

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 : La nécropole de Méry-sur-Oise. Des nouveaux services à créer pour Les Inhumations Parisien...

Adresse : Paris : A. Lefèvre, 1874

Collation : 43 p. : tabl. ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Le 198 (3)

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?8LE198.3>

8^ole 198⁽³⁾

LA NÉCROPOLE DE MÉRY-SUR-OISE

DES NOUVEAUX SERVICES A CRÉER

POUR

Les Inhumations Parisiennes

Depuis l'année 1865, l'administration de la ville de Paris agite la question du transfert des cimetières, et cette question soutenue et combattue avec une égale force d'argumentations serait encore au point précis où elle était il y a dix ans, si la nécessité n'était venue en aide aux partisans du transfert.

Une sorte de compromis provisoire est intervenu, le jour où il a été bien ouvertement démontré que les cimetières urbains constituaient une véritable menace pour la population; ce jour là, un arrêté préfectoral ferma l'accès des nécropoles de Paris aux défunts qui ne possédaient pas une concession perpétuelle, et imposa à tous les nouveaux acquéreurs un droit d'entrée fort élevé — quant aux inhumations gratuites, ou d'une classe inférieure, elles furent refoulées loin de la ville, de manière à diminuer un peu les craintes d'épidémie pour Paris. — Mais cette mesure reporta ces mêmes appréhensions au sein des populations suburbaines qui, au nom du droit que chacun a de vivre, réclament énergiquement la fin d'un provisoire rempli de péril.

Les objections soulevées par le projet d'ouverture d'une vaste nécropole à Méry-sur-Oise se sont peu à peu évanouies devant les sages discussions qui occupèrent les diverses sessions du Conseil municipal. La population, d'abord hostile au projet, ne tarda pas à être édifiée sur ses propres intérêts en lisant les remarquables rapports des ingénieurs et des administrateurs de la ville; elle comprit que le sacrifice que l'on demandait à ses sentiments était dicté par une sage prévoyance qui ne faisait que devancer l'heure de la nécessité.

Les écrits de MM. Leclère, Saglier, Riant, Léon-Pagès, Arrault, Hérol, d,

Alphand, Belgrand, Wafflard, Chevalier, etc., le remarquable ouvrage de M. l'avocat Gaubert, *des inhumations et des pompes funèbres*, etc., soit qu'ils appuient, soit qu'ils repoussent le projet, ont fait la lumière sur cette grave question, et placent le Conseil municipal dans l'obligation de se prononcer, sans davantage attendre.

L'opuscule que nous publions aujourd'hui, et qui n'est que le complément de nos précédents écrits sur ce même sujet (1), n'a d'autre but que de répondre à un besoin plein d'actualité, et qui s'impose avec toute la force d'un impérieux devoir. — Nous avons donc rassemblé et mis en ordre les nombreux travaux publiés dans le cours de ces dernières années, et cherché à en tirer les conclusions qu'ils comportent; c'est-à-dire :

Le cimetière de Méry-sur-Oise doit être exclusivement affecté au service des inhumations de Paris;

Les inhumations doivent être faites par une compagnie spéciale — les *Pompes funèbres* — qui auront à leur charge :

Le service des convois mortuaires;

Le transport jusqu'aux chapelles reposoirs;

La conduite par chemin de fer;

Les soins de la sépulture;

L'entretien du cimetière.

Paris, mars 1876.

JULES BRUNFAUT.

(1) *Le cimetière de Méry-sur-Oise et le chemin de fer métropolitain*. Paris. 1873.
Les nouveaux cimetières parisiens. Paris. 1874.

De tous temps les pompes funèbres furent l'objet d'un monopole. La dernière des cérémonies religieuses et le culte des morts ne pouvaient qu'y gagner ; mais de tous temps aussi le pouvoir législatif a pris un soin extrême à bien distinguer ce qui dans les honneurs mortuaires relève directement du temporel.

Les ministres des cultes ont raison de protester aujourd'hui quand on entrave leur action spirituelle ; ne représentent-ils pas, en effet, ce qu'il y a de plus sacré chez nous, la conscience.

Le pouvoir temporel, de son côté, est non moins dans son droit en revendiquant la séparation des pouvoirs et aussi loin que nous puissions remonter dans l'histoire, nous constatons que cette division dans le service des cultes a toujours existé, à la charge par les scribes des Egyptiens, par les entreprises des Grecs, par les pontifes des Romains, par les fossons des premiers chrétiens, de subvenir aux dépenses non-seulement de leurs cultes, mais de l'inhumation du pauvre.

La Législation moderne a voulu continuer dans cette voie. — L'Etat entend que les primes que l'entreprise touchera des classes aisées soient assez considérables pour qu'il n'ait aucune charge à supporter.

C'est ainsi que toutes les fournitures, les travaux dans les cimetières, les transports, les tentures, tous les objets même les plus futiles, bouquets, couronnes, lettres de faire part..... leur sont dévolus.

Le temporel, disent les articles 16 et 17 du décret de prairial, maintiendront l'ordre et la salubrité publique.

La loi bien interprétée voudrait que les fabriques et consistoires perçussent le prix de ces choses, et si les bénéfices étaient insuffisants pour couvrir toutes les dépenses, alors, en vertu de l'article 26 du décret du 29 prairial, il appartiendrait à la commune d'y pourvoir.

A Paris, le budget de la ville n'a rien à supporter de ce qui concerne le service des cimetières, et on est étonné de voir la grande ville si démocratique, si désireuse de séparer les pouvoirs, bénéficier du budget des morts.

C'est que Paris semble destiné à être toujours régi par des lois exceptionnelles.

Lorsque la loi organique intervint, le préfet — *M. Frochot* — organisa le service des pompes funèbres; le concours des paroisses fut nominal, chacune d'elles eut un entrepreneur; ces diverses entreprises se fusionnèrent en 1806, et formèrent un bureau spécial à la municipalité.

En même temps l'entreprise devint responsable, on l'enserra dans un cahier des charges, puis on lui dit de remettre aux paroisses et consistoires, à titre de prime, une portion de..... sur ses bénéfices.

Ce système simple, autocratique, fonctionna jusqu'en 1870, et il eut cela de particulier, que les fabriques et consistoires furent satisfaits, l'entreprise également, la ville y trouvant son compte.

Seulement si les intérêts matériels étaient sauvegardés, les principes avaient été violés, et il n'existait plus aucune séparation entre les églises et le temporel.

Le conseil municipal depuis 1871, les fabriques et consistoires, depuis 1869, tendent à se séparer, à rentrer sous la loi; le système suivi est anormal, si les cultes doivent continuer à enterrer leurs morts, qu'ils le fassent, mais alors à eux la charge de pourvoir à tous les frais, voir même à ceux de réparations, d'entretien des églises et synagogues.

La question en effet est bien posée, aussi la loi vient de parler.

Le décret du 27 octobre 1875, rendu : sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes; sur les délibérations des conseils de fabriques et des consistoires réformés, luthériens et israélites de la ville de Paris; sur les avis du cardinal archevêque de Paris et du préfet de la Seine; et enfin sur celui du ministre de l'intérieur, a décidé qu'à l'avenir le conseil d'administration des pompes funèbres sera composé de seize membres, dont treize appartiendront au culte catholique.

Les membres seront présidés du vicaire général, délégué de l'archevêque, leurs fonctions dureront six ans, et ils exerceront les attributions spéciales dont ils sont chargés.

Ces attributions émanent des droits qui appartiennent à chacune des fabriques et consistoires — ils administreront — ils aliéneront — ils emprunteront — ils esteront en justice — le tout, dit le décret, à la seule condition de se conformer aux dispositions qui régissent les fabriques et les consistoires.

Une circulaire émanant de l'archevêché de Paris, en date du 14 novembre 1875, adressait une formule de délibération à prendre pour la nomination des membres du nouveau conseil d'administration des pompes funèbres.

Ces administrateurs sont :

MM. Housset, Labordère, avocats au conseil d'Etat; Hamel, avocat; Franqueville, maître des requêtes; B^{on} Reille, C^{te} Molny-Colchen, conseiller à la cour des comptes; Gallard, Lenoir, Lamory, Hellot.

Dans l'état actuel des choses, les fabriques et les consistoires de Paris rentrent dans la prérogative des droits et des charges qui leur ont été concédés par la loi, ils sont assujettis à tous les services des inhumations; ils se trouvent sous le contrôle et sous les ordres immédiats du préfet de la Seine, pour tout ce qui regarde l'ordre et la salubrité.

Les tarifs qu'ils sont autorisés à percevoir, seront proposés par le conseil municipal, après avis de l'archevêque et du préfet.

Enfin, si, par des causes indépendantes de la volonté des contractants, des insuffisances de recettes se produisaient, le Conseil municipal serait astreint d'y pourvoir.

Enfin, encore, en vertu de l'article 10 du décret de 1806, les autorités municipales, de concert avec les fabriques et consistoires, soumettront l'entreprise du transport, les travaux dans les cimetières, leur entretien, les fournitures, à l'adjudication publique.

Des Inhumations chez les anciens

Aussi loin que nous ramène l'histoire, nous découvrons les marques du respect que nos aïeux professaient pour leurs morts. — La forme, les pratiques, les signes extérieurs de ce culte ont pu différer suivant l'époque et le degré de civilisation, mais le fond est resté invariable, tant la mort s'impose par son horreur même, ou par sa majesté.

De tous temps, sous tous les climats, et à quelque siècle de barbarie qu'il appartint, la première préoccupation de l'homme a été de dérober la dépouille des siens aux injures du temps ou aux profanations des fauves. Et cela, non point seulement par un instinct de commisération pour la dépouille inerte, mais bien plutôt par obéissance à un secret sentiment religieux, rempli d'effroi.

En vérité, l'égoïsme avait sa large part dans ce respect, dans cette crainte et le culte devant lequel nous nous inclinons aujourd'hui, parce que tous, indistinctement, nous nous sentons soutenus par les fortifiantes promesses d'une vie future, avait, à cette époque lointaine, sa source directe dans l'épouvante du lendemain.

Dès les premiers âges, les morts étaient enfouis dans des fosses profondes, ou dans des caveaux. — Mais fosses ou caveaux s'ouvraient à côté de la demeure des survivants et à portée de leurs armes.

Plus tard, lorsque l'agglomération des tribus éparses forma des villes, et par le nombre de morts rendit redoutable les exhalaisons cadavériques, les sépultures furent éloignées des habitations et disséminées sans ordre ni symétrie dans les champs, sur la montagne ou dans la plaine.

L'usage de brûler les corps ne fit son apparition que vers l'an 1270 (avant J.-C.) mais cet usage n'était pas général et ne s'appliquait pas à toutes les classes de citoyens. — Nous trouvons dans les historiens romains la mention de puits très-profonds creusés dans la campagne suburbaine, et dans lesquels on déposait les cadavres appartenant au menu peuple.

Lorsque cet ossuaire était plein, on en fermait hermétiquement l'orifice et on ouvrait un nouveau puits à côté du premier. — De nos jours, encore, certains villages de l'Italie centrale et méridionale n'ont pas d'autre mode de sépulture.

A Rome, l'incinération était réservée, disons-nous, aux classes riches, car cette opération, toujours entourée d'une grande pompe, était fort coûteuse. — Mais à mesure que les victoires de ses armes étendaient les limi-

tes de l'Empire, le peuple Romain adopta, sans trop s'en apercevoir, une partie des mœurs, des usages des peuples conquis ; or, les peuples du Nord, et les Gaulois entr'autres, enterraient leurs morts.

Presque à cette même époque, du haut du Golgotha, le Divin Crucifié laissait tomber sur le monde les radieuses promesses de paix et d'égalité : or, cette différence choquante dans les derniers devoirs à rendre, suivant la classe ou la fortune du trépassé, devait trouver un adversaire résolu dans le christianisme naissant, qui, lui aussi, en imitation de son sublime modèle, enterrait ses morts, et faisait des catacombes romaines un immense ossuaire.

La religion nouvelle, fortifiant dans les âmes les saines croyances de résurrection et étendant le cercle de son influence régénératrice, éteignit jusqu'au dernier bûcher funéraire.

Des Inhumations dans l'ancien Paris

D'après M. Wafflard, à qui nous devons une étude complète de la question, le plus ancien cimetière de Paris semble avoir été situé entre la rue de la Verrerie, la rue du Mouton, aujourd'hui disparue, et l'ancienne place de Grève. — Le cimetière du marché Saint-Jean ne s'ouvrit que plus tard.

A proprement parler, ces premiers cimetières n'étaient guère que les points où s'ouvraient le plus grand nombre de sépultures, mais sans que la population fut astreinte à y apporter ses morts. — Les nombreuses découvertes de débris funéraires et d'ossements remontant à ces premiers temps de l'histoire de Paris, prouvent, en effet, que les enterrements n'étaient pas soumis à une réglementation absolue et que le lieu de la sépulture était laissé au choix de chacun.

Au reste, le *populaire* seul était enterré dans les cimetières. Ce qui s'élevait au-dessus de la foule, les grands, les heureux du jour, venaient attendre dans l'intérieur des églises, au pied des autels, l'heure du réveil promis. — Tous les monuments consacrés au culte, depuis la plus humble chapelle jusqu'à l'opulente métropole, depuis le plus riche monastère jusqu'à l'ermitage ignoré, s'entouraient d'un cimetière et couvraient de leur ombre la terre dans laquelle les corps du menu peuple étaient apportés.

Or, le nombre de ces églises, de ces couvents, de ces chapelles, était considérable. Paris, à la fin du xv^e siècle, comptait 102 établissements religieux abritant un cimetière intérieur et extérieur, et cela sans préjudice des cimetières ordinaires.

Parmi ceux-ci, nous devons mentionner le charnier des Saints-Innocents, sur l'emplacement duquel s'élève aujourd'hui une partie des Halles centrales. En 1683, ce charnier recevait les inhumations de plus de vingt paroisses. Cent ans plus tard, en 1785, un arrêt du Parlement ferma ce charnier encombré de cadavres; — un éboulement considérable venait de s'y produire, et les exhalaisons épouvantables qui s'en dégageaient ne justifiaient que trop l'arrêt du Conseil. — Un an après, en 1786, l'archevêque de Paris ordonna que tous les ossements humains extraits de ce cimetière, ou mis à jour sur un point quelconque de Paris, seraient transportés aux catacombes. — Cette ordonnance archiépiscopale est encore aujourd'hui en pleine vigueur.

L'usage d'enterrer les morts dans les églises ou autour de leurs murailles, avait pris naissance dans les sentiments d'une piété naïve dont le côté poético-religieux était bien fait pour frapper l'esprit de nos pères : « L'Eglise est la maison de Dieu, au jour du jugement c'est par les portes des basiliques que s'écoulera le flot des âmes remontant au Ciel; — les plus près de la porte seront les premières reçues ! »

Malgré l'opposition des paroisses et l'esprit réfractaire du peuple, l'augmentation constante de la population parisienne rendit bientôt nécessaire l'éloignement des cimetières urbains. — A chaque instant l'épidémie sévissait et venait prêter son aide aux savants, aux chercheurs, pour battre en brèche la résistance de la population.

Le nombre des cimetières diminua donc rapidement, et l'opposition était aux trois quarts vaincue le jour où un décret de 1790 interdit définitivement l'enterrement dans les églises, les chapelles ou les hôpitaux.

Tant que dura la tourmente révolutionnaire, les prescriptions sanitaires réglant la sépulture furent loin d'être suivies exactement : les enterrements avaient lieu un peu partout : mais lorsque le calme fut revenu, une réglementation énergique imposa des limites qu'il fallut bien respecter.

Le 12 juin 1804, un décret impérial désignait, comme lieu exclusif des sépultures parisiennes, trois cimetières situés hors des murs. — Un vieux reste des anciennes coutumes essaya une dernière protestation qu'éteignit la voix toute puissante de l'Empereur.

Il fut ouvert alors non pas trois, mais quatre cimetières, marquant les points cardinaux de la Cité :

L'un au Nord — à Montmartre ;

L'autre au Sud — à Montparnasse ;

Le troisième à l'Est — au Père-Lachaise ;

Le dernier à l'Ouest — à Sainte-Catherine.

L'étendue de ces nouveaux cimetières semblait assurer les besoins présents et à venir, en même temps que leur éloignement de la ville donnait pleine satisfaction aux exigences de l'hygiène publique ; mais il était diffi-

cile aux administrateurs parisiens de 1804 de prévoir l'immense et rapide développement que Paris allait prendre, et ces quatre cimetières, qui réunissaient alors toutes les conditions de déceace et de salubrité pour une agglomération qui ne dépassait pas cinq cent mille habitants, ne tardèrent pas à être comblés par les inhumations d'une population s'élevant rapidement à près de deux millions d'individus, tandis que le flot des constructions étendant le périmètre de la cité bien au-delà des bornes prévues au commencement du siècle, englobait dans son enceinte les champs de repos jadis situés en rase campagne.

Les graves inconvénients signalés au dernier siècle, et contre lesquels la science et la raison s'élevèrent avec tant d'autorité, ces redoutables menaces pour la santé publique, menaces que les administrateurs de 1804 croyaient à jamais conjurées, reparaissent en entier, et même avec cette différence aggravante que si, en 1804, le nombre annuel des décès était de 12,500, le chiffre des inhumations atteint, en 1875, 51,281.

Les choses ont donc empiré, et le danger est devenu plus pressant aujourd'hui qu'alors : comme au temps jadis, les cimetières s'ouvrent au cœur de la ville ; leur enceinte est tellement enserrée par leurs constructions que, sur bien des points, entre l'une et les autres, entre le séjour de la mort et l'habitation des vivants il n'y a comme séparation que la faible épaisseur d'un mur mitoyen ouvrant ses fenêtres sur le champ du repos, et demandant à ce charnier l'air nécessaire à la vie de ses habitants.

Telle est la situation à l'heure même où nous écrivons. — Le Père-Lachaise se défend mal contre l'empiètement des maisons qui forment une partie de son mur de clôture ; Montmartre est tellement pressé par les constructions riveraines, il est tellement battu en brèche par la vie qui bouillonne autour de ses murailles, que l'édilité a dû ouvrir une rue traversant le cimetière et le divisant en deux parties.

A Montparnasse, la promiscuité est plus révoltante encore : tout le côté Ouest a pour bordure immédiate une longue suite de maisons formant la rue de la *Gaieté* ! Dans cette rue, si étrangement dénommée, les restaurants, cafés-concerts, bals publics, et autres, semblent s'être donnés rendez-vous.

Lorsque vient la nuit, toutes ces fenêtres s'éclairent brillamment, et alors, mêlés aux éclats de rire des danseurs, les froufrous d'une musique de barrière se répandent sur le champ de deuil.

Dans l'esprit de ceux, et le nombre en est grand, qui croient que tout n'est pas fini quand le cercueil est en terre, ces rires, ces éclats d'une gaieté avinée éveillent nous ne savons quelles pensées tristement pénibles, qui tiennent à la fois du dégoût et de la douleur.

Sans chercher beaucoup, on trouverait cependant, dans quelque carton ignoré des archives de l'Etat, une loi qui est ici outrageusement transgressée. — Mais entre la loi et l'application !

Ce n'est certainement pas sans une appréhension bien légitime que les administrations préfectorales qui se sont succédées à Paris, depuis le

décret organique du 10 mai 1806, relatif au service des morts, virent s'affirmer chaque jour davantage l'insuffisance des cimetières. — Mais au lieu d'appliquer une mesure radicale, au lieu de transférer au loin ces nécropoles en leur assignant un emplacement plus vaste et moins dangereux, on se contenta d'ajouter à leur étendue quelques arpents de terre chèrement achetés.

Ces agrandissements successifs pouvaient répondre aux besoins des inhumations, mais l'hygiène, mais la salubrité, mais la santé publique...?

Afin d'éviter de trop remuer des terres saturées à l'excès, l'administration ferma le cimetière Sainte-Catherine et le remplaça par d'autres, situés dans ce qui formait alors la banlieue parisienne.

Le choix n'était pas heureux, car cette banlieue, déjà considérablement peuplée, trouvait ses propres cimetières insuffisants.

Lorsque, en 1860, Paris recula ses limites jusqu'à l'enceinte fortifiée, cette question des inhumations s'imposa de nouveau et avec plus de force que par le passé. Mais l'administration estima que les cimetières de Montmartre et de Montparnasse pourraient servir encore pendant trois ans au moins ; que si besoin était il suffirait de rouvrir et de *recharger* les anciens cimetières de la banlieue, ce qui permettrait de suffire, pendant quelques années, à toutes les exigences du service mortuaire.

Depuis l'époque de l'annexion jusqu'au 31 décembre 1875, suivant M. Wafflard, on avait atteint le chiffre énorme de sept cent quarante-sept mille huit cent vingt-deux inhumations.

Les quelques années sont passées, nos cimetières regorgent et l'administration songe enfin, quoique un peu tard, à répondre aux nécessités de la situation en transférant la nécropole parisienne non plus dans la banlieue, pas même dans les limites du département, puisque la ville, qui s'étend chaque jour, menace de franchir bientôt ces limites, mais sur les bords de l'Oise, à 28 kilomètres des tours Notre-Dame.

L'idée eut pu paraître impraticable aux premiers jours du XIX^e siècle, mais le progrès, mais la science marchent à grands pas vers la solution de problèmes longtemps réputés insolubles : Les moyens de transport dont on dispose aujourd'hui ne laissent aucune inquiétude sur la possibilité d'exécution d'un semblable projet. Quant à son opportunité, elle ne saurait être mise en discussion.

Le Cimetière de Méry-sur-Oise

En 1857, Londres voyait se fonder une Société qui prit le nom de *Working Common Cemetery*. Cette Société avait pour but d'assurer à chacun de ses

membres un emplacement dans les environs de la grande cité pour y dormir le dernier sommeil.

L'année suivante, la Société, reconnue par le Parlement, se transformait en une puissante Compagnie, achetait 800 hectares de terrains, traitait des transports funèbres avec une Société de chemins de fer, et prenait le titre de *London Necropolis Company*.

L'idée était juste, et frappée au coin de cet esprit pratique dont nos voisins nous donnent de si fréquents exemples, aussi fit-elle rapidement son chemin — les adhésions arrivèrent de toutes parts, et le succès s'affirma dès les premières années.

Voilà vingt ans que cette œuvre entreprise à Londres fonctionne à la satisfaction de tous, et lorsqu'on visite cette nécropole anglaise sillonnée en tous sens par de larges allées sablées, bordée de grands arbres et entretenue avec une décence qui ne laisse pas de place à la critique, on se demande comment Paris, aux prises avec les difficultés créées par l'insuffisance de ses cimetières, constamment placé sous les terribles menaces des épidémies, obligé, dès lors, de tout sacrifier aux exigences de la santé publique, n'a pas suivi l'exemple donné, exemple d'une aussi facile exécution ?

Avant d'arrêter sa pensée sur un transfert aussi lointain que les hauteurs de Méry-sur-Oise, la Municipalité de Paris avait étudié le projet de création de cimetières placés dans la zone de son enceinte fortifiée. Il aurait été établi là autant de cimetières que Paris compte d'arrondissements.

Les prescriptions de la loi étaient ainsi strictement observées ; d'un côté et de l'autre s'étendait un espace vide, large de 250 mètres, et isolant le champ du repos de toute habitation — par conséquent, observance exacte des règles de l'hygiène publique.

Il y avait encore le projet présenté par MM. Riant et Leclerc, qui créait quatre cimetières périphériques, et qui fut écarté. Les emplacements proposés présentaient des dangers pour la salubrité publique, et leur éloignement obligeait les familles de s'y rendre à pied.

Le projet de l'Administration laissait intact les droits du diocèse ; nous venons de dire que ces inhumations relèvent des fabriques et consistoires, qui retirent de ce service un revenu important leur permettant de satisfaire aux frais du culte ainsi qu'à rémunérer les membres des clergés.

Les revenus qui ressortent pour les fabriques et consistoires du diocèse de Paris leur sont assurés par le concessionnaire de leurs privilèges, les pompes funèbres. Cette redevance versée par l'entrepreneur était, en 1875, la suivante :

Au culte catholique.	1,851,771 fr. 87 c.
» réformé	55,035 90
Confession d'Augsbourg.	17,993 67
Culte hébraïque	24,274 74
Aux fabriques.	35,000 00
Total des sommes payées.	1,984,076 fr. 18 c.

Aujourd'hui ce privilège est exploité directement par les paroisses et consistoires, avec le matériel des pompes funèbres.

Une seconde redevance facultative est celle du paiement des services rendus par les clergés ; chacun est libre d'appeler, ou non, le prêtre, le ministre, le rabbin au chevet du mourant, de faire ou de ne pas faire accompagner le corps à l'église, au cimetière.

Le service religieux qui prend le mort au seuil de sa demeure, l'introduit à l'église et l'accompagne jusqu'au lieu où il reposera, appartient à un ordre trop élevé pour qu'il soit nécessaire d'en affirmer la nécessité. — Pour la très-grande majorité de ceux qui pleurent un des leurs, l'intervention du culte apparaît comme une consolation, comme une espérance ; mais cette intervention si absolument indispensable ne pourra se continuer qu'autant que le nouveau cimetière ne sortira pas des bornes du diocèse.

Dans ces conditions, le projet de création de vingt cimetières périphériques convenait parfaitement aux paroisses, tandis que le transfert de la nécropole parisienne à une distance de 28 kilomètres, entraîne des difficultés plus grandes dans le service lui-même, difficultés qui, bien à tort, comme nous le verrons, étaient considérées par les administrateurs des paroisses devoir se résoudre par une majoration des frais, et en dernière analyse par une diminution sur le revenu diocésain, à moins de surélever des tarifs déjà bien lourdement chargés.

Les ministres des différents cultes opinaient donc pour l'adoption des vingt cimetières périphériques, mais le génie militaire s'opposa à l'exécution du projet ; — le soin de la défense de Paris exigeait le libre mouvement des troupes dans la zone déjà fort restreinte des fortifications ; — l'établissement des cimetières ne pouvait qu'entraver cette liberté nécessaire. Enfin, dans le cas où la ville aurait à essuyer de nouveau les rigueurs d'un siège, il était facile de prévoir que les sépultures seraient saccagées et foulées aux pieds.

Les récents et trop douloureux événements dont Paris a été le théâtre donnaient un grand poids aux objections du génie militaire ; — le projet fut donc abandonné.

Reporter ces mêmes plans immédiatement au dehors de la zone des fortifications n'était pas praticable, puisque à la limite même de cette zone s'élèvent les constructions des 47 communes suburbaines. Il fallait, par conséquent, chercher plus loin un point, un emplacement répondant à toutes les conditions d'étendue, d'hygiène et de composition du sol.

Il y avait là, disséminés dans la campagne, bien des points qui satisfaisaient tout à la fois aux conditions d'hygiène et aux nécessités du culte, mais ces terrains répondant aux exigences de la loi et sur lesquels le génie militaire n'avait aucune prise, étaient composés d'éléments absolument impropres à la consommation des corps, et, par conséquent, inutilisables au but proposé.

En présence de la difficulté de trouver dans les environs immédiats de la

ville l'emplacement convenable pour la création d'une nécropole présentant les conditions requises par le décret du 23 prairial an XII, (1) force était d'adopter les vastes terrains de Méry-sur-Oise, qui se trouvent effectivement dans les conditions édictées par la loi.

Ces difficultés dans la recherche de l'emplacement de la nécropole future, firent surgir divers projets parmi lesquels nous accorderons une mention toute spéciale à la proposition formulée par M. Cadet, un des membres les plus marquants du Conseil municipal de Paris. M. Cadet proposait à ses collègues de voter la *crémation des corps*.

La crémation, disait l'honorable conseiller municipal, permettrait de conserver les cimetières actuels, qu'il serait facile de transformer en des jardins où seraient placées les urnes cinéraires. — Cette proposition, continuait l'orateur, avait été portée une première fois devant le Conseil des Cinq Cents le 21 brumaire an V, et, sur le rapport du citoyen Doubermesnil, admise en principe. — En l'an VII, l'administration du département de la Seine l'adopta sur la proposition du citoyen Cambry.

Le cimetière Montmartre était particulièrement affecté à ce nouveau service. — « Le cimetière serait entouré de murs ayant une épaisseur de 0,81 centimètres, dans lesquels seraient ménagées des niches, des voussures destinées à recevoir les urnes cinéraires. »

La combustion des corps s'opérerait dans des fours *ad hoc*.

Ce qui était possible en l'an VII, observe M. Cadet, est de facile exécution à notre époque, grâce aux progrès de la science. — La dépense de combustible, alors fort élevée, se réduirait aujourd'hui à quelques francs à peine; quant à la durée de l'opération, elle n'excéderait pas 50 minutes. — Les essais se multiplient de tous côtés, en Suisse, en Italie, en Angleterre, il est temps que Paris s'en occupe, puisqu'il trouvera dans l'application de ce moyen la solution d'un problème bien difficile à résoudre.

Le Conseil municipal actuel a pris en considération la proposition de M. Cadet.

(1) Art. 1. — Aucune inhumation n'aura lieu dans les églises, temples, synagogues, hôpitaux, chapelles publiques et généralement dans aucun des édifices clos et fermés où les citoyens se réunissent pour la célébration de leur culte, ni dans l'enceinte des villes et des bourgs.

Art. 2. — Il y aura, hors de chacune de ces villes ou bourgs, à la distance de 35 ou 40 mètres au moins de leur enceinte, des terrains spécialement consacrés à l'inhumation des morts.

Art. 3. — Les terrains les plus élevés et exposés au nord seront choisis de préférence; ils seront clos de murs de deux mètres au moins d'élévation. On y fera des plantations, en prenant les précautions convenables pour ne point gêner la circulation de l'air.

Art. 7. — Les communes qui sont obligées, en vertu des art. 1 et 2 du titre 1^{er}, d'abandonner les cimetières actuels et de s'en procurer de nouveaux hors de l'enceinte de leurs habitations, pourront sans aucune autorisation que celle qui leur est accordée par la déclaration du 10 mars 1776 acquérir les terrains qui leur sont nécessaires en remplissant les formes voulues par l'arrêté du 7 germinal an IX.

Nous ne repoussons certainement pas, et de parti pris, le projet qui rallume dans l'avenir les bûchers funéraires ; comme M. Cadet nous reconnaitsons que ce moyen est éminemment pratique, qu'il aurait pour effet incontestable de supprimer toutes les émanations cadavériques dont l'hygiène s'alarme à bon escient. Comme l'honorable conseiller municipal, nous reconnaitsons que les immenses découvertes scientifiques permettent d'opérer la combustion des corps, non-seulement avec une très-grande rapidité, mais sans le moindre dégagement des odeurs caractéristiques qui devaient marquer cette opération chez les anciens : mais il nous faut bien reconnaître aussi que ce remède héroïque contre l'encombrement des cimetières et les craintes exprimées au nom de la salubrité, est loin d'être entré dans nos mœurs : il faudra plus de temps qu'on ne croit pour acclimater cette idée, pour l'implanter dans nos usages, pour qu'elle revête une forme acceptable et pour que le brevet d'utilité publique que lui décerne, avec raison, M. Cadet, soit sanctionné par la population.

La pensée se cabre, en effet, devant l'idée de livrer au feu le corps de ceux qui nous sont chers ; il semble qu'il y a dans ce fait quelque chose de barbare qui est loin d'appartenir à notre époque. — Chacun de nous accepterait, *peut-être*, cette fin pour son propre compte, mais refuserait certainement cette même chose pour son père ou pour ses enfants.

C'est sans doute cette pensée qui inspirait le Conseil municipal, car tout en prenant en considération le projet soutenu par l'honorable membre, il votait la création d'un cimetière à Méry-sur-Oise.

Les terrains de Méry-sur-Oise s'étendent sur un coteau, aux pieds duquel se groupent les villages de Frépillon, Bessancourt, Taverny, Saint-Leu, Saint-Prix, Monlignon, Eau-Bonne, Soisy, Enghein, et tout au fond, se perdant dans la brume, la coupole des Invalides, dont les ors miroitent au soleil.

L'emplacement, à peu près celui du bois de Boulogne, occupe 823 hectares et appartient, en partie, à la ville de Paris. — Le sol se compose d'une épaisse couche sablonneuse, recouverte par des alluvions et recouvrant elle-même une masse compacte de calcaire poreux. — Cette nature du sol offre, comme on le voit, les meilleures conditions pour l'absorption des émanations délétères et la rapide décomposition des corps.

L'emplacement est tout préparé pour le service auquel la municipalité le destine.

La ville de Paris y est propriétaire de terrains représentant une valeur de 2,455,000 fr.

Elle devra arrondir sa propriété et acheter encore pour environ 500,000 fr.

La construction des murs, des fossés qu'il faudra établir au fur et à mesure de l'étendue de l'occupation du nouvel ossuaire, atteindra sans nul doute une somme de 500,000

La ville aura à élever les gares d'arrivée, les bâtiments de l'administration et des surveillants; la dépense de ce chef peut être évaluée à 500,000

Soit en dépenses à faire ou déjà faites, 4 millions entièrement à la charge de la Caisse municipale de Paris, qui est obligée de fournir aux paroisses les lieux de sépultures. (1)

En vertu de la loi, les cimetières actuels resteront ouverts : la municipalité y entretiendra des plantations et des clôtures; les familles qui y possèdent des concessions les conserveront comme par le passé, mais, au nom de la salubrité publique, les paroisses ne pourront plus y inhumer les corps.

Ceux qui ne voudraient pas se séparer des restes des leurs qui les ont précédés dans la mort, auront la faculté de les faire exhumer et transporter au nouveau cimetière aux frais de la municipalité.

Ainsi que nous venons de le dire, les champs de repos actuels demeureront ce qu'ils sont actuellement; pendant 20, 30, 50 ans, peut-être, ils formeront au milieu de Paris comme un enclos sacré ouvert aux souvenirs et à la prière, — puis un jour viendra où tous les ossements seront recueillis et occuperont dans les catacombes une place à côté de ceux extraits du charnier des Saints-Innocents ou autres anciens cimetières de l'antique Lutèce. (2)

La dépense pour l'établissement de l'ossuaire de Méry-sur-Oise atteindra,

(1) *Loi du 18 juillet 1837. — Art. 30.* — Les dépenses des communes sont obligatoires ou facultatives. Sont obligatoires les dépenses suivantes :

L'indemnité de logement aux curés et desservants, et autres ministres du culte, lorsqu'il n'existe pas de bâtiment affecté à ce logement.

Les services aux fabriques des églises et autres administrations préposés aux cultes, dont les ministres sont salariés par l'Etat, en cas d'insuffisance de leurs revenus, justifiée par leurs comptes et budgets.

La clôture des cimetières, leur entretien et leur translation, dans les cas déterminés par les lois et règlements d'administration publique.

(2) *Décret organique du 23 prairial an XII.*

Art. 8. — Aussitôt que les nouveaux emplacements seront disposés à recevoir les inhumations, les cimetières existants seront fermés, et resteront dans l'état où ils se trouveront sans que l'on puisse en faire usage pendant cinq ans.

Art. 9. — A partir de cette époque, les terrains servant maintenant de cimetières pourront être affermés par les communes auxquelles ils appartiennent, mais à la condition qu'ils ne seront qu'ensemencés ou plantés, sans qu'il puisse y être fait aucune fouille ou fondation pour la construction de bâtiment, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné.

Art. 10. — Lorsque l'étendue des lieux consacrés aux inhumations le permettra, il pourra être fait des concessions de terrains aux personnes qui désireront y posséder une place distincte et séparée, pour y fonder leur sépulture et celle de leurs parents ou descendants, et y construire des caveaux monuments, ou tombeaux.

Art. 11. — Les concessions ne seront néanmoins accordées qu'à ceux qui offriront de faire des fondations ou donations en faveur des pauvres et des hôpitaux, indépendamment d'une somme qui sera donnée à la commune, et lorsque ces fondations ou donations auront été autorisées par le gouvernement, dans les formes accoutumées, sur l'avis des conseils municipaux et la proposition des préfets.

comme nous venons de le voir, environ 4 millions — mais cette dépense considérable sera promptement couverte, ainsi que nous le verrons, sans que nous ayons à faire entrer en ligne de compte la valeur des reprises de concessions temporaires dans les anciens cimetières de Paris, reprises qui donneront à la ville des terrains dont la valeur, considérable déjà, ne fera qu'augmenter au fur et à mesure que disparaîtra le cimetière, c'est-à-dire cette cause actuelle de dépréciation pour les immeubles avoisinants.

Ce que l'établissement du cimetière de Méry-sur-Oise réalisera de bon, de véritablement utile est incalculable — ses bienfaits n'auront pas trait seulement à l'hygiène, à la salubrité publique, mais on donnera satisfaction au désir depuis si longtemps exprimé par la population, qui voudrait voir disparaître à jamais la fosse commune, ce grand rendez-vous des cercueils du pauvre.

A Méry, chacun aura sa fosse, et pendant de longues années pourra y goûter un repos tranquille.

A Méry, chaque corps jouira gratuitement d'une concession ; cette concession s'adressera tout aussi bien au mort, amené par le modeste corbillard du pauvre, qu'à celui qui y viendra escorté de toute la pompe moderne. — L'ouverture du nouveau cimetière supprimera donc cet horrible mélange de corps, mélange que la municipalité, actuellement impuissante à éviter, déguise sous l'étiquette d'inhumations *en tranchées*. — Or, à Paris, le 79 p. 0/0 des décès vont à la tranchée, contrairement aux prescriptions de la loi. (1).

La nécessité d'ouvrir le nouveau cimetière de Méry aux besoins de la mortalité parisienne étant une chose bien reconnue, voyons quels devront être les moyens, les procédés à employer pour répondre aux deux conditions qui doivent être la règle de conduite d'une société bien organisée, c'est-à-dire les convenances religieuses et sociales et les prescriptions de l'hygiène publique.

Chacun des divers cultes reconnus par l'Etat a, dans ses attributions, la charge de veiller à ce que la dépouille de ses adhérents soit respectée jusque dans sa tombe. — Nous n'avons pas ici à faire ressortir les prescriptions consacrées par le décret du 23 prairial an XII, la différence de conditions qui existe entre ceux qui croient ou ne croient pas — ceci est

(1) Art. 4. — Chaque inhumation aura lieu dans une fosse séparée ; chaque fosse qui sera ouverte aura un mètre cinq décimètres à deux mètres de profondeur sur huit décimètres de largeur, et sera ensuite remplie de terre bien foulée.

Art. 6. — Les fosses sont distantes les unes des autres de trois à quatre décimètres sur les côtés, et de trois à cinq décimètres de la tête aux pieds.

Art. 6. — Pour éviter le danger qu'entraîne le renouvellement trop rapproché des fosses, l'ouverture des fosses pour de nouvelles sépultures n'aura lieu que de cinq années en cinq années ; en conséquence, les terrains destinés à former les lieux de sépulture seront cinq fois plus étendus que l'espace nécessaire pour y déposer le nombre présumé des morts qui peuvent y être enterrés chaque année.

affaire à eux, la loi égale pour tous couvre indistinctement les uns et les autres, laissant à chacun la liberté d'appeler ou de ne pas appeler le ministre du culte et sans jamais exercer une pression soit dans un sens, soit dans un autre.

Dans cet ordre d'idées et tant que cet état de choses existera, il faut que le service des inhumations, reporté à Méry, soit continué dans des conditions absolument identiques à celles qui actuellement existent, il faut laisser aux divers cultes le soin de transporter les corps jusqu'à la nouvelle Nécropole.

Le territoire de Méry-sur-Oise n'appartient pas au diocèse de Paris; il faudra étendre la juridiction ecclésiastique, sans cela, les familles qui tiennent à ce que le corps des leurs soient accompagnés par le prêtre, ne pourraient pas goûter cette satisfaction.

Or, l'établissement de prêtres spéciaux résidant à Méry et venant recevoir le corps au seuil du cimetière pour l'accompagner jusqu'à la fosse, ne répondra pas aux besoins religieux des familles — l'intervention ou plutôt l'assistance du culte ne sera pas assez complète, et ne satisfera personne.

D'où découle la nécessité de conserver au service des inhumations les dispositions, les règles actuelles sans rien changer, ni dans l'intervention des cultes, ni dans le service de l'administration des pompes funèbres, et surtout, comme nous venons de le dire, en maintenant l'institution gratuite pour les familles, des aumônes et des dernières prières.

De l'entretien du Cimetière de Méry-sur-Oise

Il n'est pas de lieu au monde où le culte des morts soit entouré de plus de décence et d'un respect plus véritable qu'à Paris. Il semble que la ville que l'on représente, avec raison peut-être, comme étant le centre du mouvement, du plaisir et du bruit, veuille se faire pardonner ce trop plein d'animation, de gaieté, de vie, par son attitude digne, par sa contenance profondément respectueuse devant le convoi somptueux ou misérable qui, lentement, sillonne ses rues.

Aussi bien au centre de l'élégant Paris, qu'aux extrémités les plus reculées de ses arrondissements excentriques, la vieille gaieté française suspend pour un instant son insouciance traditionnelle et s'incline sur le passage du cercueil d'un inconnu.

Mais la religion, le culte de la population parisienne ne se contente pas de cette simple manifestation de la rue; elle suit la dépouille du mort et se complait à parer sa dernière demeure, à l'entretenir pieusement.

Or, moins la tombe est somptueuse, c'est-à-dire moins elle laisse à l'art architectural le soin de traduire l'expression de sa piété, plus éclate sous sa forme naïve l'ingéniosité du pauvre, dont la foi religieuse pare ce dernier asile des siens.

En présence de ces coutumes si éminemment respectables, on comprend quelles graves objections peuvent être faites au transfert du cimetière sur un point éloigné, où la piété des survivants ne pourra plus veiller journellement la tombe.

Tous ceux qui ont étudié la question ont vu se dresser devant eux ce difficile problème au sujet duquel M. Haussmann écrivait le 11 juillet 1863 :

« Dans l'état actuel, l'industrie de construire, d'entretenir les tombes dans les cimetières est libre, et ne peut devenir, pas plus à Méry-sur-Oise qu'ailleurs, l'objet d'un monopole.

« Je sais, en effet, que les familles sont l'objet d'obsessions inconvenantes et même de tromperie de la part de certains entrepreneurs de tombeaux ; je n'ignore pas non plus qu'elles sont embarrassées pour en assurer l'entretien, et que, par ce motif, nombre de sépultures sont négligées et offrent un aspect de délabrement très-fâcheux.

« Au double point de vue du respect dû aux morts et du bon ordre du cimetière, je verrai, avec plaisir, se constituer une compagnie honorable, offrant une responsabilité suffisante et à laquelle les familles pourraient s'adresser. »

Quant à l'entretien des cimetières, disait M. le ministre des cultes en 1868, en général, il est à la charge des fabriques, cette question a été maintes fois résolue ; en effet, l'article 37 du décret du 30 novembre 1809 a placé au nombre des charges des fabriques celle de veiller à l'entretien des cimetières. Cet article ne fait, du reste, que répéter l'obligation déjà imposée aux fabriques par l'article 23 du décret du 23 prairial an XII, ainsi conçu : « l'emploi des sommes ou l'affermage du droit de faire les fournitures nécessaires pour les enterrements sera consacré à l'entretien des églises et des lieux d'inhumation. »

Cette société honorable, offrant une responsabilité suffisante, dont l'ancien préfet de la Seine souhaitait la création et dont la loi charge les fabriques et consistoires, doit donner toute assurance à la pieuse sollicitude des habitants de Paris ; elle se nomme l'*Administration des Pompes funèbres*.

Est-il une compagnie qui réunisse à un plus haut degré la décence, l'honorabilité, les moyens d'exécution et par-dessus tout les garanties morales ? En est-il une qui puisse mieux remplir les conditions requises pour que le cimetière de Méry, ses tombes, ses allées, ses monuments, tout enfin soit convenablement entretenu ?

Le transfert des cimetières parisiens à Méry exige la formation d'une société, d'une compagnie puissamment organisée et qui se charge de l'en-

retien du cimetière. Après avoir disposé l'emplacement, bâti les murs, ouvert les allées et réglé les questions d'ensemble, les ingénieurs municipaux ne peuvent descendre aux infiniments petits, s'occuper des détails qui sont précisément les points sur lesquels la minutie devient exigeante, si on veut éviter de froisser les croyances de la population.

Appartient-il à MM. les ingénieurs de la ville de s'occuper :

De la construction des tombes, des caveaux ;

Des plantations ;

De la fabrication et de la fourniture des bronzes, des marbres, des ornements, des croix, des couronnes, des médaillons, des fleurs, etc., etc.

Evidemment cette partie du service ne pourrait entrer dans les attributions des ingénieurs municipaux, autrement que sous leur surveillance directe.

Il est nécessaire qu'à côté de la liberté des transactions règne un ordre parfait assurant le respect du lieu et l'entretien constant de la tombe quelle qu'elle soit ; que les chemins, que les allées soient en un état parfait, qu'un même esprit préside enfin sur cette vaste nécropole ouverte à tous les cultes.

Cet ordre, ces soins, cette police intérieure, doivent se partager entre la Préfecture de la Seine et la Compagnie des Pompes funèbres.

A la première, la haute main sur l'ensemble du service ; à l'autre, le soin des détails.

Chaque tombe du pauvre doit être entourée d'une grille, d'une clôture en bois ou en fer qui en délimite exactement l'emplacement, éloigne du tertre le pied du promeneur et permette aux familles de retrouver facilement la fosse où repose le corps.

Chaque fosse sera séparée de sa voisine par un grillage ou par une bordure en gazons établie aux frais de l'entreprise ; on réalisera ainsi un progrès sensible sur ce qui existe actuellement, mais nous ne nous dissimulons pas que cette obligation constituera une charge un peu lourde, surtout si on réfléchit que le nombre d'enterrements gratuits, ou appartenant aux dernières classes, atteint près du 79 pour 100.

En donnant gratuitement au pauvre ce terrain particulier qui, jusqu'à présent, était réservé au riche, le Pouvoir civil accomplit un acte de réparation, mais ce bienfait peut aller plus loin encore, car, de concert avec le Pouvoir religieux, il pourra assujettir la Compagnie des Pompes funèbres à faire l'entretien de ces mêmes tombes.

Pour cela, il abandonnera à cette Compagnie une somme égale à celle que les finances municipales paient actuellement de ce chef, il mettra en plus, à la charge de l'entreprise, le soin et les frais d'établissement d'un grillage, d'une clôture délimitant et isolant la fosse.

Le cahier des charges de 1875 de la Ville de Paris attribue au fossoyeur une somme de 148,190 francs. — Cette somme répartie sur 50,000 morts, donne

pour chacun d'eux une moyenne de trois francs (2 fr. 96) en déduction de laquelle la Ville reçoit de l'entreprise une somme de 60 centimes par fosse.

Les choses ainsi réglées procureront aux finances municipales une économie sensible, tandis que la pitié des survivants, rassurée par l'honorabilité de l'entreprise et la haute sollicitude de l'Administration, cessera de voir dans un éloignement nécessaire, une sorte d'abandon, de délaissement de nos morts.

L'entreprise des Pompes funèbres trouverait une compensation aux frais qu'elle aurait à supporter pour le gardiennage et l'entretien du cimetière dans les bénéfices qu'elle retirerait de la construction des monuments funèbres, caveaux, chapelles, et dans la fourniture des fleurs, arbustes, entourages, croix, emblèmes, etc., etc., soit qu'elle procédât elle-même à ces fournitures, soit qu'elle en confiât le soin à des entrepreneurs opérant sous sa responsabilité immédiate.

Transports par Chemin de fer

La grande objection qui est faite au transfert des cimetières de Méry-sur-Oise, est l'éloignement—l'objection serait des plus fondées si la nécessité n'était aussi pressante. Nous avons vu l'impossibilité d'ouvrir de nouvelles Nécropoles autour de Paris ou sur le territoire des communes suburbaines; partout les exigences de l'hygiène sont venues s'opposer à toute entreprise semblable; force donc était d'aller plus loin chercher un terrain situé dans des conditions meilleures, puisqu'il était devenu urgent de faire cesser une situation qui, en se prolongeant, devient un danger pour la ville.

Devant cette considération, l'objection de l'éloignement perd beaucoup de son importance.

Au reste, cette même question s'est régulièrement présentée toutes les fois que l'accroissement de la population a nécessité le déplacement des cimetières.

Sous le règne de Louis XIV, lorsqu'il fut décidé que le charnier des Saints-Innocents recevrait la majeure partie des corps, il s'éleva dans le peuple de violents murmures fondés d'une part sur l'éloignement, et de l'autre sur une innovation qui en était la conséquence directe.

Jusqu'alors, en effet, le défunt était transporté à sa dernière demeure, sur les épaules des membres des Confréries religieuses; — l'éloignement du champ du repos obligeant de renoncer à ce mode fatigant, le corbillard fut créé.

Or, le peuple ne manqua pas de protester contre ce nouveau mode de transport — et de même que quelques rares esprits, qu'instinctivement tout changement inquiète, croient découvrir le fantôme d'une profanation dans l'acte de conduire les corps à Méry à l'aide d'une locomotive, de même nos bons aïeux se voilèrent la face à la seule idée de voir les chevaux jouer un rôle actif dans les cortèges funèbres.

Que dirait la population parisienne si l'Administration, faisant retour aux anciens usages, renonçait au mode actuel.....?

La science progresse sans répit — tous les jours nous voyons les moyens mécaniques étendre le cercle de leurs perfectionnements — la force vapeur s'impose aujourd'hui même aux réfractaires, si toutefois il en existe encore; pourquoi, dès lors, refuserions-nous d'employer pour le service funèbre un des agents de transport dont nous faisons nous-même un usage constant? Pourquoi? Comment et en quoi manquerons-nous au respect que nous devons à nos morts si nous remplaçons le cheval par la locomotive? Où serait la profanation? Et s'il y a profanation dans l'emploi de la locomotive, comment se fait-il que nous trouvions tout naturel de confier le corps de nos proches à cette même machine lorsque nous désirons les transporter au loin? (1) Ou la logique a cessé d'être, ou bien s'il y a profanation dans un cas, il doit y avoir profanation dans l'autre.

Nous ne nous arrêterons donc pas à cette objection, qui, partant sans doute d'un bon naturel, n'a pas à être discutée davantage.

Les transports funèbres par voie ferrée emploieront :

De la gare mortuaire de Montmartre à Méry, 36 minutes.

»	du Père-Lachaise	»	45	»
»	du Sud	»	57	»
»	du Champ-de-Mars	»	54	»

Actuellement les convois funèbres parcourent pour se rendre aux cimetières :

13 à 16 kilomètres s'ils appartiennent aux	6 ^e , 7 ^e et 15 ^e arrondissements.
14 à 15	» 1 ^{er} , 3 ^e et 20 ^e »
13 à 14	» 8 ^e , 11 ^e et 17 ^e »
14	» 16 ^e »

C'est donc, dit M. Wafflard, auquel nous empruntons ces chiffres, à raison d'un kilomètre par quart d'heure, au moins trois heures et demie en moyenne, le temps indispensable pour accompagner jusqu'à sa dernière demeure le corps d'un parent, d'un ami.

Les études ayant pour but d'abréger la distance qui sépare Paris de sa future Nécropole sont nombreuses; le premier projet, qui appartient à l'Administration municipale, fut mis à l'enquête le 13 juillet 1866.

(1) La moyenne du transport par les chemins de fer français et étrangers est de plus de 20,000 par an.

La voie partait du cimetière Montmartre, traversait Clignancourt, arrivait à Saint-Ouen pour y traverser la Seine, franchissait de nouveau le fleuve à Epinay, passait à Saint-Gratien, se soudait au chemin de fer Nord-Ouest à Ermont, puis, à travers la vallée de Montmorency, par Ménil, atteignait le cimetière.

Entre les deux points extrêmes on comptait 24,200 mètres.

Ce tracé ne devait pas être exécuté; quelques propriétaires, à Saint-Gratien, trouvaient inconvenant qu'un chemin de fer destiné à un tel service vint passer si près de leur habitation. — Pour ce motif, ou pour un autre, le projet fut écarté; M. le Ministre des Travaux publics accorda ce chemin à la Compagnie du Nord, qui en sollicitait la concession, et chargea M. Barraut, ingénieur au corps des ponts et chaussées, de faire ailleurs le *Chemin des Morts*.

Le tracé exécuté par M. Barraut ne s'écarte du précédent que dans une partie de son parcours : au lieu de franchir la Seine, à Epinay, il vient la franchir à Argenteuil et crée une dépense de plus.

En établissant le passage à Epinay, le projet Haussmann construisait sur ce point un pont à double usage, qui donnait à cette population les moyens de communication qu'elle réclame depuis si longtemps.

Le tracé Barraut atteignait son terminus en passant à Cormeille et à Montigny.

Sa longueur était de 21,362 mètres, et rapprochait quelque peu la distance, malheureusement cet avantage était acheté au prix de défauts capitaux :

Il créait un pont inutile pour les populations, et en ne se soudant pas au chemin de fer du Nord-Ouest il fermait aux voyageurs pour Méry les gares du Nord et de Saint-Lazare.

Le troisième projet émane du Conseil général du département de Seine-et-Oise.

Ce chemin, tout en suivant à peu près le tracé Barraut, allongeait le parcours et le portait à 27,000 mètres.

Tels étaient les seuls projets en présence, avant les événements de 1870.

En 1872, la Société d'étude du chemin de fer métropolitain et de la banlieue de Paris présentait un quatrième projet. (1)

Comme l'avait fait M. Haussmann, le Métropolitain établissait son point de départ au cimetière Montmartre, puis touchait également Saint-Ouen, Gennevilliers et Epinay; mais au lieu de le brancher avec la ligne du Nord-

(1) Le Cimetière de Méry-sur-Oise et le Chemin de fer Métropolitain et de la Banlieue de Paris.

Ouest à Ermont, le tracé venait chercher cet embranchement à Sannois et se rendait à Méry, en desservant Franconville, la patte-d'oie d'Herblay et Pierrelay.

Sa longueur était de 23,697 mètres.

La solution de la question des transports ne comportait jusque-là que l'exécution d'un chemin de fer spécial exclusivement affecté au service funèbre; la compagnie du chemin de fer du Nord changea ces données et proposa un tracé mixte en raccordant ses lignes au chemin de Méry. Acceptant le tracé Haussmann, la Compagnie du Nord le reliait au chemin de fer de Saint-Ouen, dont la concession venait de lui être accordée, construisait un tronçon de Saint-Ouen à Saint-Denis, empruntait sa ligne de Pontoise jusqu'à Herblay, pour de là, par un embranchement nouveau, atteindre Méry-sur-Oise.

Ce parcours mesurait 29,000 mètres.

Dans sa dernière session de 1874, le Conseil municipal écarta les propositions du chemin de fer du Nord, et accentua une fois de plus : que le service des inhumations ne pouvait être fait que par une Compagnie spéciale et un chemin *ad hoc*, chemin et Compagnie relevant directement du Préfet.

La proposition de la Compagnie du Nord, même appuyée sur des conditions avantageuses, ne pouvait pas être acceptée par la Municipalité qui veut pouvoir disposer de l'entreprise à toutes heures du jour et de la nuit — ne lui faut-il pas prévoir les circonstances les plus pénibles? ne faut-il pas qu'elle compte parmi l'imprévu que lui réserve peut-être l'avenir, l'apparition des épidémies?

Mais même en dehors de ces prévisions, malheureusement nécessaires, ce culte, cette religion des morts qui tient si noblement sa place dans le cœur de la population, ne peut pas s'accommoder des exigences inséparables du service des grandes Compagnies; comment ce respect et cette décence, que nous voulons à tout prix conserver, parviendront-ils à traverser sans encombre ces gares bruyantes, toujours embarrassées de marchandises et incessamment parcourues par le va-et-vient des voyageurs affairés?

Un mort n'est pas un colis banal que l'on range, que l'on charge, que l'on décharge et qu'on rend à domicile comme un vulgaire ballot. — La population est à bon droit exigeante et demande à être respectée, surtout au-delà de la vie.

Laissons au personnel de chemin de fer le soin de diriger la locomotive et de manœuvrer les freins; les autres emplois appartiennent de droit à l'entreprise des Pompes funèbres qui, elle, n'aura pas à déguiser ses agents pour en faire des porteurs et ordonnateurs.

Au reste, la Compagnie du Nord peut-elle raisonnablement assurer la lourde tâche du service spécial qu'elle sollicitait, elle qui reconnaissait naguère l'insuffisance de ses lignes pour assurer la bonne marche de son

transit ordinaire, et qui ne pouvait pas abandonner à la Ville la libre disposition de ses rails depuis dix heures et demie jusqu'à une heure? Comment aurait-elle fait si l'épidémie lui eût imposé des trains supplémentaires?

Un chemin de fer d'intérêt général relève directement du Ministère, le Directeur veut-il introduire un changement quelconque dans son horaire? il faut :

Que la proposition de changement soit adressée au Chef de contrôle ;

Celui-ci transmet la proposition au Ministre ;

Avant de statuer le Ministre demande l'avis du Conseil des chemins de fer ;

Qui se fait adresser un rapport par le Conseil général des ponts et chaussées ;

Qui, enfin. . . . et la demande revient par la même filière !

L'épidémie attendra-t-elle, pour sévir, que la proposition de changement ait reçu le *bene placet* du Chef de contrôle, du Ministre, du Conseil des chemins de fer, du Conseil général des ponts et chaussées ?

Un service de chemin de fer mortuaire n'a sa raison d'être qu'autant qu'un ordre venant du Préfet sera exécuté sur l'heure même. — La Compagnie du Nord répond-elle à ces conditions ?

M. Haussmann entendait que le chemin de Méry fut classé au titre : « intérêt local » et que tous les jours pendant cinq heures consécutives, c'est-à-dire, de dix heures du matin à trois heures, il fut abandonné à l'entreprise des Pompes funèbres. — Pendant ces cinq heures, aussi bien la voie principale que les embranchements, ne pouvaient voir circuler que les convois funèbres. Ainsi se trouvait garantie d'une part la sécurité, de l'autre la décence et le respect traditionnel.

M. Haussmann voulait qu'aux heures où les transports funèbres ne réclameraient pas ses services, le chemin ouvrit ses portes au public et desservit les intérêts de l'industrie et du commerce local.

Lorsque nous en arriverons à examiner la question des recettes, nous n'aurons pas de peine à démontrer que la pensée de l'ancien Préfet de la Seine décelait une parfaite entente des véritables besoins de ses administrés.

Le 30 juin 1875, un dernier projet fut présenté à la sanction Municipale ; il avait pour parrains MM. Barrot, Mayoux, Ferry, Gaillard, etc.

Dans son passage sur le territoire de nos voisins, ce projet ne présente qu'une variante de celui qui avait été présenté par le Conseil général de Seine-et-Oise ; mais à travers le département de la Seine, il suit exactement la route tracée par le Métropolitain.

Que ressort-il des délibérations du Conseil municipal de Paris relatives aux divers projets? il en ressort que les conditions du tracé ont été fixées dans leur ensemble, et que désormais nous savons que la ligne qui répondra le mieux aux vues de nos édiles et aux besoins de l'industrie, devra :

Partir du cimetière Montmartre, gagner Saint-Ouen, traverser en écharpe la presqu'île de Gennevilliers, relier par un pont à deux fins les rives de la Seine à Epinay, puis suivre un tracé qui permette de s'embrancher sur un point, à déterminer, avec les rails du Nord-Ouest, afin d'avoir à un moment donné, aux approches de la Toussaint, par exemple, plusieurs entrées dans Paris.

Or, ces conditions générales sont précisément offertes par le tracé du Métropolitain dont le coût est évalué par les ingénieurs les plus compétents à 9 millions environ, c'est-à-dire à 300,000 francs par kilomètre, si nous ajoutons aux 23,697 mètres pour le chemin proprement dit, le supplément de rails nécessité par les voies de garage et les divers embranchements assurant le service intérieur de la nécropole.

Cette dépense de 9 millions doit-elle être supportée par la Ville seule, par l'entrepreneur des Pompes funèbres, ou doit-elle se partager dans une proportion de entre la Municipalité et l'entreprise...?

La voie doit être construite, croyons-nous, d'après les dispositions de la loi de 1842. La Ville devra rembourser le coût des terrains, des terrassements et des ouvrages d'art, laissant à la charge de l'entreprise la pose de la voie, l'installation des gares et le matériel. — Quant à l'entrepreneur, il ne saurait être que la Compagnie qui assumera le service des Pompes funèbres.

Des Chapelles mortuaires

Quelques personnes pensaient qu'une seule chapelle mortuaire répondrait aux besoins de Paris, c'est-à-dire suffirait aux 145 cercueils qui journellement s'acheminent vers la nécropole.

L'ancienne administration de la Seine était d'un avis contraire et croyait qu'il était indispensable d'ouvrir trois points de départs bien distincts.

Des Commissions furent nommées, et il résulta de leurs travaux qu'il n'était pas possible d'obliger les 20 arrondissements à apporter leurs morts sur un point unique — le XVIII^e arrondissement. — Cette obligation non-seulement constituerait un très-grand dérangement pour les habitants de la rive gauche de la Seine, mais ne saurait être que fort préjudiciable au quartier vers lequel convergerait chaque jour un aussi grand nombre d'enterrements.

Ce qu'il fallait, c'était le maintien de la distance moyenne qui actuellement sépare les paroisses des cimetières.

A cet effet, les trois chapelles ou gares mortuaires devaient être édifiées :

- Au cimetière Montmartre ;
- Au cimetière du Père-Lachaise ;
- Au cimetière du Sud.

Le choix de l'emplacement des deux premières chapelles ne soulevait aucune objection, mais il n'en était pas de même de la dernière ; et tandis que M. Haussmann approuvait son érection dans le cimetière du Sud, l'Administration, frappée des difficultés que présenterait le branchement de ce point avec le chemin de fer de ceinture, l'adossait à la gare de Sceaux, et la Société d'études du Métropolitain en marquait la place au boulevard Saint-Marcel.

Cette même Société du Métropolitain estimait que trois gares n'étaient pas suffisantes et proposait la création d'une quatrième chapelle mortuaire sur un des bas-côtés du Champ-de-Mars, dans un terrain appartenant à la Ville et qui était occupé en 1867 par la gare de l'Exposition.

Par suite du vote de la Section du Métropolitain devant relier l'Esplanade des Invalides à Saint-Ouen, cette quatrième gare se trouvait directement unie avec la voie desservant Méry.

Ces quatre emplacements sont bien choisis, car ils partagent la ville d'une manière à peu près exacte, et ne sont pas, en moyenne, à plus de 2 ou 3 kilomètres des 66 églises de Paris.

En effet, la mise en œuvre de ce projet distribuerait comme suit les convois funèbres.

Le Cimetière du Nord desservirait les 1^{er}, 2^e, 8^e, 9^e, 10^e et 18^e arrondissements.

Le Cimetière de l'Est aurait les 3^e, 4^e, 11^e, 12^e, 19^e et 20^e arrondissements.

Le Cimetière du Sud recevrait les 5^e, 6^e, 13^e et 14^e arrondissements.

Enfin, *le Champ-de-Mars* serait ouvert aux 7^e, 15^e, 16^e et 17^e arrondissements.

Paris compte 2 millions d'habitants qui fournissent à la mort, nous dit la statistique, le 2 1/2 0/0. La moyenne journalière des décès est donc de 138. En répartissant ce nombre entre les quatre chapelles-reposoirs, nous voyons qu'il partira tous les jours pour Méry :

De la gare Montmartre	5 trains.
Du Père-Lachaise	5 »
Du Champ-de-Mars.	3 »
Du cimetière du Sud	3 »

Le branchement de ces quatre points n'offre pas de difficultés sérieuses si, ainsi qu'on l'annonce, l'Etat abandonne à la Ville le chemin de fer *intra-muros*, auquel se relieront les chapelles du Sud et du Père-Lachaise. — Quant au reposoir du Champ-de-Mars, il sera desservi par la ligne de Saint-Ouen, et à défaut de celle-ci, par la ligne des Invalides à Courbevoie, récemment concédée à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Dans ces conditions, la durée du trajet s'établirait comme suit :

De Montmartre à Méry	36 minutes.
Du Père-Lachaise »	45 »
Du cimetière du Sud à Méry	57 »
Du Champ-de-Mars »	54 »

L'ancienne Administration évaluait le coût des trois gares mortuaires à 3,500,000 francs; nous croyons qu'en faisant subir au projet quelques légères modifications, cette somme suffirait très-bien pour couvrir la construction des quatre reposoirs jugés nécessaires.

Des Transports à Méry

L'installation des gares telles que nous venons de les montrer n'apporterait que de bien légères modifications au service actuel des Pompes funèbres, et ne changerait rien aux usages parisiens. — Le corps s'en ira, comme aujourd'hui, de la maison mortuaire au temple, puis de là à la chapelle-reposoir.

Ces reposoirs, d'après les projets de l'Administration, seront de grands et sévères bâtiments dans lesquels chaque culte trouvera une salle d'attente séparée, où toute liberté sera laissée aux divers rites. De là, les corps seraient conduits dans les wagons et amenés à Méry.

Le trajet sera toujours direct, quel que soit le point de départ.

Chaque famille aurait droit :

A un train spécial pour les convois de 1^{re} classe.

A 6 compartiments de 1 ^{re}	»	2 ^e	»
A 4	»	3 ^e	»
A 4	»	4 ^e	»
A 5	2 ^e	5 ^e	»
A 4	»	6 ^e	»
A 4	»	7 ^e	»
A 4	»	8 ^e	»
A 4	»	9 ^e	»

Chaque train contiendrait :

2 Fourgons mortuaires.

1 Voiture pour les desservants du Culte et les agents des Pompes funèbres.

21 Voitures à voyageurs.

Soit : 24 Voitures.

La composition du train en voitures de 1^{re} ou de 2^e serait réglée suivant les classes auxquelles appartiendraient les morts, de manière à ce que chaque famille trouve le nombre de compartiments qui lui est dû.

Les calculs relevés par M. Wafflard nous apprennent, qu'en moyenne, 35 personnes accompagnent le corps jusqu'à la fosse. — Cependant cette observation s'applique seulement aux cimetières *intra-muros*; l'éloignement du cimetière d'Ivry, et autres disséminés dans la banlieue immédiate, réduit considérablement cette moyenne.

Cette *désertion* a pour unique cause la rareté des moyens de transport; mais le jour où un chemin de fer assurerait le rapide et facile retour à Paris, la moyenne signalée par M. Wafflard ne tarderait certainement pas à être de nouveau atteinte.

L'année 1873, qui a compté 43,178 décès, c'est-à-dire un chiffre qui ne s'écarte que peu sensiblement de la moyenne, nous fournit la division suivante dans les diverses classes de convois funèbres :

1 ^{re} Classe	16
2 ^e »	128
3 ^e »	436
4 ^e »	845
5 ^e »	1,929
6 ^e »	4,019
7 ^e »	9,227
8 ^e »	1,945
9 ^e »	16

Soit un total de 18,561

Or, le nombre des décès ayant été de. 43,178

Il s'en suit qu'il y a eu. 24,617 convois

mortuaires qui n'ont rien payé aux fabriques et consistoires; qui n'ont acquitté à la ville que la taxe de 6 francs; qui, enfin, ont eu droit à l'inhumation gratuite, mais qui, transférés à Méry-sur-Oise, auront, malgré leur caractère plus ou moins gratuit, droit à une voiture de deuxième classe.

Dans ces conditions voici quelle serait la moyenne par jour :

N ^{os} des Classes	Nombre des décès relevés en 1873	Moyenne ramenée au jour	Nombre de compartiments concedé à la famille de chaque mort	Nombre de compartiments par jour	
				1 ^{re} classe	2 ^e classe
1	16	0.04	Train spécial	»	»
2	428	0.35	1 ^{re} 6	2.10	»
3	436	1.20	» 4	4.80	»
4	845	2.31	» 4	9.22	»
5	1,929	5.30	2 ^e 5	•	25.50
6	4,019	11.00	» 4	»	44.00
7	9,227	25.28	» 4	»	101.12
8	1,945	5.32	» 4	»	21.28
9	16	0.04	» 4	»	0.16
Non cl.	24,617	67.44	» 4	»	269.76
Totaux ..	43,178				

C'est-à-dire 16.12 compartiments de 1^{re} classe.

461.82 » 2^e »

Une voiture de première classe étant divisée en trois compartiments et une voiture de deuxième classe en quatre compartiments, il faudra tous les jours environ 6 voitures de 1^{re} et 115.45 de 2^e classe.

16 convois réglementaires se composant de :

6 voitures de 1^{re} 6 X 16 = 96 voitures.

15 » 2^e 15 X 16 = 240 »

Il reste en disponibilité :

90 voitures de 1^{re} classe — soit 2,160 places.

124 55 » 2^e » — soit 4,982 »

Dans un remarquable rapport adressé au Conseil municipal par M. Hérol, nous voyons l'honorable Conseiller évaluer à 3,500,000 le nombre des visiteurs qui dans le cours d'une année se rendent aux cimetières.

Admettons pour Méry ce même nombre de visiteurs, non pas peut-être dès la première année, mais dans un avenir prochain, car la pieuse coutume de venir saluer la tombe de ceux qui nous sont chers est trop ancrée dans nos mœurs. elle répond trop bien à un besoin pour s'effrayer d'une distance qui n'existe pas, grâce aux moyens de locomotion dont nous disposons; dans ces conditions nous trouvons que le chemin de fer transportera 9,753 visi-

teurs par jour. En admettant sur ce nombre le 30 p. 0/0 voyageant en première et le 70 p. 0/0 en seconde, nous aurons tous les jours :

2,925 voyageurs de première classe,

Et 6,827 deuxième classe,

chiffres qui correspondent à peu de chose près aux places vides laissées par les voitures des convois mortuaires.

L'Administration préfectorale, l'Archevêché et le Conseil municipal se préoccupent surtout du transport des indigents. Nous croyons que la solution consiste dans la formation d'un 17^e train partant le matin et rentrant le soir à Montmartre, et uniquement affecté aux personnes auxquelles les 20 mairies de Paris auront distribué des billets gratuits d'aller et retour.

Cette combinaison qui permettrait le transport des indigents a été présentée par nous au Conseil municipal.

Nous disions :

« C'est à juste titre que l'opinion publique s'élève du projet de Méry au point de vue de la possibilité pour ceux qui n'ont pas d'argent de se rendre au cimetière.

« Vous parlez d'établir des 3^{es}, vous établissez un prix de 60 centimes aller et retour sans vous inquiéter si ce prix sera accepté par la Compagnie de transport; vous ne réfléchissez pas qu'il serait insensé de demander à la veuve ces 60 centimes et autant d'autres 60 centimes qu'elle aura d'enfants à mener avec elle pour prier sur la tombe de leur père.

« Si le pauvre a quelques sous de disponibles, laissez-lui acheter quelques fleurs, et vous aurez donné à ce pauvre le moyen de remplir un pieux devoir. »

Nous aurons donc à compter, en plus, le 17^e train spécialement affecté aux transports gratuits, ce qui diminue d'autant les chiffres relevés par M. Hérold, de telle sorte que nous pouvons affirmer que moyennant l'organisation du 17^e train, le service de Méry ne laissera rien à désirer.

Au reste, n'oublions pas que le parcours de Paris à Méry pourra s'effectuer par diverses lignes; les gares mortuaires ne seront ouvertes que de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, mais les gares des voyageurs, mais celle du chemin spécial de Montmartre, les gares Saint-Lazare et du Nord; celles de la ligne des Invalides à Saint-Ouen, que le Conseil général vient de voter, resteront ouvertes au public, et assureront la fréquence du service, surtout aux approches de certaines solennités, comme la Toussaint par exemple.

Il résulterait de cette organisation que les facilités seraient plus grandes et la perte de temps beaucoup moindre pour aller à Méry que pour se rendre aujourd'hui aux cimetières de Saint-Ouen ou d'Ivry.

Avant d'examiner le coût de l'exploitation et ses recettes probables, réca-

pitulons ce que coûterait d'une part à la ville de Paris, de l'autre aux fabriques par l'entrepreneur général, l'installation de ce service.

Installation -- son coût

QUELLE SERA LA SOMME A DÉBOURSER PAR LA VILLE DE PARIS?

La ville a déjà payé la majeure partie des terrains formant l'emplacement de la future Nécropole; le Conseil municipal a ouvert en outre un crédit de 12 millions destiné à achever le cimetière, à construire le chemin de fer et les gares-reposoirs.

La dépense présumée comprendra :

Dépenses prévues et spéciales au cimetière	4 millions.
Les 2/3 de la construction du chemin de fer.	6 „
4 chapelles funéraires évaluées chacune à 1 million	4 „

Soit . . . 14 millions.

qui est le chiffre de l'évaluation de MM. les ingénieurs municipaux.

QUELLES SERONT LES CHARGES DE L'ENTREPRENEUR?

L'entreprise devra élever dans le cimetière de Méry les constructions nécessaires à ses divers services, c'est-à-dire les bâtiments affectés : aux conservateurs, au logement des desservants, des gardiens, des concierges, des fossoyeurs, des jardiniers.

Ces diverses constructions peuvent être évaluées à . . .	500,000 fr.
L'installation des transports du service intérieur, soit que ce transport s'effectue sur un tramway, soit par le corbillard ordinaire, coûtera	100,000
Construction des magasins d'exposition et le dépôt des mausolées, grilles, croix, emblèmes religieux	100,000
Construction du chemin de fer, aiguillage, château d'eau, etc., pour $\frac{1}{3}$	3,000,000
Installation du service du chemin de fer dans les quatre gares reposoirs de Paris	400,000
12 machines locomotives, à 50,000 francs l'une.	600,000 fr.
48 fourgons mortuaires, à 5,000 fr. l'un	240,000
100 voitures de première classe, à 8,000 fr. l'une.	800,000
170 voitures de deuxième classe, à 6,000 fr. l'une.	1,042,000
Plus le matériel spécial des pompes funèbres évalué, d'après ce qui actuellement existe, à	4,000,000
Total des débours de l'entreprise	10,782,000 fr.
A ce chiffre il convient d'ajouter pour l'imprévu. . . .	218,000
Et nous avons en chiffre rond	11,000,000 fr.

Exploitation

RECETTES — DÉPENSES

Dans les conditions que nous venons d'énumérer, il n'est rien d'aussi simple que le service d'exploitation des Pompes funèbres. — Rien n'est changé dans l'ordre actuel — seul le cimetière est reculé au loin, mais l'ac-

cès en est rendu facile par la création de 17 trains roulant sur des rails spécialement affectés à ce service.

Parvenu à la chapelle-reposoir, le corps passe du corbillard qui l'a amené dans un fourgon et s'achemine vers la dernière demeure accompagné de ses parents, de ses amis. La funèbre cérémonie s'accomplit à Méry, comme précédemment au Père-Lachaise ou à Montmartre, et la famille et ses invités reviennent à Paris, à leur point de départ, ou à telle autre gare intermédiaire qui leur conviendra, car le train, direct à l'aller, n'a plus au retour les mêmes raisons de rapidité et laisse au voyageur la faculté de descendre en route.

Le service des inhumations transférées à Méry-sur-Oise, resterait sous la direction des paroisses et consistoires, et la surveillance serait exercée par la Préfecture de la Seine, qui percevrait les mêmes tarifs que ceux existant actuellement.

Chaque convoi mortuaire acquitterait, suivant la classe choisie par les parents du défunt, une taxe dite municipale, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe	40 francs.
" 2 ^e " 	40 "
Pour les 3 ^e et 4 ^e classés	30 "
Pour la 5 ^e classe	20 "
" 6 ^e " 	15 "
Pour les 7 ^e et 8 ^e classes	10 "
Enfin pour la 9 ^e classe.	6 "

à laquelle viendraient s'ajouter les frais des Pompes funèbres fixés d'après les tarifs des administrations municipales, conformément à l'article 25 du décret du 23 prairial an XII, et aux articles 7 et 11 du décret postérieur du 18 mai 1806 (1).

Le décret du 18 août 1814, qui organise le service des Pompes funèbres de la ville de Paris a fixé le maximum à payer pour chaque classe.

C'est ainsi qu'il est dit à l'ART. 1^{er} : « Le tarif des inhumations est divisé en six classes, dont le tableau est annexé au présent décret. Le prix fixé pour chaque classe est le maximum qu'il est interdit de dépasser; ce prix

(1) Art. 25. — Les frais à payer par les successions des personnes décédées, pour les billets d'enterrement, le prix des tentures, les bières et les transports des corps, seront fixés par les administrations municipales et arrêtés par les préfets.

Art. 7. — Les fabriques feront par elles-mêmes ou feront faire, par entreprise aux enchères, toutes les fournitures nécessaires au service des morts, dans l'intérieur de l'église et toutes celles relatives à la pompe des convois, sans préjudice aux droits des entrepreneurs qui ont des marchés existants.

Elles dresseront, à cet effet, des tarifs et des tableaux gradués par classe; ils seront communiqués aux conseils municipaux et aux préfets pour y donner leur avis, et seront soumis (par notre ministre des affaires ecclésiastiques) pour chaque ville, à notre approbation, notre ministre de l'intérieur nous transmettra pareillement, à cet égard, les avis des conseils municipaux et des préfets.

« peut être diminué, dans la proportion des objets compris dans le tableau
« de chaque classe, qui ne seraient pas demandés par les familles et dont
« elles donneraient contre ordre par écrit. »

Tarif & Tableau

1° Service ordinaire applicable à tous les Convois

Transport d'enfants au-dessous de 7 ans	10 francs.
» des personnes au-dessus.	20 »
Bière d'un enfant de 2 ans et au-dessous	2 »
» au-dessus de 2 ans jusqu'à 7	3 »
Bière d'une personne de 7 ans et au-dessus	6 »

2° Service extraordinaire

1 ^{re} classe. — Cérémonie religieuse	600 francs.
A la maison mortuaire	371 »
A l'église et au temple	2,327 »
Cortège	990 »
Total.	<u>4,288 francs.</u>
2 ^e classe. — Cérémonie religieuse	300 francs.
A la maison	171 »
A l'église	698 »
Cortège.	558 »
Total	<u>1,727 francs.</u>
3 ^e classe. — Cérémonie religieuse	130 francs.
A la maison mortuaire	107 »
A l'église	236 »
Cortège	142 »
Total.	<u>615 francs.</u>

4 ^e classe. — Cérémonie religieuse	50 francs.
A la maison mortuaire	88 »
A l'église ou au temple.	18 »
Cortège	63 »
Total.	219 francs.
5 ^e classe. — Cérémonie religieuse	20 francs.
Frais de l'entreprise.	80 »
Total.	100 francs.
6 ^e classe. — Cérémonie religieuse	10 francs.
Frais de l'entreprise.	6 »
Total.	16 francs.

3^e Tarif des objets facultatifs non déterminés dans la distribution
des classes

Menuiserie et charpente pour tenture de portes.	6 f.
Pour un cent de billets et distribution.	10 » à 16 f.
Pour carreau servant à s'agenouiller, de	1 50 à 3
Corbillard hors de Paris, dans le rayon du départe- ment, en plus du prix porté dans chaque classe	24 »
Voiture de deuil, pour le même service	3 »
Pour indemnité de déplacement à l'ordonnateur des convois	6 »
Pour chacun des porteurs.	3 »
Cercueils en plomb, de.	200 » à 250
Cercueils en chêne, de.	48 » à 60
Loyer d'un manteau, de	2 » à 4
Habillement complet de deuil, de	4 » à 6
Voile de tambour	6 »
Pour chaque écusson, de	12 » à 24
Pour chaque paire de pleureuses	4 50
Pour un crêpe, de	1 50 à 2
Pour gants, de	1 20 à 3
Pour chaque pièce d'étoffe servant à couvrir le pauvre.	6 »

La ville de Paris, d'après le budget de 1875, dépensait 898,138 francs pour le service des inhumations. — Voyons si le nouveau régime était appliqué, quelles seraient les charges qui incomberaient à l'administration :

DÉSIGNATION	DÉPENSES	
	Conservées au compte de la ville	Mises à la charge de l'entreprise
	fr.	fr.
Vérification des décès	37,800	"
Traitement des agents des pompes funèbres.	"	240,900
Traitement des agents des cimetières.	"	26,000
Conservateurs et concierges	38,150	"
Commis receveurs	"	7,800
Commis aux conservations	1,800	"
Traitement des brigadiers	"	8,000
Traitement des gardes.	"	52,900
Facteur	1,800	"
Indemnités de logement	22,200	"
Frais de fossoyage	"	148,190
Frais d'inhumation	"	225,000
Habillement des gardiens, etc.	"	22,300
Rétrocession des terrains devenus libres.	41,000	"
Dépenses diverses du service des inhumations	"	21,090
Levée de plans	3,000	"
Emploi de legs	208	"
Totaux.	145,958	752,180

Il faut ajouter à ces dépenses le coût des transports par chemin de fer, lesquels doivent, d'après la loi, incomber au compte des paroisses et des consistoires.

POINTS DE DÉPART	TRAINS			
	Nombre Vagons		NOMBRE de kilomètres par train	Trains kilométriques
				KIL ^m .
Gare de Montmartre.	2	5	47. 5	237. 5
— du Père-Lachaise	2	5	61. "	305. "
— du Champ-de-Mars	2	3	72. "	216. "
— du Sud	2	3	77. "	231. "
Trains à prix réduit.	"	1	47. 5	47. 5
Total.				1,037. 10

Si nous prenons pour base de calcul le prix demandé par la compagnie du Nord, c'est-à-dire 2 fr. 80 par train kilométrique, nous obtenons :

1,037 kilomètres par jour à fr. 2.80. 2.903 fr. 60

Soit par an 2,903.60 X 365 = 1.059.814 fr. »

Mais les paroisses et consistoires auraient à défalquer de la somme de 1.059.814 fr., le montant du prix des places perçues pour le transport des visiteurs au cimetière de Méry.

Nombre de places disponibles par jour			Observations
1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
2.160	5.338	840	En supposant que les choses se passent comme pour les transports ordinaires, par chemins de fer, on ne doit compter comme places occupées que 60 p. % des places disponibles.
Nombre de places disponibles par an			
788.400	1.948.370	306.600	

Nous aurons donc, en tenant compte de l'observation ci-dessus :

NOMBRE DE PLACES OCCUPÉES PAR AN			PRIX des places	RECETTES	Observations
1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe			
473.000	»	»	2 fr. 25	1,064 250 ^f	Aller et retour id. id.
»	1.169.000	»	1 50	1 753.500	
»	»	183.960	» 20	36 792	
				2.854.542	

D'où il résulte que :

Le service de la traction coûtant.	fr. 1.053.814	
Les recettes prévues pour les inhumations proprement dites comptées	(mémoire)	
Celle des visiteurs étant de.	2.854.542	2.854.542
Les paroisses et les consistoires percevraient un excédant de recettes de	fr. 1.794.728 (1).	

Au chiffre de recette que nous venons d'établir, il convient d'ajouter les recettes prévues au budget de la Ville, de 1875, et de les reporter aux comptes respectifs soit de la ville, soit des fabriques et consistoires.

DÉSIGNATION	DÉPENSES	
	Conservées par la ville de Paris	Attribuées aux paroisses et communes
Produit de la taxe des inhumations.	»	335.000
Produit de la taxe des exhumations.	»	125.009
Produit de la taxe du transport des corps.	»	14 000
Contribution de l'entreprise des Pompes funèbres pour le traitement des agents de l'administration	Mémoire	»
Contribution de l'entreprise pour frais de fosseoyage dans les cimetières	Mémoire	»
Contribution de l'hôtel des Invalides	»	100
Loyer de l'établissement de la rue Curial.	100.000	»
Concessions pour sépultures à perpétuité.	1.200.000	»
Concessions pour sépultures temporaires.	525.000	»
Droits de secondes inhumations.	»	1.200
Legs.	4.169	»
	1.829.169	475.300

Comme on le voit par le tableau qui précède, la recette au profit de la ville de Paris, qui est actuellement de 2.575.869 francs, n'atteindrait plus que 1.829 169 francs, soit une diminution de 746.700 francs.

Cette différence, en moins, s'accroîtra davantage encore avec le nouvel état de chose : en effet, les concessions perpétuelles ou temporaires seront plus restreintes, puisque chacun aura droit, à Méry, à une dernière demeure paisible. Quelques familles voudront, il est vrai, par ostentation ou pour

(1) Cette recette n'a rien d'improbable; elle correspond aux conditions ordinaires de trafic des bonnes lignes de chemins de fer.

toute autre cause, posséder un mausolée; la loi a prévu le cas, elles devront payer, comme actuellement, le prix du terrain, mais elles seront tenues en outre, d'après une disposition de la loi méconnue jusqu'alors, d'établir ou de faire une fondation au profit des pauvres et des hôpitaux.

Etablissons, comme nous venons de le faire pour la ville de Paris, la situation que créera aux fabriques et aux consistoires, syndiqués en vertu du décret du 26 octobre 1875, la translation des cimetières actuels à Méry-sur-Oise.

DÉPENSES

Entretien du Cimetière (1). -- La ville ne conservera que la haute surveillance. Les conservateurs, les géomètres, les commis, les concierges et tous préposés à la vente des terrains pour les concessions, continueront à être salariés conformément aux indications du budget de 1875.

L'entreprise des pompes funèbres paiera les frais des agents préposés aux inhumations et au fossoyage, ainsi que les frais d'habillement, etc., soit une somme de (voir tableau ci-dessus, page 36) 752,180 fr.

Transport. — Les frais de transports ont été établis page 37 et évalués à. 1,059,814

Les Inhumations. — Il est reconnu d'après les relevés des pompes funèbres, que les frais d'inhumation d'un corps ne reviennent pas à moins de vingt francs; or, en établissant la mortalité moyenne à 50,000 individus, la dépense annuelle serait de. 1,000,000

Administration. — Intérêts. — Nous avons démontré que le capital nécessaire à l'entreprise des inhumations et des pompes doit être de onze millions, mais il faut y ajouter pour les approvisionnements quatre millions qui

A reporter. 2,811,994 fr.

(1) *Lettre du Ministre des cultes à M. le Préfet de l'Hérault. — Paris, 6 mars 1863.*
 « Le conseil municipal ne peut imposer aux fabriques de cette ville le traitement
 « des commissaires spéciaux des pompes funèbres, ni d'un agent de la mairie, ni d'un
 « cantonnier pour le cimetière. Il ne peut non plus mettre à leur charge, à moins de
 « conventions amiables, le creusement des fosses pour les indigents. Mais l'entretien
 « des cimetières incombe à la fabrique, ainsi que la fourniture des cercueils pour les
 « indigents, si elle perçoit ou renonce à percevoir la taxe du transport. »

Report 2,811,994 fr.
serviront en même temps de fonds de roulement, soit en
totalité un capital de quinze millions de francs.

Il y aura donc, pour cet article, une dépense annuelle
qui peut être fixée comme suit :

Intérêt de 15 millions, à raison de 6 p. %	900,000
Amortissement du capital immobilisé de 14 millions, à raison de 2 p. %	220,000
Frais d'administration (étant tenu compte que le comité, institué en vertu du décret du 26 octobre 1875, ne recevra aucune rémunération)	150,000
Loyer de la rue Curial. — La ville de Paris a dépensé cinq millions environ pour l'installation du service des pompes funèbres. Cette dépense devait être à la charge des paroisses et des consistoires, mais la ville de Paris en ayant décidé autrement, il est juste de se reporter aux premières conventions intervenues en 1869, c'est-à-dire au remboursement de ces cinq millions en 40 ans. Ce remboursement peut facilement s'effectuer à l'aide d'une allocation annuelle de 5 fr. 60 p. %, soit en chiffres ronds un loyer à payer de	280,000

Ensemble 4,361,994 fr.

RECETTES

Cimetière. — La loi veut que les frais d'entretien de la Nécropole de Méry-sur-Oise soit à la charge des fabriques et consistoires, la Ville, sauf les frais de surveillance, n'a plus rien à déboursier de ce chef. S'il y a insuffisance dans les recettes, le conseil municipal, dit la loi, y pourvoira. Mais cet *aléa* n'est pas à craindre, car les fabriques et consistoires ont le monopole de vendre exclusivement à tous autres les objets et les attributs, accompagnements indispensables de toutes funérailles.

Sans qu'elle ait besoin de s'arroger un droit aussi exorbitant, l'entreprise des pompes funèbres laissera à l'industrie privée, comme cela existe actuellement, le droit de vendre ces objets en dehors de l'enceinte de la Nécropole.

La statistique révèle que la vente de ces accessoires : bouquets, fleurs, statuettes, emblèmes, croix, etc., s'élève annuellement à dix millions de francs ; on peut donc établir, sans exagération, que le service créé dans l'intérieur de la Nécropole, recevant les œuvres des artistes, les fournitures des marchands, procurera un bénéfice qui ne sera pas inférieur à 250,000 fr.

Exploitation du chemin de fer. — Les transports mortuaires confiés à l'entreprise des pompes funèbres auront lieu de dix heures du matin à trois heures de relevée, et procureront, ainsi que nous l'avons établi, une recette de. 2,854,542

Mais ici il convient d'observer que si l'administration des pompes funèbres est seule apte à faire convenablement le service mortuaire de la ville de Paris, elle se trouvera dans un état marqué d'infériorité lorsqu'il s'agira de l'exploitation du chemin de fer pour les besoins du commerce et de l'industrie.

Plusieurs compagnies ont sollicité de l'Administration municipale la concession de cette voie ferrée et notamment la compagnie du Nord offre de faire la traction des trains mortuaires à raison de 2 fr. 80 par kilomètre.

Il n'y a certes aucun inconvénient à confier la traction, en dehors du service funéraire, à l'une de nos administrations de chemins de fer qui aurait ainsi à fournir les locomotives, et à assurer l'entretien de la voie ; les frais de gares, les wagons, le personnel seraient, bien entendu, à la charge des pompes funèbres.

Dans ces conditions, le prix de 2 fr. 80, proposé par le Nord, pourrait être diminué de 0 fr. 60 au moins, ce qui réduirait le coût prévu de 1,059,814 francs à 832,711 francs, soit une différence ou bénéfice sur les dépenses présumées, de. 227,103

A cette économie, on peut ajouter une partie des profits de l'exploitation industrielle du chemin de fer. Nous avons vu que le service mortuaire s'accomplira entre dix heures du matin et trois heures de relevée ; dans l'intervalle, la compagnie à qui serait confié le service de la traction pourra exploiter le chemin à son profit.

La nouvelle ligne ferrée reliant Méry-sur-Oise aux chemins du Nord et de l'Ouest, ayant en outre plusieurs entrées dans Paris, ne donnera pas un revenu kilométrique inférieur à celui que donnent les voies ferrées desservant la banlieue ; or en prenant pour base de nos

A reporter. 3,334,645 fr.

Report. 3,331,645 fr.

calculs le chiffre de 135,000 francs de recettes de la ligne de Paris à Vincennes, et en tenant compte que l'exploitation du chemin de Méry-sur-Oise ne sera que de 18 heures au lieu de 24, c'est-à-dire un quart en moins, on obtient un revenu kilométrique brut de 100,000 francs, ou de 50,000 francs net.

Le Nord ou toute autre compagnie pourrait donc payer à la société des Pompes funèbres une redevance de 20,000 francs par kilomètre, soit pour un parcours de 23 kilomètres, un bénéfice annuel de

460,000

Pompes. — Par le décret organique du 23 prairial, an XII, le monopole du service des inhumations est accordé aux fabriques et consistoires, en échange des biens, mobiliers et immobiliers, qui leur ont été enlevés.

A partir de cette époque, une rente importante, dont l'emploi leur fut exclusivement réservé, leur fut acquise.

Pour établir cette compensation, le législateur s'inspira des anciennes traditions qui, de temps immémorial, leur avaient permis l'établissement de tarifs rémunérateurs les aidant non-seulement à subvenir à leurs charges et à l'entretien de leurs temples, mais encore à inhumer convenablement les pauvres.

Les bénéfices à réaliser par les fabriques et consistoires de la ville de Paris sont importants; c'est 40 à 50 pour cent de la totalité des sommes dépensées par le public.

Il est fort difficile de connaître exactement l'importance d'un pareil budget; la municipalité peut, il est vrai, relever ce que produit la taxe mortuaire; mais à côté des prévisions du tarif, que de profits inconnus!

Les gens les plus compétents en la matière, estiment que l'inhumation d'un corps coûte 20 francs, mais que les recettes de toute nature qui sont la conséquence des enterrements des 1^{re}, 2^{me}, 3^{me}, 4^{me}, 5^{me} et 6^{me} classes, procurent une moyenne de bénéfices nets de 100 francs, soit, en prenant pour base les 50,000 décès annuels de Paris, un produit de

5,000,000

Total 8,791,645 fr.

RÉCAPITULATION

Les recettes étant évaluées à	8,791,645 fr.
Les dépenses à.	4,361,994

Il resterait aux fabriques et consistoires un bénéfice de 4,429,651 fr. qui permettrait l'observation rigoureuse des prescriptions de nos lois et procurerait le moyen de donner à cette partie si importante de nos services publics, la décence et l'ordre qui doivent toujours y présider.

Le service des inhumations, tel que nous venons de le décrire, est une première conséquence de la séparation des pouvoirs temporel et spirituel.

Cette séparation est réclamée aujourd'hui par l'un et par l'autre de ces pouvoirs ; en effet, il est regrettable de constater que depuis 1808, l'administration de la ville de Paris a trouvé bon de transgresser les lois à son profit.

N'est-il pas temps de rentrer enfin dans la — légalité ? —

Les cultes ne doivent-ils pas pourvoir aux frais de l'inhumation de leurs morts ? Le préfet ne doit-il pas maintenir l'ordre et assurer la salubrité ?

Le Conseil municipal, enfin, n'est-il pas astreint de parer aux insuffisances de recette, si elles venaient à se produire ?





