

## Le métro dans tous ses états



### Un métro de retard

C'est en 2000 que le métro parisien a fêté son centenaire. Pendant quarante ans, les édiles de Paris avaient tergiversé, alors que Londres (1863), New York (1868), Berlin (1878) et plusieurs autres métropoles disposaient déjà d'un réseau de transport urbain souterrain. Alors qu'allait poindre le XXe siècle, l'imminence de l'Exposition universelle de 1900 et la perspective des dizaines de millions de visiteurs attendus mirent fin aux hésitations.

### Le baron et l'ingénieur

La concession avait été donnée à un financier belge, le baron Edouard Empain, et les travaux confiés à l'ingénieur Fulgence Bienvenüe. La première ligne construite fut la ligne 1, qui traverse Paris d'est en ouest et dessert le Grand-Palais, lieu de l'Exposition de 1900. Elle fut inaugurée le 19 juillet 1900 et remporta immédiatement un succès fulgurant, puisque 16 millions de voyageurs l'empruntèrent de juillet à décembre de la même année.

### Fulgence le fulgurant

Treizième enfant d'un notaire breton inspiré en matière de prénoms, Fulgence Bienvenüe, bardé de diplômes, avait auparavant construit différentes lignes de chemin de fer, ainsi que le funiculaire de Belleville. En 1898, il est chargé du métro. Après la ligne 1, il passera à une entreprise encore plus difficile avec la ligne 4, qui traverse la Seine, et la 5, qui passe à plusieurs reprises au-dessus et au-dessous du canal Saint-Martin. Il prendra sa retraite à 80 ans.

Claude Veuille



### Un marqueur d'espace



### Ligne 6



### Aux bons soins de la RATP



### Cryptocosmos



### Les débuts du métro avec la RATP

## Un marqueur d'espace

### Tortues et libellules

L'empreinte d'un autre homme marque le métro parisien : Hector Guimard, le pape de l'Art nouveau en France. On lui doit les balustrades vertes qui entourent les entrées, avec leurs décorations en carapaces de tortue, surmontées de lampadaires aux têtes courbées comme des boutons de fleurs. Elles sont parfois (comme à la porte Dauphine, à l'Hôtel de Ville ou place Sainte-Opportune) recouvertes de verrières déployées au-dessus des têtes des voyageurs, telles des ailes de libellules.

### Cabale contre le style nouille.

Autrefois, les gares extérieures des stations Bastille et Etoile étaient aussi des œuvres de Guimard. La première, avec ses toits s'échelonnant vers le haut comme une pagode et son élégante entrée ovoïde, fut détruite en 1962 ; la seconde, dont les verrières avaient des bords relevés comme un champignon, disparut dès 1925 à la demande des détracteurs de ce qui était appelé le « style nouille », qui lui reprochaient de « défigurer Paris ».

Claude Veuille

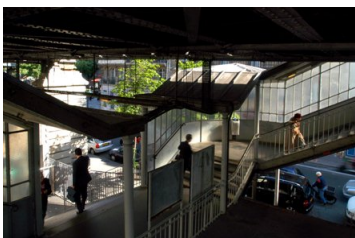


La station Palais Royal - Musée du Louvre a été décorée par le plasticien Jean-Michel Othoniel, à l'occasion des manifestations célébrant le centenaire du métropolitain en 2000. Rebaptisée depuis "Kiosque des noctambules", l'œuvre est une réponse colorée à la monochromie des colonnes de Buren toutes proches, en même temps qu'une intrusion moderniste dans un environnement où domine l'architecture classique...



...Le style Nouille de Guimard. Un terme peu élégant mais assez évocateur de l'Art nouveau français.

CVO





## Ligne 6

Nation / Charles de Gaulle - Etoile

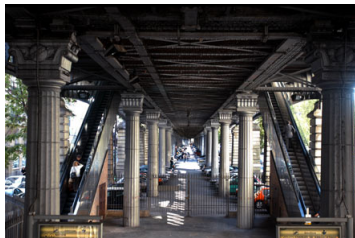
En 28 stations, la ligne 6, combinée à la ligne 2 qui en est comme le prolongement naturel au nord, permet de réaliser la grande boucle parisienne. En partie aérienne et franchissant par deux fois la Seine, elle offre l'un des plus beaux panoramas de Paris, tout en permettant une liaison transversale très utile pour les correspondances. Son équivalent en surface serait le bus PC (Petite Ceinture), qui contourne Paris par les boulevards des Maréchaux, cependant plus excentré, et surtout le nouveau tramway T3, qui reprendra ce même tracé à la fin de l'année 2006.

Claude Vittiglio



“Accès interdit”. Des inconscients se glissent parfois au-delà des limites du quai par goût de l'aventure ou du tag. Les parties aériennes du métro sont de fait des appels à virées insolites, où l'on peut toujours rêver de voir Paris différemment. Il peut en coûter très cher aux contrevenants.

CVO







## Aux bons soins de la RATP

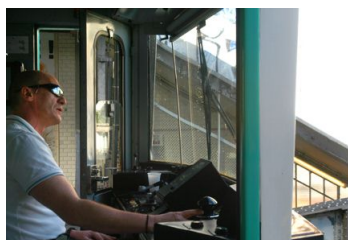
Aujourd'hui, plus de 700 rames de métro transportent les voyageurs sur 212 km de lignes. Cela, sans compter le Réseau express régional (RER), créé en 1969 et qui, traversant Paris, relie à la capitale ou entre elles de nombreuses villes de banlieue ; sans compter non plus les 4 000 autobus qui sillonnent les rues de toute l'agglomération parisienne. Avec le tramway, ce sont 2,8 milliards de voyageurs qui ont voyagé en 2005 par les bons soins de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

Claude Veuille



Il a fallu un peu d'aplomb et beaucoup de réflexes. Brinquebalé par la vitesse, coincé dans le poste de pilotage, c'est soudain la bonne équation entre lumière, expression, cadrage et instant T.

CVO



## Cryptocosmos

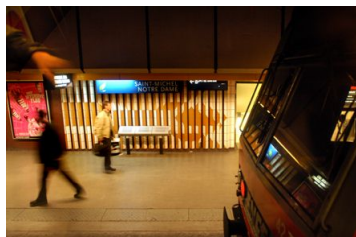
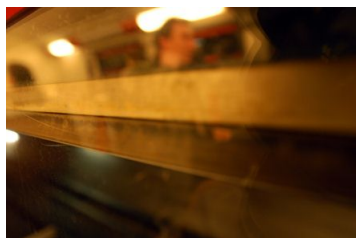
C'est un monde à part, avec ses us et coutumes, qui s'agite à des dizaines de mètres sous terre : "Des midinettes qui trottent, / Des ouvriers qui cheminent, / Des dactylos qui se pressent, / Des militaires qui s'empressent, / Des employés qui piétinent, / Des amoureux qui butinent...", chantait Edith Piaf ("Le métro de Paris", 1960). Suivant les pas de la Môme, de nombreux musiciens se lancent dans l'aventure et entonnent la chansonnette, en recherche d'une reconnaissance artistique ou d'un moyen de survie. Leur très grand nombre a d'ailleurs conduit la RATP à créer, en 1997, une structure d'accueil, l'Espace Métro Accords (EMA), qui organise des castings et délivre les accréditations aux musiciens. Avec plus de quatre millions de voyageurs chaque jour, le métro peut s'enorgueillir d'être la plus grande salle de concert du monde. On dit que Michel Polnareff, Jacques Higelin, Alain Souchon, Lââm, Dany Brillant, Keziah Jones, Manu Dibango et bien d'autres ont un jour chanté dans un couloir de métro...

Cécile Quéniart



Plus de trois cents musiciens et chanteurs se produisent dans le métro, lieu de passage idéal pour faire la manche. Afin d'éviter des attroupements nuisibles au trafic et à la sécurité, mais aussi soucieuse de proposer aux usagers un environnement musical de qualité, la RATP a décidé d'auditionner ce monde parallèle d'artistes pour établir une sélection officielle fondée sur l'originalité et le talent. Résultat, les listes d'attente s'allongent et le niveau musical monte sans cesse. L'idéal de tous ces artistes ? Rejoindre un jour la surface.

CVO







## Les débuts du métro avec la RATP

En partenariat avec la RATP

A suivre dans la médiathèque : le métro dans tous ses éclats



Fulgence Bienvenüe (1852/1936), le père du Métro Inspecteur des Ponts et Chaussées au service municipal de Paris, ce célèbre polytechnicien est chargé de la construction de la 1ère ligne de métro: " Porte de Vincennes/Porte Maillot". Les travaux commencent le 4 octobre 1898 pour une mise en service lors de l'inauguration de l'Exposition universelle prévue à Paris en avril 1900. La ligne sera finalement ouverte au public le 19 juillet 1900. Il continue à superviser la construction des premières lignes de métro. La CMP (Compagnie du Chemin de Fer métropolitain) à qui la ville de Paris a confié l'exploitation, dispose d'un réseau de 10 lignes en 1913. Fin décembre 1932 lorsqu'il prend sa retraite, le réseau métropolitain compte 140 Km de longueur de lignes en exploitation. Il décède le 03/08/1936 et repose au cimetière du Père Lachaise



Construction de la station Saint-Michel ligne 4  
Montage du caisson à Saint-Michel/Odéon.  
Chantiers spectaculaires de la construction de la ligne 4 avec le montage des caissons métalliques de la station Saint-Michel. Une opération réalisée selon la technique du fonçage, qui consistait à enfoncer dans le sol chaque caisson d'un poids de 11 000 tonnes.



Caisson sous-fluvial  
Construction de la ligne 4 du métro.  
Mise en place de l'un des caissons de la traversée sous-fluviale du grand bras de la Seine, toujours selon la technique du fonçage. Les caissons furent enfouis séparément à 20 mètres au-dessous du niveau du sol, soit 15 mètres au-dessous du niveau normal de la Seine.



Construction de la ligne 2 partie aérienne  
Imposant chantier de construction du viaduc de la ligne 2 avec, en premier plan, le montage d'une portée de 44,73 mètres au-dessus d'un important carrefour et, au second plan, la station "Boulevard Barbès" en cours de réalisation. La station se nomme aujourd'hui "Barbès- Rochechouart".

En 1897, Fulgence Bienvenüe expose le projet Ligne 2 : le viaduc succèdera au souterrain sur le boulevard Rochechouart et s'étendra sur boulevards de la Chapelle et de la Villette.

Les travaux commencent en mars 1901, suivis de ceux de la superstructure. Les grands viaducs qui permettent notamment la traversée des faisceaux de voies ferrées des chemins de fer du Nord et de l'Est sont confiés à la Société des ateliers de Montreuil (anciens établissements J. Leclair) et à la Société Moisant. La partie aérienne est composée de travées métalliques dont la longueur est généralement comprise entre 22 et 75 mètres. Au total 9500 mètres de parcours aérien, un dispositif qui a sans doute contribué au succès de la ligne auprès des voyageurs. Le métro aérien a vraiment un prix : le kilomètre coûte deux fois plus qu'en souterrain.



### Viaduc d'Austerlitz sur la ligne 5 Ingénieurs Biette et Bienvenüe.

Le pont métallique construit en 1904 et 1906 est réservé au passage de la ligne de métro Place d'Italie-Bobigny.

Ce viaduc ne devait pas avoir appui dans la Seine, afin de ne pas gêner la navigation déjà perturbée par le pont d'Austerlitz voisin.

Il prendra la forme d'une très longue passerelle à deux arcs, suspendue par des poutrelles à treillis. Les arcs retombent à chaque extrémité sur deux culées en pierre de taille reposant sur de la fonte.

Le viaduc franchit la cour de départ de la gare d'Austerlitz jusqu'à la station de métro située sous la voûte.



### Signalétique de l'accès Nord-Sud

Accès Assemblée nationale-Chambre des députés.

Le 5 novembre 1910 débute l'exploitation de la ligne A du chemin de fer souterrain Nord-Sud de Paris desservant notamment les quartiers de Montparnasse et Montmartre. C'est la Société du chemin de fer électrique Nord-Sud, appelée également Compagnie du Nord-Sud, qui est concessionnaire de cette nouvelle ligne, reliant la Porte de Versailles à Notre-Dame-de-Lorette. Cette dernière sera prolongée successivement jusqu'à Pigalle, puis Jules-Joffrin pour atteindre finalement Porte de la Chapelle le 23 août 1916.

Les accès des lignes nord-sud se reconnaissent par l'indication "Nord-Sud", à la différence de la dénomination "Métropolitain", qui signale une station du réseau de la CMP (Compagnie du Chemin de Fer métropolitain).

Les stations Nord-Sud perdront leur appellation lorsque la CMP absorbera la Compagnie du Nord-Sud le 1er janvier 1930, réalisant l'unité du réseau souterrain et renforçant ainsi la cohérence du développement du métro.

Jusque dans les années trente, ces accès ne comportent pas d'holoplans.