

Métro parisien, quand tu nous tiens !

Par Germain Gaborit

Tout au long de notre séjour parisien, bien sûr nous avons emprunté le métro parisien pour nous déplacer de long en large et en travers de Paris intra-muros. En la matière, on peut d'ailleurs dire que nous avons eu plus de chance que *Zazie* de Raymond Queneau car il n'était pas en grève ! L'occasion donc de visiter quelques-unes de ses stations les plus célèbres et ce faisant de remonter le fil du temps jusqu'à sa construction.

Bien que la mise en service du métro parisien date de 1900, ce projet était déjà en discussion dès le milieu du XIXe siècle, le développement de la ville de Paris et la forte augmentation du nombre de ses habitants ayant amené les urbanistes à envisager l'installation d'un nouveau moyen de transport pour circuler plus facilement à l'intérieur de la ville.

La genèse du projet se caractérise par l'incertitude des responsables quant aux différentes possibilités qui s'offraient à eux. Plusieurs propositions, plus ou moins fantaisistes, avaient en effet été faites pour mettre en œuvre ce nouveau moyen de transport urbain, qui devait suivre une route spécifique pour ne pas encombrer davantage les rues déjà trop fréquentées : train aquatique, ou bien perché sur un circuit au dessus de la ville et desservant directement chaque immeuble¹... les plus réalistes ne sachant encore s'il valait mieux l'installer en hauteur ou au contraire l'enterrer.



By Jean-François Gornet (Flickr: Métro aérien) [CC BY-SA 2.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0>)], via

En 1863 s'achève l'installation dans le sous-sol londonien de la première ligne de métro jamais réalisée, et en 1867 New York s'équipe à son tour d'un train inter-urbain dont la voie, en revanche, se trouve située au dessus de la chaussée. Ces deux premiers métros fonctionnent à la vapeur, et ce n'est qu'en 1890 que Londres remplacera ses anciennes locomotives par un système de traction électrique. Tributaire de ces avancées technologiques, la conception du métro de Paris s'inspirera

¹ <https://web.archive.org/web/20071014110917/http://www.histoire-en-ligne.com/spip.php?article17> (consulté pour la dernière fois le 19/02/2018).

finalement du métro londonien, à la fois souterrain et électrique, mais aussi de celui de New York pour les parties aériennes.

Une fois l'aspect technique résolu, le projet du métro parisien s'est trouvé l'objet un conflit d'intérêt entre l'État, qui souhaitait prolonger des lignes de chemin de fer régionales jusqu'au cœur de l'agglomération, et la ville de Paris, qui préférait la mise en place d'un réseau uniquement parisien, pour en avoir seule la gestion et ne pas subir la concurrence des grandes compagnies ferroviaires. Devant l'imminence de l'exposition universelle de 1900, devant attirer plusieurs millions de visiteurs à Paris, l'État finit par céder à la ville². Le projet de « chemin de fer métropolitain » de Fulgence Bienvenüe et d'Edmond Huet est adopté par le Conseil Municipal en 1896, et déclaré d'utilité publique à partir de 1898. 6 lignes sont initialement prévues, mais leur tracé sera sans cesse repensé jusqu'à leur mise en travaux. Elles seront exploitées par une société créée à cette fin, la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (CMP).

La ligne 1, reliant la Porte Maillot et la Porte de Vincennes, a été mise en service le 19 juillet 1900, pendant l'exposition universelle de Paris, qui durera jusqu'au 12 novembre. La ligne 2, allant de la Porte Dauphine au Trocadéro en passant par l'Étoile ouvre quelques mois plus tard. De juillet à décembre 1900, 16 millions de passagers ont utilisé le métro parisien³. En 1901, le plan est redessiné afin que de chaque endroit de Paris on puisse trouver une station à 400m ou moins. Les 6 lignes initialement prévues sont toutes achevées avant 1910. Par la suite, elles ont été régulièrement agrandies, et de nouvelles furent créées. Ainsi, la Société Nord-Sud, nouvelle compagnie concurrente de la CMP, met en service la ligne A en 1910 et la ligne B en 1911, tandis que la CMP ouvre les lignes 7 (en 1910), 8 (en 1913) 9 (en 1922) et 10 (en 1923). En 1930, la Nord-Sud est intégrée à la CMP, et les lignes A et B deviennent respectivement 12 et 13. D'autres lignes sont construites : 11 (en 1935) 14 (en 1937)... Jusqu'à présent, 16 lignes ont été mises en place.

En 1945, la CMP est dissoute, car elle s'était montrée trop conciliante pendant l'occupation. Une nouvelle compagnie est alors créée pour l'exploitation du métro : la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). Sa principale fonction est bien sûr la gestion du réseau, qu'elle assure encore aujourd'hui, mais elle est aussi chargée de la conception de certains équipements, et elle a dans ce cadre apporté de nombreuses améliorations techniques : le métro sur pneumatiques à partir de 1956, le pilotage automatique à partir de 1967, et l'automatisation complète de certaines lignes à partir de 1988. Depuis son inauguration jusqu'à aujourd'hui, la fréquentation du métro a continuellement augmenté. En 2009, d'après le site *Planétoscope*, 4,1 millions de personnes prennent chaque jour le métro parisien, pour un total d'environ 1,479 milliards de voyageurs sur une année⁴.

²<http://www.paris1900.fr/un-peu-dhistoire/le-metro> (consulté pour la dernière fois le 19/02/2018).

³*Idem.*

⁴<https://www.planetoscope.com/Mobilite/443-nombre-de-voyageurs-dans-le-metro-en-ile-de-france.html> (consulté pour la dernière fois le 19/02/2018).

Les entrées de métro

En plus de l'installation du métro en lui-même, il fallait aussi prévoir tous les emménagements nécessaires à son utilisation, notamment les voies d'accès. La CMP organise dès 1899 un concours pour la conception des bouches de métro, mais la préfecture reste insatisfaite des propositions retenues par la compagnie. L'architecte Hector Guimard⁵ est alors proposé par un haut fonctionnaire préfectoral, et la CMP l'engage en janvier 1900. Il se trouve ainsi se chargé de la conception des entourages et édicules des premières lignes. Ses plans sont agréés par le Conseil Municipal aussi bien que par la préfecture, et exécutés en suivant.

Les installations, d'un coût relativement peu élevé, sont faciles à adapter aux différentes configurations des entrées et reproductibles à l'infini à partir des moules originaux. Il en existait à l'origine de trois sortes. Les simples entourages sont les plus répandus : il s'agit de barrières ornées de cartouches ou de blasons et généralement surmontées d'une arche avec une pancarte et deux candélabres. D'autres bouches de métro étaient protégées par de petits abris, appelés édicules, dont la toiture en verre était inclinée soit vers l'extérieur, dans le cas du modèle A, soit vers l'intérieur, dans le cas du modèle B. La forme des lames de verre, arrondies à l'extrémité,



Photo privée

ainsi que leur disposition, légèrement relevée, ont valu à ce dernier modèle le surnom de *libellule*, par analogie avec les ailes de cet insecte. Il ne reste plus que trois édicule dans tout Paris : la station « Abbesses » est encore abritée par un édicule de modèle A, tandis qu'on retrouve une *libellule* à « Porte Dauphine » et une autre à « Châtelet ». Pour donner un aperçu complet des créations d'Hector Guimard pour le métro de Paris, il faut enfin citer les trois grands pavillons ou *pagodes* destinés à abriter la station « Bastille » et les deux bouches d'« Étoile », mais qui ont malheureusement totalement disparus aujourd'hui.

Longtemps négligées, sans doute parce que leur présence, devenue habituelle, n'attirait plus l'attention des parisiens, les installations de Guimard pour le métro ont été détruites en grand nombre : sur les 167 qui existaient à l'origine, il n'en reste plus que 88. C'est sans



Photo privée

⁵ <http://www.lecercleguimard.fr/fr/hector-guimard-architecte/oeuvre-de-guimard/le-metropolitain-hector-guimard/> (consulté pour la dernière fois le 19/02/2018).

doute la destruction en 1962 du dernier pavillon qui est à l'origine de la prise conscience de l'importance des ouvrages de Guimard. Le 25 juillet 1965, un premier arrêté inscrit quelques stations parmi les Monuments Historiques. Grâce à un deuxième arrêté, datant du 29 mai 1978, presque toutes les autres installations bénéficieront du même statut : le nombre d'entourages et d'édicules Guimard aujourd'hui protégés s'élève à 866.

L'ancienneté des œuvres de Guimard, contemporaines des premières lignes du métro parisien, n'est pas l'unique raison de leur entrée dans le patrimoine. En plus de leur intérêt historique, elles revêtent également une importance d'un point de vue esthétique. Elles étaient en effet conçues dès l'origine comme des créations d'Art nouveau, dont Hector Guimard était l'un des principaux représentants, et qui fleurissait entre la fin du XIXe et les premières décennies du XXe siècle. Ce style architectural précurseur du design, que l'on retrouve également dans d'autres domaines artistiques, se caractérise avant tout par son esthétique labyrinthique, de ligne courbe et d'entrelacs. Valorisant l'imaginaire et le rêve, il recherche dans la nature des formes étranges – tiges de plantes, fleurs insolites, pattes d'insectes – qu'il cherche à l'imiter avec des matériaux artificiels : la solidité et la malléabilité du métal confèrent aux édifices une structure fine, légère et aérée, tandis que le verre permet à la lumière de passer. Quant au bois et à la pierre, matériaux traditionnels, ils sont beaucoup moins utilisés. Ainsi, les créations de Guimard, en plus des avantages pratiques qu'elles offraient, ont marqué leur époque en associant à un moyen de transport moderne une esthétique nouvelle.

Dans les années qui suivirent la création du métro, d'autres sortes d'entourages furent créées et installées : en 1904, l'architecte Marie-Joseph Cassien Bernard conçut un type d'entrée en pierre de style néoclassique pour la station « Opéra », afin de conserver une unité esthétique avec le Palais-Garnier⁷. Ce modèle sera également utilisé pour d'autres stations, où l'on estimait que les créations de Guimard auraient dénaturé le paysage urbain. Au fur et à mesure de l'extension des lignes, les nouveaux entourages sont devenus plus sobres, consistant le plus souvent en une simple barrière métallique sans autres ornements.

En 1920, avec l'avènement de l'Art déco, des mats de signalisations surmontés d'un globe lumineux sont créés par Adolphe Dervaux. Les Totem Val d'Osne datant de 1920, avec une inscription blanche sur fond rouge et entourée d'arabesques, et les Totems dits « Dervaux », d'un aspect similaire quoique



Photo privée

⁶Idem.

⁷<http://jeanpierrekosinski.over-blog.net/2017/11/les-sorties-de-metro-de-pierre-a-paris-architecte-marie-joseph-cassien-bernard.html> ainsi que <http://www.paris-autrement.paris/metro-concorde-paris-les-acces-en-pierre/> (consultés pour la dernière fois le 19/02/2018).

moins ornés, avec une pancarte éclairée de l'intérieur. Les années 40, 60 et 70 voient chacune l'apparition d'un nouveau type de mat surmonté d'un logo circulaire entourant un M ou portant l'inscription « métro »⁸.

Consécutivement à l'initiative prise dans les années 1960 par André Malraux de créer des stations dites « culturelles », des œuvres d'art créées spécialement pour le métro sont peu à peu installées dans certaines stations, à l'intérieur ou à l'extérieur. L'inscription des créations de Guimard dans l'inventaire des Monuments Historiques a sans doute elle aussi contribué à faire envisager les entrées de métro comme des possibilités de créations artistiques. C'est dans cet esprit qu'en 2000, pour le centenaire du métro parisien, l'artiste Jean-Michel Othoniel crée une œuvre inspirée des édicules Guimard : le *Kiosque des noctambules*⁹,



Photo : Patrick Janicek, 2017, www.flickr.com, libre de droits

placé sur la bouche de métro de la station « Palais Royal – Musée du Louvre » de la place Colette, rappelle la fantaisie formelle de l'Art nouveau et utilise les mêmes matériaux. Les deux coupoles sont faites en perles de verre de Murano placées sur une armature en aluminium. Nous avons déjà vu une œuvre de Jean-Michel Othoniel avant de contempler cette installation : parmi les collections du Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris se trouve une sculpture de cet artiste représentant un énorme collier de perles en verre de Murano enfilées sur des tiges de métal dressées. Les propositions faites aux artistes pour l'aménagement des stations témoignent donc bien d'une volonté de la part des sociétés exploitant le réseau de disposer d'un environnement à la fois singulier et bien intégré dans le paysage urbain.

⁸<https://www.symbioz.net/index.php?id=15#542> (consulté pour la dernière fois le 19/02/2018). On y trouve répertoriés tous les différents types d'entrée de métro.