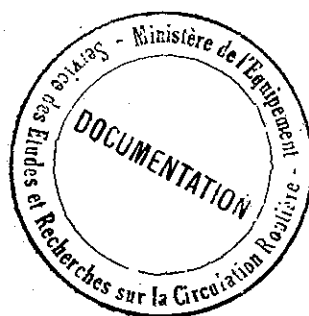


JEAN ROBERT

Docteur ès Sciences

NOTRE MÉTRO

1920



Préface de M. Pierre WEIL

Directeur Général de la Régie Autonome des Transports Parisiens

1967

LES ACCIDENTS

L'exploitation du Métropolitain est parvenue à un degré de sécurité que l'on ne trouve nulle part ailleurs. Chaque jour, plus de 500 rames tournent inlassablement dans un ordre qui semble tout naturel au Parisien, mais qui n'a pu être obtenu que grâce à un perfectionnement incessant des installations fixes, du matériel roulant et des méthodes d'exploitation, grâce aussi à une coopération constante de tout le personnel : cette sécurité est avant tout due à la conscience professionnelle de tous ceux qui ont accepté une responsabilité dans la bonne marche de ce service public.

On ne soulignera jamais assez l'antinomie entre le transport privé, l'automobile, où la pratique du « chacun pour soi » donne les résultats que l'on connaît, et le transport public, le chemin de fer, dont la régularité et la sécurité sont le fruit de la collaboration de tous à chaque instant. Le potentiel du rail réside d'abord dans le dévouement de tous ses agents dont les efforts convergent vers un même but.

De ces états d'esprit divergents du rail et de la route découlent des conséquences frappantes : à chaque week-end, la route tue autant que le Métropolitain dans toute sa carrière.

On ne compte en effet que trois accidents graves survenus sur le Métropolitain : à Couronnes, Cité, Porte de Versailles. Du bilan nécrologique du réseau, nous éliminons bien entendu les suicides qui se succèdent à raison d'un par mois environ depuis l'origine, et les morts où la responsabilité du transporteur n'est engagée qu'indirectement : voyageurs tombés du quai sur la voie devant un train ou entre deux voitures, voyageurs tombés d'un train en voulant monter ou descendre en marche, etc... - accidents assez courants dans les premières années de l'exploitation.

La catastrophe de Couronnes (10 Août 1903)

Nous ne reviendrons pas sur l'origine de cet accident que nous avons décrit dans la première partie. Remarquons seulement que la tragédie ne fut possible qu'à la suite d'un concours de circonstances exceptionnel. Tout d'abord, le train dont la motrice avant commençait à brûler fut manœuvré sans que les frotteurs de cette motrice aient été relevés : l'incendie restait donc alimenté en permanence par le court-circuit. Au cours du poussage, le garage du train avarié dans la voie en cul de sac de Belleville avait été demandé mais, par suite d'un malentendu, l'aiguille ne fut pas faite à temps et le train continua sa course. Puis, lorsque la

situation devint intenable dans la motrice de tête, l'arrêt fut demandé par signal d'alarme au train de poussage : la fatalité voulut que celui-ci s'arrêtât de telle sorte que la motrice en feu fût placée à l'entrée de Ménilmontant, juste au-dessous des baies d'aération de la salle des recettes situées sur la passerelle enjambant les voies. D'autre part, à Couronnes, le train suivant la rame avariée fut malheureusement arrêté au droit du bureau du chef surveillant situé au milieu du quai : ce train dont les voyageurs furent les victimes, se trouvait donc placé dans la partie arrière de la station, opposée à l'escalier de sortie.

Précisons que la motrice M 202 dans laquelle se déclara l'incendie était passée en révision générale le 19 mai et devait remonter aux ateliers le jour de l'accident pour une nouvelle révision. Cette motrice avait d'ailleurs été arrêtée le matin même à Dauphine pour avarie à un compresseur puis, bien malheureusement, renvoyée en exploitation.

Un seul fait fut providentiel dans l'histoire de Couronnes : une avarie de signaux tout à fait fortuite, bloqua au Père-Lachaise les trains se dirigeant vers Dauphine au moment de l'incendie.

La catastrophe eut au moins pour conséquence de réorganiser complètement les normes de sécurité sur le réseau. En particulier, l'adoption d'un matériel roulant comprenant exclusivement des matériaux incombustibles et l'installation d'un éclairage protégé rendent absolument impossible le retour d'une pareille tragédie.

Les tamponnements de Cité et de Porte de Versailles

Le 12 décembre 1927, à 12 h 36, un grave accident se produisit lors de l'entrée d'un train à la station Cité : le décalage d'un centre plein du deuxième essieu de la remorque de première classe Ab 1, provoqua le déraillement de la voiture qui se mit en travers des deux voies ; à ce moment précis, un train arrivant en sens inverse, entra en collision avec la voiture déraillée. Cet accident exceptionnel fit plusieurs blessés graves, dont un voyageur déjà mutilé.

Le tamponnement de la Porte de Versailles, survenu le 23 avril 1930 à 7 h 15, est dû à une faute professionnelle caractérisée. Une rame stationnant devant un signal au rouge entre Porte de Versailles et Convention, en direction de Porte de la Chapelle, fut heurtée violemment à l'arrière par la rame suivante qui avait franchi à pleine vitesse les deux signaux d'arrêt. Le tamponnement fit 2 morts et de nombreux blessés.

Autres accidents

La plupart de ces accidents ont pour origine une faute de conduite : un train rattrape le précédent. Mais si ces tamponnements ont fait quelques dégâts au matériel roulant, leurs conséquences furent peu graves pour les voyageurs.

Le premier accident du Métropolitain survint à la Concorde le 19 octobre 1900 dans des circonstances assez curieuses : on était alors au début de l'exploitation, les signaux verts et blancs étaient permissifs, c'est-à-dire que les trains pouvaient les franchir à faible vitesse ; de plus, les trains bloquaient et débloquaient les signaux par action sur une pédale et non pas par l'occupation d'un circuit de voie. A la suite d'un stationnement prolongé d'une rame à la Concorde, la suivante franchit le signal des Champs-Élysées et vint s'arrêter à l'entrée de Concorde derrière la première rame qui partait : celle-ci passant sur la pédale de sortie de la station, remit au blanc le signal des Champs-Élysées donnant la voie libre à une troisième rame. A ce moment, la deuxième rame voulut entrer dans la station Concorde mais ne put démarrer et se mit à dériver en marche arrière en raison du profil en cuvette de la ligne. La troisième rame arrivant alors à pleine vitesse ne put éviter la précédente qui arrivait en sens inverse et ce fut la collision. Cet accident eut pour effet immédiat une modification de la signalisation et le remplacement des feux verts permissifs par des feux rouges d'arrêt absolu.

Il serait fastidieux de citer les quelques tamponnements survenus au cours des années qui suivirent ; la plupart eurent pour cause le franchissement des signaux fermés. Tel fut celui de la station Combat, le 30 juillet 1938 : le conducteur ébloui par la lumière du jour, ne vit pas les signaux au moment où il entra dans le tunnel et alla percuter la rame arrêtée en station.

Tout autre fut le tamponnement qui se produisit le 27 avril 1931 à 19 h 2 entre Saint-Paul et Bastille. Un dérangement de la signalisation avait entraîné l'établissement du service de sécurité avec marche à vue à faible vitesse. Les trains étaient alors équipés de six moteurs seulement et franchissaient parfois avec peine la fameuse rampe en courbe précédant la station Bastille : ce soir-là, malgré le service de sécurité, un conducteur lança son train afin d'aborder la rampe avec un élan suffisant, et vit trop tard la rame précédente qui était arrêtée en pleine courbe ; les dégâts furent assez considérables. Depuis lors, le renforcement de la puissance de traction et du freinage rend de tels accidents à peu près impossibles.

Autre collision, celle-là tout à fait imprévisible : le 2 septembre 1942, un conducteur devenu subitement fou s'empara d'un train de réserve à Gare du Nord et partit en ligne. Bien que le courant ait été coupé très

rapidement, le train eut assez d'élan pour parvenir à République où il entra en collision avec une rame.

Si les tamponnements en ligne sont très rares, ils furent jadis relativement fréquents dans les boucles à un moment où les voies de manœuvre n'étaient pas signalisées : les boucles devaient alors être franchies à très faible vitesse en raison de leur mauvaise visibilité. On enregistra néanmoins quelques collisions à Gambetta, à Maillot et surtout à Dauphine : mais ces boucles étant parcourues sans voyageur, les dégâts furent purement matériels.

Dans le même ordre d'idées, il faut mentionner les coups de tampon dans le mur des terminus. Deux accidents sont restés célèbres, ceux de Saint-Ouen et de Neuilly, qui causèrent d'énormes dégâts.

A Saint-Ouen, un conducteur avait pris l'habitude de « faire le trottoir » de la façon suivante : il lançait son train, descendait en marche au moment où celui-ci abordait le trottoir de manœuvre, et remontait pour freiner de la loge arrière lorsque la dernière porte passait devant lui. Et un beau jour, le 5 octobre 1936, il se trouva devant une porte fermée à clef...

Au Pont de Neuilly, le 1^{er} juin 1958, un conducteur n'ayant pas réalisé qu'il était arrivé au terminus, lança son train à pleine vitesse sur la voie de manœuvre et ne s'aperçut de sa méprise qu'à quelques mètres du butoir...

Autre type d'accident, la prise en écharpe, collision latérale de deux trains sur une aiguille. Ces accidents se produisent parfois aux terminus par suite de l'inobservation des signaux, et en général sans voyageur lorsque la collision se produit au trottoir de manœuvre.

Citons notamment la prise en écharpe survenue dans la boucle de Nation 2 le 27 septembre 1962 : la M 17 prit par le travers la remorque AB 5225.

Les accidents ayant une cause purement mécanique sont très rares : le seul grave fut celui de Cité. Mais leurs manifestations peuvent être spectaculaires : des ruptures de timonerie dont les pièces cassées viennent en contact avec le rail latéral ont parfois provoqué des arcs violents qui eurent le don d'engendrer des paniques.

Pour terminer, nous rappellerons deux drames qui eurent pour théâtre le Métropolitain et qui eurent à l'époque un grand retentissement. Le 27 juillet 1934, un paquet trouvé dans une voiture fit explosion à la station Montparnasse 4 lors de son ouverture dans le bureau du chef surveillant : ce dernier fut tué, un agent et 4 voyageurs furent blessés. Enfin, le 16 mai 1937, une femme fut trouvée assassinée dans la voiture de première classe complètement vide d'une rame arrivant à la station Porte Dorée. Les responsables de ces drames n'ont jamais été trouvés.