

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" présente 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 : Le Cimetière de Méry-sur-Oise et le Chemin de Fer métropolitain et de la Banlieue de Paris...

Adresse : Paris : A. Lefèvre, 1874

Collation : 32 p. : tabl. ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Le 198 (2)

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?8LE198.2>

8° Le 198⁽²⁾

LE
CIMETIÈRE DE MÉRY-SUR-OISE

ET LE
Chemin de Fer Métropolitain

ET DE
LA BANLIEUE DE PARIS

Lettre adressée à MM. les Membres
du Conseil Municipal de la Ville de Paris

PAR M. L'INGÉNIEUR
Jules BRUNFAUT

PARIS
AU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ
45, rue Joubert, 45.

—
1874

INTER-URB-012

Album de la Métropole

LA BANLIEUE DE PARIS

Lettre adressée à MM. les Membres

du Conseil Municipal de la Ville de Paris

Julien BERTIN

LA SOCIÉTÉ DE LA BANLIEUE

PARIS, *Février 1874.*

A MM. LES MEMBRES DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE PARIS

MESSIEURS,

J'ai eu l'honneur de vous adresser, lors de la dernière session du Conseil général de la Seine, une brochure dans laquelle se trouvaient renfermées quelques considérations sur la question du transport des morts à Méry-sur-Oise.

L'accueil que vous avez fait à mon travail m'encourage.

La question du transfèrement des cimetières de Paris est pendante depuis 1765, époque où un arrêt du Parlement défendait de continuer d'enterrer dans l'intérieur de la capitale; ce n'est cependant qu'en 1782, qu'en vertu de cet arrêt, on supprima le charnier des Innocents; et c'est seulement en 1804, qu'il fut réellement mis à exécution par la création du cimetière du Père-Lachaise.

Enfin, en 1824 et 1825, la population augmentant, on créa les cimetières du Nord et du Sud.

A cette époque, Paris ne renfermait encore que 700,000 habitants; ces trois cimetières recevaient annuellement 5,833 morts; il n'y avait là rien de bien effrayant. Mais aujourd'hui que Paris a une population de 2 millions d'âmes, ces cimetières reçoivent chacun 16,666 morts!

La nécessité de remédier à un état de choses, si plein de dangers pour un avenir prochain, a fait naître différents projets.

L'un, celui du transfèrement des inhumations à Méry-sur-Oise, paraît réunir vos suffrages.

En me plaçant à ce point de vue, Messieurs, je viens traiter la question du transport; je tâcherai de vous prouver que les transports mortuaires ne peuvent s'accomplir, si on veut respecter les convenances sociales et assurer à la population toute la quiétude qu'exige un pareil sujet, que par une Compagnie, qui soit absolument, comme celle des pompes funèbres par exemple, un service sous les ordres immédiats de la municipalité.

L'Ingénieur,

JULES BRUNFAUT.

I

En 1857, se fondait à Londres, une Société privée, le *Woking Common Cemetery*, qui avait pour but de donner, aux environs de la grande cité, à chacun de ses sociétaires, le champ du dernier repos.

L'idée fut trouvée juste, et un an plus tard, cette association se transformait, en vertu d'un acte du Parlement, en une grande Compagnie qui prenait le nom du *London Necropolis Company*.

Cette Compagnie s'assurait d'abord la propriété de 800 hectares environ de terrain, puis traitait avec une Compagnie de chemin de fer pour ses transports.

Aujourd'hui, près de quinze ans se sont écoulés depuis que l'Anglais a mis en œuvre cette idée rationnelle et chrétienne, de posséder pour lui et sa famille un dernier asile, où il pourra, attendre, loin de tout bruit, le réveil de l'éternité.

Quand on a visité, comme nous, ce champ de repos anglais, on sent son âme envahie d'une douce et séduisante mélancolie, à la vue de ce paysage, sillonné par de larges allées sablées, coupé de vertes pelouses et planté d'arbustes dont le sombre feuillage semble commander le silence dans ce royaume de la mort.

Pour aller à cette nécropole on prend, à la gare de Westminster, le chemin de fer du *South-Western*. A cette gare se trouve un endroit spécial où les convois mortuaires se rendent, apportant des divers points de la ville, les cercueils *des associés décédés*; ces cercueils sont placés dans des chapelles de première, de deuxième ou de troisième classe; à onze heures précises du matin a lieu le départ du train.

Les cercueils sont portés et placés par des agents spéciaux dans un fourgon.

Les parents, les amis sont invités à monter dans les comparti-

ments des voitures, qui leur ont été destinées, de telle sorte que chaque famille soit séparée.

En 1858, le chemin de fer transportait	2,721.
En 1859, — — —	2,926.
En 1860, — — —	2,600.
En 1861, — — —	3,149.
En 1862, — — —	3,538.
En 1863, — — —	3,560.
En 1864, — — —	3,400.
En 1865, — — —	3,580.
En 1866, — — —	3,690.

La moyenne par jour est donc de 10 morts environ.

Un seul train funéraire suffit.

Il ne s'arrête nulle part; arrivé au cimetière, on descend de wagon et l'on va prendre place à l'église pour y entendre les dernières prières; à la suite vient le char sur lequel le cercueil doit être apporté jusqu'à la fosse; ce char est trainé par des hommes ou par un cheval.

Le coût du transport du chemin de fer pour chacun des voyageurs est de :

Première classe	7 fr. 50 c.
Deuxième classe	4 75
Troisième classe	2 50

L'enterrement coûte :

Pour un emplacement temporaire	25 fr.
— — — perpétuel. . . .	62 50

D'emplacements gratuits, il n'y en a pas.

Cet essai qui s'est accompli en 1853 à Londres, s'est poursuivi, comme nous le voyons, de 1858 jusqu'à nos jours avec une convenance égale, sinon supérieure, à celle qui préside aux funérailles parisiennes.

Chacun sait qu'en Angleterre tout se fait par l'initiative individuelle; aussi cette transformation s'est-elle accomplie par l'association, qui, peu à peu s'est élargie, comme toutes les choses utiles, et se compose aujourd'hui non-seulement d'individualités,

mais encore de corporations si nombreuses dans la ville de Londres.

L'initiative privée a fait que le cimetière de *Woking Common* n'est pas une nécropole gratuite ; les riches seuls y ont droit d'asile. C'est là le défaut que présente toute œuvre émanant de l'initiative privée ; admirable, quand elle est appliquée à l'industrie, elle devient souvent détestable quand elle est appliquée à une nécessité sociale ; aussi les pauvres, les déshérités de la fortune, sont conduits à un cimetière spécial situé à 7 milles, sur le chemin de fer d'*Eastern-Counties*.

A Paris, on ne pourrait se contenter d'un pareil projet ; le principe d'égalité est trop absolu chez nous, pour se laisser persuader que, suivant qu'on meurt riche ou pauvre, on doive subir un sort différent.

Il faut rendre cette justice au projet présenté par l'administration préfectorale, en 1867, au Conseil municipal de la Ville de Paris, qu'il écarte l'idée d'une inégalité entre les classes sociales ; toutes auront droit à la même part de terrain, toutes auront trente ans pour dormir en paix.

L'emplacement du cimetière anglais donne, avons nous dit, toute satisfaction au point de vue des convenances ; Méry-sur-Oise ne lui cède en rien.

Ceci posé, nous allons nous occuper des conditions à remplir pour assurer le service des inhumations parisiennes à Méry-sur-Oise.

II

S'il est une ville, nous ne craignons pas de le dire, où le respect pour les morts est grand, c'est Paris ; une des principales causes de ce culte, devenu pour beaucoup une religion, est sans contredit les soins apportés en tous temps par l'autorité au service des funérailles et à l'entretien des cimetières.

Pour maintenir ce sentiment, nous l'avons dit, rien ne sera changé au mode admis de conduire les morts aux églises et aux temples ; rien ne sera changé aux habitudes locales jusqu'à la chapelle-reposoir qui représentera nos anciens cimetières.

Ce n'est qu'à partir de l'arrivée aux chapelles-reposoirs que les habitudes ne peuvent plus être les mêmes. Nous allons nous occuper de ce que sera le transport des morts jusqu'au cimetière de Méry-sur-Oise.

On est persuadé à Paris, comme on l'a été à Londres, que le service des inhumations, transporté à une distance aussi grande que celle de Méry ou de Common, pour bien se faire, ne doit rien changer aux habitudes acquises ; c'est-à-dire que, ce transport si éloigné étant admis comme une urgente nécessité, on ne doit pas faire d'innovations au service des funérailles proprement dites.

C'est ainsi qu'à Paris, comme cela se pratique à Londres, le corps du défunt devra être relevé à son dernier domicile, d'où il sera porté selon ses dernières volontés à l'église, au temple, ou directement aux nouveaux reposoirs.

Ces reposoirs seront, d'après les projets de l'ancienne administration préfectorale, des chapelles érigées sur les emplacements des cimetières intérieurs de Paris et semblables à celles du cimetière anglais.

Ces chapelles-reposoirs pourraient être créées aux cimetières de Montmartre, du Père-Lachaise, de Montparnasse et de Passy ;

points, si on consulte la carte de la Ville de Paris, qui satisfont, comme auparavant, les habitants des 20 arrondissements (1).

Faire autrement, conduire tous les morts à un seul reposoir, serait forcer les habitants de Paris à faire un long voyage ; ce serait encore pour l'arrondissement privilégié de la chapelle-reposoir un triste spectacle que celui de voir arriver du matin au soir les convois mortuaires de toute la capitale.

En effet, la mise en œuvre du projet de l'ancienne administration préfectorale distribuait les morts aux reposoirs dans les proportions suivantes :

Le Cimetière du Nord recevrait les convois des 1^{er}, 2^e, 8^e, 9^e, 10^e et 18^e arrondissements ;

Le Cimetière de l'Est ceux des 3^e, 4^e, 11^e, 12^e, 19^e et 20^e arrondissements ;

Le Cimetière Montparnasse aurait ceux des 5^e, 6^e, 13^e et 14^e arrondissements ;

Enfin *le Cimetière de Passy* ceux des 7^e, 15, 16^e et 17^e arrondissements.

Paris ayant 2 millions d'habitants et la statistique nous apprenant qu'on y meurt dans une proportion de 2 1/2 p. 100, la moyenne des décès s'élève par jour à 138. En répartissant à chacun des 4 reposoirs ces 138 morts, chaque reposoir aura 35 services par jour.

Ces reposoirs auraient des dispositions analogues à celles qui existent dans les reposoirs anglais. Voici, du reste, comment l'ancienne administration préfectorale les décrit :

« Partant des églises où aurait lieu, comme aujourd'hui, la
« cérémonie religieuse, les convois seraient dirigés vers le plus
« rapproché des trois cimetières actuels : de l'Est, du Nord et du
« Sud. A chacun de ces cimetières serait annexée une vaste cha-
« pelle funéraire, dans laquelle seraient ménagés des *dépositoires*
« en nombre suffisant pour les morts appartenant au culte catho-

(1) Voir aux annonces la carte indiquant le parcours du chemin de fer et de la banlieue de Paris et celui du chemin de fer de Méry.

« lique. Des dispositions seraient prises pour assurer des lieux de
« dépôt séparés pour les morts des cultes dissidents.

« Derrière la chapelle, et à portée des autres lieux de dépôt des
« corps, serait ménagée une gare du chemin de fer spécial. Au
« moment du départ, les corps seraient placés dans des wagons
« mortuaires, disposés intérieurement de manière à assurer l'iso-
« lement absolu des cercueils. Des compartiments recevraient la
« famille et ceux des invités qui désireraient l'accompagner. »

Les gares-reposoirs sont sous la direction d'un agent de l'administration des Pompes funèbres ; seul il a la direction et la conduite des hommes préposés à la surveillance des salles d'attente, au chargement des cercueils dans les fourgons du train, à la distribution des places, en un mot à tout le service de la gare.

La veille au soir, il reçoit de l'administration des Pompes funèbres le nombre, le nom, la classe des convois mortuaires et l'heure à laquelle ils arriveront, de telle sorte qu'il puisse en temps utile préparer les convois.

Ces convois se composent de voitures à voyageurs du modèle employé pour le service ordinaire ; car il est inutile, il serait même imprudent, au moins en temps d'épidémie, de faire connaître au public le passage des morts.

Les fourgons seuls qui doivent se trouver à la tête et à la queue du train ne recevant ni marchandises ni bagages, doivent être aménagés pour recevoir les cercueils.

Ce matériel spécial aura une forme identique extérieurement aux fourgons à bagages ; l'intérieur comprendra un compartiment réservé au maître de cérémonie et aux personnes de service ; il sera surmonté d'une tourelle pour le garde-frein.

On placera, au-dessus de chacune des portes des compartiments des voitures à voyageurs, un écriteau sur lequel sera inscrit, en gros caractères, le nom du trépassé, de telle sorte, qu'à l'aller comme au retour, chaque famille puisse avec facilité trouver le compartiment qui lui appartient.

Pour ceux qui nous lisent, supposons que le chef de la gare mortuaire de l'Est, ait reçu la veille avis que le lendemain entre 10 heures du matin et 1 heure de relevée, il recevra :

1	service de 1 ^{re} classe ;
5	— de 2 ^e —
10	— de 3 ^e —
9	— de 4 ^e —
10	— de 5 ^e , 6 ^e , 7 ^e , 8 ^e et 9 ^e classe.

En tout 35 convois, moyenne prévue de l'arrivée journalière à chacune des chapelles-reposoirs.

(1) Chaque convoi de 1^{re} classe ayant droit à 82 places de 1^{re}.

—	de 2 ^e	—	16	—	1 ^{re} .
—	de 3 ^e	—	30	—	2 ^e .
—	de 4 ^e	—	20	—	2 ^e .

Et enfin les convois de 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e classe ayant droit chacun à 10 places de 2^e.

Cela fait, que pour le service des 35 convois que nous supposons, notre chef de gare organisera son train de la manière suivante :

2 fourgons pour les morts ;
4 voitures de première ;
15 voitures de deuxième ;

Soit ensemble 19 voitures, plus 2 fourgons.

Si on en juge par la statistique, un train atteindra rarement le nombre réglementaire de 24 voitures ; car elle nous indique que les convois mortuaires de 1^{re}, 3^e et 4^e classe n'atteignent pas 33 0/0. Or, nous en avons prévu dans notre exemple 22 sur 35.

Nous n'avons pas à nous occuper des enterrements de première classe, qui sont ceux des gens riches ; ils s'effectueront presque toujours par des *convois spéciaux*, qui partiront à des heures déterminées de la gare principale de Montmartre.

Les convois mortuaires, disons-nous, arriveront de 10 heures du matin, jusqu'à l'heure du départ du train ; les personnes qui voudront les accompagner jusqu'à Méry auront le plus souvent à attendre, dans les salles des reposoirs, plus ou moins de temps. C'est là un inconvénient sans remède, mais qui sera souffert

(1) Nous supposons, pour le besoin du raisonnement, ces conditions établies par les nouveaux tarifs promulgués par la Ville de Paris.

patiemment par des parents en deuil, qui n'ont guère souci de quitter brusquement ceux qu'ils ont aimés.

Il est encore vrai que le nombre des places est limité ; les amis, par exemple, n'auront pas le droit de monter dans le train mortuaire. Il serait préférable que la possibilité d'accompagner les morts jusqu'à Méry fût donnée à tous ; mais cela est incompatible avec un service régulier ; aussi ne peut-on réserver ce droit qu'à la famille seule en lui assurant sans rémunération aucune le nombre de places que nous avons fixé (1).

Du reste, les amis du défunt pourront se rendre à Méry et assister aux dernières prières qui y seront dites ; il leur suffira, pour être présents même à l'arrivée du corps, de prendre un des trains ordinaires qui conduisent à Méry, trains qui partent aujourd'hui des gares du Nord et de l'Ouest, et auxquels viendront s'ajouter plus tard ceux qui partiront de la gare des Martyrs par le chemin de fer Métropolitain que le Conseil général de la Seine vient de voter.

« Les communications, ajoute M. Wafflard, pour se rendre au « nouveau cimetière de Méry, seront donc très-faciles, peu dis-
« pendieuses, et on peut admettre qu'elles suffiront pour donner
« satisfaction à tous les besoins ordinaires du service. »

Aux jours de la Toussaint, le chemin de fer Métropolitain pourra avoir des trains toutes les 10 minutes, comme pourront le faire les chemins de fer du Nord et de l'Ouest. Ces trois voies ferrées ne seront pas de trop pour suffire, quant on songe « qu'il a été
« estimé, nous dit encore M. Wafflard, que les visiteurs entrés
« le jour de la Toussaint, le 1^{er} novembre 1866, dans le seul
« cimetière du Nord, étaient au nombre de 180,000. »

(1) Nous devons à l'obligeance de M. Wafflard, directeur du service des pompes funèbres de connaître les relevés des personnes qui, d'ordinaire accompagnent les corps jusqu'aux cimetières. Ce relevé a donné les résultats suivants :

Moyenne du nombre des personnes accompagnant :

	CHAR.	CORBILLARD.	BRANCARD.
Est..	28	52	12
Nord	22	50	9
Sud.	17	45	10

Nous avons proposé l'heure de départ du train mortuaire à une heure.

Cette heure, l'Administration la fixera ; elle s'entendra à cet égard avec les ministres des différents cultes ; mais elle la fixera de telle sorte que les trains arriveront à Méry avant la nuit.

Le train dans ces conditions, est conduit par un mécanicien, un chauffeur, deux gardes frein, appartenant à la Compagnie du chemin de fer.

Il est sous la direction de deux employés et d'un chef de cérémonie des pompes funèbres.

La nécessité à Paris, d'avoir quatre points de départ, commande pour Méry, quatre points d'arrivée.

L'arrivée sur un seul et unique point de 140 convois mortuaires n'est pas possible ; aussi parmi les projets qui se sont occupés de la question, nous indiquons sur notre plan, celui qui est conçu dans le sens du parcours du chemin de fer sur le périmètre du cimetière. Sur ce chemin circulaire s'établiraient quatre gares d'arrivée, gares qui correspondraient aux stations repatoires du Nord, de l'Est, du Sud et de l'Ouest.

Il sera érigé, comme en Angleterre, à chacun de ces points d'arrivée une ou des chapelles, dans lesquelles les familles, pourront faire rendre à leurs morts un dernier service religieux.

Ces quatre gares d'arrivée seront, comme les quatre gares de départ, placées sous les ordres et la surveillance des employés des pompes funèbres, qui, comme en Angleterre, auront des corbillards, un personnel, des chevaux en quantité suffisante pour qu'ils puissent faire transporter à leur dernière demeure les morts qui leur arriveront tous les jours.

Ces gares mortuaires, celles de l'Est et du Sud, devaient, d'après le projet de l'ancienne administration, être reliées au chemin de fer de Méry par un embranchement rejoignant le chemin de fer de ceinture. Celle du Nord serait reliée par un chemin de fer spécial directement à Méry. Ce chemin de fer spécial se souderait au chemin de ceinture, traverserait la presqu'île de Gennevilliers et passerait par Épinay, Saint-Gratien, Eaubonne, Saint-Leu, Taverny.

Dans ces conditions, la Ville de Paris se proposait de construire

à ses frais les embranchements reliant le chemin de fer de ceinture aux reposoirs, et le chemin de fer principal de Méry-sur-Oise, de telle sorte que les transports devaient s'effectuer, sauf le parcours sur le chemin de ceinture, sur un chemin de fer qui était la propriété exclusive de la Ville de Paris.

Depuis la présentation de ce projet, des modifications y ont été apportées par la nouvelle administration.

M. le préfet propose au Conseil municipal de confier à la Compagnie du Nord la construction du chemin de fer et des embranchements et le service des transports.

« On n'a pas tardé à reconnaître, dit-il, unanimement que la
« construction par la Ville d'un chemin de fer spécial entraînerait
« des dépenses énormes et soulèverait des difficultés qu'il serait
« prudent de ne pas aborder. J'ai donc cru devoir m'adresser à
« la Compagnie du chemin de fer du Nord, dont une ligne passe à
« peu de distance de l'emplacement à desservir.....

« La Compagnie du Nord se chargerait de mettre en communi-
« cation directe la gare de départ qui serait établie au cimetière
« du Nord, ou celles qu'il serait jugé utile de créer sur d'autres
« points de la Ville, avec celle qui serait édifiée dans le cimetière de
« Méry-sur-Oise. »

M. le préfet accompagne sa proposition d'un plan, sur lequel se trouve le tracé d'un chemin de fer qui, du cimetière du Nord, irait au chemin de fer des docks de Saint-Ouen ; ce chemin serait continué jusqu'à Saint-Denis par une voie nouvelle ; là, les transports mortuaires emprunteraient le chemin de fer du Nord jusqu'à Pierrelaye, qui serait relié par une autre voie nouvelle au cimetière de Méry.

Ce plan n'indique pas plus que le mémoire ne mentionne où et comment s'accompliraient les embranchements autres que celui du cimetière du Nord. M. le préfet dit seulement que la Ville de Paris aurait à rembourser à la Compagnie les chemins de fer à construire ; de telle sorte que si un jour la Ville, par des raisons que nul ne peut prévoir, voulait rompre son contrat, elle serait obligée de faire construire, comme le prévoyait l'ancienne administration, un nouveau chemin de fer, ces embranchements, enclavés dans les lignes du Nord, ne pouvant plus lui servir à rien.

III

Aussi brièvement qu'il a été possible de le faire, nous avons indiqué quel devait être le service à établir jusqu'à Méry-sur-Oise.

L'administration préfectorale avait en 1867 posé en principe, que ces transports ne pouvaient s'effectuer que par ses soins.

Elle entendait qu'un service spécial serait organisé; elle rejetait toute immixtion étrangère, convaincue que c'est le seul moyen de sauvegarder les convenances, d'éviter des accidents, toujours possibles sur un chemin de fer sur lequel circulerait un grand nombre de trains; enfin, d'assurer en cas d'épidémie, cas qu'il faut malheureusement toujours prévoir, un service qui, devenant alors hors de toute proportion avec le service prévu, serait difficile, sinon impossible à établir.

Aussi, dans les publications qui parurent à cette époque, les unes approuvant, les autres critiquant le projet préfectoral, on ne rencontre pas une seule opinion qui propose de confier le service des transports aux soins de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Il est bien vrai que les anglais font faire le transport de leurs morts par deux compagnies de chemin de fer; le Western l'accomplit pour les riches, le Eastern-Counties, pour les pauvres. Mais ce fait n'est pas compatible avec la situation de Paris; car d'un côté le transport journalier n'est que de 10 morts, et de l'autre, il s'accomplit dans des conditions que nos mœurs repoussent,

En 1867, l'administration établissait la nécessité d'un chemin de fer principal, allant du cimetière Montmartre à Méry et de deux embranchements reliant les cimetières de l'Est et du Sud au chemin de fer de ceinture, lequel devait se relier à la voie principale.

Ce projet, dressé, étudié par les ingénieurs attachés au service

municipal, établissait un coût de 7,915,000 francs pour la voie principale seule.

Voici du reste le relevé des dépenses prévues :

Gare de Paris, terrains et constructions	3,500,000 fr.
Acquisition de terrains du cimetière	2,485,000
Gare d'arrivée	200,000
Aménagements intérieurs	200,000
Bâtiments d'administration, avenues. . . .	700,000
Chemin de fer, terrains et travaux.	7,915,000
	<hr/>
	15,000,000

Ce relevé ne donne pas ce que coûteraient les embranchements de l'Est et du Sud et leurs gares reposoirs.

Nous les évaluerons de la manière suivante :

Embranchement de l'Est. — 1 kilomètre environ à 1,750,000 fr.	1,750,000 fr.
Embranchement de Montparnasse. — 2 kilomètre environ à 1,750,000	3,500,000
Raccordement du chemin de fer de ceinture avec le chemin de fer principal	200,000
Coût des gares de l'Est et du Sud et aménagements intérieurs	400,000
Gare d'arrivée.	400,000
	<hr/>
Ensemble.	21,250,000

Voilà quelle était au bas mot la dépense prévue en 1867 par la ville de Paris pour assurer son service des inhumations.

Depuis lors, deux propositions ont surgi : L'une émane de l'administration préfectorale actuelle, l'autre des promoteurs du chemin de fer métropolitain et de la banlieue de Paris; ce sont ces deux projets que nous allons discuter, nous les placerons en regard du projet de l'ancienne administration, qui est reconnu unanimement donner toutes les garanties voulues au service des inhumations de la ville de Paris.

M. le préfet actuel a cru ne devoir s'adresser qu'à la compagnie du Nord qui, dit-il, à *une ligne qui passe à peu de distance de l'emplacement à desservir*, oubliant que le conseil général lui a renvoyé le 25 octobre 1872, le projet du chemin de fer métropolitain et de la banlieue de Paris.

« Pour être soumis à l'examen de l'administration et devenir, ainsi que le projet de l'administration, l'objet d'une instruction, d'une enquête, s'il y a lieu, et d'un rapport au conseil. »

Or, ce projet de chemin de fer d'intérêt local, c'est-à-dire appartenant à la ville de Paris, passait à côté des cimetières.

M. le préfet ajoutait : « qu'on n'a pas tardé à reconnaître unanimement que la construction par la Ville d'un chemin de fer spécial entraînerait des dépenses énormes et souleverait des difficultés qu'il serait prudent de ne pas aborder.

Nous venons de voir quelles sont ces dépenses, voyons maintenant ce que M. le préfet propose :

« La compagnie du Nord se chargerait de mettre en communication directe la gare de départ qui serait établie au cimetière du Nord, ou celles qu'il serait jugé utile de créer sur d'autres points de la ville, avec celle qui serait édifiée dans le cimetière de Méry-sur-Oise; et dans ce but, elle utiliserait les voies qu'elle possède actuellement et construirait tous les raccordements nécessaires, ainsi que les gares de départ et d'arrivée.

« La circulation dans les gares et sur les voies spécialement établies pour le cimetière serait d'ailleurs exclusivement réservée au service municipal, entre 10 h. 30 et 3 h. 30. Ces portions pourront être utilisées par la Compagnie pendant le reste de la journée, si l'administration de la ville ne s'en sert pas elle-même.

« La ville rembourserait d'ailleurs à la Compagnie, les frais d'établissement des deux gares dans les cimetières et les raccordements de la gare de départ au chemin de Saint-Ouen et de la ligne de Pontoise à Herblay avec la gare d'arrivée à Paris.

C'est dire :

La Compagnie du Nord sera le constructeur privilégié de la ville de Paris; elle établira les lignes de chemin de fer; elle fera les

stations; et ce qu'elle dépensera lui sera remboursé, à des conditions à débattre.

La question se borne à apprécier s'il y a une économie à réaliser; et ceci fait, à voir, l'économie étant établie, si le service du chemin de fer du Nord remplira les conditions voulues.

L'administration de la ville aura à dépenser les sommes suivantes :

Chiffres établis par les Ingénieurs de l'administration	Gare de Paris. — terrains et constructions	3,500,000 fr.
	Acquisition des terrains du cimetière	2,485,000
	Gare d'arrivée	200,000
	Aménagements intérieurs	200,000
	Bâtiments d'administrat ^{on} , avenues	700,000

Elle aura à rembourser à la Compagnie du Nord.

Chemins à construire par la Compagnie du Nord, chiffres établis par nous.	Chemin de fer allant du boulevard des Batignolles — Cimetière Montmartre au — chemin de fer des Docks de Saint-Ouen . . .	1,380,000 fr.
	Chemin de fer allant de Saint-Ouen à Saint-Denis (le traité avec le Nord n'en parlant pas).	Mémoire.
	Chemin de fer allant d'Herblay au cimetière de Méry, 5 kilom. à fr. 210,000	1,050,000
	Embranchement du cimetière de l'Est	1,750,000
	Embranchement du cimetière Montparnasse.	3,500,000
	Raccordement du chemin de fer de ceinture au chemin de St-Ouen.	Mémoire.
	Aménagement et construction des gares de l'Est et du Sud. . . .	800,000
	Ensemble.	15,565,000

Entre les projets anciens et les nouvelles propositions, il y a une économie de 5,685,000 francs.

Une économie, hâtons-nous de le dire, est toujours excellente à prendre ; elle est d'autant meilleure en ces jours difficiles.

Mais ne faut-il pas auparavant savoir à quel prix se fera cette économie ?

Ne faut-il pas aussi examiner si un service tel que le conçoit M. le préfet donnera ou ne donnera pas à la population parisienne cette quiétude que donnait, et ce, sans contredit, l'ancien projet ?

L'administration prévoit un nombre de trains mortuaires plus considérable que nous. Ces trains auront à parcourir les lignes qui appartiendront à la Ville et celles qui appartiennent à la Compagnie du Nord.

Pendant les heures de circulation des convois mortuaires, ces chemins de fer seront à la disposition exclusive du service municipal ; après, ils serviront à l'usage de la Compagnie du Nord, qui en usera *gratis*.

Une pareille combinaison n'est pas soutenable ; il est évident que les lignes appartenant au chemin de fer du Nord ne seront qu'empruntées par les trains mortuaires, et ce, dans les mêmes conditions qu'elles le sont par les trains lui appartenant. Il est encore évident que les lignes appartenant à la Ville seront les seules non occupées par les voyageurs et les marchandises pendant les heures de passage des trains mortuaires. D'où il résulte, que c'est à tort que M. le Préfet croit que le chemin principal de Montmartre à Méry sera à la disposition exclusive de la Ville de Paris, et qu'en l'état, *on ne peut pas admettre qu'il n'y aura jamais d'embarras de circulation, d'accident et de rencontre* sur une ligne aussi fréquentée que l'est celle de Saint Denis à Herblay.

En se plaçant à ce premier point de vue, la proposition de M. le préfet devrait être rejetée.

Elle doit être encore rejetée, parce que M. le préfet propose de céder *gratuitement* l'usage des voies ferrées construites par la Ville de Paris ; car comment concevoir que des lignes aussi importantes que celles :

De Saint-Ouen au boulevard de Clichy,
De la gare de Charonne au boulevard,

De la gare Montparnasse au boulevard d'Enfer, ne seraient pas des plus productives.

Cette proposition doit être encore rejetée, parce qu'elle ne prévoit pas le cas qui peut se présenter où le service du chemin de fer du Nord ne satisferait pas les intérêts de la Ville.

Ce cas serait un *lapsus* auquel il serait facile de remédier ; il suffirait de fixer un terme de 3, 6, 9 ans ; mais les chemins de fer à construire pour le compte de la Ville ne se composent pas d'une ligne ferrée sans solution de continuité ; ces chemins de fer sont enclavés dans ceux appartenant au Nord, de telle sorte que *ces tronçons épars*, en cas de rupture avec la Compagnie, ne seraient bons à rien.

En résumé, cette économie n'est qu'apparente. Le projet est désastreux pour les intérêts de la capitale, et tel le jugeait l'ancienne administration, laquelle, sa ligne principale construite, entendait bien en remettre l'exploitation à *une Compagnie fermière* et par suite en retirer profit.

Épinay, Saint-Gratien, Herblay, Pontoise, reliés à Paris, à la place des Martyrs, par exemple, ne peuvent laisser de doute au sujet du profit que la Ville retirerait.

IV

Dès le jour où le Conseil général prenait en sérieuse considération le projet du chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris, les promoteurs de cette entreprise appelaient l'attention de M. le préfet et du Conseil municipal sur la facilité d'utiliser cette voie au transport non-seulement des inhumations de la capitale, mais aussi de celles des grandes communes qui l'entourent.

C'est ainsi que le *reposoir du Nord* pourrait être relié à la ligne allant de la place Maubeuge à Gennevilliers, puisqu'elle côtoie le cimetière du Nord.

Pour le *reposoir de l'Est*, rien n'est plus aisé que de le brancher avec la ligne allant de la place du Château-d'Eau à Saint-Ouen, puisqu'elle côtoie le cimetière du Père-Lachaise;

Pour le *reposoir du Sud*, les promoteurs croient qu'au lieu de le relier au chemin de fer (Ouest rive gauche) qui se joint au chemin de fer métropolitain à Vanves, pour arriver ainsi à Saint-Ouen, il vaut mieux établir la chapelle sur le terrain dit de Clamart, situé sur le boulevard Saint-Marcel, que traverse la ligne allant de Notre-Dame à Villejuif;

Enfin qu'il y a lieu de créer un *reposoir à Passy*, sur l'emplacement de l'ancien cimetière, que l'on relierait au chemin de fer métropolitain à Auteuil, par un embranchement qui suivrait parallèlement le chemin de ceinture d'Auteuil à Passy, et passerait en souterrain sous l'avenue *projetée* de la Muette.

Enfin, reprenant les idées de l'ancienne administration, à partir de Gennevilliers, il serait construit, tel que l'indiquent la carte et les profils ci-joints remis à la commission nommée par le Conseil général pour faire son rapport, un chemin de fer spécial allant à Épinay, où il traverserait la Seine au moyen du pont dont le Conseil général a voté la construction, toucherait à Saint-Gratien, Fran-

conville, les Tuileries, la patte-d'oie d'Herblay, Pierrelay, pour aboutir au cimetière de Méry.

Ce projet, plus complet que le premier projet de l'administration, n'a pas reçu de l'autorité préfectorale l'accueil favorable que nous espérions.

Voyons s'il le méritait réellement.

Le chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris a été proposé au Conseil général de la Seine, sur l'invitation qu'il avait faite à tous les ingénieurs d'étudier un réseau ferré qui aurait à desservir Paris et sa banlieue.

Sur 47 projets présentés, aucun n'a été mis à exécution ; seul le chemin de fer métropolitain vient de recevoir, pour la seconde fois, l'approbation du Conseil général.

En effet, la construction d'un premier tronçon allant des Invalides à Saint-Ouen vient d'être décidée.

Ce chemin de fer est *d'intérêt local*.

Il sera la propriété du département de la Seine qui, seul, fixera les clauses et conditions de son cahier des charges qui, seul, aura le droit à sa surveillance. Il sera, en un mot, domaine de la Ville et du département.

Dans cet état de choses, l'impossibilité relevée par l'ancienne Administration de confier le transport des inhumations à une Compagnie étrangère tombe ; car l'Administration du chemin d'intérêt local se trouve dans les mêmes conditions que la Compagnie des pompes funèbres.

Ceci établi, reste à étudier si ce service ne coûtera pas plus à construire que celui proposé par la Compagnie du chemin de fer du Nord.

L'Administration municipale, nous l'avons vu, aurait à dépenser et à rembourser pour l'exécution du projet de M. Haussmann, une somme de fr. 21,250,000

Pour le projet présenté par M. le Préfet actuel,
une somme de 15,565,000

Avec le concours du Métropolitain, les dépenses suivantes, restent les mêmes :

Gare de Paris, Montmartre	fr. 3,500,000
Acquisition de terrains-cimetière.	2,485,000
Gare d'arrivée	200,000
Aménagements intérieurs.	200,000
Bâtiments d'administration, avenues	700,000
Aménagements et construction des gares de l'Est et du Sud.	800,000
<hr/>	
Ensemble	fr. 7,885,000

La Ville aurait, à des conditions à débattre, comme le propose M. le Préfet, quand il s'agit du contrat à intervenir avec la Compagnie du Nord, à rembourser seulement :

La construction du chemin de fer principal allant de Gennevilliers à Méry fr. 4,000,000(1)

Les embranchements des cimetières au chemin de fer Métropolitain sont compris, par leur peu d'importance, dans les frais d'aménagements et de construction de l'Est et du Sud Mémoire.

Ensemble. fr. 11,885,000

Ces chiffres comprennent, dans l'un comme dans l'autre des trois projets, les mêmes éléments, c'est-à-dire ceux relatifs aux terrains du cimetière de Méry, des chapelles et gares reposoirs; la différence ne gît donc que dans la dépense des moyens de transport.

Ils prouvent :

Qu'il y a avantage pour les finances de la Ville de Paris à se servir du *chemin de fer Métropolitain et de la banlieue*.

(1) Voir aux annexes les détails du coût des terrains à acquérir, de la construction, etc.

Car, l'économie réalisée serait sur le projet de M. Haussmann
de 9,365,000 fr.
Sur le projet de M. le Préfet actuel, de 3,680,000

A ces avantages, de ménager les finances de la ville, la conduite des morts à Méry par un chemin de fer appartenant au département, comme le serait le Métropolitain observerait toutes les convenances ; donnerait satisfaction à la population parisienne ; annihilerait toute chance de rencontre de trains ; toutes choses que le premier projet de l'administration préfectorale avait résolues, à savoir : *que les transports mortuaires ne pouvaient s'effectuer que par elle, et par des chemins de fer lui appartenant.*

ANNEXES

DÉTAILS de la Construction du prolongement du Chemin de Fer

Métropolitain et de la Banlieue de Paris

ENTRE

GENNEVILLERS ET LE CIMETIÈRE DE MÉRY

YOUNG MAN HAD BEEN IN THE ARMY FOR TWO YEARS AND WAS NOW A PRIVATE IN THE 1ST REGIMENT, 1ST DIVISION, 1ST ARMY.

Aquisition de Terrains

	SUPERFICIE OCCUPÉE			SUPERFICIE APPAR- aux Villes et aux Communes			RESTE à ACQUÉRIR	PRIX	SOMMES	OBSERVATIONS
	Longueur	Larg.	TOTAL	Long.	Larg.	TOTAL				
De l'origine (raccordement avec le che- min de fer de la Baulieu) au chemin de grande communication de St-Denis à Nanterre.....	1 080 »	17 96	19 396 80	12 »	17 96	215 32	19 181 28	2 »	38 362 56	Pont.
Du point précédent à la Seine.....	1 772 »	24 50	43 414 »	30 »	24 50	735 »	42 679 »	2 »	83 358 »	
La Seine (petit bras).....	175 »	7 »	525 »	75 »	7 »	525 »	»	»	6 496 »	Pont.
Ile Saint-Denis.....	145 »	22 40	3 248 »	»	»	»	3 248 »	2 »	»	
La Seine (grand bras).....	115 »	7 »	805 »	115 »	7 »	805 »	»	»	2 040 »	Pont.
De la Seine au chemin des Larvis.....	77 »	17 »	1 309 »	17 »	17 »	289 »	1 020 »	2 »	8 465 68	
Du ch. des Larvis au sentier de St-Médard	178 »	23 78	4 232 84	20 »	17 34	346 80	4 282 84	2 »	27 223 80	Pont.
Du sent. de St-Médard au ch. d'Argenteuil	805 »	17 34	13 938 70	10 »	13 04	130 40	13 611 90	2 »	9 700 80	
Du ch. d'Argenteuil à la route n° 17 bis	440 »	15 04	6 612 60	14 »	14 92	208 88	6 467 20	1 50	19 381 08	Pont.
De la route n° 17 bis à 880 mèt. en delà	880 »	14 92	13 129 60	30 »	15 04	451 20	42 990 72	1 50	15 566 40	
Du point précédent à la route nat. n° 14	720 »	15 04	10 828 80	»	»	»	10 377 60	1 50	32 166 60	
De la r. nat. n° 14 au ch. de la Gouttière	1 020 »	21 22	21 644 40	40 »	15 48	619 20	21 644 40	0 80	31 504 90	
Du ch. de la Gouttière à 120 m. en delà	2 584 »	15 48	40 000 32	16 »	13 43	214 88	39 381 12	0 80	4 985 22	
Du point précédent à la rue de la station (Franconville).....	480 »	13 43	6 446 40	»	»	»	6 231 52	0 80	3 738 »	
De la rue de la station à 50 mèt. en delà	350 »	13 35	4 672 50	20 »	21 09	421 80	4 672 50	0 80	11 776 66	
Du chemin de Franconville à St-Prix	718 »	21 09	15 142 62	»	»	»	14 750 82	0 80	4 231 74	
Du point préc. au ch. des Onze-Arpents	252 »	21 09	5 314 68	»	»	»	5 314 68	0 80	5 661 70	
Du ch. des Onze-Arpents à 252 m. pl. loin	456 »	15 52	7 077 12	»	»	»	7 077 12	0 80	6 262 07	
Du point préc. au chem. de Montigny-au- Plessis.....	853 »	9 03	7 702 59	10 »	9 74	97 40	7 702 59	0 80	3 147 97	
Du ch. de Montigny-au-Plessis à 217 m. en delà du ch. de Montigny à Taverny	414 »	9 74	4 032 36	»	»	»	3 934 96	0 80	18 823 68	
Du point précédent à 414 mèt. plus loin.	1 460 »	16 34	23 856 40	20 »	16 34	326 80	23 529 60	0 80	2 028 76	
Du point précédent à 720 mèt. au delà du chemin des Copistes.....	365 »	10 03	3 660 95	10 »	21 91	219 10	18 031 93	0 80	14 425 54	
Du point précédent à 365 mèt. plus loin.	833 »	21 91	18 251 03	»	»	»	10 437 »	0 80	8 349 60	
Du point précédent à 833 mèt. plus loin.	545 »	19 88	10 834 60	20 »	19 88	397 60	2 350 »	0 80	3 738 »	
Du point précédent à 833 mèt. en delà du chemin d'Ermont à St-Ouen-l'Aumône	170 »	15 »	2 550 »	10 »	31 15	311 50	4 672 50	0 80	5 508 48	
A la suite.....	160 »	31 15	4 984 »	»	»	»	6 885 60	0 80	3 184 96	
Du point préc. au ch. d'Ermont à St-Ouen	285 »	24 16	6 885 60	6 »	14 80	88 80	3 981 20	0 80	10 419 20	
Du point précédent à 285 mèt. plus loin.	275 »	14 80	4 070 »	10 »	13 »	130 »	13 024 »	0 80	6 240 »	
Du point précéd. au chemin de Pierrelaye à Besanconcourt.....	610 »	13 »	7 930 »	483 »	»	6 552 88	7 800 »	0 80	37 952 60	
A la suite.....	18 987 »	»	325 544 91	»	»	»	218 992 03	»	430 000 »	
Du point précéd. au cimetière de Méry..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Un dixième en plus environ.....										
TOTAL.....										

Terrassements

	NATURE DE l'Ouvrage	DIMENSIONS			CUBES		OBSERVATIONS
		Longueur	Larg ^r	Haut ^r	en Remblai	en Déblai	
De l'origine (raccordement avec le chemin de fer de la Banlieue) au chemin de grande communication de St-Denis à Nanterre	Remblai	1.080 »	13 »	3 32	46.612 80	»	Pour les cubes en déblai, on a compté 25 0/0 en plus, pour tenir compte du foisonnement.
Du point précédent à la Seine	Id.	1.772 »	16 25	5 50	158.372 50	»	
La Seine (petit bras)	Id.	75 »	»	»	»	»	
Ile St-Denis	Remblai	145 »	15 20	4 80	10.579 20	»	
La Seine (grand bras)	Id.	115 »	»	»	»	5.414 06	
De la Seine au chemin des Larris	Déblai	77 »	12 50	4 50	»	27.912 85	
Du ch. des Larris au sentier de St-Médard	Id.	178 »	13 90	7 89	»	59.538 71	
Du sent. de St-Médard au ch. d'Argenteuil	Id.	803 »	12 67	4 67	»	22.302 72	
Du ch. d'Argenteuil à la route n° 17 bis	Id.	440 »	11 52	3 52	»	43.616 76	
De la route n° 17 bis à 880 mèt. au delà	Id.	880 »	11 46	3 46	»	36.495 36	
Du point précédent à la route nat. n° 14	Id.	720 »	11 52	3 52	»	123.129 43	
De la r. nat. n° 14 au ch. de la Gouttière	Id.	1.020 »	14 61	6 61	»	141.821 55	
Du ch. de la Gouttière à 120 mèt. en deçà du chemin de Franconville à Ermont	Id.	2.584 »	11 74	3 74	»	17.414 46	
Du point précédent à la rue de la Station (Franconville)	Id.	480 »	10 71	2 71	»	12.463 89	
De la rue de la Station à 50 mèt. en deçà du chemin de Franconville à St-Prix	Id.	350 »	10 67	2 67	»	»	
Du point préc. au ch. des Onze-Arpents	Remblai	718 »	14 55	4 36	45.548 48	»	
Du ch. des Onze-Arpents à 252 m. pl. loin	Id.	252 »	14 55	4 36	15.986 38	25.204 03	
Du point préc. au chem. de Montigny-au-Plessis	Déblai	436 »	11 76	3 76	»	4.627 63	
Du ch. de Montigny-au-Plessis à 247 m. en deçà du ch. de Montigny à Taverny	Id.	853 »	8 51	0 51	»	»	
Du point précédent à 414 mèt. plus loin	Remblai	414 »	8 87	0 58	2.129 86	»	
Du point précédent à 720 mèt. au delà du chemin des Copistes	Id.	1.460 »	12 17	2 78	49.395 60	4.151 92	
Du point précédent à 365 mèt. plus loin	Déblai	365 »	9 01	1 01	»	108.188 48	
Du point précédent à 833 mèt. plus loin	Id.	833 »	14 95	6 95	»	56.409 95	
Du point précédent à 330 en deçà du chemin d'Ermont à St-Ouen-l'Aumône	Id.	545 »	13 94	5 94	»	»	
A la suite	Remblai	170 »	11 50	2 33	4.555 15	»	
Du point préc. au ch. d'Ermont à St-Ouen	Id.	160 »	19 37	7 72	24.172 86	»	
Du point précédent à 285 mèt. plus loin	Id.	285 »	16 08	5 39	24.701 29	»	
Du point précéd. au chemin de Pierrelaye à Bessancourt	Déblai	275 »	11 40	3 40	»	13.323 75	
A la suite	Id.	880 »	11 40	3 40	»	42.636 00	
Du point précéd. au cimetière de Méry	Remblai	610 »	11 50	2 59	17.537 50	»	
		18.997 »			399.591 62	744.651 55	
Les déblais s'élèvent à							744.651 55
Sur lesquels il faut déduire ceux qui proviennent de la Construction des Ouvrages d'Art, s'élevant, en chiffres ronds, à							10.000 »
							734.651 55
Qui, au prix moyen de 0 fr. 70 par mètre cube, forme une dépense de							514.256 09
Les 399.591 ^m 62 cubes de remblais sont évalués au prix moyen de 1 fr. 20, soit							479.509 94
Coût total des Terrassements							993.766 03
Un dixième en plus environ							106.233 97
TOTAL							1.100.000 »

Travaux d'Art

EMPLACEMENT	NATURE	DIMENSIONS			PRIX	SOMMES	OBSERVATIONS
	DE L'OUVRAGE	Longueur	LARGEUR entre les têtes	TOTAL en SURFACE	DU MÈTRE		
1° PONTS ET SOUTERRAINS							
Ch ⁱⁿ du Moulin de la Cage	Pass. par dessous	4	» 8	» 32	» 200	» 6.400	Deux ponts doivent être construits sur la Seine pour le passage de la nouvelle route destinée à relier la plaine de Genevilliers à la vallée de Montmorency par Epinay. Suivant les prévisions du projet, ces ponts seront établis de façon à recevoir le prolongement du tramway déjà concédé jusqu'à Genevilliers. Il n'y a donc aucun inconvénient sérieux à les utiliser pour le passage du chem. de fer de Méry. Toutefois la largeur entre têtes de ces ponts ne doit être que de 12 mètres et il est nécessaire de la porter à 15 mètres, pour permettre l'établissement de la voie ferrée dont il s'agit. On évalue à 400.000 fr. le surcroît de dépenses occasionné par cet élargissement.
Ch ⁱⁿ de g ^{de} communicat. de St-Denis à Nanterre	Id.	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	
Chemin d'exploitation..	Id.	4	» 8	» 32	» 200	» 6.400	
Route d'Epinay.....	Id.	12	» 8	» 96	» 400	» 38.400	
Chemin du Péage.....	Id.	4	» 8	» 32	» 200	» 6.400	
La Seine (petit bras) ...	Id.	»	»	»	»	400.000	
Ile St-Denis	Id.	»	»	»	»		
La Seine (grand bras) ..	Id.	»	»	»	»		
Rue du Port.....	Pass. par dessus	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	
Chemin des Larris.....	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Grand Sentier.....	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Chemin de la Reine ...	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Route départ. n° 17 bis.	Id.	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	
Chemin d'exploitation..	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Route nationale n° 14..	Id.	20	» 8	» 160	» 500	» 80.000	
Chemin de la Gouttière	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Ch ⁱⁿ de g ^{de} com ⁿ n° 38 et ch ⁱⁿ de fer d'Argenteuil à Ermont...	Id.	60	»	»	2.000	» 120.000	
Ch ⁱⁿ de Sannois à Cernay	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Ch ⁱⁿ de Sannois à Ermont	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Chemin de Franconville à Ermont.	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Rue de la Station (Franconville).	Id.	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	
Chemin de Franconville à St-Leu.	Pass. par dessous	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Ch ⁱⁿ des Onze-Arpents.	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	
Ch ⁱⁿ d'Herblay à Taverny	Id.	» 8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	
A Reporter.						877.600	»

Travaux d'Art (Suite)

EMPLACEMENT	NATURE DE L'OUVRAGE	DIMENSIONS			PRIX DU MÈTRE	SOMMES	OBSERVATIONS
		Longueur	LARGEUR entre les têtes	TOTAL en SURFACE			
Report. . . .	»	»	»	»	»	817.600	»
Chemin d'exploitation.	Pass. par dessus	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	»
Chemin d'exploitation..	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	»
Chemin de fer de Paris à Pontoise.	Id.	20	» »	»	2.000	» 40.000	»
Ch ^{ie} d'Ermont à St-Ouen	Pass. par dessous	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	»
Chemin de Pierreiaye à Bessaneourt	Pass. par dessus	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	»
Chemin d'exploitation..	Id.	8	» 4	» 32	» 200	» 6.400	»
Chemin de St-Prix	Pass. par dessous	8	» 8	» 64	» 300	» 19.200	»
TOTAL.						921.600	»
2° TRAVAUX DE VOIE PUBLIQUE							
Sur tout le parcours. .	Raccordement de chaussées et rectifications de chemins.					78.400	»
RÉCAPITULATION							
1° Ponts et Souterrains.						921.600	»
2° Travaux de voie publique						78.400	»
TOTAL.						1.000.000	»
Un dixième en plus.						100.000	»
TOTAL GÉNÉRAL.						1.100.000	»

ARMEMENT DE LA VOIE (une seule voie)

TRAVAUX D'ASSIETTE DE LA VOIE :

Balast, 2 m. 20, sable à 3 fr. le mètre cube	6 60
0,10 bois pour traverses	7 50
Rails, 70 kil. à 300 la tonne	21 »
Coussinets, 20 kil. à 270 fr. la tonne	5 20
Chevilletes, 1 kil. à 0,50 c. le kil.	» 50
Coins, 18 à 17 fr. 50 le cent	» 32
Déplacement de matériaux dans les chantiers de réception . .	1 »
Déplacement des chantiers à pied d'œuvre et pose	2 »
Frais imprévus	0 88
Par mètre courant de voie.	45 »

Longueur de la voie projetée kil.	18.997	
A ajouter :		
1/10 environ pour la longueur des voies supplémen- taires et de garage.	2.003	
	21.000	
A 45 fr. le mètre		945.000 »
Un dixième en plus environ		95.000 »
Total		1.040.000 »

CLOTURES

La longueur de la voie étant de mètres	18.997	
La longueur des clôtures sera de	37.994	
Clôtures en treillage ordinaire à 0.75 le mètre.		28.495 50
Un dixième en plus environ		1.504 50
Total.		30.000 »

RÉCAPITULATION

Acquisitions de terrains	Fr. 430.000 »
Terrassements.	1.100.000 »
Ouvrages d'art	1.100.000 »
Armement de la voie	1.040.000 »
Clôtures	30.000 »
<hr/>	
Total.	3.700.000 »
Sommes à valoir pour imprévu, frais généraux, intérêts, etc. .	300.000 »
<hr/>	
Total général.	4.000.000 »
Soit, pour 1 kilomètre.	Fr. 210.000 »