

LUNDI 4 MARS 2024 - VISITE GUIDEE DU METRO PARISIEN (25 participants)

Le métro de Paris, dont la construction débute le 4 octobre 1898, est directement conçu à traction électrique. C'est la Compagnie générale de traction d'Édouard Louis Joseph Empain qui remporte le projet. 2 000 ouvriers travaillent sur les chantiers. Paris voit sa première ligne mise en service pour l'exposition universelle de 1900, le 19 juillet, au terme de 17 mois de travaux sous la direction de Fulgence Bienvenüe, alors ingénieur des ponts et chaussées. La première ligne, qui relie la porte Maillot à la porte de Vincennes, connaît un succès immédiat : au 31 décembre 1900, on estime que 16 000 000 de passagers ont pris le métro.

Au cours de cette visite, notre guide Bertrand va nous faire découvrir, lors de différents arrêts, des stations prestigieuses.



1- Le Kiosque des noctambules est une œuvre d'art contemporain du plasticien français Jean-Michel Othoniel située 2 place Colette à Paris 1er, en France, datant de 2000 (commandée pour le centenaire de la construction du Métro de Paris) .

Il s'agit d'une bouche de métro de la [station Palais Royal - Musée du Louvre](#), formée d'un ensemble de sphères d'aluminium et de verre de Murano.

Six colonnes formées de sphères d'aluminium (trois de chaque côté de la bouche) supportent deux coupoles.

Ces coupoles sont composées d'un ensemble de perles géantes en verre de Murano (réalisées par la verrerie Salviati) qui semblent enfilées les unes après les autres pour former deux structures en forme de dôme. La coupole qui surplombe l'entrée de l'escalier est formée de perles aux tons chauds (jaune, blanc et rouge) et figure le jour ; l'autre possède des tons froids (bleu, blanc, jaune et violet) et figure la nuit. Chacune des coupoles est surmontée d'une petite sculpture d'un personnage en verre.

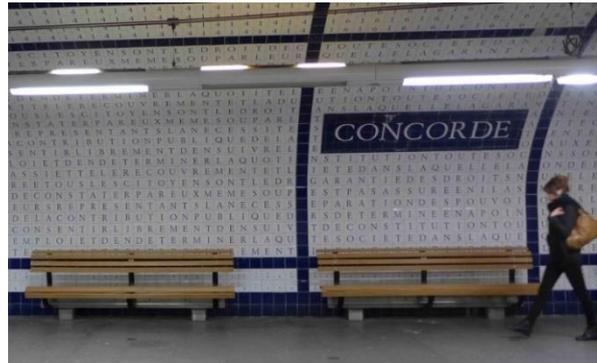
2 – Sully - Morland Paris 4^{ème}, où nous avons fait un bref passage, car dans le cadre du programme « Renouveau du métro » de la RATP, les couloirs de la station et l'éclairage des quais ont été rénovés en 2005.

La station ouverte le 3 juin 1930 est la première de la ligne à avoir été édifée avec des quais d'une longueur de 105 mètres.

3) **Concorde** station située dans les 1^{er} et 8^e arrondissements de Paris.

Ouverte le 13 août 1900 par la [Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris](#) (dite CMP), soit un peu moins d'un mois après la mise en service le 13 juillet 1900 du premier tronçon de la ligne 1 entre [Porte de Vincennes](#) et [Porte Maillot](#). Jusqu'alors, les trains la traversaient sans y marquer l'arrêt.

Sur le quai de la ligne 12 est reconstitué le texte de « **La Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789** », texte fondamental de la Révolution française qui énonce un ensemble de droits naturels individuels et communs, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre.



4) **Saint-Lazare** station située à la limite des 8^e et 9^e arrondissements de Paris.

À l'occasion de l'ouverture de la ligne 14 le 16 décembre 2003, un couloir reliant son point d'arrêt à la station [Saint-Augustin](#), sur la ligne 9, est aménagé afin d'améliorer la desserte de la gare SNCF, tandis qu'un vaste puits d'accès de forme circulaire est créé sous la cour de Rome, coiffé d'une bulle de verre permettant à la lumière naturelle de pénétrer en profondeur. En parallèle, les couloirs existants sont entièrement rénovés dans le cadre du programme « Renouveau du métro » de la RATP, et le hall originel de la station, aménagé [en vaste rotonde](#) sous la cour du Havre par le Nord-Sud, perd ses mosaïques au sol représentant le logo de l'ancienne compagnie, au profit d'un carrelage gris clair plus sobre. Les stations des lignes 12 et 13 sont modernisées en 2005, mettant fin à la décoration spécifique qu'elles partageaient jusqu'alors au profit d'un retour au carrelage blanc biseauté, sans toutefois restituer le style « Nord-Sud » d'origine (seuls les cadres publicitaires en faïence verte avec les lettres « NS » entrelacées étant reconduits).



5) **Porte Dauphine** est une station située dans le 16^e arrondissement de Paris. C'est le terminus de l'extrémité ouest de la ligne. La station est ouverte le 13 décembre 1900 et est établie sous la [place du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny](#),



Édicule d'[Hector Guimard](#), dit la « libellule »

Une **entrée de métro Guimard** est un accès à une station du métro de Paris conçu au tout début du XX^e siècle par l'architecte de l'Art nouveau [Hector Guimard](#) (1867-1942).

Certaines de ces entrées consistent en un édicule couvert plus ou moins important mêlant fer, fonte, verre et lave émaillée ; la plupart sont de simples entourages constitués d'une balustrade et d'un portique en fonte sculptée, dont les hauts candélabres encadrent une enseigne marquée « [Métropolitain](#) ».

Dessinés dans le style propre à Guimard, qu'il affirme précisément à ce moment-là contre ses détracteurs, ces accès édifiés à partir du printemps 1900 sont abandonnés après 1913 par la [Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris](#), ancêtre de la RATP. Sur les 167 qui ont été édifiés, la plupart des édicules et près de la moitié des entourages sont détruits au cours des décennies suivant la Première Guerre mondiale, l'Art nouveau étant alors passé de mode.

Ces ouvrages n'en contribuent pas moins à la postérité d'Hector Guimard et à la redécouverte de l'Art nouveau. À partir des années 1960, les installations subsistantes font l'objet de mesures de protection et d'une inscription aux Monuments historiques, tandis que quelques pièces partent à l'étranger.

Les entrées de métro Guimard semblent désormais indissociables du paysage et du caractère de la capitale française, devenant par ailleurs un des emblèmes de l'Art nouveau. A ce jour, trois édicules subsistent : Porte Dauphine, Abbesses et Châtelet.

6) **Bastille** est une station située en limite des 4^e, 11^e et 12^e arrondissements de Paris.

La station est ouverte le 19 juillet 1900 avec la mise en service du premier tronçon de la ligne 1 entre Porte de Vincennes et Porte Maillot. Elle est établie au-dessus du canal Saint-Martin afin d'éviter les fondations de la colonne de Juillet. Un couloir permet alors la correspondance avec la gare de Paris-Bastille.

Elle tire sa dénomination de la place de la Bastille qu'elle dessert, lieu symbolique de la [Révolution française](#). Des fresques en céramique invoquant la [Révolution française](#) recouvrent alors les murs de la station.



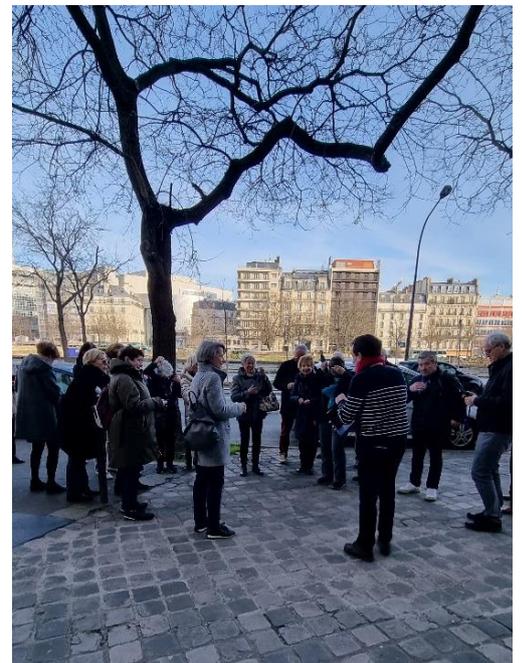


7) La **sous-station Bastille** est un immeuble situé à Paris, 4^e arrondissement, en France¹. Il abritait un transformateur électrique convertissant le courant électrique pour les besoins du métro de Paris. Il occupe l'angle formé par le boulevard Bourdon, la rue de l' Arsenal et la rue de la Cerisaie.

Le bâtiment est construit en 1911 par l'architecte [Paul Friesé](#) pour la [Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris](#). Nourri de culture germanique, il a tenu à rappeler le style néo-roman très en vogue en Allemagne à cette époque.

Il fait partie des anciennes sous-stations électriques. À l'intérieur, on trouvait, jusqu'au milieu du XX^e siècle, une immense salle des machines composée de quatre commutatrices. Ces dernières étaient capables de convertir le courant alternatif à haute tension fourni par la centrale thermique de Saint-Denis en courant continu à basse tension utilisable par les engins moteurs. Pendant un demi-siècle, ces sous-stations ont ainsi fourni l'électricité nécessaire au fonctionnement du métro parisien depuis l'ouverture de la première ligne le 19 juillet 1900.

L'édifice est inscrit au titre des [monuments historiques](#) en 1992.



Nous terminons notre visite, appréciée autant par son côté insolite, que par l'éloquence de notre guide.