



# LA CATASTROPHE DU MÉTROPOLITAIN DE PARIS EN 1903

Par Philippe & Gilles HOUDRY

Le Chant des Cigognes – *La vie de Caroline et Frédéric*  
142 pages, année 1997

Dépôt Légal BNF

Monographie familiale, Collection Genus Familia.  
Éditée par Philippe & Gilles HOUDRY  
Nancy (54) & Montreuil (93), FRANCE

<http://philippe.houdry.free.fr/>



« La Belle Créole », tableau sur bois.  
*Peint à Paris entre 1890 et 1903, Frédéric MÜLLER (« Oncle Fritz »).*

Également publié dans :

*STEMMA*, n° 95, fasc.3, tome XXIV, pp. 2159-2166, 2002, ISSN 0240-3862

Éditée par le Cercle d'Études Généalogiques et Héraldiques de l'Île-de-France, CEGHIF, 46 route de Croissy, 78110  
LE VESINET, France.

<http://www.ceghif.org/>

*Généalogie Briarde*, n° 53, pp. 29-35, 2003, ISSN 0987-707X

Éditée par le Cercle Généalogique de la Brie, CGB, 12 rue Paul Bert, 77400 LAGNY, France

<http://cgbrie.free.fr/>

## LA CATASTROPHE DES COURONNES

L'oncle Fritz, comme il sera appelé plus tard dans la famille, connaît une fin tragique en 1903 comme 83 autres personnes. Il périt asphyxié dans le métro parisien à la station Couronnes, dans le XIème arrondissement. Le 11 août 1903, les pompiers de Paris trouvent le corps de Frédéric MÜLLER inanimé très près des grilles de sortie de la station des Couronnes. Il est transporté à la morgue en attente d'identification par les proches. On dit qu'il aurait été trouvé un mouchoir sur sa bouche et ses bras croisés sur une boîte de peinture. Mauvais coup du sort. Ce jour là, il a pris son transport à une heure inhabituelle. Il a du retourner sur ses pas chercher sa boîte à peinture, si précieuse, qu'il avait oubliée sur son lieu de travail. Il était peintre en bâtiment mais, comme son père, il se livre à la peinture d'art. Le procès-verbal de mort accidentelle est fait le jour même par le commissaire de police du quartier de la Sorbonne.

Le 11, dans la journée, Frédéric père reconnaît son fils dans le cercueil numéro 2. L'acte de reconnaissance du corps [procès-verbal du 11/08/1903, Commissariat du Vème arrondissement], bien laconique pour un évènement si dramatique, livre que le défunt portait une montre de métal blanc avec une chaîne en acier, un porte-monnaie avec 5 centimes et un ballot d'effets personnels. L'ensemble est restitué au père, ainsi que le corps et un extrait aux fins d'inhumation. Il est possible d'imaginer le désarroi qu'a ressenti le père face à cette si tragique situation...



L'oncle Fritz, alias Jean-Pierre Frédéric MÜLLER, né le 4 septembre 1872 à Teting-sur-Nied en Moselle (Archives Houdry).

Les obsèques ont lieu dès le 13 en l'église St-Germain-de-Charonne, paroisse de la famille comme de celles de nombreuses autres victimes. C'est la municipalité de Paris qui prend en charge les dépenses. La Compagnie du Métropolitain, ainsi que les lecteurs de nombreux journaux tels "Le Figaro" ou "Le Gaulois", alimentent un fonds de secours dès le 10 août. Ces sommes sont versées à la Caisse Municipale de Paris qui a la charge de leur répartition.

L'inhumation se déroule au cimetière parisien de Pantin. L'oncle Fritz ne vit jamais les siens s'établir à Montreuil-sous-Bois. Ce sont pourtant les indemnités versées aux familles des victimes qui le permettront. Le montant versé nous reste inconnu, mais c'est grâce à cette somme que la famille acquière terrain et maisons dans la toute proche banlieue est.

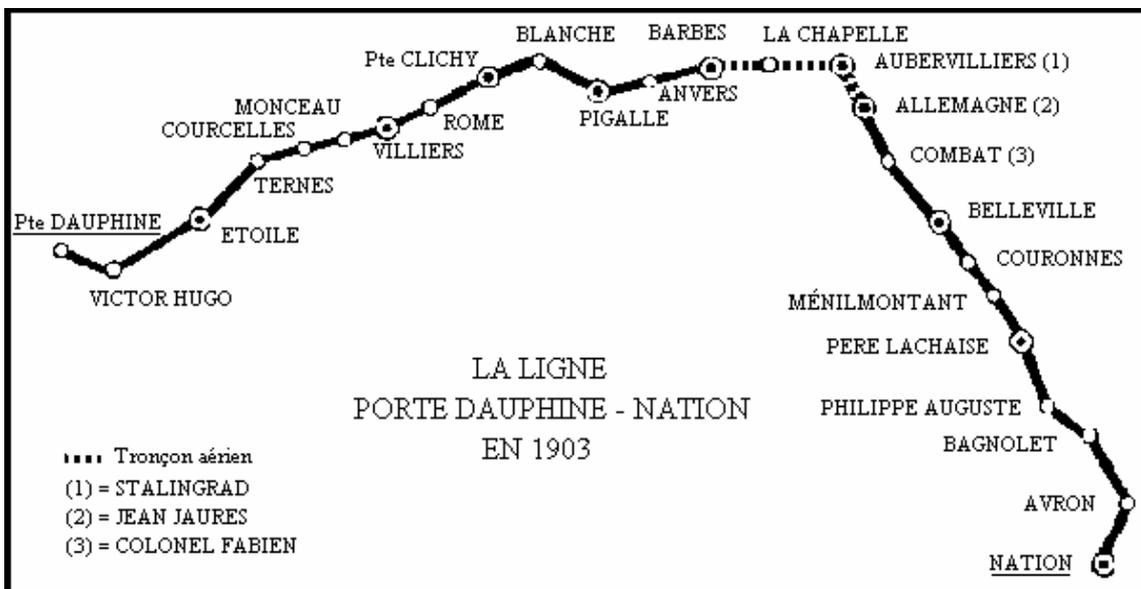
Voici le récit détaillé de la catastrophe...

## I- LA MOTRICE 202.

L'automotrice M202 dans laquelle éclate l'incendie est du type le plus récemment employé par la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain. Elle est en service depuis le mois d'octobre 1902. Conformément aux règles d'entretien, d'après lesquelles chaque motrice doit rentrer aux ateliers après un parcours moyen de 20.000 km, la motrice M202 a été révisée les 11 mars et 19 mai 1903. Chaque fois, les induits des moteurs ont été changés.

Le 5 août, la motrice M202 a déjà parcouru 19.000 km et doit retourner aux ateliers à partir du 10 du même mois.

Les 7 et 8 août, cette motrice est en service sur la ligne n°1 (Vincennes-Porte Maillot). Le 9, elle passe sur la ligne n°2 (Nation-Porte Dauphine). Durant ces trois jours, aucune anomalie ou accident ne survient.



Les renvois donnent les noms des stations actuelles.

Le 10 août, elle circule de nouveau sur la ligne Nation-Porte Dauphine. Elle entre dans la composition de la rame 43. Celle-ci comprend 8 voitures : en tête la motrice M202, en queue la motrice M233, au milieu les deux voitures de première classe A175 et A125, et 4 voitures de seconde classe B165, B175, B119 et B133.

Monsieur VINOT, wattman [mécanicien-conducteur de rame] du deuxième service, part de la Nation à 11h11 le matin. En arrivant aux Couronnes, le plomb du compresseur de la motrice M202 saute. Il est remplacé mais fond de nouveau. Parvenu à la Porte Dauphine, le wattman signale au sous-chef conducteur que les compresseurs des deux motrices, avant et arrière, ne fonctionnent pas normalement. Ils sont réparés pendant une halte au terminus de 11h46 à 13h10. A ce moment, VINOT repart pour la Nation et y arrive à 13h45. Un autre mécanicien prend la rame 43 pour une rotation et n'a aucun incident. Mais, comme cette rame avait été signalée par VINOT, elle est immobilisée pendant deux tours sur les voies de garage de la Nation pour visiter les compresseurs.

A 16h30, la visite est terminée. Un plomb du compresseur de la motrice de queue a bien de nouveau fondu, et il a été remplacé. Mais rien, hormis ces problèmes de fonctionnement des compresseurs d'air, n'a été relevé comme important.

## II- LA RAME 43

Le wattman VINOT reprend son service à 17h54. Son train, la rame 43, l'attend sur les voies de garage de la Nation. Il a exactement la même composition qu'au matin. Les agents chargés du service de la rame sont au nombre de sept : le mécanicien dans l'automotrice de tête M202, le chef de train avec lui, le garde de queue dans la dernière voiture M233 et des gardes dans les autres voitures.

La rame 43 fait ainsi un voyage entre la Nation et la Porte Dauphine sans aucun problème. Elle repart de ce terminus à 18h35 et parvient sans encombre à la station de Barbès à 18h53.

## III- L'INCENDIE A BARBES (18h53-19h05)

Au moment de l'entrée en gare, le chef surveillant de la gare de Barbès fait signe à VINOT de regarder sous son train. De la fumée se dégage du côté gauche.

Avec le chef de train, le wattman saute sur la voie pour se rendre compte de la nature de l'avarie. Elle s'est produite dans l'automotrice de tête M202. Ils décident de faire évacuer les voyageurs. C'est alors que deux ouvriers de la voie s'offrent spontanément pour aider aux manœuvres. De ce moment, ils ne quitteront plus VINOT jusqu'au coup de feu final.



Collection HOUDRY

Le chef surveillant remet un extincteur à VINOT. Il fait isoler les frotteurs de la M202 du côté du rail de courant avec des palettes de bois. Il enlève aussi la partie du plancher qui recouvre les câbles incendiés. Il constate que le feu a pris dans les câbles qui conduisent le courant à un moteur. Et que le feu s'est communiqué aux planchettes qui séparent ce câblage à la prise de courant. Pour éteindre ce début d'incendie, que l'extincteur n'avait pu étouffer, la gare fournit des seaux d'eau. L'un d'eux est déversé sur les câbles endommagés.

Le train quitte Barbès vers 19h05. Le feu paraît éteint et le train repart en marchant avec ses deux motrices sans précaution spéciale, ni même pour isoler en les maintenant élevés les frotteurs de la motrice avant. L'incendie reprend aussitôt.

#### **IV- DE BARBES AU COMBAT (19h05-19h08)**

Les gares de La Chapelle et d'Aubervilliers sont franchies sans arrêt. A 19h08, la rame 43 entre en gare d'Allemagne. VINOT demande un extincteur au chef de gare par précaution.



Collection HOUDRY

#### **V- L'INCENDIE AU COMBAT - DEMANDE DE SECOURS**

Arrivée à la station du Combat, le feu augmente d'intensité dans la motrice avant qui est arrêtée au milieu de la station. La queue du train reste engagée sous le tunnel.

Les agents de cette gare apportent à leur tour un extincteur et un seau d'eau. Le mécanicien cherche alors à isoler de nouveau les frotteurs de M202 au moyen de palettes de bois. L'eau jetée précédemment les a mouillées et elles sont donc conductrices. Elles s'enflamment à leur tour. L'incendie continuant, un agent demande de faire couper le courant. La demande est transmise par téléphone à la sous-station de transformation de l'Étoile, via les stations d'Allemagne et de l'Étoile. Celle-ci transmet l'ordre aux sous-stations de Barbès et du Père Lachaise, et le courant est coupé à 19h18. Le feu s'éteint.

Le courant est rétabli à 19h23. Le feu reprend de plus belle dès que l'électricité est admise dans la motrice avant. VINOT essaye de séparer la motrice de tête de la première voiture d'attelage. N'y arrivant pas, il passe dans la motrice de queue et la décroche de la rame. Il tente de démarrer la M233 mais le disjoncteur saute et l'inverseur brûle aussi. Avec le chef de train, VINOT décide de demander le secours du train suivant, la rame 52.

Le garde de queue de la rame 43 part porteur d'une demande écrite de secours (bulletin de détresse). Il doit la remettre au chef de train de la rame 52 arrêtée à ce moment en gare d'Allemagne. Celle-ci est prévenue en même temps par téléphone pour faire descendre les voyageurs sur ses quais.

## **VI- LE TRAIN DE SECOURS - RAME 52**

La rame 52 est constituée de 4 voitures : en tête la motrice M139, à la suite deux voitures de seconde classe B213 et B161, puis en queue une voiture de première A13.

Les voyageurs descendent de cette rame. Et conformément à la demande de secours des agents de la rame 43, le chef de train de la 52 fait avancer celle-ci jusqu'à rencontrer la rame précédente. Trois de ses voitures sont engagées sous le tunnel. C'est donc sans entrer dans la gare du Combat que l'accouplement des deux trains est effectué. Il est alors procédé aux opérations requises en pareil cas par le garde de queue de la rame 43 et le chef de train de la 52.

A partir de ce moment, aux termes de l'article 35 du règlement général d'exploitation de la Compagnie des Chemins de Fer Métropolitains, c'est le chef de train de la rame 52 qui devient responsable du convoi et le chef de tous ses agents. C'est le wattman VINOT qui garde la responsabilité matérielle du nouveau train car il continue de le conduire.

## **VII- DEPART DU COMBAT - 19H32**

Les deux rames réunies quittent le Combat vers 19h32. Ce départ a lieu sans que les frotteurs de prise de courant de la M202, placée en tête de toutes les voitures, aient été relevés. Le feu se manifeste une nouvelle fois dès le démarrage. Alors que les deux ouvriers de station continuent à surveiller le foyer de l'incendie, et à l'asperger d'eau, le convoi poursuit sa marche.

A Belleville, le train 43 doit être aiguillé en voie de garage, mais VINOT décide de poursuivre jusqu'à La Nation.

Les stations de Belleville et des Couronnes sont franchies sans halte. Traversant cette dernière, le dégagement de fumée semble peu intense.

## **VIII- L'INCENDIE À MÉNILMONTANT - 19H37**

A 25 mètres environ de la gare, un nouveau court-circuit se produit avec une grande intensité. Des détonations semblables à des coups de canon s'élèvent du tunnel. Le wattman VINOT et le chef de train sifflent alors la détresse. A ce signal, le train est arrêté. L'avant de la motrice M202 est à peine engagée dans la gare. En un instant, la motrice se trouve environnée de flammes.

Quatre agents sont à bord quand elle s'embrase. L'un des deux ouvriers de station saute sur la voie et y reste étendu quelques instants. Le second se réfugie sur le quai 2 de la station. Le mécanicien saute sur ce même quai où il reçoit un extincteur des mains de l'homme d'équipe de cette gare. Il lui demande d'aller faire couper le courant le plus vite possible. Quant au chef de train, il saute sur le ballast en passant par la première voiture remorquée. Il est peu ou prou 19h37, le feu se propage aux autres voitures.

Aucun des agents présents, en raison des cas qu'ils avaient déjà vécus, n'a conscience du terrible danger qui vient de naître. Tous pensent que le feu cessera dès que le courant sera coupé. Ainsi personne ne découple une partie du convoi pour le refouler vers les Couronnes. Cette opération,

qui n'aurait pris qu'une minute, aurait laissé moins de matières à brûler... Le courant se coupe de lui-même à la sous-station du Père Lachaise suite à un disjoncteur qui saute violemment. Les sous-stations de Barbès et de l'Étoile continuent à alimenter en courant de traction.

Il est 20h05.

En travers de la voûte du tunnel, juste au-dessus de l'endroit où se consume M202, se trouve une passerelle sur laquelle est installée la salle de distribution des billets de la gare de Ménilmontant. De chaque côté, des ouvertures permettent la ventilation du souterrain. La fumée dégagée par l'incendie pénètre alors presque immédiatement dans le vestibule. En 2 à 3 minutes, l'air y est irrespirable.

## **IX- L'INTERRUPTION DE L'ECLAIRAGE - 19H45**

L'automotrice de tête de la rame 43, la M202, ne s'est pas seulement arrêtée sous les guichets. Elle a aussi stoppé à la hauteur des boîtes de coupure de l'éclairage, côté Porte Dauphine de la station. L'incendie de la motrice se propage rapidement à ces boîtes. Les plombs des sous-stations électriques de l'Étoile et du Père Lachaise fondent. Ainsi la lumière s'éteint entre Ménilmontant et Porte Dauphine vers 19h45, soit 6 à 8 minutes après le début du sinistre. La perte de l'éclairage sur la plus grande partie de la ligne n°2 va contribuer à amener la catastrophe.

Le chef de service de Ménilmontant essaye de téléphoner à la station des Couronnes qu'il y a un train en flammes à l'entrée de sa gare. N'obtenant aucune réponse, il décide de faire évacuer les personnes présentes. Il y en a moins de dix qui attendent sur le quai de la direction Dauphine, une vingtaine dans l'autre sens. Certaines d'entre elles semblent demander à rester pour voir la motrice brûler, mais ceux qui s'attardent ne peuvent plus passer par la salle de distribution des billets. Le wattman VINOT, qui s'était attardé près de sa machine, doit se sauver par le tunnel en direction du Père Lachaise.

Le surveillant de quai, toujours là, rassemble les quatre ou cinq derniers voyageurs restés sur les quais. La fumée noire qui règne dans la partie supérieure de la voûte est épaisse et masque rapidement une partie des lampes encore allumées. Il est difficile de respirer sur le ballast. Le groupe s'échappe aussi par le souterrain vers le Père Lachaise.

Un gardien de la paix, en service dans cette gare au moment de l'accident, est l'un des derniers à pouvoir quitter la station par sa bouche. Alors qu'il sort, il voit des personnes se précipiter à l'intérieur apparemment pour opérer des sauvetages. Aucun ne semble en revenir.

## **X- LES AGENTS DU CONVOI EN FEU**

Hormis le mécanicien et un ouvrier de station qui s'échappent par Ménilmontant, onze agents sont dans les deux rames accouplées. Dès l'embrasement, ils rebroussent chemin plus ou moins vite vers les Couronnes. L'un d'eux se charge de couper le courant de traction.

Trois de ces hommes arrivent dans cette station avant la disparition de l'éclairage. Un autre y parvient avant que les fumées n'emplissent la gare. Les derniers y débouchent dans l'obscurité totale.

## **XI- LA RAME 48 - À PARTIR DE 19H38**

Environ deux minutes après le passage en gare des Couronnes des rames 43 et 52, c'est la rame 48 qui y pénètre à son tour. Ce train a 4 voitures, au milieu se trouvent les deux voitures de seconde classe. Ce train

est surchargé de voyageurs car les deux rames précédentes ont passé plusieurs stations sans s'y arrêter en laissant de nombreux voyageurs sur leur quai. Il doit bien déjà en contenir de 250 à 300.

Quand cette rame franchit la pédale d'entrée aux Couronnes, le signal de sortie reste au rouge. Les feux arrière du convoi précédent immobilisé à la gare de Ménilmontant sont parfaitement visibles pour les agents de la rame 48. Le tronçon est droit, mais ils ignorent que ce sont deux trains accouplés qui sont devant eux, et la rame est plus longue qu'en temps normal. Le wattman et le chef de train de la rame 48 se figurent que les signaux ne fonctionnent pas convenablement. Cette rame s'avance donc jusqu'à la hauteur du bureau du chef surveillant, laissant l'arrière de la dernière voiture juste à l'extrémité du quai. Le chef de train croit devoir couvrir son train. Il envoie donc le garde de queue à l'arrière avec le falot rouge qui se rend à cet effet jusqu'à Belleville. Il est environ 19h38.



Station probablement semblable à celle des Couronnes (Collection HOUDRY)

Juste quelques instants plus tard, le garde de queue de la rame 43 arrive aux Couronnes par le tunnel. Il s'adresse immédiatement au chef de service de cette station pour lui demander de couper le courant. Celui-là avait entendu les détonations et avait essayé de joindre par téléphone, mais sans succès, Ménilmontant. Le garde de queue lui explique donc la situation.

Ainsi les voyageurs du train 48 sont invités à descendre. Plusieurs protestent violemment car ils avaient déjà été évacués des rames 43 à Barbès ou 52 à Allemagne. Ainsi ils ne se pressent pas d'évacuer la gare.

## **XII- LA FUMÉE NOIRE - L'EXTINCTION DES LUMIERES - LES MORTS**

Un garde du train 52, tout juste parvenu aux Couronnes, pousse alors des cris de "Sauve qui peut". Des voyageurs, ne comprenant pas ce qui se passe, le prennent à partie et lui demandent le remboursement de leur billet : "Mes trois sous ! Mes trois sous !". L'avertissement de danger est repris par d'autres agents, mais sans grande conscience de ce qui va arriver par personne.

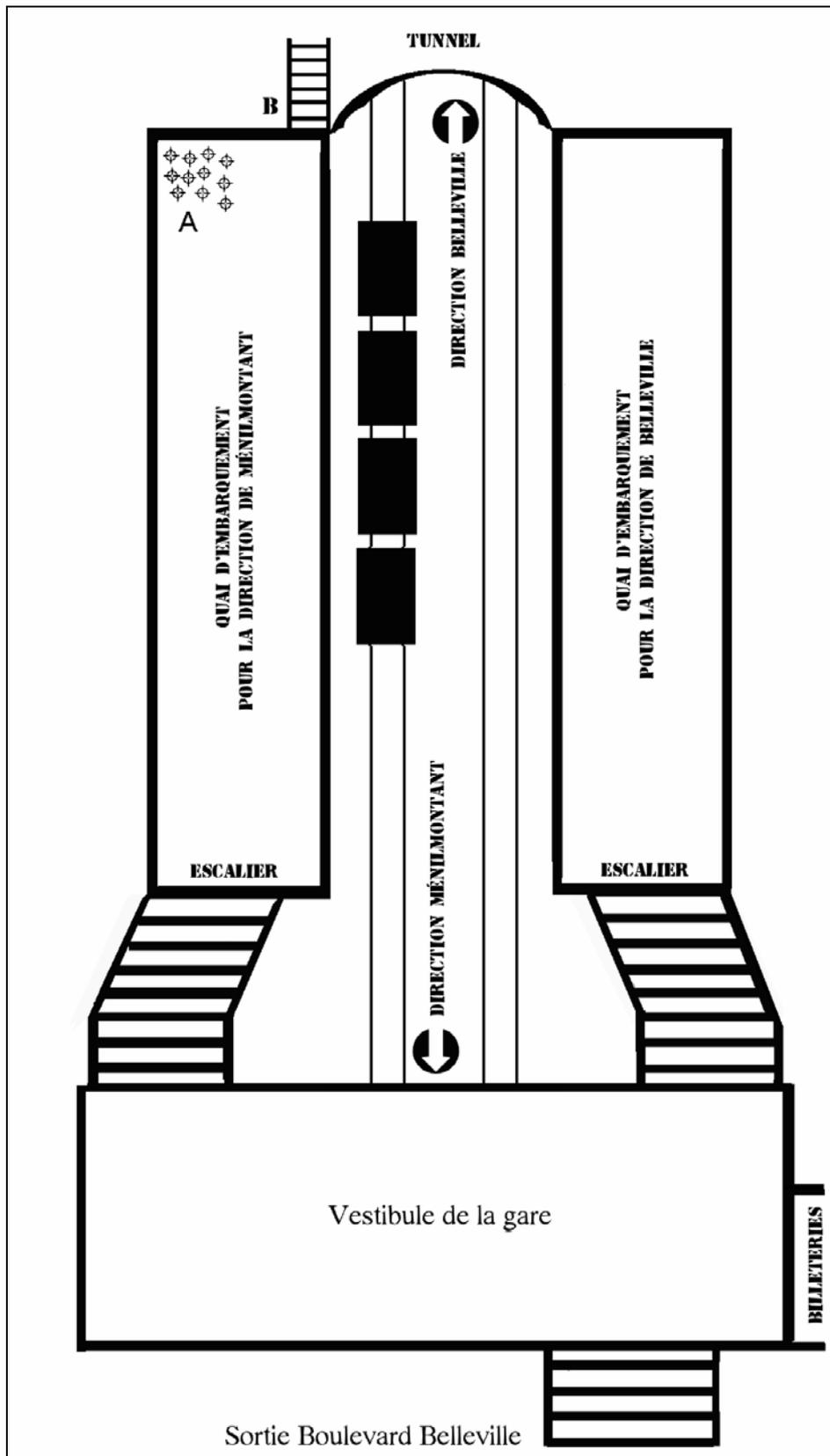
Subitement, un mur de fumée noire arrive par le tunnel de la direction Ménilmontant. Le courant de traction de la station des Couronnes est encore alimenté mais la fumée masque les lampes et l'obscurité s'installe. Seules les lampes du train et des deux hersees placées aux extrémités de la gare dispensent encore un peu d'éclairage.



Guichets probablement semblables à ceux des Couronnes (Collection HOUDRY)

Des voyageurs restés dans la rame jusque là s'affolent soudain. Voulant fuir, à tâtons dans la pénombre, ils se trompent de direction sur le quai et s'amassent dans le cul-de-sac (Cf. croquis, quai A). Quelques-uns, les plus chanceux, trouvent l'escalier de fer menant à la voie et prennent la direction de la station de Belleville par le tunnel (Cf. croquis, escalier B). Plus d'une cinquantaine de personnes vont trouver la mort à cette extrémité du quai, asphyxiées ou étouffées, entassées les unes sur les autres. Deux autres périront dans le tunnel vers Belleville, rapidement rattrapées par la fumée noire. Cinq à six voyageurs, seulement, s'échapperont par ce chemin.

La fumée noire s'épaissit dans la gare et atteint la salle de distribution des billets. Vingt-trois tickets sont déjà remboursés, pendant que de nombreux autres voyageurs attendent encore de l'être, et une quarantaine de billets viennent d'être compostés. Le garde de queue venu de Ménilmontant avertit alors les agents de service de ce vestibule, mais les lampes à incandescence s'éteignent au même moment. Ceux qui le peuvent encore s'échappent par la bouche de sortie des Couronnes.



Plan de la station du métropolitain aux Couronnes.

A (quai) : Extrémité où ont été retrouvées la plupart des victimes (65) qui croyaient trouver là un escalier de sortie.

B (escalier) : Escalier descendant sur la voie, et par lequel deux voyageurs ont fui sous le tunnel mais ont fini par être rattrapés par la fumée.

### XIII- LES POMPIERS - DU 10 AOUT AU SOIR AU 11 AU MATIN

Un panache de fumée s'élève au-dessus de la station de Ménilmontant où se déroule l'incendie des rames 43 et 52. L'effectif de plusieurs casernes de pompiers est rassemblé. L'eau est déversée en abondance dans les deux gares mais il est impossible d'y descendre. Contenue par les sergents et les gardes républicains à cheval, une importante foule mêlant badauds et parents attend en silence le long du boulevard de Belleville.



Vers 23h, le Préfet de Police LÉPINE et le Colonel des Pompiers veulent tenter de descendre par l'escalier des Couronnes. L'accès en est si chaud que personne ne peut s'y risquer.

A 2h du matin, le 11 août, quelques pompiers arrivent à pénétrer dans la station de Ménilmontant. Ils remontent 7 cadavres.

A 3h, muni du casque respiratoire des scaphandriers, un homme s'enfonce dans la fumée qui sort des Couronnes. Après avoir franchi une distance de soixante mètres, il est remonté sur sa demande. Il n'a absolument rien pu voir.

A 4h, le Préfet et le Colonel s'engagent finalement par la bouche, qui s'est un peu éclairci de ses fumées, parviennent jusqu'au quai, puis remontés et s'empressent de distribuer leurs ordres.

A 5h, précédés par des porteurs de torches, ce sont les pompiers qui descendent équipés de brancards. Quelques corps gisent assez près de l'escalier de sortie. C'est là, au pied de cet escalier que fut trouvé le corps de l'oncle Fritz. A ce sujet, il paraît que... des agents du Métropolitain auraient fermé les grilles d'entrée de la station pour en interdire l'accès. Cette initiative inconsidérée a, si elle est véridique, définitivement condamné les voyageurs emprisonnés à l'intérieur. L'ordre exprès est donné d'aller d'abord à l'extrémité du quai, direction Ménilmontant. Une vision d'horreur se présente alors à la troupe qui manifeste brusquement un mouvement de

ARTHUR MEYER  
Directeur

RÉDACTION  
10, rue Drouot, 10  
Ligne des boulevards Montmartre et des Invalides

ABONNEMENTS  
Paris et départements  
10 fr. 6 fr. 6 fr. 6 fr.  
Etranger  
15 fr. 10 fr. 10 fr. 10 fr.  
Toute année (10 fois par an) 10 fr.  
Les manuscrits ne sont pas rendus

# Le Gaulois.

LE PLUS GRAND JOURNAL DU MATIN

ARTHUR MEYER  
Directeur

ADMINISTRATION  
DEPARTEMENTS  
ABONNEMENTS, PETITES ANNONCES  
10, rue Drouot, 10  
Ligne des boulevards Montmartre et des Invalides

ANNONCES  
M. CH. LAURAND, GÉOP. & C.  
10, rue de la Harpe, 10  
& à l'Administration de l'Journal  
Les manuscrits ne sont pas rendus

## La Catastrophe du Métropolitain

### 84 VICTIMES

Effroyable tragédie sous un tunnel

ADMIRABLE DÉVOUEMENT DES POMPIERS

RÉCITS ET INTERVIEWS

C'est une effroyable catastrophe qui s'est produite avant-hier soir sur la ligne du Métropolitain Porte Dauphine-Place de la Nation. Il y a eu quatre-vingt-quatre victimes, quatre-vingt-quatre voyageurs qui sont tombés asphyxiés sous le tunnel, alors qu'ils voulaient s'enfuir et que deux trains étaient en feu à la station suivante.

Les renseignements que nous avons recueillis dans la soirée et jusque très avant dans la nuit ne pouvaient laisser supposer un aussi effroyable sinistre. On croyait que les sept personnes découvertes tout d'abord, et qui avaient subi un commencement d'asphyxie, étaient les seules victimes, car on avait complètement oublié les voyageurs du train 48 arrivé en gare des Couronnes, derrière les deux trains en feu. Tout au moins, les membres du haut personnel de la Compagnie, les ingénieurs et les officiers des sapeurs-pompiers étaient convaincus que tous avaient pu prendre la fuite sains et saufs.

Et puis, la chaleur et la fumée étaient telles sous le tunnel que toutes recherches furent impossibles et ce fut à trois heures du matin seulement que les sapeurs-pompiers, dont le dévouement a été, comme toujours, admirable, purent s'aventurer sur un des points du sinistre.

M. Gautier, officier de paix de l'arrondissement, qui se trouvait l'un des premiers à la station de Ménilmontant, était persuadé comme tout le monde qu'il s'agissait d'un accident ayant simplement occasionné des dégâts matériels, très importants, d'ailleurs.

Nous avons conservé l'espoir jusqu'à près de trois heures du matin, disait-il hier, que sous le tunnel il n'y avait aucune victime. L'affolement était considérable parmi la foule des curieux qui se pressaient aux abords de la station; mais personne n'était venu réclamer un parent ou un ami absent. C'est ce qui nous rassura.

Malheureusement, notre espoir ne devait pas être de longue durée. A trois heures, deux cadavres étaient découverts à Belleville; j'en avais immédiatement par téléphone le cabinet du préfet de police.

« Pendant que j'étais à l'appareil, un gardien de la paix accourut me dire, ému, étonné :  
— On vient de trouver un autre cadavre !  
« Et bientôt on en découvrit quatre, huit, neuf, c'était terrifiant !  
« A cette minute, la descente dans la gare des Couronnes n'était pas encore possible, la fumée qui en sortait était si brûlante que l'on ne pouvait même pas approcher de l'entrée.  
« Pendant deux heures, notre anxiété fut profonde; tantôt nous étions optimistes à l'excès; maintenant nous étions devenus pessimistes à outrance. Nous avions la ferme conviction, à présent, que la gare était bondée de cadavres, que le feu carbonisait comme dans un four crématoire !  
« Et cela a duré jusqu'à quatre heures et demie du matin, heure à laquelle la descente a pu s'effectuer complètement.  
« Les sapeurs-pompiers, dominant l'émoi qui les étreignait, bravaient l'asphyxie, parvinrent en moins d'une heure à retirer soixante-quinze cadavres et à les remettre ainsi brûlés dans des ambulances urbaines qui, sous la direction du docteur Grunberg, amenèrent les ambulances urbaines, firent preuve d'une remarquable énergie.  
« Aucun des cadavres n'était carbonisé. Tous avaient la face congestionnée par l'asphyxie et des plaques sanguinolentes prouvant la lutte atroce qui s'est livrée dans l'obscurité.  
« Parmi tant d'horreurs atroces, j'ai conservé celle d'un malheureux que l'on a trouvé tenant son enfant serré dans ses bras... »

### Deux trains en feu.

Mais avant de rédiger les notes que nous avons recueillies au cours de notre enquête d'hier, il nous faut revenir brièvement sur le début de la catastrophe.

Les deux trains 44 et 52 évacués en route, par suite d'un accident survenu au 41, ne portaient que dix employés. Ils quittèrent la station du Combat, regagnant la Nation à vive allure.

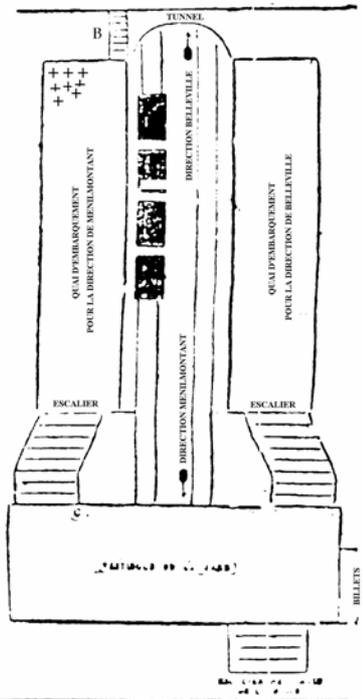
Lorsque les deux convois arrivèrent à la station de Ménilmontant, l'un poussant l'autre, une formidable détonation se produisit, suivie d'une autre, plus formidable encore. Instantanément les lumières s'éteignirent sur toute la ligne, tous les courants furent interrompus.

En même temps, les voitures s'enflammaient. Les voyageurs qui se trouvaient sur les quais de la station, ainsi que les employés, n'eurent que le temps de s'enfuir, quelques-uns furent légèrement brûlés ou à demi-asphyxiés par la fumée très dense qui se dégageait.

Mais ce fut à la station des Couronnes que se produisit le plus grave accident. Au moment où eurent lieu à Ménilmontant les deux détonations, un train bondé de voyageurs, le numéro 48, arrivait en gare des Couronnes.

Le bruit, l'extinction subite des lumières provoquèrent une panique effroyable. Cependant beaucoup de voyageurs, s'imaginant qu'il s'agissait d'une simple interruption momentanée de courant, voulaient attendre, protestaient, quelques-uns s'attardaient à réclamer le remboursement de leurs tickets, lorsque soudain une masse énorme de fumée noir et noire envahit la station des Couronnes.

Plan de la station des Couronnes



+ Le point où se sont entassées 75 victimes  
B Escalier les enfants sur la voie et par lequel deux voyageurs ont fui dans la direction de Belleville, mais ils ont été tués par la fumée. Deux cadavres ont été retrouvés sous le tunnel.

La panique fut alors à son comble. Les employés crièrent :

— Sauve qui peut !

Ce fut une bousculade indescriptible, une ruée vers la sortie, dans l'obscurité et la fumée asphyxiante. Des femmes roulerent à terre, quelques courageux sautevoliers se dévouèrent et l'on vit des hommes sortir, portant des femmes évanouies, puis retourner dans le gouffre noir, à la recherche d'autres victimes.

Cela dura trois minutes — trois siècles ! Puis la fumée devint si dense qu'il fut impossible même d'approcher de l'entrée de la station.

Tous les voyageurs avaient-ils eu le temps de se sauver ? C'est la question qu'on se posait avec anxiété, sans que personne pût y répondre; pourrions-nous avoir le ferme espoir qu'aucune victime ne serait trouvée livrée ? Cet espoir devait être démenti d'une façon douloureuse.

La Une du Gaulois, le mercredi 12 août 1903.

recul. La lueur des torches éclaire un amoncellement de corps (Cf. croquis, quai A). Il y a là 65 personnes. Deux autres sont trouvées encore dans le train, deux autres dans le souterrain vers Belleville. Au total, 77 morts sont remontés des Couronnes.

## XIV- LES 84 VICTIMES

Transportées à la Morgue, les victimes sont examinées par les médecins légistes. Aucune autopsie n'est pratiquée tant les causes de la mort sont apparentes. Un simple examen médical est pratiqué. Les victimes ont toutes succombé par asphyxie ayant inhalé de l'oxyde de carbone. Ce gaz mortel a été massivement produit lors de la combustion des rames à Ménilmontant puis aspiré par le tunnel descendant vers les Couronnes où il s'est amassé.

Les morts sont tous d'origine populaire (à trois exceptions près). Des secours financiers sont aussitôt portés à 23 familles reconnues nécessiteuses. Différentes souscriptions de soutien sont lancées et durent plusieurs jours. Les sommes récoltées seront versées plus tard aux 70 familles des victimes.

Des condoléances officielles arrivent du monde entier tant cette catastrophe marque les esprits. Le Pape lui-même s'y joint.

## **XV- REPRISE DU SERVICE**

Le 19 août, moins de dix jours après l'accident, la ligne n°2 est déblayée. Les rames y circulent alors de nouveau mais aucun arrêt ne se fait pendant plusieurs jours aux stations des Couronnes et de Ménilmontant.

La gare des Couronnes est re-ouverte au trafic voyageur le 19 septembre 1903.

## **XVI- ET ENSUITE...**

Plusieurs employés du Métro, dont le wattman de la rame 43, sont rapidement inculpés d'homicide par imprudence. De nombreuses audiences auront lieu jusqu'en fin 1904.

Une série de mesures est décidée par la Commission Municipale de Paris dès ce mois d'août 1903. La Compagnie du Métro, qui se sent malgré tout collectivement responsable, les met en œuvre aussitôt : éclairage de secours indépendant, avertisseurs d'incendie en relation téléphonique directe avec les pompiers, robinets à fort débit dans chaque gare, construction de dégagements plus amples, escaliers plus nombreux et création de nouvelles voies de garage. Un nouveau type de wagon, construit avec des matériaux incombustibles, sera mis en service.

Malheureusement, il aura fallu 84 morts pour que d'évidentes conditions de sécurité soient enfin mises en place. Certaines existent encore de nos jours.

## **Bibliographie :**

- *Dossier de procédure relatif à l'accident*, sur dérogation accordée le 29/08/1995 par le Parquet et le Directeur des Archives de France (côtes D2 U6/144 et 145, Archives Départementales de Paris).
- *Mémoire du Métro*, par Roger H. GUERRAND, Éd. de la Table Ronde, 246 p., Paris 1960 (côte 15 Eb/1, Archives Départementales de Paris).
- *Le Figaro et Le Gaulois*, numéros des 10/08 au 15/08/1903 (microfilms de la BPI, Centre Georges Pompidou, Paris).

## **Remarque sur la vie privée des personnes :**

Le patronyme du wattman a été modifié pour être en conformité avec la loi. Aucune information touchant à la vie privée des personnes ne peut être divulguée, selon engagement lié à la dérogation précédemment citée (en 1995).

