

Auteur ou collectivité : Brunfaut, Jules

Auteur : Brunfaut, Jules

Titre : Les Nouveaux Cimetières parisiens et le chemin de fer métropolitain de la banlieue de Paris Réponse au "Rapport complémentaire" présenté par M. Hérold... sur le projet de: Création d'un cimetière parisien à Méry- sur-Oise. par Jules Brunfaut,...

Auteur : Brunfaut, Jules

Titre du volume : Les nouveaux cimetières parisiens et le Chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de P...

Adresse : Paris : A. Lefèvre, 1874

Collation : 12-16 p. : carte repl. ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Le 198 (1)

Sujet(s) : Chemins de fer -- France -- Val-d'Oise (France)

Date de mise en ligne : 08/11/2016

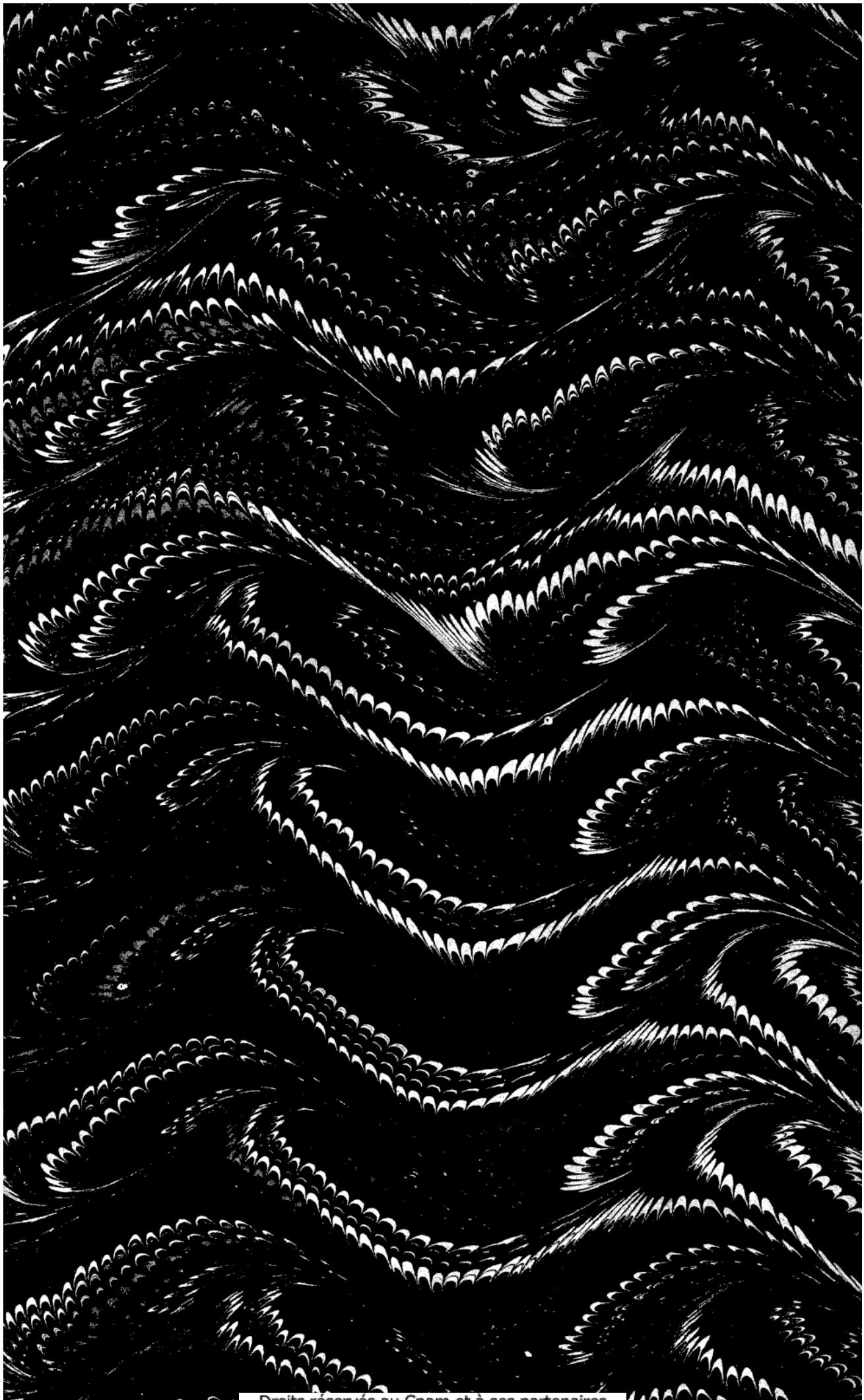
Langue : Français

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE198.1>

8°

Le 198  
1982  
1983







1. Vol. m 8<sup>e</sup> Le 198.

LES

# NOUVEAUX CIMETIÈRES PARISIENS

ET LE

## Chemin de fer Métropolitain

ET DE LA

## BANLIEUE DE PARIS

---

RÉPONSE au **Rapport complémentaire** présenté par  
M. HÉROLD, au nom de l'ancienne 2<sup>e</sup> Commission, sur le  
projet de CRÉATION D'UN CIMETIÈRE PARISIEN A MÉRY-SUR-OISE.

Par **Jules BRUNFAUT**

INGÉNIEUR



PARIS

Chez Ambroise LEFÈVRE, Éditeur  
47, quai des Grands-Augustins, 47.

1874

Le CHAM est une association loi 1901  
et une fondation à but non lucratif  
qui œuvre dans le domaine de l'art et de la culture.

Le CHAM a pour objectif de promouvoir  
et de développer l'art contemporain et la culture  
française et internationale.

Le CHAM a pour mission de favoriser  
la création et la diffusion d'œuvres d'art  
et de contribuer à la recherche et à l'enseignement  
de l'art contemporain.

Le CHAM a pour vocation de contribuer  
à la promotion et à la valorisation  
de l'art contemporain et de la culture  
française et internationale.

Le CHAM a pour objectif de favoriser  
la création et la diffusion d'œuvres d'art  
et de contribuer à la recherche et à l'enseignement  
de l'art contemporain.

Le CHAM a pour mission de favoriser  
la création et la diffusion d'œuvres d'art  
et de contribuer à la recherche et à l'enseignement  
de l'art contemporain.

Le CHAM a pour vocation de contribuer  
à la promotion et à la valorisation  
de l'art contemporain et de la culture  
française et internationale.

Le CHAM a pour objectif de favoriser  
la création et la diffusion d'œuvres d'art  
et de contribuer à la recherche et à l'enseignement  
de l'art contemporain.

LES  
NOUVEAUX CIMETIÈRES PARISIENS

ET LE

Chemin de fer Métropolitain

ET DE LA

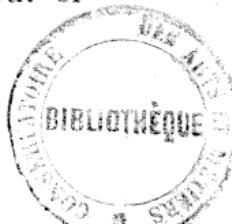
**BANLIEUE DE PARIS**

Dans une brochure sur la question du transfert des cimetières parisiens à Méry-sur-Oise, brochure dont la publication date d'hier, nous constatons avec regret : que M. le Directeur des travaux de Paris n'avait pas eu connaissance de la demande de concession formée par MM. Debrousse et consorts, ce qui entraînait, de la part de ce fonctionnaire, un mutisme complet sur cette importante démarche.

Nous faisions remarquer en outre que ce haut fonctionnaire observait, comme nous l'avons fait nous-même précédemment, combien étaient fondées les craintes au sujet des services du chemin de fer du Nord appliqués aux transports funèbres.

M. Hérold, connaissant non-seulement notre brochure, mais nous ayant entendu dans une réunion où nous avons eu l'honneur d'être reçu par la commission, a pu apprécier les arguments invoqués par nous, pour prouver que le service funéraire ne pouvait se faire que par une entreprise spéciale; aussi l'honorable rapporteur rendit-il compte des propositions de MM. Debrousse, et c'est à ce compte-rendu que, dans l'intérêt des populations de la ville de Paris et du département de la Seine, nous croyons devoir répondre en quelques mots.

Cette immixtion dans les débats du Conseil municipal de Paris nous sera pardonnée, nous l'espérons du moins, surtout si



MM. les conseillers veulent bien se souvenir que quelques uns parmi eux, ont bien voulu nous soutenir de leurs encouragements constants, et ce, dès le commencement de la lourde tâche que nous avons entreprise en 1871.

Dans son mémoire, M. le rapporteur, rendant compte des propositions faites par nous et par notre collègue M. Pochet, au nom de MM. Donon, Jenty et Hubert Debrousse, s'exprime comme suit :

*Par lettre du 21 avril dernier, ces MM. ont offert à M. le Préfet d'organiser une Compagnie spéciale qui prendrait l'engagement de construire, dans un délai de deux ans, à partir de l'approbation du projet : 1<sup>o</sup> une ligne des Invalides à Saint-Ouen.. déjà votée par le Conseil général de la seine, comme tronçon du chemin de fer Métropolitain ; 2<sup>o</sup> une ligne de Montmartre à Méry, pour le service des inhumations avec gare spéciale dans Paris. Ces deux sections, disent les signataires de la lettre, seront construites sans subvention ni garanties d'intérêts, mais avec abandon au profit de la Compagnie par l'Etat, le Département, la Ville et les communes, des terrains leur appartenant et occupés par le chemin de fer et ses dépendances. Les soussignés s'engagent en outre à exécuter..... l'achèvement par section du chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris. La future Compagnie, on le voit, n'est autre que celle dite du chemin de fer Métropolitain.*

C'est là, il est vrai, la substance de la demande formulée par les promoteurs du chemin de fer Métropolitain et de la banlieue de Paris, c'est brièvement rapporter les offres que nous avons cru devoir donner *in-extenso* dans notre brochure (page 8).

Nous ajoutons : que nous étions heureux de faire cesser les craintes exprimées au sein du Conseil par M. le Préfet, qui croyait qu'aucune combinaison financière ne se présenterait jamais pour exécuter le chemin de fer, et qu'en semblable situation, force était de traiter avec les grandes Compagnies.

Il s'agit ici d'une économie de 8 millions au moins, sur les conditions proposées par la Compagnie du Nord, puisque les demandeurs s'engagent à construire les voies ferrées *sans frais*

*pour la ville, et c'est en même temps retourner au vrai principe, à savoir : qu'une ville comme Paris, ne peut confier le transport de ses morts à une Compagnie qui ne relèverait pas directement d'elle.*

Donc, au double point de vue :

1<sup>o</sup> D'une économie considérable pour les finances de la ville;

2<sup>o</sup> De la continuation de ce qui existe et de ce qui est bon, c'est-à-dire le service par les pompes funèbres, à ce double point de vue, disons-nous, nous déplorons que M. le rapporteur n'ait pas cru devoir en entretenir le Conseil.

Ceci dit, pour être aussi bref que possible, nous allons aborder de nouveau la discussion, en citant les principaux passages du rapport de la deuxième commission, qui traite spécialement de la question des transports, laissant ainsi à chacun de MM. les Conseillers municipaux le soin d'en déduire les conclusions.

## II

Le rapport poursuit en ces termes :

*M. l'Ingénieur Pochet, qui accompagnait M. Brunfaut devant la Commission, développant les propositions de la future Compagnie, a exposé que la dite Compagnie entendrait donner au chemin de fer dont il s'agit, un caractère exclusivement municipal, en se soumettant entièrement à la surveillance de l'Administration.*

En effet, notre opinion, conforme à celle de l'ancienne administration préfectorale, conforme, croyons-nous, à celle de M. le Préfet actuel, conforme enfin à celle de M. le Directeur des travaux de Paris, notre opinion, disons-nous, repousse absolument un chemin de fer qui n'appartiendrait pas directement à l'administration de la Ville.

Nous ajoutons, et personne ne peut nous contredire, qu'une compagnie de chemin de fer, telle que celle du Nord, par exemple, ne pouvait, sur un ordre du Préfet, modifier son mouvement, faire un service spécial, changer son horaire, si besoin était, parce que les chemins de fer d'*intérêt général*, sous l'empire des règlements en vigueur, relèvent exclusivement du Ministre des travaux publics, qui encore ne peut statuer qu'après avoir entendu la Commission des ponts et chaussées, tandis que ce service

fait par une administration de chemin de fer d'*intérêt local* relève directement du Préfet, qui, sur l'*heure*, peut amener tel changement qui lui paraîtrait utile aux intérêts de la ville et du département.

Qui ne comprend, en effet, ce que peut demander un pareil service? qui n'a à prévoir une mortalité, une épidémie qui, se produisant dans les 24 heures, exigera des convois supplémentaires, et même un service nocturne, en vue d'éviter à la population, frappée par le fléau, un spectacle bien fait pour augmenter le mal par l'impression morale?

Or, est-ce un chemin de fer d'*intérêt général* qui pourra se plier à de telles exigences?...

M. le Rapporteur ajoute : *La Compagnie proposée construirait quatre gares dans Paris.*

La Commission reconnaît, aujourd'hui, avec M. le Directeur des travaux de Paris, que quatre gares-reposoirs sont indispensables. Nous l'avions fait remarquer dès le début de la discussion. Tout le monde était d'accord pour l'installation de ces gares-reposoirs au Père-Lachaise et au cimetière du Nord; mais les avis étaient partagés sur l'installation des deux autres gares au cimetière Montparnasse et à Auteuil.

Au lieu de Montparnasse, nous proposions un emplacement sur le boulevard Saint-Marcel; nous soutenions, dans notre brochure comme dans les arguments développés devant la Commission, qu'il nous semblait qu'en présence d'un trajet de 1 heure 23 minutes, nécessaire pour se rendre de ce point à Méry-sur-Oise, la dépense d'un cimetière à créer à Wissous devait être écartée.

La Commission, qui conclut pour Wissous, reconnaît que ce cimetière ne pourra recevoir que les seules inhumations provenant des :

5 <sup>e</sup> arrondissement, comprenant une population de	96,689
6 <sup>e</sup> —	90,308
7 <sup>e</sup> —	78,553
10 <sup>e</sup> —	79,431
14 <sup>e</sup> —	59,611
15 <sup>e</sup> —	75,449
ENSEMBLE. . .	480,041

ce qui, à 2 et 1/2 pour 0/0, chiffre de la mortalité ordinaire, présente, par annuités communes, à peine 10,000 inhumations.

Nous appliquant à suivre les données fournies par M. Alphand, qui veut que la répartition des convois des divers quartiers entre

les 4 gares reposoirs soit calculée en prenant pour base une distance moyenne de 3 kilomètres entre les gares et les reposoirs, nous ajoutions :

La municipalité adoptera-t-elle deux cimetières, ou bien, reconnaissant que nos calculs expriment exactement les distances à parcourir, et que ces distances n'ont rien d'exagéré si on les compare aux trajets que la population est obligée de faire actuellement, arrêtera-t-elle son choix sur une seule nécropole...? C'est là une question que seule la sagesse de nos édiles pourra trancher, et sur laquelle, par conséquent, nous ne nous appesantirons pas.

Nous avons ajouté devant la Commission, et alors que ce qui précède était déjà écrit, que MM. Debrousse et consorts (que nous avions l'honneur de représenter) s'engageaient, dans le cas où la ville jugerait qu'un trajet de 1 heure 23 minutes est trop long, et lorsqu'il ne s'agissait que de desservir un cinquième environ de la population, s'engageaient, disons-nous, à étudier, d'un commun accord avec M. le Préfet, les moyens propres à faire raccorder le chemin de fer Métropolitain avec Wissous, au moyen de quelques kilomètres de voie partant d'Arcueil.

M. le Directeur des travaux de Paris estimait que la 4<sup>e</sup> gare devait être établie à Auteuil. M. le rapporteur croit que l'opposition prévue de la part de la Compagnie de l'Ouest à l'établissement d'une gare sur ce point s'est réalisée. — Ce choix rencontrait du reste une autre opposition : celle de la population du voisinage; et si l'opposition d'une Compagnie de chemin de fer peut être écartée, il n'en saurait être de même de la protestation d'une population qui se sent atteinte dans sa fortune et dans son repos : Dans sa fortune, par la dépréciation inéluctable des terrains et immeubles; dans son repos, par le spectacle des convois funèbres convergeant à toutes heures du jour vers ce point unique.

Ceux-là même de tous nos honorables Conseillers municipaux que la nécessité de transférer nos morts hors de Paris afflige le plus, partagent cependant notre avis, et opinent, comme nous, pour que le 4<sup>e</sup> reposoir soit placé sur les terrains du 15<sup>e</sup> arrondissement, c'est-à-dire sur un point où cette installation, non seulement ne sera pas une source de gêne ou de préjudices pour les habitants, mais encore fera bénéficier les finances municipales d'une économie sensible, puisque le terrain sur lequel s'élèverait la gare appartient à la Ville, et que cet emplacement peut être relié *sans frais* avec la ligne ferrée partant des Invalides

pour rejoindre Saint-Ouen, ligne votée par le Conseil général de la Seine sur la proposition préfectorale.

M. le rapporteur ajoute, « que MM. les demandeurs en concessions proposent d'établir 16 trains mortuaires par jour, qu'ils prendraient à leur charge tous les frais nécessités par le matériel spécial et roulant du chemin de fer; qu'en rémunération, ils n'exigeront de la ville qu'une redevance de 2 fr. 50 c. par kilomètre et par train, et le droit d'user des lignes pour les transports ordinaires en dehors des heures consacrées au service mortuaire. »

C'est bien là le résumé des propositions que nous avons eu l'honneur de présenter aux noms de MM. Debrousse. Ces propositions nous les avons calquées sur celles formulées par M. le Directeur des travaux de Paris, bon juge en la matière, et qui prévoyait en temps ordinaire 11 trains mortuaires par jour, — chiffre qui serait bien souvent dépassé, car, ainsi que le fait observer M. le rapporteur : M. Alphand a assis ses calculs sur des données fournies par l'année 1872, année pendant laquelle le chiffre de la mortalité s'est montré bien au-dessous de la moyenne ordinaire.

La dépense s'élèvera à 1 million environ; or, nos calculs, suivant pas à pas les traces indiquées par M. le Directeur des travaux de Paris, reconnaissent que, pour ce million, il y avait lieu de créer 16 trains par jour, ce qui établissait une dépense de 2 fr. 50 c. par train et par kilomètre parcouru.

N'était-ce pas donner une preuve du désintéressement des promoteurs dans une question qui, on le comprend, repousse toute idée de bénéfices? — Aussi n'ont-ils pas cru devoir suivre la Compagnie du Nord, qui demande 2 fr. 80 c., et encore moins la Compagnie d'Orléans, qui sollicite 5 fr. par kilomètre.

La Commission ne met pas en doute la possibilité de traiter dans de bonnes conditions avec le syndicat du chemin de fer de ceinture et de la Compagnie de l'Ouest; mais, prévoyant cependant que les prétentions des Compagnies seront, ce qu'elles ont été de tous temps, c'est-à-dire uniquement préoccupées des bénéfices à recueillir, elle prie M. le Préfet d'atténuer ces bénéfices *dans la mesure du possible*.

C'est bien là, en effet, la seule chose que pourra faire M. le Préfet. — Quelle action, quelle pression est-il à même d'exercer sur des Compagnies exploitant des lignes d'intérêt général?

« *Les représentants de la Compagnie, dit M. le rapporteur, n'ont pu nous faire savoir si elle se chargerait également de la construction d'une ligne spéciale pour le cimetière de Wissous; mais ils ont déclaré qu'ils étaient prêts à construire le chemin de fer de Méry, malgré la modification du projet qui consiste à créer un second cimetière au sud, et alors même qu'il ne serait pas donné suite au projet des Invalides à Saint-Ouen, à la seule condition que le transport des trois quarts environ des convois de Paris, fût assuré au chemin de fer de Méry, et qu'une tête de ligne dans Paris fût accordée à la Compagnie.*

Comment les représentants de MM. Debrousse et consorts auraient-ils pu établir des chiffres, fournir des raisons sérieuses, sur un projet qu'ils ne connaissaient pas?

Les représentants des demandeurs en concession ne pouvaient dire qu'une seule chose à la Commission: à savoir que MM. Donon, Jenty et Debrousse se chargerait, alors, d'exécuter un tronçon pour relier le chemin de fer métropolitain à Wissous.

La partie du mémoire de M. le Rapporteur, qui a rapport à la demande de MM. Debrousse, Donon et Jenty, se termine ainsi:

« *Le Conseil municipal aura à apprécier ce qui peut militer en faveur des propositions de MM. Donon, Jenty et Hubert Debrousse; mais la Commission craindrait, en lui en recommandant l'acceptation, de subordonner l'exécution du chemin de Méry, et par conséquent la mise en activité de ce cimetière, à la solution de difficultés graves, pendantes, on le sait entre l'Administration supérieure et la Compagnie du chemin de fer Métropolitain, avec laquelle se confond la Compagnie projetée du chemin de fer de Méry. Le point de départ du délai de deux ans pour la construction, resterait absolument problématique, et il serait imprudent d'engager l'affaire uniquement sur la foi de promesses dont l'accomplissement ne dépendrait pas de la volonté des demandeurs en concessions. Les garanties d'une exécution sérieuse pourront sembler faire ici défaut. Dans ces conditions les partisans les plus déclarés du principe du chemin de fer spécial, ont paru renoncer eux-mêmes à la pensée d'engager le Conseil dans une voie aussi pleine d'incertitude.*

Si on médite attentivement cette conclusion inattendue, n'est-on pas en droit de songer que si de pareilles craintes étaient fondées, elles relégueraient à un plan bien effacé le rôle considérable attri-

bué, jusqu'à présent, à nos assemblées municipales et départementales ?

Ainsi, les représentants de nos besoins, ceux que nous avons élus pour la garantie, la sauvegarde, la tutelle en un mot, de nos intérêts, verrait en somme la part administrative qui leur est confiée s'amoindrir au point de faire de nos Conseils municipaux une assemblée chargée de l'enregistrement, non pas des volontés du Pouvoir, mais des volontés ou des désirs des *grandes compagnies de chemins de fer* ?

Mais non, car l'ancienne administration préfectorale, aussi bien que celle d'aujourd'hui, n'a jamais admis d'autre idée que celle d'un chemin de fer essentiellement municipal. La préfecture actuelle n'a-t-elle pas proposé au Conseil la construction de la ligne des Invalides à Saint-Ouen ? n'en poursuit-elle pas le permis de mise à l'enquête ? n'est-elle pas d'avis de construire une voie ferrée spéciale, étudiée par M. l'ingénieur Bernard ? enfin, dans un projet de délibération, la Commission elle-même ne dit-elle pas (page 39) que ce ne sont que des traités *temporaires* qui doivent être conclus avec les grandes compagnies ?

Non, il n'est pas possible de penser que des propositions sérieuses, qui viennent donner complètement satisfaction aux vœux des populations, *seront, ou ne seront pas admises* aux honneurs de la discussion, si elles ne sont pas revêtues du visa approbatif de MM. les Administrateurs de nos grandes compagnies.

Hâtons-nous de le dire, ces derniers mots ne se trouvent pas dans le rapport de M. Hérold; nous les y ajoutons, car, en vérité, nous ne pouvons comprendre que des *difficultés graves, pendantes*, puissent exister après le vœu exprimé par le Conseil général.

Nous pourrions terminer ici notre travail de réfutation, mais en poursuivant la lecture du rapport de la commission, nous y trouvons :

« *Libre à ceux qui croient que le fait de monter en chemin de fer est un obstacle, de penser que Méry et Wissous arrêteront cet élan.*  
« *Pour ceux qui connaissent la population de notre cité, il n'en est rien. LE PRIX DU TRANSPORT SEUL POURRAIT EN EFFET L'ARRÊTER,*  
« *PARCE QUE L'ARGENT EST UN MAÎTRE BRUTAL. Mais quand on songe que le billet d'aller et retour au cimetière, en 3<sup>e</sup> classe, coûtera 50 centimes, c'est-à-dire moins qu'un double transport dans un intérieur d'omnibus, on demeure convaincu que nos concitoyens*

« persévéreront dans les habitudes chères et honorables, qui chaque année les appellent auprès de leurs morts. »

Nous nous demandions (page 13 de notre brochure) quels moyens auront les pauvres de visiter les tombes qui leur sont chères ?

M. le Directeur des travaux de la ville de Paris, désirerait que le prix d'aller et retour, en 3<sup>e</sup> classe, fût fixé à 50 centimes ; la Commission prenant ce désir comme une chose arrêtée, résolue par les administrateurs des compagnies du Nord, de l'Ouest, d'Orléans et de la Ceinture, en tire les conclusions que nous venons de citer.

Oui, il faut que les pauvres puissent visiter, non pas pour *cinquante centimes*, **MAIS GRATUITEMENT**, les tombes qui leurs sont chères, sans cela, il faut renoncer à l'idée de pouvoir jamais contraindre la population parisienne à transporter ses morts au loin.

Or, grâce aux propositions que nous avons l'honneur de soutenir près du Conseil municipal, les pauvres pourront remplir ce pieux devoir pour rien.

M. Debrousse, qui est connu de la population parisienne, non seulement par les grands travaux qu'il a exécutés, mais encore, et surtout, par les bienfaits qu'il a su prodiguer en des temps malheureux, M. Debrousse, disons-nous, par l'organe d'un de nos députés, a développé à M. le Rapporteur la proposition qui est contenue dans la page 14 de notre mémoire, c'est-à-dire d'établir un train par jour partant tous les matins, revenant à Paris à une heure à déterminer, train qui recevrait 1000 voyageurs munis de cartes à 50 centimes, ou même gratuites, délivrées par les vingt mairies de Paris, de sorte que la Ville pourrait distribuer annuellement 365,000 billets gratuits. Ce train serait payé, comme les trains funéraires, c'est-à-dire à raison de 2 fr. 50 c. par kilomètre.

Mais résumons-nous ; nous voulons soutenir auprès de MM. les Conseillers municipaux la proposition formulée dans notre dernier mémoire, en insistant auprès d'eux pour que l'offre faite par MM. Debrousse soit renvoyée à la Commission, et que cette offre fasse l'objet d'une discussion et d'une étude approfondie, car nous avons la conviction que les moyens qu'elle renferme peuvent seuls donner satisfaction aux intérêts de la ville et du département :

1<sup>o</sup> *En présentant une économie de 8 millions sur les conditions proposées par la compagnie du Nord ;*

2° En procurant une économie de 30 centimes sur les transports effectués par le Nord, et de 2 fr. 50 c. sur ceux qui le seraient par la compagnie d'Orléans ;

3° En faisant, du nouveau service, une véritable annexe des pompes funèbres ;

4° En donnant gratuitement aux pauvres la possibilité de remplir le plus respectable, le plus triste, mais aussi le plus impérieux des besoins du cœur, nous voulons dire la prière, sur la tombe de ceux qui nous ont précédés.

Il nous semble que ces quatre articles sont les plus importants.

Il nous semble que l'ordre suivant est le plus logique : tout d'abord, il faut établir le nouveau service, puis faire la publicité nécessaire, et enfin, faire la publicité nécessaire pour l'application de l'ordre 4. C'est pourquoi nous avons placé l'ordre 3 au-dessus de l'ordre 4, et l'ordre 4 au-dessus de l'ordre 1.

Il nous semble que l'ordre 2 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 2. Il nous semble que l'ordre 1 devrait être établi par la compagnie du Nord, et non pas par la compagnie d'Orléans, car la compagnie du Nord a la ligne de Paris à Lille, et la ligne de Paris à Lille est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 1. Il nous semble que l'ordre 4 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 4. Il nous semble que l'ordre 3 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 3.

Il nous semble que l'ordre 2 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 2. Il nous semble que l'ordre 1 devrait être établi par la compagnie du Nord, et non pas par la compagnie d'Orléans, car la compagnie du Nord a la ligne de Paris à Lille, et la ligne de Paris à Lille est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 1. Il nous semble que l'ordre 4 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 4. Il nous semble que l'ordre 3 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 3.

Il nous semble que l'ordre 2 devrait être établi par la compagnie d'Orléans, et non pas par la compagnie du Nord, car la compagnie d'Orléans a la ligne de Paris à Orléans, et la ligne de Paris à Orléans est la ligne la plus importante pour l'application de l'ordre 2.



LE GMINTEIRE DE VERY-SUR-OISE  
ET LE  
CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN  
ET DE LA  
BANLIEUE DE PARIS.

ET DE LA  
DE FER MÉTAL

Banlieue de PARIS

This historical map illustrates the early stages of the Paris Métro network in 1874. The map shows the Paris city center and its surrounding suburbs, including towns like Argenteuil, Clichy, and Pantin. A dense network of railway lines is depicted in black, with a red line indicating the existing network. A dashed red line shows the projected route of the future network. The map is annotated with numerous place names and includes a legend and a scale bar.

LE CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAINE  
ET DE LA  
BANLIEUE DE PARIS.

ET DE LA  
BANLIEUE DE  
MÉRY-SUR-OISE

LEGENDE:

- Chemin de fer existants
- Tracé du Chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris
- Tracé du Chemin de fer de Méry-sur-Oise et embranchement aux Chapelles république
- Emplacement des Chapelles république

Échelle de 1/80.000

Dessin par l'ingénieur Souysq.

*Georges Durand*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



LE GOUVERNEMENT, LE PARISIEN, ET LE COMMUNISTE

LES

# NOUVEAUX CIMETIÈRES PARISIENS

ET LE

## Chemin de fer Métropolitain

ET DE LA

### BANLIEUE DE PARIS

Dans un travail remarquable, M. Alphand, directeur des travaux de la ville de Paris, vient de formuler son avis et ses conclusions, sur la question du transfert des cimetières parisiens à Méry-sur-Oise.

Ce travail, traité avec toute l'autorité du talent, démontre la nécessité impérieuse de transférer la nécropole de la grande capitale à une distance telle, qu'elle cesse d'être un danger permanent pour les vivants.

Nous ne viendrons pas après M. le directeur des travaux de Paris, examiner s'il faut inhumer nos morts dans l'enceinte de la ville, ou s'il convient de les transporter au loin ; nous croyons cette question définitivement tranchée, et nous reprendrons simplement la discussion au point où nous la laissons au commencement de cette année, dans une brochure ayant pour titre : *Du Cimetière de Méry-sur-Oise et du Chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris*.

M. Haussmann avait projeté d'établir trois gares mortuaires : l'une au cimetière Montmartre, la seconde au cimetière du Père-Lachaise, la troisième au cimetière Montparnasse.

L'administration actuelle estimait d'abord qu'une seule gare, celle de Montmartre, pouvait suffire ; après un examen plus attentif, MM. les membres du Conseil municipal composant la deuxième commission sont revenus au projet de M. Haussmann.

Notre avis à nous, avis exprimé dans notre brochure, était que trois gares ne suffisaient pas, et qu'il était de toute nécessité d'établir un quatrième reposoir à Passy ; or, nous sommes heureux de voir M. le directeur des travaux de Paris appuyer notre opinion de tout le poids de la sienne.

Cette nécessité étant admise, il nous semblerait sage de choisir comme emplacement les quatre points suivants :

- 1<sup>o</sup> Cimetière Montmartre ;
- 2<sup>o</sup> Cimetière du Père-Lachaise ;
- 3<sup>o</sup> Boulevard Saint-Marcel ;
- 4<sup>o</sup> Champ-de-Mars.

Pour l'installation des gares-reposoirs, il faudrait, autant que possible, choisir comme emplacement l'enceinte des cimetières actuels.

Les avantages que l'on en retirerait ne sont pas à dédaigner, loin de là ; car non-seulement on ne changerait rien aux habitudes depuis longtemps acquises, mais on réaliserait une économie considérable.

Les terrains sont fort coûteux dans Paris ; le voisinage d'un lieu affecté au service mortuaire, frappe les propriétés environnantes d'une dépréciation sensible ; de là naissent de nombreuses et légitimes demandes d'indemnité, qu'une sage administration doit prévenir. En principe, il faut donc établir les gares-reposoirs dans l'enceinte des cimetières existants, car cette création n'entraînera pas avec elle les demandes d'indemnités dont nous venons de parler, puisque les propriétés riveraines sont déjà frapées d'une dépréciation que l'établissement projeté ne saurait augmenter.

Il est une autre considération qui milite encore en faveur des terrains des cimetières existants : c'est que l'installation d'une gare-reposoir nécessitera une certaine étendue ; or, où trouvera-t-on un emplacement plus large, sans être entraîné par ce fait à des débours importants ?

Prévoyant qu'il n'y aura qu'un seul cimetière, celui de Méry, il

reste, ajoute M. le directeur des travaux de la ville de Paris, une autre solution qui dépendra de la suite qui sera donnée au vote du *Conseil général*, qui a décidé la création d'une ligne Métropolitaine dans cette direction. En effet, là est la véritable solution du problème, car il nous indique où doit être placé le troisième reposoir.

La ligne proposée par les promoteurs du *Chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris* part du boulevard Saint-Germain, passe sur les terrains du cimetière de Clamart et des abattoirs de Villejuif, sans soulever sur son passage aucun prétexte à indemnité, puisqu'elle n'emprunte, sur ces deux points, que les terres appartenant à la ville de Paris.

La quatrième gare, que l'ancienne administration ne jugeait pas nécessaire, mais que M. Alphand estime comme nous, indispensable, si on ne veut pas que les habitants du 16<sup>e</sup> arrondissement et des quartiers de Grenelle, Javel, Les Ternes, les Champs-Élysées, moins bien partagés que leurs voisins, soient contraints à de longs parcours pour se rendre de leur église aux reposoirs, la quatrième gare, disons-nous, devrait être établie sur le terrain qu'occupait, au Camp de-Mars, la gare de l'Exposition de 1867, et qui est rencontré par la ligne allant des Invalides à Saint-Ouen, *ligne votée par le Conseil général*.

Notre projet a sur ceux de l'administration, l'avantage d'épargner aux quartiers de Passy et d'Auteuil, quartiers si riants et si gracieux, l'impression pénible que l'établissement d'une gare-reposoir ne manquerait pas d'y imprimer, par le nombre des convois qui, à chaque instant du jour, viendraient y apporter leurs lugubres fardeaux. Le 16<sup>e</sup> arrondissement rivalise en effet, avec le boulevard Malesherbes et les environs du Parc Monceaux, par la beauté des constructions et l'élégance des villas. N'est-il pas à craindre que la valeur des terrains, valeur qui tend tous les jours à augmenter, ne soit profondément atteinte par l'établissement projeté ?

La création du reposoir au 15<sup>e</sup> arrondissement n'entraînerait aucun de ces inconvénients, et serait en plus beaucoup moins coûteuse.

En nous plaçant au point de vue d'un cimetière unique, Méry-sur-Oise, puisqu'il serait prématuré de discuter sur la probabilité plus ou moins éventuelle de la création d'un second cimetière, et

qu'il n'appartient, du reste, qu'au Conseil municipal d'apprécier si la dépense énoncée de 3,090,000 francs, nécessitée par l'ouverture du cimetière de Wissous, est en rapport avec l'importance du service qu'il serait appelé à rendre, service qui n'aurait, à nos yeux, d'autre résultat que de diminuer un trajet de 1 heure 23 minutes nécessaire pour se rendre à Méry, en celui fixé par l'administration à 30 minutes à peu près, et en admettant que la vitesse des trains ne puisse dépasser 40 kilomètres à l'heure, voyons quel serait le temps employé pour se rendre de ces quatre reposoirs au lieu de destination.

### NOMBRE DE KILOMÈTRES A PARCOURIR

#### Des Reposoirs au Cimetière de Méry-sur-Oise.

DÉSIGNATION DES REPOSOIRS	Nombre de kil. jusqu'à Saint-Ouen	Nombre de kil. de St-Ouen à Méry	Nombre Total	MOUVEMENT de la vitesse	Nombre d'Heure et Minutes employée
Montmartre .....	3 <sup>k</sup> 393	21 <sup>k</sup> 11	24 <sup>k</sup> 404	40 <sup>k</sup> par heure.	0 <sup>h</sup> 36 min.
Père-Lachaise .....	14 <sup>k</sup> 714	21 <sup>k</sup> 11	35 <sup>k</sup> 725	id.	0 <sup>h</sup> 55 »
Champ-de-Mars....	21 <sup>k</sup> 867	21 <sup>k</sup> 11	42 <sup>k</sup> 878	id.	1 <sup>h</sup> 04 »
Boulevard St-Marcel	34 <sup>k</sup> 633	21 <sup>k</sup> 11	55 <sup>k</sup> 644	id.	1 <sup>h</sup> 23 »

Tous ces trajets n'ont rien d'excessif; seul le reposoir de Clamart demandera 1 heure 23 minutes.

Voyons maintenant quelle sera la population que chacun d'eux est appelé à desservir :

DÉSIGNATION DES REPOSOIRS	ARRONDISSEMENTS	DESIGNATION DES QUARTIERS	POPULATION	OBSERVATIONS
Montmartre . . . . .	1 <sup>er</sup>	Les Halles . . . . .	34.313	
		Palais-Royal . . . . .	18.369	
		Place Vendôme . . . . .	12.191	
	2 <sup>me</sup>	Gaillon . . . . .	9.477	
		Vivienne . . . . .	12.593	
		Du Mail . . . . .	20.944	
	8 <sup>me</sup>	Bonne-Nouvelle . . . . .	30.562	
		Faubourg du Roule . . . . .	16.964	
		De la Madeleine . . . . .	23.670	
		De l'Europe . . . . .	28.034	
	9 <sup>me</sup>	St-Georges . . . . .	32.701	
		Chaussée-d'Antin . . . . .	22.363	
		Faubourg Montmartre . . . . .	22.617	
	10 <sup>me</sup>	De Rochechouart . . . . .	26.076	
		St-Vincent-de-Paul . . . . .	30.236	
		De la Porte-St-Denis . . . . .	29.444	
	17 <sup>me</sup>	De la Porte-St-Martin . . . . .	38.570	
		De la plaine Monceaux . . . . .	12.822	
		Des Batignolles . . . . .	40.113	
	18 <sup>me</sup>	Des Epinettes . . . . .	28.198	
		Des Grandes-Carrières . . . . .	32.223	
		De Clignancourt . . . . .	52.476	
		De la Goutte-d'Or . . . . .	35.736	
		De la Chapelle . . . . .	17.674	
		TOTAL . . . . .	632.013	
Du Père-Lachaise . . . . .	3 <sup>me</sup>	Arts-et-Métiers . . . . .	26.278	
		Des Enfants-Rouges . . . . .	20.690	
		Des Archives . . . . .	20.801	
	4 <sup>me</sup>	Sainte-Avoie . . . . .	21.918	
	10 <sup>me</sup>	De l'Arsenal . . . . .	15.763	
	11 <sup>me</sup>	L'Hôpital St-Louis . . . . .	37.136	
		De la Folie-Méricourt . . . . .	45.992	
		St-Ambroise . . . . .	36.441	
		De la Roquette . . . . .	54.988	
		Ste-Marguerite . . . . .	29.972	
	12 <sup>me</sup>	Du Bel-Air . . . . .	45.305	
		De Picpus . . . . .	30.150	
		De Bercy . . . . .	13.609	
	19 <sup>me</sup>	Des Quinze-Vingts . . . . .	38.611	
		De la Villette . . . . .	38.502	
		Du Pont-de-Flandre . . . . .	9.712	
		D'Amérique . . . . .	13.288	
	20 <sup>me</sup>	Du Combat . . . . .	31.672	
		De Belleville . . . . .	35.890	
		St-Fargeau . . . . .	5.631	
		Du Père-Lachaise . . . . .	29.246	
		De Charonne . . . . .	22.005	
		TOTAL . . . . .	623.600	

DÉSIGNATION DES REPOSOIRS	Arrondissem <sup>ts</sup>	DÉSIGNATION DES QUARTIERS	POPULATION	OBSERVATIONS
	1 <sup>er</sup>	St-Germain-l'Auxerrois.....	9.413	
	4 <sup>me</sup>	Notre-Dame.....	12.333	
		St-Merri .....	23.708	
	5 <sup>me</sup>	St-Gervais.....	13.199	
		St-Victor.....	23.034	
		Du Jardin-des-Plantes .....	17.495	
		Du Val-de-Grâce.....	24.939	
		De la Sorbonne.....	31.221	
	6 <sup>me</sup>	De la Monnaie .....	20.164	
		De l'Odéon .....	19.769	
Clamart .....	13 <sup>me</sup>	De la Salpêtrière .....	14.015	
		De la Gare .....	22.723	
		De la Maison-Blanche .....	24.412	
	14 <sup>me</sup>	De Croulebarbe.....	18.281	
		De Montparnasse.....	19.146	
		De la Santé.....	6.969	
		Du Petit-Montrouge.....	14.034	
		De Plaisance.....	29.462	
		TOTAL.....	374.317	
	6 <sup>me</sup>	Notre-Dame-des-Champs .....	34.811	
		St-Germain-des-Prés.....	15.564	
	8 <sup>me</sup>	Des Champs-Elysées .....	7.128	
	7 <sup>me</sup>	St-Thomas-d'Aquin .....	23.464	
		Des Invalides .....	12.546	
		De l'Ecole-Militaire .....	18.606	
		Du Gros-Caillou .....	23.937	
	15 <sup>me</sup>	St-Lambert .....	16.571	
		Necker .....	26.131	
		De Grenelle .....	23.216	
		De Javel .....	9.531	
		D'Auteuil .....	7.801	
		De la Muette .....	15.303	
		De la Porte-Dauphine .....	5.954	
		Des Bassins .....	14.274	
Champ-de-Mars.	17 <sup>me</sup>	Des Ternes .....	20.611	
		TOTAL.....	335.448	

Si nous calculons maintenant la mortalité, en prenant pour base de nos chiffres le 2 1/2 p. 100, qui est le nombre atteint dans les temps ordinaires, nous obtiendrons :

15,800 convois mortuaires à la gare de Montmartre ;  
 15,590 — — — du Père-Lachaise ;  
 8,386 — — — du Champ-de-Mars ;  
 9,357 — — — Saint-Marcel.

Ensemble 49,133

chiffres qui représentent bien la mortalité annuelle dans Paris.

Le quatrième chapitre de la brochure de M. le directeur des travaux de Paris, contient le décompte du coût probable des quatre reposoirs.

Quelle que soit la décision prise par le Conseil général de la Seine, soit qu'il confie les transports funèbres à trois Compagnies de chemins de fer, soit qu'il adopte une seule et unique voie ferrée appartenant à la ville et au département, quelle que soit sa décision, disons-nous, les dépenses, pour l'établissement des quatre reposoirs, sont considérables et restent, dans un cas comme dans l'autre, à la charge de la Ville.

Nous avons appelé l'attention du Conseil municipal sur la nécessité impérieuse de faire transporter les convois funèbres par des chemins de fer spéciaux. Nous avions signalé à son attention la facilité avec laquelle cette solution serait amenée s'il chargeait de ce service le Chemin de fer Métropolitain, dont un premier tronçon, allant des Invalides à Saint-Ouen, venait d'être voté par le Conseil général.

Les moins opposés à notre proposition, tout en en désirant la réalisation, reculaient effrayés devant l'énormité des sacrifices que la Ville devait faire, et que l'état de ses finances lui défendait d'aborder. Que de difficultés ne rencontra-t-elle pas, disaient-ils, pour réunir les 15,565,000 francs qui lui sont nécessaires, en outre des frais des quatre reposoirs.

L'administration préfectorale assurait qu'aucune combinaison financière ne se présenterait jamais pour exécuter le chemin de fer, et qu'en une semblable situation, force était de traiter avec les grandes Compagnies.

Hélas ! il faut bien le reconnaître, mais, encore aujourd'hui, bien des gens sont persuadés que l'initiative n'existe pas en France, que l'on ne saurait y rencontrer ces individualités puissantes par l'intelligence, par le savoir, par la fortune, capables de doter leur pays, sans pour cela recourir à la garantie gouvernementale ou municipale, de ces grandes industries, de ces vastes entreprises qui, au premier abord, peuvent sembler irréalisables.

C'est là une grave erreur, car à peine l'Administration et le Conseil général se sont-ils trouvés d'accord sur l'opportunité qu'il y aurait de confier, si on le pouvait, le service des inhumations à une voie ferrée qui appartiendrait à la Ville, aussitôt cet accord s'était-il établi, disons-nous, que MM. Debrousse, Jenty et Donon, tant en leur nom qu'en celui de leurs amis, sollicitaient dans les termes suivants le privilége de cette vaste entreprise.

Paris, le 21 avril 1874.

MONSIEUR LE PRÉFET DE LA SEINE,  
Monsieur le Préfet,

*Les soussignés :*

1<sup>o</sup> *La Société anonyme des travaux publics et de constructions, représentée par M. Donon, dont le siège social est à Paris, 15, rue Louis-le-Grand :*

2<sup>o</sup> *M. Jenty, Président de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, 95.*

3<sup>o</sup> *M. Hubert Debrousse, Ingénieur civil, demeurant à Paris, avenue Marigny, faisant tous, pour les présentes, élection de domicile à Paris, 15 rue Louis-le-Grand, au siège de la Société des travaux publics et de constructions.*

Ont été informés que la ville de Paris et le département de la Seine désiraient voir se former une Compagnie spéciale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer Métropolitains, dont une section a déjà été votée par le Conseil général.

Désireux de coopérer à une entreprise aussi importante pour les intérêts municipaux et départementaux, ils ont l'honneur de vous adresser les propositions suivantes :

*Les soussignés organiseront une Compagnie spéciale qui prend l'engagement de construire dans un délai de deux ans à dater de l'approbation des projets :*

1<sup>o</sup> *La ligne des Invalides à Saint-Ouen déjà votée.*

2<sup>o</sup> *La ligne de Montmartre à Méry-sur-Oise, pour le service des inhumations avec une gare spéciale dans Paris.*

*Ces deux sections seront construites sans subvention ni garantie d'intérêt, mais avec abandon au profit de la Compagnie par l'État, le département, la ville et les communes, des terrains leur appartenant et occupés par le chemin de fer et ses dépendances.*

*Les soussignés s'engagent en outre, à exécuter ultérieurement, au fur et à mesure des études définitives qui seront faites, d'un commun accord et sous conditions à débattre, l'achèvement par sections des chemins de fer Métropolitains et de la banlieue de Paris.*

*Dans l'espoir que leur demande sera accueillie favorablement, les soussignés ont l'honneur d'être,*

*Monsieur le Préfet,  
Vos très-humbles serviteurs,  
Signé : JENTY, DONON, DEBROUSSE.*

Donc aujourd'hui, c'est-à-dire au moment où nous nous présentons de nouveau devant le Conseil, la question a fait un pas immense, puisqu'il n'est plus possible de dire que la ville de Paris se trouve nécessairement contrainte à confier à des mains étrangères un service qui, à tant de titres, réclame le plus de soins et le plus de respect.

M. le directeur des travaux de Paris n'a pas eu connaissance de la demande de concession formée par cette réunion de notabilités financières, car son rapport est absolument muet sur ce point; il constate seulement combien étaient fondées les craintes exprimées par notre première brochure au sujet des services du chemin de fer du Nord.

« Des objections ont été faites, dit la brochure de M. le directeur des travaux de Paris, surtout au sujet de la portion comprise entre Saint-Denis et la station d'Herblay, près Méry-sur-Oise.

« Mais des objections surtout ont été faites, au sujet de la portion comprise avant Saint-Denis. Sur cette portion, en effet, il existe un trafic considérable, et l'on paraît craindre qu'il soit difficile d'y installer, dans des conditions suffisantes de rapidité, de sécurité et de bon service, les convois se rendant au cimetière de Méry. . . . .  
« Ces préoccupations tiennent à une erreur. . . . .  
« Quoi qu'il en soit, pour répondre aux vœux émis par quelques membres du Conseil municipal, nous avons fait étudier, en vue d'éviter Saint-Denis, le projet du chemin de fer entre Saint-Ouen et Épinay. »

M. l'ingénieur Bernard a été chargé de ces études, et l'inflexible logique a voulu nécessairement que cet ingénieur suivît pas à pas nos propres études.

Sa ligne, partant du cimetière du Nord, sort de Paris par le même point que la nôtre, c'est-à-dire entre les courtines 40 et 41, franchit la presqu'île de Gennevilliers dans des conditions identiques aux nôtres, et toujours comme nous arrive à Épinay.

Nous n'avons pas à examiner le calcul des dépenses établies par cet honorable ingénieur, et s'il est nécessaire, ainsi qu'il le dit, de faire des emprunts dans la presqu'île de Gennevilliers, puisque la demande de MM. Debrousse, Jenty et Donon offre de construire ce chemin de fer *sans subvention ni garantie d'intérêts, sans débours en un mot.*

« Cette dépense n'aurait d'autre résultat, dit M. le Directeur des

« travaux de Paris, que de raccourcir de quelques kilomètres, et « par conséquent de quelques minutes, le trajet de Méry. » Mais il oublie d'ajouter :

Que lorsque la Ville aura construit, à ses frais, le premier tronçon allant du cimetière Montmartre à Saint-Ouen ;

Puis le second, reliant Saint-Ouen à Épinay, afin de rejoindre la voie ferrée appartenant à la Compagnie du Nord ;

Qu'elle aura emprunté cette ligne sur un parcours de 11 kilomètres pour atteindre Herblay ;

Pour delà, par un tronçon de 5 kilomètres, qui lui appartiendrait, arriver au cimetière de Méry-sur-Oise ;

Elle n'aura pas rempli les conditions du programme, puisque, par le fait de l'emprunt de 11 kilomètres appartenant à la Compagnie du Nord, sur les 26 kilomètres environ qui formeront la totalité du parcours, elle cessera d'être la maîtresse de la ligne, pour devenir tributaire de cette Compagnie.

En résumé, les dépenses de raccordement des gares mortuaires avec les lignes du Métropolitain, comme aussi les dépenses pour amener le Métropolitain au cimetière de Méry-sur-Oise étant absolument à la charge des demandeurs en concession, la ville de Paris n'est plus en présence que des débours nécessités par la création des chapelles-reposoirs.

C'est là une économie considérable au profit des finances parisiennes ; nous en avons détaillé l'importance dans notre première brochure, nous la rappellerons ici :

Chemin de fer de Montmartre à Saint-Ouen.	1,380,000
— Saint-Ouen à Épinay-sur-Seine.	4,340,000
— d'Épinay à Herblay.	(mémento)
— d'Herblay au Cimetière de Méry-sur-Oise.	1,050,000
Raccordement de la gare du Père-Lachaise avec le chemin de fer de Ceinture.	1,330,000
Raccordement de la gare du 16 <sup>e</sup> arrondissement avec le chemin de fer de Ceinture.	320,000
Ensemble.	Fr. 8,420,000

Nous avons abordé la question du transfèlement des cimetières, en suivant l'ordre que M. le Directeur des travaux de la ville de Paris avait tracé.

Suivant jusqu'au bout l'exemple que nous donne M. Alphand, nous allons, comme lui, exposer la solution qui nous paraît devoir être adoptée par le Conseil municipal.

La municipalité adoptera-t-elle deux cimetières, ou bien, reconnaissant que nos calculs expriment exactement les distances à parcourir, et que ces distances n'ont rien d'exagéré si on les compare aux trajets que la population est obligée de faire actuellement, arrêtera-t-elle son choix sur une seule nécropole..... ? C'est là une question que seule la sagesse de nos édiles pourra trancher, et sur laquelle, par conséquent, nous ne nous appesantirons pas.

Le temps nécessaire pour apprivoiser les terrains de Méry-sur-Oise aux exigences du service qui nous occupe, est évalué à deux années ; c'est précisément là le délai exigé pour la construction du chemin de fer de Montmartre à Méry-sur-Oise, et des Invalides à Saint-Ouen.

Ainsi, dans deux ans, Paris sera en mesure de transférer les convois mortuaires des 1<sup>er</sup>, 8<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements.

Deux ans après, par l'ouverture de la gare mortuaire du Père-Lachaise, la Ville pourra y amener les convois des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> arrondissements.

Enfin, deux ans plus tard, elle relierait par la gare mortuaire de Saint-Marcel les 1<sup>er</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> arrondissements.

Il nous reste maintenant à comparer nos prix avec ceux qui sont fournis par M. le Directeur des travaux de Paris, et examiner les charges que le service des transports funèbres imposeraient à la Ville.

Avant de former leur demande de concession, MM. Debrousse, Jenty et Donon recherchèrent, comme M. le Directeur des travaux de Paris, quel serait le nombre de trains devant partir quotidiennement de chaque gare mortuaire :

Montmartre recevrait. . . . .	43 convois.
Le Père-Lachaise recevrait. . . . .	42 —
Saint - Marcel recevrait. . . . .	25 —
Le Champ-de-Mars recevrait. . . . .	23 —
Total. . . . .	133 convois.

Il est bien entendu que les chiffres que nous donnons ici, quoique rigoureusement basés sur les observations de la statistique, ne sauraient cependant servir de règle ; le chiffre de la

mortalité journalière est sujet à tant de variations, dépendant de causes qu'il n'est pas permis de prévoir, que nous ne pouvons asseoir nos calculs que sur les probabilités fournies par le passé.

Donc, en tenant compte, comme le fait l'administration, que la proportion des inhumations se répartit de la manière suivante :

Les 3 premières classes. . . . .	12	p. 100
Les 3 secondes classes. . . . .	15	—
Les dernières classes et gratuites. . .	73	—

et en prévoyant, comme nous venons de le dire, les variations dans le nombre de décès quotidiens, nous fixerons le service comme il suit :

Gare Montmartre. . . . .	5	trains par jour.
Gare du Père-Lachaise. . . . .	5	—
Gare Saint-Marcel. . . . .	3	—
Gare du Champ-de-Mars. . . . .	3	—
	16	

Dans ces conditions, il serait possible de donner un wagon entier aux inhumations des trois premières classes, deux compartiments à la seconde classe, et un compartiment au service de troisième classe et gratuit.

Comme on le voit, nous ne nous écartons pas sensiblement des chiffres de M. le Directeur des travaux de la ville de Paris, qui, en fixant 11 trains par jour, n'a pas prévu dans ses calculs les irrégularités journalières dans les décès.

Établissons maintenant ce que coûtera à la Ville le service des transports.

La Compagnie du chemin de fer du Nord a établi un prix de 2 fr. 80 centimes par train et par kilomètre, plus les frais évalués par M. Alphand à 400,000 francs pour le personnel et l'entretien des gares ; le tout devra porter la dépense totale à environ 1 million par an.

Les demandeurs en concession établissent ce compte comme il suit :

De la gare Montmartre à Méry-sur-Oise, à raison de 2 fr. 50 centimes par kilomètre (quel que soit le nombre de wagons com-

posant le train) pour 24 kilomètres et demi, aller et retour, et pour 5 trains. . . . .	512 50
De la gare du Père-Lachaise pour 35 kilo- mètres et demi, et pour 5 trains. . . . .	887 50
De la gare du Champ-de-Mars pour 42 kilo- mètres et demi, et pour 3 trains. . . . .	630 "
De la gare Saint-Marcel, pour 55 kilomètres et demi et pour 3 trains . . . . .	825 "
Soit, par jour. . . . .	<u>2,855</u> "
Et pour l'année. . . . .	<u>1,042.075</u> "

Comme nous n'avons pas à nous préoccuper de savoir au moyen de quelles ressources la Ville se couvrira de ces dépenses, cette question qui, du reste, n'est pas de notre compétence, ayant été traitée *ex professo* par M. le Directeur des travaux de Paris, nous terminerons cet exposé de la demande en concession par les considérations suivantes :

Quel sera le prix des places pour les voyageurs, pour les visiteurs et enfin pour ceux qui accompagneront les convois, quoique ces derniers dussent décemment avoir le droit de suivre le corps à sa dernière demeure, sans débourser le prix du passage ?

Chacun des 16 trains prévus par nous se composera des 24 voitures réglementaires ; et comme le nombre des fourgons et des voitures nécessités par le service des funérailles proprement dites, n'absorbera jamais un pareil nombre de véhicules, les voyageurs, les visiteurs auront la faculté d'y prendre place en payant :

Pour la première classe (aller et retour). . . 5 francs.

Pour la seconde classe — — — 3 —  
au lieu de 3 francs et 2 francs, prix proposé par M. le Directeur des travaux de Paris.

Nous abordons à présent la question la plus délicate de toutes celles que ce service entraîne avec lui : *quel moyen auront les pauvres de visiter les tombes de ceux qui leur sont chers ?*

M. le Directeur des travaux de la ville de Paris voudrait que des wagons de 3<sup>e</sup> classe fussent attelés à chaque train, et que le prix des places, aller et retour, fut fixé à 50 centimes.

Il est, croyons-nous, fort contestable que les Compagnies auxquelles s'adresserait M. le Directeur des travaux de Paris, acceptent de transporter à ce prix un voyageur qui aura à parcourir

49 kilomètres ; et cependant, nous nous trouvons ici en présence d'une nécessité douloureuse, et respectable au premier chef, à laquelle il faut quand même faire droit. Il faut que les pauvres, que les déshérités de la fortune puissent se rendre librement là où reposent leur père, leur mère, leurs enfants.

Ce prix de 0,50 centimes doit-il être acquitté par le voyageur où par l'administration ? C'est là une question que Messieurs les Membres du Conseil apprécieront et qu'ils jugeront bien mieux que nous. Mais dans tous les cas, ce prix de 0,50 centimes ne pourrait être accepté par les concessionnaires. En effet, la limite du prix kilométrique est de 0,05 centimes, or, 49 kilomètres impliquent une dépense de 2 fr. 45 centimes. Cependant rien ne s'opposerait à ce que les concessionnaires, suivant, en cela, les données de M. le Directeur des Pompes funèbres, établissent un train spécialement affecté aux porteurs de billets délivrés par les mairies. Ce train qui partirait tous les matins reviendrait à une heure, à fixer, laissant aux voyageurs, entre l'allée et le retour, le temps de visiter les tombes des leurs.

Ce train, partant tous les jours, transporterait 1000 voyageurs, et répondrait à la plus vive et à la plus légitime des préoccupations du Conseil municipal qui veut que les pauvres puissent visiter, *sans frais*, les tombes de ceux dont la mémoire leur est chère.

En organisant ainsi les transports, nous croyons donner à la ville de Paris les moyens d'assurer le service funèbre, non-seulement dans les conditions ordinaires, mais aussi dans les temps d'épidémie, qu'il ne faut malheureusement que trop prévoir. Nous serons ainsi d'accord avec M. Haussmann, qui avait raison de ne pas vouloir confier ce service à une *Compagnie qui ne relèverait pas directement de la ville*.

L'administration actuelle n'est pas de cet avis, puisque ce n'est plus aujourd'hui avec le Nord qu'il s'agit de s'entendre, mais bien avec l'Orléans, l'Ouest et la Ceinture.

A-t-elle bien réfléchi sur ce qu'elle propose ?

En a-t-elle bien pesé toutes les conséquences ?

Ne craint-elle pas de se tromper dans ses prévisions.... ?

Nous croyons qu'il est sage de conserver avec un soin jaloux tout ce que nos pères ont fait de bon ; et nous voyons peu de service aussi bien organisé que celui des Pompes funèbres de la ville de Paris. Or, il n'est, croyons-nous, nulle part, une population qui,

autant que la nôtre, entoure ceux qui s'en vont, de plus de respect, de plus de décence. *Le culte des morts* n'est pas ici un vain mot ; et puisque la nécessité oblige de transférer au loin ceux que la mort enlève, il faut que ce transport se fasse avec cette décence, ce respect qui par conviction, bien plus que par habitude, est un besoin pour nous.

Une objection nous sera encore faite, lorsque nous présenterons les demandeurs en concessions comme ayant seuls le privilége d'assurer ce service.

Quelle différence peut-il exister, nous dira-t-on, entre cette Compagnie à créer, et les Compagnies existant et fonctionnant depuis de longues années ?

Cette différence, si elle existe, n'est-elle pas entièrement à l'avantage de ces dernières ; n'ont-elles pas en exploitation :

Une partie des rails dont nous avons besoin ;

Des capitaux immenses qui nous laissent toute garantie ;

Un matériel considérable ;

Enfin l'expérience acquise..... ?

Toutes choses vraies, et que nous nous garderions bien de contester, car ce n'est pas sur ces divers points que se montrent les incapacités dont sont frappées les grandes Compagnies, et qui doivent les empêcher d'assurer un tel service.

Qui de nous ignore que ces grandes Compagnies ne sont pas maîtresses de conduire leur exploitation comme elles l'entendent, qu'un service établi ne peut être modifié que par l'avis du contrôle et par décision ministérielle, qu'elles ne peuvent ni abaisser leurs tarifs, ni changer leurs conditions sans un rapport du Corps des Ponts et Chaussées, et sans l'autorisation du ministre.

Ces Compagnies sont tellement grandes, elles sont tellement encombrées, qu'elles ne sauraient ajouter encore à leurs nombreux services une responsabilité de plus. — Et on voudrait, dans ces conditions, leur confier les services mortuaires dont les exigences multiples peuvent, dans un moment d'épidémie, paralyser en grande partie leur mouvement de transit journalier ?

Les demandeurs en concession ne seraient pas dans ce cas.

En effet, le chemin de fer de Méry-sur-Oise, les raccordements du Père-Lachaise, des Invalides, de Saint-Marcel, de Montmartre, seront soumis aux prescriptions de la loi de 1865 régissant les chemins de fer d'intérêt local, loi qui donne aux départements, aux villes, aux communes, le droit et le devoir d'homologuer les cahiers des charges, de surveiller les chemins, tant au point de vue de la

sureté qu'au point de vue de l'exploitation, ce qui, dans l'espèce, revient à dire que ce sera la *ville de Paris qui, après avoir fait le cahier des charges, fera donner ses ordres par ses ingénieurs, par ses agents sans avoir à en référer à d'autre autorité qu'à son préfet.*

De là naît cette quiétude, de là cette observation des convenances, de là enfin, la certitude de voir le service des funérailles se continuer comme aujourd'hui, car il n'y aura d'autre changement que le mode de transport, puisque ce ne sera plus une voiture attelée à des chevaux, qui transportera ceux que nous perdons, mais un wagon attelé à une locomotive.

En somme :

Les quelques pages que l'on vient de lire résument, à peu de choses près, les conditions qu'il y aurait à remplir pour assurer le service des transports funéraires à Méry-sur-Oise, et ce, tel que M. le Directeur des travaux de Paris le développe dans son dernier mémoire adressé à MM. les Conseillers municipaux de la ville de Paris.

La demande en concession poursuivie par MM. Debrousse, Jenty et Donon présente les avantages suivants :

1<sup>o</sup> Une économie de huit millions, au moins, sur les conditions proposées par la Compagnie du Nord, puisque les demandeurs s'engagent à construire la voie ferrée, sans frais pour la ville;

2<sup>o</sup> Une économie de 0,30 centimes sur les transports, les demandeurs fixant le prix à 2 fr. 50 par train et par kilomètre, au lieu de 2 fr. 80;

3<sup>o</sup> Le nouveau service des inhumations serait une véritable annexe des pompes funèbres;

4<sup>o</sup> Enfin, satisfaction sera ainsi donnée, à ceux qui, se préoccupant des pauvres, veulent que les plus grandes facilités leur soient offertes, chaque fois qu'ils voudront accomplir le douloureux pèlerinage à la tombe de leurs morts.