

Encyclopédie pittoresque

Dirigée par JEAN HERMONT

PARIS SOUTERRAIN

par

PHILIPPE LEFRANÇOIS

Préface

d'Adrien Blanchet
Membre de l'Institut

Memento Homo
C'est l'homme qui
est le plus grand
des animaux
qui se trouvent
sur la terre

PARIS - LES ÉDITIONS INTERNATIONALES

Dans la même collection :

LES GÉANTS LIQUIDES

par Jean Hermont

C'est, comme l'indique le sous-titre de l'ouvrage, « une petite histoire des grands fleuves ». Au moment où s'édifient partout des barrages, où se créent des lacs artificiels retenant des milliards de mètres cubes d'eau, où se creusent des centaines de kilomètres de canaux de dérivation et d'irrigation, où sur les berges et en travers du lit des cours d'eau on amasse plus de tonnes de ciment, de pierre, d'acier, de gravier et de sable que n'en ont jamais remué les grands bâtisseurs de tous les temps, l'auteur a voulu promener ses lecteurs sur les rives des principaux grands fleuves du globe afin de les mieux faire connaître et de montrer quels rôles ils peuvent jouer dans la civilisation de demain.

Pour agrémenter les détails relatifs à la nature physique des « géants liquides » dont il parle, Jean Hermont a recueilli un grand nombre d'anecdotes sur la découverte, l'exploration, l'utilisation de ces fleuves.

Les titres mêmes des divers chapitres s'efforcent de caractériser en quelques mots les grandes artères fluviales des deux hémisphères : la sage puissance du Congo ; le Mississippi aux eaux suspendues ; les trois avenues de la Taïga ; le Río de la Plata, fleuve collectif, etc.

Ainsi ce tour du monde fluvial s'accomplit sans effort et ouvre à chacun des horizons insoupçonnés sur ces « vedettes prestigieuses et éternelles ».

PARIS SOUTERRAIN

DÉJA PARUS DANS LA MÊME COLLECTION

★

MICHEL LAGRANGE :
LES BEAUX PELERINAGES DE FRANCE
Préface de Son Exc. Mgr BEAUSSART

JEAN HERMONT :
LES GEANTS LIQUIDES

ROBERT VALLÉE :
LES PETITS MUSÉES DE PARIS
(existe également en anglais)

RENÉ BAROTTE :
LE MEUBLE FRANÇAIS A TRAVERS LES AGES

★

Copyright by *Les Editions Internationales*, Paris 1950
Imprimé en France

ÉCOLES INTERNATIONALES
COUPS COMPLÉMENTAIRES
LE FOUZIN Ardè-hai

ENCYCLOPÉDIE PITTORESQUE

Dirigée par Jean HERMONT

Philippe LEFRANÇOIS

557

PARIS SOUTERRAIN

39 Illustrations dont 22 hors-texte

Préface de M. Adrien BLANCHET
Membre de l'Institut

LES EDITIONS INTERNATIONALES
47, Rue Saint-André-des-Arts
PARIS - VI^e

*à Monsieur Georges Bardout,
Ingénieur général des Services techniques
de la Ville de Paris,*

*Chef du Service technique du Métropolitain,
et successeur de Fulgence Bienvenüe,
respectueux hommage de l'auteur.*

P. L.

COUVERTURE : Photos Jeanne Gérard et Photo-Pub.
Montage de Georges Géhin.
Croquis dans le texte de Jacques Le Page

PRÉFACE

A CONSIDÉRER la vie qui se manifeste sur le globe terrestre, il semble que tous les êtres doivent respirer à la clarté du soleil et même de la lune. Mais de tout temps, il en fut autrement.

Soit à cause des intempéries, soit pour se garantir contre des fauves, et même contre ses semblables — qui en diffèrent peu parfois, — l'homme a cherché souvent à se cacher dans des cavités naturelles pour une part, ou qui étaient son œuvre personnelle, inspirées par les galeries telles que la grotte de l'Herm (Ariège), ou par les terriers des taupes, des campagnols, des hamsters, des marmottes, des renards, blaireaux et castors, et même par les galeries des fourmis, qu'Eschyle citait déjà dans son *Prométhée enchaîné*.

L'homme a donc appris, de bonne heure, à fuir la lumière naturelle dans diverses occurrences ; et il était réservé à nos générations de prévoir un recours, de plus en plus fréquent, à des abris de plus en plus profonds.

Depuis longtemps, une exploitation intensive de mines diverses avait enseigné la technique utile pour créer les galeries nécessaires à l'homme.

Les ressources que peuvent fournir des souterrains sont infinies. On y a installé des magasins,

car l'histoire, à peine ébauchée, du *silo* à travers les âges, nous apprend qu'en 1442, 1600, 1821, 1870, etc., on se servait de souterrains pour conserver le blé, et ce système n'était que la suite des *granaria* mentionnés par Varron, au cours du premier siècle avant notre ère.

N'oublions pas non plus les troglodytes de Malte, au XVII^e siècle, et les trois lieues de galeries des mines de sel de Wieliczka (près de Cracovie), habitées encore au milieu du XVIII^e siècle ; ainsi que les repaires de Haute-Isle, vantés par Boileau dans son épître à François de Lamoignon.

D'autres poètes et romanciers, comme Agrippa d'Aubigné dans ses *Tragiques*, et Victor Hugo dans son *Quatre-vingt-treize*, ont aussi esquissé des tableaux d'une vie souterraine, si anormale pour la nature humaine.

Certes, dans son *Fragment d'Histoire future* (1904), le sociologue Gabriel Tarde a pu écrire que « l'avenir du Monde est sous terre ». Il se fondait sur des raisons cosmiques ; mais depuis, l'évolution des guerres engage à considérer plus profondément l'énoncé de cette phrase. Je l'avais déjà fait en 1922 (*Les souterrains-refuges de la France*, 1923) ; et dès 1914-1918, il apparaissait que les souterrains devaient jouer dans l'existence des hommes un rôle de plus en plus important.

C'est ainsi que les nombreux abris souterrains, construits pendant la première « guerre mondiale », souvent à l'aide de perforatrices, n'étaient qu'un perfectionnement de souterrains du moyen âge, tels que ceux de Quesnel-en-Santerre, d'Heudicourt, de Gapennes et de tant d'autres du nord de la France.

Aussi bien, il ne faut pas croire que les anciens souterrains ont toujours été construits de propos délibéré, dans un but de protection. Si c'est le cas pour les plus anciens, qui ne se composent que

d'une galerie, augmentée de quelques salles latérales, d'autres, plus récents, sont le résultat des travaux pratiqués pour extraire des matériaux de construction. C'est ainsi que de nombreuses villes plus ou moins modernes, sont assises sur des carrières d'où sont sorties les pierres des habitations élevées sur le sol même. On pourrait citer des dizaines de villes qui sont nées ainsi : Cambrai, Arras, Beauvais, Laon, Senlis, Provins, Chartres, Orléans, Lisieux, Bayeux, Bourges, Clermont-Ferrand, Limoges, Périgueux, Poitiers, etc.

Paris est un exemple admirable du genre, avec des souterrains très étendus, sur des points divers de sa superficie, creusés dans le calcaire du bassin de Paris ou dans le gypse. Et ce sont les 300 kilomètres de galeries, avec leurs 216 puits, qui ont fourni à M. Philippe Lefrançois le sujet de son intéressante étude. S'il a eu plusieurs précurseurs, tels que Sébastien Mercier (1782), Héricart de Thury (1815) et Emile Gérards (1908), etc., M. Lefrançois renouvelle aujourd'hui la question avec un réel talent. Il étudie d'abord le Sol et les Eaux, puis les carrières, dont une partie devint les Catacombes quand on y transporta les ossements de trente ou quarante générations de Parisiens (environ plus de six millions d'individus), extraits d'une trentaine de nécropoles de la Capitale, dont le cimetière des Innocents en tête.

M. Lefrançois apporte, dans une description succincte, mais précise et remplie d'intérêt, des renseignements sur beaucoup de personnages, plus ou moins célèbres, qui reposent anonymement aujourd'hui dans les Catacombes du quartier Denfert-Rochereau. Il retrace aussi l'histoire des égouts de Paris, ainsi que des champs d'épandage de Gennevilliers, d'Achères, etc.

Enfin, après avoir énuméré les projets successifs du Métropolitain qui, depuis 1872 (premier projet)

a mis tant d'années à se réaliser, il en arrive à exposer la nécessité d'un aménagement souterrain de Paris, que les exigences de l'intense circulation, grandissant journellement, rendent de plus en plus nécessaire.

Je m'excuse de me citer encore ; mais du point de vue historique, le vieux chercheur que je suis a le droit de rappeler qu'en 1922-1923, il écrivait cette phrase : « Guidés par les archéologues, d'autres savants, géologues, ingénieurs, architectes, hygiénistes, légistes même, pourraient chercher les moyens de mettre en valeur la France souterraine ».

Cette idée que j'avais déjà exprimée au Congrès des Sociétés savantes, à Paris en 1921, a été très bien comprise par le groupe d'études et de coordination de l'Urbanisme souterrain (G. E. C. U. S.) dont la direction éclairée (MM. Utudjian, Argouges, assistés du général Tonnet et de plusieurs autres techniciens expérimentés et dévoués) lutte avec science et clairvoyance, depuis 1933, pour faire mieux comprendre la nécessité des installations souterraines : le G. E. C. U. S. a d'ailleurs obtenu un grand prix à l'Exposition de 1937 et a joué un rôle important au Congrès d'Urbanisme de Rotterdam en 1948. Le même G. E. C. U. S. a publié dans son excellent bulletin *Le Monde souterrain*, des projets, très étudiés, de voies souterraines dans le sous-sol parisien.

Le progrès est en marche : comme souvent, il sera plus ou moins rapide.

ADRIEN BLANCHET,

*Membre de l'Institut,
Membre associé de l'Académie de Belgique,
Président au Comité
des Travaux historiques et scientifiques
du ministère de l'Education nationale.*

AVANT-PROPOS

AVANT de descendre aux Enfers parisiens, l'auteur a prudemment fait quelques visites propitiatoires aux divinités qui règnent sur ce sombre domaine.

Devant leur porte, Cerbère a les apparences d'un paisible garçon de bureau à l'accueil fort civil. Dans leurs séjours tapissés de cartons verts, elles siègent vêtues comme vous et moi. La visite des simples mortels ne semble pas les impatienter, non plus que leur ignorance ne semble les scandaliser.

Qu'il soit donc permis au signataire de ce modeste ouvrage de dire à nouveau toute sa reconnaissance

à M. Georges BARDOUT, ingénieur général, chef du Service technique du Métropolitain ;

aux Ingénieurs en chef et Ingénieurs divisionnaires de l'Inspection générale des Carrières et du Service des Egouts de la Seine ;

à M. Jean ROGER, sous-directeur du Laboratoire de Paléontologie du Muséum d'Histoire naturelle ;

aux Ingénieurs de la Régie autonome des Transports parisiens, notamment à M. Louis DEVILLERS, directeur général adjoint, et M. Marc LANGEVIN, directeur du S. I. O. E. ;

au Groupe d'Etudes et de Coordination de l'Urbanisme souterrain (G. E. C. U. S.) ;

qui se sont penchés avec bienveillance sur mon ignorance, ont satisfait à toutes mes curiosités et qui, de plus, ont pris la peine de lire mon texte pour l'expurger de toute erreur.

Ainsi donc, si cet ouvrage a quelque valeur documentaire, c'est à eux seuls qu'il le doit. A peine de se parer des plumes du paon, l'auteur se devait d'en avertir le lecteur.

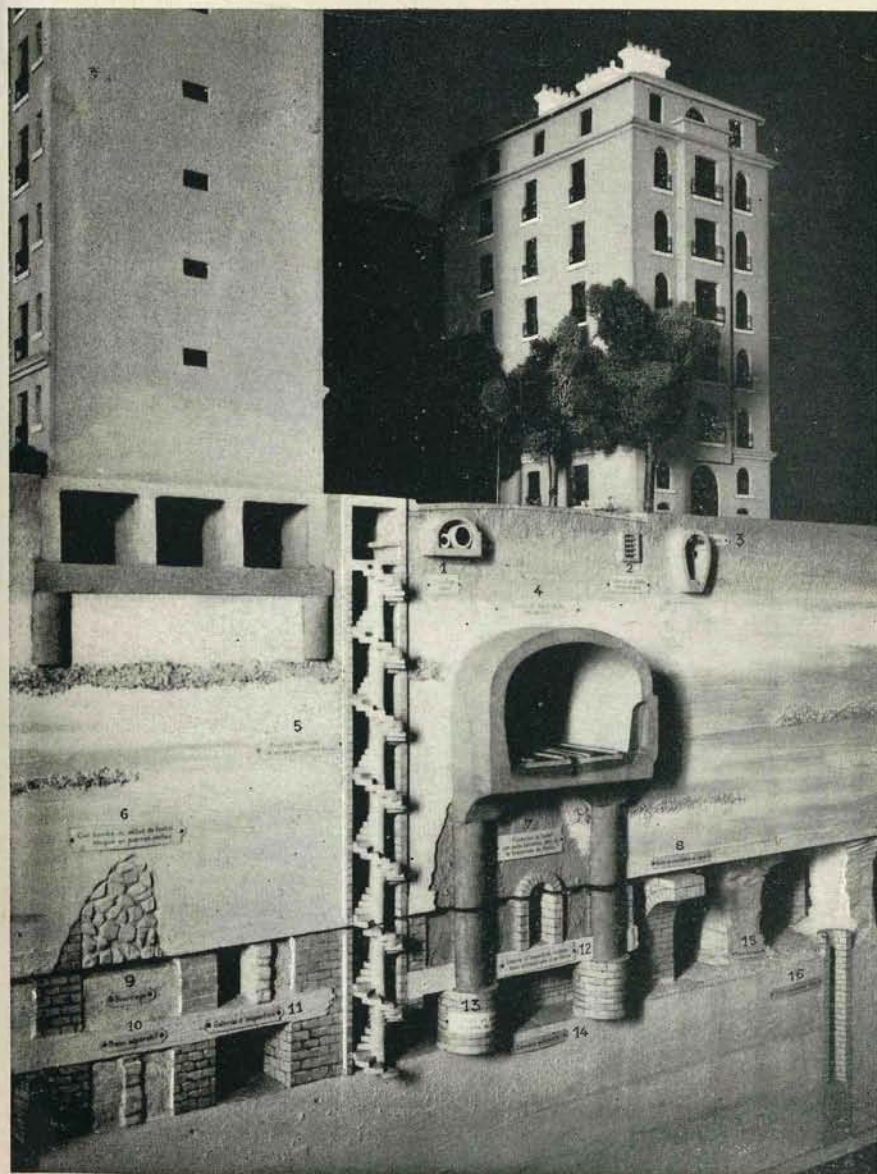
P. L.

Nous nous associons pleinement à ces remerciements et exprimons notre gratitude à la Direction de la Librairie GARNIER Frères qui a bien voulu autoriser l'usage du titre « Paris souterrain », sous lequel fut publié, en 1908, un important ouvrage technique d'Emile Gerards, sous-inspecteur des Travaux de Paris.

LES EDITEURS.

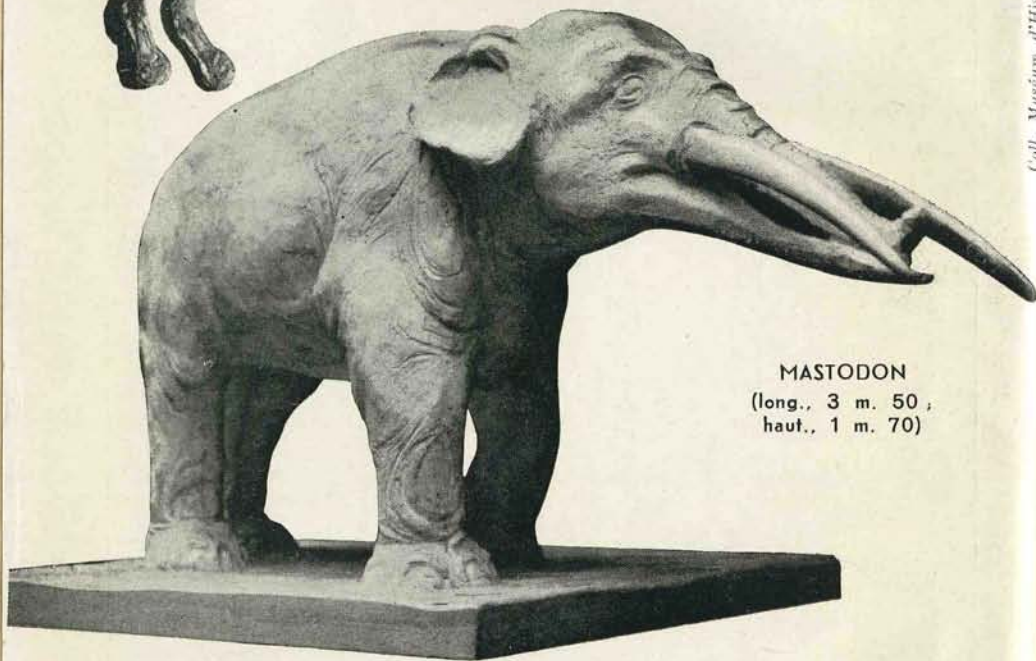
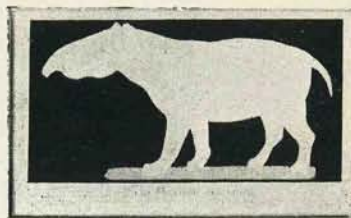
LE SOL ET LES EAUX

Maquette du Musée de l'Inspection des Carrières, Phot. Bulloz

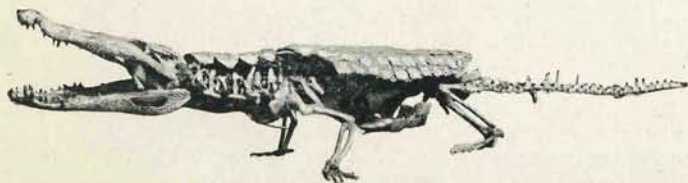


1. Chauffage urbain. — 2. Galeries de câbles téléphoniques. — 3. Egoût. — 4. Tunnel du métropolitain. — 5. Escalier hélicoïdal d'accès aux carrières. — 6. Ciel tombé ou début de fontis bloqué en pierres sèches. — 7. Fondation du tunnel par puits bétonné dans la traversée du fontis. — 8. Voûte de consolidation de l'égout. — 9. Bourrage. — 10. Banc séparatif. — 11. Galeries d'inspection. — 12. Galerie d'inspection voûtée dans la traversée d'un fontis. — 13. Ceinture en maçonnerie du puits en béton. — 14. Murette de consolidation. — 15. Pilier de masse. — 16. Puits à eau dans la carrière

PALÉOTHÈRE et sa reconstitution (long., 1 m. 80, haut., 1 m. 30).
Vivait au début de l'ère tertiaire, il y a environ 60 millions d'années



MASTODON
(long., 3 m. 50,
haut., 1 m. 70)



CROCODILE
(long., 1 m. 50)

Comme le mastodon,
vivait au milieu de l'ère
tertiaire, il y a environ
40 millions d'années

Coll. Muséum d'Hist. natur. (Cal. de paléontologie.) Phot. Bulloz

LE SOL ET LES EAUX

SOUS une terminologie obscure, les géologues dérobent à l'intérêt du profane la merveilleuse histoire de notre planète qu'ils savent lire en fouissant le sol. En même temps qu'ils poussent leurs sondes dans les entrailles de la terre, ils explorent le temps plus avant que les historiens. Pour eux, le déluge n'est pas une fable prodigieuse mais un phénomène récent dont ils ont reconnu les traces : sables et graviers qu'on rencontre à cinq mètres environ de profondeur sous notre sol parisien. Ils supputent le temps par millions d'années, comme les astronomes l'espace par années lumière. Comme ces derniers, ils savent se garder du vertige philosophique.

A garder la tête froide, ils ne manquent pas de mérite. Quelles pensées Pascal nous eût-il laissées si l'état de la science lui avait permis de savoir que 1.500 ans sont nécessaires à la formation d'un mètre de grès et 7.500 à celle d'un mètre de calcaire ? Quel vertige l'eût saisi s'il avait pu se pencher sur le gouffre que creuse sous nos pieds ce froid tableau de chronologie géologique :

Année 1950	0
Jésus-Christ	1.950
Fin tertiaire	2.000.000
Fin secondaire	80.000.000
Fin primaire	220.000.000
Fin archéen (apparition des premiers fossiles connus) ..	1.500.000.000
Origine de la croûte terrestre	2.000.000.000

Mais Pascal eût-il apprécié l'humour froid dont géologues et paléontologues vêtent leur stricte position de doute scientifique lorsqu'ils ajoutent avec négligence : « Dans notre métier les erreurs du simple au double sont négligeables » ?

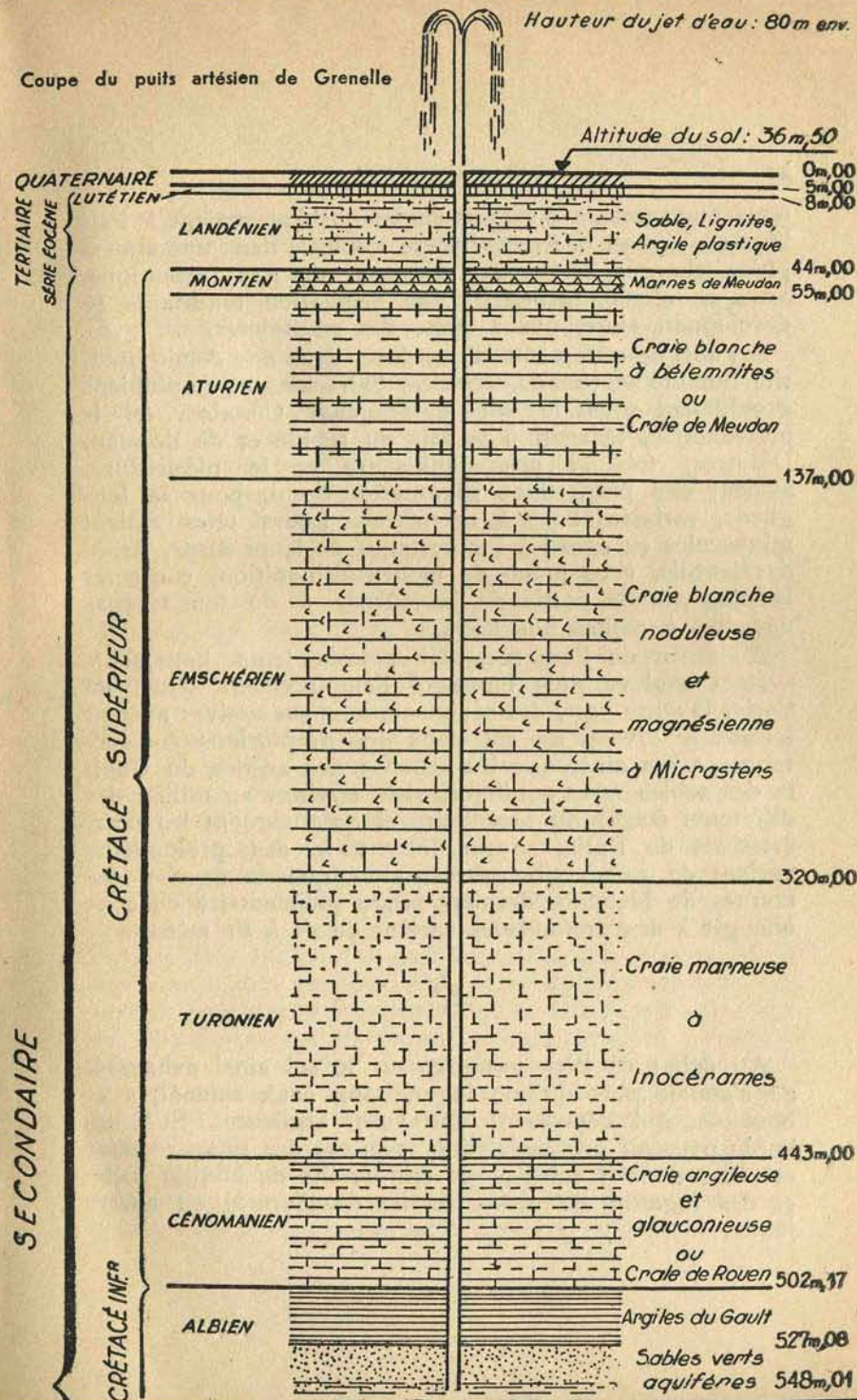
*
**

Jusqu'à la fin de l'ère secondaire les eaux vertes de l'Océan s'étendirent du centre de l'Angleterre jusqu'au centre de la France. Le site parisien de cette époque existe encore sous nos pieds à plus de 1.000 mètres de profondeur, pétrifié depuis 80 millions d'années. Il constituait alors, comme disent les marins, un fond de 300 à 400 mètres de profondeur.

Ce fond était constitué d'une impalpable vase calcaire, formée d'innombrables coquilles de protozoaires minuscules, les foraminifères, qu'on rencontre encore dans les mers tropicales. De la masse énorme de leurs dépouilles est née la craie dans la masse de laquelle on trouve toujours trace des hôtes de ces paysages sous-marins. Crustacés parmi lesquels certains ont disparu comme les ammonites aux coquilles contournées ainsi que les cornes des béliers consacrés au dieu Ammon-Rhâ, comme les bélemnites proches parents de nos seiches, dont le rostre central a reçu des ouvriers carriers le pittoresque surnom de *Sucre d'Orge* ; d'autres ont subsisté jusqu'à nous comme les oursins, baptisés par les mêmes carriers *Châtaignes* ; squelettes de poissons et enfin ossements d'oiseaux de la famille des autruches probablement tombés à l'eau ou bien surpris par la marée montante.

D'autre part, des phénomènes atmosphériques violents arrachaient aux continents des débris schisteux et des silex qui se déposaient en strates alternées avec la craie dans lesquelles se formaient des concentrations siliceuses : ces rognons de silex qui fournissaient à nos ancêtres la pierre à fusil. Durant ces millions d'années — 140 environ pour l'ère secondaire — le fond de la mer subit de

Coupe du puits artésien de Grenelle



lents mouvements d'exhaussement qui l'amenaient à l'air libre où régnait une température tropicale dans une atmosphère chargée de vapeur d'eau et de gaz carbonique. Sous ce climat favorable, une végétation luxuriante se développait alors, qui a laissé des empreintes.

A l'abri de cette voûte de verdure, dans une demi-obscurité humide et chaude, reptiles, batraciens et amphibiens grouillaient sous le sol marécageux. Certains, tel le ptérodactyle, tenaient à la fois du reptile et de l'oiseau. D'autres, tels le mastodontosaure et le plésiosaure, avaient des proportions gigantesques qui, pour la longueur, variaient de 7 à 23 mètres. Leurs têtes étaient minuscules eu égard à l'importance de leurs corps. Aussi devaient-ils, sous peine de mourir d'inanition, consacrer la plus grande partie de la journée à de longs repas dégustés à petites bouchées.

A la fin de l'ère secondaire, trois lents battements avaient soulevé puis immergé l'emplacement actuel de Paris. D'autre part, des sédimentations successives avaient haussé le niveau du sol dans des proportions considérables. C'est ainsi que les couches des argiles du Gault et des sables verts aquifères, sises environ au milieu des différents étages du secondaire et qu'atteignent les puits artésiens de Paris, se rencontrent à des profondeurs variant de 548 à 582 mètres, alors que la couche des marnes de Meudon, dernière strate sédimentaire de cette ère, gît à des profondeurs variant de 55 à 61 mètres.

*
**

Au début de l'ère tertiaire, sur le sol ainsi exhaussé, ne s'étalait plus qu'une lagune aux eaux saumâtres et boueuses qui déposaient une vase argileuse. Sur ses bords poussait une végétation tropicale des types palmier et cèdre dont il subsiste de minces lits de houille sèche et des rognons de résine fossile transformée en ambre jaune.

Le paysage présentait une suite de lacs et de terres. Cette sorte de Finlande tropicale était fréquentée par une faune fort différente de celle du secondaire mais tout aussi apocalyptique et, comme elle, maintenant disparue. Dans une prodigieuse synthèse où l'imagination a sa part à côté d'une grande rigueur scientifique, Cuvier l'a reconstituée d'après des ossements incomplets découverts dans les carrières de gypse (pierre à plâtre) de Montmartre, d'après des traces de pas et même de reptation dont l'ampleur donne un frisson rétrospectif.

C'étaient des paléothères, des anoplothères qui tenaient à la fois du tapir et de l'hippopotame. C'étaient des pérathères (*Peratherium Cuvieri*) sorte de kangourous comme il s'en rencontre encore en Australie. C'étaient des oiseaux comme le *gastornis parisiensis* de l'argile de Meudon, qui mesurait la taille d'un homme et avait certains caractères reptiliens. Plus tard, ce furent le mastodonte, puis le crocodile qui, seul, a persisté jusqu'à nous.

Trois fois durant cette ère, la mer et la lagune saumâtre alternèrent sans qu'on puisse savoir si le sol changeait de profil ou s'il s'agissait de gigantesques et durables raz de marée. Le souvenir tangible de la mer se trouve dans les mollusques qui ont laissé leur empreinte dans le calcaire grossier (la belle pierre de taille de nos maisons parisiennes) et aussi dans les sables qui affleurent à Fontainebleau et à Rambouillet.

Aux périodes d'émersion les plus récentes de l'ère quaternaire apparurent des animaux dont les espèces ne se sont pas toutes perdues, mais dont la présence sous ces latitudes nous semble extraordinaire. On a peine à croire actuellement que, dans les forêts qui s'élevaient à l'emplacement de notre ville, vivaient le mammoth ou éléphant velu, le bison, le castor et le cerf géant. Les différentes couches de ces périodes tertiaires et quaternaires relativement courtes au regard de l'infini géologique, n'ont, au total, qu'une quarantaine de mètres d'épaisseur. On rencontre les plus récentes à environ cinq mètres sous nos pieds. Les mots scientifiques qui les définissent réson-

ment étrangement à l'oreille. Il est amusant de les rapprocher du pittoresque parler des ouvriers carriers. A Montmartre, dans la masse de gypse saccharoïde de l'ère tertiaire ou néozoïque, époque éocène, étage ludien, ces braves gens distinguaient, voici cent-cinquante ans, les divers bancs suivants : les bossus, les mal au dos, le bienvenant, les foies de cochon, les crottes d'âne, les fleurs, la petite corvée, les fusils. Et, ma foi, grâce à ce langage tout parfumé de poésie populaire, ils s'entendaient aussi bien que les graves savants avec leurs torturants néologismes arrachés au grec et au latin.

*
**

Enfin voici la mince couche des roches quaternaires ou modernes que certains considèrent seulement comme une époque de l'ère tertiaire. Le premier étage se compose des graviers et des sables du *diluvium*. A cinq mètres environ sous nos pieds, il témoigne de la réalité de la tradition. On y trouve des dents d'éléphants, d'hippopotames et, chose émouvante, les premiers outils de l'homme tard venu en ce bas monde.

C'est durant l'ère quaternaire que les eaux modelèrent le visage du site parisien. La grande irruption du déluge venue du nord-est et du sud-est creusa les lits de la Seine, de l'Oise et de la Marne, préparant, pour la joie des géologues, une vue en coupe des couches sédimentaires les plus diverses. Ce fut, tout d'abord, un vaste lac d'où émergeaient les îlots de Ménilmontant, Belleville, Buttes-Chaumont, Montmartre, Chaillot d'une part, et d'autre part, de la Montagne Sainte-Geneviève (future *Leucotetia* gallo-romaine) et du promontoire du mont Valérien jalonné par les coteaux de Meudon, Sèvres, Saint-Cloud, Garches et Bougival. En ces temps lacustres, la Villette et les Ternes-Batignolles étaient des passes peu profondes, le mammoth devenait plus rare mais le rhinocéros abondait. Sur les rives qui se trouvaient à

75 mètres au-dessus du niveau de la mer (de nos jours, la Seine se tient à une moyenne de 25 mètres), vivaient les plus lointains ancêtres des Parisiens, troglodytes dont on a retrouvé les armes en silex taillé.

Puis les eaux s'abaissèrent progressivement, laissant à découvert des *marais* au pied des coteaux du nord dont un quartier de Paris garde encore par son nom le souvenir. De ces coteaux ruisselaient des eaux qui gagnaient la Seine en deux rus dont les lits avaient été dessinés par un ancien bras du fleuve : le ruisseau de Ménilmontant vers l'ouest, suivant le trajet des rues du Château-d'Eau, Richer, de Provence, pour se jeter dans le fleuve à l'emplacement de notre place de la Concorde ; le ruisseau de Pont-Perrin vers l'est, sur le tracé de la rue de Turenne, pour se jeter dans le fleuve à l'emplacement du bassin de l'Arsenal.

Sur la rive gauche, passant par le seuil au nom évocateur de poterne des Peupliers, la Bièvre venait se jeter dans la Seine, à hauteur de notre gare d'Austerlitz.

Las ! nous retrouverons ces gais ruisselets emprisonnés sous des voûtes maçonnées, au chapitre des égouts.

*
**

Les différentes couches de terrain qui se superposent sous nos pieds sont en forme de cuvettes concentriques, emboîtées l'une dans l'autre, dont les bords affleurent, à des altitudes assez fortes, à bonne distance de Paris. L'une d'entre elles, celle des sables verts aquifères, se trouve comprise entre deux étages d'argile dont la supérieure est connue sous le nom d'argile du Gault. Elles affleurent continuellement entre l'Ardenne et la vallée de la Loire, à 100 mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer, alors que, sous le sol parisien, elles se rencontrent à 530 mètres environ au-dessous de ce même niveau. Les eaux qui s'infiltrèrent dans ces sables perméables, emprisonnées qu'elles sont entre deux couches imperméables,

s'accumulent au fond de la cuvette mais tendent, en vertu de la loi physique des vases communicants, à reprendre leur niveau. Voilà pourquoi Paris possède des puits artésiens (ainsi nommés de ce que les premiers furent forés par les Chartreux de Villers-en-Artois, au XII^e siècle), dont le jet tend à s'élever à une hauteur de 80 mètres au-dessus du sol, compte tenu des frottements à l'élévation.

Nous en possédons cinq qui ont été créés dans le courant du XIX^e siècle. Le premier d'entre eux a été conçu sur les données d'Héricart de Thury et d'Arago. Il devait, en principe, être percé sur la place de la Madeleine, mais fut, en fin de compte, relégué à l'emplacement des abattoirs de Grenelle, là où se croisent maintenant les rues Valentin-Haüy et Bouchut. Un monument en indique l'emplacement. Des conduites menaient l'eau à une haute colonne métallique, sise place de Breteuil, qui a fait place, en 1903, au monument de Pasteur.

Commencé en 1833, son jet jaillit en 1841 de 548 mètres de profondeur, inondant ouvriers et ingénieurs qui reçurent cet abondant baptême avec bonne humeur. L'entrepreneur Mulot envoya sur-le-champ ce bref billet à Arago, alors maire de Paris :

Arago, nous avons l'eau.

Mulot.

Cette phonétique imprévue égaya alors tout Paris. Le jet, maintenant discipliné, fournit aux nageurs de la piscine Blomet une eau claire et fort saine qui doit sa température de 28 degrés centigrades au feu central de notre planète.

Le succès de l'entreprise porta la ville à entreprendre le forage du puits de Passy exécuté de 1855 à 1866, non sans de nombreuses difficultés. Son orifice se trouve square Lamartine. S'élevant de 586 mètres, ses eaux alimentèrent longtemps les rivières, les cascades et les

lacs, les bouches d'arrosage des parterres et des pelouses du Bois de Boulogne. Il est maintenant tari.

Puis ce fut celui de la Butte aux Cailles, profond de 582 mètres, invisible sous la place Verlainne, qui, commencé en 1863, ne fut terminé qu'en 1904, à la suite d'incidents sans nombre et qui alimente, lui aussi, une piscine.

En même temps que ce dernier était entrepris le puits de la place Hébert, terminé, lui, en 1891, malgré ses 718 mètres et qui donne également ses eaux à une piscine.

Le cinquième puits artésien de Paris est dû à l'initiative de la raffinerie Say, boulevard de la Gare; entrepris en 1869, il atteignit sans difficultés 580 mètres de profondeur. Après tarissement par ensablement du pied, il a été remplacé en 1933 par un autre qui atteint 622 mètres.

De notre sol parisien surgissent également des eaux provenant de couches moins profondes. Certaines d'entre elles, par la qualité particulière de minéralisation de leurs eaux, eussent pu faire, chacune, la réputation d'une petite station thermale. Elles ruisselaient sur les coteaux qui couronnent Paris où on ne les exploite plus.

C'était la source des Ternes, 21, rue Demours, que la tranchée du chemin de fer de ceinture a tarie.

C'était la source des Batignolles, 11, rue Jouffroy, sulfureuse comme celle d'Enghien.

C'étaient les sources ferrugineuses de Passy dont l'eau teintée de rouille coulait sur les pentes d'un parc sis à hauteur du 5 de la rue Raynouard — la rue des Eaux évoque leur souvenir — et qui étaient exploitées depuis 1650 et 1719 pour leur efficacité sur les anémiques. La confiance que le public leur portait fut tuée par le geste de bienfaisance du sculpteur Bartholdi, à qui New-York doit sa statue de la Liberté. Devenu propriétaire des terrains où elles jaillissaient, il décida d'en faire la distribution gracieusement; le lieu fut aussitôt déserté, car il est de toute évidence qu'un médicament offert *gratis pro Deo* ne peut avoir plus de vertus qu'il n'a de valeur vénale. De lourds blocs d'immeubles s'élèvent mainte-

nant là où le beau parc étalait en pente vers la Seine ses vertes prairies semées de pâquerettes, après que la cognée eut abattu les arbres centenaires qui virent Rousseau composer des airs du *Devin du village* et Benjamin Franklin se promener, un bâton blanc à la main.

C'étaient les sources d'Auteuil à l'angle de la rue de la Cure et de l'avenue Mozart qui débitaient, au début du siècle, 150.000 bouteilles par an.

Enfin, c'était à Belleville, l'eau de l'Atlas qui se vendait, au début du siècle également, gazéifiée, à raison de 350.000 bouteilles par an.

Celles de ces sources qui sont encore en activité ne sont guère utilisées qu'au nettoyage des égouts, telle celle de la rue des Cascades à Belleville. Quelle injure aux gracieuses nymphes qui les hantaient aux temps fabuleux !

*
**

A part l'établissement au IV^e siècle après Jésus-Christ d'un ouvrage souterrain pour amener les eaux de Rungis et de Cachan par le célèbre aqueduc d'Arcueil qui alimentait Lutèce et qui fut rétabli par Henri IV et terminé par Marie de Médicis, à part l'aqueduc de Catherine de Médicis construit au XVI^e siècle en conduits de poteries, par Bernard Palissy, pour amener l'eau des coteaux de Saint-Cloud aux Tuileries, le sous-sol parisien ne fut guère exploré jusqu'au XIX^e siècle que par les carriers à la recherche de la pierre, du plâtre et de l'argile nécessaires aux constructions de la ville qui s'étendait sans cesse.

D'autre part, ce sous-sol servait de cloaque aux eaux usées qui venaient se déverser dans des puisards perdus, après avoir lessivé les immondices et la boue puante dont les Parisiens se plaignaient amèrement encore au XVIII^e siècle, et lavé les cadavres enfouis en pleine terre dans les cimetières qui entouraient les églises. Ces ignobles infiltrations empoisonnaient les puits dont les eaux

polluées provoquaient périodiquement de terribles épidémies. Les répugnantes réactions chimiques qui s'ensuivaient ne furent certainement pas étrangères au jaillissement de diverses sources sulfureuses, notamment à Montmartre, près du cimetière, et à la Villette, près de l'ancienne voirie de Montfaucon, non plus qu'à la découverte, sous le remblai de la place de la République, d'un gisement sulfurifère. C'est à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e qu'on s'avisait enfin de lutter contre ce mortel danger en supprimant les cimetières dans Paris et en établissant un réseau d'égouts.

Enfin, au début du XX^e siècle, l'extension prise par la ville nécessitant de nouveaux moyens de transport, rapides et à grand rendement, on entreprit la construction d'un réseau urbain de chemins de fer souterrain : notre populaire Métro.

Ainsi, Paris vit maintenant assis sur trois univers infernaux dont nous allons entreprendre l'exploration en compagnie du lecteur.

CARRIÈRES ET CATACOMBES

LES CARRIÈRES

DES couches que nous avons vues se former, et qui affleurent au sol en raison de la formation en cuvette du bassin parisien, deux d'entre elles ont été précieuses au développement de Paris et ont contribué à modeler le visage que nous lui connaissons. Ce sont, d'une part, les formations de gypse ou pierre à plâtre de l'ère tertiaire, et, d'autre part, les formations de calcaire grossier ou pierre à bâtir, également de l'ère tertiaire.

Les premières sont facilement accessibles au nord de Paris, à Montmartre, aux Buttes-Chaumont, à Belleville et à Charonne. Elles sont composées de quatre séries de couches séparées par des marnes et furent toujours exploitées par la méthode, dite à piliers tournés, qui consiste à percer une série de galeries parallèles, recoupées elles-mêmes par des galeries perpendiculaires qui laissent subsister des piliers de forme ogivale, en pleine masse, pour soutenir le ciel ou toit de la carrière. Celui-ci, suivant l'épaisseur des bancs, se trouve, en général, à dix ou quinze mètres de hauteur.

On atteint aisément les secondes au sud de Paris, à la vallée de Fécamp, dont une rue porte le souvenir dans le XII^e arrondissement, à Ivry, à la Butte-aux-Cailles, à la Glacière, à Gentilly, à Montsouris, à Montrouge, aux faubourgs Saint-Victor, Saint-Marcel et Saint-Jacques, à Vaugirard, et enfin au coteau de Chaillot. Elles sont composées de lits séparés par une roche sans consistance

nommée *bousin*, de sorte que les exploitations comportent souvent deux étages superposés. Elles furent exploitées soit comme le gypse, par la méthode des piliers tournés pour les plus anciennes, soit par la méthode dite à *hagues* et *bourrages*, qui consiste à enlever la totalité du banc, puis à combler les vides de déblais (*bourrage*) maintenus par des murs de pierres sèches (*hagues*) tout en laissant subsister des allées de service et en soutenant les ciels des carrefours par des *piliers à bras* construits à bras d'homme, au moyen de pierres rapportées et ainsi nommés par opposition aux *piliers tournés* formés par la masse vierge de la roche ; la hauteur des ateliers n'excède jamais trois mètres.

On pénétrait dans les carrières soit par des *bouches de cavage* ouvertes à flanc de coteau, de plain-pied avec le banc, soit par des *trous de service* qui traversaient les couches supérieures. L'exploitation était souterraine par raison d'économie, car, à ciel ouvert, il eût fallu procéder aux ruineux enlèvements de l'énorme masse des terres de recouvrement.

La superficie des régions de Paris sous lesquelles se trouvent d'anciennes carrières est de 835 hectares sillonnés par 300 kilomètres de galeries. La superficie de Paris est de 10.516 hectares, y compris les bois de Boulogne et de Vincennes. Ainsi donc, près du douzième de la capitale est sous-miné par ces exploitations maintenant abandonnées. A cet obscur dédale accèdent 216 puits et 54 escaliers.

*
**

Il est impossible de fixer avec précision l'époque où commença l'exploitation de ces richesses naturelles. Certains indices donnent à penser que les plus anciennes carrières sont celles du faubourg Saint-Victor, sous le Jardin des Plantes, vers le sud, et sous la Mosquée, et celles du faubourg Saint-Marcel, sous la rue de l'Essai. Elles furent probablement fouillées par les Gallo-Romains



Phot. Bibl. Nat.

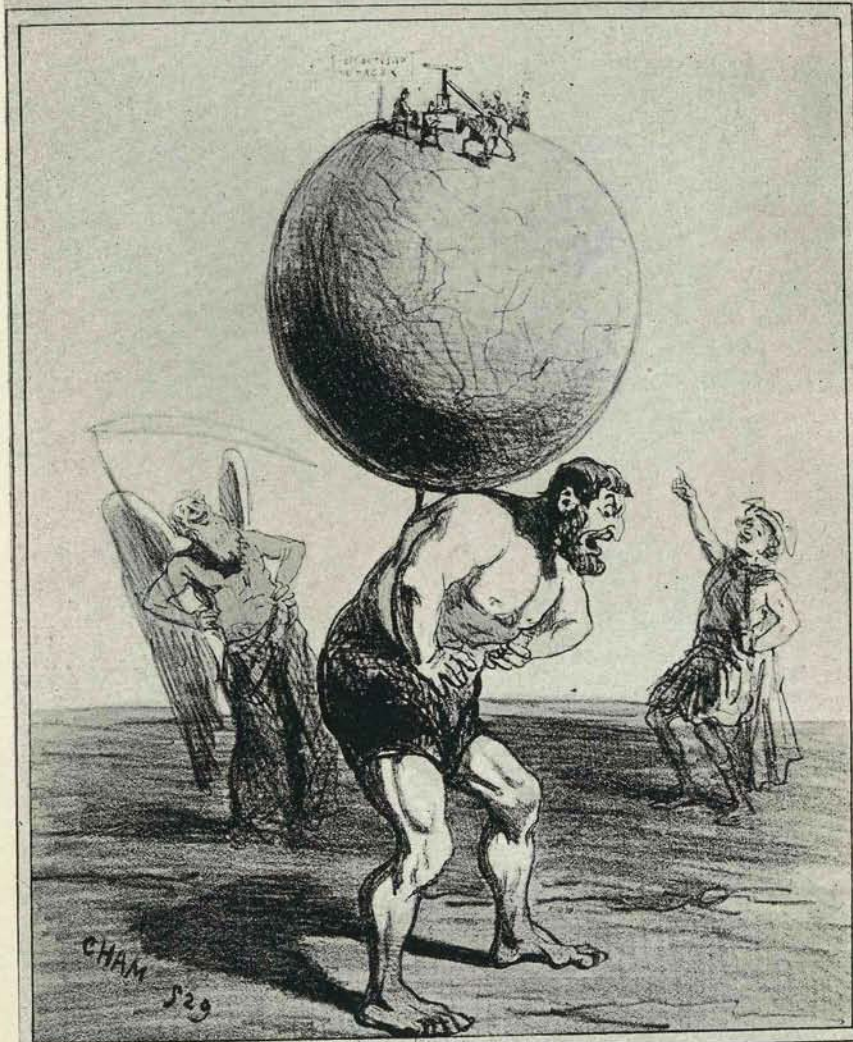
L'effondrement du passage Gourdon, par M. Vierge



Maquette Musée Insp. Carrières, Phot. Bulloz

CLOCHE DE FONTIS

1. Sables de Beauchamp. — 2. Marnes et caillasses. — 3. Ancienne carrière exploitée par piliers tournés sur la hauteur de deux étages. — 4. Éboulis de fontis. — 5. Câbles téléphoniques empruntant une galerie de surveillance. — 6. Bourrage. — 7. Pilier de consolidation d'immeuble. — 8. Masse calcaire



Phot. Bibl. Nat.

LE Puits ARTÉSIEN DE PASSY.

Le pauvre Atlas ne se rendant pas bien compte de qui lui entre dans les reins.

pour construire Lutèce. Il est fort probable que l'amphithéâtre des Arènes a été établi dans un ancien atelier exploité à ciel ouvert dont la forme offrait un emplacement favorable à l'établissement des gradins.

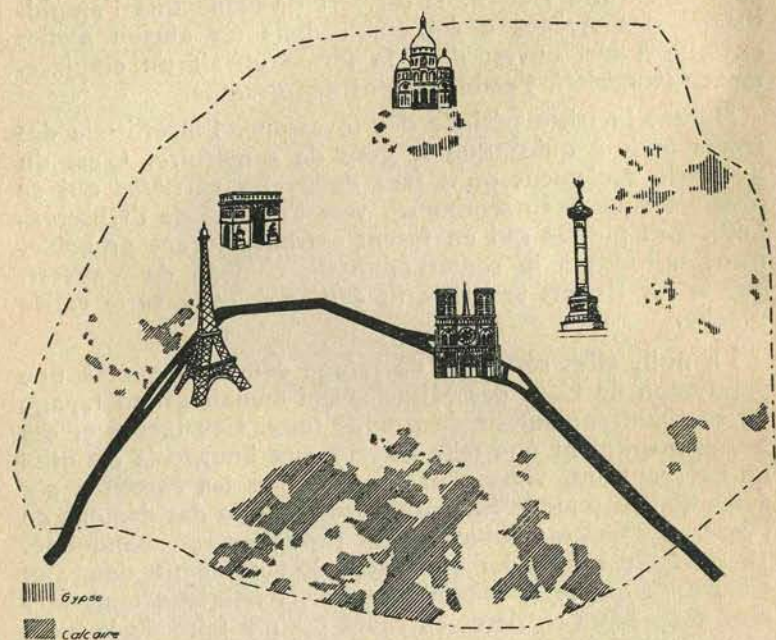
Durant la triste période des invasions, l'incertitude des temps ôtait à quiconque le goût de construire. C'est du ^x^e siècle seulement qu'il faut dater, les carrières qui se trouvent sous le Luxembourg, vers l'avenue de l'Observatoire. Les pierres qui en furent extraites furent probablement utilisées à la construction du château de Vauvert, que le roi Robert le Pieux fit édifier dans la verte vallée proche.

La nuit, elles servaient de refuge contre le guet à une population de Cour des Miracles qui menait grand tapage en se chauffant autour de grands feux. Ces lueurs et ces bruits inspiraient une telle frayeur aux bourgeois craintifs qu'ils croyaient, sans aller y voir, que les sorcières s'y assemblaient pour le Sabbat, en compagnie des démons de l'enfer. Le château lui-même fut promptement abandonné. Il était en ruines lorsque saint Louis en fit don aux Chartreux qui le relevèrent. Les bons religieux aménagèrent alors leurs carrières en caves pour y faire de la bière et y distiller des liqueurs, après avoir chassé d'une volée de bois vert ceux qui les hantaient et qui craignaient ces rudes réalités plus que les exorcismes.

Notre langage familial garde le souvenir de la terreur panique de nos ancêtres. Ce n'est pas souhaiter du bien à quelqu'un que de l'envoyer au *diable vert* ou *vauvert*.

*
**

Les exploitations qui s'étendent sous les rues de Tournon, Casimir-Delavigne et de Condé d'une part, sous les rues Bonaparte, Cassette et de Vaugirard d'autre part, et sous les Gobelins enfin, datent des ^x^e, ^x^e et ^x^e siècles.



Paris sous-miné - Les carrières (1950)

On a retrouvé, sous ce dernier établissement, dans le bourrage, une marmite que quelque carrier du XIII^e siècle utilisait pour cuire sa pitance. On ne considère pas sans émotion ce modeste instrument domestique qui évoque la vie de ces lieux maintenant désertés.

Au fur et à mesure que Paris s'accroît, les carrières du sud s'éloignent du centre. Aux XIII^e, XIV^e, XV^e et XVI^e siècles, les carriers vont fouir le sol sous les rues Mouffetard, Vauquelin, d'Ulm, des Feuillantines, Saint-Jacques, de la hauteur du Val de Grâce jusqu'à l'Observatoire.

Au XVII^e et au XVIII^e siècles, enfin, c'est à Passy, à Chaillot, à Montparnasse, à Vaugirard, à Montsouris, à

la Butte-aux-Cailles qu'ils poursuivent leur souterraine activité, sans abandonner, néanmoins, certaines exploitations déjà en cours, ainsi qu'en témoigne l'inscription authentique la plus ancienne connue : « 1706 », qui se trouve sous le croisement du boulevard Arago et de la rue de la Santé.

Au cours de ces siècles, le même travail de termites se poursuivait au nord de Paris, à Montmartre, à Belleville, à Charonne, sans toutefois avoir à reculer devant la ville grandissante.

*
**

A partir du XVI^e siècle, les plans de Paris indiquent des carrières en sous-œuvre au sud de la ville. Les témoignages de leur existence deviennent plus nombreux. Un des plus savoureux est celui de Bernard Palissy dans son *Traité des pierres*. Écoutons-le expliquer que la température y est constante :

Te souvient-il point quand nous allâmes dans les carrières de Saint-Marceau au-dedans desquelles j'étais tout degoutant de sueur, combien que dehors l'air était froid, et si c'eust été en temps de chaleurs, nous eussions trouvé le dedans des-dites carrières froid.

A cette époque, les voleurs, maintenant la tradition de Vauvert, gîtaient dans les carrières sous la route d'Orléans. Le Parlement s'en mêla en ordonnant aux bourgeois du faubourg Saint-Jacques de prendre la garde pour s'en défendre et aux carrières de fermer les portes de leurs exploitations la nuit venue. Pauvres bourgeois, qui devaient trembler de peur et de froid dans la nuit où soufflait la bise. Nuit qu'ils peuplaient sans doute d'horribles figures imaginaires, mais d'où surgissait parfois quelque mauvais garçon en chair et en os qui les bâtonnait avant de les dépouiller de leur bourse et de leur pelisse !

Un autre danger, non moins réel, les menaçait : si la

législation de l'ancien régime prévoyait sur les mines et les carrières un droit régalien auquel Henri IV devait renoncer en 1601, aucune disposition, par contre, n'assurait la sécurité publique. Les carriers fouillaient de façon anarchique, non seulement dans leur concession, mais aussi dans la propriété des voisins et même sous la voie publique. Il en résultait des affaissements inquiétants et dommageables, parfois même des accidents mortels. En 1654, le Parlement intervint à nouveau. Cette fois-ci, il ordonnait des mesures pour éviter « *aux fautes, abus et malversations* » de se reproduire et nommait « *deux personnages solvables pour avoir l'œil (sic) et répondre des malversations* ».

Puis François Miron, au début du XVII^e siècle, se fit l'initiateur d'une législation qui obligeait les carriers à combler les vides ou à les étayer par hagues, piliers, murailles, et qui interdisait de fouiller près des chemins et ouvrages publics. Cette législation, qui ne prévoyait rien quant au domaine privé, resta en vigueur sans modification durant tout le siècle. Les pouvoirs publics, cependant, donnèrent l'exemple de la prudence en effectuant sous les bâtiments royaux d'énormes travaux de soutènement, comme ceux de François Mansart lors de la construction de l'église du Val-de-Grâce et ceux de Claude Perrault dans les carrières sous-jacentes à l'Observatoire.

Ce dernier les organisa « *en lieux souterrains où l'on pourrait faire plusieurs expériences pour la physique et les mathématiques* », et, pour en assurer l'accès, perça un puits où un escalier en spirale descendait dans les caves de l'Observatoire. Pour permettre certaines observations d'étoiles en plein jour, toutes les voûtes de la bâtisse furent percées d'un oculus dans l'axe de ce puits, où s'effectuaient également des mesures sur la vitesse de la chute des corps.

C'est à cette époque que Colbert commença de s'intéresser aux carrières. Il n'avait point pour but d'assurer la sécurité publique, mais celui d'être agréable à son souverain et, ainsi, de se défendre contre une disgrâce

qu'il sentait proche. En 1678, il ordonne aux membres de l'Académie d'Architecture de « *visiter incessamment toutes les anciennes églises et bastiments de Paris et des environs pour examiner la qualité des pierres dont ils ont été bastis, celles qui ont subsisté en leur entier, et celles qui ont été endommagées par l'air, l'humidité, le soleil et la lune (1)* ». Il décide, par ailleurs, de « *se saisir de toutes les carrières de pierre qui seront résolues et y établir quelques gardes pour empêcher aucune autre personne n'en puisse prendre que pour le roy.* »

En feuilletant le procès-verbal de leurs recherches, on découvre que « *les premières assises des premiers bâtiments de l'abbaye Saint-Germain-des-Prés provenaient des carrières appartenant alors aux Chartreux, sous le Luxembourg..., que toutes les parties de Notre-Dame construites en 1257 proviennent des faubourgs Saint-Michel, Saint-Jacques et Saint-Marcel..., que les parties basses de l'église Saint-Séverin, bâties en 1347, sont toutes de la pierre dure des carrières du faubourg Saint-Jacques et du Montsouris sur Gentilly...* »

Au moment où ce mémoire fut établi, la pierre qu'on utilisait pour l'édification des bâtiments de Paris se tirait d'Arcueil, de Bagneux, de Montrouge et des faubourgs Saint-Jacques et Saint-Marceau. Les constructions du Marais, du Palais-Royal, de l'île Saint-Louis, de la place Dauphine, des ponts et des quais avaient épuisé les plus centrales, aussi avait-il fallu se rejeter vers l'extérieur.

*
**

En ce temps-là, il n'était pas que des têtes froides appliquées au service du roi et à l'établissement de précieux inventaires. Il était aussi des âmes inquiètes et curieuses qui voulaient voir le diable, et il était aussi des

(1) Des données de la science moderne, il résulte que cette affirmation, tout intuitive à l'époque, est parfaitement exacte et que les rayons bleus de la blonde Phébé exercent sur les pierres une action chimique qui provoque des éclatements.

malins qui faisaient apparaître... le Malin ; il n'en coûtait, aux premiers, que cinquante pistoles.

Un des astucieux chevaliers d'industrie de la seconde catégorie nous a laissé un récit sans fard de ces fantasmagories intéressées. Notre homme se faisait prudemment payer à l'avance, puis il menait sa naïve victime dans certain noir recoin des carrières où il prononçait dans l'ombre d'étranges invocations. L'air retentissait alors de sinistres bruits métalliques et de lugubres hurlements que des hommes appostés à cet effet derrière les piliers provoquaient en remuant quelques vieilles chaînes rouillées et en aiguillonnant vigoureusement des chiens. Puis, dans ce tintamarre, les affidés allumaient des flambeaux de poix dont la lueur rouge et fumeuse laissait apercevoir un bouc chargé de liens. Pour comble, le malheureux sentait alors fondre sur ses épaules une volée de coups de bâton qui le poursuivait dans sa fuite pour cesser, comme par enchantement, aux approches de la sortie et de la douce lumière du jour.

Ces divertissements démoniaques n'étaient pas du goût du lieutenant de police, qui y mit promptement fin en envoyant leur organisateur terminer ses jours à la Bastille.

Des aigrefins d'une autre sorte utilisaient ingénieusement ce sombre domaine : les fraudeurs de l'octroi connaissaient bien les chemins des carrières et les empruntaient pour introduire clandestinement dans la ville les denrées soumises aux droits. Là encore, les lieutenants de police intervinrent avec plus ou moins de bonheur, principalement en supprimant les cabarets installés dans les maisons dont les caves communiquaient avec les carrières.

*
**

Les carriers, cependant, ne se préoccupaient pas outre mesure des ordonnances, vieilles de plus d'un siècle, édictées par le Conseil d'Etat et par le Bureau des Finances qui, au demeurant, se disputaient la police du très-fonds

parisien. Plusieurs effondrements se produisirent en 1774, 1775, 1776, sous la voie publique. Le premier de ceux-ci, qui eut lieu près de notre place Denfert-Rochereau, avait plus de 100 m² de superficie et 20 mètres de profondeur. Ces catastrophes, en même temps qu'elles déterminèrent l'autorité à créer un indispensable organisme de surveillance, déclenchèrent une petite guerre bureaucratique qui vaut d'être contée.

Le Bureau des Finances ou des Trésoriers de France avait dans ses attributions la police des chemins et le pavé de Paris. En 1776, il commit l'ingénieur Dupont pour lever le plan des carrières existantes, en assurer la surveillance et le nommait Inspecteur général des carrières. Mais le Surintendant des bâtiments du roi, M. d'Angiviller, estimait que le sieur Dupont n'avait rien à voir dans le sous-sol des constructions de sa compétence. Il nomma une Commission composée de Soufflot, Brébion et Guillaumot pour visiter les carrières sous-jacentes et obtint, en 1778, un arrêt du Conseil du roi qui confiait à l'architecte Guillaumot la direction des travaux avec titre de Contrôleur et Inspecteur général en chef et mission de délivrer les autorisations d'exploiter, devenues désormais nécessaires.

La compétition entre ces deux instances administratives devait s'éteindre avec la Révolution, qui les supprima sans, pour autant, faire cesser celle des deux hommes qui se poursuivait jusqu'à la mort de l'un d'entre eux.

Tout d'abord, les deux rivaux collaborèrent. Etrange collaboration : cependant que Guillaumot s'appliquait soigneusement « à provoquer insensiblement et dans peu la retraite de M. Du Pont », Dupont, lui, s'ingéniait, pour se rendre indispensable, « à mettre du désordre et de l'embarras » et répandait le bruit que son collègue dilapidait les fonds publics. Enfin, une machination policière à grand spectacle fut montée pour faire pencher la balance en faveur de Guillaumot, avec surveillance, mouchardages, perquisition et enlèvement. Devant la menace de « le laisser pourrir dans un cachot » le malheureux Dupont consentit

à laisser le champ libre et donna une quittance finale *« écrite toute de sa main, librement et chez lui, car on se méfiait tellement de sa mauvaise foi qu'on n'a pas voulu qu'il l'écrivît dans les bureaux de la police. »*

Ce bon apôtre de Guillaumot, qui rapporte ainsi les circonstances de sa victoire, avait gagné la première manche de ce grand tournoi. Il devait perdre la seconde sous la Terreur, au cours de laquelle il se vit destitué et jeté en prison à la suite de manœuvres auxquelles Dupont n'était pas étranger.

Mais la belle revint au tenace Guillaumot qui, réintégré dans ses fonctions par le Consulat, put les exercer en paix jusqu'en 1807, la mort l'ayant enfin débarrassé de Dupont.

*
**

Depuis sa naissance difficile, le Service des carrières a délaissé ces luttes burlesques qui font penser à celle du *Lutrin*. Celles-ci, d'ailleurs, ne l'avaient pas détourné des tâches qui lui étaient assignées. C'est ainsi que, le soir même de sa nomination, Guillaumot se vit requis à l'occasion de l'effondrement d'une cour et d'une remise à l'emplacement des 79 et 81 du boulevard Saint-Michel dont nous entendrons parler à nouveau. Il n'y avait pas eu mort d'homme, mais un cabriolet et une voiture à quatre roues s'étaient engloutis dans une cloche de fontis (1) venue au jour. D'autres catastrophes, d'ailleurs, devaient se succéder, dont l'une, celle de Ménilmontant, entraîna, en 1778, la mort de sept personnes. Il fallait courir au plus pressé. Le service y pourvut.

D'autre part, sa fondation devait porter un rude coup aux fraudeurs de l'octroi. Lorsque fut entreprise, en 1705, la construction du mur d'enceinte, dit *des Fermiers généraux*,

(1) Affaissement souterrain qui laisse au-dessus de lui un espace en forme de dôme ou cloche. On dit qu'il vient au jour lorsque la partie supérieure de la cloche s'effondre elle-même laissant ainsi apercevoir le jour. (Voir fig. p. 35.)

raux, des barrages en maçonnerie furent élevés à son aplomb, par ses soins, dans les carrières. Il faut reconnaître, toutefois, que ces « murs de fraude » ne découragèrent pas tous les contrebandiers, puisque certains creusèrent alors des sapes dont certaines furent découvertes par hasard seulement, comme ce fut le cas rue Cassini, en 1903, et rue Fustel-de-Coulanges, en 1906.

Depuis l'interdiction d'exploiter des carrières souterraines dans Paris, édictée en 1813, l'Inspection des carrières s'est appliquée à réaliser dans le silence une tâche remarquable. D'une part, elle a levé un plan d'ensemble de son domaine public paru en 1860 sous le titre d'*Atlas souterrain de Paris*, et entrepris, aussitôt après, un nouveau plan au 1/1.000^e où figure la zone annexée en 1860 et qui comporte le tracé des rues et propriétés, ainsi que celui des carrières situées au-dessous. Instrument de travail indispensable aux propriétaires, architectes et entrepreneurs et, comme nous le verrons dans les chapitres suivants, aux ingénieurs qui ont créé notre réseau d'égoûts et notre chemin de fer métropolitain. D'autre part, elle s'est attachée à établir sous toutes les voies et bâtiments publics sous-minés un réseau de murs de soutènement. Œuvre de consolidation qui se poursuit sans relâche et doit nous éviter définitivement des catastrophes comme celle des 77, 79 et 81, boulevard Saint-Michel (là où nous avons vu Guillaumot se rendre le soir de sa nomination) où, en 1880, un coiffeur, assis vers 6 heures du soir devant son dîner, vit tout à coup disparaître son repas, sa table et la devanture de sa boutique sans être entraîné lui-même dans le gouffre.

Ces travaux de consolidation n'ont été possibles que dans les carrières du sud de Paris, en raison du peu de hauteur des ciels. Dans celles du nord, au contraire, les hauteurs des voûtes étaient telles qu'il fallut se borner à les effondrer en minant les piliers — en les *foudroyant* — et à murer toutes les issues : bouches de cavage et puits de service, de sorte que, même si des creux restent aménagés entre les blocs écroulés, nul ne puisse y accéder.

On peut encore voir une des bouches de cavage des carrières d'Amérique, ouvertes au flanc des buttes Chaumont, et dont le plâtre, d'une inégale qualité, s'exportait jusque dans le Nouveau-Monde. C'est la grotte du parc pittoresque et accidenté à souhait dont Alphand dessina habilement les lignes dans un paysage jusque-là désolé. Mais que le promeneur ne se laisse pas prendre au décor : la cascade, les stalactites et les stalagmites sont artificiels, tout comme l'excavation (voir p. 71).

A Montmartre, les principaux accès aux carrières, qui ne se distinguent plus, s'ouvraient principalement sur la façade sud du coteau qui regarde Paris, là où s'étagent maintenant de beaux jardins suspendus entre la place Saint-Pierre et le Sacré-Cœur.

*
**

Lorsque les carrières du nord de Paris furent rendues inaccessibles, l'Autorité poussa un soupir de soulagement, car, de jour comme de nuit, la police des carrières de Montmartre et de Belleville n'était pas commode. Les ouvriers qui travaillaient avaient la réputation d'aimer le vin, d'être batailleurs, de faire lundi et de se mettre facilement en grève. Mais comment reprocher ces défauts mineurs aux rudes compagnons qui acceptaient avec courage les fatigues et les risques de cet épuisant métier ? Les patrons n'avaient pas moins que leurs subordonnés la tête près du bonnet : le 30 juin 1806, nous voyons Petitjean, adjoint au maire de Montmartre, se présenter sur les 8 h. 15 du matin chez le sieur Muller, plâtrier, domicilié Chaussée-des-Martyrs. Ceint de son écharpe, il vient procéder à des opérations de visites provoquées par une dénonciation.

Croyez-vous que ses insignes, comme sa dignité naturelle, assurent au magistrat l'accueil déférent qu'il est en droit d'espérer ? Ouais. C'est sous les lazzis de l'homme comme de la femme qu'il entreprend sa tâche.

C'est sous des propos insultants et outrageants qu'il la termine, car, entre temps, nos deux Montmartrois se sont échauffés la tête. Et ils ont la langue bien pendue ! La scène, pour comble, avait des témoins. Le brave adjoint constate qu'ils *en furent indignés* et s'empresse de consigner ces louables sentiments dans son procès-verbal. Car ce n'est pas à la plume perverse de quelque contempteur de l'autorité qu'est dû ce récit burlesque, mais à celle de Petitjean lui-même qui, au début du siècle dernier, rendait gravement compte de sa mission à M. le Comte, conseiller d'Etat, préfet du département de la Seine.

De nuit, c'était bien pis. Les galeries servaient d'abri à toute une population de *gouapeurs*, nous dirions maintenant de *clochards*, qui venaient dormir au chaud auprès des fours. Les émanations de ces derniers décimaient périodiquement cette étrange population. Mais qui se souciait des pauvres hères sans feu ni lieu, dont la légère dépouille venait alors prendre place sur la dalle de pierre glacée de la morgue ? Non, nul ne s'en souciait, pas même leurs frères d'infortune, dont la grande préoccupation était le troc des produits de leurs petits larcins à la bourse des échanges qu'ils avaient fondée.

Parfois la police venait, avec quelque prudence, procéder à des rafles pour *écrémer* cet inquiétant bouillon de culture ou y *pêcher* quelque gros poisson. Mais elle évitait soigneusement de détruire totalement ce qu'elle considérait en quelque sorte comme un abcès de fixation.

*
**

Dans le dédale obscur des carrières du sud de Paris, qui s'égare, sans guide et sans lumière, périt de soif et d'inanition tout comme un voyageur perdu dans le désert. Les équipes d'ouvriers et de géomètres rencontrent parfois, au hasard de leurs travaux, les ossements des malheureux qui, à quelque vingt mètres du sol de la

ville pleine de vie et de bruit, moururent de faim, de soif et d'épouvante dans de silencieuses ténèbres.

En 1804, la brigade topographique découvrit les restes d'un cadavre rongé par les rats. C'est un trousseau de clefs trouvé à ses côtés qui permit d'identifier le défunt : Philibert Aspert, portier au Val-de-Grâce, dont la brusque disparition, onze ans plus tôt, était demeurée mystérieuse. Les restes furent enterrés sur place et le lieu marqué d'une plaque de pierre.

L'identification de ces macabres découvertes ne fut pas toujours possible. Tel ce squelette d'homme découvert en 1867, lors des consolidations du boulevard Arago, et dont la tête se trouvait à six mètres du corps, à côté des ossements d'un chien. Peut-être quelque fraudeur était-il venu mourir là après avoir épuisé sa provision de chandelle ? Peut-être sa dépouille offrit-elle au chien féroce dont il avait fait son complice, dressé à attaquer le gabelou, quelques inutiles journées de vie supplémentaire.

Et quel drame inconnu expliquera la présence d'un crâne sans corps que la construction du chemin de fer de Sceaux fit découvrir sous le croisement de l'avenue de l'Observatoire et du boulevard Montparnasse.

Le danger que présenterait cet immense labyrinthe si l'accès en était facile a déterminé l'Administration à en murailles certains accès et à verrouiller soigneusement les autres pour en réserver exclusivement l'usage aux spécialistes. Les curieux imprudents sont ainsi protégés contre eux-mêmes.

*
**

Les ouvriers qui travaillent aux carrières leur ont également payé un tribut sanglant. Certains le durent à la fatalité, d'autres à l'imprudence. Tel Descures, dit Beausséjour, dont l'atelier se trouvait au plateau de Montsouris, chemin des Doubles-Carrières, dit maintenant le Port-Mahon. Ce vétéran des armées de Louis XVI se plaisait si fort dans son nouvel état qu'il passait ses heures de

loisir sur son lieu de travail, en proie à ses souvenirs militaires. Mais au lieu d'en rebattre les oreilles de ses camarades, il en confiait le secret à la pierre.

Il avait été longtemps prisonnier des Anglais à Port-Mahon, dans les Baléares. Aussi entreprit-il une figuration de la forteresse où il avait souffert, non loin d'un puits aux eaux claires que les carriers nomment poétiquement le *Bain de pied des carriers*. A cet endroit, la roche est creusée de deux étages de galeries. Pour faciliter l'accès de son œuvre située en contrebas, Descures voulut établir un escalier et, pour ce, trancha un pilier de masse. Cette imprudence provoqua un éboulement dont le malheureux fut la toute première victime. Les lointains successeurs de Descures ont tenu à restaurer son œuvre au début du siècle. Lorsqu'elle apparaît au détour d'une galerie, la lueur tremblotante des bougies anime le décor d'ombres mouvantes qui font songer à quelque château de légende.

*
**

D'autres drames sanglants ont eu leur épilogue dans les ténèbres des carrières. Les insurgés de juin 1848 cherchèrent refuge dans celles de Montmartre et s'y firent massacrer par les troupes de Cavaignac. La Commune de 1871 utilisa celles du sud de Paris à des fins stratégiques. L'idée ne lui en revenait cependant pas, car c'est le gouvernement impérial qui avait fait aménager et jalonner les communications souterraines depuis la capitale jusqu'aux forts de Vanves, Montrouge et Ivry. Les troupes de la Commune qui occupaient le fort de Vanves, sur le point d'être enlevé par les Versaillais, durent leur salut à une promptre retraite effectuée par le sombre cheminement que, non sans audace, les éclaireurs de Bergeret utilisèrent pour un retour offensif, resté d'ailleurs sans succès.

MINISTÈRE DE L'ÉCLAIRAGE
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES

VISITE DES CATACOMBES DE PARIS

Les visites publiques des Catacombes de Paris ont lieu les premiers et troisièmes samedis de chaque mois, du 16 Octobre au 30 Juin et tous les samedis, du 1^{er} Juillet au 15 Octobre.

L'entrée des Catacombes se trouve dans la cour du pavillon situé Place Denfert-Rochereau, N° 2.

(Se munir d'un moyen d'éclairage)

La Visite a lieu à 14 heures précises

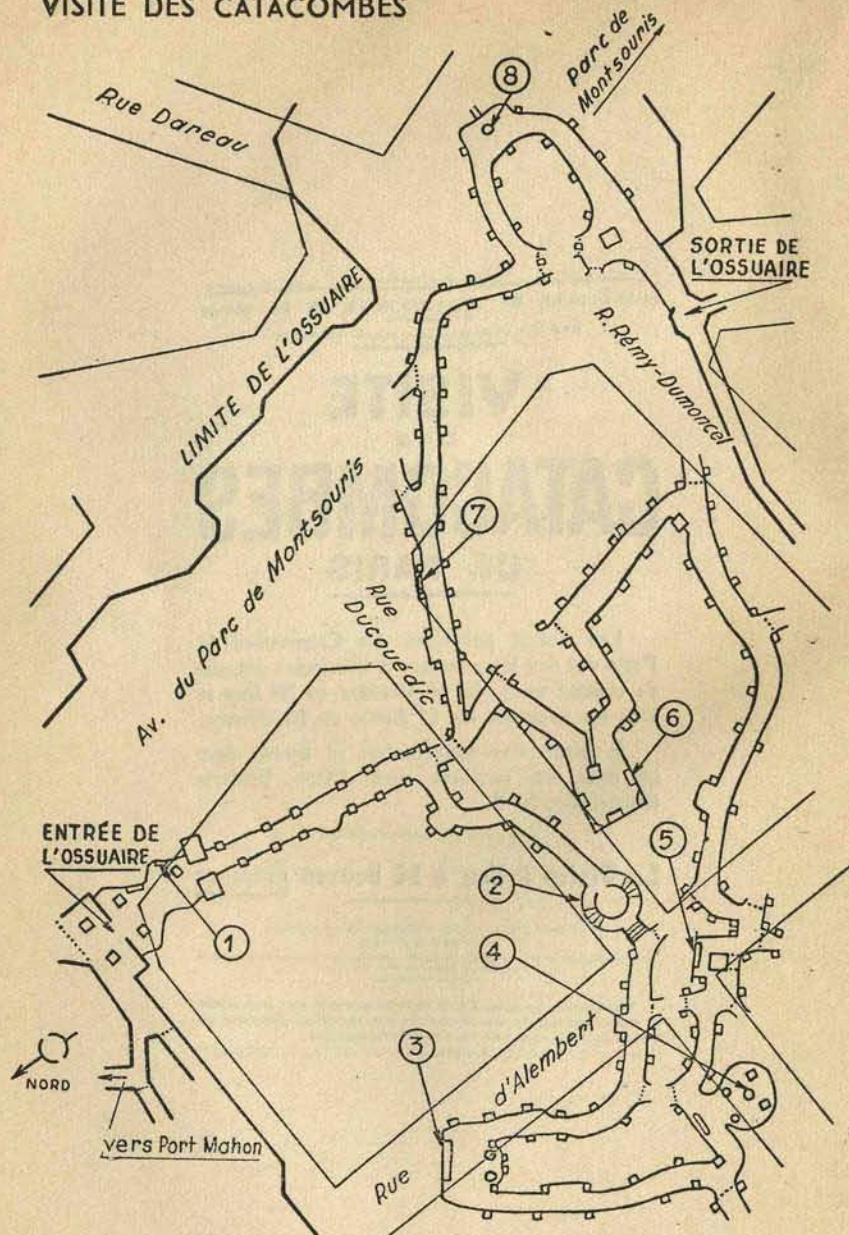
Le droit d'entrée est fixé à 15 francs par personne et perçu à la descente.

(Réduction uniforme de 20%, au bénéfice des familles nombreuses sur présentation de leur carte de réduction délivrée par la S. V. C. F.)

Des visites spéciales à prix réduits peuvent être organisées le dimanche matin en faveur de groupements scolaires ou d'associations ayant un caractère scientifique.

42.000-1935 - Paris - Imprimerie LA FRONCEUR 42.000-1935 - Paris - Imprimerie LA FRONCEUR 42.000-1935 - Paris - Imprimerie LA FRONCEUR

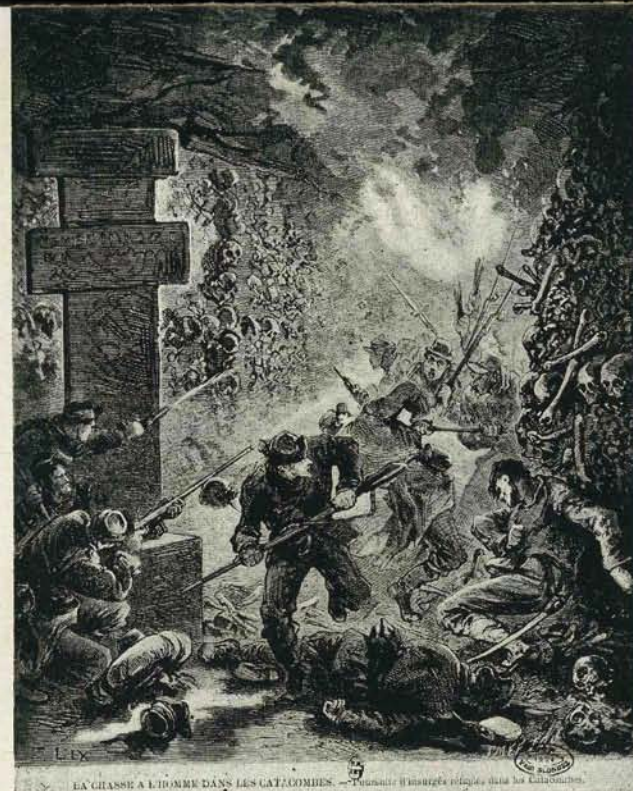
VISITE DES CATACOMBES



1. Crypte de Saint-Laurent. — 2. Source du Léthé ou Fontaine de la Samaritaine. —
3. Crypte du Sacellum. — 4. Le piédestal de la lampe sépulcrale. — 5. Le sarcophage
- du Lacrymatoire dit Tombeau de Gilbert. — 6. Les Tombeaux de la Révolution. —
7. Pierre tombale de Françoise Gellain. — 8. Crypte de la Passion

(D'après un document de l'Inspection générale des Carrières.)

Phot. Bibl. Nat.

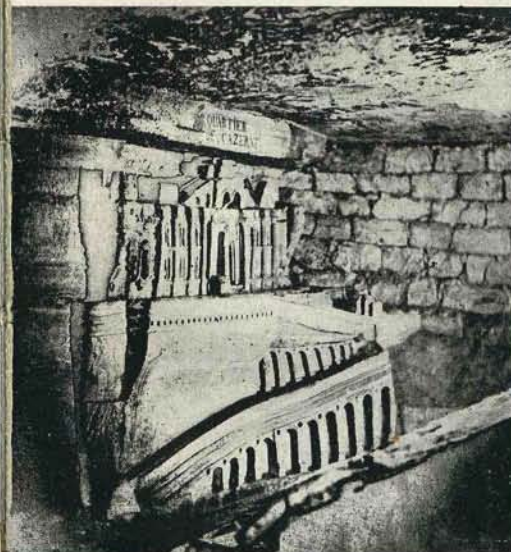


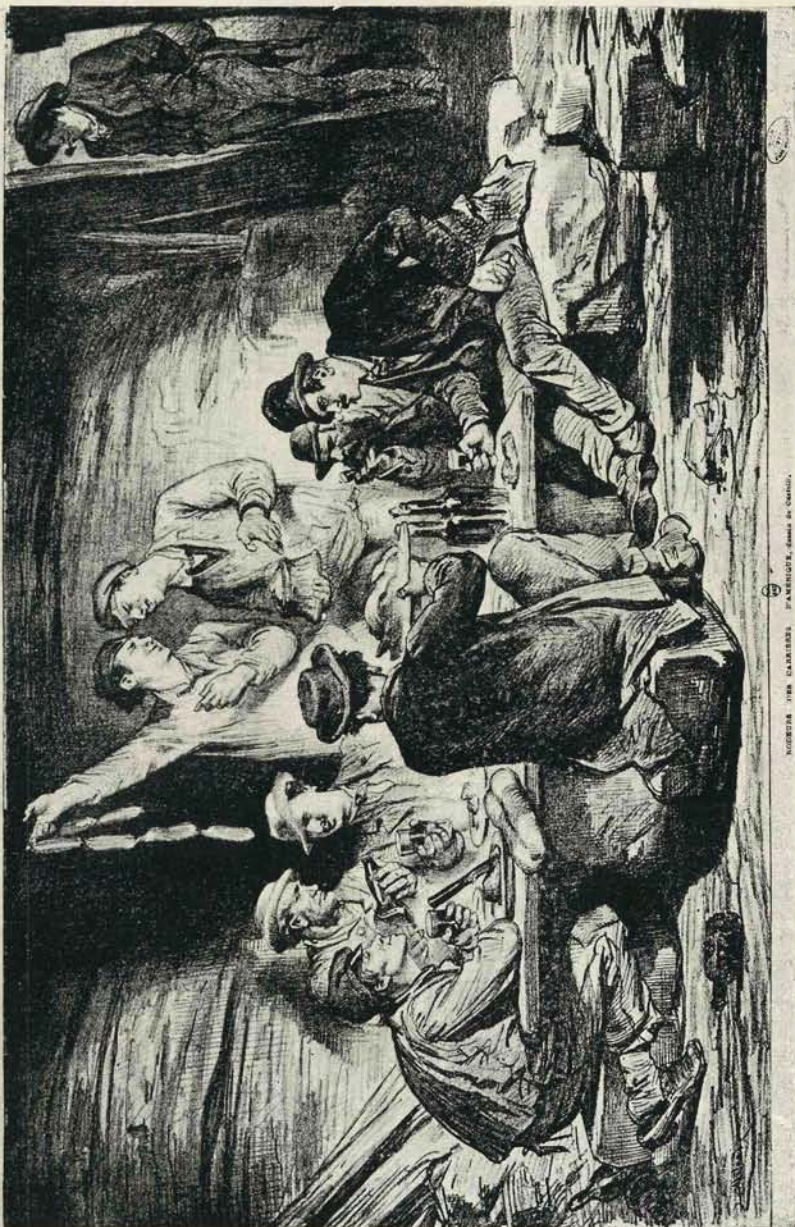
Chasse à l'homme dans les catacombes (1871)

Port-Mahon

Transport d'ossements

Arch. Monum. hist. (fonds Nadar). Phot. Bibl. Nat.





Rôdeurs des carrières d'Amérique (dessin de Castell)

Phot. Bibl. Nat.

LES CATACOMBES

A L'EPOQUE où l'on se préoccupait de découvrir méthodiquement le labyrinthe souterrain des carrières, un grave problème d'assainissement urbain se posait à l'administration parisienne. Les cimetières, creusés autour des églises paroissiales et des chapelles des hôpitaux, où on enterrait depuis tant de siècles les morts d'une ville dont la population croissait sans cesse, ne suffisaient plus.

Parmi eux le cimetière des Innocents, situé au cœur même de la ville, là où verdoye maintenant un square, rue Saint-Denis, était un foyer de corruption particulièrement dangereux. Depuis plus de dix siècles, on enterrait dans ce clos. Vingt-deux paroisses avoisinantes, l'Hôtel-Dieu, la Basse-Geôle du Châtelet y déposaient leurs morts. L'autorité y faisait inhumer les cadavres découverts sur la voie publique : certains d'entre eux sont encore célèbres, telles les victimes de la Saint-Barthélemy.

Depuis le milieu du xvi^e siècle, sa suppression était réclamée en vain par les habitants du voisinage. Il fallut qu'en 1780, certaines caves de la rue de la Lingerie fussent crevées en raison du voisinage d'une fosse commune contenant deux mille corps et que plusieurs personnes périssent asphyxiées pour que l'autorité se décidât à prendre des mesures : « contre ces foyers de corruption dans lequel le nombre des corps déposés excédant toute mesure et ne pouvant se calculer, en avait exhaussé le sol

de plus de huit pieds au-dessus des rues et des habitations voisines »...

L'administration procéda avec la sage lenteur dont elle n'a pas perdu le secret. C'est en 1780 que se produisirent les accidents. C'est en 1783 que Cadet de Vaux, inspecteur général des objets de salubrité, lit un rapport devant les membres de l'Académie Royale des Sciences et c'est en 1785 enfin que le Conseil d'Etat ordonne « *que le terrain du Cimetière des Innocents soit converti en place publique propre à établir un marché après toutefois que les formes canoniques, en tel cas requises, auraient été préalablement remplies.* »

Le lieutenant de police Thiroux de Crosne, reprenant une idée de son prédécesseur Lenoir, chargea alors Guillaumot, inspecteur général des carrières, de faire préparer, dans son noir domaine, un emplacement convenable pour recueillir les ossements qu'on relèverait, non seulement des Innocents, mais aussi des autres cimetières et charniers de la Ville de Paris.

Les carrières sises dans la plaine de Montsouris, au lieu dit la Tombe-Issoire, furent choisies et rapidement appropriées. En 1786, le Vicaire général de l'Archevêque de Paris procédait à la consécration des Catacombes. Le soir même, le transfert, qui devait se faire de nuit, commençait. Les lugubres fouilles étaient exécutées à la lueur mouvante des flambeaux. Puis sur des tombereaux recouverts d'un drap mortuaire et suivis de prêtres en surplis, les squelettes exhumés étaient amenés vers les nouvelles Catacombes où on les précipitait dans un puits de service qui existe toujours 21 bis, avenue du Parc-Montsouris. Dans l'axe de ce dernier pend toujours la chaîne qu'on agite lorsque leur enchevêtrement en bouche l'orifice.

Cette opération, cependant indispensable, ne fut pas sans soulever certaines protestations. Un journaliste de l'époque, pour s'en être fait l'écho, se vit embastillé sans autre forme de procès. Plus tard, sa bonne humeur revenue, il racontait ainsi sa mésaventure : « *Il est odieux, disais-je, de violer ainsi les tombeaux et d'exposer leurs*

ossements à d'indécentes profanations... un exempt de police qui me voulait du bien eut la bonté de m'arrêter et de me conduire en bonne escorte à la Bastille. Je fus traité avec beaucoup d'égards dans ce château royal. Sa Majesté se chargeait d'y défrayer ma table et poussait même la complaisance jusqu'à payer la garde qui veillait à ma sûreté... J'en sortis un an après y être entré. »

*
**

Il fallut deux années, de décembre 1785 à janvier 1788, pour procéder au transfert des ossements des Innocents, de Saint-Eustache et de Saint-Etienne des Grès qui s'élevait au flanc de la Montagne Sainte-Geneviève, à l'emplacement de la rue Cujas.

Dès le début, on ne tenta aucune distinction de personnalité. Les restes funèbres étaient disposés en tas par cimetière d'origine. C'est sous le premier Empire seulement qu'Héricart de Thury y mettra de l'ordre et placera la décoration funéraire et les inscriptions qu'on voit encore maintenant. A cette règle égalitaire, il fut fait cependant exception pour un certain nombre de cercueils de plomb qui furent placés dans le terrain où débouchait le puits d'accès. Parmi ceux-ci se trouvait celui de Mme de Mailly, une des favorites de Louis XV.

Dans ce terrain furent disposés également les monuments funéraires qui n'avaient pas été réclamés par les familles. Au centre s'élevait la croix Gastine qui, d'abord dressée rue Saint-Denis sur l'emplacement de la maison d'un rebelle rasée par ordre du Roi, avait ensuite été érigée aux Innocents. Sous la Révolution, l'emplacement fut vendu comme bien national. Les monuments disparurent, le plomb des cercueils fut fondu et un cabaretier y installa un bal dont l'enseigne, *Bal du Zéphir*, était placée au-dessus de l'inscription :

*Has ultra metas requiescunt beatam spem expectantes.
(Au delà de ces bornes ils reposent dans l'attente d'un avenir bienheureux.)*

Sans s'émouvoir outre mesure, les Parisiens dansaient la Camargnole sur les restes de leurs ancêtres.

*
**

Les troubles révolutionnaires devaient faire des Catacombes, jusque-là simple ossuaire, un cimetière discret inaccessible aux manifestations. Il est curieux de constater que l'autorité royale comme l'autorité révolutionnaire, par un étrange esprit de continuité, s'accordèrent pour les utiliser à cet effet.

C'est ainsi que les victimes des émeutes des 28 et 29 août 1788, consécutives à la démission de Loménie de Brienne et de celles du 28 avril 1789 à la manufacture Réveillon au faubourg Saint-Antoine, voisinent avec les victimes des combats du château des Tuileries du 10 août 1792 et des massacres des prisons des 2 et 3 septembre 1792. Gardes-françaises, suisses, gens du peuple, gardes du corps y mêlent leurs ossements dans la paix retrouvée.

A travers la froide sécheresse d'un mémoire d'entrepreneur, on reconstitue la scène hallucinante de leur inhumation faite à la lueur fumeuse des torches. Cet homme méticuleux réclame à la Commune de Paris la somme de 1.120 livres 5 sols 6 deniers pour « journées des ouvriers employés tant à dépouiller les cadavres qui ont été apportés dans le lieu appelé Tombisore, au Petit Montrouge, que pour les descendre dans un puits de service dans la carrière existant sous cet emplacement, les transporter ensuite à bras dans la partie de cette carrière qui a été disposée à usage de cimetière par le gouvernement, et pour faire les fouilles nécessaires pour l'inhumation desdits cadavres, les couvrir de lits de chaux pour prévenir les effets de la putréfaction, pour fournitures faites aux ouvriers pendant le travail et augmentations de salaires qu'il a été nécessaire d'accorder auxdits ouvriers à cause des dangers qu'ils ont couru lors de cette inhumation ; enfin pour fourniture de chaux. »

Cette lecture ne donne-t-elle pas matière aux plus hautes méditations autant, sinon mieux, que les grandiloquentes inscriptions qui jalonnent maintenant l'ossuaire ?

*
**

Tous les régimes qui se succédèrent au XIX^e siècle ont poursuivi le regroupement des ossements enfouis dans le sol parisien. Le tableau suivant résume l'évolution de ce travail gigantesque en même temps qu'il rappelle les noms des divers personnages célèbres dont les restes se trouvent probablement mêlés à la masse :

ORIGINE D'APRÈS INSCRIPTION	DATE DES DÉPÔTS À L'OSSUAIRE	PERSONNAGES REMARQUABLES
<i>Cimetière des Innocents</i> (rue St-Denis à l'emplacement du square du même nom)	1786 1787 1788 1809 1811 1842 1844 1846 1859 1860	Victimes de la St-Barthélemy ; Mme de Mailly, favorite de Louis XV...
<i>Cimetière Saint-Eustache</i>	1787	Bensérade ; Colbert ; maréchal de La Feuillade ; vice-amiral Tourville ; Vaugelas ; Voiture ; Rameau ; Chevert ; Samuel Bernard...
<i>Saint-Etienne des Grès</i> (emplacement de la rue Cujas)	1787	

<i>Combat des 28 et 29 août</i> (Pont-Neuf, place de Grève, Hôtel de Brienne rue Saint-Dominique, actuel ministère de la Guerre ; Hôtel du Chevalier du Guet, proche du Châtelet)	1788	Ouvriers, bourgeois, soldats, suisses, gardes-français.
<i>Combat du 28 avril</i> (manufacture Réveillon, rue du Faubourg-Saint-Antoine)	1789	Ouvriers et soldats.
<i>Combat du 10 août</i> (Tuileries)	1792	Peuple, Suisses, gardes-nobles.
<i>Massacre dans les prisons les 2 et 3 septembre</i> à La Force, rue du Roi-de-Sicile ; à l'Abbaye, rue de l'Abbaye ; aux Carmes, rue de Vaugirard ; à la Conciergerie ; au Palais ; au Châtelet ; aux Bernardins, rue des Bernardins ; à la Salpêtrière ; à Bicêtre ; à Saint-Firmin, faubourg Saint-Victor.	1792	Prêtres, aristocrates, condamnés de droit commun, garçons et filles détenus par mesure de correction.
<i>Cimetière Saint-Landry</i> (à l'emplacement de la rue d'Arcole dans la Cité)	1792	Girardon.
<i>Saint-Julien des Ménétriers</i> (à l'emplacement du 96, rue Saint-Martin)	1792	Ménétriers, jongleurs, Pères de la Doctrine chrétienne.

<i>Ste-Croix de la Bretonnerie</i> à l'emplacement des 12 et 16, rue Sainte-Croix de la Bretonnerie)	1793	Président Barnabé Brisson et Jean de Popincourt.
<i>Couvent des Bernardins</i> (à l'emplacement de la rue des Bernardins)	1793	Religieux.
<i>Saint-André-des-Arts</i> (à l'emplacement de la place St-André-des-Arts)	1794	H. F. d'Aguesseau ; Jacques Coictier ; famille des Conti ; Pierre de L'Estoile ; Pierre d'Hozier ; Robert Nanteuil ; famille des Séguier ; famille des de Thou ; Ambroise Paré ; président de Brosses.
<i>Saint-Jean-de-Grève</i> (emplacement de la rue Lobau)	1804 1821 1822 1855	Gallo-Romains ; Simon Vouët.
<i>Couvent des Capucines St-Honoré</i> (emplacement de la rue de la Paix)	1804	Louise de Lorraine, femme de Henri III ; famille des Créqui ; F.-M. Le Tellier, marquis de Louvois ; J. Antoinette Poisson, marquise de Pompadour ; famille de La Trémoille.
<i>Couvent des Blancs Manteaux</i> (rue des Blancs-Manteaux)	1804 1857	Religieux.

<i>Couvent des Hospitaliers-Saint-Antoine</i> (entre rues du Roi-de-Sicile et François-Miron)	1804	Religieux, malades morts du mal des Ardents.
<i>Cimetière Saint-Nicolas-des-Champs</i> (rue Saint-Martin)	1804 1846 1859	Guillaume Postel ; Guillaume Budé ; Pierre Gassendi ; Madeleine de Scudéry.
<i>Saint-Esprit-en-Grève</i> (à l'emplacement de l'aile nord de l'Hôtel de Ville)	1804 1852 1855	
<i>Cimetière Saint-Laurent</i> (à l'emplacement du boulevard Magenta)	1804 1871	
<i>Cimetière de l'Île Saint-Louis</i> (rue Saint-Louis-en-l'Île)	1811	
<i>Eglise St-Benoît-le-Bétourné</i> (rue Saint-Jacques à l'emplacement de la Sorbonne)	1813 1817	Ulric Gering ; Jean Dorat ; Charles Perrault ; Claude Hallé ; J.-B. Winslow ; Audran.
<i>Hôpital de la Trinité</i> (angle rues Saint-Denis et Grenéta)	1814 1843 1857 1859	
<i>Carmes de la place Maubert</i>	1814 1857 1859	Religieux.
<i>Eglise Saint-Leu et Saint-Gilles</i> (rue Saint-Denis)	1786 1858	

<i>Eglise Saint-Jacques de la Boucherie</i> (angle rue de Rivoli et boulevard Sébastopol)	1797 1859	Nicolas Flamel ; dame Pernelle, son épouse.
<i>Eglise Saint-Jacques-du-Haut-Pas</i> (rue Saint-Jacques)	1850 1855 1859	Abbé de St-Cyran ; duchesse de Longueville ; famille Collette de Baudicour.
<i>Cimetière Saint-Jean</i> (carrefour Châteaudun-Maubeuge)	1859	
<i>Cimetière de la Madeleine</i> (square Louis XVI)	1859	Des ossements, mis à jour en 1815, sont restés sur place dans un charnier spécial.
<i>Léproserie de la rue de Douai</i>	1857	
<i>Cimetière de Vaugirard</i> (rue de Vaugirard, angle du boulevard Pasteur)	1859	Bernard de Jussieu (?)

Mais il est d'autres ossements voilés par un anonymat plus lourd encore car aucune inscription ne les distingue : ils sont placés dans des dépôts dépourvus de galeries de circulation. En voici la liste qu'on ne peut considérer comme close.

<i>Cimetière Saint-Paul</i> (rue Saint-Paul)	(?)	Rabelais (?) ; marchal de Gontaut-Biron ; Jean Nicot ; François Mansart ; Jules Hardouin-Mansart ; Mattioli, l'homme au masque de fer.
---	-----	--

<i>Filles de la Visitation Saint-Marie</i> (rue Saint-Antoine)		
<i>Errancis</i> (Est parc Monceau)	(?)	M ^{me} Elisabeth, Danton, Camille Desmoulins, Lavoisier, Robespierre.
<i>Couvent des Célestins</i> (emplacement du boulevard Henri-IV)	1843 1848 1851	Dunois le Bâtard.
<i>Saint-Germain-des-Prés</i> (boulevard Saint-Germain)	1876	
<i>Hospice des Incurables</i> (42, rue de Sèvres)	1877	
<i>Rue de Phalsbourg</i>	1878	Ossements de fédérés.
<i>Nouvelle Sorbonne</i> (rue des Ecoles)	1883	Ossements gallo-romains.

Les restes de nos ancêtres occupent un espace fort restreint : l'ossuaire a 11.000 mètres carrés de superficie y compris les 800 mètres de galeries de circulation ; trois puits et deux escaliers le desservent. Le volume des ossements entreposés est d'environ 6.000 mètres cubes ; les squelettes incomplets représentent 5 à 6.000.000 de nos ancêtres.

Paix à leurs âmes légères.

*
**

Comme il a été dit, c'est sous le Premier Empire qu'on s'avise de remédier au désordre des Catacombes qui étaient restées dans l'état d'abandon le plus complet. Héricart de Thury les clôt de murs pour les isoler ; il

consolide les ciels qui se fendaient et s'éboulaient, prévient les infiltrations d'eau et assure une bonne aération des lieux. Il nous a laissé un saisissant récit. Il fallut « en déblayer les anciennes galeries et en percer de nouvelles dans la masse même des ossements qui, dans quelques endroits, avaient plus de trente mètres d'épaisseur... élever des piliers partout où la nécessité en fut reconnue ; et c'est dans la construction des mêmes piliers, uniquement faits dans l'intention de soutenir le ciel des catacombes, que j'ai apporté le plus de soins pour que les proportions simples et sévères, mais cependant nobles et analogues à la localité, en fissent autant de monuments particuliers... C'est à ces grands travaux, faits en 1810 et 1811, avec la plus stricte économie et sans qu'aucun fonds y ait été spécialement ou particulièrement affecté, que nous sommes parvenus à former nos catacombes, monument sépulcral jusque là ignoré et, encore aujourd'hui, inconnu de la majeure partie des habitants de notre ville et tellement unique en son genre que, de l'avis de tous les étrangers, voyageurs et artistes qui l'ont visité, il ne peut être comparé à aucun de ceux que nous a laissés l'antiquité (sic). »

S'il est saisissant, ce discours ne manque pas d'une certaine grandiloquence satisfaite qui est bien dans la manière de l'époque. Cette manière se retrouve dans la décoration et ses dénominations, dans le choix des inscriptions, de l'agencement des guirlandes de crânes alternant avec des lits d'ossements longs et des croix de tibias sommées d'un crâne.

Les visites publiques furent autorisées dès que les travaux d'appropriation furent terminés. Au début, l'itinéraire n'en était pas fixé. Des abus se produisirent qui les firent interdire en 1830. Le maire de Montrouge, soucieux des avantages commerciaux qu'en tiraient ses administrés, demanda au préfet de la Seine, par l'intermédiaire du sous-préfet de Meaux — car, à l'époque, la voie administrative et hiérarchique la plus directe de Montrouge à Paris passait par Meaux — qu'elles fussent réouvertes. Rambuteau, alors préfet de la Seine, refusa. Et voici son

étrange argumentation. Il argua « qu'il y aurait une sorte de profanation d'exposer ainsi aux regards les amas d'ossements rangés avec une symétrie tout à fait inconvenante et qu'il serait peut-être immoral d'offrir à la curiosité publique un spectacle peu digne d'un peuple civilisé. »

D'où l'on peut conclure que le désordre, qui régnait encore vingt ans auparavant, semblait à ce haut fonctionnaire digne d'un peuple civilisé. Ainsi vont les choses.

L'administration ne tarda pas, d'ailleurs, à abandonner son point de vue. Les visites n'ont pas cessé depuis cette époque.

*
**

A ces modernes descentes aux Enfers, Virgile est absent. De débonnaires gardiens de la paix escortent les audacieux qui, pour y pénétrer, doivent payer un modeste tribut. Des fonctionnaires attentifs en font le compte tant à l'entrée qu'à la sortie, car il convient de séparer les vivants des morts.

On descend tout d'abord un escalier de quatre-vingt-dix marches construit dans un puits de 19 m. 14 dont l'orifice débouche dans la courette de gauche de l'ancien pavillon d'octroi occidental, place Denfert - Rochereau, ci-devant barrière d'Enfer.

Il faut à ce moment allumer les bougies dont les lueurs incertaines conviennent certes à l'atmosphère. Puis on longe une galerie qui traverse le côté sud de la place, rencontre les consolidations sous la ligne 4 du métro signalées par une plaque d'émail et aboutit dans la galerie est, sous l'avenue du Général-Leclerc, qu'on prend à droite jusqu'à celle qui conduit au chemin de fer de Sceaux à gauche, et qu'on laisse bientôt pour longer à droite la galerie ouest, sous l'avenue du Parc-Montsouris.

Après avoir rencontré les travaux de soutènement de l'aqueduc d'Arcueil et de Port-Mahon, ainsi que le « Bain de pieds des Carriers », signalés plus haut, on atteint la

porte de l'ossuaire. En cours de route, on a pu lire, sur les piliers, des inscriptions qui rappellent les constructions faites chaque année par tel ou tel inspecteur. Ainsi « 49 G 1776 » veut dire qu'il s'agit du 49^e pilier fait par ordre de Guillaumot, en 1776, et « I. H. T. 1809 » qu'il s'agit du premier pilier fait par ordre d'Héricart de Thury en 1809. On a pu reconnaître aussi, au passage, des exploitations, dont la date et l'origine sont inconnues, que les carriers dénomment, non sans poésie, « travaux des anciens ».

Tel le fil d'Ariane, un trait noir tracé au ciel de la carrière par une main tutélaire, guide la troupe hardie qui s'est engagée dans ce noir labyrinthe. Au surplus, pour la protéger de toute dangereuse divagation, grilles et murailles interdisent l'accès des galeries latérales.

L'emplacement de l'ossuaire est compris dans l'aire délimitée par les rues Rémy-Dumoncel, Hallé, d'Alembert et l'avenue du Parc-Montsouris. La porte donne sur un vestibule octogonal aménagé en 1811. Un vers de Delille :

Arrête! C'est ici l'empire de la mort

accueille le visiteur venu tout exprès pour passer outre à cette apostrophe comminatoire. Et celui-ci pénètre enfin dans l'empire de la mort.

Dans la disposition des macabres restes, on lit l'annonce du romantisme alors en gestation mais on y distingue aussi un goût tout militaire de l'ordre — l'Empire était alors à son apogée — et une certaine minutie de fonctionnaire consciencieux. Les crânes centenaires sont alignés comme soldats à la parade ou comme cartons verts en leurs armoires. Ainsi rangés, ils perdent quelque peu leur aspect horrifiant. Et c'est peut-être mieux ainsi.

*
**

Voici la succession des principaux monuments et cryptes

que l'on rencontre en suivant les galeries uniformément bordées d'ossements (plan page 52) :

1° *La crypte Saint-Laurent* dont l'entrée est soutenue par des pilastres doriques de Poëstum, avec un piédestal construit en ossements. On y voit une plaque commémorative de la fondation de l'ossuaire.

2° *La Source du Léthé* ou *Fontaine de la Samaritaine*, ainsi doublement dénommée car Héricart de Thury, sautant de la fable à l'évangile, y fit graver des vers de l'*Enéide* évoquant le Léthé, fleuve des Enfers, pour le remplacer ensuite par les paroles de Jésus à la Samaritaine auprès du Puits de Jacob. C'était, à l'origine, un bassin établi par les ouvriers pour recueillir l'eau de cette source nécessaire à leurs besoins.

3° *La crypte du Sacellum* où se trouve l'*Autel des Obélisques*, ouvrage de consolidation « *masqué sous la forme de ces divers monuments* » avec deux piédestaux d'ossements. L'autel est imité d'un tombeau antique trouvé en 1807 sur les bords du Rhône.

4° *Le piédestal de la lampe sépulcrale*, au milieu d'une crypte soutenue de piliers, est un monument bas, surmonté d'une lampe sépulcrale en forme de coupe antique, où l'on allumait autrefois un feu, plus pour activer la circulation de l'air que pour honorer les morts. Non loin se trouve le *Pilier du Memento*, en forme de croix, sur lequel on lit l'inscription :

Memento, homo, quia pulvis es, in pulverem reverteris.
(Souviens-toi, homme, que, parce que tu es poussière, tu retourneras en poussière.)

Il fait pendant au *Pilier de l'Imitation* qui a reçu des citations tirées de l'*Imitation* de Jésus-Christ.

5° *Le sarcophage du Lacrymatoire* dit le *Tombeau de Gilbert* qui est, lui aussi, un ouvrage de consolidation. Il ne contient pas les cendres du poète et n'a d'autre rapport avec lui que de supporter les célèbres vers :

*Au banquet de la vie, infortuné convive,
J'apparus un jour et je meurs :
Je meurs, et sur ma tombe, où lentement j'arrive,
Nul ne viendra verser des pleurs.*

6° *Les tombeaux de la Révolution* où quatre pierres tombales, en forme de sarcophages, évoquent le lieu et la date des combats où périrent les victimes.

On croise ensuite la pierre tombale (n° 7 du plan p. 52), de Françoise Gellain, épouse Legros, la petite mercière de Bicêtre qui s'intéressa à Latude, sans l'avoir jamais vu, sur simple lecture d'un mémoire du célèbre prisonnier perdu par quelque porte-clefs ivre, et qui, par son obstination, parvint à le faire libérer. L'Académie, érigeant cette louable qualité en noble vertu, décerna un prix à la brave femme, plus pour fronder le pouvoir que pour exalter son désintéressement. Et l'on gagne la sortie de l'ossuaire ; puis, par une galerie en pente douce qui laisse à gauche la crypte de la Passion, n° 8 du plan, p. 52, voisine du puits de descente des ossements et traverse deux belles cloches de fontis de 11 m. 30 et 12 mètres de hauteur très fortement consolidées, on atteint enfin l'escalier de remontée au jour dont les quatre-vingt-quatre marches sont construites dans un puits de 17 m. 53 de profondeur. Il aboutit au n° 36 de la rue Rémy-Dumoncel (ancienne rue Dareau).

Les trois accès aux Catacombes : place Denfert-Rochereau, rue Rémy-Dumoncel et avenue du Parc-Montsouris, sont strictement anonymes. Rien ne les signale à l'attention du passant. Héricart de Thury avait cependant formé le projet de leur donner une entrée monumentale boulevard Saint-Jacques, entre la rue Dareau et la rue de la Santé — dans une ancienne carrière à ciel ouvert surnommée, on ne sait trop pourquoi, la *Fosse aux Lions*. Il n'a jamais été réalisé.

*
**

En cours de route, le visiteur aura pu lire (en même

temps que les noms des cimetières de provenance dont nous avons donné la liste) maintes inscriptions destinées, dans l'esprit de celui qui les choisit, « à rompre la sinistre et noire monotonie de cet immense ossuaire. » Dans ce but, il « réunit les plus belles sentences sur notre existence, sa fragilité, sa mort et enfin l'espoir d'une autre vie. » Certaines devaient être de son cru, car il ajoute pudiquement : « quelques-unes seulement sont dues à des auteurs vivants qui ont voulu garder l'anonyme. »

Ces invites à la méditation sont bien creuses. Qu'elles soient rédigées en français, en italien, en suédois, en latin ou en grec, ces pensées grandiloquentes portent en elles moins de substance qu'une date sur un pilier ou une indication de cimetière de provenance.

Héricart de Thury, que la fatuité des autres n'étonnait pas plus que ne la gênait la sienne, rapporte non sans quelque naïveté les circonstances d'une visite de M. Legouvé aux Catacombes, en 1811, dont il avait fait dresser un grave procès-verbal par un de ses subordonnés.

M. Legouvé était poète et membre de l'Institut. Dans une crypte il tomba en arrêt devant la pierre où était gravé ce truisme en vers dont il était l'auteur :

*Tel est donc de la mort l'inévitable empire !
Vertueux ou méchant, il faut que l'homme expire.
La foule des humains est un faible troupeau
Qu'effroyable pasteur le Temps mène au tombeau.*

Notre académicien s'écria avec surprise et satisfaction :

— Ah ! Ces vers sont de moi ? Qui a fait le choix de cette inscription ?

— M. Héricart de Thury.

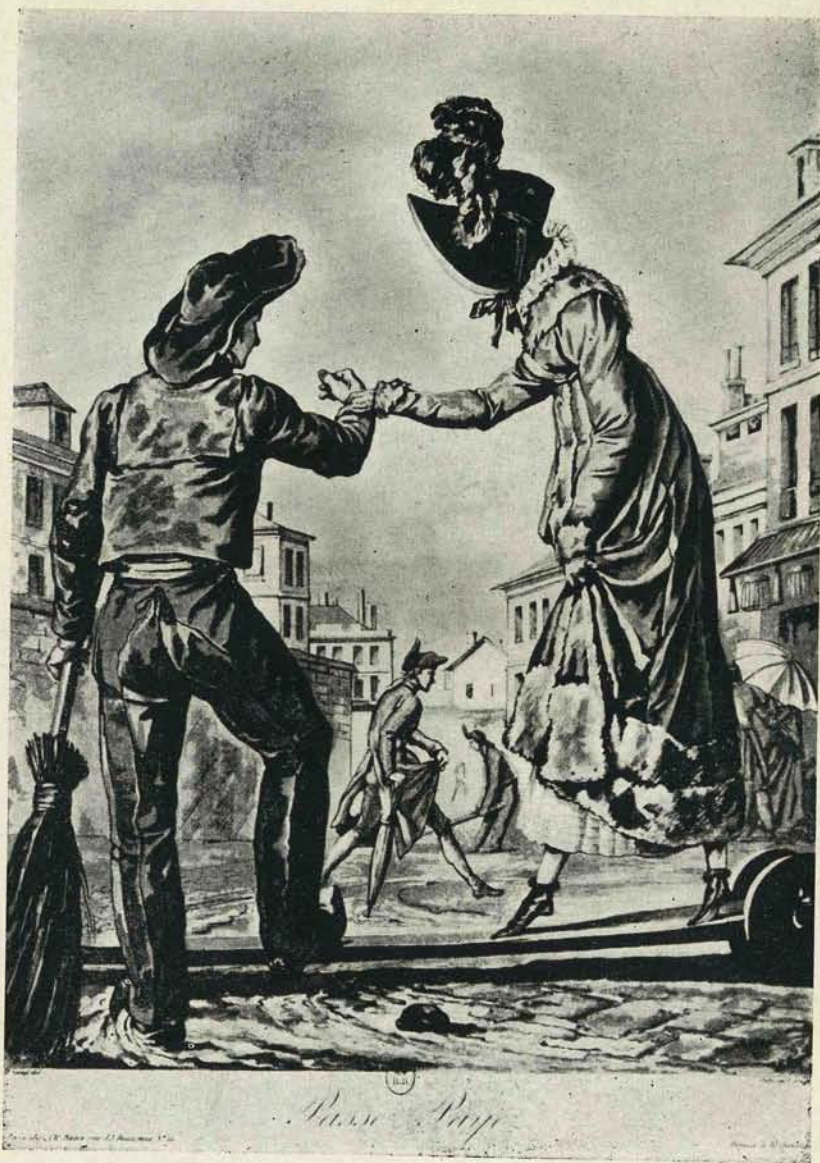
— Ah ! remerciez-le bien pour moi, je vous prie ! Il a parfaitement choisi le dernier vers :

« Qu'effroyable pasteur le Temps mène au tombeau » est bon. Il est un de mes meilleurs (!)

S'il était bon ingénieur, Héricart de Thury avait le



Paris. — Grotte du Parc des Buttes-Chaumont (ancienne bouche de cavage d'une carrière)



« Passez-payez » (gravure de Carle Vernet)

goût moins sûr. Au lieu de jalonner de fadeurs philosophiques son charnier souterrain, que ne s'est-il appliqué à évoquer les grandes ombres de ceux qui, selon toute probabilité, reposent définitivement parmi la multitude anonyme ? Pourquoi ne pas relire et puiser à pleines brassées dans les vers de la « Danse macabre » que Gerson rythma et qui courait sous les arcades des Innocents, dans les fabliaux et chansons de gestes récités par les ménétriers, dans l'œuvre de Guillaume Postel, de Guillaume Budé, de Perrault, de Lavoisier, de Danton, de Camille Desmoulins, de Robespierre, les pensées mélancoliques, satiriques, brûlantes, violentes qui eussent été, pour le visiteur, la meilleure invite à une vertigineuse évocation du passé comme à une fructueuse méditation ?

Mais est-il donc trop tard pour bien faire ?

LES ÉGOUTS

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ
PREFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES

VISITES PUBLIQUES DES EGOUTS DE PARIS

AVIS

Des visites publiques d'un collecteur du réseau des égouts de Paris
seront organisées pendant la période du 1^{er} Mai au 13 Octobre 1930.

Ces visites auront lieu les deuxième et quatrième jeudis de chaque
mois, entre le 1^{er} Mai et le 30 Juin et tous les jeudis, entre le 1^{er} juillet et
le 15 Octobre, ainsi que le dernier samedi des mois de Mai, Juin, Juillet,
Août et Septembre.

Les visiteurs seront admis aux deux points suivants :

1^{re} Place de la Madeleine

(à l'angle de l'Eglise, côté Boulevard Malesherbes), à 14 h. et 15 h.

2^{re} Place de la Concorde

(plateau de la statue de Lillie), à 14 h. 30 et 15 h. 30.

Le droit d'entrée sera perçu à la descente et est fixé à :

20 francs par personne pour les visites ordinaires.

10 francs par personne pour les membres des Sociétés artistiques,
littéraires ou scientifiques et de groupements scolaires avec minimum
de perception de 200 francs.

10 francs par personne aux membres de familles nombreuses, sur
présentation de la carte de réduction délivrée par la Société Nationale
des Chemins de Fer Français.

LES EGOUTS

JUSQU'A une époque relativement récente, Paris ne
connut d'autre procédé d'évacuation des eaux usées et
des eaux de pluie que le caniveau des chaussées
dites *fendues* parce que chaque côté inclinait vers le milieu.
Suivant la pente des rues, l'eau ruisselait vers des exu-
toires occasionnels qui l'amenaient en Seine.

Sur la rive droite, c'était un ancien bras desséché du
fleuve qui recevait les eaux de Belleville et de Ménilmon-
tant. Celui-ci, comme nous l'avons vu, avait pris le nom
de ru de Ménilmontant pour la branche qui gagne la Seine
vers Chaillot à l'est, et de ruisseau du Pont-Perrin pour
celle qui la rejoint à l'Arsenal, vers le sud-ouest. Cette
ligne de dépression collectait la plupart des eaux usées de
cette rive car les rues perpendiculaires à la Seine (Mont-
martre, Saint-Denis, Saint-Martin, Temple, Vieille-du-
Temple) pendent non vers cette dernière mais vers ladite
dépression.

Sur la rive gauche, c'étaient, à l'ouest, vers la Bièvre, les
fossés de l'abbaye Saint-Victor qu'alimentait une dérivation
de la Bièvre, et le fossé de l'enceinte de Philippe-Auguste
qui prendra plus tard le nom d'égout Guénégaud.

Lorsqu'ils ne pouvaient joindre un de ces égouts de
fortune, qui restèrent en grande partie à ciel ouvert sous
l'ancien régime, les canivaux aboutissaient à des puisards
où l'eau se perdait en terre. L'un d'eux portait le nom
de *Trou Punais* qui est trop explicite pour appeler des
commentaires. Paris vivait sur un véritable cloaque.

Ces déversements immondes empoisonnaient l'eau du fleuve et les infiltrations gâtaient l'eau des puits. Véritables phénomènes d'auto-intoxication, les grandes épidémies, qui décimèrent périodiquement la population démunie de source d'eau saine, n'eurent pas d'autre origine.

Par ailleurs, l'eau stagnait dans les égouts. Le voisinage de ceux qui étaient découverts était d'une extrême incommodité en raison de l'abominable odeur qui s'en dégageait. Seules les grandes pluies provoquaient de salutaires chasses en même temps qu'elles nettoyaient les chaussées dont c'était le principal mode de balayage. Mais celles-ci se trouvaient alors transformées en redoutables torrents qu'il fallait franchir sur un pont de fortune :

*Pour traverser la rue, au milieu de l'orage,
Un ais sur deux fossés forme un étroit passage,
Le plus hardi laquais n'y marche qu'en tremblant,
Il faut pourtant passer sur ce pont chancelant.*

C'est ainsi que Boileau nous en a laissé un pittoresque témoignage.

*
**

Nous verrons qu'il fallut attendre le XIX^e siècle pour que des remèdes efficaces fussent apportés au premier de ces inconvénients, le plus dangereux mais le moins apparent.

Au second, on entreprit de parer d'assez bonne heure. En 1370, sous Charles V, nous voyons Hugues Aubriot prendre soin, avec l'édilité, de maçonner les parois et de recouvrir de madriers le fossé médian de la rue Montmartre. En même temps, pour faciliter l'écoulement, fut approfondi le ru de Ménilmontant, désormais baptisé *grand esgout découvert*. Puis, au début du XVII^e siècle, c'est François Miron qui muraille et voûte en partie l'égout Ponceau dont un passage parisien porte le souvenir entre la rue Saint-Denis et la rue Saint-Martin. Un peu plus tard, en 1619, c'est au tour de l'égout Courtille-

Barbette (sur le parcours de notre rue Vieille-du-Temple) et celui de la rue Saint-Louis (rue de Turenne).

Le curage s'en faisait, une fois l'an, par adjudication. Il n'allait pas sans danger. En 1633, cinq ouvriers périrent lors du nettoyage de l'égout Ponceau. Les médecins de l'époque ignoraient le mécanisme de l'asphyxie mais ils ne restèrent pas cois pour autant; ils attribuèrent gravement la cause de la mort de ces malheureux au regard d'un basilic (1) blotti dans l'égout.

Colbert tenta bien d'en organiser le curage par chasse liquide mais l'eau nécessaire manquait. De plus, les bourgeois négligeaient systématiquement de payer les taxes instituées à cet effet.

A la fin du XVIII^e siècle le réseau des égouts souterrains avait une longueur totale de 26 kilomètres. En cent ans, il s'était augmenté de 23 km. 700 seulement : soit 237 mètres en moyenne par an. Mais la ville s'accroissait en superficie comme en population. Devant la lenteur des pouvoirs publics, les particuliers se débrouillaient. C'est ainsi que les riverains du *grand égout de ceinture*, sur le parcours des rues du Château-d'Eau, Richer et de Provence, se cotisèrent pour le faire voûter sur ce tronçon afin d'échapper à l'odeur méphitique qui s'en exhalait.

Un effort cependant avait été fait par Turgot, prévôt des marchands, pour éviter aux Parisiens d'être empestés lorsque soufflait le vent du nord. Le *grand égout de ceinture* fut dallé et murillé en 1737 cependant qu'était construit près du Pont aux Choux à l'emplacement de notre Cirque d'Hiver, un réservoir qui recueillait les eaux de Belleville et d'où partaient des chasses périodiques destinées au curage. Louis XV vint lui-même assister à la première d'entre elles. Un témoin rapporte que « *le roi resta dans cet endroit environ une grosse demi-heure pendant laquelle il ne cessa de parler à M. le Prévôt des Marchands sur la beauté de cet ouvrage.* » Renchérissant sur leur souverain, les contemporains jugèrent l'ouvrage digne

(1) Serpent fabuleux, dont le regard avait la faculté de tuer.

des Romains. On le voit cheminer, le *Grand Egout de Ceinture*, sur le célèbre plan, gravé par Brettez, qui porte le nom du père du grand ministre, dans un paysage agreste, à jamais disparu, où devait alors retentir le chant des grenouilles ainsi qu'en témoigne l'ancien nom de la rue de la Victoire : rue Chanteraine.

Hélas ! cet ouvrage magnifique devait rapidement retourner à l'état de cloaque puant par suite de l'incurie municipale. Les chasses d'eau ne furent pas faites régulièrement, les immondices s'accumulèrent. Pour le comble le réservoir fut déclaré inutile, détruit en 1780 et les terrains vendus. Spéculation immobilière où les ancêtres de Topaze (1) qui siégeaient au Bureau de la Ville, trouvèrent leur compte mais qui fut désastreux pour l'hygiène de leurs administrés.

Pendant la Révolution la municipalité eut d'autres chats à fouetter.

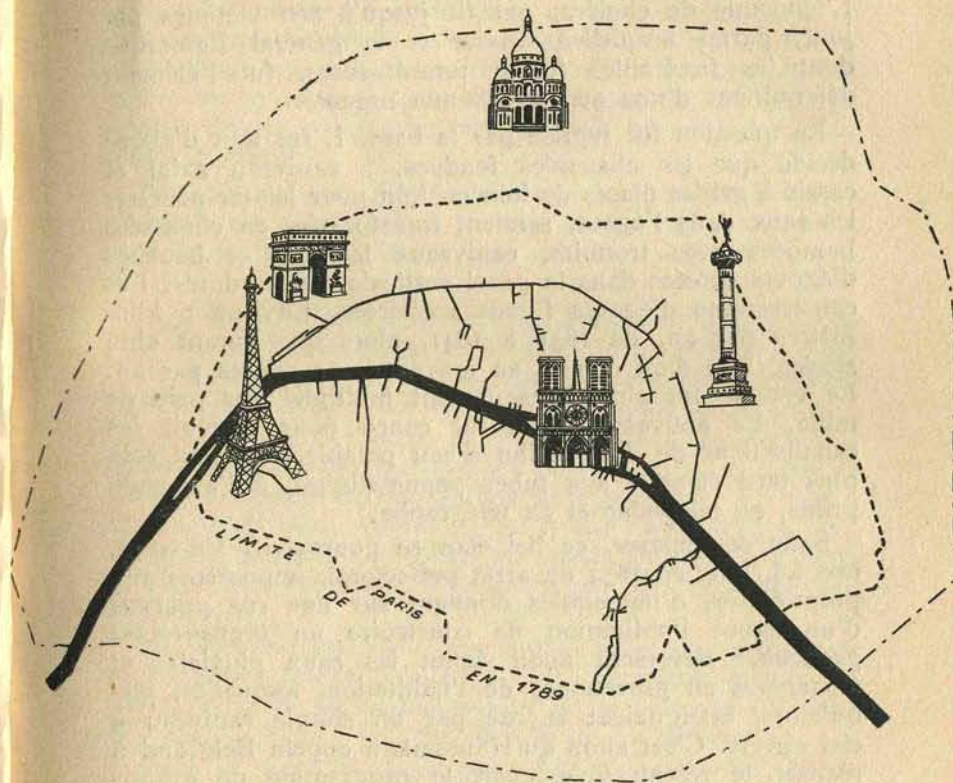
A l'Empire, qui amena à Paris l'eau de la Beuvronne et de l'Ourcq, revient le mérite d'avoir créé le Service des Eaux en 1807, dont le premier directeur, Girard, chargea Brunneseau des égouts ; il faut rendre hommage à la conscience professionnelle de cet Inspecteur de la salubrité qui tint à parcourir entièrement le réseau à pied et mit sept ans à réaliser cette dure performance.

Mais par ces temps troublés, les dépenses militaires absorbaient tout l'argent disponible, les constructions ne furent guère poussées.

Comme au temps de Boileau, les rues continuèrent à se transformer en torrents bourbeux chaque fois que s'ouvraient les écluses célestes. Et c'était toujours un petit métier de Paris pratiqué par les commissionnaires, les porteurs d'eau et les charbonniers, que d'installer alors une planche à quelque carrefour et de faire payer un sou le droit de l'emprunter. (Voir gravure p. 72.)

*
**

(1) Personnage corruptible dépeint par Marcel PAGNOL dans une de ses pièces.



Plan des égouts de Paris en 1789

Le problème ne fut abordé de front qu'en 1832, sous Louis-Philippe. A cette époque, Paris comptait 35 km. 600 d'égouts couverts pour une superficie de 3.402 hectares. L'épidémie de choléra, qui fit jusqu'à 800 victimes par jour, parmi lesquelles Cuvier et le général Lamarque dont les funérailles furent tumultueuses, fut l'élément déterminant d'une action devenue urgente.

La question fut reprise par la base. Il fut tout d'abord décidé que les chaussées fendues, à caniveau axial et cassis à grilles placés de loin en loin pour laisser pénétrer les eaux dans l'égout, seraient transformées en chaussées bombées avec trottoirs, caniveaux latéraux et bouches d'égouts percées dans la paroi verticale des bordures. Les constructions d'égouts furent accélérées. Environ 6 kilomètres par an, de 1831 à 1841, alors que durant cinq siècles il en était creusé, en moyenne, 71 mètres par an. Le rythme fut ainsi brusquement multiplié par près de mille. Le nouveau réseau fut conçu pour recevoir les canalisations de distribution d'eau potable, idée qui sera plus tard étendue aux tubes pneumatiques, à l'air comprimé, au téléphone et au télégraphe.

Sans désespérer, ce bel élan se poursuivit. En 1852, une loi, puis en 1854 un arrêt préfectoral, imposèrent aux propriétaires d'immeubles donnant sur une rue pourvue d'un égout l'obligation de construire un *branchement particulier* déversant audit égout les eaux pluviales et ménagères en provenance de l'habitation, lesquelles, jusqu'alors, atteignaient la rue par un simple caniveau à ciel ouvert. C'est alors qu'Hausmann appela Belgrand à réaliser le réseau qu'exigeait le programme de grands travaux conçu par lui.

Le problème était double car il s'agissait, non seulement d'étendre le réseau déjà existant, mais également de faire cesser la contamination de la Seine dans Paris par les eaux résiduaires.

Après une étude minutieuse et exhaustive de l'orographie du bassin parisien, Belgrand conçut un vaste système

d'évacuation, en aval de la ville, au pont d'Asnières et à Saint-Denis, de la totalité de ces eaux, celles de la rive droite comme celles de la rive gauche. En voici le schéma :

Les branchements particuliers de chaque immeuble se jettent dans les *égouts élémentaires* de rues qui se déversent dans les *collecteurs secondaires*. Ceux-ci joignent enfin les *grands collecteurs* qui desservent chacun un bassin déterminé et évacuent les eaux en aval de Paris, dans la Seine.

Le nouveau système bouleversait entièrement l'organisation ancienne du réseau comme le montre, sur la carte parisienne, le tracé des grands collecteurs. (Voir croquis p. 85.)

Le *grand collecteur de la rive droite* suit les quais de l'Arsenal à la Concorde où il prend le nom de *collecteur d'Asnières*, pour suivre la rue Royale, le boulevard Malesherbes et la route d'Asnières jusqu'à la Seine.

Le complexe *collecteur de Bièvre, siphon de l'Alma et collecteur Marceau*, qui dessert la rive gauche, capte la Bièvre détournée de son embouchure naturelle, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, gagne le boulevard Saint-Michel, suit les quais, passe sous la Seine en siphon au pont de l'Alma et rejoint le collecteur d'Asnières par l'avenue Marceau et l'Etoile.

Le *collecteur du Nord*, qui suit le trajet des boulevards extérieurs (ancienne barrière des Fermiers généraux), prend la route de Saint-Denis à la porte de la Chapelle et joint la Seine à hauteur de l'île de Saint-Ouen.

Dans la nouvelle organisation, le *grand esgout découvert* était abandonné et remplacé par un collecteur secondaire, le collecteur des Coteaux, au tracé distinct, qui utilisa toutefois quelques tronçons de l'ancien égout.

En reportant en aval de Paris l'évacuation en Seine des eaux usées, Belgrand n'avait pas résolu entièrement le problème, il l'avait déplacé.

D'autre part, de 1850 à 1890 la population parisienne

avait largement doublé, l'importance du réseau d'égouts avait sextuplé et les adductions d'eau s'étaient accrues dans les mêmes proportions. Le volume des eaux usées, fonction de ces divers éléments, était devenu tel que, si les Parisiens vivaient au bord d'un fleuve sain, par contre les malheureux riverains de l'aval voyaient sans plaisir polluer leur jolie rivière. Par surcroît, la tendance d'envoyer à l'égout la totalité des matières de vidange, le *tout à l'égout* à la mode anglaise, s'affirmait de plus en plus.

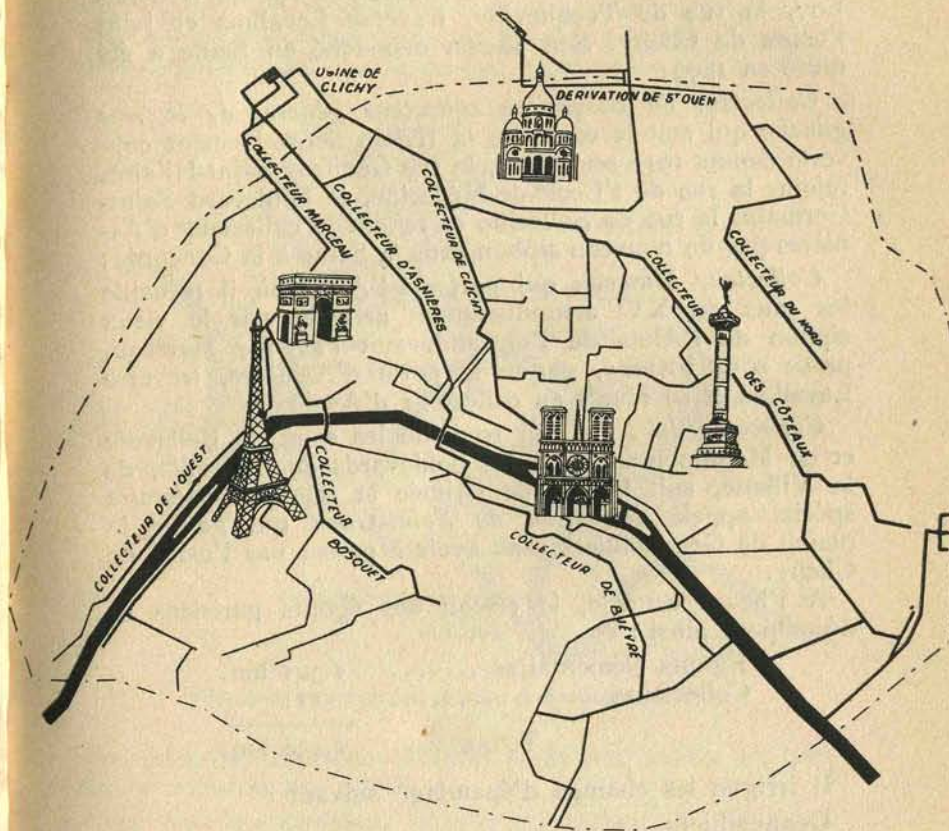
Le désir de réaliser le *tout à l'égout* comme la nécessité de donner satisfaction aux justes réclamations qui se faisaient chaque jour plus pressantes, avaient amené l'ingénieur Mille à étudier les systèmes étrangers de purification des eaux usées par épuration à travers le sol perméable auquel, par surcroît, elles servaient d'engrais. Lorsqu'il proposa, en plein accord avec Belgrand, la réalisation de pareil système, l'opinion publique se passionna, les régions menacées de cet arrosage peu ragoûtant se défendirent farouchement.

Les lois de 1889 et 1894 imposèrent successivement à l'édilité l'épandage des eaux dans des terrains cultivés spécialement désignés pour leur perméabilité et aux Parisiens le *tout à l'égout*. Le réseau fut modifié en conséquence et, en 1899, plus une goutte d'eau d'égout n'était déversée en Seine. Voici le schéma de son fonctionnement, encore actuellement en service. (Voir fig. p. 87.)

Les grands collecteurs, sauf le collecteur du nord, aboutissent à une usine située à Clichy qui refoule les eaux par des conduites nommées *émissaires* jusque dans les différentes zones d'épandage. Le point extrême de l'émissaire général est à Triel.

Le tracé des grands collecteurs reste le même, il est seulement perfectionné et augmenté. Il se compose ainsi :

Collecteur de Clichy qui part du boulevard Sébastopol, suit la rue La Reynie, la rue Saint-Honoré, l'avenue de l'Opéra, la rue Daunou, la rue Scribe, la rue de Mogador, la rue puis l'avenue de Clichy et joint l'usine de Clichy ;



Plan des collecteurs en 1950

Collecteur d'Asnières, qui part de la Concorde, suit la rue Royale, le boulevard Malesherbes, la rue du Général-Foy, la rue de Tocqueville, traverse Levallois et joint l'usine de Clichy. Son ancien débouché en Seine a été muré en 1899;

Collecteur de Bièvre ou collecteur général de la rive gauche qui suit le cours de la rivière définitivement couverte depuis 1912 seulement, la rue Geoffroy-Saint-Hilaire, rejoint la rue de l'Ecole-de-Médecine, le boulevard Saint-Germain, la rue de Solferino et rejoint le collecteur d'Asnières par un nouveau siphon sous la Seine à la Concorde;

Collecteur Marceau qui part de l'Alma où il recueille les eaux du XV^e arrondissement arrivant par le vieux siphon de l'Alma de Belgrand, suit l'avenue Marceau, passe sous l'Etoile, gagne la porte d'Asnières, traverse Levallois et se réunit au collecteur d'Asnières;

Collecteur du Nord qui recueille les eaux de Belleville et de Ménilmontant, suit les boulevards de Belleville, de la Villette, suit la rue de Crimée et rejoint l'émissaire spécial appelé *dérivation de Saint-Ouen* qui gagne la plaine de Gennevilliers sans avoir à passer par l'usine de Clichy.

A l'heure actuelle, le réseau des égouts parisiens se décompose ainsi :

Egouts élémentaires	1.321 km.
Collecteurs	111 —
TOTAL	1.432 km.

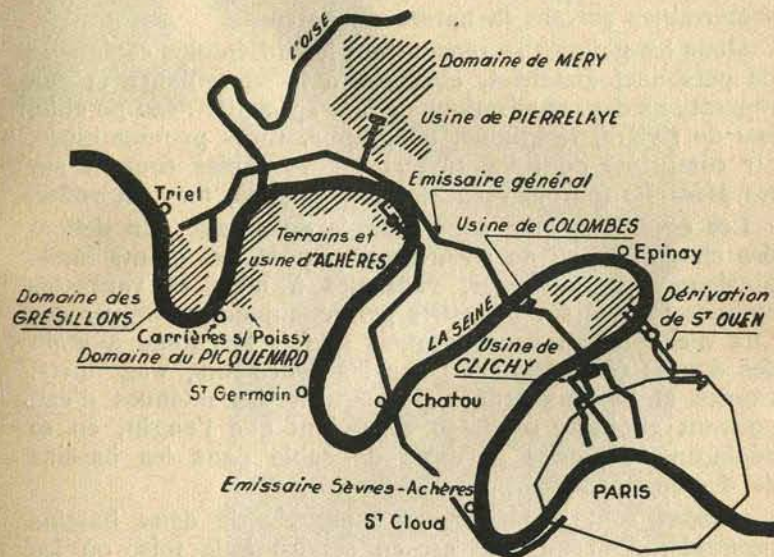
Il irrigue les champs d'épandage suivant :

Gennevilliers	} d'une superficie totale de 4.500 hectares
Achères	
Mery-Pierrelaye	
Carrière-Triel	

sur lesquels il déverse un débit d'eaux résiduaires très variable suivant les saisons.

*
**

Dans ce complexe réseau, des usines de refoulement, placées aux points convenables, élèvent les eaux des parties basses. Les galeries sont percées à intervalles réguliers de regards fermés par les lourdes *plaques d'égouts*, bien familières aux Parisiens, que viennent parfois soulever



Plan des émissaires et champs d'épandage en 1950

des hommes aux bottes lourdes et hautes comme en portaient autrefois les postillons.

Le monde souterrain, interdit au profane, où ils pénètrent la lampe au poing, est fort divers. *Egouts élémentaires* à section ovoïde dont la hauteur permet de circuler debout et qui possèdent le plus souvent une banquette latérale et une cunette (1) arrondie de 0 m. 40 de section. *Collecteurs secondaires* à cunette axiale comprise entre

(1) Petit canal.

deux banquettes garnies de cornières métalliques sur lesquelles roulent les wagonnets de curage. *Collecteurs généraux* dont la cunette axiale a une largeur qui peut varier de 1 m. 20 à 4 m. et la profondeur de 0 m. 80 à 2 m. Véritables rivières sur lesquelles circulent des bateaux. Emissaires composés de tuyaux ou de conduites libres souterraines suivant la nature du parcours.

Dans les galeries se rencontrent les différentes catégories de personnel attachées, chacune, à la surveillance et aux réparations des canalisations de leur spécialité : eau potable, eau de rivière, téléphone, télégraphe, tubes pneumatiques, air comprimé dont les tuyaux ou les câbles courent sur les *piédroits* (parois verticales des galeries) ou à la voûte.

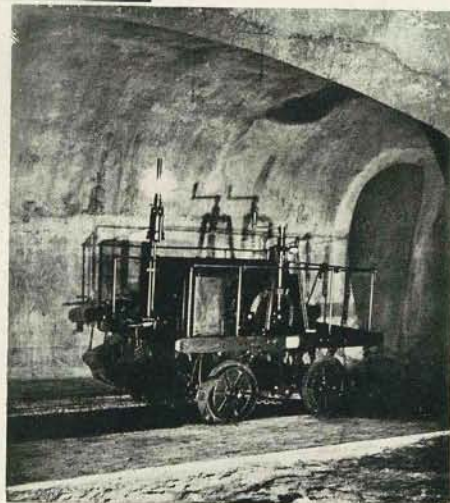
Les égoutiers, eux, sont chargés du curage. En dehors des chasses d'eau de rivière qui partent des points hauts plusieurs fois par jour, vannettes à main et vannettes mobiles portées sur brouettes permettent de provoquer des flux d'eau à la faveur desquels se fait le curage à main des égouts élémentaires. Dans les collecteurs, wagonnets, vannes et bateaux-vannes provoquent des retenues d'eau pouvant atteindre 0 m. 50 cependant que l'engin, en se déplaçant, repousse la dune de sable dans les bassins de dessablement.

Ceux-ci sont généralement composés de deux bassins profonds, dont un seul est en service à la fois, où les sables se déposent et d'où l'eau s'écoule, ainsi épurée, par déversement superficiel. Cependant, l'autre est vidé des matières solides enlevées sur wagonnet et conduites aux décharges publiques.

Les siphons, eux, sont curés à la boule. Le procédé consiste à y introduire une boule de bois creuse d'un diamètre légèrement inférieur qui, aidée par d'énergiques chasses d'eau, pousse devant elle les sables qui s'accumulent. Cinq à quinze minutes lui sont nécessaires pour passer d'une rive de la Seine à l'autre. Elle fait tous les deux mois en moyenne cet obscur voyage.

A l'usine de Clichy, les eaux sont décantées à nouveau

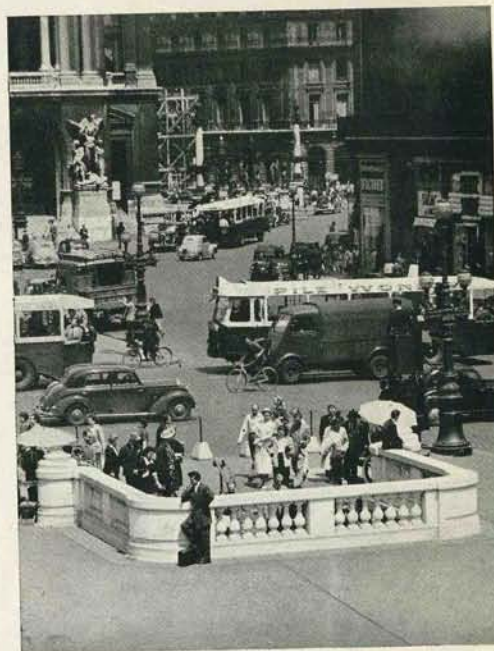
TROIS ASPECTS DES ÉGOUTS DE PARIS





Porte Dauphine

MODERN'S STYLE...



Place de l'Opéra

... ET STYLE MODERNE

LES ÉGOUTS

91

dans un bassin dit de *dégrossissage* avant d'être refoulées dans les émissaires.

*
**

Le métier que pratiquent les égoutiers est dur. Cette corporation a obtenu, la première, à la fin du siècle dernier, le bénéfice de la journée de huit heures. Le service est, de nos jours, réduit à six heures en une seule vacation.

Le métier est parfois dangereux. Lorsque tombent des pluies torrentielles, le niveau des eaux croît subitement. Les hommes doivent alors se réfugier vivement dans les regards ou dans les chambres de secours aménagés à cet effet et attendre là que le trop-plein s'écoule, soit par les voies normales, soit par des déversoirs spéciaux qui le conduisent en Seine. Par contre, ce métier est rendu aussi peu malsain que possible par la remarquable ventilation qui assure dans les galeries une atmosphère de composition identique à celle de la rue comportant moins de bactéries et plus de moisissures.

De la bonne tenue de notre cloaque, l'administration est fière à juste titre, aussi en autorise-t-elle depuis plus d'un siècle la visite.

Mais elle ne se repose pas, pour autant, sur ses lauriers. Son souci de le perfectionner ne se ralentit pas. La création d'un service d'objets perdus qui pousse la complaisance jusqu'à accourir en camionnette pour récupérer le porte-monnaie ou le bijou tombé dans la bouche avant qu'il ne soit entraîné vers le bassin de dessablement, n'est pas l'initiative la moins originale.

L'existence d'un abri aménagé peu avant la dernière guerre sous un banc de pierre de 18 mètres et muni de groupes électrogènes, d'un standard téléphonique, de procédés de ventilation perfectionnés a valu au siège du Service, rue Schoelcher, de devenir le P.C. de l'insurrection parisienne lors de la Libération. Ainsi, sortant pour une fois de son rôle modeste mais indispensable, a-t-il été effleuré par l'aile de la Gloire.

En matière de conclusion, le tableau ci-dessous établit le double rapport superficie-habitants et réseau d'égouts-habitants. On y lit que le Parisien moyen dispose, de nos jours, d'un espace moyen, bâti ou non, inférieur de moitié à celui dont disposait son ancêtre à la veille de la Révolution, mais que, par contre, le même Parisien moyen dispose de dix fois plus de mètres linéaires d'égouts que son homologue de la fin du XVIII^e siècle. Il met en évidence deux des éléments déterminants de l'état sanitaire de notre ville.

Date	Population de Paris	Superficie de Paris	Mèt. carrés par habitant	Réseau des égouts voûtés	Mèt. linéair. par habitant
Fin XVII ^e ...	500.000	11.030.000 m ²	22 m ²	2.300 ^m	0 m 005
1788.....	548.000	33.700.000 m ²	62 m ²	26.000 ^m	0 m 05
1824/31...	786.000	34.020.000 m ²	43 m ²	35.600 ^m	0 m 04
1840/41...	935.000	34.020.000 m ²	36 m ²	96.000 ^m	0 m 10
1854/56...	1.174.000	34.020.000 m ²	29 m ²	163.000 ^m	0 m 13
1860/61...	1.696.000	78.020.000 m ²	45 m ²	228.000 ^m	0 m 20
1870/72...	1.852.000	78.020.000 m ²	42 m ²	536.000 ^m	0 m 30
1894/96...	2.536.000	78.020.000 m ²	30 m ²	964.000 ^m	0 m 38
1907.....	2.764.000	78.020.000 m ²	28 m ²	1.177.000 ^m	0 m 42
1925/22...	2.871.000	86.220.000 m ²	30 m ²	1.244.000 ^m	0 m 43
1947.....	2.725.000	86.790.000 m ² (1)	31 m ²	1.432.000 ^m	0 m 52

LE CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN

(1) Non compris les bois de Boulogne et de Vincennes.

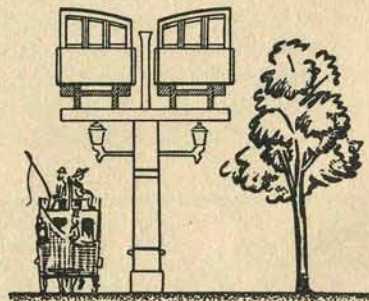
En matière de conclusion, le tableau ci-dessous établit le double rapport superficie-habitants et réseau d'égouts-habitants. On y lit que le Parisien moyen dispose, de nos jours, d'un espace moyen, bâti ou non, inférieur de moitié à celui dont disposait son ancêtre à la veille de la Révolution, mais que, par contre, le même Parisien moyen dispose de dix fois plus de mètres linéaires d'égouts que son homologue de la fin du XVIII^e siècle. Il met en évidence deux des éléments déterminants de l'état sanitaire de notre ville.

Date	Population de Paris	Superficie de Paris	Mèt. carrés par habitant	Réseau des égouts voûtés	Mèt. linéair. par habitant
Fin XVIII ^e ..	500.000	11.030.000 m ²	22 m ²	2.300 ^m	0 m 005
1788.....	548.000	33.700.000 m ²	62 m ²	26.000 ^m	0 m 05
1824/31...	786.000	34.020.000 m ²	43 m ²	35.600 ^m	0 m 04
1840/41...	935.000	34.020.000 m ²	36 m ²	96.000 ^m	0 m 10
1854/56...	1.174.000	34.020.000 m ²	29 m ²	163.000 ^m	0 m 13
1860/61...	1.696.000	78.020.000 m ²	45 m ²	228.000 ^m	0 m 20
1870/72...	1.852.000	78.020.000 m ²	42 m ²	536.000 ^m	0 m 30
1894/96...	2.536.000	78.020.000 m ²	30 m ²	964.000 ^m	0 m 38
1907.....	2.764.000	78.020.000 m ²	28 m ²	1.177.000 ^m	0 m 42
1925/22...	2.871.000	86.220.000 m ²	30 m ²	1.244.000 ^m	0 m 43
1947.....	2.725.000	86.790.000 m ² (1)	31 m ²	1.432.000 ^m	0 m 52

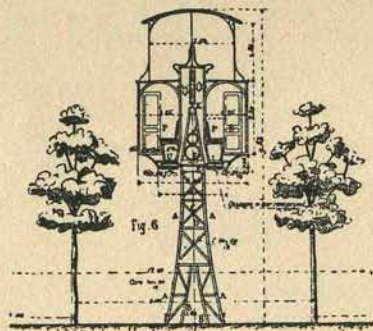
LE CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN

(1) Non compris les bois de Boulogne et de Vincennes.

DEUX PROJETS DE MÉTROPOLITAIN AÉRIEN



Projet de Chrétien (1881)



Projet
de Panafieu et Fabre (1886)

LE CHEMIN DE FER METROPOLITAIN

AU milieu du XIX^e siècle, la population parisienne se trouvait avoir triplé en 70 ans (1.696.000 âmes en 1860 contre 548.000 en 1789), cependant que sa superficie était passée seulement du simple au double. Haussmann n'avait pas encore accompli ses grandes percées. Paris se trouvait menacé d'embolie circulatoire. La vascularisation du sol, qui avait si bien réussi contre l'auto-intoxication, devait également, dans ce cas, apporter un remède si efficace que, de nos jours, un préfet de police, imaginant la brusque suppression des transports souterrains, évoquait avec effroi *« la ruée surgissant des tunnels comme la lave surgissant d'un volcan »*.

Les chemins de fer poursuivaient à ce moment-là leur prodigieux développement. On imagina tout naturellement d'en faire circuler sous les pieds ou au-dessus des têtes des Parisiens pour ne rien leur enlever de l'espace restreint dont ils disposaient.

On songea tout d'abord à soulager les points congestifs ; le principal d'entre eux se trouvait aux Halles. En 1855, Brame et Flachet présentèrent un projet tendant à approvisionner les Halles centrales par voie ferrée souterraine : restreint aux marchandises, il parut insuffisant ; c'est le problème du transport des voyageurs qui se posait. Un demi-siècle fut nécessaire pour le résoudre non sur le plan technique mais sur le plan administratif. La Ville voulait que l'institution nouvelle restât sous son entière dépen-

dance et fût uniquement réservée au trafic local. Par contre, l'Etat voulait en faire une liaison entre les grands réseaux ferrés qui rayonnent à partir de Paris. En langage administratif, la Ville entendait créer un chemin de fer d'intérêt local alors que l'Etat entendait créer un chemin de fer d'intérêt général.

Pendant que l'Edilité et le Gouvernement se livraient ce combat qu'un président du Conseil municipal a pu qualifier d'homérique, les grandes capitales étrangères fouillaient leur sous-sol et montaient des viaducs urbains. Londres ouvrait son Metropolitan Railway en 1863, New-York son Elevated en 1868, Berlin son Stadtbahn en 1875. Paris ne devait ouvrir son « Métro » qu'en 1900.

C'est en 1872 seulement que le Conseil général arrêta un projet de voie ferrée urbaine, souterraine dans la mesure du possible. Il baptisait du nom de Chemin de fer métropolitain de Paris (nom qu'il devait conserver) le réseau à construire dont les tunnels auraient 4 m. 50 de hauteur et où la traction devait se faire par machine à vapeur. Il indiquait que les deux lignes :

Bastille-Bois de Boulogne et Montrouge-Chapelle

semblaient devoir être percées en premier. Le projet ne fut pas réalisé, car aucune demande de concession ne fut présentée.

En 1875, sur invite du Conseil Général, le Préfet de la Seine présenta un projet qui créait une grande gare centrale sous les jardins du Palais-Royal et joignait les cinq grandes gares parisiennes. La concession devait s'en faire à un syndicat des cinq grandes compagnies. L'Etat montrait là le bout de l'oreille. Le Conseil ne voulut pas discuter ce projet qui, selon lui, ne correspondait pas aux besoins de la population.

Sans se tenir pour battu, le Gouvernement présenta aux Chambres douze ans plus tard, en 1887, un projet semblable à celui de 1875 et n'eut pas plus de succès que devant le Conseil. Il s'obstina cependant à tenter de faire admettre son point de vue, mais sans succès. La Ville

resta sur ses positions, savoir : que le réseau devait avoir pour unique but de satisfaire aux besoins de l'activité parisienne et par conséquent ne devait pas être raccordé aux grandes lignes. En 1895 enfin, le ministre des Travaux publics toucha des deux épaules et reconnut à la Ville : « *le droit d'assurer l'exécution à titre d'intérêt local des lignes destinées à la circulation urbaine.* »

Cette victoire des libertés municipales semblait, à l'époque, trancher définitivement la dispute. Cela semble moins vrai de nos jours. Les deux conceptions qui contiennent chacune leur part de vérité, sont probablement appelées à coexister dans l'avenir.

*
**

Durant cette période passionnée naquirent de nombreux projets de Chemin de fer métropolitain aérien ou souterrain, certains nés au sein de l'Administration, d'autres d'origines privées. Parmi leurs auteurs, il faut citer : Alphand, Deligny et Cernesson, Letellier, Montan, Vauthier, Haag, Heuzé, Chrétien, Panafieu et Fabre, etc. Comme on va le voir, certains ne manquaient pas de fantaisie.

En 1878, Louis Heuzé, architecte, formule un projet qui s'oppose à celui de l'Administration. « *Ce chemin de fer, écrit-il, établi à sept mètres au-dessus dans une voie spéciale de treize mètres, donne en même temps, à rez-de-chaussée, un passage spécial pour les piétons et, par la double circulation qu'il procure, peut rendre les services d'un boulevard.* » Et il poursuit : « *par l'adoption de ce projet, de grands travaux, succédant à ceux de l'exposition, fourniraient un élément à l'industrie du bâtiment et donneraient une impulsion des plus précieuses au commerce parisien suivant cet adage : « Quand le bâtiment va, tout va. »* Il propose donc : « *de faire un percement transversal réunissant les deux rives de la Seine de la gare Montparnasse à celle du Nord, passant dans l'intérieur (sic) des*

îlots de maisons où il y a moins de construction », car l'expropriation, affirme-t-il, coûte moins cher que la construction d'un boulevard.

Les voitures rouleraient sur un pont de fer continu « élégant, léger d'aspect, aussi élevé que les grandes arcades du Carrousel ». Au passage, ce dernier traverserait les pavillons des Halles, la Halle au Blé et l'Hôtel des Postes, préfiguration prophétique de la traversée de la gare d'Austerlitz par la ligne 5.

A ce viol des immeubles parisiens, notre homme ne voit que des avantages : « Les piétons ont sous ce pont un espace à couvert, à l'abri des intempéries, à pied sec et n'ont rien à redouter des voitures. La nuit, le passage est éclairé, les gardiens sont à l'abri et les grilles des extrémités peuvent être fermées à la première alerte : ce qui donne toute sécurité en écartant les gens qui n'aiment ni la police, ni la lumière et encore moins les souricières. » Enfin, les colonnes contribueront à l'édification des populations présentes et à venir, car on burinera dans leur métal « une page d'histoire impérissable », savoir : les noms des fabricants, industriels et artistes primés à l'exposition universelle.

Puis, il justifie ainsi sa construction aérienne : « Il faut que le système à adopter permette dans l'avenir le développement du réseau d'une manière générale et sans les entraves que pourraient apporter la Seine, les égouts, les rues, les boulevards, les voies ferrées faites ou à faire. Aujourd'hui, les égouts et les eaux possèdent le sous-sol, les piétons et les voitures le rez-de-chaussée ; quid du chemin de fer ? »

L'existence du Metropolitan Railway souterrain à Londres ? Mais elle ne le gêne nullement. D'abord une spirituelle pirouette : « Après les brouillards de Londres, l'obscurité d'un tunnel peut ne pas être un changement, mais, à Paris, le public veut jouir du soleil qui luit pour tout le monde... à l'adjectif métropolitain, les Parisiens substitueront bien vite celui de nécropolitain (sic) pour

un chemin de fer obligeant le public à descendre par de longs escaliers dans de véritables catacombes. »

Puis une flèche empoisonnée : « Et l'on fait bien de ne pas compter sur des recettes rémunératrices. »

Enfin un petit couplet destiné aux âmes sensibles : les vases remuées ne provoqueront-elles point d'épidémies ? les ouvriers, au cours de ce travail souterrain, ne seront-ils pas exposés à de terribles risques ?

Après avoir, au passage, écrasé d'une pichenette un certain projet de faire passer le métro sur les maisons (car, si lui le faisait dedans, il s'était trouvé un autre original pour vouloir le faire passer dessus) ; après avoir raillé le projet Vauthier, qui proposait de suivre le tracé des boulevards extérieurs, en prétendant sarcastiquement que, tournant autour de la ville, il tournait autour de la question, il concluait, sans fausse modestie, que son chemin de fer transversal à air libre dans une voie spéciale combiné à celui de Vauthier, devait donner « un réseau parfait. »

*
**

Trois ans après paraissait le projet Chrétien (p. 94) qui, aux arguments classiques militant en faveur de la création d'un métro, ajoutait celui-ci : le métro renverrait une partie des chevaux parisiens au labour, d'où une importante diminution des quantités de crottin qui souillaient la voie publique. Et, dans l'ardeur de son discours, il allait jusqu'à comparer ces « déjections funestes » à une « sorte de levain » !

Néanmoins, ce projet était littéralement prophétique, car il proposait la traction électrique, à laquelle on ne songeait guère alors, et que l'on discutera encore dix-huit ans plus tard lorsque les travaux de percement seront près d'être entamés. En effet, ne lit-on pas sans étonnement sous la plume de Gustave Péroire qui, en matière de spéculations s'était jusque-là montré plus clairvoyant :

« l'électricité ne peut lutter avec cette machine autonome, si parfaite aujourd'hui, qu'on nomme la locomotive. »

Après cet éclair de clairvoyance, Chrétien proposait froidement l'établissement d'une ligne sur les boulevards de la Madeleine à la Bastille, construite partout « en viaduc à deux voies... reposant partout sur une unique rangée de colonnes... sans garde-corps ni parapet, sécurité apparente contre les accidents. »

Saisi d'une sorte de délire sacré, Chrétien poursuivait : « Les colonnes sont en fonte et creuses, d'un diamètre qui eût pu être réduit notablement, sans la nécessité de donner satisfaction à l'œil et d'inspirer une apparence de sécurité complète au public. »

Le système complexe des signaux, indispensables sur les autres chemins de fer, n'a plus ici sa raison d'être, un cornet acoustique ou un téléphone peuvent suffire à tous les besoins.

L'organisation du service comporte la présence d'un conducteur à chaque voiture ; mais le conducteur ne me paraît nullement indispensable. Néanmoins, la présence d'un conducteur sur chaque voiture est nécessaire pendant une certaine période, ne serait-ce que pour inspirer plus de confiance aux voyageurs. »

Derrière ce souci constant d'inspirer confiance au public, on croit deviner chez Chrétien l'obscur inquiétude de n'être guère pris au sérieux par ses lecteurs.

Les réactions des gens de goût l'inquiétaient également. Son viaduc devait passer devant l'Opéra. Le plaidoyer préventif qu'il écrit à ce sujet est bien amusant. Tout d'abord, un filandreux exorde :

« Pour ce qui concerne l'effet du viaduc... sur des questions d'appréciation du goût et de l'art, il ne faut point entreprendre de satisfaire tout le monde, ni espérer se mettre à l'abri de toutes les critiques. »

Et puis cet étonnant argument :

« Bien des personnes trouvent que la place de l'Opéra gagnerait à être un peu meublée. »

Meublée ? Pourquoi pas d'un viaduc ?

« Le viaduc à claires-voies, sans rien sacrifier à l'art, est d'un aspect qui n'a rien de désagréable. Ses lignes pourraient très bien concourir à faire ressortir encore davantage l'Opéra lui-même plutôt que de nuire à son aspect. »

Mais, comme il a, à nouveau, le sentiment profond de n'être guère convaincant, il ne manque pas de se ménager une ligne de repli.

« Mais n'est-il pas raisonnable d'admettre qu'un chemin de fer, construit dans les conditions de ce projet, serait pour les étrangers, une attraction tout aussi grande que peut l'être n'importe lequel de nos monuments ? »

Notre bonne place de l'Opéra l'a échappé belle.

*
**

Après avoir entrevu ce monde étrange, maintenant enseveli dans la poussière des archives et des bibliothèques, où la fantaisie se confond avec une certaine clairvoyance prophétique, après avoir accordé un souvenir au curieux réseau aérien à rail unique projeté par Panafieu et Fabre en 1886 (p. 94), il faut en venir aux réalités.

Le conflit entre l'Etat et la Ville ayant pris fin à l'avantage de cette dernière en 1895, les études préliminaires furent menées tambour battant et, le 30 mars 1898, les Chambres votèrent une loi déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer métropolitain municipal d'intérêt local à traction électrique. Ce texte est le véritable acte de naissance de notre vieux Métro. Six lignes étaient prévues :

- 1° Porte de Vincennes - Porte Dauphine ;
- 2° Circulaire par les anciens boulevards extérieurs ;
- 3° Porte-Maillot - Ménilmontant ;
- 4° Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans ;
- 5° Boulevard de Strasbourg - Pont d'Austerlitz ;
- 6° Porte de Vincennes - Place d'Italie.

En 1902 et 1903, deux autres lignes furent résolues :

7° Palais-Royal - Place du Danube ;

8° Auteuil - Opéra par Grenelle.

Au cours de l'exécution, quelques modifications seront apportées. Par exemple, le terminus de la ligne 1 prévu à la Porte Dauphine sera établi à la Porte Maillot. Toutefois, dans l'ensemble, ces lignes se retrouvent dans notre réseau actuel.

Pour prévenir tout retour offensif de l'Etat, la Ville avait adopté l'écartement de 1 m. 30, inférieur à celui de la voie normale des chemins de fer qui est de 1 m. 44. La loi le lui refusa mais accorda le gabarit en largeur de 2 m. 40, inférieur au gabarit normal qui est de 3 m. 20. De sorte que les voitures des grandes lignes ne peuvent circuler sur le réseau urbain. La victoire de la Ville restait entière après ces luttes épiques.

Il fut décidé, par ailleurs, que la Ville prendrait à sa charge la construction de l'infrastructure (tunnels, tranchées, viaducs, quais dans les stations, etc.) et laisserait au concessionnaire l'équipement de la suprastructure (voies, transmissions électriques, accès aux stations, etc.).

La concession fut accordée à la Compagnie générale de Traction, formée sous l'impulsion du baron Empain avec la participation des Etablissements du Creusot, qui devait aussitôt se constituer en Société anonyme sous le nom de Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris.

Une autre concession fut accordée plus tard à MM. Berlier et Janicot qui firent agréer le projet d'une ligne Abbesses-Montparnasse déclarée d'utilité publique en 1905 et exploitée par la Compagnie du Chemin de fer électrique Nord-Sud de Paris. On verra plus loin quel est le régime actuel de l'ensemble du réseau.

En même temps étaient décidées les caractéristiques générales et les principes directeurs de la construction. Les lignes seraient souterraines dans la mesure du possible car le prix de revient est moins élevé qu'un viaduc, l'entretien en est plus facile et elles laissent libre la voie publique.

Elles seraient indépendantes les unes des autres et, pour assurer l'intensité du trafic, ne présenteraient aucun passage à niveau. La construction des galeries s'effectuerait de la façon suivante : percement d'une galerie d'avancement à hauteur de la future voûte et dans son axe ; construction desdites parois, ou pieds-droits, en sous-œuvre de terre compris entre les futures parois de la galerie ; construction desdites parois, ou pieds-droits, en sous-œuvre de la voûte. Etablissement du sol de la galerie ou radier.

Les travaux commencèrent dès la fin de 1898. Le 19 juillet 1900, la ligne Vincennes-Maillot était ouverte à l'exploitation. Au lendemain du vote de la loi, un service technique du Métropolitain avait été créé à l'Hôtel de Ville. A sa tête fut placé l'ingénieur des Ponts et Chaussées Fulgence Bienvenüe, qui devait poursuivre sans désemparer sa tâche jusqu'en 1932, et présider, durant cette période, à la création de 128 km. de lignes.

Il faut évoquer ici sa silhouette menue, « *son intelligence claire et sa volonté tenace qui ont su accomplir un travail digne des Romains.* » Il avait perdu un bras dans un accident de chantier qui le précipita sur une voie ferrée où les roues d'un wagon lui broyèrent le bras gauche, alors qu'il conduisait un jury d'expropriation. Non sans humour, il affectait, par la suite, de rapporter le fait en disant que ce jour-là, il avait été exproprié lui-même de son bras. Mais il n'avait pas cessé, pour autant, de hanter les chantiers. A la veille de prendre sa retraite, ayant pris la parole, « *pour un fait personnel* », aux termes du règlement, devant le Conseil municipal qui le recevait en séance solennelle, il se décrivait ainsi lui-même :

« *Ils (les ouvriers à qui il venait de rendre hommage) ne verront plus l'ombre du Père Métro se profiler dans les galeries d'avancement par où se pratique et se parfait l'opération du terrassier, scrutateur et fouilleur du sol qu'il oblige à supporter le logement du futur souterrain ; ils ne verront plus cette ombre se profiler à travers les boisages touffus qui abritent le travail patient du maçon fabricant des voûtes, des culées et des pîedroits.* »

Pas plus qu'il ne se formalisait du surnom de Père Métro que lui avait décerné l'ouvrier parisien, Bienvenüe ne se fâchait des plaisanteries affectueuses de ses amis qui prétendaient que le but caché de son œuvre était de mesurer la limite de compressibilité du corps humain, et il était le premier à rire d'une légende courante aux termes de laquelle il n'aurait jamais consenti à circuler dans Paris autrement que dans un petit coupé à un cheval, « le fiacre », dressé uniquement à marcher au pas.

Cet homme, cependant accablé de travail, trouvait le temps de lire les auteurs latins dans le texte. Qui plus est, il tournait avec élégance la phrase latine. Telle cette devise gravée dans le bronze sur une plaquette que lui offrit la Ville : « *Jovis erepto fulmine, per inferna vehitur Promethei genus.* » « Grâce à la foudre arrachée à Jupiter, la race de Prométhée est transportée par les Enfers », où, certain jour, un de ses interlocuteurs voulut reconnaître un hexamètre d'Ovide, lui faisant ainsi le plus bel éloge par le truchement d'une érudition incertaine.

Fulgence Bienvenüe est mort chargé d'ans et d'honneurs ; mais il n'a pu voir, et c'est grand dommage, les lettres blanches de son nom luire sur l'email bleu des plaques d'une station proche de la gare Montparnasse où, frais émoulu de sa Bretagne natale, ce nouvel élève de l'Ecole Polytechnique avait pris son premier contact avec la Ville qu'il devait marquer de son empreinte.

*
**

Nos schémas (p. 110-111) et les quelques chiffres qui les soulignent, mieux qu'un long discours, mettent en relief le rapide développement du métro qui couvre désormais Paris d'un si complexe réseau, commence d'implanter ses tentacules dans la zone suburbaine, et même l'une d'entre elles dans la zone régionale. Des projets d'avenir dorment dans les cartons verts. Certains d'entre nous n'en verront jamais la réalisation.

En effet, le plan des besoins de transports présenté en fin 1949 par l'Office régional des Transports parisiens est fort modeste en ce qui concerne l'avenir proche : il se borne à souhaiter, dans l'immédiat, la réouverture de quatre des dix-sept stations encore fermées et le prolongement de la ligne de Sceaux à la Cité-Jardins de Malabry. En l'approuvant, le Conseil municipal et le Conseil général y ont adjoint le vœu que soient réalisés, dans les mêmes délais, la jonction Saint-Lazare-Invalides et le prolongement jusqu'à Saint-Denis de la ligne en construction jusqu'au carrefour Pleyel.

En outre, ledit plan de transports recommande la réalisation de deux plans antérieurs (plan de 1941 et plan dit d'équipement régional) mais sans précisions de temps en raison des difficultés de financement. Aucune approbation gouvernementale n'est encore venue le sanctionner.

A ces vues d'avenir, il faut joindre celles qui concernent le métro régional dont la ligne de Sceaux constitue l'embryon.

Cette dernière est appelée à rejoindre probablement un jour, conjointement aux lignes de banlieue, les gares Montparnasse et d'Austerlitz, celles des gares du Nord et de l'Est. Grande transversale nord-sud qui, dans la Ville, sera exploitée en « *semi-direct* » avec correspondance aux nœuds du réseau urbain. De même une autre grande transversale est-ouest pourra être amorcée lorsque la suppression des passages à niveau et l'électrification du Chemin de fer de Vincennes étant terminée entre Paris-Reuilly et Sucy-Bonneuil, ce tronçon pourra être incorporé au Métropolitain comme celui de Sceaux, puis poussé vers l'ouest dans le sous-sol parisien vers la gare Saint-Lazare.

*
**

Dès l'origine, le métro fut construit aussi près que possible de la surface du sol, tant pour abaisser le prix de revient de la construction que pour assurer la commodité

des voyageurs, avec des stations de 75 m. Le courant fourni sous 5.000 volts par une usine thermique située quai de la Rapée, était ensuite abaissé à 600 volts par deux sous-stations, tension sous laquelle est en charge le rail distributeur. Les rames, composées de trois voitures de 8 m. à essieux parallèles dont une automotrice équipée de deux moteurs de 125 CV, circulaient à trois minutes d'intervalle, aux heures d'affluence, sous la protection d'une signalisation dite à « *block automatique* ».

En 1914, le nombre des voitures des rames était, sur la plupart des lignes, porté à cinq ; celui des automotrices à deux ou à trois par rame équipées chacune de deux moteurs de 175 CV. La longueur des voitures montées sur boggies était portée à 13 mètres. Une seconde usine sise à Saint-Denis avait été appelée à fournir du courant.

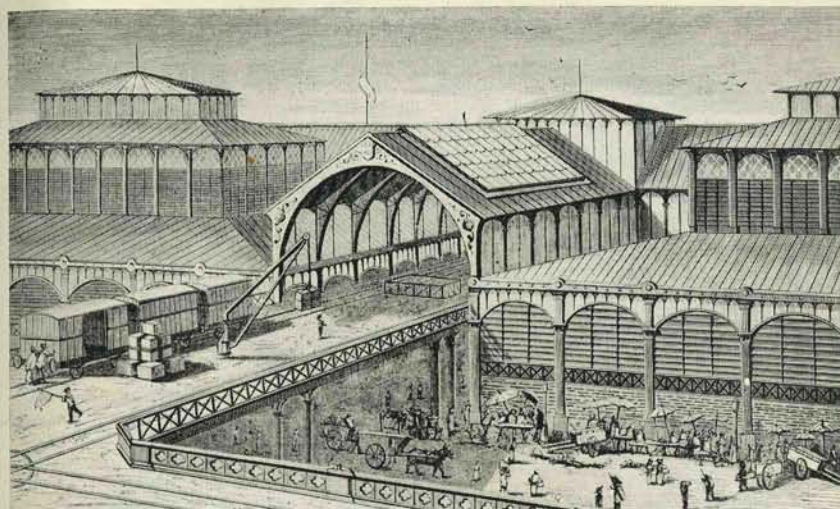
De nos jours, la longueur des voitures est de 14 m. 20, les rames de cinq voitures comportent deux automotrices équipées chacune de quatre moteurs de 175 CV.

L'éclairage des tunnels comporte un circuit normal et un circuit de secours alimenté par des accumulateurs placés dans les sous-stations.

La signalisation est du type « à *circuits de voie* » dans lequel cette dernière est divisée en sections isolées électriquement l'une de l'autre. L'occupation de l'une de ces sections ou « *circuit de voie* » met « au rouge » (arrêt absolu), le signal amont qui ne repasse « au blanc » (voie libre) que lorsque les deux circuits de voie aval sont complètement dégagés. Chaque train est donc séparé du précédent par deux circuits de voie au moins. En cas de franchissement indû, une sonnerie se déclenche à la station aval. D'autre part, en certains points sont placés des signaux verts qui, eux, commandent le ralentissement. Ces couleurs sont différentes de celles de la S. N. C. F. imposées par des Conventions internationales.

Grâce à ce système, les intervalles minima aux heures de pointe varient entre 1'45" et 2'30, temps qui représente, multipliée par un coefficient de sécurité, la perte de temps imposée à chaque rame à la station la plus char-

DEUX PROJETS DE MÉTRO



Les Halles centrales, desservies par le viaduc du projet Heuzé (1878)



La place de l'Opéra, « meublée » par le projet Chrétien (1881)



Paris. — Autoroute souterraine de la Porte Champerret

gée de la ligne par les opérations de ralentissement, d'arrêt proprement dit et d'accélération. Aux heures creuses, par contre, les intervalles maxima varient de 8' à 12'.

Toujours soucieux de perfection, les techniciens se sont préoccupés de diminuer ces chiffres. Le nouveau matériel, dont les premiers types doivent « sortir » en 1951, lors de la mise en service du tronçon Carrefour Pleyel-Porte de Saint-Ouen, le permettra. Les accélérations seront améliorées par allègement du matériel et les rames pourront être dédoublées, comme sur les lignes de chemin de fer de banlieue. Dédoublément et allègement rendus possibles par la construction de rames de six voitures articulées en deux éléments portés chacun par quatre boggies au lieu de six.

Ainsi pourra-t-il être pourvu à l'augmentation constante de la « demande » qui, depuis 1900, est passée de 1 à 8 alors que l'importance linéaire du réseau n'est passée que de 1 à 5.

De plus, le confort, lui aussi, sera amélioré : silence accru, sièges rembourrés, éclairage luminescent, meilleure aération, meilleure disposition des accès et, peut-être, dussent les mânes de Bienvenue en frémir, moins de compression de la personne physique des usagers.

*
**

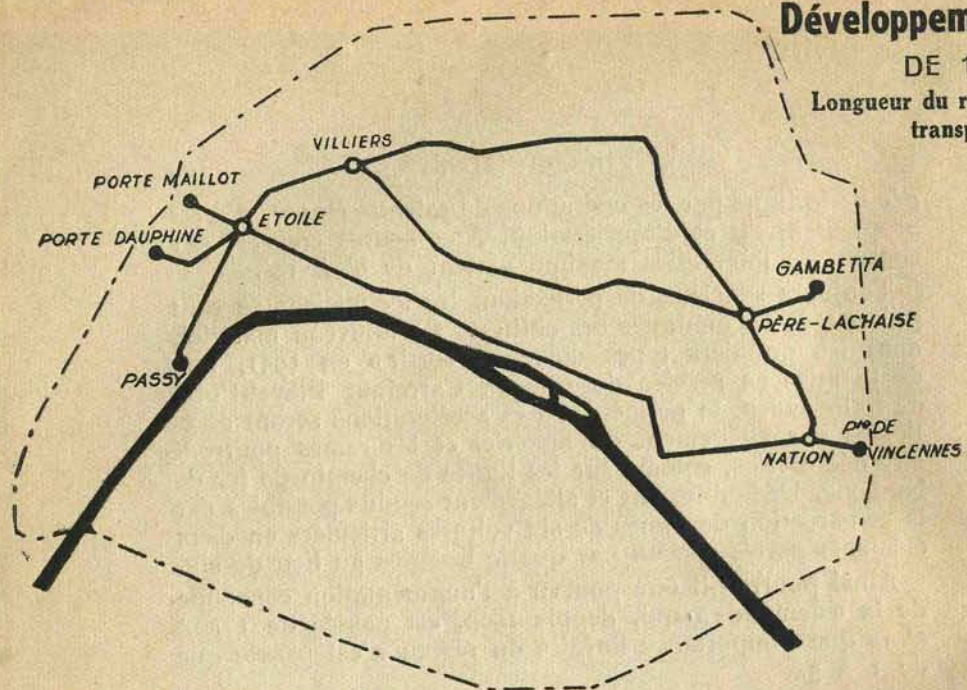
A la signalisation s'adjoignent d'autres éléments de sécurité : l'entretien du matériel roulant, l'entretien des voies, l'aération et l'hygiène du souterrain, la surveillance psycho-technique du personnel conducteur.

Le matériel roulant, une fois par semaine environ et par rame, passe au petit entretien où il est vérifié, nettoyé à fond, graissé et où il subit les petites réparations que sont susceptibles d'effectuer les ateliers où ont lieu ces opérations ; ateliers situés près de l'un des terminus de chaque ligne. Par ailleurs, tous les 75.000 km. pour les motrices et tous les 150.000 km. pour les remorques,

Développement

DE 1905

Longueur du réseau
transportés

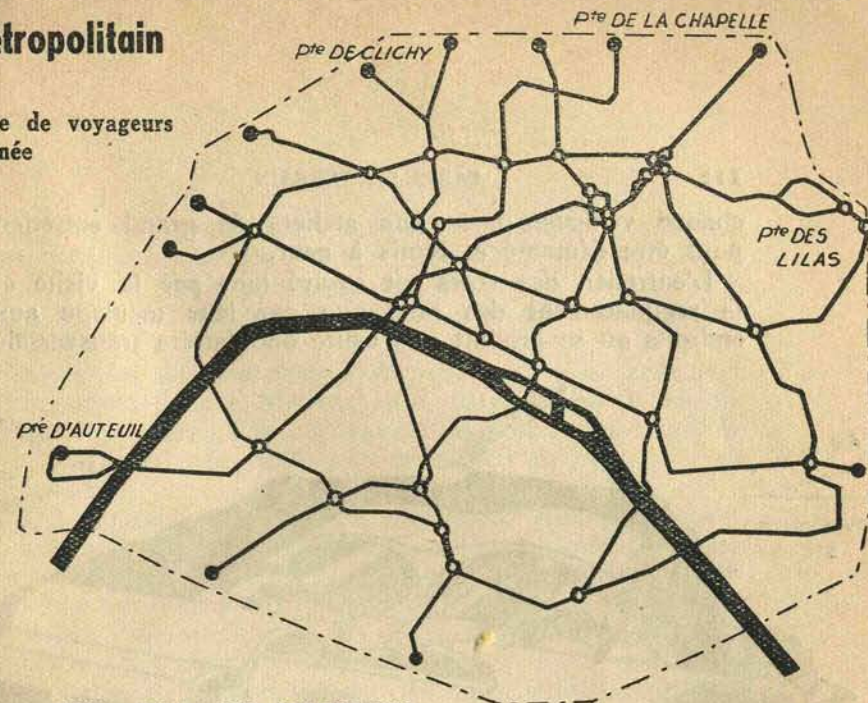


1905 : 31 km. 754, 172.385.000

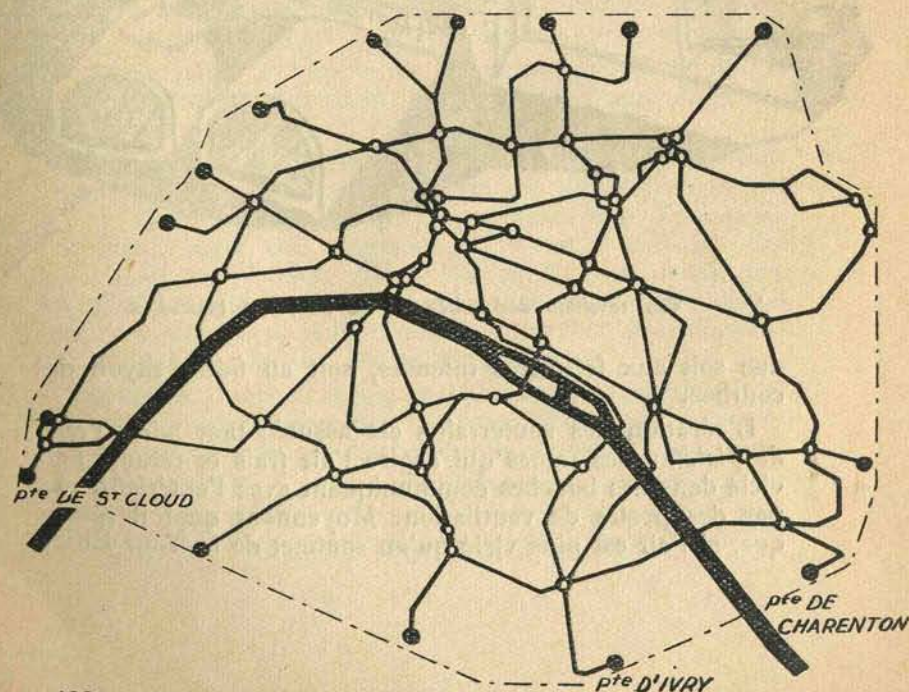
du Métropolitain

A 1931

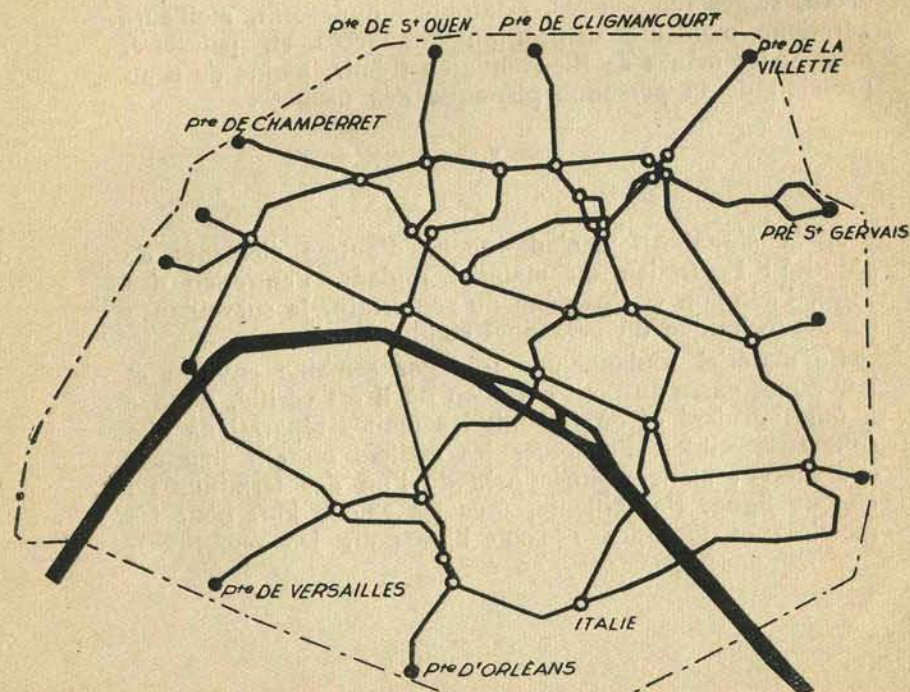
et nombre de voyageurs
dans l'année



1921 : 78 km. 992, 637.535.000



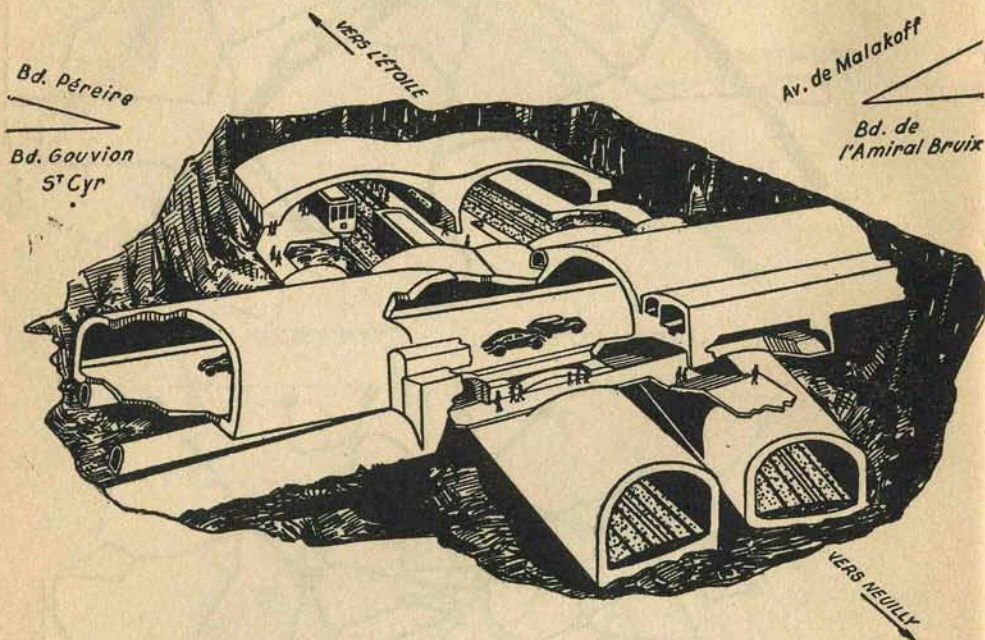
1931 : 123 km. 179, 929.005.000



1911 : 70 km. 601, 428.880.000

chaque véhicule passe aux ateliers de grand entretien pour être démonté et remis à neuf.

L'entretien des voies est assuré tant par la visite et le remplacement des rails que par leur meulage aux endroits où se produit une usure ondulatoire transversale



Vue cavalière déshabillée de la station « Maillot »

due soit aux freinages intenses, soit au faible rayon des courbes.

L'aération des souterrains est assurée tant par « l'effet de piston » des rames qui aspire l'air frais et refoule l'air vicié dans des bouches communiquant avec l'extérieur, que par des postes de ventilation. Moyennant quoi il résulte que, si l'air est plus vicié qu'au sommet de la Tour Eiffel,

il l'est moins, par contre, que dans un atelier de couture ou dans une réunion publique. De plus, les parois et le ballast sont lavés par aspersion de lait de chaux, alors que le sol des stations et accès est nettoyé à la brosse et à grande eau.

La valeur du personnel conducteur revêt une importance primordiale pour le Métropolitain, étant donné la responsabilité qu'entraîne le transport d'un nombre croissant de voyageurs dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité.

Les candidats au poste de conducteur sont donc minutieusement sélectionnés, grâce à un examen médical rigoureux et à la recherche de la valeur psycho-physiologique de leur aptitude à l'emploi qu'ils demandent. Le laboratoire de Psychotechnique, en collaboration avec le Service médical, se charge de cette recherche.

Les candidats admis suivent des cours, pendant un mois, dans un centre spécial d'instruction, et à la fin de ce stage ils n'obtiennent leur permis de conduire qu'après avoir subi un examen devant un Ingénieur du contrôle.

D'autre part, le Centre de perfectionnement technique et administratif est installé, avenue Van Dyck, dans des locaux souterrains.

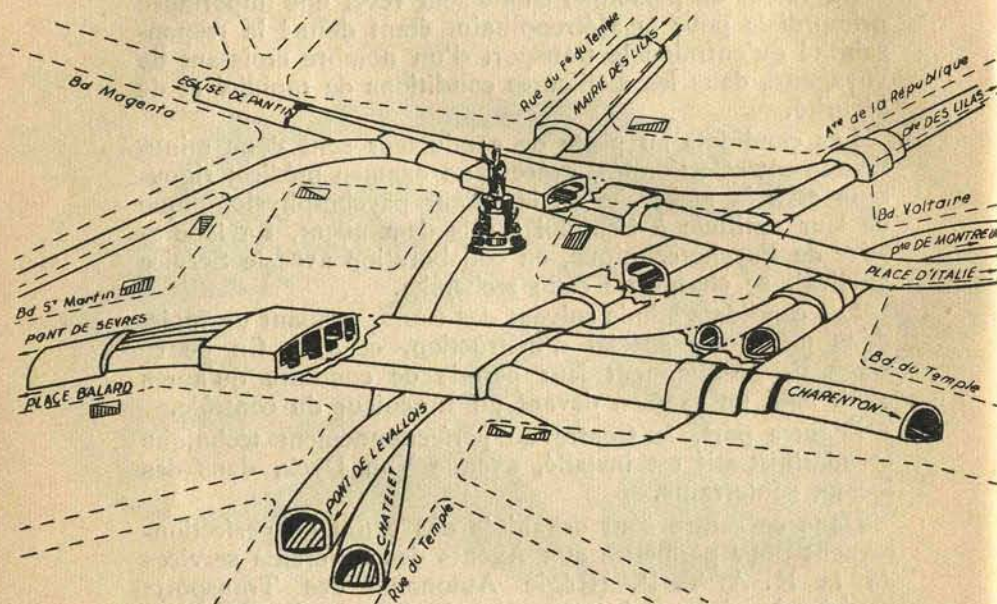
Dans ce centre sont organisés des cours de perfectionnement pour permettre aux Agents des différents services de la R. A. T. P. (Régie Autonome des Transports Parisiens), sigle qui commence à devenir familier aux Parisiens, de réviser, dans les meilleures conditions, les matières prévues aux épreuves générales des divers concours intérieurs, dont ceux d'aspirant et de rédacteur, qui donnent accès aux cadres supérieurs.

Ces cours comportent un enseignement administratif et un enseignement technique : ils sont suivis par de nombreux agents en dehors des heures de travail du personnel.

La R. A. T. P. possède également une école d'apprentissage qui forme des ouvriers professionnels qualifiés possédant une bonne instruction générale et technique. Un

certain nombre d'apprentis sont admis chaque année après concours.

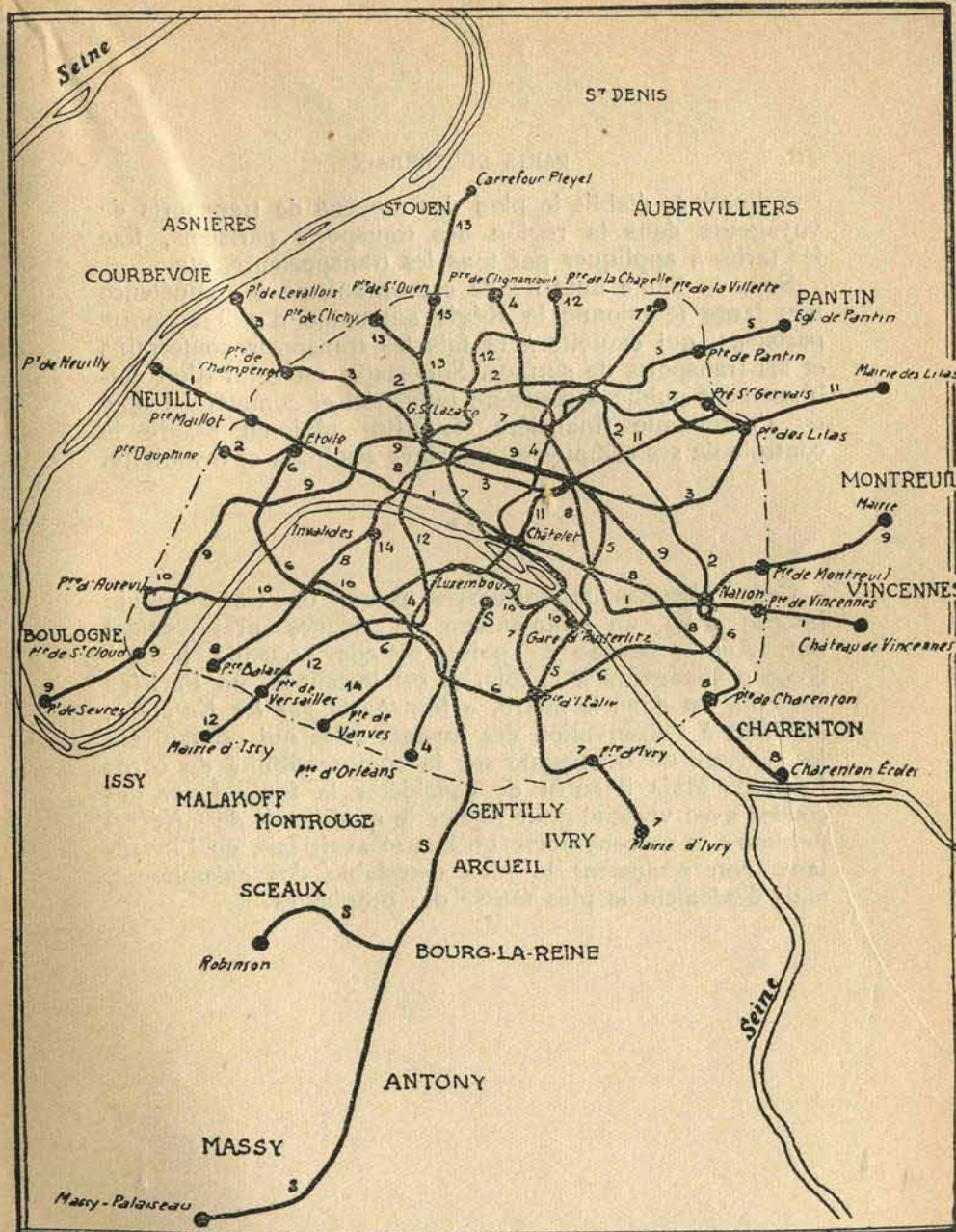
Le régime administratif actuel du métropolitain est en



Vue cavalière déshabillée de la station « République »

place depuis le 1^{er} janvier 1949. Il consacre le désaisissement de la Compagnie, effectif depuis la Libération mais qui s'effectuait en fait par paliers successifs depuis 1921. Il consacre également la fusion des transports souterrains et des transports de surface décidée depuis 1941 en vue d'une meilleure exploitation. Ce régime comporte deux organismes distincts.

L'Office régional des Transports parisiens, qui assure la



Le métro en 1948 (166 km. 193) :

auxquels viennent s'ajouter 20 kilomètres de galeries de garage ou de raccordement à une ou plusieurs voies. En 1950, la longueur totale du réseau en exploitation est de 202 kilomètres, dont 17 km. 500 en banlieue

1.389.045.000 voyageurs transportés dans l'année

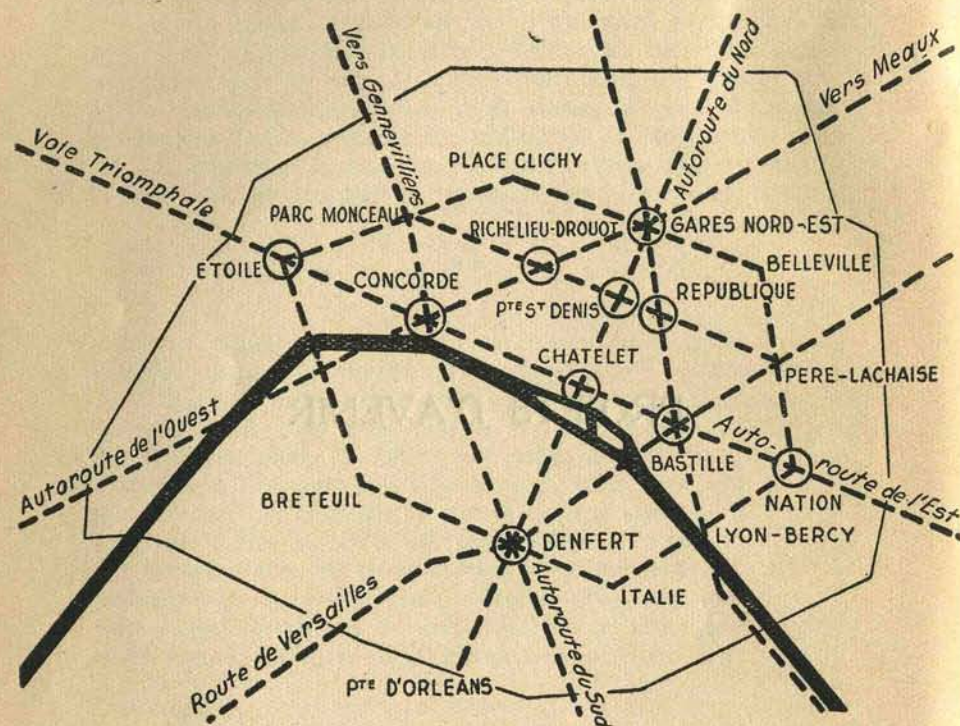
coordination, établit le plan des moyens de transports de voyageurs dans la région des transports parisiens, fixe les tarifs à appliquer par tous les transporteurs, etc.

Sous la haute autorité de cet organisme à compétence très large fonctionne la Régie autonome des Transports parisiens, qui exploite à la fois les transports souterrains et les transports de surface. Son statut est celui d'un établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière. L'Office régional assure le contrôle de ses comptes et approuve ses bilan et inventaire.

*
**

Cette gigantesque entreprise assure un trafic urbain intense avec un pourcentage de risques pratiquement nul. Aux « heures de pointe », elle accueille jusqu'à 600.000 voyageurs à la fois. A cet instant-là, un Parisien sur cinq est dans le métro, « transporté par les Enfers », s'offrant à l'observation des savants zélés qui poursuivent les travaux de Bienvenue sur la compressibilité du corps humain. Mais il suffit de considérer la foule jouer des coudes avec vivacité pour rejeter le qualificatif de « *Nécropolitain* » et se convaincre qu'Heuzé avait fait, en l'inventant, non seulement le plus détestable des calembours, mais également la plus fausse des prophéties.

PROJETS D'AVENIR



Plan d'aménagement d'autoroutes souterraines à grande et moyenne profondeur
élaboré par la G. E. C. U. S.

PROJETS D'AVENIR

AU cours de ce trop rapide inventaire du *tréfonds* de Paris, nous avons vu l'homme extraire, dans la variété des étages géologiques, toutes les matières nécessaires à l'édification de sa Cité. Celle-ci doit à la belle pierre de taille si douce au regard, si docile à la fantaisie de l'architecte, le visage accueillant qu'on ne saurait voir une fois sans en conserver la nostalgie.

Paris, comme Londres, ville de briques ? Ce concept nous semble impensable.

Puis nous avons vu la Ville, monstrueusement accrue, échapper à de mortels dangers en enfouissant dans son sous-sol les nouveaux et indispensables organes nécessaires à ses fonctions physiologiques d'élimination et de circulation.

Il n'est que d'évoquer la patriotique grève du Métro qui précéda la Libération et le bouleversement qu'elle provoqua de la physionomie de Paris, pour avoir un tableau clinique des troubles suscités par cette véritable maladie urbaine. Et l'on se demande avec effroi ce qu'il en serait au cas de paralysie des égouts.

Parallèlement se poursuivait une sorte de fine inner-
vation du sous-sol : canalisations électriques et du gaz posées en pleine terre pour éviter les accidents ; et puis ce que les égouts ne pouvaient plus abriter faute de place : caniveaux des P.T.T. et caniveaux du chauffage urbain qui distribue la bienfaisante chaleur fournie par le brasier du monceau journalier des ordures ménagères.

Enfin, le manque d'espace a fait recouvrir le canal Saint-Martin sur une partie de son trajet et cheminer en sous-sol les voies ferrées de la S.N.C.F. qui aboutissent à la gare d'Orsay et à la gare des Invalides. Notons, en passant, que leur jonction constituerait une admirable transversale parisienne.

*
**

Mais l'angoissant problème de la circulation, résolu provisoirement durant la seconde moitié du XIX^e siècle, se pose à nouveau avec acuité en ce milieu du XX^e.

Nous devons cette nouvelle menace d'embolie à la prolifération des voitures automobiles. Leur nombre actuel est estimé à 280.000 ; il pourrait se monter à 750.000 si le niveau de vie français venait à égaler celui des Etats-Unis (une voiture pour 4 habitants).

Les feux rouges ou verts, les sifflets, les bâtons blancs et la bonne volonté des gardiens de la paix ; les sens uniques et les sens giratoires obligatoires ; les stationnements interdits, les règlements et leur menaçant appareil de répression, s'ils sont plus efficaces que cautère sur jambe de bois, n'ont guère plus de valeur thérapeutique que l'aspirine pour un hypertendu.

Une fois de plus, c'est au tréfonds que l'on a songé pour y percer un exutoire offert au flot des voitures. Le timide essai des passages souterrains aux portes de Paris (il en existe neuf à ce jour, plus un au pont du Carrousel) s'est révélé encourageant. Il n'est pas un automobiliste pressé qui ne rêve de pareils ouvrages sous la place de l'Opéra, sous le carrefour de Châteaudun, sous la place du Théâtre-Français et sous les Halles.

Mais il ne s'agirait là que de solutions de fortune appliquées chacune à un cas particulier. Le problème doit être considéré dans son ensemble.

Jusqu'à présent, l'administration ne semble pas avoir pris de parti. Mais des hommes de bonne volonté se sont penchés sur la question. Ils y ont mis autant de ferveur

que si la réalisation de leurs rêveries mises sur plan devait être bientôt entreprise.

Résultant des nombreux projets qui se sont fait jour entre les deux guerres, le schéma (p. 118) représente le dernier en date. Il a été élaboré de 1937 à 1939, sous les auspices du ministère de l'Economie nationale, par le G.E.C.U.S. (Groupe d'Etudes et de Coordination de l'Urbanisme souterrain) sous le nom de « plan d'aménagement souterrain de la capitale comportant la création d'auto-routes souterraines à grande et moyenne profondeur ». Dans les circonstances actuelles il n'est resté qu'à l'état de projet.

Son originalité consiste à distinguer juridiquement dans le sous-sol le fonds et le tréfonds, alors que, par définition, ce dernier mot désigne indistinctement la totalité du sous-sol dont la propriété est impliquée par celle du sol. Il propose d'en fixer la limite à la côte O du niveau de la mer (la Seine, dans Paris, coule en moyenne à la cote + 25). Le tréfonds ainsi défini est pratiquement sans valeur pour les propriétaires. L'expropriation pourrait donc s'en faire à frais réduits. Les parcours des nouvelles voies « *infernales* » pourraient donc être tracés sans souci de ceux des voies publiques contrairement à la règle observée, à de rares exceptions près, pour la construction des égouts et du métro.

A l'incontestable utilité que présenterait son réseau de routes et ses garages en temps de paix, vient s'ajouter (hélas !) celle qu'offrirait son utilisation en temps de guerre comme abris souterrains pour la population et comme lieu de stockage de réserves de toutes sortes.

Ainsi donc, sous la pression des nécessités vitales, les grands centres urbains tendent à transformer leur tréfonds en vastes termitières où l'homme poursuit avec acharnement son mystérieux destin avant de venir y reposer définitivement dans la paix de la mort.

TABLE DES GRAVURES



	PAGES
Le sous-sol de Paris.....	17
Paléothère, mastodon, crocodile.....	18
Coupe du puits artésien de Grenelle.....	21
Effondrement du passage Gourdon.....	35
Cloche de fontis.....	35
Le puits artésien de Passy (caricature).....	36
Paris sous-miné : les carrières (1950).....	38
Affiche officielle pour la visite des catacombes....	51
Plan de visite des catacombes.....	52
Chasse à l'homme dans les catacombes (1871).....	53
Port-Mahon	53
Transport d'ossements dans les catacombes.....	53
Rôdeurs des carrères d'Amérique.....	54
Grotte du parc des Buttes-Chaumont.....	71
« Passez - payez »	72
Affiche officielle pour la visite des égouts.....	76
Plan des égouts de Paris en 1789	81
Plan des collecteurs (1950)	85
Plan des émissaires et champs d'épandage (1950)...	87
Trois aspects des égouts de Paris.....	89
Deux entrées du Métro (modern' style et style moderne)	90
Deux projets de Métropolitain sur pylônes.....	94
— — — (Halles centrales et Opéra)	107
Autoroute souterraine de la porte Champerret.....	108
Développement du Métro de 1905 à 1931.....	110
Vue cavalière de la station Maillot	112
Vue cavalière de la station République	114
Plan du Métro en 1948.....	115
Plan d'aménagement d'autoroutes souterraines.....	118

TABLE DES MATIÈRES



	PAGES
Préface	9
Avant-propos	13
Le sol et les eaux.....	15
Les carrières	33
Les catacombes	51
Les égouts	75
Le Métropolitain	93
Projets d'avenir	117

LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
IMP. COM. « LE MAINE LIBRE »
6, RUE GAMBETTA - LE MANS
DÉPÔT LÉGAL - 3^e TRIM. 1950
— N° 22.013 —

Dans la même collection :

LES PETITS MUSÉES DE PARIS

par Robert Vallée

Tout le monde connaît, au moins de nom, le musée du Louvre, le palais de Chaillot, voire le musée Guimet. On embarrasserait fort, en revanche, bien des Parisiens « avertis » en leur demandant quels chefs-d'œuvre, quelles pièces originales possèdent le petit musée du Val-de-Grâce ou celui de la Préfecture de Police.

Pour ses lecteurs, Robert Vallée a visité avec patience tous les petits musées de la capitale, s'efforçant de distinguer en chacun d'eux les « pièces à voir ». Il s'est défendu d'écrire un simple guide à l'énumération sèche et monotone, préférant prendre son lecteur par la main en lui soufflant : « Voici le premier tableau peint par Rembrandt, la chasuble de saint Vincent-de-Paul, le premier appareil de T.S.F. de Branly, le clavecin de Beethoven, le lit où est mort Victor Hugo, l'avion d'Ader, le testament autographe de Pascal, la plus grosse presse à médailles du monde, le « Penseur » de Rodin, le registre d'écrou de la Conciergerie relatant l'arrestation de Ravaillac après l'assassinat du bon roi Henri, voici... ». Mais il y en a comme cela cent cinquante pages !

C'est à une véritable découverte des trésors ignorés de la Ville Lumière que nous invite ce livre alerte, dont les curieux pourront d'autant moins se passer désormais qu'il contient, parallèlement aux descriptions, des détails anecdotiques plus intéressants les uns que les autres.

Ajoutons que les touristes trouveront, en fin de volume, une liste complète des musées et monuments de Paris avec les conditions d'accès et de visite.

N. B. — « Les Petits Musées de Paris » sont également édités en anglais.

ENCYCLOPÉDIE PITTORESQUE

COLLECTION DIRIGÉE PAR JEAN HERMONT



DÉJA PARUS :

Michel Lagrange :

LES BEAUX PÈLERINAGES DE FRANCE

Préface de S. Exc. Myr Beaussart

Jean Hermont :

:- LES GÉANTS LIQUIDES -:

Robert Vallée :

LES PETITS MUSÉES DE PARIS

(existe également en anglais)

René Barotte :

LE MEUBLE FRANÇAIS A TRAVERS LES AGES

(Comment reconnaître les divers styles)