris - porte des Lilas - 28/04/1935
Collection AMTUIR/RATP ©

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*,



(c) Ratp

La station Haxo

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



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^e 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^e ARRONDISSEMENT

Voici une description des principales lignes de bus qui ont quadrillé - ou qui quadrillent encore - le XX^e 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^{er} 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^e), 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^e, X^e, XIX^e et XX^e arrondissements de Paris. A l'affluence du soir, on enregistre 18 départs dans l'heure.



© RATP - BAROLINI ALI

203945 - 18/09/1992



© 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^{er} bus quitte le Cours de Vincennes à 5h 50 ; il assure le 1^{er} 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^{er} 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^e arrondissement. Elle est prolongée, le 27 avril 1953, de la Mairie du XVIII^e à la Porte de Montmartre. Le 19 octobre 1970, l'itinéraire est modifié dans le XIX^e arrondissement (meilleure desserte du quartier Nord-Est). Le 14 mars 1983, l'itinéraire est modifié entre la Mairie du XVIII^e et la Porte de Montmartre (abandon de la rue du Poteau dans le XVIII^e arrondissement).

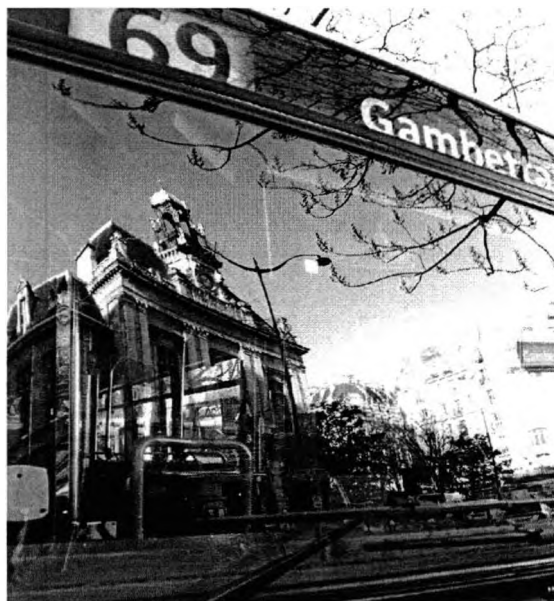
La ligne 61 : Gare d'Austerlitz – Pré Saint-Gervais (Place Jean Jaurès)



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).

La Ligne 69 : Place Gambetta–Champ de Mars (Avenue de Suffren)

Elle est créée le 7 octobre 1946 entre, à l'époque, le Cimetière du Père-Lachaise et la Place Balard. Elle est prolongée, le 12 mars 1951, entre le Cimetière du Père-Lachaise et la Place Gambetta. Le 16 septembre 1965, le tronçon entre la Place Balard et le Champ de Mars (Avenue de Suffren) est supprimé. La ligne devient : Place Gambetta – Champ de Mars (Avenue de Suffren).



La ligne 76 : Louvre (Saint-Germain l'Auxerrois)–Bagnolet (Malassis)

Elle est créée le 18 février 1946 entre, à l'époque, le Louvre (Saint-Germain l'Auxerrois) et la Porte de Bagnolet. Elle est prolongée, le 9 juin 1947, entre la Porte de Bagnolet et Bagnolet (Mairie). Elle est prolongée, le 3 avril 1971, entre Bagnolet (Mairie) et Bagnolet (Malassis). L'itinéraire entre la Porte de Bagnolet et Bagnolet (Mairie) est modifié pour pouvoir desservir la station de métro Gallieni nouvellement créée.

La ligne 96 : Porte des Lilas – Gare Nouvelle Montparnasse

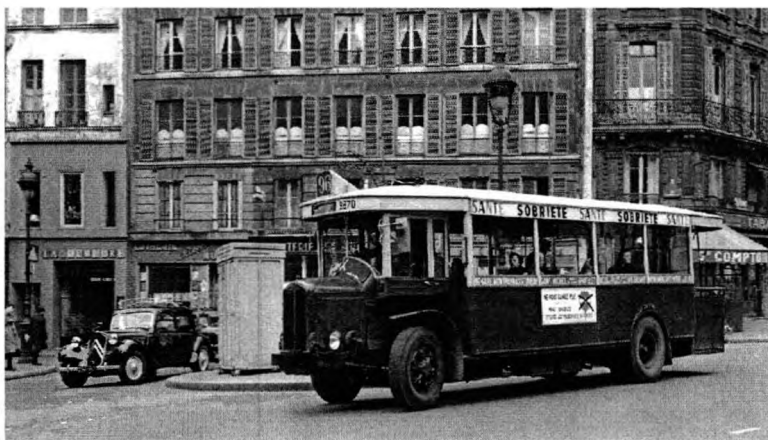
Le 25 mars 1946, l'exploitation de la ligne Q est reprise sous l'indice 96. Le tronçon entre Plaisance (Porte de Vanves) et la Gare Montparnasse est supprimé. La ligne devient : Gare Montparnasse–Porte des Lilas. L'itinéraire entre la Gare Montparnasse et Mabillon est modifié (emprunt de la Rue de Rennes). Elle est prolongée, le 15 juillet 1969, à la Gare nouvelle Montparnasse, avenue du Maine, nouvellement inaugurée.

Il faut signaler que la Porte des Lilas est un endroit très important dans la carte du réseau bus parisien : en effet, elle est le terminus de sept lignes dont cinq de banlieue.

La ligne PC – 100 : Porte de Charenton – Porte Maillot

Elle est créée (sur décision du Conseil Général de la Seine en 1933), le 23 juillet 1934, entre, à l'époque, la Porte de Champerret et la Gare d'Auteuil. Elle remporte un succès immédiat auprès des Parisiens, puisqu'elle transporte, dès la première année, 16 millions de voyageurs.

Voici à l'époque son itinéraire au sein du XX^e arrondissement : rue de Belleville ; rue de Jourdain ; rue des Pyrénées ; rue de la Mare ; rue des Couronnes ; rue Henri Chevreau ; rue Sorbier ; place Martin Nadaud ; avenue Gambetta ; rue Malte Brun-avenue du Père-Lachaise-place Gambetta (ces trois derniers endroits étant uniquement empruntés dans la direction de la Gare d'Auteuil) ; rue des Pyrénées ; rue des Maraîchers ; rue des Orteaux et boulevard Davout.



Le 2 septembre 1939, l'exploitation de la ligne est suspendue. Elle reprendra le 4 septembre sur les deux tronçons suivants : Porte d'Auteuil – Cours de Vincennes et Cours de Vincennes – Porte de Champerret. Le 21 septembre 1939, les deux tronçons fusionnent. La ligne devient : Porte d'Auteuil – Porte de Champerret. Le 27 novembre 1939, l'itinéraire dans le XX^e arrondissement est modifié (emprunt des boulevards Mortier et Davout). Le 16 mai 1940, l'exploitation de la ligne est de nouveau suspendue. Elle reprendra de nouveau le 29 mai. Le 10 juin 1940, l'exploitation de la ligne est de nouveau suspendue. Elle reprendra de nouveau le 21 octobre. Le 18 mai 1942, l'exploitation de la ligne est de nouveau suspendue. Elle reprendra de nouveau le 5 novembre 1945, avec les deux tronçons suivants : Porte de Champerret – Porte de Vincennes (PC Nord) et Porte de Vincennes – Porte d'Auteuil (PC Sud).

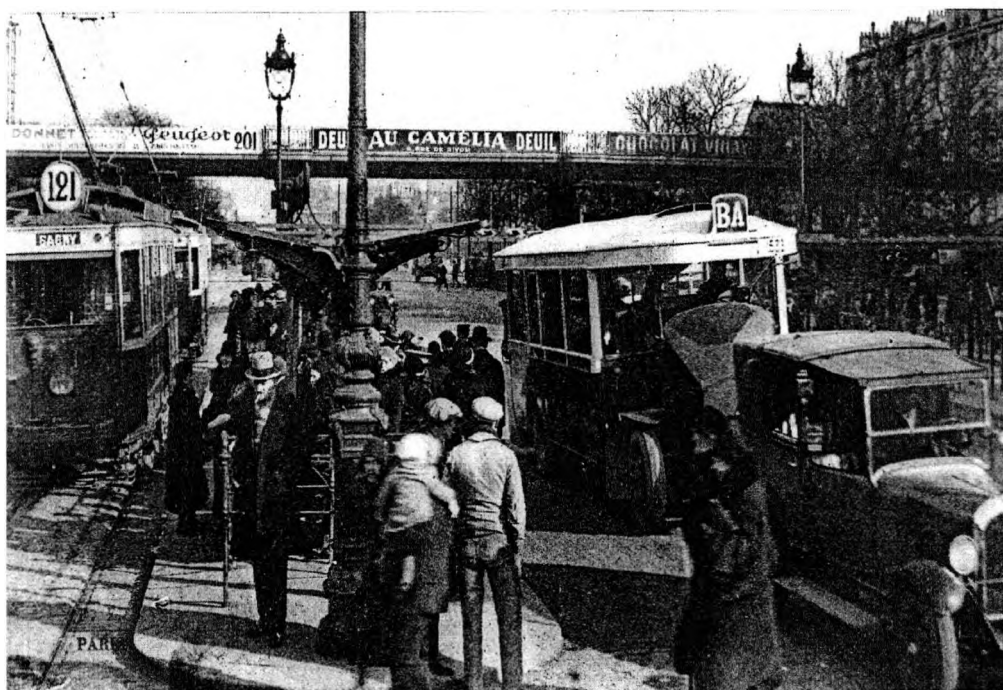
Le 24 mars 1947, le PC Nord est prolongé de la Porte de Champerret à la Porte de Neuilly. Le 4 juin 1951, les lignes PC Nord et PC Sud fusionnent. La ligne est désormais exploitée en service circulaire dans les deux sens (circulaire extérieure et circulaire intérieure), en utilisant désormais les boulevards extérieurs. En octobre 1999, la ligne PC est scindée en trois axes distincts :

- PC 1 : Porte de Charenton – Porte de Champerret
- PC 2 : Porte de la Villette – Porte d'Italie (en 2000, la ligne a transporté 13,9 millions de voyageurs. C'est l'une des lignes les plus fréquentées du Paris intra-muros.)
- PC 3 : Porte des Lilas – Porte Maillot

La ligne « Noctambus » G : Châtelet – Noisy-le-Grand

Elle est créée en 1986.

Benoît Delfolie



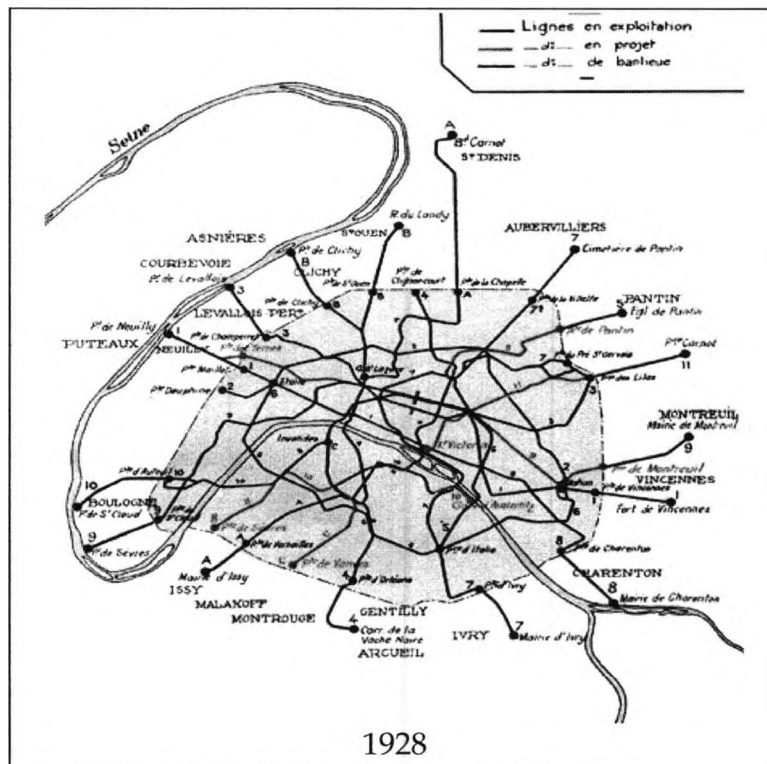
© RATP - Reproduction

27880 - 01/01/1934

Autobus Renault au terminus du Cours de Vincennes (1934)

LE PROLONGEMENT DES LIGNES DU MÉTROPOLITAIN HORS DE PARIS

A la création du métro, la totalité des lignes était strictement *intra muros*. Les terminus se situaient au niveau des portes de Paris, voire en amont : ainsi la ligne 3 fut mise en service en 1904 entre Villiers et Père-Lachaise (puis Gambetta en 1905). Elle fut prolongée dans un premier temps à l'ouest jusqu'à la porte de Champerret en 1910, puis à l'est jusqu'à la porte de Lilas dans les années vingt. En 1925, une commission fut mise en place dans le but d'étudier les problèmes de transport, liés notamment à l'accroissement important de la population des communes de la proche banlieue. Trois ans plus tard, en 1928, une liste de 15 prolongements de lignes fut arrêtée. Ces prolongements, d'une longueur de 36 kilomètres ne purent être entrepris que par étapes, en raison du coût élevé de l'opération. Trois phases furent alors définies, en fonction de l'importance de la population de la commune à desservir et du nombre de billets délivrés sur ces lignes dans les terminus établis aux portes de Paris.



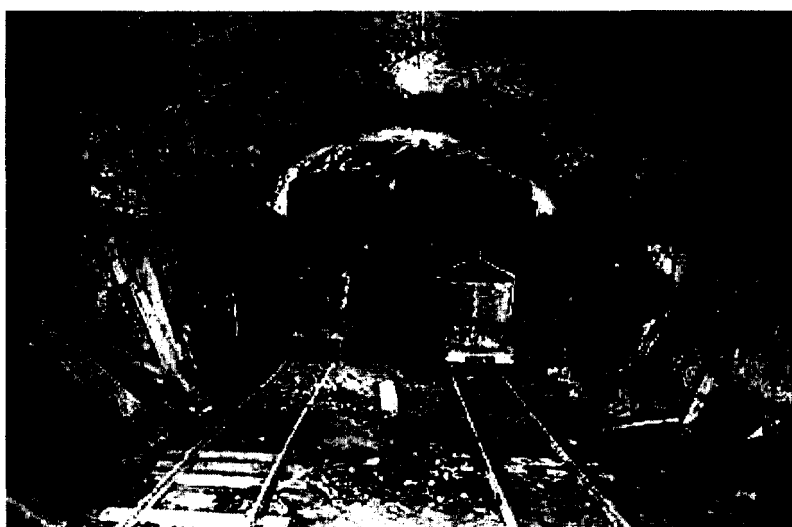
Les extensions dites de première urgence, c'est-à-dire celles à mettre en place le plus tôt possible, concernaient la ligne 1 (au fort de Vincennes), la ligne 3 (au pont de Levallois), la ligne 9 (au pont de Sèvres) et la ligne 12 (à la mairie d'Issy). Les caractéristiques de ces prolongements pouvaient être fort différentes. Ainsi, le déplacement du terminus de la ligne 1 au château de Vincennes desservait essentiellement une population se rendant à son travail dans Paris. *A contrario*, la création des nouvelles stations de la ligne 9 à Boulogne permettait un accès rapide à une importante zone industrielle.

De même, la longueur de ces nouveaux tronçons varie sensiblement : le prolongement de la ligne 1 à Château de Vincennes s'étend sur 2,6 km, tandis que celui de la ligne 12 à Issy mesure seulement 1,5 km. Le deuxième groupe d'extension à mettre en place concerne cinq lignes : la ligne 1 au pont de Neuilly, la 7 à mairie d'Ivry, la 8 au pont de Charenton, la 9 à mairie de Montreuil et la 13 bis au pont de Clichy. Les prolongements classés en troisième urgence concernaient 6 lignes : la 4 au cimetière parisien de Bagneux, la 5 bis à l'église de Pantin, la 7 bis au cimetière parisien de Pantin, la 12 à Saint Denis et la 13 à Saint-Ouen.

La déclaration d'utilité publique de ces quinze prolongements est signée le 24 décembre 1929. Celle-ci stipule que chaque groupe de travaux doit être effectué dans un délai de quatre ans. Néanmoins, comme nous le verrons, plusieurs modifications seront apportées et les travaux s'éterniseront.

Les registres d'enquête d'utilité publique, effectués vers 1929, témoignent du très bon accueil de la population de la région parisienne à ces prolongements. L'impatience des travaux est palpable dans les communes densément peuplées dans lesquelles bon nombre d'habitants vont travailler dans la capitale ; à Levallois, ville ayant la plus importante densité du département de la Seine, près de 1 500 signataires « demandent que ce prolongement [...] soit exécuté dans le plus bref délai »². En outre, entrepreneurs et industriels s'intéressent de près à ces extensions. Ainsi, le projet d'extension de la ligne 3 est soutenu par la société A. Citroën « au nom de ses 2 900 ouvriers et employés »³ de son usine de Levallois. Néanmoins, certaines extensions de lignes se heurtent à l'opposition d'une partie des Parisiens. Ainsi, des commerçants et des usagers du Métropolitain « protestent avec véhémence contre le projet qui supprimerait, sans profit pour personne, les avantages acquis, qui ruinerait leur commerce et augmenterait les difficultés de tout un quartier [et] demandent que tous les travaux du Métropolitain soient ajournés jusqu'à ce que la densité de la population ait augmenté »⁴.

Une fois ces enquêtes d'utilité publique terminées, les chantiers ouvrent progressivement dans l'ordre d'urgence préétabli. Cependant, le rythme initialement prévu de quatre années pour chaque groupe de prolongement prend du retard. L'arrivée de la ligne 3 à Levallois intervient en 1937, soit trois ans après les prévisions de 1929. La difficulté dans l'expropriation des immeu-



Travaux de prolongement de la ligne 9 (1933)

2 Relevé des registres d'enquête de 28 mai 1929 de l'enquête d'utilité publique du 15 mars au 15 avril 1918 du prolongement de la ligne 3 de la porte de Champerret au Pont de Levallois. Archives de l'ex-Direction Générale Cote D, boîte 15, dossier 18.

3 *Ibid.*

4 Relevé des registres d'enquête du 28 mai 1929 de l'enquête d'utilité publique du prolongement de la ligne 1 de la porte de Vincennes au Fort de Vincennes. Cote D, boîte 7, dossier 2.

bles de la rue Anatole France à Levallois et un manque de crédits au début des années 1930 en sont les principales causes. En outre, alors que la ligne 11 devait desservir le fort de Noisy, celle-ci est limitée à la Mairie des Lilas, essentiellement pour des raisons financières. L'inauguration de cette station a lieu le 17 février 1937, soit deux ans après la mise en service de cette ligne entre Châtelet et porte de Lilas. Un prolongement jusqu'à Romainville devait être rapidement mis en place, mais celui-ci ne vit jamais le jour.

Plusieurs propositions nouvelles sont avancées et n'échouent parfois que de très peu. C'est par exemple le cas d'un projet d'extension de la ligne 1 du Château de Vincennes jusqu'au Carrefour des Rigollots, à Fontenay-sous-Bois, dans la seconde moitié des années 1930 ; mais bien que le Conseil général approuve cette idée, celle-ci est finalement écartée en 1937 en raison de la situation financière de l'époque. De même, il est rapidement envisagé de prolonger la ligne 3 à l'ouest au-delà de la Seine, mais cette solution est sans cesse repoussée.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, le bilan de ces extensions est inégal. Bien que ce programme d'extension n'est que lentement et partiellement mis en place, il n'en demeure pas moins un important succès commercial dès la première année d'exploitation de ces nouveaux tronçons. En 1936, la station Château de Vincennes devient la deuxième plus importante station en nombre de billets vendus (derrière Saint-Lazare). Tous ces prolongements apportent un réel accroissement de fréquentation des lignes, à l'exception de la ligne 11 dont la fréquentation ne progresse pas sensiblement après l'ouverture du nouveau terminus à mairie des Lilas. Mais le retard accumulé est important. En 1939, moins de la moitié du plan de 1929 est réalisée, soit sept prolongements sur quinze, parfois en partie seulement, tel la ligne 11. Notons d'ailleurs que ces prolongements desservent en majorité des communes essentiellement résidentielles : Neuilly, Levallois et Vincennes par exemple. Au contraire, les villes majoritairement ouvrières sont mal reliées à la capitale, à l'exception de Montreuil. La banlieue nord notamment n'est pas reliée à Paris. L'Est est également mal desservi : le prolongement de la ligne 11 n'ira jamais au-delà de Mairie des Lilas.

Durant l'Occupation, deux nouvelles lignes seront prolongées : la 8 à Charenton et la 5 à l'église de Pantin. Mais au sortir de la guerre, les finances ne permettent pas la reprise de ces travaux. Il faut ainsi attendre 1952 pour qu'un nouveau prolongement prévu en 1929 soit mis en service (la ligne 13 de la porte de Saint-Ouen au Carrefour Pleyel). Pendant près de vingt ans, aucune extension de ligne n'est effectuée et le projet de 1929 demeure inachevé. Les prolongements reprennent à la fin des années 1960 par la création de deux nouvelles stations sur la ligne 3 : porte de Bagnolet et Gallieni. Commencés en 1967, les travaux ne s'achevèrent qu'au début des années 1970, en raison de l'imbrication de terrains hétérogènes. Ces deux stations sont inaugurées le 2 avril 1971. La station Gallieni, située sur la commune de Bagnolet, devint alors le terminus de la ligne, tandis que le tronçon Gambetta-Porte des Lilas est séparé de la ligne pour devenir la ligne 3bis. Une nouvelle vague de prolongement débute dans les années 1980 : ligne 7 au fort d'Aubervilliers en 1979 ; ligne 13 à Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri en 1980 ; ligne 10 à Boulogne en 1981 ; ligne 5 à Bobigny en 1985 ; ligne 1 à la Défense en 1992 et ligne 13 à l'Université Saint-Denis en 1998.

Néanmoins, même si de nouvelles extensions ont été créées, répondant ainsi à de nouveaux besoins (comme la ligne 1 à la Défense), certaines extensions prévues dès 1929 n'ont toujours pas été mises en place. La ligne 4 demeure encore *intra muros*, même si son prolongement au sud jusqu'à Bagneux devrait bientôt voir le jour⁵. Le prolongement de la ligne 11 au-delà de Mairie des Lilas demeure à l'état d'étude : cinq nouvelles stations sont projetées pour desservir l'Est de la commune des Lilas, la place Carnot à Romainville, l'hôpital intercommunal de Romainville-Noisy-le-Sec-Montreuil, le quartier de La Boissière à Montreuil, et enfin Rosny-Bois Perrier, à proximité du centre commercial Rosny 2. Ce projet, soutenu par les conseils municipaux de toutes ces communes⁶, ne devrait pas aboutir avant le prochain contrat de plan (2007-2013).

Emmanuel Dézé



5 Le prolongement de la ligne 4 à Bagneux est inscrit au « Schéma directeur de la région Île-de-France 2015 » de 1994, et au Contrat de plan État-Région 2000-2006. Long de 2,6 km, il desservira 3 nouvelles stations. Une mise en service jusqu'à Montrouge est d'abord prévue pour fin 2007.

6 Comme en témoigne par exemple la séance extraordinaire du 30 novembre 2004 réunissant les Conseils municipaux des six villes membres de l'association pour le prolongement de la ligne 11, où près de 300 élus ont voté en faveur du prolongement cette ligne jusqu'à Rosny-Bois-Perrier en passant par Romainville et Montreuil.

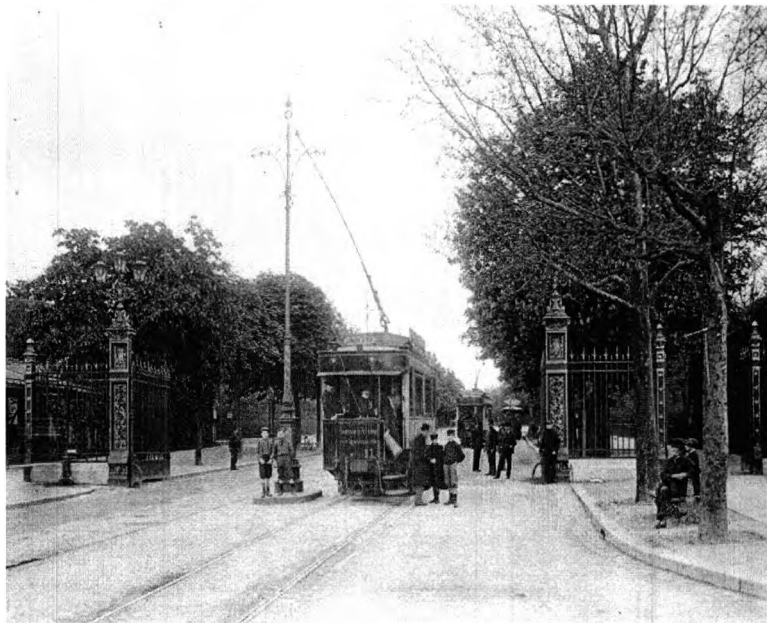
LE DEPÔT DE LAGNY

Le « dépôt » est un site qui concerne, de nos jours, un regroupement géographique d'autobus fonctionnant sur plusieurs lignes qui se croisent ou se juxtaposent près d'une porte de Paris.

C'est à cet endroit qu'un personnel qualifié entretient le matériel. Les dépôts existent par conséquent depuis la création de transports en commun dans la capitale, notamment au XVIIe siècle (par exemple, une société fondée par Blaise Pascal en 1662, qui comprenait 5 lignes et 8 personnes par carrosse). Mais c'est surtout au cours du XIXe siècle

qu'un système de voitures « omnibus » va s'établir. Ces voitures sont tirées par des chevaux sur les principaux axes de la ville. A mesure que l'on va vers le XXe siècle, les techniques évoluent : les omnibus vont rouler sur des rails et devenir ainsi des tramways, toujours tirés par des chevaux. Puis ces derniers seront supprimés pour laisser la place à l'électricité. Enfin, au cours des années 1930, les tramways vont disparaître devant la généralisation de l'autobus, fonctionnant au diesel.

Chaque fois qu'une modification a lieu dans le mode de traction, la capacité du matériel roulant, l'énergie utilisée, le nombre de lignes desservies par un dépôt, l'intensité du trafic dont dépend le nombre de voitures à entretenir et approvisionner, ces dépôts doivent être réaménagés, mis aux normes, agrandis. Au total, leur emprise au sol finit par devenir imposante et donner un certain cachet au paysage du quartier où ils se trouvent, avec parfois des odeurs, à l'époque des chevaux.



Le dépôt de Lagny a été créé en 1878, et agrandi dès 1881 en raison du succès des lignes de tram qui en dépendaient (*voir la carte des lignes de tramway en 1884*) et qui s'avéraient plus rentables avec leurs 51 places, que les omnibus à chevaux des lignes préexistantes, avec leurs 26 places.

Un petit rappel historique.

C'est en 1855, sous le Second Empire, qu'Hausmann oblige les dix compagnies desservant alors Paris à fusionner pour créer la Compagnie générale d'omnibus, la CGO. D'autres compagnies seront créées ultérieurement à mesure que la

Capitale et sa banlieue s'étendront, mais c'est la CGO qui gèrera toujours les lignes passant par le Cours de Vincennes, la Barrière du Trône (devenue Place de la Nation en 1880) et la rue des Pyrénées. La croissance de l'agglomération parisienne, l'extension de Paris au-delà du mur des Fermiers Généraux, la Première révolution industrielle sont les grands stimulants des transports en commun. Puis, plusieurs véritables coups de fouet seront donnés à

l'occasion des Expositions universelles qui se tiendront à Paris. La première en 1855 (qui draine 5 millions de visiteurs), puis 1867 (avec 15 millions de visiteurs et la mise en place des premiers services de bateaux-mouches), 1878 (avec l'édification du Trocadéro), 1889 (33 millions de visiteurs et la construction de la Tour Eiffel), puis 1900, 1925, 1937... Chaque fois il faut faire face à des dizaines de millions de trajets de la part des visiteurs tous les jours. C'est donc aussi pour faire face aux besoins de l'exposition de 1878 que le dépôt de Lagny fut mis en place.

A cette date, quel est son fonctionnement ?

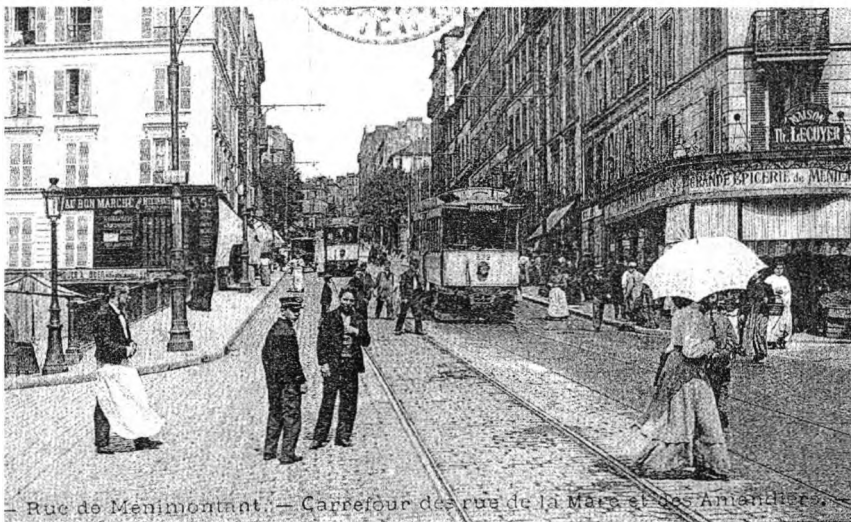
L'essentiel est tout ce qui concerne la cavalerie des lignes desservies par ce dépôt : il s'agit de chevaux bretons et percherons, les plus robustes car il faut travailler par tous les temps : froid, neige, pluies, forte chaleur font souffrir, glisser les chevaux, sans compter les coups de collier à chaque démarrage et les pentes à graver, pour lesquelles on ajoute souvent un autre animal. Chaque tram est tiré par deux chevaux, chacun assurant en moyenne 15 à 16 km par jour, ce qui donne trois à quatre heures de travail à raison de 8 km/h plus les nombreux arrêts. Comme la durée quotidienne d'exploitation d'une ligne est de 15 heures, il faut utiliser successivement cinq attelages, c'est-à-dire dix chevaux par voiture, ce qui donne en moyenne entre 300 et 400 chevaux pour une ligne selon la longueur et le tracé de celle-ci et l'évolution du trafic au cours de l'année.

Il était donc nécessaire de disposer de vastes terrains pour les écuries, qu'il fallait parfois agrandir en raison de la hausse rapide de l'utilisation du matériel, d'où l'élargissement du dépôt de Lagny dès 1881, trois ans après sa création, à l'angle des rues de Lagny et des Pyrénées.

Quels sont les différents travaux effectués au dépôt de Lagny ?

C'est un site de stockage des produits intermédiaires nécessaires à la traction des tramways donc à

l'alimentation des chevaux et leurs soins : ainsi en 1882, pour 373 chevaux, il faut en magasin 223 tonnes d'avoine, de maïs et de féveroles, 23 000 bottes de foin et de paille ; ces quantités vont augmenter avec celle du trafic donc des chevaux : à la fin du XIX^e siècle, il y a plus de 400 chevaux. A cela s'ajoutent le nettoyage et les soins vétérinaires. Le matériel nécessite un atelier de



réparations mécaniques, une forge, des roues de rechange.

Les besoins du personnel sont plus restreints : réfectoire, lavabos, mais seuls le chef de dépôt et certains gradés disposent d'une habitation. Toutefois les rotations de personnel mobile sont importantes car le dépôt dessert plusieurs lignes, chaque voiture comprend un cocher et un « conducteur » chargé de la perception du prix des places, plus des contrôleurs, et sur place les palefreniers. Dans les années 1890, la durée moyenne de travail est de 16 à 18 heures par jour, en commençant à 6 h du matin. C'est pour cela qu'en 1891, les employés de la CGO entrent en grève et obtiennent une journée de travail réduite à 12 heures !

Le dépôt de Lagny va connaître deux révolutions techniques successives, après la fin de la traction animale.

LES STATIONS DE METRO DU XX^e ARRONDISSEMENT ET LEUR ARCHITECTURE.

Dès l'origine, l'aventure du métropolitain parisien concerne le XX^e arrondissement. En effet les lignes 1-2-3 construites entre 1900 et 1905 ont un terminus et quelques stations dans l'Est parisien.

Un bref rappel historique

Paris est en retard par rapport à d'autres grandes villes ; après une longue période de tergiversations, en 1895 l'État autorise la municipalité à constituer son propre réseau ferroviaire. En 1896 le Conseil municipal ratifie le projet de construction de trois lignes et entérine la constitution de la CMP (Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris), filiale de la société de traction (Empain) et de la société Schneider du Creusot. Stimulés par l'ouverture prochaine de l'Exposition universelle les travaux des deux premières lignes avancent vite. La ligne 1 est inaugurée le 19 Juillet 1900 (1903 pour le tronçon Nation-Bagnolet). La ligne 3 devra attendre le 10 octobre 1904 et le 25 janvier 1905 pour le tronçon Père Lachaise-Gambetta.

Pendant cette première période, Hector Guimard est la figure emblématique du métro parisien. Son empreinte est encore visible dans le XX^e arrondissement.



© RATP - nd

A97 - 26/08/1905

En 1899 la Ville de Paris prévoit de construire des édicules sur la voie publique, afin que les stations soient visibles pour les usagers.

Le Directeur administratif DeFrance assure qu'il s'agira de « constructions aussi élégantes que possible mais aussi très légères ».

Nous sommes en pleine période de l'Art Nouveau, lui-même influencé par l'architecture industrielle de la deuxième moitié du dix-neuvième siècle. Les matériaux privilégiés seront la fonte, le verre, la céramique.

Un concours est lancé, un jury est constitué au sein duquel se trouve Paul Friesé, éminent architecte de cette époque.

Les 21 projets présentés sont rejetés et finalement la CMP approuve les plans de Guimard le 7 février 1900. Au sein du Conseil municipal, ce dernier semble avoir bénéficié de l'appui d'un petit groupe inconditionnel de l'Art Nouveau.

Le projet de Guimard est l'expression d'un art industriel qui permet la production en séries : moulage des formes, modularité, standardisation...

Une typologie des stations est élaborée : simple entourage, deux types d'édicules avec marquise (place de la Nation notamment). Les pavillons plus vastes et ambitieux ne seront pas présents dans le XX^e arrondissement : le plus important a orné la place de la Bastille jusqu'en 1960.

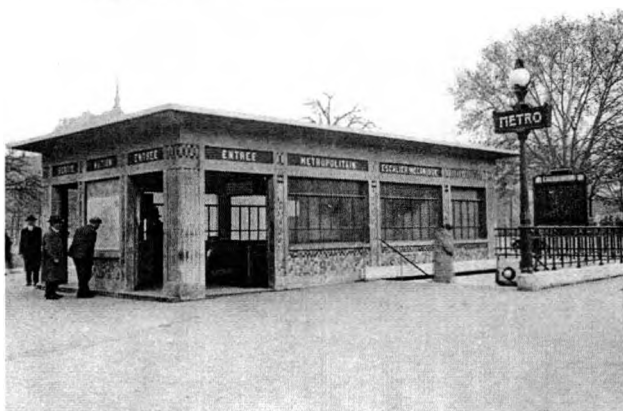
Entre 1900 et 1905, entourages et édicules Guimard fleurissent dans le XX^e. Des édicules pour les stations de la ligne 1 : deux à *Nation* ; un à *Porte de Vincennes*. D'autres stations sont dotées d'un entourage plus modeste à écussons, à fond arrondi ou carré : *Alexandre Dumas*,

Avron, Belleville, Gambetta, Ménilmontant, Nation, Père Lachaise, Philippe Auguste, Porte de Vincennes.

La remise en cause progressive de l'esthétique Guimard.

En 1902, Hector Guimard entre en conflit avec la CMP en raison d'un contentieux financier. En l'absence de loi sur la propriété artistique et de dépôt de brevet, à partir de 1903 des stations Guimard vont être construites sans l'architecte, avec déjà des modifications : sorties de secours (après le traumatisme de l'incendie du métro Couronnes en 1903) ; candélabres allégés ; porte-plans et panneaux de signalisation (type d'Osne : 1923 ; type Dervaux : 1930)

Paris - Place de la Nation - octobre 1934
Collection AMTUIR/RATP ©



Les problèmes d'entretien légitiment le démontage de certaines stations du XX^e arrondissement lors de deux périodes, années 1930 et années 1960. Pendant les années 1930 sont détruits la station Belleville (1930), un édicule et un entourage de la station Nation (1931-1932), un édicule à la Porte de Vincennes (1937). Pendant quelques mois les deux types d'architecture cohabitent.

Pendant les années 1960 s'impose la conception pompidolienne de la cité : « Paris s'adapte à l'automobile et renonce à une

esthétique périmée », (G. Pompidou, 1970). Un édicule est supprimé en 1963, place de la Nation et deux sorties, place Gambetta, en 1971. Il faut attendre 1992 pour qu'un recensement des stations soit réalisé et que commencent des travaux de restauration. Désormais les entourages Guimard qui subsistent dans le XX^e (et les autres arrondissements) ne seront plus supprimés, mais sauvegardés.



Paris - Place des Fêtes - 1923
Cliché RATP ©
n° RATP : A109



Paris - Place des Fêtes - 18/08/1936
Collection AMTUIR/RATP ©

Peu de stations de métro ont eu des bâtiments en brique. Un des rares fut monté place des Fêtes. Il comportait des ascenseurs. Lors de la construction de la ligne 11, en 1935, il fut démolé et remplacé par une structure lourde en béton armé.

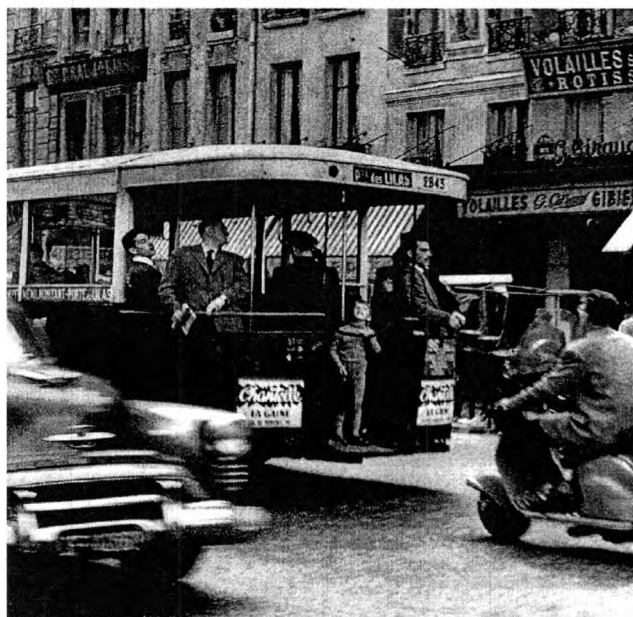
D'abord, les nouvelles voitures sont automotrices fonctionnant à l'air comprimé produit dans les usines du dépôt de Lagny (automotrices « Mékarski »). Mais rapidement, l'électricité va supplanter l'air comprimé, d'abord avec de l'énergie emmagasinée dans des accumulateurs, rechargés au dépôt, puis avec du courant capté le long de la ligne, au sol ou par câbles aériens.

Certes la disparition de l'alimentation des chevaux permet de gagner de la place dans le dépôt, mais d'autres contraintes apparaissent : l'entretien et la réparation des véhicules sont beaucoup plus complexes. Ce sont de beaucoup plus gros engins (on passe alors souvent au couple motrice plus remorque, ce qui double les capacités de chaque unité, mais aussi augmente la charge technique des mécaniciens). La formation professionnelle s'adapte avec la disparition des palefreniers et l'arrivée des électriciens. Il faut développer des fosses pour les réparations des châssis.



725 PARIS (XX^e). La Place Gambetta. — LL.

Au total, en 1921, le dépôt de Lagny a une capacité de 161 voitures et exploite six lignes de tramways : Cours de Vincennes- Louvre, Nation- Place Blanche, Bastille- Quai d'Orsay, Henri Martin- Gare de Lyon, Porte de Vincennes- Champ de Mars, Cours de Vincennes- Saint Augustin. C'est d'ailleurs le moment où les six principales compagnies de tramways sont regroupées dans la STCRP : Société des Transports en commun de la Région Parisienne. Toutes les rames vont devenir réversibles - ce qui gagne du temps -, et revêtues d'une livrée vert et crème.



Bus avec plateforme (96)

Cependant, une seconde révolution technique apparaît avec le développement des autobus à diesel et la fin des tramways électriques. Au dépôt de Lagny, la suppression de ces derniers va de 1931 à 1935. Il faut donc le transformer en dépôt d'autobus, ce qui entraîne la reconversion professionnelle des nombreux ouvriers chargés de l'entretien, des mutations d'un site à un autre, la formation des conducteurs d'autobus.

La Seconde Guerre mondiale perturbe gravement l'exploitation du réseau d'autobus, il faut leur ajouter des gazogènes, donc créer des distributeurs de gaz au dépôt pour approvisionner les autobus munis de réservoirs à gaz sur leur toiture ; beaucoup

d'autobus sont réquisitionnés par l'armée. Il va falloir quatre ans pour reconstituer le parc d'autobus. Entre-temps, en 1948, est créée la RATP, Régie autonome des transports parisiens, reposant sur la complémentarité entre l'autobus et le métro, qui, auparavant dépendaient de deux sociétés différentes, en partie concurrentes.

Le dernier acte du dépôt de Lagny est l'exploitation du *Noctambus* G Châtelet-Noisy le Grand- Mont d'Est.

Jean-Yves Hanin

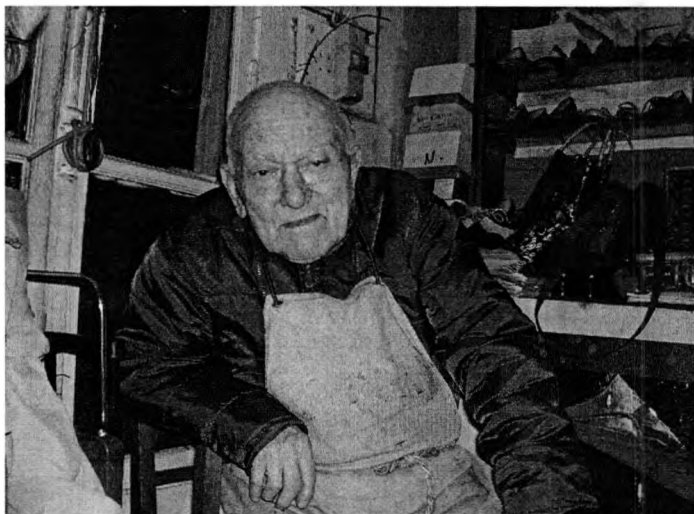
RAYMOND ARNOULT, BOTTIER À BELLEVILLE, 96 ANS, A PRIS LE FUNICULAIRE...

Quand êtes-vous arrivé à Belleville ?

Je suis arrivé à 13 ans, en 1921, venant d'un petit village, Bagneaux-sur-Loing, proche de Nemours ; à cause de ma mauvaise santé, je n'avais pas pu aller à l'école, ne savais donc ni lire ni écrire. Mes grand parents qui m'élevaient avec de nombreux cousins, nous étions quinze à table, se demandaient ce qu'ils pourraient bien faire de moi ...Un gars du village leur suggéra de me faire « monter » à Paris, car on disait que ceux qui montaient à Paris en revenaient avec une automobile ! Et le gars ajouta : comme il ne sait rien, c'est un propre à rien, donc il peut faire cordonnier ! Et c'est ainsi que j'arrivais chez un de ses amis cordonnier installé dans une impasse donnant dans la rue des Panoyaux ; il y avait alors beaucoup d'artisans de la chaussure à Belleville.

Vous avez donc connu le funiculaire de Belleville.

Les quelques photos retrouvées ne le montrent qu'en noir et blanc ; vous souvenez-vous de sa couleur ?



Il était vert avec des zones plus claires allant vers le jaune ; il allait de la place de la République où une sorte de petite gare était installée entre les anciens Magasins réunis et la caserne de la Garde républicaine et montait jusqu'à l'église Saint-Jean-Baptiste de Belleville avec aussi une petite gare où l'on achetait les billets.

Y avait-il beaucoup de voyageurs ?

Ah ! Ça oui ! Et on l'entendait venir de loin ; de plus, pour écarter les gens de la voie, il y avait une sorte de corne ou plutôt de gong qui faisait des bang, bang, bang, bien à lui...C'était une grappe humaine autour de lui quand il s'arrêtait, on ne le voyait plus. Les jeunes gens s'accrochaient derrière ; j'avais un ami qui a été embauché pour contrôler les billets à l'intérieur : à certaines heures la moitié des gens ne payait pas car le contrôleur ne pouvait même pas circuler...

Vous souvenez des réactions quand il a été supprimé ?

Les gens étaient peinés, au moins ceux qui l'empruntaient, car la rue de Belleville pour les jeunes c'était important ; notez bien que c'était un sport pour le prendre en marche ! Je me souviens y avoir une fois perdu un soulier... Et puis pour les travailleurs et pour les moins jeunes, notamment pour remonter, c'était important le funiculaire. Il faut aussi noter que le funiculaire arrêté, les rails sont restés longtemps en place et que je crois qu'ils ont été recouverts avec le tunnel pour le câble, que le tout est donc resté sous le bitume ; de même d'ailleurs que la machinerie et les poulies sont restées dans les sous-sols du 101 rue de Belleville... Il a été remplacé par un bus, le BF, en attendant le métro.

Entretien mené par Claude Smadja

Quelques stations atypiques parsèment le réseau parisien.



Le XX^e arrondissement en est bien doté. Par manque de place sur les trottoirs, l'accès à la station est intégré au rez-de-chaussée d'immeuble : par exemple la station Buzenval. Le cinéma a laissé la place à une supérette depuis une vingtaine d'années. De véritables petites gares ont pu être édifiées abritant escaliers, ascenseurs et guichets : sur la ligne 3bis ce sont les stations : Pelleport, Saint-Fargeau, Porte des Lilas.

La nécessité d'assurer la sécurité des passagers après l'incendie de la station

Couronnes en 1903 puis de moderniser les installations électriques, a entraîné la construction de sous-stations et de postes à haute tension distribuant le courant à plusieurs centaines d'unités. En 1928 la sous-station Les Lilas est édifée sous la direction de l'architecte Paul Marozeau, collaborateur de Paul Friesé qui avait accompagné la naissance du métropolitain dès 1898. Beaucoup de sous-stations laissèrent la place après la deuxième guerre mondiale à des postes à haute tension : par exemple à la station Père Lachaise.



© RATP - THIBAUT Joël 204941 - 19/01/1993
Sous-station des Lilas



© RATP - MINOLI René

112339 - 25/10/1977

Station des Lilas

Avec l'éclairage électrique, les réseaux d'égouts, le transport ferroviaire métropolitain a permis à la ville de Paris d'entrer dignement dans le XX^e siècle et a contribué à son rayonnement culturel. Les activités industrielles et artisanales, l'habitat populaire se concentrent dans l'est parisien accentuant une spécialisation des quartiers amorcée pendant le Second Empire. Le XX^e arrondissement en est tout à fait l'illustration.

Geneviève Hanin

SOUVENIRS MÉTROPOLITAINS

DE L'OCCUPATION ET DE LA LIBÉRATION

Souvenirs de René Thoirain, propos recueillis par Claude Lecomte.

A 91 ans, René Thoirain conserve des souvenirs précis du métro sous l'occupation et de la Résistance dans laquelle il a joué un grand rôle. Il habitait alors le XX^e et fut ensuite secrétaire du syndicat CGT puis conseiller de Paris. Il raconte.

« Je suis entré au métro en 1936, à ce qui était alors la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris, la CMP. Le métro a été construit par la ville de Paris qui en avait confié l'exploitation au groupe Empain qu'il a gardé de 1900 à 1945.

C'était un métier très hiérarchisé, avec une discipline quasi militaire. Le respect de l'heure pour prendre son service était draconien. L'entrée y était difficile sans recommandation. Il a fallu 1936 et l'application des 40 heures pour que le recrutement s'élargisse, c'est comme cela que j'ai pu être accepté comme électricien au service appelé aujourd'hui maintenance.

Il y avait trois employés par rame, le conducteur, le chef de train dans le premier wagon et le garde-queue dans la dernière voiture qui actionnaient la fermeture des portes. Aujourd'hui il n'y en plus qu'un seul !

Le métro était l'instrument essentiel du transport des Parisiens, le bus était un luxe, avec ses sections exigeant un ticket chaque fois, je ne l'ai jamais pris alors !

Avec la guerre, le rôle du métro a grandi. Les Allemands avaient réquisitionné environ 3 000 bus sur 3 800 pour les besoins de l'organisation Todt qui construisait les forteresses destinées à empêcher un débarquement. Les lignes restantes ne desservaient que la banlieue.

Les voitures individuelles ne pouvaient rouler faute d'essence et bientôt les vélos-taxis allaient faiblement remplacer les moteurs. Le métro devenait pratiquement le seul moyen de se déplacer. Il fallut inventer un nouveau boulot, celui de pousse-fesse, afin de faire pénétrer 4 ou 5 voyageurs de plus à chaque porte afin d'atteindre le maximum de remplissage, de l'ordre de plus de 4 personnes au mètre carré !

Sauf en 1^{ère} classe maintenue malgré tout ! On a atteint le milliard de voyageurs en 1941 !

Autre conséquence de la guerre, des stations avaient été transformées en abris en cas de bombardement ce qui fait que le métro était interrompu pendant les alertes.

J'étais syndiqué à la CGTU dans le bâtiment depuis 1929, âgé alors de 16 ans et j'avais pris ma carte en 1936 au métro, mais j'y étais peu connu ayant été malade, puis prisonnier. Je n'ai donc pas eu de mal à suivre les consignes de la CGT clandestine qui était de militer dans les syndicats légaux de Vichy et de former en



© RATP - nd

Station de Belleville transformée en abri anti-aérien

même temps des comités populaires à direction clandestine. J'habitais alors le XX^e, boulevard Davout, près de la porte de Montreuil et j'y suis resté jusqu'en 1945. Porte de Montreuil, ce n'était déjà plus le terminus de la ligne qui avait été prolongée à la mairie de Montreuil le 14 octobre 1937.

Quand j'ai eu ma carte, on m'a demandé de recruter car personne ne voulait aller au syndicat vichyste. Dans mon atelier, sur 50, j'en ai syndiqué 12, après quoi on m'a nommé au conseil d'administration du syndicat. Il restait des réticents, comme ce vieux camarade qui m'a dit « *jamais dans ce syndicat là* » mais la signature des accords du Perreux sur la réunification syndicale, popularisée aussitôt, a permis un développement

C'est là que les premiers sabotages ont commencé en coupant le courant, en arrachant les barrettes de sécurité se trouvant près du bureau du chef surveillant sur chaque quai. Ce qui entraînait des interruptions du trafic jusqu'à ce que le courant soit rétabli, pratiqué aux heures d'embauche, pour freiner la production. La « boîte » a trouvé la réplique en supprimant purement et simplement cette sécurité.

Nous mettions en avant les revendications car il faut rappeler que nous crevions de faim à Paris. J'avais maigri de 15 kilos. Nous avons fait des délégations auprès de la direction pour réclamer la carte de travailleurs de force qui donnait droit à plus de viande et de beurre.

En novembre 1943, la CGT avait lancé un mot d'ordre de grève. Nous avons voulu l'appuyer en coupant le courant. Nous avons, par des ingénieurs résistants, les plans de passage des câbles haute tension desservant les sous-stations. On a creusé, en plein jour, un trou, placé des explosifs mais ça n'a pas marché. Nous n'avons jamais su si les explosifs étaient de mauvaise qualité ou si nos apprentis saboteurs avaient bien fait leur boulot !

Le 11 novembre, des dépôts de fleurs ont été fait sur les plaques de commémoration de la guerre de 14 dans les ateliers, avec minute de silence. A celui de Fontenay, la police alertée est intervenue mais lorsqu'elle est arrivée le chef de centre a affirmé qu'il ne se passait rien et les policiers sont repartis. »

« Le 10 août 1944, un cheminot avec lequel j'avais la liaison m'informe du début de la grève aux ateliers Charolais. Les comités populaires appellent aux débrayages dans les ateliers du métro. Un comité de grève est constitué le 13 et la grève effective le 16 août. Un millier de manifestants se rassemblent quai de la Rapée devant le siège de la direction qui accepte de recevoir une délégation de dix personnes. Celle-ci se présente au nom de la CGT et exige des bleus de travail, de la « bouffe » - notamment 3 kilos de haricots -, la carte travailleur de force et une avance de 3 000 francs par agent (un salaire d'ouvrier qualifié au métro étant alors de 12 à 13 000 francs par mois). Le PDG, M. Paul Martin accorde tout à l'exception des 3 000 francs qui relèvent du préfet de la Seine. Décision est prise sur le champ d'un rendez-vous à Saint Paul à 10 heures le 17 août pour se rendre à l'Hôtel de Ville.

Nous y étions au moins trois mille avec en tête trois jeunes filles vêtues d'un corsage bleu pour l'une, d'un blanc pour l'autre, d'un rouge pour la troisième. Le groupe s'avance rue de Rivoli au chant de *La Marseillaise*, croise un camion de soldats allemands qui ne bougent pas, stationne devant l'Hôtel de Ville tandis qu'une délégation de dix membres est reçue par plusieurs conseillers municipaux. Les 3 000 francs sont accordés et nous les avons effectivement touchés. A la question « *Vous reprenez le travail quand ?* », nous répondons : « *Quand Paris sera libéré* ».

Les organisations de résistance du métro vont prendre part à la Libération. Le 19

au matin, les 315 stations du métro et tous les dépôts sont occupés. Nous mettons à la disposition du colonel Rol le réseau téléphonique souterrain de la compagnie et ses deux standards Bastille et Denfert. Chaque station est devenue un poste d'écoute, les renseignements transmis au standard Bastille puis au PC de liaison.

Une tentative des Allemands d'utiliser le tunnel pour leurs déplacements est mise en échec par les milices patriotiques, fortes de 1 396 hommes. Chaque fois qu'un détachement ennemi est signalé, on coupe le courant d'éclairage du tunnel et on rétablit celui du rail de traction. La crainte d'être électrocuté aura raison rapidement de ces tentatives.

Les unités FFI du métro et des bus participeront activement aux combats, à la caserne du Prince Eugène (aujourd'hui : Caserne du colonel Vérines), place de la République et à la Chambre des Députés.

Ensuite il a fallu remettre tout le monde au boulot, ce qui se fit au métro dans les 48 heures suivant la libération de la capitale. Ce fut un peu plus long pour les bus qu'il fallut remettre en état après leur utilisation par l'occupant. »

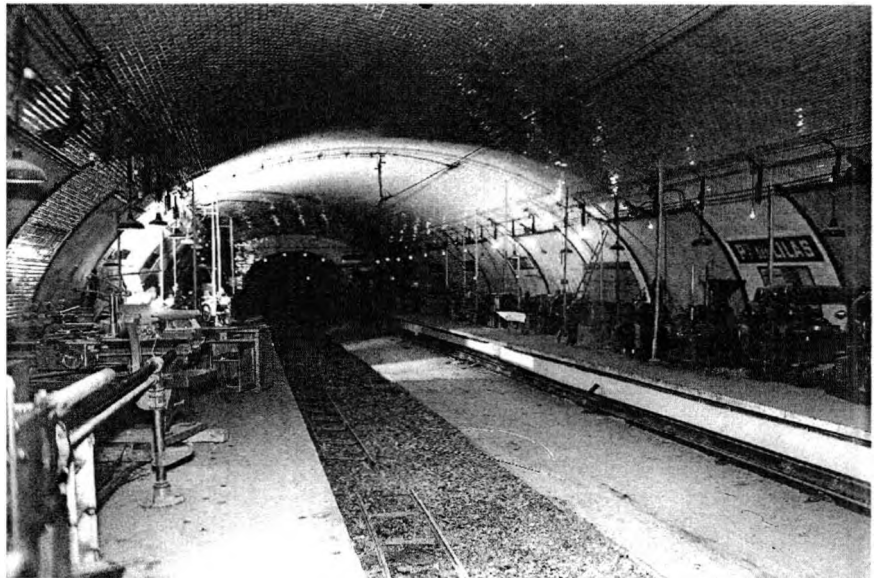
23 août 1944, en gare de Ménilmontant

Les patriotes parisiens harcèlent sans trêve l'ennemi. Au premier rang de leurs combattants sont les cheminots qui, par tous les moyens, lui portent des coups, empêchant ou retardant ses mouvements, aidant à la prise de ses armes, de son matériel, de ses troupes.

Pendant l'Occupation, la concurrence entre autobus, voitures automobiles particulières et métro, dans une situation de forte pénurie de carburant, entraîne une régression du trafic de tous les transports publics. Il n'y a pratiquement plus d'autobus dans Paris, seul le métro assure le transport des Parisiens.

Dans le métro, des mesures d'économie sont décidées : le réseau est réduit, des stations sont fermées et certaines rames sont ramenée de cinq à quatre voitures. Les alertes aériennes perturbent le fonctionnement car de nombreuses stations servent d'abri et le courant doit souvent être coupé.

Dans le XX^e arrondissement, la ligne 11 est entièrement fermée au public, car les troupes d'occupation ont installé une usine souterraine dans la partie la plus profonde de la ligne, sous la colline de Belleville.



© RATP - ND

11100 - 30/08/1944

DU NOUVEAU DANS LE XX^e :

LA TRAVERSE DE CHARONNE

Depuis le 27 novembre 2004, la traverse de Charonne est la première ligne de bus de quartier à Paris, après le *Montmartrobus* inauguré en 1983. Cette ligne de 6,7 km relie la place Gambetta à la rue de Lagny et comporte 26 points d'arrêt définis par les Conseils de quartier concernés et la RATP.



Elle a pour but de desservir des quartiers peu équipés en métro ou bus comme les secteurs Réunion ou Saint Blaise. Le parcours permet de desservir notamment de nombreux équipements publics (hôpitaux, Mairie, postes...) ainsi que des marchés. Les bus de petite taille peuvent circuler facilement dans les rues plus étroites et permettent de transporter 15 passagers dont 9 assis.



La ligne est exploitée tous les jours de 7h 30 à 20h 30 en semaine avec une fréquence de 12 minutes environ et le dimanche de 8h à 20h 30 toutes les 15 minutes.

Le financement est assuré à 40 % par la Ville de Paris et à 60 % par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Après une période d'expérimentation, permettant de tester la pertinence du service et sa fréquentation, il est prévu de créer d'autres lignes, en 2005 dans les XIII^e et XIV^e arrondissements et en 2006 dans les XVIII^e et XIX^e.

La RATP s'est par ailleurs engagée à proposer à la Ville des microbus permettant de mieux répondre aux objectifs d'accessibilité et d'environnement.

Claude Smadja

BIBLIOGRAPHIE SUR LES TRANSPORTS PARISIENS

Ouvrages généraux sur les transports parisiens

- Collectif, *50 ans d'histoire à la RATP*, LAC 85, 1999.
Collectif, *Les transports urbains aux 19e et 20e siècles à Paris et en banlieue*, CNDP, 1980.
Collectif, *Le patrimoine de la RATP*, éd. Flohic, 1996.
Marc GAILLARD, *Du Madeleine-Bastille à Météor : histoire des transports parisiens*, Martelle-éditions, 1991.
Marc GAILLARD, *Histoire des transports parisiens : de Blaise Pascal à nos jours*, Horvath, 1987.
Noëlle GÉRÔME, Michel MARGAIRAZ (dir.), *Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XXe siècle*, Publications de la Sorbonne, 2002.
D. LARROQUE, M. MARGAIRAZ, P. ZEMBRI, *Paris et ses transports XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, éd. Recherches/AHICF, 2002.
Michel MARGAIRAZ, *Histoire de la RATP, la singulière aventure des transports parisiens*, éd. Albin Michel, 1989.
Henri ZUBER, *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Ile-de-France XIXe-XXe siècles*, Publications de la Sorbonne, 1998.

Le métropolitain

- Armand BINDI, *Le métro de Paris, histoire d'hier à demain*, Rennes, éd. Ouest-France, 1990.
CARLIER, *Comment fut construit le métro*, CEL, 1950.
Pierre CHABARTIER, Philippe GUITTARD, *Métro de Paris*, Hachette, 1969.
Collectif, *Métro : un réseau au fil du temps*, RATP, 1991.
Collectif, *Métropolitain : l'autre dimension de la ville*, cahiers de l'exposition, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1988 (dont G. JIGAUDON, « Les prolongement du métro en banlieue dans l'entre-deux guerres »).
Collectif, *Métropolitain*, catalogue de l'exposition de la BHVP, éd. Hôtel de Lamoignon, 1988.
Collectif, *Métro. Le Chemin de fer métropolitain de Paris*, les Ateliers ABC, 1931.
Michel DANSEL, *Paris-métro*, éd. Dauphin, 1975.
Nicolas DIDON, *Les premiers prolongements du métro en banlieue durant l'Entre-deux-guerres*, mémoire de l'Université Paris X-Nanterre, 1995.
Roger H. GUERRAND, *Mémoires du métro*, La Table ronde, 1960.
Sheila HALLSTED-BAUMERT (dir.), *Métro-cité, le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris (1871-1945)*, Paris-Musées, 1997.
Gaston JACOBS, *Le métro de Paris, un siècle de matériel roulant*, N° spécial *La Vie du rail*, 2001.
Clive LAMMING, *Métro insolite : promenades curieuses, lignes oubliées, stations fantômes, métros imaginaires, rames en tous genres*, éd. Parigramme, C° parisienne du livre, 2001.
Clive LAMMING, *Paris Tram. L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits-trains en Île-de-France*, Paris, Parigramme, 2003.
Jean-Pierre RIGOUARD, *Le Métro de Paris*, Tome II : Les

- Lignes complémentaires*, éd. A. Sutton, 2003.
Jean ROBERT, *Notre Métro*, éd. AMTUIR, 1968.
Gérard ROLAND, *Les Stations de métro*, C. Bonneton, 1980.
Jean TRICOIRE (dir.), *Le métro de Paris, 1899-1911, images de la construction*, Paris-musées et RATP, 1999.
Jean TRICOIRE, *Un siècle de métro en 14 lignes*, éd. de La Vie du Rail, 1999.

Les autobus

- Collectif, *Bus : de l'omnibus à l'autobus*, RATP, 1991.
Jean TRICOIRE, *Le matériel bus, de Brillié-Schneider à l'Agora*, éditions RATP, 2001.
Jean TRICOIRE, *Le bus, un réseau dans la ville*, éditions RATP, 2002.
Dimitri VAN BOQUE, *L'autobus parisien 1905-1991*, éd. Alcine, 1991.

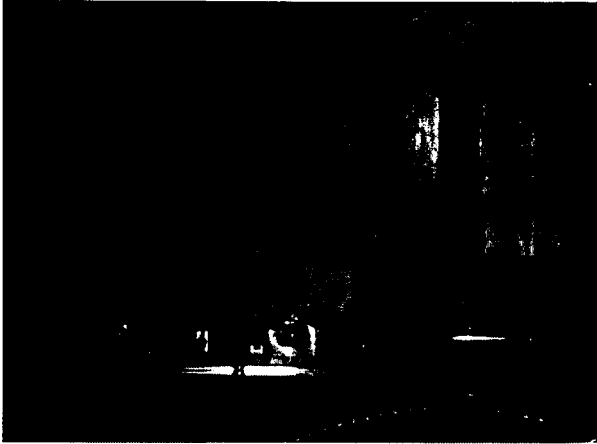
Trains, tramways et Petite Ceinture

- Karen BOWIE, Simon TEXIER (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Action artistique Ville de Paris, 2003.
Bruno CARRIÈRE, *La saga de la Petite Ceinture*, éd. La Vie du Rail, 1991.
Collectif, « Les lignes et les trams touristiques en France », in *Revue générale des chemins de fer*, n° 7 et 8, juillet-août 1992.
Collectif, *La Petite Ceinture de Paris*, Connaissance du rail, édit. de l'Ormet, 1991.
René RICOCH, *La Petite Ceinture*, bulletin de l'AHAV n° 16, 2000.
Jean-Pierre RIGOUARD, *La Petite Ceinture*, éd. Alan Sutton, 2002.
Jean ROBERT, *Les tramways parisiens*, éd. de l'auteur, 1958 (réédition 1992).

Romans, bandes dessinées et livres d'art

- Didier DAENINCKX, Jacques TARDI, *Le der des ders*, Casterman, 1997.
Annie GOETZINGER, Pierre CHRISTIN, *La voyageuse de la Petite Ceinture*, Dargaud, 1985.
Nathalie KAUFMANN, *Carnet de métro*, Belles Lettres, 1999.
J.P. ROBERT, *Promenades dans le Paris ancien, le XXe (tome 1)*, édit. Rotech, 1990.
Michel VOLKOVITCH, *Transports solitaires : voyage dans le métro de Paris et autres lieux*, M. Nadeau, 1998.
Émile ZOLA, *La Bête Humaine*, Folio.
Émile ZOLA, *La Débâcle*, Le Livre de Poche.

Conférence de Claude Lecomte sur la guerre d'Algérie



Je ne suis pas un historien. Je suis un journaliste, éventuellement passionné d'histoire. Comme journaliste, je suis un homme du quotidien, habitué à commenter l'événement en direct. Je suis aussi un témoin. Et comme tel faisant appel à une mémoire pour des faits remontant à cinquante ans. Je n'ai pas comme le dit la chanson la mémoire qui flanche mais comme pour tout un chacun, elle est sélective, partielle et donc partielle.

J'ai vécu ces sept années et demi de guerre non dans le XX^e, mais dans le XIX^e comme militant de la Jeunesse communiste qui s'appelait alors Union de la jeunesse républicaine de France (UJRF). Avec une rue de Belleville qui fut souvent un lieu de rencontre avec mes camarades du XX^e et non une frontière. On ne compte pas les manifestations qui nous ont vu descendre ensemble cette rue de la place des Fêtes au métro Belleville pour y retrouver aussi nos amis des X^e et XI^e arrondissements.

Je vais donc égrener des souvenirs jalonnant ces années qui ont pesé si lourd pour la génération qui atteignait l'âge de vingt ans dans les années 1950.

Lorsque éclatent les premiers combats à Batna, dans le Constantinois, en Kabylie, je sais, pour avoir été soldat dans l'est algérien, que la situation risque d'être explosive, mais rien ne me permet de penser que nous entrons dans une guerre longue, ruineuse, coûtant de nombreuses vies humaines dans le peuple algérien en premier lieu mais aussi

dans l'armée française. La guerre d'Indochine vient de se terminer par les accords de Genève et il est permis d'espérer que le colonialisme va reculer après ce premier échec d'une tentative de reconquête.

Dès les premiers jours, nous protestons contre la répression et nous alertons sur le danger. L'hebdomadaire de la Jeunesse communiste, *l'Avant-Garde*, titre le 17 novembre 1954 « Algérie SOS » et écrit « Assez de sang. Indépendance » et publie une lettre de soldat témoignant « C'est bien la guerre que l'on fait là-bas ! ».

Nos compatriotes sont loin d'en être convaincus. Pour la grande majorité l'Algérie c'est alors trois départements français, Alger, Oran et Constantine, comme vient de le rappeler le ministre de l'Intérieur, François Mitterrand. Il faut donc commencer par expliquer, convaincre et pour cela, nous allons nous plonger dans les textes de l'époque de la conquête. *L'Avant-Garde* nous en fournit chaque semaine tel celui de Bugeaud commandant « Fumez-les à outrance comme des renards ». Le ministre de la guerre Girard déclare devant une commission d'enquête : « Il faut se résigner à refouler au loin, à exterminer la population indigène. Le ravage, l'incendie, la ruine de l'agriculture sont peut être les seuls moyens d'établir solidement notre domination ».

Et malgré cela, la guerre continue, la conquête n'est pas une promenade militaire. Constantine résiste, repousse une attaque française et ne capitule qu'en 1837. Le futur maréchal de Saint-Arnaud, alors capitaine, écrit : « Les Turcs se défendaient avec le courage du désespoir. Ce sont d'admirables soldats : la baïonnette n'en laissa pas un vivant. On ne faisait pas de prisonniers ». Et il poursuit en décrivant le pillage qui suit le massacre des soldats et des officiers « chargés de tapis, de burnous, de grandes couvertures, de haïks... Tout était pillé, rien n'était respecté. Des soldats ont trouvé des coffres pleins d'argent. Il en est qui ont rapporté plusieurs mille francs en monnaie du pays ».

La lecture de ces textes commentés lors de

réunions dans le local de la rue Julien Lacroix ou celui de la rue Botzaris pour le 19^e nous amène à mettre en cause ce que l'on nous apprenait à l'école sur la France venue apporter la civilisation et la richesse à ce pays. On y découvre un pays où l'on cultive le blé en telles quantités que sous le Directoire, c'est l'Algérie qui nourrit la France, les soldats découvrent, étonnés, les vergers, les orangeries, les oliveries de la Mitidja. Un commandant de l'armée d'Afrique constate que « presque tous les hommes savent lire et compter » alors qu'en France, 40% de la population est analphabète !

Nous avons un peu l'impression de parler dans le désert tant sont fortes les idées dominantes. Même les réalités algériennes, une autre langue, d'autres mœurs, l'existence d'une douane à l'arrivée au port, n'ébranlent pas les convictions des soldats débarquant sur le sol algérien, renforcées par une propagande au sein même de l'armée par des services que l'on n'appelle pas encore psychologiques mais ça ne saurait tarder.

Les premiers mois de la guerre vont être consacrés à ces tentatives d'explication. Que l'on me comprenne ! Je ne prétends pas que nous ne pensions qu'à l'Algérie, la vie continuait, nous allions au bal, au cinéma, nous organisons des sorties collectives, camping à Fontainebleau, à Bleau comme nous disions alors, au château des métallos à Baillet, sur les bords de la Marne. Mais en vendant *L'Avant-Garde* le dimanche matin, l'Algérie était présente comme dans les premières manifestations, bien petites, il faut en convenir, mais qui faisaient se retourner les passants de la rue de Belleville, des marchés, écouter par les spectateurs du cinéma de quartier une prise de parole brève durant l'entracte.

Souvent le discours sur un marché le dimanche matin se terminait par l'intervention de la police et pour les malchanceux qui n'avaient pu s'échapper à temps par une journée passée au commissariat pendant que les copains allaient au cinéma.

Nous avons également le souci de faire connaître la réalité de la guerre. Par des témoignages de soldats, fournis souvent par nos camarades partis à l'armée et avec lesquels nous gardions un contact régulier,

leur adressant colis et mandats dans la mesure de nos moyens souvent faibles. Le journal publiait de tels témoignages comme dans ce numéro du 19 juin 1955 sous le titre « Un démobilisé témoigne. La vérité sur le contingent en Algérie » où il écrit que l'on « s'engage dans une aventure sans issue comme l'était celle d'Indochine, sans gloire et sans honneur ».

Le 21 juin 1955, jeunes des quartiers de l'est parisien, nous participons à un meeting 94 rue J.P.Timbaud, dans la Maison des métallurgistes CGT, sous le mot d'ordre « Pas de soldats du contingent en Algérie » alors que la presse signale que viennent de se dérouler là-bas « quinze jours de combats meurtriers ».

A l'automne 1955, le mouvement va se cristalliser autour des manifestations de soldats, disponibles, rappelés, maintenus par le gouvernement Edgar Faure. Ils reçoivent le soutien de plusieurs organisations de jeunesse dont la JOC, l'UJRF, les Scouts. La direction de la Jeunesse socialiste publie un communiqué protestant contre le rappel des disponibles mais s'en tiendra là en refusant toute action commune.

C'est l'époque de la manifestation des soldats à la gare de Lyon, à la caserne Richepanse de Rouen où ils sont soutenus par les dockers et métallos de Rouen. A Paris une manifestation de soutien se déroule et sur une photo parue à la Une de *L'Avant-Garde* on reconnaît le secrétaire de l'UJRF du XX^e, Lazard Gozman.

On organise des vins d'honneur pour les conscrits appelés à s'organiser en Amicales. C'est le cas à la TRT, une entreprise du XX^e, où 2 adhérents de l'UJRF invitent leurs camarades d'ateliers, conscrits également, à un vin d'honneur. Ils seront huit à répondre à l'appel et former une amicale. Il s'en créera 200 dans 85 départements avec l'objectif de rassembler à Paris une « rencontre nationale des conscrits et disponibles » qui sera interdite par le gouvernement.

On peut s'interroger sur la flambée de ce mouvement et sur son épuisement rapide. La colère avait été vive chez les soldats maintenus sous les drapeaux alors qu'ils devaient normalement être libérés au bout de 18 mois. Plus forte encore chez les rappelés

qui avaient repris une activité civile normale, beaucoup d'entre eux s'étaient mariés et se voyaient imposer un retour à l'armée. Les réactions furent violentes : refus de monter dans les trains, sonnette d'alarme bloquée obligeant le convoi à stationner sans cesse. Ces mouvements reçurent un appui populaire, comme en témoigne le film de Bertrand Tavernier sur Grenoble. L'habileté du gouvernement fut de ne pas prendre trop de sanctions, de laisser passer la vague mais il est probable que ce mouvement joua un rôle dans la décision de dissoudre l'Assemblée nationale et de procéder à de nouvelles élections.

Prévues pour le 2 janvier 1956, elles sont l'occasion d'une campagne électorale où va dominer le mot de paix en Algérie. Nous y participons avec enthousiasme, pensant que l'élection d'une nouvelle majorité va permettre le retour à la paix, la démobilisation rapide des soldats maintenus sous les armes. Le résultat semble correspondre à nos espoirs. Une majorité de gauche porte au pouvoir un gouvernement dirigé par le socialiste Guy Mollet. Cependant des motifs d'inquiétude persistent : sous la bannière du papetier de Saint-Céré, Pierre Poujade, qui se présente comme le défenseur des petits commerçants, un groupe d'extrême droite se forme au sein duquel apparaît déjà un certain Le Pen, partisan de l'Algérie française.

La formation du gouvernement et les premières déclarations de son chef manifestent un décalage de la campagne électorale. Guy Mollet avait alors qualifié la guerre « d'imbécile et sans issue ». Il déclare maintenant qu'il serait « malhonnête de promettre le retour immédiat dans la métropole des troupes qui sont actuellement en Afrique du Nord ». Nous nous préparons à participer à une semaine d'action pour la paix en Algérie du 19 au 26 février. Mais le 6 février, Guy Mollet capitule sous les tomates des colonialistes d'Alger. On distribue 3 000 tracts dans le XX^e en réplique à cette manifestation d'ultras. Et une délégation se rend à Matignon pour empêcher un jeune de Belleville, soutien de famille, de partir en Algérie.

Le gouvernement demande alors à l'Assemblée de lui voter des pouvoirs spéciaux, présentés comme moyen d'aller vers

la paix en mettant les ultras à la raison.

Je n'ai pas le souvenir que le vote des députés communistes de ces pouvoirs spéciaux aient suscité de grandes discussions dans nos organisations. Ce vote était sans doute une erreur puisqu'il est apparu à certains et d'abord aux Algériens comme un encouragement à la politique de répression. Je conserve personnellement un doute, persuadé que l'on nous aurait reproché un vote négatif en le présentant comme un obstacle à toute tentative de négociation. D'autant plus que durant ce temps, une délégation du Parti socialiste, conduite par Pierre Commin, secrétaire général adjoint de la SFIO, discutait à Rome avec des représentants du FLN. Ce fut là une des nombreuses occasions manquées d'arrêter la guerre.

Nous partageons ce qu'écrit *L'Avant-Garde* du 20 mars « *le gouvernement vient d'obtenir des pouvoirs spéciaux pour faire la paix en Algérie* » mais qui ajoute son opposition à l'envoi de nouveaux renforts en donnant comme solutions l'ouverture de négociations et l'arrêt de la répression. Notons pour l'Histoire que dès le 12 juin suivant, le Groupe communiste refusera de voter la confiance au gouvernement.

Le numéro du 3 avril 1956 raconte une soirée du cercle Paul Vaillant Couturier au local du 71 rue Julien Lacroix. On y fait le bilan de l'action des jeunes du quartier pour ce soldat soutien de famille, avec la signature d'une pétition par 350 foyers du quartier et portée en délégation à une élue de l'arrondissement, Madeleine Marzin.

En octobre, on note une délégation du XX^e à l'Assemblée nationale pour protester contre l'agression franco-britannique contre l'Égypte en réplique à la nationalisation du canal de Suez.

Voici qu'intervient un élément nouveau dans la lutte contre la guerre avec Alban Liehti. Ce jeune soldat écrit le 2 juillet une lettre au président de la République dans laquelle il se réfère au préambule de la Constitution pour refuser de prendre les armes contre un peuple « en lutte pour son indépendance ». Le 19 novembre 1956, il est condamné à 2 ans de prison par un tribunal militaire pour « refus d'obéissance ».

Nous aurons de longues discussions. Certains, et j'en fais partie, se demandent si

cette attitude n'est pas contradictoire avec le fait d'être présent partout où sont les autres jeunes, d'autant que nous connaissons le travail clandestin au sein de l'armée – mais j'y reviendrai. Hésitant au début, le mouvement va se développer. Successivement, plusieurs soldats vont suivre cet exemple. Certains, comme Serge Magnien, un jeune architecte, secrétaire de l'Union des étudiants communistes, vont tenter de faire approuver leur geste par leurs camarades. Au total une quarantaine de jeunes refuseront de porter les armes dans cette guerre subissant des condamnations par les tribunaux militaires. Parmi eux, deux jeunes du XX^e, Claude Voisin et Edgard Nehou, deux futurs habitants de notre arrondissement, Jean Vendart du XI^e et René Boyer du XV^e.

Jeune ouvrier métallurgiste, fils de déporté dans les camps hitlériens, appelé sous les drapeaux en novembre 1957, Claude Voisin apprend, le 5 mars 1958, son affectation en Algérie. Deux jours plus tard, il écrit au président de la République, M. René Coty :

« Je ne refuse pas d'accomplir mon service militaire, bien au contraire, je suis prêt à défendre ma patrie ; à cet effet, j'ai suivi le peloton des élèves gradés. C'est pour cela que ma conscience ne peut accepter de faire une guerre contraire aux intérêts de la France » Et il poursuit : *« La guerre d'Algérie creuse chaque jour un fossé toujours plus grand entre les peuples de France et d'Algérie ; et il m'est pénible de constater combien de victimes tombent chaque jour des deux côtés ; ainsi dans mon quartier, à Ménilmontant, plus de dix familles sont déjà endeuillées ».*

Il est arrêté, emmené de force en Algérie. Versé dans un commando, il refuse de porter un fusil mais accepte de se charger des médicaments. Pris dans une embuscade, il va chercher sous le feu un camarade blessé et demande que l'on n'interprète pas son geste comme un renoncement. Il répète devant le tribunal militaire d'Alger que son geste est humanitaire et qu'il en aurait fait autant pour un Algérien blessé. Il est condamné à deux ans de prison.

L'année 1957 et le début de 1958 vont être dominés par la dénonciation des tortures commises en Algérie. Quand on pense qu'il

faudra quarante ans pour qu'elles soient officiellement reconnues par le général Massu, revendiquées par le général Aussarresse !

Régulièrement des lettres de soldats et de démobilisés sont publiées, quelquefois sanctionnées par la saisie du journal, que ce soit *L'Humanité* qui détient le record de saisies, *L'Express*, *Témoignage chrétien* ou *L'Avant-Garde*...

C'est le cas avec le dossier Jean Muller, du nom de ce scout, soldat tué en Algérie. On relève durant cette période des prises de contact entre organisations de la jeunesse communiste (qui a retrouvé ce nom en décembre 1956) et catholiques. On diffuse clandestinement le témoignage d'Henri Alleg, *La Question*, qui relate les tortures subies par lui-même et par Maurice Audin.

Une autre campagne nous sollicite. Ancien chef d'état-major de Rommel, le général Hans Speidel vient d'être nommé commandant des troupes européennes de l'OTAN dont le siège est à Fontainebleau. Trois jeunes du XX^e, fils de fusillés ou de morts en déportation, refusent de servir sous ses ordres. Il s'agit de Michel Martin, Maurice Turkieltaub et Henri Zanderman. Une campagne va être menée pour leur soutien. Elle aboutira le 23 avril 1958 par la sortie de prison de ceux qui avaient été arrêtés et leur affectation dans des unités ne dépendant pas du commandement de l'OTAN. Cette victoire a pu nous donner l'illusion qu'il était possible de gagner aussi pour la cause des soldats du refus de la guerre d'Algérie. C'était une illusion et l'avenir immédiat allait en montrer les limites.

Mai 1958 : coup de force à Alger. Massu fait appel à de Gaulle. Défendre la République devient le souci primordial auquel s'ajoute toujours le souci d'arrêter cette guerre qui nourrit les complots. Appel est lancé aux soldats pour qu'ils refusent d'obéir à leurs chefs. Ici, une délégation se rend à la caserne Mortier, distribue le tract, est reçue par un capitaine. Dans l'arrondissement se forme un comité de la jeunesse pour la défense de la République qui regroupe jeunes communistes, socialistes, jocistes, scouts.

Le 1^{er} juin, jour de l'investiture du général de Gaulle comme président du conseil, plusieurs manifestations se déroulent à Paris. L'une d'elles emprunte le boulevard de

Ménilmontant où elle est chargée par la police. Elle prend la rue de Belleville, redescend sur le boulevard de la Villette pour se disperser au métro Belleville.

En relisant les textes de cette époque, on peut trouver outrancières certaines affirmations. De Gaulle ne sera pas un dictateur ni un monarque. Il ne fera pas appel au comte de Paris pour lui rendre les clés du royaume. Mais demeure vrai aujourd'hui encore que sa constitution crée un régime de pouvoir personnel du chef de l'État. Et surtout, contrairement aux espérances de certains, il va continuer et amplifier la guerre durant plus de trois ans. Sa tentative d'arracher le Sahara et ses pétroles à la nation algérienne va prolonger la guerre d'une année. Nous allons mener campagne pour le non au référendum. Un appel commun est proposé aux jeunes catholiques, socialistes, radicaux avec lesquels existent «d'excellents rapports». Mais qui n'iront pas plus loin en fonction des positions des organisations nationales socialistes et radicales qui se prononcent pour le « oui ». De son côté, la JC emmène une nouvelle délégation à la caserne Mortier pour exiger la possibilité de voter pour les soldats. On décide également d'écrire à ceux qui sont en Algérie.

Bien entendu, nous participons à la manifestation place de la République le 4 septembre 1958, contre la présentation par André Malraux du projet de constitution en brandissant des pancartes affichant un non. La répression est vive, de nombreux camarades sont blessés, arrêtés. Le référendum va triompher grâce aux illusions fortes sur ce que va faire de Gaulle et qui vont durer encore de longs mois.

La campagne pour les soldats emprisonnés se poursuit. *L'Avant-Garde* du 17 septembre 1958 publie des lettres au président de la République de Pierre Guyot, fils du dirigeant communiste Raymond Guyot, ajusteur chez Névé et duplicateur métro dans le XX^e et d'Edgard Néhou, habitant de l'arrondissement. Le premier écrit «un travailleur algérien est un frère» et le second revendique que son «acte va dans le sens de la fraternisation franco-algérienne», à l'heure où l'on tente de nous faire croire à une «fraternisation» orchestrée par l'armée.

Le 26 novembre, c'est un article consacré à Claude Voisin, habitant du 58 de la rue de

Ménilmontant. Il vient d'être condamné à deux ans de prison et incarcéré à la prison de Nîmes.

Début 1959, le cercle Zalkinoff collecte chez les commerçants de la rue des Amandiers pour les soldats du quartier. Il récolte de quoi faire deux colis et d'envoyer quatre mandats accompagnés de lettres et de journaux dénonçant la poursuite de la guerre. Car la campagne pour la libération des soldats emprisonnés n'a jamais freiné l'activité clandestine en direction des soldats. Le Parti communiste édite alors des journaux clandestins, *Soldat de France* et ses dérivés, *Le Marin*, *Le Parachutiste*, *L'Aviateur* et *Secteur postal Algérie*, confectionné sur papier avion pour mieux le dissimuler dans l'emballage des colis. Il paraîtra durant toute la guerre à 5 millions d'exemplaires, appelant à l'action au sein de l'armée contre la guerre, contre les brimades, contre l'usage de la torture. En retour, les lettres reçues font état de l'intensification de la guerre, de l'afflux dans les hôpitaux de blessés, de malades (paludisme, dysenterie amibienne, troubles psychiques), confirmées par ceux qui rentrent «tristes, renfermés» comme ils se décrivent eux-mêmes. Un soldat écrit : « On prend le bateau. Résignation. Et pourtant la majorité en a marre de l'armée et de cette guerre ».

En avril, 25 conscrits réunis autour d'un vin d'honneur dans un café du boulevard Davout approuvent une motion réclamant la négociation, le retour aux 18 mois, la libération des soldats emprisonnés. En juin, un cercle organise une causerie-débat sur les trente mois de service et une séance de cinéma réunit trois cents conscrits. Là encore on vote des motions réclamant la paix par la négociation et le retour des soldats en France.

Les journées d'émeute à Alger en janvier 1960 entraînent une réplique immédiate. C'est la grève du lundi 1^{er} février à l'appel de la CGT, CFTC, FEN, FO, UNEF et des partis de gauche. Des comités antifascistes de la jeunesse se constituent dans des lycées comme Decour, Turgot, Voltaire et dans les quartiers comme rue Félix Terrier avec la JOC.

En juin, une déclaration de 53 mouvements de jeunesse « Nous voulons que cesse la guerre » est largement reproduite et distribuée dans les quartiers.

En octobre, une manifestation de la jeunesse, sur un appel de 210 noms, part de la porte des Lilas pour aboutir place Clichy. Elle appelle à la fin de la guerre. Sur les deux arrondissements, XIX^e et XX^e, trois appels totalisent 400 signatures pour une manifestation le 21 octobre.

Une intervention de Maurice Thorez va relancer un débat. Au cours d'une réunion à Paris, il salue le courage d'Alban Liechti et de ses camarades mais attire l'attention sur le danger « *d'isoler les meilleurs* ». Il rappelle la nécessité d'être là où sont les autres jeunes et d'y faire, à l'armée comme ailleurs son travail de militant. La discussion sur l'action à mener contre la guerre rebondit. D'autant que le 5 septembre 1960 a été publié le « Manifeste des 121 » qui se prononce pour le droit à l'insoumission. Les questions sont nombreuses. Après avoir encouragé le refus individuel, allons-nous laisser tomber ceux qui sont en prison ? Comment communiquer avec nos camarades soldats en Algérie surveillés par la sécurité militaire ? La nécessité d'un travail clandestin se confirme chaque fois.

Je respecte toutes les prises de position s'opposant à cette guerre. Je respecte ceux qui ont choisi l'insoumission ou la désertion. Je pense là aussi à un habitant aujourd'hui du XX^e, mon ami Claude Vinci, mais je continue de croire que ce n'était pas dans cette voie qu'était la solution du drame algérien. Il fallait convaincre la majorité des Français et donc aussi les soldats que cette guerre était perdue, que les occasions d'y mettre fin avaient été gaspillées et que la négociation avec le nouveau gouvernement provisoire de l'Algérie, le GPRA, était la seule solution.

Le 25 janvier 1961, *L'Avant-Garde* publie une lettre d'un démobilisé demeurant à Ménilmontant. Il écrit : « La première chose à faire sur cette terre africaine c'est de mettre le régime de colonisation en l'air ».

Des délégations sont constituées pour se rendre à Evian où les discussions avec le GPRA ont commencé. La jeunesse en fournit plusieurs contingents. En avril, c'est le putsch du « *quarteron de généraux en retraite* ». Nous multiplions les appels aux soldats : « *refusez d'obéir aux généraux factieux* » et cette fois, ils seront entendus, appuyés par la déclaration

du général de Gaulle à la radio, écoutée sur les transistors dans les cours de caserne en Algérie. Nous recevrons bientôt des lettres de soldats expliquant comment ils ont tenu leurs chefs en respect quand ils ne les ont pas mis carrément aux arrêts.

En mai, nouvelles délégations à Evian. L'une d'elles, composée de jeunes communistes, est reçue par Krim Belkacem. Des appels sont lancés pour une manifestation le jeudi 19 octobre 1961, notamment signés par des jeunes du XX^e. Un appel circule au lycée Voltaire. Après cette date, les manifestations s'enchaînent : On signale 20 000 jeunes au cœur de Paris criant « *Paix en Algérie. Halte à l'OAS* ». Et encore le 6, puis le 19 décembre, à la suite de laquelle les jeunes du MRP condamnent la répression policière comme le font les jeunes et les étudiants socialistes, comme au nom de l'UNEF, Tony Dreyfus, aujourd'hui maire du X^e.

Manifestations toujours le 6 janvier 1962 contre les attentats de l'OAS, en Algérie comme en France. Des comités anti-OAS se constituent organisent la surveillance des locaux démocratiques et des appartements des militants connus. La vague d'attentats indigne. Une indignation qui va culminer avec la photo de la petite Delphine Renard, grièvement atteinte par un attentat visant l'appartement voisin d'André Malraux. C'est le 8 février, la manifestation de protestation contre les crimes de l'OAS, contre la poursuite de la guerre qui nourrit le terrorisme. C'est le métro Charonne, la charge brutale au moment même de la dispersion prononcée par les militants syndicaux de la CGT et de la CFTC parisienne. 9 morts, des centaines de blessés. La réaction est immédiate, le soir même des tracts sont distribués, le lendemain au lycée Voltaire, 350 élèves manifestent à l'intérieur de l'établissement. Un appel à participer aux obsèques des victimes est signé de 27 organisations de jeunesse. En tête du cortège qui, de République monte au Père Lachaise, un groupe de jeunes entoure de gerbes blanches un portrait de Daniel Féry mort à 15 ans.

Le 19 mars 1962, le cessez le feu est enfin signé à Evian. Mais les attentats se poursuivent en Algérie. L'OAS mène la politique de la terre brûlée. Un attentat à Alger tue un jeune appelé, en blesse plusieurs.

Une délégation du XX^e se rend une fois encore à la caserne Mortier. Avec Claude Voisin, enfin libéré. Elle dépose des pétitions demandant le retour immédiat aux 18 mois de service et est reçue par un officier.

Le 1^{er} juillet 1962, l'indépendance de l'Algérie est proclamée.

Bien évidemment, un tel survol de près de huit années si denses ne peut être que fragmentaire. Il laisse certainement de côté des événements de la vie locale qui n'ont pas eu de retentissement national. Mais je voudrais dire combien ces années ont compté pour les gens de ma génération et des suivantes. La guerre d'Algérie nous a marqué profondément. Plus encore pour ceux qui y ont participé directement et qui, pour certains,

cherchent à se libérer en faisant aujourd'hui le récit de ce qu'ils ont tu si longtemps.

Espérons que ce retour sur le passé se traduise par un renforcement de l'amitié entre les peuples d'Algérie et de France. Lors de la visite d'État de François Mitterrand en Algérie en 1981, j'ai abandonné le cortège officiel pour aller dans la rue sur son passage. J'ai interrogé des Algérois en rappelant les terribles années de guerre. Tous m'ont dit que c'était le passé et qu'ils souhaitaient de bonnes relations entre les deux pays.

C'est sur cette note optimiste que je souhaite conclure ces souvenirs en souhaitant que les vôtres viennent compléter mes trous de mémoire.

Claude Lecomte

NOUS AVONS DÉJÀ PUBLIÉ

Cahiers de la Mémoire Vivante du XX^e

- N° 1 : Le groupe Manouchian (FTP-MOI). Des étrangers dans la Résistance ;
- N° 2 : La Résistance dans le XX^e arrondissement ;
- N° 3 : Les plaques du souvenir (1939-1945) dans le XX^e arrondissement ;
- N° 4 : La Libération dans le XX^e arrondissement.

Pour vous procurer un ou plusieurs numéros de la revue, envoyez un chèque à l'ordre de « Association Mémoire vivante du 20^e », à l'adresse suivante :

Françoise Berger,
Association Mémoire vivante du XX^e
24 rue de la Justice - 75020 Paris

Tarifs

N° 1, 2 et 4 : 5 euros ;

N° 3 : 8 euros (*numéro double tout en couleurs*)

Frais d'envoi : forfait de 2 euros (de 1 à 4 exemplaires).

Soit 25 euros si vous commandez les 4 numéros déjà parus.



PRÉSENTATION DE NOTRE ASSOCIATION

Tout être humain a une histoire qui a façonné sa personnalité. Connaître ses racines et les conditions de son enfance, savoir comment et dans quelles circonstances elle s'est déroulée : tout cela est nécessaire pour maîtriser son identité et mieux vivre au présent. Ce qui est vrai pour toute personne l'est également pour tout groupe humain: tributaire d'une histoire commune qui ne peut être occultée, il se doit de la transmettre aux générations les plus jeunes. Ainsi, il existe un devoir de mémoire auquel il n'est pas possible de se soustraire.

Ceci est particulièrement vrai pour le XX^e arrondissement de Paris, un des hauts lieux de l'histoire de la capitale, en particulier dans le cas des années 1930 au début des années 1950. De la crise économique qui, touchant la France à partir de 1931, entraîne - déjà - des centaines de milliers de chômeurs, aux premières années de la Guerre Froide, multiples furent les luttes politiques et sociales auxquelles fut mêlée la population du XX^e arrondissement ! Elle vit la montée de l'extrême-droite et la riposte antifasciste à partir de 1934, puis les espoirs et les premières réalisations du Front populaire, très vite brisés par la Guerre d'Espagne et l'expansion hitlérienne en Europe. Viennent ensuite le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, l'effondrement de la III^e République et l'avènement de Vichy, la résistance, ô combien difficile, puis les débuts de la reconstruction de la France: comme on peut encore le constater aujourd'hui, ces deux décennies ont fortement marqué notre pays et le XX^e arrondissement y a pris sa part, toute sa part.

Pourtant, cette histoire reste encore mal connue aujourd'hui. Aussi il devient urgent de l'entreprendre à travers des recherches multiples et en interrogeant ceux qui en furent les acteurs. C'est pourquoi s'est créée l'Association « Mémoire Vivante du XX^e arrondissement ». « Mémoire Vivante » se donne pour objet de recueillir, rassembler, transmettre et diffuser tout ce qui concerne l'histoire et la mémoire du XX^e arrondissement, plus particulièrement pour les années 1930-1950. Aussi l'association entend favoriser toutes les formes de manifestations et de publications conformes à son objet ainsi que de coordonner les travaux qui s'y rapportent.

Ce cinquième numéro des *Cahiers de la Mémoire Vivante du XX^e*, consacré aux transports dans le vingtième arrondissement, permet la diffusion de nos recherches et de nos diverses initiatives. « Mémoire Vivante du XX^e arrondissement » entend associer le plus largement possible les témoins de cette histoire et la population du XX^e arrondissement à ses projets.

Si vous êtes intéressé par cette démarche, venez nous rencontrer lors d'une prochaine conférence (annoncée dans la *Gazette du XX^e*) ou renseignez-vous sur notre site internet : <http://memoire.vivante20.free.fr>

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

Mémoire vivante du XX^e arrondissement

1-3, rue Frederick Lemaître 75020 Paris
courriel : memoire.vivante20@free.fr

HISTOIRE DES TRANSPORTS DANS LE XX^e ARRONDISSEMENT

Sommaire

•Éditorial	1
•Le message de Michel Charzat	2
•Le funiculaire de Belleville	3
•La saga de la petite ceinture dans le XX ^e arrondissement	5
•L'incendie du métro couronnes (1903)	9
•Omnibus à chevaux	11
•Petite histoire du métropolitain dans le XX ^e arrondissement	12
•Les chansons du métro	18
•Raoul Dubois	20
•Le réseau des autobus dans le XX ^e arrondissement	21
•Le prolongement des lignes du métropolitain hors de Paris	25
•Le dépôt de Lagny	29
•Raymond Arnoult, bottier à Belleville, a pris le funiculaire...	32
•Les stations de métro du XX ^e arrondissement et leur architecture	33
•Souvenirs métropolitains : de l'occupation et de la libération	36
•Du nouveau dans le XX ^e : la traverse de Charonne	39
•Bibliographie sur les transports parisiens	40
<i>Vie de l'association</i>	
•Conférence de Claude Lecomte sur la Guerre d'Algérie	41
•Nous avons déjà publié...	47
•Présentation de notre association	48