



UN CHANTIER COLOSSAL

En 1908, dans le sud-ouest de Paris, le creusement de la ligne se fait à ciel ouvert, à proximité de la surface, comme ici à la station Volontaires. La voûte métallique installée sur le toit du tunnel sera ensuite couverte de béton. Pendant seize ans, les Parisiens ont vu leur ville se faire éventrer du nord au sud, de l'ouest à l'est, pour construire un premier réseau de 6 lignes et 91 km de rail.



COLLECTION RATP

1900

LE MÉTRO ÉVÈNEMENT PARIS

LE PREMIER COUP DE PIOCHE est donné en 1898. Mais creuser un réseau souterrain dans la capitale est un travail de titan. Fichtre, c'est duraille !

PAR NICOLAS FRANÇOIS



MAURICE-LOUIS BRANGER/ROGER-VIOLLET

DES P'TITS TROUS, DES P'TIT TROUS...

Une employée de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris effectue sa tournée de validation des billets dans un wagon de 1^{re} classe, entre 1914 et 1918. Le métier de poinçonneur perdure jusqu'en 1973, date de l'arrivée du ticket à bande magnétique.

L'Académie française refusant que le métro passe sous les pieds de ses illustres membres, le tracé initial est dévié



PRÊT À POSER : UNE STATION EN KIT

Mars 1907. Ce caisson de 11 000 t d'acier constitue la structure métallique de la station Saint-Michel. Monté sur place, il est ensuite bétonné et enfoncé à 20 mètres de profondeur. L'ouverture elliptique (au centre) servira à accueillir le tunnel creusé sous la Seine.



ALBERT MOREAU/BDIC



LES OUVRIÈRES SERRENT LA VIS

Une travailleuse vérifie l'attelage des wagons. En 1917, aux Ateliers du métropolitain, à l'est de Paris, les femmes remplacent les hommes partis au front.



CHARLES MAINDRON/COLL. RATP

COLL. RATP

TRAVAUX D'ENTRETIEN

Deux ouvriers travaillent au renforcement de la charpente du viaduc d'Austerlitz, en 1935. En raison de l'augmentation de la fréquentation, les rames sont passées de trois à six wagons, alourdissant le convoi.



VOUS ÊTES ICI

A la station Saint-Lazare, en 1930, une jeune femme consulte le plan du métropolitain. A l'époque, le réseau est déjà constitué de onze lignes.

ROGER-VOLLET

“ L’odeur était épouvantable. Il y avait peu de Parisiens. Il courait partout des bruits disant que les voûtes devaient dégringoler. ”

Madame Baral, passagère du jour de l’inauguration.

LE 19 JUILLET 1900, porte Maillot. Odeur de goudron et d’antiseptique, couloirs mal éclairés par quelques ampoules largement espacées. Le chef de gare donne le signal. La première rame de métro, composée d’une locomotive électrique et de trois wagons en bois, entre en station. Trente-sept ans après Londres, Paris se dote enfin de son métropolitain. Dans la capitale française, cela faisait près de cinquante ans que l’on évoquait le projet. Mais on a longtemps hésité. Faut-il un train à vapeur relié au chemin de fer national ? Un tramway enfoui intramuros ? Et pourquoi pas un réseau de barques volantes circulant sur des câbles accrochés aux réverbères, comme l’a proposé un certain Mazet ? En 1898, le plan de Fulgence Bienvenüe et Edmond Huet est retenu : un train électrique circulant sur un réseau interne à Paris. Il sera prêt pour l’Exposition universelle de 1900, assure-t-on. La France signera avec panache son entrée dans le XX^e siècle. A nous la gloire !

MAIS LE 14 AVRIL, DATE DE L’INAUGURATION du grand rendez-vous international, le chantier n’est pas terminé. A Paris, le train de la modernité a pris du retard. Les ouvriers devront creuser encore trois mois avant de voir le bout du tunnel. Ce 19 juillet, le métro ouvre ses portes sans tambour, ni trompettes. Les Parisiens sont invités à emprunter la ligne 1, qui relie la porte Maillot à la porte de Vincennes en huit stations, en passant par les Champs-Élysées, l’Hôtel de ville et la place de la Bastille. Traverser Paris d’ouest en est pour 15 centimes (25 en 1^{re} classe), voilà qui est tentant ! Mais ce jour-là, il en faut du courage pour s’aventurer dans l’obscur souterrain. Dans les bistrotts, sur les marchés, des rumeurs circulent : « Les voûtes ne sont pas solides, elles menacent de s’écrouler », dit-on par ici. « Au premier passage d’un train, les passagers seront écabouillés », affirme-t-on par là. Quelques intrépides se lancent. « Pour la première journée, c’était gratuit », se rappelle Mme Verner dans l’émission de radio *Soyez Témoins*, diffusée en 1956. A 16 ans, elle s’est aventurée dans l’escalier pour joindre le souterrain, bravant l’interdiction de ses parents. « C’était merveilleux ».



COLL. RAFP

LE TRAFIC EST FORTEMENT PERTURBÉ... Jour de forte affluence à la station Palais-Royal, en 1934. Le métropolitain est rapidement devenu indispensable aux habitants de la capitale.

Tout le monde veut apercevoir la bête urbaine. Les moins téméraires se massent en nombre autour de la place de la Bastille : c’est là que se trouve la seule station aérienne de l’époque. Mais un élément va forcer les plus pleutres à descendre dans les travées obscures : ce beau jour d’été, le soleil tape dur. « C’est d’ores et déjà le seul coin de Paris où, par ces temps de canicule, il fasse frais », raconte *Le Figaro* du 20 juillet 1900. Alors, on finit par se réfugier sous terre. En quelques jours, la méfiance s’estompe. On rallie les quartiers commerçants de l’Hôtel de ville en une poignée de minutes, les enfants se collent à la vitre de la locomotive pour observer le conducteur durant le trajet, les petits malins resquillent, s’asseyant en première classe avec un billet de seconde... En décembre 1900, le métro a déjà transporté près de 19 millions de voyageurs. Pas de doute, les Parisiens l’ont adopté. ■



LE LIVRE



Paris-Métro-Photo

de **JULIEN FAURE-CONORTON**
(éd. Actes sud).

Ce beau livre présente l’épopée du métropolitain, de 1900 à nos jours, à travers une iconographie foisonnante.