

RATP INFORMATIONS

SUPPLÉMENT AU N° 16 (Mai-Juin 1975)

A propos du 75^e anniversaire

Le métro parisien vit depuis dix ans une période d'intense transformation. Cette accélération du changement et les soucis quotidiens pourraient parfois nous faire oublier l'activité, le talent, le courage et le dévouement de nos anciens. Ce numéro spécial, commémorant le 75^e anniversaire du métro, vient, fort à propos, nous le rappeler.

Après trois quarts de siècle, grâce à une conception initiale remarquable et aux efforts incessants pour entretenir et renouveler les équipements, le métro continue de rendre à la population parisienne les plus grands services. Intimement lié à la vie et au fonctionnement de la ville, il en est presque devenu le symbole.

La situation actuelle, encore insatisfaisante à certains égards, va être très largement améliorée dans les années à venir : extensions dans les banlieues proches et peuplées, modernisation du matériel roulant, décoration et animation des stations, escaliers mécaniques plus nombreux...

Mais c'est avant tout sur l'achèvement du métro régional et son interconnexion ultérieure avec les lignes SNCF de banlieue que nous comptons pour soulager le trafic du réseau urbain.

Ayant ainsi retrouvé une nouvelle jeunesse, gageons que le métro parisien deviendra un centenaire bien portant !

Philippe ESSIG, directeur du réseau ferré.

ENFIN, LE METRO VINT

L'IDÉE d'un chemin de fer métropolitain, souterrain ou aérien desservant Paris pour dégager la circulation en surface était très ancienne. Elle prit corps pour la première fois en 1855 dans un mémoire présenté par MM. Brame et Flachet qui projetaient de relier, par voie ferrée souterraine, le centre de Paris à la périphérie et d'assurer ainsi l'approvisionnement des Halles.

De nombreux projets de lignes souterraines, aériennes ou mixtes furent étudiés au cours de la seconde moitié du siècle dernier, le projet le plus extravagant restant sans doute celui du chemin de fer sans rail proposé par un certain Mazet, officier de marine, qui avait imaginé un métropolitain aérien dont les voitures en forme de gondoles glissaient au-dessus des boulevards en prenant appui sur les réverbères !

moins de transport urbain, le Gouvernement n'avait dû céder et reconnaître un caractère local aux lignes à construire.

Après une instruction de plus de deux années, la loi du 30 mars 1898 déclara d'utilité publique la construction d'un chemin de fer à traction électrique, composé de cinq lignes formant un réseau de 65 kilomètres.

On le concéda à la Compagnie générale de traction à laquelle se substitua ensuite la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.

L'exposition universelle se profilant à l'horizon, les travaux débutèrent rapidement, en novembre 1898, sous la direction de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Bienvenu.

La ligne n° 1 (Porte de Vincennes - Porte Maillot) et ses embranchements furent

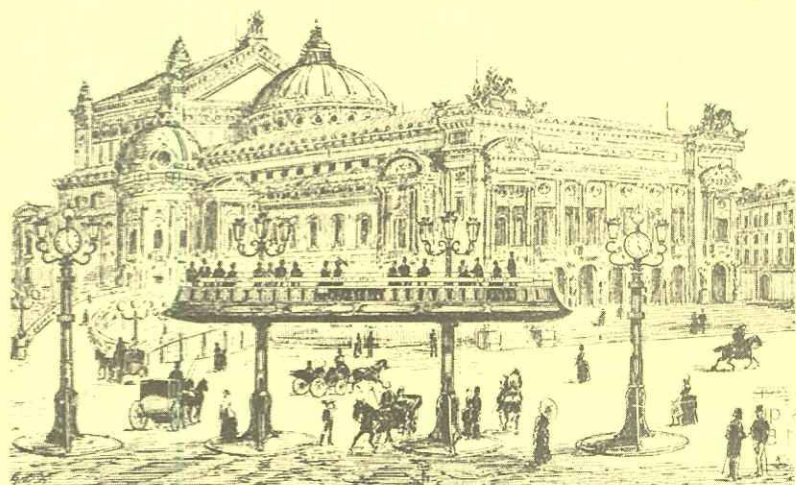
divisés en 11 lots attribués chacun à un entrepreneur choisi par concours. A l'origine, le projet prévoyait d'établir un seul puits par lot et de forer le tunnel au moyen de boucliers métalliques cheminant sous la chaussée. Mais, devant la nécessité de terminer la ligne avant l'exposition universelle, on opta pour une autre solution : la construction en grande partie à ciel ouvert, ce qui n'allait pas sans entraîner de grandes difficultés pour la circulation en surface et des bouleversements dans la vie des Parisiens.

En effet, contrairement à ce qui s'était passé à Londres où les tunnels de l'Underground avaient été établis en profondeur, les lignes du métro parisien ont été construites aussi près que possible de la chaussée.

Le principe généralement utilisé consistait à construire d'abord la voûte, puis les piédroits, c'est-à-dire les soutènements latéraux du tunnel, et enfin le radier, c'est-à-dire le soubassement, après enlèvement des déblais : le souterrain était donc construit de haut en bas.

Pour les stations à plancher métallique, les rues étaient ouvertes sur toute leur largeur; on construisait d'abord les piédroits sur lesquels on déposait les poutrelles métalliques : des chantiers occupant toute la surface de la chaussée furent ainsi installés rue de Rivoli et boulevard Diderot.

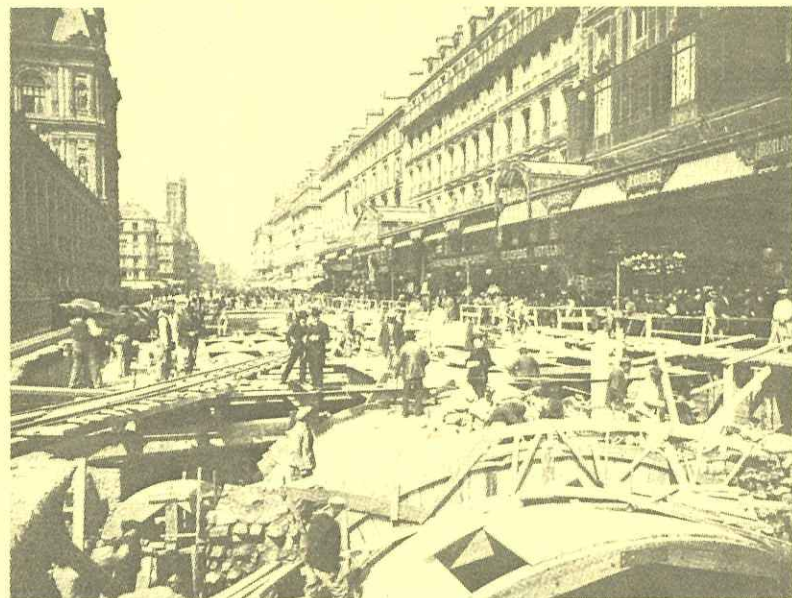
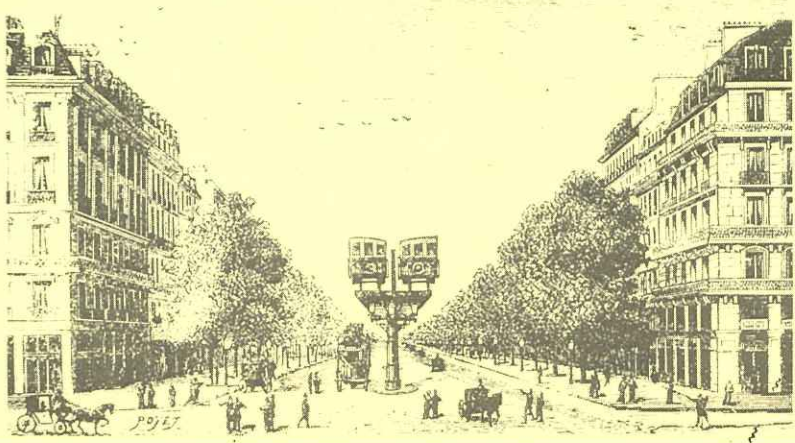
De tels travaux n'allèrent pas sans surprises techniques certes mais également archéologiques. Durant la construction de la ligne n° 1, on retrouva des vestiges non seulement du Paris du Moyen Age mais également de la Lutèce gallo-romaine, comme sous la rue Saint-Antoine (une voie romaine). Mais la découverte la plus importante fut sans aucun doute les fondations d'une tour, dite « Tour de la Liberté »,



Mais, jusqu'en 1895, les efforts devaient demeurer stériles, la réalisation du Métropolitain étant entravée par un antagonisme fondamental entre l'Etat et la ville de Paris.

L'Etat voulait donner un caractère d'intérêt général au réseau qui n'aurait eu pour but que de relier entre eux les terminus des grandes lignes. La ville, préoccupée avant tout de satisfaire aux besoins de la population parisienne, tenait, au contraire, à ce que ce chemin de fer, construit à ses frais et sans subventions, fût sous sa dépendance exclusive et classé dans les chemins de fer d'intérêt local.

Les discussions eussent sans doute continué bien longtemps encore si, pressé par la nécessité d'assurer un service de transport à grand rendement durant l'exposition universelle de 1900 et vaincu par les plaintes qui s'élevaient contre l'insuffisance des



de la forteresse de la Bastille (aujourd'hui, une plaque éclairée, visible dans le tunnel, rappelle l'emplacement de cette tour).

Pendant dix-sept mois, des kilomètres d'égouts, de conduites d'eau, de fils télégraphiques et téléphoniques, de tubes pneumatiques du service postal avaient été déplacés.

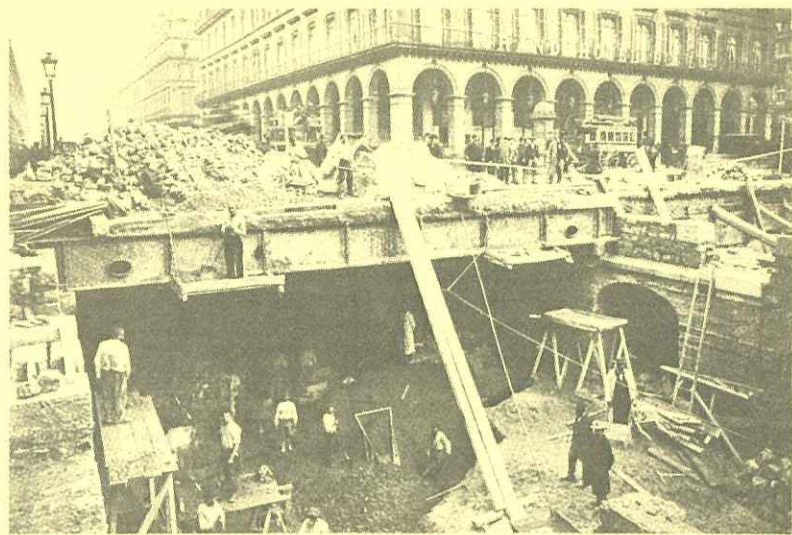
En dépit de la relative pauvreté des moyens techniques de l'époque, le tunnel avait progressé de 4 mètres par jour. Mille mètres cubes de déblais avaient été évacués par vingt quatre heures. Deux mille terrassiers, parmi lesquels des commerçants faillis, un groupe d'acrobates, un dentiste et même un marquis, s'étaient relayés jour et nuit pour réussir l'exploit : terminer la ligne pour l'inauguration de l'Exposition universelle.

Le 19 juillet 1900, à une heure de l'après-midi, la ligne Porte de Vincennes - Porte Maillot était ouverte au public, et cela dans une grande indifférence.

Mais le succès ne tarda pas. De juillet à décembre 1900, 17 660 286 personnes l'empruntaient et l'année suivante, près de 56 millions.

Le public marquant de plus en plus sa faveur pour le nouveau mode de transport, l'extension du réseau progressa rapidement, à tel point qu'en 1914, les lignes 2, 4, 5, 6 et 13 étaient achevées, la ligne 3 exploitée de la Porte de Champerret à Gambetta, la ligne 7 de l'Opéra à la Porte de la Villette et au Pré-St-Gervais et la ligne 12 de la Porte de Versailles à Jules-Joffrin.

Le métro avait ainsi gagné son pari.



UN ANNIVERSAIRE

QUELQUES DATES

27 janvier 1898 : convention passée entre la Ville de Paris et la Compagnie Générale de Traction pour l'exploitation d'un métropolitain.

30 mars 1898 : loi déclarant « d'utilité publique, à titre d'intérêt local, l'établissement dans Paris d'un chemin de fer métropolitain à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages à main ».

19 avril 1899 : décret approuvant la création de la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (C.M.P.).

26 mars 1907 : création du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris.

1^{er} janvier 1930 : fusion de la Compagnie du Métropolitain de Paris (C.M.P.) et de la Société du chemin de fer souterrain Nord-Sud.

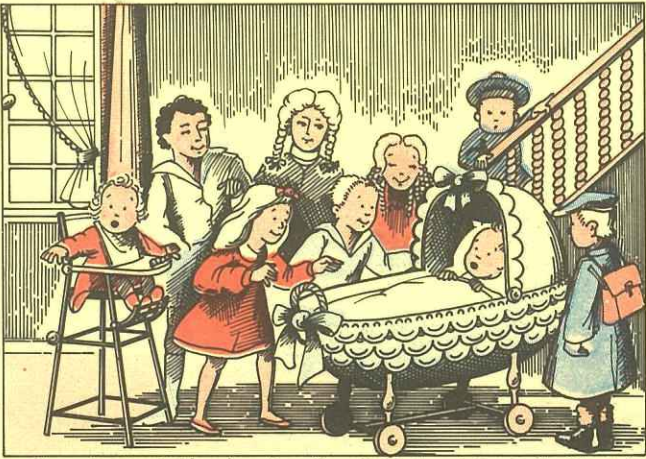
15 janvier 1938 : la C.M.P. reprend la ligne de Sceaux dont l'exploitation de la section Massy-Palaiseau-Saint-Rémy-lès-Chevreuse reste confiée à la SNCF (jusqu'au 1^{er} août 1965).

1^{er} janvier 1942 : la C.M.P. reprend l'exploitation du réseau de surface confiée jusque-là à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P.).

1^{er} janvier 1945 : la C.M.P. se voit retirer sa concession, la gestion des transports parisiens étant confiée à un administrateur provisoire dépendant du ministère des Travaux Publics et des Transports.

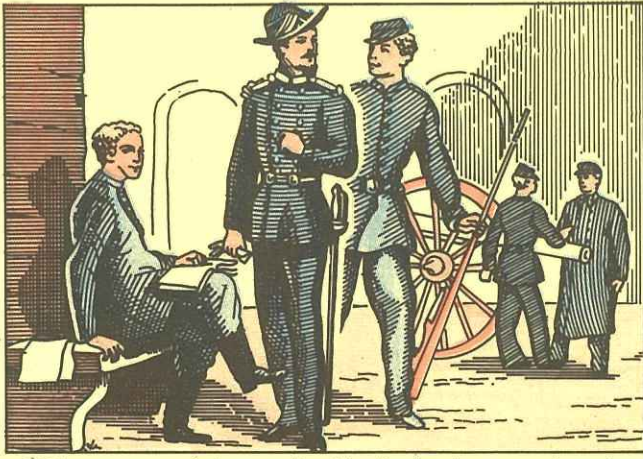
1^{er} janvier 1949 : création de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

Le Petit Bienvenüe Illustré



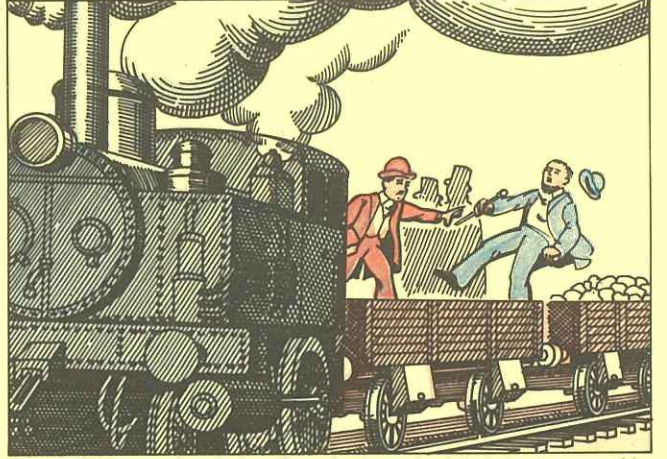
Ce 27 janvier de l'an de grâce 1852, à Uzel, petit bourg des Côtes-du-Nord, la maison du notaire Bienvenüe retentit des premiers cris du jeune Fulgence accueilli avec la sollicitude que l'on devine par ses huit frères et sœurs.

Dès sa plus tendre enfance, Fulgence connaît un penchant pour les auteurs grecs et latins qui le lui rendent bien puisqu'à 15 ans et demi, il accède au grade de bachelier en philosophie.



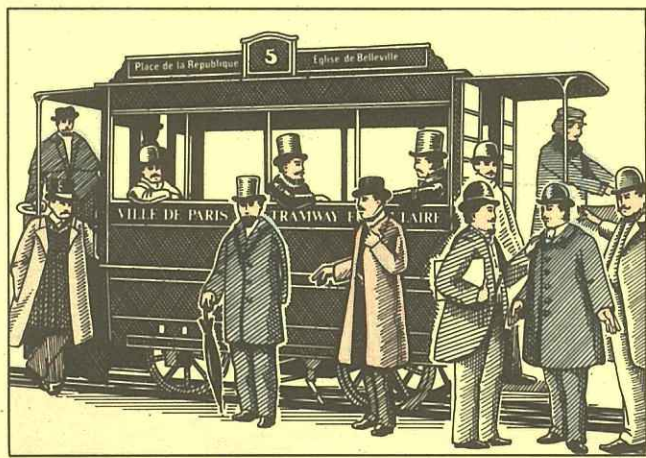
Mais ces amours de jeunesse font bientôt place à une grande passion : la technique. Entré à Polytechnique en 1870, il en sort dans la «botte» qu'il chausse hardiment, choisissant les «Ponts et Chaussées» pour y faire carrière.

Nommé ingénieur ordinaire en 1875, il se fait rapidement remarquer pour la compétence peu «ordinaire» avec laquelle il mène la construction d'une ligne de chemin de fer, de Fougères à Vire.



Animé d'une volonté de «fer», le jeune ingénieur est incontestablement sur la bonne voie lorsqu'un tragique accident manque de compromettre sa carrière.

Conduisant un jury d'expropriation, il est debout sur un wagon de chantier lorsqu'un démarrage intempestif de la locomotive le projette sur les rails; les roues du convoi broient son bras gauche que le chirurgien devra «exproprier» pour reprendre l'expression de Fulgence soi-même.



L'année 1886 voit Bienvenüe nommé au Service Municipal de la voie publique à Paris.

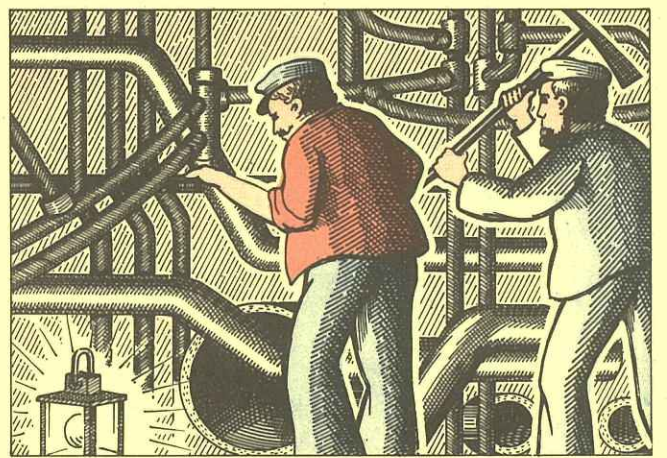
De grandes tâches l'y attendent : percement de l'avenue de la République, construction du tramway-funiculaire de Belleville, etc.

Cette «voie publique» est une voie royale qui le conduit vers son destin.



Le 30 mars 1898, consacrant le projet de Bienvenüe, une loi déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemin de fer métropolitain dans Paris. Les grandes heures de l'histoire des transports parisiens commencent à s'inscrire dans le sous-sol de la capitale.

Novembre 1898, le premier coup de pioche est donné, prélude au ballet de 2 000 terrassiers qui se relaient jour et nuit.



Un incroyable pari est engagé : réaliser les 10 km qui séparent la Porte de Vincennes de la Porte Maillot pour l'Exposition universelle de 1900.

Sous la conduite de Bienvenüe les hommes progressent farouchement à travers le labyrinthe hostile des conduites, des canalisations, des égouts et des collecteurs qui semblent livrer un ultime et désespéré combat au progrès en marche.



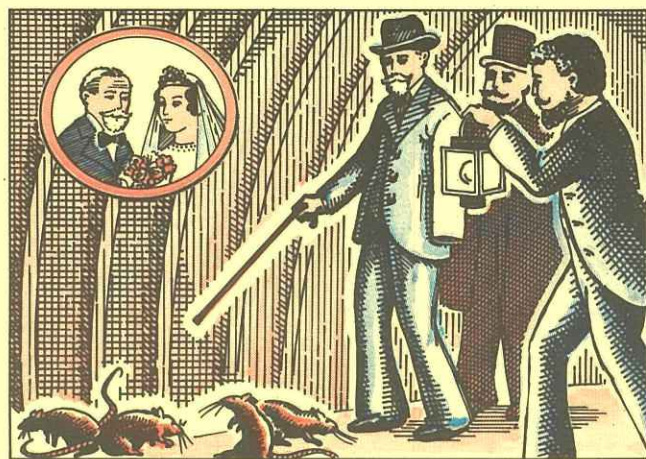
Enfin, le 19 juillet 1900, tandis qu'une chaleur torride écrase Paris, quelques officiels intrépides, premiers «métroautes» attirés sans doute par la mystérieuse fraîcheur des profondeurs, se hasardent, non sans une poignante émotion, dans les wagons de bois verni qui les emportent à une folle allure dans les entrailles de Paris. Conquis par la rapidité et la régularité de ce «métro» qui ridiculise le tramway cahotant de la surface, 17 660 286 parisiens imiteront ces courageux pionniers, entre juillet et décembre 1900. Ils seront 56 millions l'année suivante.



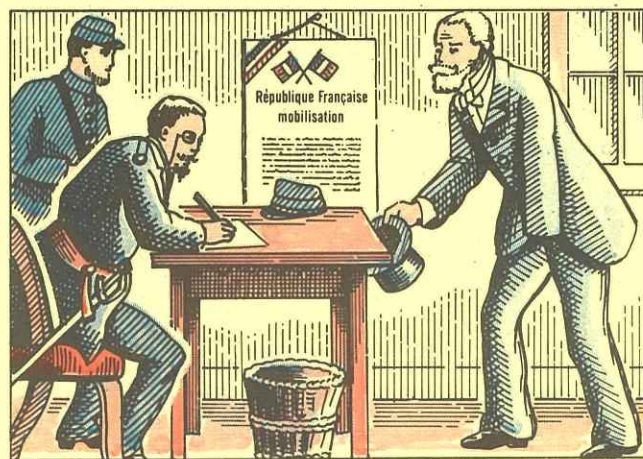
Mais ce n'est là qu'un début. Ainsi que dans une fourmilière géante, les galeries se multiplient sous les rues de Paris. Rien n'arrête l'élan de cette armée souterraine qui accomplit les plus importants travaux que la ville ait connus depuis sa fondation. L'on franchit sans encombre tous les obstacles, l'on passe sous la Seine mais pas sous l'Institut, les Immortels ayant brandi leurs épées vénérables devant cet impudent métro qui eut pu faire trembler leur chère coupole.



La ténacité et l'ingéniosité de Bienvenüe sont soumises à de bien rudes épreuves. C'est ainsi qu'aux alentours du quai Saint-Michel il découvre une terre plus gorgée d'eau qu'une éponge. Négligeant les méthodes classiques d'assèchement, il installe à proximité une usine frigorifique et, congelant le sol par une forêt de tubes, il transforme la place Saint-Michel en banquise à la stupefaction réprobatrice des riverains.

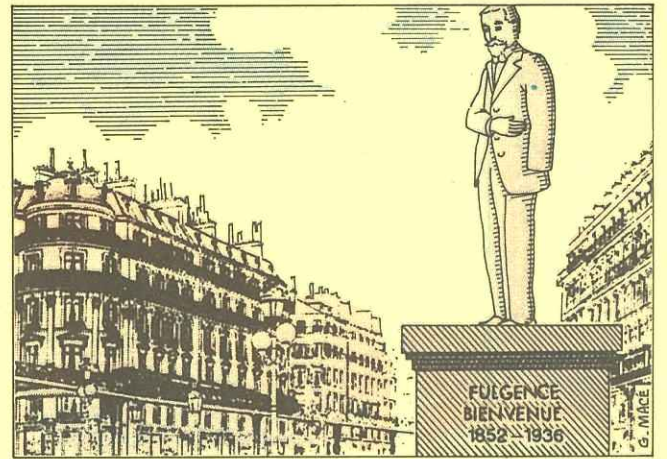


Plus familier des chantiers que des salons, ayant sans doute rencontré plus de rats de cave que de petits rats de l'Opéra, Bienvenüe était encore célibataire endurci à l'approche de la soixantaine. C'est alors qu'il rencontre une jeune veuve, mère de trois enfants, Jeanne Bassetti, qu'il épouse en avril 1909, déposant plus de 60 km de voie dans la corbeille de la mariée.



1914, Bienvenüe, âgé de 62 ans, colonel de réserve dans le «génie» (on s'en serait douté), demande à être mobilisé. Il participe à la mise en état de défense du camp retranché de Paris.

Après l'armistice, il reprend la construction du réseau à la tête d'une pacifique armée d'ouvriers qui atteindra 6 564 hommes en 1932.



A quatre-vingts ans, celui que le monde entier appelle le «père métro» consent enfin à prendre une semi-retraite. Il continue néanmoins à veiller sur son enfant en tant qu'ingénieur conseil de la ville de Paris.

Grande médaille d'or de la ville de Paris, Grand-Croix de la Légion d'honneur, Fulgence Bienvenüe s'éteint le 3 août 1936, trois ans après que le Conseil municipal ait immortalisé son nom en le donnant à une place et une station de métro qui portent toujours son nom.

MÉTRO MYSTÈRE

Le métro n'a pas, dans le roman français, la place qu'un Zola, ce passionné des chemins de fer, lui aurait peut-être réservée s'il avait eu le temps de mieux le connaître. Il s'est heureusement trouvé un maître du roman populaire (dont la vision fantastique de Paris traduit si bien nos angoisses contemporaines) pour lui donner les dimensions surréalistes qui peuvent être les siennes pour les observateurs — et les usagers — imaginatifs. Nous voulons parler du créateur de Fantômas, l'extraordinaire Marcel Allain, l'un des auteurs les plus féconds de notre littérature : il ne doit être dépassé — quantitativement — que par Simenon.

C'est dans le métro, il l'a avoué lui-même, que ce Parisien depuis cinq générations a trouvé le nom de son héros et ce moyen de transport apparaît cent fois dans les 44 volumes de Fantômas. Mais les deux principaux épisodes ayant le souterrain pour cadre se déroulent dans le tome 3, «Le Mort qui tue» et dans le tome 40, «Fantômas rencontre l'amour». Dans le premier de ces deux romans, Fantômas pille les caves de la Banque de France et emmène quelques milliards en or dans une charrette à bras. (Signalons que pour un autre hold-up de banque, Fantômas se sert d'un autobus comme d'un char d'assaut. Sur la plate-forme arrière, ses complices ont installé une mitrailleuse de la guerre de 1914 qui arrose les policiers lancés à la poursuite des bandits.) Traqué par l'infatigable Juve, Fantômas s'engage dans le chantier du métro en construction, place de l'Opéra, et la voûte s'effondre... Quelque temps après la parution de cet ouvrage, Marcel Allain reçut une lettre de protestation d'un lecteur curieux : comment une charrette à bras aurait-elle pu supporter un poids de 5 à 6 tonnes représentant les milliards volés ?

Le 40^e volume des aventures de Fantômas, paru en 1947, rapporte un exploit encore plus stupéfiant du Maître de l'Épouvante. A la station Pigalle, vers sept heures du soir, monte en première une très jolie jeune femme : elle est suivie de près par un gentleman d'une quarantaine d'années aux yeux d'un éclat extraordinaire. A Anvers, court arrêt, on embarque les bidons contenant la recette de la journée. La rame va s'ébranler quand le drame se déclenche : le gentleman pousse la jeune femme sur le quai, elle tombe opportunément dans les bras d'une marchande de fleurs.

Le chef de gare se précipite au téléphone, appelle Barbès : «Arrêtez la rame 126!». Or son collègue ne la voit pas venir. Entre Anvers et Barbès il y a 500 mètres et la rame a disparu ! Le chef de gare bondit dans le tunnel ; à 100 mètres, il aperçoit tout à coup un train arrêté, vidé de ses



voyageurs mais aussi de la recette : «On dirait un coup de Fantômas ! Alors, répété par cent, par mille voix tremblantes, le nom tragique parut soudain grandir, s'enfler, déchaîner un vacarme affreux, un hurlement d'épouvante qui roulait, grondait, rebondis-

sait, éveillant tous les échos du tunnel souterrain : Fantômas ! Fantômas !»

Depuis la guerre, il semblait avoir disparu. Brusquement, il resurgissait. Pour quels sinistres desseins ? Fandor, l'homme qui connaît le mieux toutes les

Dans Paris, ville fantastique «aux cent mille romans», le métro a apporté un nouvel élément de mystère et de rêve, tous les secrets des millions d'existences flottantes qui circulent dans les souterrains. Il a même accédé à la dignité de personnage vivant à en croire tel écrivain qui affirme avoir connu une petite fille de six ans, exilée en province après avoir longtemps vécu près de Sèvres-Babylone, et qui écrivait au métro : «Cher Métro, on s'ennuie beaucoup sans toi ici, mais on ira te voir pour les vacances, je t'embrasse bien».

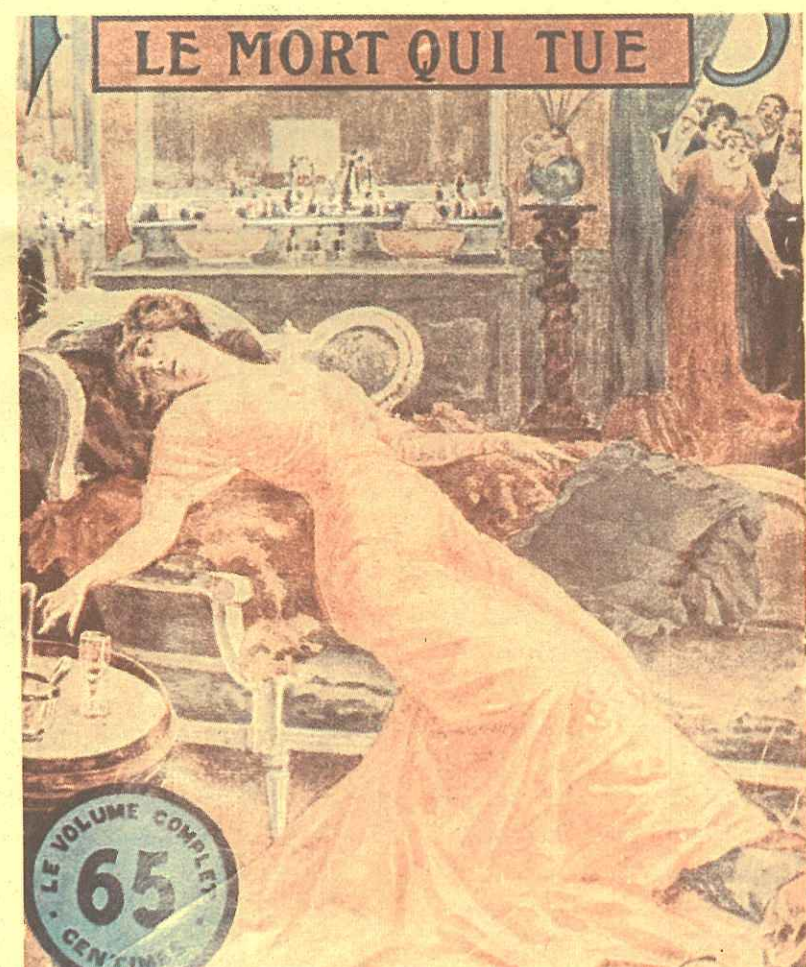
Le dédale des tunnels n'excite pas seulement les imaginations enfantines ; c'est ce que Roger H. Guerrand se propose de montrer à nos lecteurs en laissant resurgir de l'ombre le légendaire FANTOMAS.

rus du Maître, est presque aussitôt sur les lieux. Il donne l'explication du nouvel exploit du génie du crime, ce supercerveau familier des techniques les plus complexes. Fantômas a installé un aiguillage et, au lieu de se diriger vers Barbès, la rame a pénétré dans une galerie adjacente creusée dans les carrières de Montmartre et séparée de la voie normale par une cloison très mince.

La bande de Fantômas s'y tenait embusquée : elle s'est emparée de la recette tandis que les voyageurs étaient dépouillés de leurs portefeuilles et de leurs bijoux. On les retrouve bientôt dans tous les coins de Paris, affalés sur des bancs, couchés par terre, complètement abrutis sous l'effet d'une drogue. Fantômas, en projetant la jeune femme sur le quai, a voulu la sauver de ses

l'entre-deux guerres elle fut traduite en plus de vingt langues — Marcel Allain nous a raconté l'anecdote suivante : le hasard l'ayant amené à la station Anvers au moment où son récit paraissait en feuilleton dans «France-Soir», il surprit une conversation entre plusieurs personnes et le chef de station. Celui-ci affirmait que l'auteur de Fantômas devait être un ancien entrepreneur. Il y avait réellement, disait-il, une voie de garage débouchant à l'endroit indiqué dans le livre. Utilisée lors du creusement du tunnel elle communiquait avec les carrières. «On l'a murée, mais elle existe, répétait le chef de gare avec conviction.»

Il est étonnant que l'un des crimes les plus parfaits réalisés à Paris n'ait pas encore été mis au compte de Fan-



complices. Il apparaît chez elle et lui avoue son amour : «Ce crime que vous me reprochez, je vous en apporterai l'hommage. Cette peur que je fais naître, vous la respirerez comme un encens... Et je vous griserai, Janine ! Et vous serez mienne !» Il la quitte en laissant sur la table un énorme diamant à l'éclat rouge sang.

Quelques jours plus tard, une panique folle s'empare des Parisiens : «Jetés du haut des balcons, lancés des fenêtres, projetés par des automobilistes qui disparaissaient à des allures de course, des couteaux sifflaient dans l'air, se plantaient dans les poitrines, perçaient les ventres, trouaient les fronts !...» C'est l'œuvre de la bande de Fantômas qui veut marquer sa rentrée en terrifiant Paris.

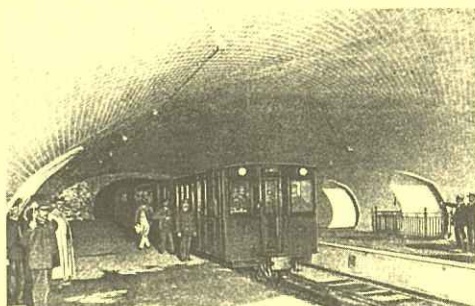
Au sujet de ce roman, l'un des derniers de la fameuse série — dans

tômas : l'assassinat de Laetitia Toureaux, poignardée dans un wagon de première entre «Porte de Charenton» et «Porte Dorée», le 16 mai 1937, n'a toujours pas été élucidé. Or cette belle jeune femme, si douce et si réservée d'apparence, menait une double vie : on a tout lieu de croire qu'elle travaillait pour certains services secrets. Pourquoi pas aussi avec Fantômas ? Qui sait ? Elle l'avait peut-être trahi...

Roger-H. GUERRAND

La rédaction tient à remercier la librairie «anciennement LA MANDRAGORE» 76, rue Gay-Lussac, qui a bien voulu nous fournir l'illustration de cet article.

DES METROS ET DES HOMMES



Le 19 juillet 1900, la ligne 1 du métropolitain est ouverte au public entre la Porte de Vincennes et la Porte Maillot. Cette première ligne a été construite en vingt mois seulement, à l'occasion de l'Exposition universelle.

L'exploitation est alors assurée par des trains de trois voitures, à deux essieux et caisse en bois, une motrice tirant deux remorques.

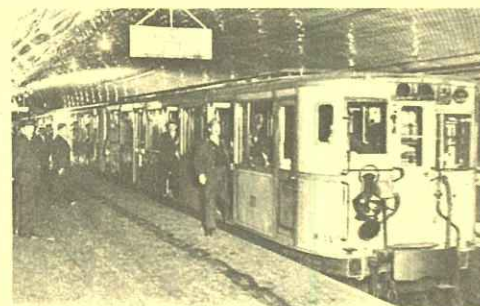


Le succès du métropolitain est immédiat : pour la première fois, les Parisiens disposent d'un moyen de transport rapide circulant sur sa voie propre en dehors des encombrements de la rue. Très rapidement, le réseau va étendre ses mailles sur la capitale. En 1902-1905 est mise en service la ligne « Circulaire » 2 nord et 2 sud, construite en viaduc sur une bonne partie de son parcours.



Pour faire face à l'accroissement du trafic, la Compagnie du métropolitain de Paris doit augmenter progressivement la capacité de transport de ses lignes en utilisant des trains plus longs et plus puissants.

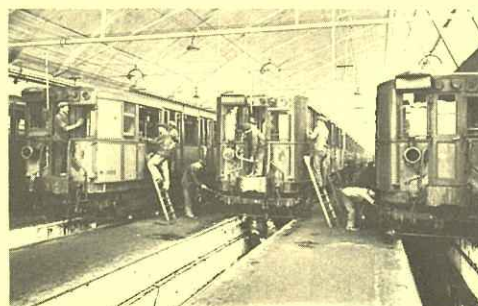
Avec la ligne 3, Villiers-Gambetta, apparaissent en 1904 des rames de 5 voitures à bogies comprenant 3 motrices roulant en unités multiples. A partir de 1908, on construit un matériel entièrement métallique.



Le « premier réseau » comprenant les lignes 1 à 6 s'achève en 1910, année qui voit également la mise en service de la première ligne nord-sud, Porte de Versailles - N.-D.-de-Lorette. L'évolution du réseau, ralentie par la guerre de 1914, reprend dans les années trente : le métropolitain franchit alors la « barrière » de Paris pour desservir la proche banlieue. L'ancien matériel fait place à de nouvelles rames de 5 voitures métalliques comprenant 2 motrices à 4 moteurs.



Bien souvent construit dans un mauvais terrain, le tunnel du métropolitain exige une surveillance constante et un entretien systématique. Il est parfois nécessaire de consolider le souterrain par injections de ciment après l'avoir étayé au moyen de cintres métalliques. Les trains de travaux, formés aux ateliers de la Villette, ne disposent que de quelques heures la nuit pour assurer l'entretien du tunnel et le renouvellement périodique de la voie.



Le matériel roulant, qui doit faire face à un service très dur dans les meilleures conditions possibles, est entretenu de manière rigoureuse. Quatre ateliers sont chargés des grandes révisions, huit autres assurent le petit entretien. Ces révisions systématiques permettent de réduire au minimum les incidents en ligne, condition indispensable pour obtenir la régularité d'exploitation que l'on attend du métropolitain.



Depuis l'origine, l'accès aux quais du métro s'effectue au moyen de billets achetés par les voyageurs dans les « recettes ». Ces billets sont contrôlés au moyen de pinces par des « poinçonneurs » dont l'image restera pendant des décennies, symbolique du réseau parisien. La RATP, qui a succédé en 1949 à la CMP, entreprend d'améliorer les accès souvent exigus des stations, les contrôles sont souvent reportés des quais dans les salles de recettes.



La modernisation du matériel roulant reprend dans les années cinquante. La RATP entreprend l'équipement du réseau avec un nouveau matériel sur pneumatiques dont les performances et le confort se révèlent nettement supérieurs à ceux des matériels précédents. Après la transformation de la ligne 11 en 1956, les lignes 1, 4 et 6 reçoivent à leur tour les nouvelles rames, ce qui entraîne un accroissement de la capacité de transport devenue indispensable aux heures de pointe.



En même temps que le matériel sur pneus, la RATP met au point un matériel moderne sur fer qui permet une transformation rapide du réseau. Ce matériel se substitue aux anciennes rames Sprague Thomson sur les lignes 3 et 7 en 1968-1972, il entre actuellement en service sur les lignes 9 et 13. La capacité de transport est encore accrue grâce aux nouvelles méthodes d'exploitation : pilotage automatique, contrôle centralisé de la marche des trains, départs programmés limitant le temps de stationnement des trains.



A partir de 1970 sont installés des tourniquets de péage automatique qui se substituent peu à peu au contrôle manuel. Ce programme entraîne divers remaniements d'accès dont la modernisation est effectuée de façon systématique. La généralisation de l'éclairage fluorescent et l'utilisation de matériaux nouveaux contribuent à rendre plus accueillant le réseau souterrain.



Pour faire face à l'expansion rapide de la banlieue où les difficultés de circulation s'accroissent comme à Paris, le métropolitain reprend son extension extra-muros. Après un court prolongement à Gallieni, il s'enfonce plus profondément en banlieue pour desservir Maisons-Alfort et la ville nouvelle de Créteil. D'autres chantiers s'ouvrent au nord et au sud de Paris, prélude à un vaste programme d'extensions.



Un nouveau métro régional vient se superposer au métro urbain pour relier les communes éloignées de banlieue au centre de la capitale. Une amorce de ce réseau avait été constituée en 1938 par la ligne de Sceaux. La reprise des lignes de Saint-Germain-en-Laye et Boissy-Saint-Léger constitue l'amorce d'une grande transversale est-ouest qui, par ses connexions avec la banlieue SNCF, permettra de réaliser le métro de l'an 2000.

Jean Robert

La presse en a parlé

Le 19 juillet 1900

Son premier voyage — Une œuvre colossale terminée à l'heure dite — Discours de M. Baudin

Le Métropolitain fonctionne !

Son premier voyage a eu lieu de la manière la plus simple, sans aucune cérémonie, dans la journée d'hier.

La voie nouvelle ouverte aux Parisiens, et à leurs hôtes, pour de prompts et faciles voyages entre les quartiers les plus éloignés de la ville, a été éprouvée, reconnue bonne, en état de recevoir le public, sauf quelques modifications de détail réclamées par le contrôle des chemins de fer et qui n'auront pas exigé au-delà de quelques heures pour leur réalisation ; si bien que cet après-midi, probablement dès une heure, les voyageurs payants seront admis à prendre place dans les wagons électriques traversant Paris, de Vincennes à la Porte Maillot, en 35 minutes, arrêts compris !

Voilà, croyons-nous, une nouvelle qui plaira aux lecteurs du « Matin ». Elle aura tant de conséquences utiles, en effet ! Grâce au Métropolitain, enfin construit, tant d'exigences coûteuses des autres Compagnies de transport vont être déçues ! Tant de lacunes comblées !

Précautions nécessaires

Au moment où les Parisiens entrent en possession de ce nouveau moyen de communications, nous croyons nécessaire d'appeler leur attention sur les affiches qu'ils pourront lire tout au long du parcours et qui portent des recommandations absolument indispensables à leur sécurité.

Le Métropolitain, mû par l'électricité, n'est pas, en effet, un joujou dont on puisse user à sa

guise. Les indications données pour la descente des trains, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, sont impératives et ont le droit de l'être car la vie des voyageurs en dépend.

Les courants électriques en circulation sur les voies sont d'une puissance telle qu'ils pourraient foudroyer les imprudents qui voudraient s'amuser à descendre à contre-voie.

L'œuvre est parfaite et n'offre aucun danger pour quiconque observera les prescriptions portées à la connaissance des voyageurs. Et ses avantages sont assez grands pour que chacun se plie à la discipline qu'elle exige.

Le 20 juillet 1900

Les premiers voyages — Le public averti par le « Matin » — Satisfaction complète

Le « Matin » d'hier avait indiqué, pour une heure de l'après-midi, la mise en service du Métropolitain : à l'heure dite, toutes les stations du joli chemin de fer établi sous Paris étaient assiégées par une foule de voyageurs.

On se précipitait de toutes parts, afin de profiter de ce moyen nouveau de parcourir à l'aise, au frais et sans fatigue, les longs espaces incendiés à la surface des rues par le soleil. On était curieux aussi de juger, dès le début, l'œuvre merveilleuse accomplie par les ingénieurs.

Et, dans cette foule, nous reconnaissons, avec les figures du Tout-Paris, — celles, du moins, qui sont encore demeurées à Paris, — les physionomies si caractéristiques de ces travailleurs de toutes les classes et de tous les métiers, bourgeois intelligents et alertes, ouvriers avertis et désireux de s'instruire chaque jour un

peu plus, rentiers qui n'ont pas désappris l'activité, artistes qui ne dédaignent point les réalités de la vie pratique.

C'était bien par une clientèle vivante et laborieuse comme celle-là, que devait être faite l'inauguration du Métropolitain de Paris.

Inauguration toute simple, d'ailleurs.

Ni faste, ni bruit, ni lunch officiel, ni discours, ni consigne gênante.

Rien que les gardiens de la paix aux stations et, dans les gares, les employés de la Compagnie, dans leurs uniformes coquets. Des employés polis, courtois, empressés !

Et les trains se succédaient toutes les dix minutes, vite quittés par les arrivants, vite remplis par de nouveaux passagers. Et les tickets étaient mis dans la fente des boîtes destinées à les recueillir. Et chacun, en sortant, s'extasiait sur la rapidité du voyage, sur la magie du décor formé par les briques émaillées aux vives couleurs, et, enfin, sur la fraîcheur respirée dans ce délicieux joujou parisien, si utile, si commode et si sûr.

Au surplus, un chiffre en dira plus long que tous les discours : la Compagnie du Métropolitain, de une heure de l'après-midi à huit heures du soir, a délivré plus de trente mille tickets.

Le Matin

Le 21 juillet 1900

LE MÉTROPOLITAIN — Jusqu'à sept heures et demie, hier soir, les trains du Métropolitain se sont succédé emportant à chaque

voyage un nombre plus considérable de voyageurs.

Ce matin, à huit heures, le service a repris à la fois à la Porte de Vincennes et à la Porte Maillot, et l'affluence a été telle qu'en plusieurs gares du parcours les trains qui passaient complets ont dû refuser de nouveaux voyageurs. Il n'en sera plus ainsi d'ailleurs, lorsque le bloc-système fonctionnant, les trains pourront se suivre à deux minutes d'intervalles au lieu de dix, comme aujourd'hui.

Mais ce qui, par contre, subsistera, c'est la fraîcheur du souterrain que beaucoup de gens ont trouvé, hier, excessive. La température dans les gares atteint bien dix et douze degrés centigrades, mais on comprend que la transition soit dangereuse, bien qu'agréable, lorsqu'on vient de la rue, où le thermomètre marque trente-six degrés. Après deux ou trois jours de fonctionnement tout s'arrangera et, bien mieux, cet hiver, les galeries, où persistera la température moyenne de dix à douze degrés, deviendront de véritables édens pour les voyageurs qu'aura glacés la bise du dehors.

Le Temps

Le 20 juillet 1900

L'inauguration d'hier — L'accès au public

Le Métropolitain est enfin inauguré officiellement, solennité qui devait avoir lieu il y a dix jours, mais qui fut retardée par un accident imprévu.

En effet, un malfaiteur, que la justice recherche, avait placé une barre de fer sur les rails, laquelle avait établi un court circuit, qui avait détraqué complètement le système de prise d'électricité nécessaire à la marche des trains.

Hier, le ministre des travaux publics, accom-

pagné des fonctionnaires de la Compagnie, a visité la ligne et fait le trajet des Champs-Élysées à la Porte de Vincennes dans les deux sens.

La ligne du Métropolitain est donc virtuellement ouverte. On affirme que le public sera admis à l'utiliser dès aujourd'hui. Cependant, comme il y a encore quelques détails à mettre au point, nous attendrons l'expérience pour y croire.

Le 22 juillet 1900

Pendant les six heures où il a fonctionné avant-hier, le Métropolitain a transporté 5 000 voyageurs de 1^{re} classe et 20 000 de 2^e classe.

Hier, son succès a été plus grand encore. Dès l'ouverture, à huit heures, les trains étaient plus qu'au complet.

Beaucoup d'ouvriers ont utilisé les billets d'aller et retour à 50 centimes délivrés jusqu'à neuf heures du matin.

Les voyageurs qui prenaient le Métropolitain pour aller à leurs affaires paraissent être relativement peu nombreux pour le moment ; la plupart semblaient être venus surtout par distraction, pour s'amuser, pour voir fonctionner ce Métropolitain tant attendu, pour « savoir ce que c'est ». Il y en a même beaucoup qui ont usé du chemin de fer souterrain parce qu'ils avaient entendu dire que la température y était très fraîche, trop fraîche même. Surtout la transition est trop brusque. On sort d'une étuve pour entrer dans une glacière.

Le Métropolitain fonctionne de huit heures du matin à onze heures et demie du soir. Dans quelques jours, il sera ouvert de six heures à deux heures du matin.

L'intransigeant