

Pourquoi il était plus facile de construire des métros en 1900

Repéré par **Robin Panfili** | Monde | Histoire | 23.10.2015 - 10 h 27

| mis à jour le 23.10.2015 à 10 h 27



La station de métro City Hall à New York, dont la construction a débuté en 1900 (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_closed_New_York_City_Subway_stations#/media/File:New_York_City_City_Hall_subway_station_HAER_image.jpg) | Martin H. via Wikimedia Commons (domaine public)

Les villes modernes sont de

véritables obstacles techniques et financiers pour la construction de lignes de métro.

Le jour où les premiers coups de pioche ont été portés dans le sol de New York afin de marquer le début de la construction de la première ligne de métro souterraine de la ville, le 24 mars 1900, le moment a été présenté comme *«un des événements les plus importants de l'histoire de la ville»* ([http://www.nycsubway.org/wiki/Rapid Transit Tunnel Begun - Ground Officially Broken \(1900\)](http://www.nycsubway.org/wiki/Rapid_Transit_Tunnel_Begun_-_Ground_Officially_Broken_(1900))) par le maire de l'époque, Robert Anderson Van Wyck. En quatre années seulement, les ouvriers ont creusé pas moins de quatorze kilomètres de galeries souterraines, une réalisation efficace et rapide qui sonne comme un exploit aujourd'hui.



(<http://www.slate.fr/lien/56419/plans-metro-ressemblent-tous>) À LIRE AUSSI

Les métros du monde entier se ressemblent de plus en plus (<http://www.slate.fr/lien/56419/plans-metro-ressemblent-tous>)

LIRE ([HTTP://WWW.SLATE.FR/LIEN/56419/PLANS-METRO-RESSEMBLENT-TOUS](http://www.slate.fr/lien/56419/plans-metro-ressemblent-tous))

Comment la construction d'une ligne de métro peut-elle prendre autant de temps aujourd'hui alors que, dans les années 1900, il était possible d'en bâtir une en quelques années seulement? C'est la question que se pose le site Atlas Obscura (<http://www.atlasobscura.com/articles/why-it-was-faster-to-build-subways-in-1900>), en s'appuyant sur l'exemple assez symbolique de la ligne T ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_T_du_m%C3%A9tro de New York](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_T_du_m%C3%A9tro_de_New_York)) (aussi appelée Second Avenue Subway) du métro new-yorkais. Son chantier

au cœur de l'arrondissement de Manhattan –débuté dans les années 1970, mais interrompu pour des raisons économiques– a repris en 2007, mais n'est toujours pas achevé. Pourquoi ces travaux prennent-ils aujourd'hui autant de temps?

La première raison avancée par Atlas Obscura, ce sont les conditions de travail des ouvriers. Dans les années 1900, les réglementations en matière de sécurité et de protection de la santé n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Les salaires et les acquis sociaux des salariés non plus. À cette époque, les entreprises de construction bénéficiaient d'une plus grande marge de manœuvre pour embaucher massivement à peu de frais et entreprendre de tels ouvrages. À titre d'exemple, le chantier de la première ligne du métro de New York, en 1900, comptait entre 8.000 et 12.000 travailleurs.

Obstacle technique de taille



La construction de la station de métro Opéra sur la ligne 3 du métro parisien, en 1900 ([https://en.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ra_\(Paris_M%C3%A9tro\)#/media/File:Metro_de_Paris_-_Ouvrage_superposition_Opera_01.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ra_(Paris_M%C3%A9tro)#/media/File:Metro_de_Paris_-_Ouvrage_superposition_Opera_01.jpg)) |

Ce qui a véritablement rallongé les délais de construction de lignes de métro souterraines, c'est le changement de procédé. Fini la technique du «*cut and cover*» (<https://www.youtube.com/watch?v=n47ExxV6QY>) utilisée à New York pour ses premières lignes de métro dès 1900. Cette technologie –qui consiste à creuser des galeries depuis la surface de la terre (en creusant une rue, par exemple) et les recouvrir ensuite– n'est plus vraiment envisageable

aujourd'hui, notamment dans des quartiers comme Manhattan. Parce que cette technologie exige une interruption totale du trafic dans les rues situées sur le tracé de la ligne et une prise en charge des riverains.

*«Durant
les premières années de chantier, lorsque les
ingénieurs voulaient construire un métro, ils n'avaient
pas à reloger de nombreuses personnes ou creuser des
tunnels profonds et coûteux sous terre. Ils n'avaient
qu'à faire des trous gigantesques dans les rues.»*

Malgré les avancées technologiques actuelles, Atlas Obscura prévient donc qu'il ne faut pas trop s'attendre à l'apparition de chantiers plus rapides et plus efficaces dans les années à venir. D'abord parce que la structure complexe des villes modernes constitue un obstacle majeur et incontournable. Ensuite parce que les décisions politiques qui assurent le financement sur le long terme de tels projets restent des choix difficiles pour les collectivités et relèvent souvent du challenge.