



Livraison Brasserie Karcher

AU FIL DU TEMPS, LA CIRCULATION DANS LE 10^e

De tout temps Paris a connu des problèmes de circulation que l'on tente aujourd'hui de juguler. Nicolas Boileau¹ a décrit dans une célèbre satire les difficultés de se déplacer dans les rues parisiennes, son contemporain Blaise Pascal² essaya d'y remédier en ayant l'idée de transports en commun pour réduire l'encombrement des véhicules dans la ville.

Voici un panorama des divers transports qui ont traversé notre arrondissement :

Les compagnies d'*omnibus hippomobiles* qui desservait le 10^e en 1839 répondaient au nom d'*Omnibus* pour le Madeleine-Bastille, les autres portaient de doux noms comme *Dames réunies, Favorites, Citadines* (remisées au 4 rue Alibert), *Parisiennes, Constantines*, ces dernières portaient du n°7 de la rue Neuve-Chabrol (ancien clos Saint-Laurent). Les omnibus sortaient des ateliers implantés quai de Jemmapes, ils ont sillonné Paris jusqu'en 1913.

Les *tramways à chevaux* étaient montés sur rails pour faciliter la tâche des percherons qui les tiraient. Un passager devait sur ces conseils « *se soutenir aux barres de fer pour descendre à reculons en commençant du pied droit, mettant pied à terre il ne devait pas quitter immédiatement la barre, mais suivre un instant en courant la voiture en s'y tenant* ». [K. Baedeker, Paris 1878].



Tramway à chevaux et rails

Le *Funiculaire* de Belleville fut mis en service le 25 août 1891 de la place de la République à l'église de Belleville, il fonctionnait par traction de câble sur une voie unique à une vitesse de 12 km/h, il circulait 18 heures par jour pour un

coût de 5 à 10 centimes, il transportait environ 5 millions de passagers par an. En 1906, la rupture d'un câble lui fit dévaler à 120 km/h la pente jusqu'à la place de la République, faisant une vingtaine de blessés. Il cessa de fonctionner le 18 juillet 1924, remplacé par un autobus, puis en 1935 par la ligne 11 du métro.



Funiculaire Belleville

Sous la III^{ème} République, les transports en commun connurent un progrès décisif avec l'électrification des *tramways*. L'omnibus disparut alors progressivement au profit du tramway, tiré d'abord par des chevaux, puis fonctionnant à la vapeur en faisant un bruit assourdissant et rejetant un brouillard envahissant. Il fut remplacé dès 1892 par le tramway à traction électrique muni d'une perche à roulette le reliant à un câble électrique : « *Il y avait un tramway qui tournait au coin de la rue de Saint-Quentin et de la rue Lafayette, presque chaque fois sa perche lâchait, faisant un bruit de pétarade odieux avec des milliers d'étincelles* » [C. Chanson, *La Mémoire de Paris*, 1919-1939].



Tramway Gare de l'Est

Dès 1929, le Conseil municipal préconisa l'arrêt du tramway dans Paris intra-muros et décida son remplacement par l'*autobus*, ce fut alors la victoire du tout automobile, le *tintinnabulum* de la cloche du wattman fut détrôné par le concert des klaxons qui furent interdits en 1954.

En 1905 arrivèrent les premiers taximètres automobiles, les *voitures particulières à moteur* suivirent en masse : la première voiture française à essence naquit en 1891 sous licence *Daimler*. En 1895, les frères Michelin fabriquèrent le premier pneumatique pour automobile, il devait amoindrir le bruit des roues !

Enfin, pour mieux se faufiler dans les embouteillages parisiens, on passa de la draisienne au vélocipède, du bicycle à la bicyclette, puis aux deux roues à moteur avec les vélos solex pétaradants, en final arrivèrent les vrombissantes motos et les scooters. Aujourd'hui, *Vélib'* et *Autolib'* essayent d'apporter un peu de calme dans la ville.

Jeannine CHRISTOPHE

Article paru dans « *La Gazette du Canal* » n°22 Hiver 1997/98, réactualisé en 2013 - voir aussi l'article plus détaillé sur le site d'HV10 à : <http://hv10.org>

¹ Nicolas Boileau : « *Les embarras de Paris* » : Satire VI, 1660.

² 18 mars 1662 : Premier transport en commun sur requête de Blaise Pascal « pour la création d'une ligne de carrosses payants (cinq sols) circulant à travers Paris ».