



100 bougies pour le « Nord-Sud »

Le Nord-Sud a cent ans. En ce weekend des journées du patrimoine la RATP mettait l'accent sur cet événement avec une exposition de matériel à la Porte de Versailles et la circulation toute la journée sur la ligne 12, de la rame Sprague « Historique bien qu'apocryphe ».

Une autre compagnie ?

Au cours de ces journées, nombreux étaient les visiteurs qui découvraient qu'une autre compagnie que celle du Métro qu'ils connaissent avait existé. En effet après qu'en 1887 une proposition ait avorté pour un « Tramway tubulaire » l'ingénieur Berlier, son promoteur, obtint finalement de la Ville de Paris en 1901 la concession pour un chemin de fer tubulaire à grande profondeur comme le « Tube » de Londres. La concession attribuée différait de celle accordée à la Compagnie du Métropolitain de Paris (CMP). Tous les travaux incombaient au Nord-Sud alors que la Ville de Paris prenait à sa charge les travaux d'infrastructure de la CMP. La ligne devait relier Montparnasse à Montmartre. C'est en 1902 qu'est donc créée la Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris dénommée plus simplement le Nord-Sud. Le principe du Tube dû être très vite abandonné à cause de l'hétérogénéité du sous sol parisien et remplacé par un creusement des tunnels près de la surface comme pour la CMP. Des réserves, dont celle de Fulgence Bienvenüe, sont ainsi levées quant à l'accessibilité des stations à grande profondeur. Par contre n'ayant pas obtenu l'autorisation de déviation des réseaux d'égout, d'adduction d'eau de gaz ...etc, ou ne pouvant pas en prendre les travaux à sa charge, le tunnel devra adopter un tracé sinueux pour les éviter comme par exemple sous la rue de Vaugirard qui est toute droite en surface ou entre Concorde et St Lazare. Seule la traversée sous la Seine entre les stations Concorde et Chambre des Députés sera réalisée en deux tubes consolidés de voussoirs circulaires de fonte et forés dans la couche de calcaire sous le lit du fleuve(*). Sous la butte Montmartre la ligne a dû s'enfoncer en tréfonds d'immeubles jusqu'à 56 m, la station Abbesses ayant, elle, ses quais à 30 m en dessous de la chaussée.

La déclaration d'utilité publique et d'intérêt local de 1905 concernait donc une ligne A de la gare Montparnasse à Montmartre (place des Abbesses). En 1905 une extension de cette concession concernera une ligne B depuis St Lazare vers la Porte de St Ouen et le prolongement de Montparnasse à la Porte de Versailles. Pendant les premiers travaux, d'autres tronçons sont déclarés d'utilité publique. En 1908 Abbesses-Jules Joffrin et en juin 1909 pour La Fourche-Porte de Clichy. Puis après les premières ouvertures en janvier 1912, Jules Joffrin-Porte de la Chapelle et enfin en juillet 1912 pour une ligne C Montparnasse-Porte de Vanves.

Les inondations de 1910 ayant perturbé les travaux, c'est en Novembre 1910 que les premiers voyageurs du Nord-Sud purent aller depuis la Porte de Versailles à Notre Dame de Lorette. Ils découvraient alors une conception du métro résolument plus moderne, très en avance sur le plan technique et de meilleure qualité que celle de la CMP la surclassant largement. On dirait aujourd'hui que cette dernière était ringardisée. Le succès fut tout de suite au rendez-vous.

Du design avant la lettre

Au cours de la matinée de presse organisée par la RATP en préparation de ces journées du patrimoine 2010, c'est Yo Kaminagai son Directeur du Design et du Patrimoine qui nous a servi de guide dans un arpentage des richesses patrimoniales du métro. Il a fait la part belle à ce Nord-Sud centenaire soulignant tous les sujets pour lesquels on pouvait parler de design à son propos.

L'architecture :

Celle des stations d'abord. Les escaliers d'accès ont bénéficié d'une esthétique particulière avec des rambardes en fer forgé et des parements de céramique de couleur brune. Il faut dire qu'à l'époque les entrées Guimard de la CMP que nous admirons tant aujourd'hui, étaient déjà décriées. Yo Kaminagai nous faisait remarquer que dans les premières stations les couloirs étaient courbes et non pas à angle droit dans les changements de direction, ce qui était propre à apaiser l'appréhension à se trouver en sous sol pour les voyageurs. Les autres points sont bien connus des connaisseurs (du rail) comme le nom des stations inscrits dans des grands panneaux de céramique alors que sur la CMP ce n'était que sur des panneaux de tôle émaillée. Egalement connus, les bandeaux du décor en céramique brune dans les stations sans correspondance et verte pour celles en correspondance avec la CMP, sauf pour la station Madeleine où ils sont en bleu la raison en serait qu'il était prévu une correspondance avec l'ex ligne 8 Auteuil-Opéra qui ne sera ouverte qu'en 1913. Situation spécifique qui pouvait conduire à confusion. La forme des stations comporte des piédroits droits au lieu d'une section elliptique. Remarquable aussi, la fameuse rotonde de St Lazare pour distribuer les flux de voyageurs entre les lignes A et B. A la station Sèvres Babylone le nom sur le Nord-Sud est écrit **SEVRES-** BABYLONE, alors que sur la ligne 10 de la CMP en correspondance c'est écrit SEVRES- BABYLONE. La raison en étant qu'à la CMP il y avait déjà une autre station SEVRES-LECOURBE. Ici le Nord-Sud avait construit un long couloir jusqu'au pied du magasin du Bon Marché pour en capter la clientèle et en réalisant dans le square Boucicaut une entrée commune avec la CMP mais selon ses critères esthétiques. Yo kaminagai nous a révélé que le souci du détail au Nord-Sud allait jusqu'à faire fabriquer des carreaux de faïence de dimensions variables pour tenir compte du développé différent des faces convexe et concave dans les stations en courbes (**). Sur la première section livrée, les directions Montmartre et Montparnasse étaient inscrite en céramique sur le tympan des tunnels.



Le matériel roulant:

Entièrement métallique, c'est lui qui marquait le plus la modernité et la qualité esthétique. Le système de traction à unités multiples était d'emblée de conception « Sprague-Thomson » pour toutes les motrices, alors que la CMP hésitait encore entre le « Sprague multiple », le « Thomson multiple » et le « Westinghouse multiple » créant une hétérogénéité du parc. Les motrices du Nord-Sud étaient équipées de quatre moteurs de 125ch soit 1000ch par rame, ce qui était remarquable. Les premiers usagers étaient peu sensibles à cet aspect technique ou à l'alimentation à double pont pour le courant de traction (***) . Par contre le fait que les voitures et les motrices étaient sur bogies et toutes métalliques avec une livrée dans des couleurs claires leur sautait aux yeux. En peinture gris bleue et extrémités bleues pour les secondes classes et jaune paille avec extrémités rouge pour la première classe, les rames ainsi constituées étaient en complète rupture avec le matériel de la CMP. Sur celle-ci, On n'avait que du marron ou du bois vernis, au mieux du vert olive sombre sur les dernière motrices toute métalliques M 500 et 600 commandées en 1909. A l'ambiance intérieure sombre du bois des voitures de la CMP, le Nord-Sud opposait des panneaux d'émail vitrifié gris bleu facile à entretenir. Le sol était en Terrazolith (un ciment de silice) au lieu du caillebotis de bois des voitures de la CMP, et ainsi résistant au feu. Des frises perforées en motifs floraux décoraient le dessus des baies et des portes masquant les louveres d'aération sur l'extérieur. Les ampoules de l'éclairage étaient suspendues à des appliques en laiton. La dernière série de matériel ne sera livrée qu'en 1924 parce que les usines étaient en zone occupée pendant la Grande Guerre. Elle bénéficiera d'une amélioration esthétique par l'emploi de tôles en émail vitrifié à l'extérieur avec les fameuses « grecques » qui ne seront reprises que bien plus tard par la CMP sur les Sprague vertes et les grises. Les deux séries de Sprague-Thomson Nord-Sud livrées en 1910 et en 1916 étaient en tôle peinte ce qui permettra de les identifier jusqu'à leur retrait en 1972. Ces voitures du Nord-Sud avaient les portes équidistantes sur toute la longueur de la rame ce qui ne sera réalisé que tardivement sur la CMP.

Enfin notons le confort de roulement par l'emploi de bogies à double étage de suspension et traverse danseuse. Le freinage très efficace s'effectuait à l'aide de 16 sabots de freins par bogies et sur toutes les voitures. La CMP n'avait que 8 sabots sur chacun des bogies des motrices et encore des voitures à essieux qui ne comportaient que 8 sabots de freins en tout.

Yo Kaminagai nous a appris que sur la ligne B vers la Porte de St Ouen et celle de Clichy, des remorques avaient été munies d'une petite loge de conduite pour fonctionner en heures creuse en réversibilité avec une motrice. La rame étant constituée d'une seule motrice et d'une seule remorque mixte première et deuxième classe. En heures pleine le train était constitué de deux de ces éléments soit 4 voitures. Ce principe de découplage sera abandonné à la fin des années vingt. Il faudra l'arrivée du matériel articulé livré en 1951 sur cette ligne 13, ex B du Nord-Sud, pour que le principe du changement de composition des trains entre heures creuses et heures pleine soit repris.



La fin du Nord-Sud

Du fait de la nature de la concession, de son parcours sous la butte Montmartre et du luxe des choix techniques et esthétiques, le Nord-Sud avait coûté très cher à construire. Des améliorations dans l'exploitation avaient été apportées comme, par exemple en 1924, les poussoirs pneumatiques de fermeture des portes qui supprimaient les préposés à cette fonction dans les voitures et sur les quais. Bien que très rentable en exploitation la compagnie n'arrivait plus à remplir ses obligations vis-à-vis de ses actionnaires et fut acculée à la faillite en 1930. Il y avait eu comme on dirait aujourd'hui « distorsion de concurrence ». Le Nord-Sud avait aussi été lésé par les attermoiments de la CMP pour établir une tarification permettant aux voyageurs des correspondances entre les deux réseaux.

La CMP en reprit donc l'exploitation numérotant 12 l'ex ligne A, 13 l'ex ligne B et construisant la ligne C sous le n° 14 (inaugurée en 1937 depuis Invalides) que le Nord-Sud n'avait eu ni le temps ni les moyens de réaliser.

Mais grâce au Nord-Sud la CMP avait dû faire de gros effort pour se mettre au niveau de qualité de son concurrent. Par exemple l'inscription du nom des stations dans des grands cadres de céramique, la création de panneaux pour la publicité avec des encadrements en céramique, la signalétique des issues et des correspondances. Cette course de rattrapage aura son aboutissement dans l'adoption d'une livrée gris claire pour le dernier matériel Sprague commandé avant d'entrer dans la nouvelle ère de l'après guerre.

Il est bien regrettable qu'une rame entière du Nord-Sud n'ait pas été conservée en état de marches parallèlement à la rame Sprague verte qui sert dans toutes les manifestations « rétro », notamment ces deux jours là sur la ligne 12.

Tout espoir est permis car entre le matériel qu'on nous a présenté et les tracteurs encore en service ainsi que l'existence de caisses de « matériel auxiliaire », il serait possible de reconstituer une rame d'au moins trois voitures, deux motrices et une voiture de première classe. N'est-ce pas chers amis de l'ADEMAS ?

Il reste aussi à écrire la saga du Nord-Sud dans un ouvrage spécifique. Qui s'y met ?



René Méheux

- * Combien sommes nous, enfants, qui ont été saisis d'inquiétude dans ce parcours entre Chambre des Députés et Concorde, en s'imaginant que ce tube en fonte était au fond de l'eau, « et si ça perçait? ». Ceci était accentué quand, le nez collé à la vitre de la loge derrière le Wattman, nous voyions la rame plonger littéralement dans ce tube en pente de 40 mm/m avec les répercussions des bruits de roulement et des chocs des frotteurs de prise de courant. C'était enfin le hurlement des moteurs des motrices dans la remontée vers l'autre station qui témoignait de l'effort à accomplir. Les rigoles au milieu des voies à Concorde et Chambre des Députés ne pouvaient assurément qu'être destinées à évacuer l'eau d'une fuite éventuelle du tube. C'était par totale ignorance car par ailleurs, les traversées sous fluviales par exemple entre Châtelet et Saint Michel ou entre Mirabeau et Javel nous laissaient imperturbable alors que, là, le tunnel est posé dans une souille au fond de la Seine.
- ** C'est à la CMP que revient l'idée de ces carreaux de faïence biseautés qui signent aujourd'hui encore l'ambiance du métro. La raison en est que, à cause d'un éclairage parcimonieux dispensé par les quelques ampoules à incandescence suspendues au bout d'un fil, c'était le seul revêtement qui réfléchissait la lumière dans toutes les directions par cet effet diamant.
- *** Le Nord-Sud à l'origine captait le courant de traction à l'aide d'un pantographe sur une ligne aérienne à +600 V et par un frotteur sur un troisième rail à - 600 V. Le rail de roulement étant au neutre mais faisant la liaison entre les deux ponts au niveau de la rame. Ceci explique les potences de suspension que l'on pouvait voir dans les stations jusque dans les années 60 bien que le matériel ait été converti pour fonctionner à un seul pont + 600 V par la CMP à la reprise du Nord-Sud en 1930.

Lire aussi le livre de Jean Tricoire, « Un siècle de Metro en 14 lignes » aux éditions La vie du Rail et l'excellent ouvrage en anglais de Brian Hardy « Paris Metro Handbook » disponible à la librairie de l'ADEMAS.