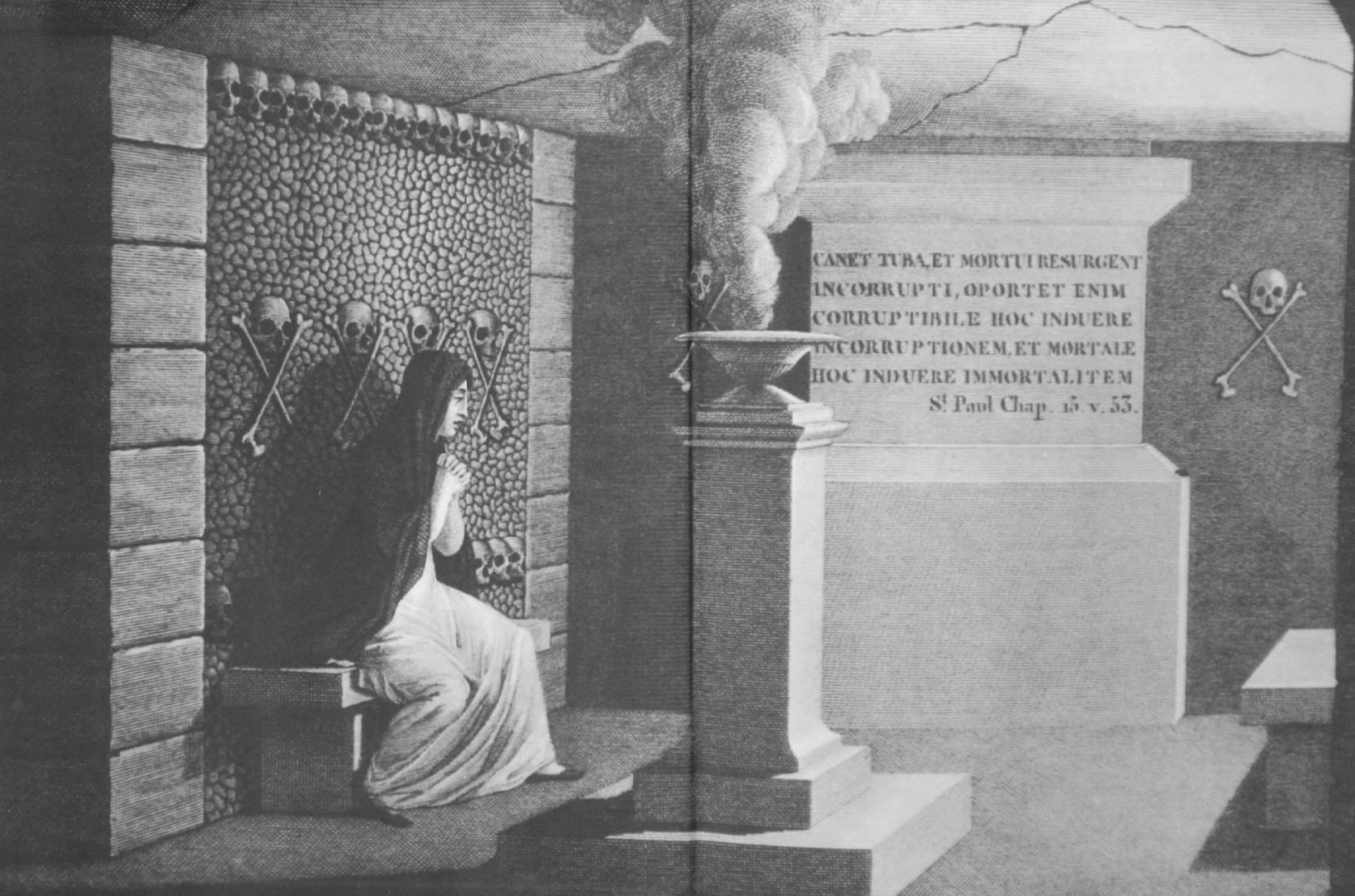




CANET TUBA, ET MORTUI RESURGENT
INCORRUPTI, OPORTET ENIM
CORRUPTIBILE HOC INDUERE
INCORRUPTIONEM, ET MORTALE
HOC INDUERE IMMORTALITEM
S^t Paul Chap. 15. v. 53.



MAURICE BARROIS

LE PARIS SOUS PARIS

*PHOTOGRAPHIES
DE
BERNARD JOURDES*

HACHETTE

© Western Publishing Hachette International, Genève, 1964.



TÉLÉPHONER, prendre une douche, adresser un pneumatique à une amie, traverser un carrefour au feu rouge, rentrer chez soi par le métro, dix, vingt, cent fois par jour, vivre à Paris c'est utiliser le sous-sol de la ville sans même y songer.

Ce Paris souterrain, cet envers de la Ville Lumière, est partout : sous les quartiers cossus, les places pittoresques, les rues sordides. Pas un pouce de l'admirable paysage de pierre qui compose la capitale n'y échappe.

La ville, elle, ne s'en soucie pas. Lancée dans la frénésie des grandes cités modernes, elle poursuit sa course trépidante sur un sol miné, sur un univers vide qui est à la fois le royaume de l'ombre, le miroir de son passé et le domaine de son confort.

Pour un dixième de sa surface, c'est-à-dire 835 hectares, Paris est construit sur le vide d'anciennes carrières, 2 000 kilomètres d'égouts courent sous ses maisons, son métro roule sur 169 kilomètres de voies souterraines, 300 kilomètres de galeries de carrières serpentent sous son sol. On trouve encore sous le macadam parisien 2 000 000 de kilomètres de fils téléphoniques et télégraphiques, 3 200 kilomètres de conduites d'eau, 700 de canalisations électriques, 2 300 de gaz, 900 de conduites d'air comprimé, 90 de chauffage urbain, 400 de tubes pneumatiques. Il y a encore 2 kilomètres de passages routiers et 2 kilomètres de canaux.

Cette immense et complexe machinerie invisible bat au rythme de la surface. Et la surface, dans une certaine mesure, lui doit le rythme qu'elle a choisi. Étrange dialogue !

Tous les « trous du gruyère parisien » sont artificiels. Pas un qui n'ait été imaginé puis creusé par les hommes. Depuis les temps les plus anciens, ils tirent profit des richesses du sous-sol en creusant imprudemment sans méthode, aussi inconscients qu'un pommier l'est de ses pommes.

Il n'y a seulement qu'une centaine d'années (c'est peu au regard

◀ *Journée terminée. Ils remontent du fond d'un puits profond de 20 mètres où ils travaillent à la consolidation d'une ancienne carrière.*

des deux mille ans dont la ville s'enorgueillit) qu'on imagine de faire du sous-sol le vassal de la surface. Tandis qu'on commence, vers le milieu du XIX^e siècle, à creuser ce qui va devenir les égouts du Paris moderne, que le canal Saint-Martin s'enterre, qu'avec le siècle tout neuf s'ébauche la carte du métropolitain et qu'à sa suite l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone se mettent à tisser sous la ville un extraordinaire filet aux mailles compliquées, on abandonne définitivement ce qui avait été jusque là l'unique raison de fouiller le sol : en extraire du gypse, du sable, de la pierre à bâtir.

L'exploitation de la dernière carrière parisienne cesse en 1873. Le gypse qu'on en tirait donnait un plâtre de bonne qualité. Il était expédié vers le Nouveau Monde, et c'est pourquoi on parlait de carrières d'Amérique. Un nom oublié maintenant. On ne parle plus que des Buttes-Chaumont sans même se souvenir que les entrées des anciens cavages sont devenues les grottes du jardin.

Ce n'est pas le seul témoignage de la vie souterraine de Paris qui peu à peu se soit dissout dans la mémoire des hommes.

Tout ce qui touche au Paris souterrain semble, en effet, glisser insensiblement vers la fosse commune de l'oubli. Loin des yeux, loin du cœur ? Il y a comme un destin qui pèse sur ce sous-sol de la capitale.

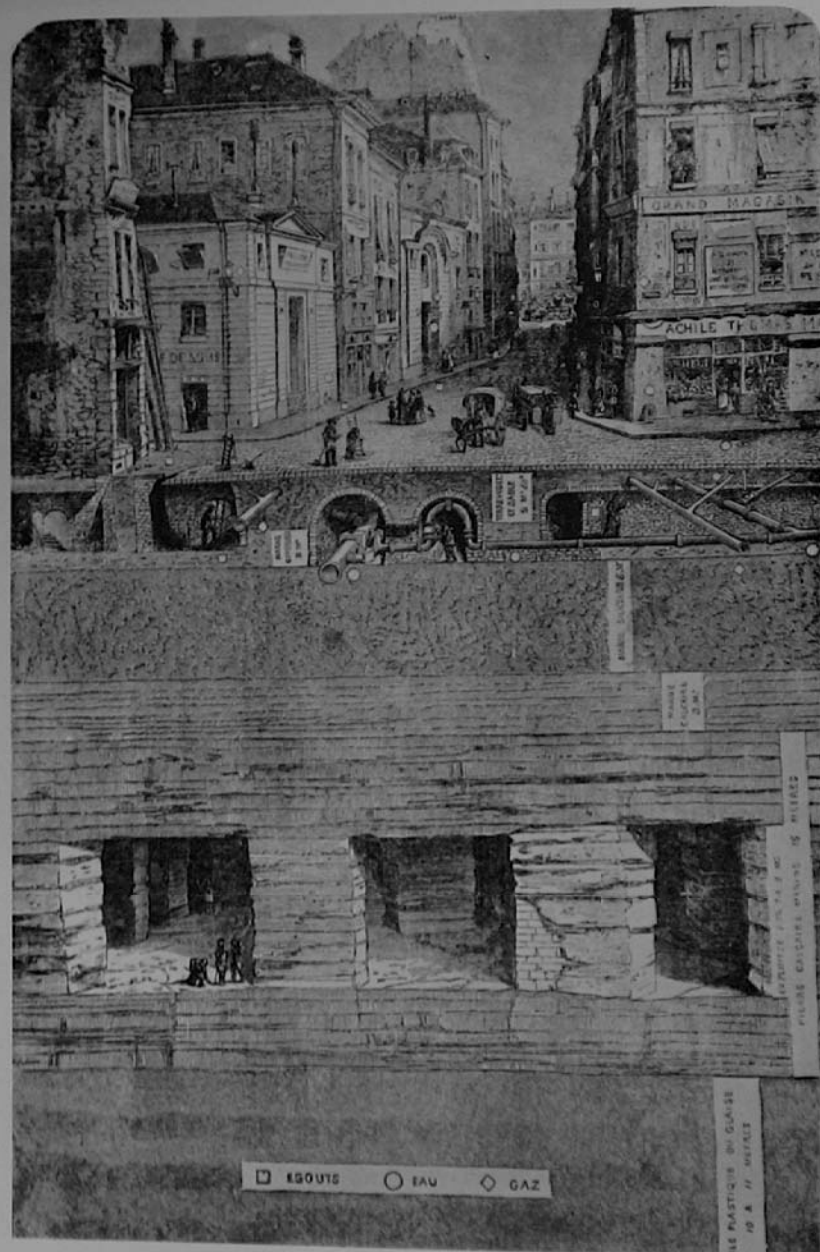
Aujourd'hui, organisé et docile, le Paris sous Paris demeure malgré tout un enfant du hasard. C'est un bric-à-brac, un puzzle, plus qu'un tout. Au carrefour du boulevard Richard-Lenoir et du boulevard Voltaire, il faudrait dépasser 18 mètres d'ouvrages superposés avant de pouvoir retrouver de la terre. Dans l'ancienne carrière des Chartreux, sous le boulevard Saint-Michel, à la hauteur du Luxembourg, le silence sépulcral est coupé à intervalles réguliers ; dans un immense sarcophage en béton, qui enjambe une galerie, le métro roule. Dans le 13^e arrondissement plusieurs égouts longent le front de taille d'anciennes carrières de calcaire ; on peut voir d'énormes tuyaux maçonnés qui reposent sur pilotis. Près du pont Louis-Blanc, le canal Saint-Martin repose lui aussi sur pilotis ; on passe d'une rive à l'autre sous son lit et on entend le teuf-teuf des moteurs de péniches qui remontent ou quittent le bassin de la Villette.

Mais ce fouillis, cet imbroglio a sa logique. Une logique sinieuse qui passe par toutes les administrations et les services qui contrôlent, surveillent et exploitent le sous-sol de Paris. Étanche et compartimenté, il a quand même une sorte d'unité : celle que lui a façonnée son histoire.

Tout commence dès que la Lutèce des Parisii débordé des limites



Fébrile ou désœuvré, c'est un Paris souterrain fait à l'image de la surface.



Propre et bien rangé le sous-sol de la ville vu par un graveur de la fin du XIX^e siècle.

de l'île de la Cité en direction de la montagne Sainte-Genève, d'un côté, et vers les hauteurs de Montmartre de l'autre. Le dernier chapitre est en train de s'écrire avec le métro qui a décidé de fuir vers les lointaines banlieues, avec les grands travaux d'assainissement, avec les parkings souterrains qui vont se multiplier, avec les nombreuses installations qui s'enterrent.

Engageons-nous dans cette histoire par le chemin qui nous est le plus familier : le métropolitain.

Ce métro nous est devenu si familier qu'il semble faire partie de la surface. Il a ses couples d'amoureux, ses clochards, ses camelots, sa foule désœuvrée ou fébrile suivant l'heure, exactement comme les rues de la capitale. Mieux, chaque station a son individualité, une allure qui lui est propre, un air qui rappelle un peu celui du quartier environnant, et cela était vrai même au temps où toutes les stations étaient revêtues des mêmes carreaux de faïence blanche. Belleville ne ressemble pas à Jasmin, ni Boucicaut à Saint-Maur.

Les usagers, comme on dit, pensent rarement au métro comme un enchevêtrement de boyaux creusés dans le sol. Leur langage en témoigne : « Pour éviter de changer, descendez donc à Opéra. » Ils disent « descendre » quand il s'agit de sortir du métro, c'est-à-dire, de remonter en surface.

Lié à la poésie parisienne, le métro ne semble vivre que dans un présent perpétuel. La plus récente réalisation du sous-sol de Paris (le métro n'a que l'âge du siècle) n'a pas échappé à la règle générale : il n'a pas de passé.

Un nom de station pourrait cependant y faire songer : Montparnasse-Bienvenue. Mais si on identifie aisément Montparnasse, Bienvenue garde des airs de mystère parce qu'on a oublié le nom du principal artisan du métropolitain : Fulgence Bienvenue.

Des photos du début du siècle, faites sur des chantiers, le montre petit bonhomme rondouillard portant moustaches et barbichette. Sur les documents pris le 19 juillet 1900, le jour de l'inauguration officielle de la première ligne de métro « Vincennes-Maillot », on l'aperçoit souriant comme toujours et coiffé d'un haut-de-forme. Il est, à cette époque, ingénieur en Chef de la Ville de Paris. Fils d'un notaire breton, Bienvenue a commencé sa carrière d'ingénieur des Ponts et Chaussées dans l'Orne. Dans un accident, il a eu un bras sectionné; depuis il en plaisante toujours avec cette espèce d'outrance des timides, il dit qu'il a été « exproprié de son bras ».

Appelé à Paris, il a dirigé d'importants travaux : aménagement

du canal de l'Ourcq, percement de l'avenue de la République, avant de se voir confier, en 1896, l'avant-projet d'un « réseau urbain de chemin de fer à traction électrique ». Cette affaire de « réseau urbain » n'est pas nouvelle, voilà plus de quarante ans que l'idée est dans l'air. On a d'abord songé à relier le centre de la ville à sa périphérie par plusieurs lignes de manière à assurer, avant tout, le transport des denrées vers les Halles. On a parlé de réseau aérien qui, traversant certains pâtés d'immeubles à la hauteur du second étage, contournerait élégamment les monuments. On a parlé de traction à chevaux, de trottoirs roulants... Depuis 1855, date du premier projet, c'est un débat interminable. Pourquoi ce flot d'éloquence avant le premier coup de pioche de 1898? La Ville de Paris et l'État ne sont pas d'accord.

L'État, où des complicités permettent aux grandes compagnies ferroviaires de faire prévaloir leurs intérêts, encourage tous les projets qui feraient du métropolitain un chemin de fer d'intérêt national. L'avantage? Les gares parisiennes de ces compagnies se trouveraient reliées entre elles par un réseau réalisé à bon compte, c'est-à-dire, avec les deniers publics. La Ville de Paris se préoccupe avant tout de régler ses embarras de circulation; elle soupire après un système rationnel de transport en commun et considère que le futur métropolitain est indiscutablement d'intérêt local.

Finalement, et ce n'est que justice, la querelle tourne au profit des propriétaires du sous-sol; le métropolitain sera un chemin de fer municipal. Pour garantir son indépendance, on lui choisit un gabarit de 2,40 mètres, au lieu des 3,20 mètres, celui des compagnies de chemin de fer; et par là même sa réalisation sera moins coûteuse.

Le projet de Fulgence Bienvenüe entre dans la réalité. Une armée de terrassiers s'empare du sous-sol de Paris. Des chantiers apparaissent un peu partout « forteresses de terre glaise et de planches, armées d'une artillerie de grues ». Il va en être ainsi jusqu'au début de la guerre de 1914. On retirera du sous-sol un volume de terre équivalent à celui d'une colline de 70 mètres de hauteur occupant toute la surface de la place de la Concorde.

On doit évacuer 1 000 mètres cubes de déblais quotidiennement; les tramways roulent de nuit en tirant des wagons chargés de terre. La Seine est mise à contribution : à partir de certains endroits, on a creusé spécialement des souterrains jusqu'à ses berges pour pouvoir charger des chalands.

Pendant toutes ces années, le sous-sol parisien va être, d'une certaine manière, le maître de la surface et comme il n'est pas une



*Les métros vont,
les métros vien-
nent... Depuis soi-
xante-quatre ans,
l'incessant ballet
souterrain déploie
ses fastes mono-
tones avec une ré-
gularité qui assure
son succès. Qu'ils
s'arrêtent, un jour
seulement, et brus-
quement toute la
surface prend un
autre visage.*



terre vierge, pour permettre aux tunnels du métro de suivre les itinéraires prévus, il faut dériver des égouts, des conduites d'eau, consolider des cavages. Ceci fait que, même où le métro ne passe pas, les rues sont éventrées. La circulation déjà difficile devient impossible dans certains quartiers. Les commerçants protestent, ils demandent à ne plus être soumis à la taxe d'étalage. Dans de nombreuses artères, les cafés ne peuvent plus installer de terrasse. Tous se plaignent. L'administration feint de ne pas comprendre. On plaide; le sous-sol de Paris s'installe dans les prétoires.

Et, bien sûr, il défraye la chronique : le ton badin et désinvolte dont on use à son endroit devient parfois grave. C'est le cas, par exemple, après l'incident du 9 décembre 1899; une voûte creusée entre les Champs-Élysées et l'avenue de Friedland s'effondre sur une cinquantaine de mètres. Le cratère est large de 15 mètres. La chaussée s'enfoncé de 20 mètres entraînant becs de gaz et arbres. Heureusement, les ouvriers qui ont senti venir le danger se sont mis à l'abri. Il n'y a que deux blessés parmi les passants.

Une autre fois, c'est un accident qui coûte la vie à cinq ouvriers. Il se produit au moment du fonçage des caissons sous la Seine. Pour les traversées sous-fluviales, Bienvenüe a recours à ce procédé.

Sur les bords de la Seine on monte d'énormes conduits métalliques dont le plus petit a 20 mètres de longueur et le plus grand 38 mètres. Ils sont hauts de 9 mètres et larges de 9,60 mètres, fermés à leurs extrémités par des parois provisoires; on les amène sur le lieu du fonçage puis on les coule avant de les enterrer à 15 mètres sous le lit du fleuve. Ces sortes de morceaux de tunnel possèdent sur leur fond des chambres de travail qui permettent aux ouvriers de creuser dans le caisson. Pour éviter que ces chambres ne soient envahies par l'eau, les ouvriers travaillent dans une atmosphère d'air comprimé. C'est dans l'une de ces chambres de travail que se produit l'accident. L'émotion est grande dans l'opinion, les camarades des victimes se mettent en grève, la police intervient. Ce sera le seul événement dramatique qui marquera la construction du métro.

On ne se souvient pas, dit-on, des événements malheureux, on ne retient que les bons souvenirs. Se rappelle-t-on alors des tours de force techniques réalisés par Fulgence Bienvenüe?

L'assèchement de la nappe souterraine, sous l'avenue Gambetta à la hauteur de l'hôpital Tenon, par exemple? Le sol est tellement gorgé d'eau qu'il est impossible d'envisager de creuser et encore moins de maçonner. Bienvenüe décide d'abaisser le niveau de cette nappe.

Il agit avec prudence afin d'éviter des affaissements de terrain redoutables pour toutes les constructions environnantes. Il fait creuser différents puits où l'eau s'accumule et qu'on peut alors épuiser. Après des mois de travail, sur un terrain redevenu possible, le véritable ouvrage peut commencer.

Quand il faut passer sous le canal Saint-Martin pour des raisons de sécurité, le canal est mis à sec (en « chômage » selon l'expression de la batellerie) pour une période de cinquante jours. Pendant ce temps, il faudra creuser, déblayer, maçonner 60 mètres de souterrain. Trois équipes travaillent sans relâche vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Tout marche bien. Puis on arrive sur un banc de roche où un simple coup de pioche fait jaillir une source. Les pompes sont bientôt impuissantes à résorber l'eau. Il faut demander le secours d'un scaphandrier qui ira reconnaître les lieux et qui bouchera la faille avec du béton. Bienvenüe tiendra son pari : cinquante jours plus tard, le canal Saint-Martin pourra reprendre ses activités.

Tours de forces techniques, mais il y a aussi l'audace de Bienvenüe. A-t-elle laissé des traces dans les mémoires? Beaucoup de gens savent que trois lignes de métro se croisent juste sous le centre de la place de l'Opéra, mais combien savent-ils que le sol à cet endroit était meuble, que l'eau se trouvait à environ 10 mètres et que, pour soutenir, les planchers métalliques (sur lesquels les rames roulent encore aujourd'hui), Bienvenüe imaginera de construire un immense pilier en maçonnerie qui repose sur un caisson métallique foncé à l'air comprimé jusqu'au sol ferme, c'est-à-dire à 22 mètres sous le niveau de la chaussée?

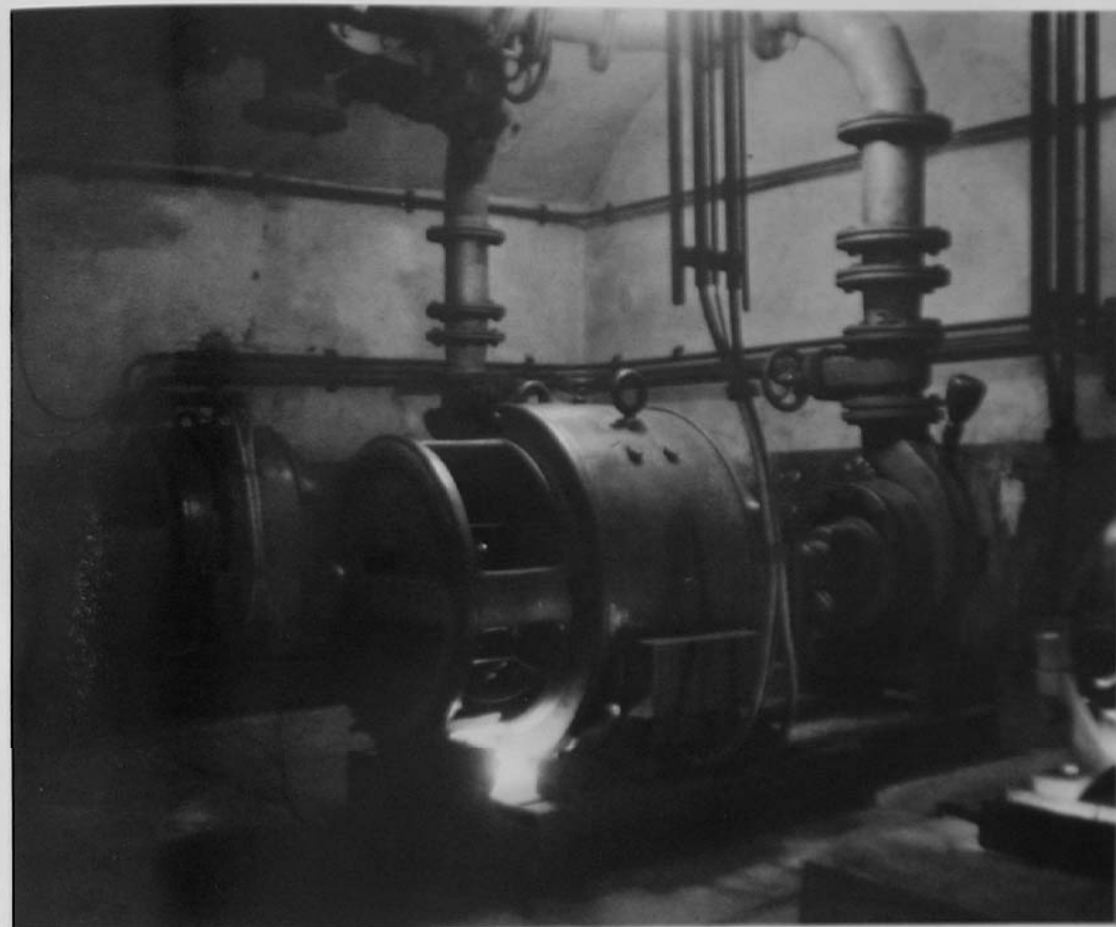
Il y a plus curieux encore à inscrire au compte de l'ingénieur Bienvenüe, une prouesse qui ferait retentir aujourd'hui toutes les gazettes de France et à qui on accorderait peut-être encore plus d'importance si elle se déroulait à l'étranger.

En bordure du quai Saint-Michel, le tunnel du métro doit passer sous le chemin de fer d'Orléans. Il n'est pas question, bien entendu, d'interrompre le trafic. Le sol, de plus, gorgé d'eau se prête très mal au travail. Pour le solidifier et le rendre de ce fait plus maniable, Fulgence Bienvenüe imagine de le congeler! Dans 30 trous forés à 17 mètres de profondeur en moyenne, on installe des tubes remplis de liquide réfrigérant. L'opération se prolongea un mois et demi au bout duquel le terrain devint dur comme de la pierre et on peut l'attaquer à la pioche. Une fois les maçonneries mises en place, il importe peu que le sol reprenne son aspect primitif.



Le repos des hommes, c'est quelques heures de pause pour le matériel dans les garages souterrains de la R.A.T.P.

Peu à peu la carte du métro que l'on connaît prend forme. Le réseau en exploitation en 1909, c'est-à-dire onze ans après le début des travaux, représente 70 kilomètres de voies. C'est une ébauche déjà ferme; elle préfigure les lignes de couleur que nous voyons courir sur le plan de Paris. Les usagers qui les connaissent presque par cœur



Enfouies dans le sol, sans surveillance humaine, les stations de pompage du métro fonctionnent jour et nuit.

se demandent rarement quelle fantaisie, ou quel impératif, a présidé au choix du tracé. Pourquoi ne pas avoir choisi un tracé plus simple, plus rectiligne? En raison de la qualité du sous-sol? De son encombrement? Non, il n'a été pour rien dans le choix; si un égout, un collecteur ou une carrière barrait la route, Bienvenue s'est arrangé pour

sauter l'obstacle. On a maçonné, consolidé ou simplement déplacé.

Alors pourquoi après un parcours en ligne droite, ce brusque coude, cette courbe vers la gauche pour revenir ensuite vers la droite et repartir dans la direction primitive?

Il n'y a qu'une seule raison à cet apparent caprice et qui ne s'identifie pas complètement avec le souci de desservir le plus de points possibles. Le sous-sol de la ville est sous la coupe de la surface; si quelquefois, il prend des libertés il demeure sous sa loi. Et la loi dit à l'article 552 du Code Civil « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous ».

Si l'on trace un parcours qui passe exactement sous les grandes artères de la capitale, on est certain que le terrain et le sous-sol sont propriété de la Ville de Paris. Si on s'en écarte, on passe chez le voisin. Il faut exproprier et ce sont des frais, de gros frais qui vont s'ajouter à la facture. Elle se chiffre déjà à vingt millions de francs or.

Il a été quelquefois nécessaire de prendre un chemin plus court. On est passé sous des immeubles d'habitation et certains parisiens en font encore aujourd'hui l'expérience. Chez eux, dans le calme de la nuit, ils peuvent entendre au passage le grondement des rames roulant sur leurs rubans d'acier. D'une certaine manière on pourrait dire qu'ils ont le sous-sol de la ville à domicile.

Mais le métro qui encombre la surface, qui indispose les commerçants, qui est devenu une cible pour les journalistes en mal de copie, dont on dit qu'il sera une source permanente de fluxion de poitrine, qu'on a même baptisé le « nécropolitain », entre dans les mœurs. Les Parisiens l'adoptent immédiatement; il est pratique, rapide et économique : le billet vaut 3 sous. Aucun des méfaits dont il était question ne se produisent.

Pourtant en 1903 se produit une catastrophe dont les causes sont toujours demeurées imprécises. Le 10 août, vers 19 heures, à la station Barbès on s'aperçoit d'un commencement d'incendie dans une voiture motrice. Après l'intervention de plusieurs employés, on croit l'avoir maîtrisé. Arrivé à Combat, les flammes réapparaissent. On fait évacuer les usagers et on attend l'arrivée de la rame suivante qui, une fois vidée de ses voyageurs, pourra pousser vers la tête de ligne la première rame. C'est ainsi que les choses se déroulent effectivement. On dépasse les stations Belleville, Couronnes et on parvient à Ménilmontant. Là il n'est plus possible de rouler : l'incendie a pris des proportions considérables. On fait évacuer les voyageurs qui attendaient sur les quais et on ferme la station. Pour

éviter d'être pris par les flammes les employés s'enfuient par le tunnel en direction de Couronnes.

A Couronnes, un monde fou se presse. Dans la rame qui vient d'arriver, les voyageurs des deux rames précédentes ont trouvé le moyen de se caser. On a fait évacuer les wagons et on demande aux voyageurs de gagner la sortie. Beaucoup réclament le remboursement de leur billet « Mes trois sous! mes trois sous! ». D'autres se bousculent à l'entrée du tunnel en direction de Ménilmontant d'où l'on aperçoit dans le lointain les lueurs de l'incendie. Une fumée âcre commence par envahir la station, elle provient du brasier de Ménilmontant poussée par le courant d'air.

Et brusquement, c'est l'obscurité complète!

A Ménilmontant même, il est impossible de savoir ce qui se passe. Un tourbillon de fumée noire sort de la bouche du métro interdisant l'accès des quais. Les pompiers, les régiments de plusieurs casernes sont sur place, ne peuvent que déverser de l'eau en abondance. Bientôt un panache de fumée sort de la station Couronnes.

Une foule considérable stationne sur le boulevard de Belleville. Le préfet de police, Lépine, est sur les lieux. Les sauveteurs attendront cinq heures du matin avant de pouvoir pénétrer dans les deux stations. A Ménilmontant, ils découvriront les deux rames complètement dévorées par le feu. A Couronnes, sur le quai, au point le plus éloigné de la sortie, ils découvriront soixante dix sept cadavres. Toutes les victimes ont succombé à une intoxication à l'oxyde de carbone.

L'émotion est considérable, non seulement à Paris et en France, mais dans le monde. Bientôt, à Londres, à Berlin et à New York, ces capitales ont possédé un métro bien avant nous, les voyageurs, comme à Paris, vont boudier le chemin de fer électrique souterrain. Une bouderie qui ne durera pas. Le métro est un mode de transport dont on ne peut pas se priver longtemps, une fois qu'on l'a connu.

La catastrophe du métro Couronnes aura pour effet de multiplier tous les dispositifs de sécurité pour les voyageurs. Cela n'empêchera pas que, sept ans plus tard, se produira un second événement qui privera les Parisiens de leur métro pendant près de trois mois.

Il n'y a cette fois, fort heureusement, aucune victime. Le métro et le sous-sol parisien subissent, comme la surface, les contrecoups d'une crue de la Seine. Après l'épreuve du feu, c'est celle de l'eau.

Dès le 20 janvier 1910, envahie par les eaux, l'usine électrique du quai de la Râpée est hors de service. Le niveau monte sans cesse. Le 25 et les jours suivants, les stations Gare de Lyon, Odéon,



A Abbesses, la station la plus profonde, il y a exactement 29,69 mètres de distance entre le rail et la voie publique.

Au Palais-Royal, les embouteillages de la surface ne sont qu'à 6,29 mètres des voies du métro. C'est la station la moins profonde.



Châtelet sont noyées. Les eaux du fleuve s'engouffrent dans les puits du chantier de la station Cité, elle trouve ensuite un chemin naturel le long des voies, suivant les pentes. Les tunnels du côté de Gare Saint-Lazare sont complètement remplis d'eau. Bientôt 19 kilomètres de tunnel sont inondés. Jusqu'en avril où tout pourra être remis en état, le trafic ne se fera que sur 32 kilomètres. De cette épreuve, seuls les installations électriques auront souffert. Le gros-œuvre n'aura pas donné le moindre signe de faiblesse.

L'eau, Fulgence Bienvenüe l'avait rencontrée souvent au cours des travaux. Déjà pour épuiser des infiltrations un système permanent de pompes fonctionnait. Après les inondations de 1910, il a été constamment amélioré et bien peu des usagers aujourd'hui savent que sans les 200 stations de pompages qui existent, en six mois la totalité du réseau souterrain du métro serait complètement inondé jusqu'en haut des voûtes.

En prenant sa place dans le sous-sol parisien, le métro s'est glissé dans l'histoire de ce sous-sol et l'a quelque peu dérangé. C'était inévitable et en même temps bénéfique. Paris éventré faisait courir les géologues et les archéologues. Tout en assurant son confort et son avenir, Paris avait la possibilité de faire mieux connaissance de son sol et de son passé. Les découvertes étaient quelquefois étranges d'autrefois banales, mais jamais indifférentes.

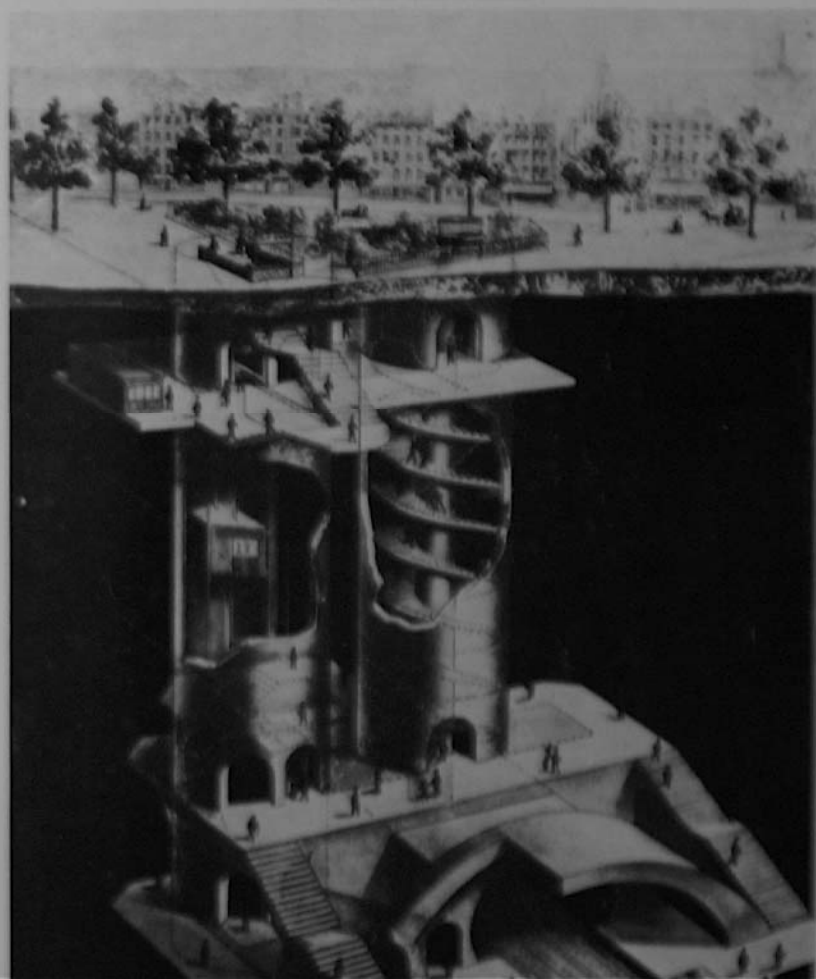
En creusant à l'emplacement de la station Cité, on découvrit des fragments de l'ancienne enceinte élevée contre les barbares au IV^e siècle. Place de la République on redécouvrit les limites de l'enceinte de Charles V, dans un état de conservation assez remarquable. Place de la Bastille, on mit au jour les fondations d'une des huit tours de la légendaire prison; on enleva les pierres, mais l'emplacement exact de leur découverte est toujours visible, des petits pavés blancs en dessinent les contours dans la station de métro.

La découverte sans conteste la plus surprenante fut faite également place de la Bastille. A 10 mètres environ de profondeur, sur l'emplacement des anciens fossés, on mit à jour une statuette d'une quinzaine de centimètres. Elle représentait la divinité égyptienne Osiris, coiffée de la mitre, les bras croisés sur la poitrine tenant dans les mains les attributs classiques : la houe et le fléau. Identifiée avec certitude, on ne put jamais expliquer comment l'objet était venu dans le sous-sol parisien. Les discussions furent vives, puis après un séjour au musée Guimet et au Louvre, l'Osiris de la Bastille repose dans une annexe du musée Carnavalet, au milieu de nombreuses

pièces d'archéologie parisienne, sarcophages, inscriptions lapidaires, bas-reliefs, bijoux mérovingiens, outils que le public n'est pas admis à voir et qui doucement sombrent dans l'oubli.

Au lendemain de la première guerre, le métro semblait déjà exister depuis toujours. Par tronçons, on complète sa carte d'année en année. Timidement, il commence par fuir vers la banlieue immédiate. Le chemin de fer municipal est devenu autonome avant de

Une voie d'accès entre Paris-surface et Paris-souterrain : la station de métro Abbesses.



percer les limites du Paris intra muros. Après la Libération de 1944, il poursuit ses progressions. En 1946, il atteint Ivry, en 1952, il parvient à Saint-Ouen.

Mais le 3 août 1936, celui qui lui avait consacré tant de labeur et d'ingéniosité, Fulgence Bienvenüe, alors âgé de quatre vingt six ans, s'éteignait doucement, aussi discrètement qu'il avait vécu. Ce grand réalisateur, un des maîtres d'œuvre du sous-sol parisien, aurait pu connaître à partir de ce jour la notoriété qui lui avait été refusée de son vivant. C'eût été sans compter avec le destin qui enveloppe le sous-sol de la capitale. La veille, en grandes pompes, on enterrait Louis Blériot qui avait porté, très haut dans le ciel, le renom de l'aviation française. « Le Père du métro » n'eut droit qu'à quelques lignes dans les rubriques « Nécrologie » des journaux.

Ces graves messieurs, blouse de toile rêche et chapeau melon, ce sont des techniciens qui dirigent les travaux du métro en train de naître.



Jusqu'à ce que les Parisiens, entassés dans les grosses chenilles vertes tachées de rouge en leur milieu, puissent parcourir en tous sens le sous-sol de leur ville, le long des tunnels creusés par Fulgence Bienvenüe, avaient-ils l'occasion de descendre sous Paris?

Il leur était loisible, depuis 1874, de descendre et de visiter une toute petite portion des anciennes carrières. Cet endroit, qu'on avait aménagé et séparé des carrières avoisinantes par des murs d'épaisse maçonnerie, représentait environ les sept centièmes de la totalité des anciennes carrières.

En 1785, on avait enfin décidé d'y transporter les dépouilles du cimetière des Innocents qui était devenu un foyer d'infection en plein cœur de la ville; il se trouvait approximativement sur l'actuel emplacement des Halles. En fait, depuis plus de soixante ans, les

Le jour où leurs dames sont venues visiter le chantier, galants, ils se sont dépouillés de leur blouse pour protéger les toilettes.





habitants se plaignaient. Dans une des suppliques adressée au Lieutenant-Général de police on peut lire que « le nombre de 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 ». Les premières protestations remontaient aux alentours de 1725.

Le succès du transfert du cimetière des Innocents, dans l'ancienne carrière située sous la plaine « Mont-Souris » au lieu-dit de la « Tombe Isouard (sic) », détermine l'administration à étendre l'opération aux autres cimetières parisiens. C'est ainsi que naquirent les Catacombes.

L'entreprise durera soixante dix ans; commencée en 1786, elle se terminera en 1860. Les uns après les autres, presque tous les cimetières parisiens enserrés dans la ville disparaissent. En parcourant aujourd'hui les 800 mètres de galerie des Catacombes, on retrouve des noms complètement disparus de la toponymie parisienne : Saint-Étienne-des-Grès, Saint-Landri, Saint-Julien-des-Ménétriers, Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie, Saint-André-des-Arts, des Blanches-Manteaux, Saint-Jean-en-Grève, Saint-Benoît, cimetière de l'Île-Saint-Louis, Saint-Jacques-de-la-Boucherie, cimetière de la Ville-l'Évêque.

On y découvre également les témoignages de certaines de nos sanglantes discordes civiles : les restes des victimes des combats révolutionnaires de 1788 et 1789, ceux du massacre des prisons de 1792 y furent directement déposés.

Entre les piliers de l'ancienne carrière et quelques ouvrages de consolidation, les ossements ont été empilés de manière à présenter des parements verticaux sur lesquels se détachent en saillie des cordons de têtes juxtaposées et des os en long croisés en sautoir; disposition ornementale imaginée par les ouvriers chargés d'aménager l'ossuaire. Les quelques décorations funéraires qu'on y rencontre masquent généralement les ouvrages de consolidation. Les inscriptions, dont la profusion et le choix ont été souvent critiqués, n'ont que peu de rapport avec l'histoire de l'ossuaire. Hormis celles qui rappellent les lieux d'origine des restes et leur date de transfert, on est un peu écrasé par le rappel du passage de visiteurs célèbres et les citations d'auteurs sacrés.

Il est d'usage, dans ce décor macabre, d'imaginer que le destin y a réuni et mêlé les catholiques et les réformés, les ci-devants et les révolutionnaires, les mères de famille et les femmes de mauvaise vie, les ministres et les gens du peuple, les gens d'esprit et les ribauds.

Six millions de Parisiens reposent, anonymes, dans cette nécropole



*Sous l'animation
d'un quartier fré-
quenté de la ville,
dans d'anciennes
carrières devenues
les catacombes,
reposent les restes
de six millions de
Parisiens.*



Une inscription devant un parement d'ossements.

qui ne changera probablement plus. On dit que l'ossuaire ne peut plus être agrandi.

A quelques détails près, les visiteurs retrouvent aujourd'hui les Catacombes telles qu'elles étaient en 1874, quand les visites publiques furent autorisées. Seulement, pour leur permettre de se faire une idée sur ce que sont les anciennes carrières, on a modifié le chemin d'accès. Pour parvenir à l'ossuaire, on passe maintenant près des ouvrages de consolidation de la ligne de métro N° 4, sous la ligne du métro de Sceaux, sous l'aqueduc dit d'Arcueil, construit au début du XVII^e siècle par ordre de Marie de Médicis et qui suivait à peu près le tracé d'un ancien aqueduc romain amenant les eaux de Rungis et de Cachan au Palais des Thermes. Puis, avant d'arriver dans les carrières sous la plaine Montsouris, on traverse la carrière de Port-Mahon.

Là se trouve la plus insolite découverte que l'on puisse faire : sculptée dans la pierre une reproduction réduite, et assez fidèle, de la forteresse de Port-Mahon, ville importante de Minorque dans l'archipel des Baléares. Étrange rencontre à vingt mètres sous la place Denfert-Rochereau !

On doit cette petite manière de chef-d'œuvre naïf à un certain Décure dit « Beauséjour » qui, vétéran des armées de Louis XVI, eut l'occasion de passer de longues années dans cette prison anglo-espagnole. Revenu à la vie civile, Décure devint ouvrier à la consolidation

des anciennes carrières. Durant ses heures de loisir, il travaillait solitaire à son œuvre. Il lui consacra cinq années de son temps, de 1777 à 1782 et, finalement, elle lui coûta la vie. Ayant achevé l'ensemble et voulant en rendre l'accès plus aisé, Beauséjour entreprit d'abattre un pilier tourné, c'est-à-dire, une masse naturelle laissée en place par les carriers pour soutenir le ciel des galeries.

Décure manquait-il de technique? Il provoqua un éboulement qui épargna l'œuvre, mais frappa à mort le créateur. L'administration de l'époque, bonne fille et sans doute amie des arts, servit à sa veuve une pension, bien que l'accident se fût produit durant un travail hors service.

Mais si Décure dit « Beauséjour », grâce à son œuvre, trompe l'oubli et le temps, rien ne rappelle aux visiteurs que sous la place Denfert-Rochereau s'était établi, dès le 18 août 1944, le P. C. de l'insurrection parisienne.

Ce n'était pas qu'une simple improvisation : un plan d'utilisation des égouts, des carrières et en partie du métro avait été minutieusement mis sur pied, avec le concours de nombreux fonctionnaires patriotes. Quand les combats se dérouleront un circuit téléphonique autonome que l'ennemi ne peut pas écouter est déjà en place et relie le P. C. aux différents quartiers de la capitale. En cas d'interruption, un système de liaison par les égouts est prévu. De là aussi, on communique avec Londres par radio.

Une chambre d'égoutier de la rue Gay-Lussac sert de P. C. au service de santé de la Résistance. Dans certains endroits, on a même envisagé de grouper des hommes armés dans les puits de regard des égouts pour entraver la retraite de l'armée ennemie; la hâte des troupes à quitter la capitale rendra cette précaution inutile.

Cet épisode héroïque de la vie souterraine de Paris ne risque-t-il pas lui aussi d'être, très vite, recouvert par la poussière du temps?

En quittant l'ossuaire, on traverse la crypte de la Passion où aucune inscription, bien sûr, ne rappelle l'événement du 2 avril 1897. Il débuta, en fait, le 1^{er} avril vers 23 heures et la date suffit à marquer son importance. Grâce à la complicité de deux ouvriers, on y donna un concert, devant une centaine de personnes. Quarante musiciens exécutèrent *La Marche Funèbre*, *La danse macabre* et *La Symphonie Héroïque*; un certain Marlit lut un de ses poèmes intitulé *Aux Catacombes*. Les organisateurs de cette fantaisie, d'assez mauvais goût, étaient, affirment les journaux de l'époque, de « jeunes esthètes en mal de réclame ».

Ce bassin qui reçoit les eaux d'une source découverte lors de l'aménagement des Catacombes porte le nom de Source du Léthé ou de l'Oubli. Les ouvriers l'avaient baptisé Fontaine de la Samaritaine.





CET OUVRAGE
FUT COMMENCE EN
1777 PAR DECURE
DIT BEAUSEJOUR
VETERAN DE SA
MAJESTE ET FUT
FINI EN 1782

*Sous la lumière des projecteurs,
l'œuvre de Décure
prend des proportions gigantesques.
En fait, elle n'a qu'une quarantaine
de centimètres de hauteur,
presque autant que la plaque
qui commémore son souvenir.*



Avant de regagner l'escalier qui les ramène à la surface, les visiteurs découvrent, dans le ciel de la galerie, deux énormes trous en forme d'entonnoir et dont le petit bout dirigé vers la surface se trouve à plus de 12 mètres au-dessus de leur tête. Ce sont ce que les spécialistes appellent des « cloches de fontis ». Quand elles se forment dans un ciel de carrière et qu'on ne les consolide pas, ces fontis provoquent des effondrements en surface.

Paris et sa banlieue ont connu des accidents de ce genre et tout récemment encore. La catastrophe de Clamart, en juin 1961, est dans toutes les mémoires.

C'est un peu à cause de ces accidents, d'ailleurs, que le sous-sol parisien est passé sous l'étroite surveillance de l'administration et a été mis en coupe réglée, ensuite.

Le sous-sol parisien est riche. Cette richesse a sans doute exercé une influence sur le développement de la capitale. Pierres à bâtir, gypse, dont on tire le plâtre, argile plastique pour faire les tuiles et les briques, sable, gravier, tout se trouve à portée de main.

La présence romaine donne la première impulsion. S'il est possible à cette époque d'exploiter à ciel ouvert, on apprendra vite en creusant plus profondément à trouver dans le sol ce qui est nécessaire pour bâtir. A partir du XI^e siècle et jusqu'au XVIII^e siècle, on creuse partout et un peu n'importe comment. Au fur et à mesure que la ville recule ses limites en dévorant sa proche banlieue, on abandonne les carrières. On bouche les puits d'accès, d'autres se comblent et quand l'herbe, les ronces et les arbres ont redonné au paysage un aspect habituel, que les derniers contemporains de la carrière ont disparu, eh bien, on oublie. C'est un morceau du sol qui s'offre, comme d'autres, pour permettre à la ville de grandir et de prospérer.

Le pouvoir, lui, quand il s'occupe des carrières, le fait pour deux raisons : d'abord il existe un vieux droit régalién sur toutes les substances minérales, il faut payer une dime, et puis les carrières peu profondes menacent quelquefois la stabilité des grands chemins. Pendant des siècles, ces deux préoccupations sont à l'origine des multiples ordonnances et édits qui, d'ailleurs, se transforment et s'altèrent d'un endroit à l'autre suivant la juridiction. Mais on ne songe pas au sous-sol comme une chose en soi.

En 1663, le Conseil d'État du Roy fait « Très expresses inhibitions et défenses de fouiller à 15 toises près des grands chemins, conduits de fontaines et autres ouvrages publics à peine de punition corporelle et amende arbitraire. »

Un premier effondrement se produit rue d'Enfer (actuellement rue Denfert-Rochereau) en 1774. Un énorme trou béant s'ouvre soudain et menace les constructions voisines. L'année suivante, il s'agrandit encore plus dangereusement. En 1778, un accident analogue se produit rue Boyer à Ménilmontant, sept personnes sont englouties. On ne retrouvera leurs corps que plusieurs jours après. Les Parisiens s'affolent. On a maintenant la certitude, comme l'affirmait depuis longtemps la tradition populaire, que les quartiers et les banlieues nord et sud de la ville sont construits sur d'anciennes carrières.

L'autorité royale s'inquiète également; une ordonnance est prise le 4 juillet 1777. Elle crée une commission spéciale chargée de la reconnaissance de toutes les anciennes exploitations sous Paris pour y faire exécuter par la suite les travaux de consolidation reconnus nécessaires. C'est une date capitale dans l'histoire du sous-sol parisien. A partir de ce jour, Paris souterrain cesse de vivre au petit bonheur la chance.

L'ordonnance de juillet 1777 met un point final à l'artisanat désinvolte qui a finalement mis en cause la sécurité publique.

Malgré les travaux qui se poursuivront, l'oubli et l'insouciance

Le concert donné aux Catacombes par de jeunes esthètes en mal de réclame.



des siècles passé provoqueront encore longtemps des accidents; contre les travaux des hommes, les caprices de la nature conservent souvent leurs droits; l'érosion, le gel, les infiltrations, les nappes d'eau souterraines, les inondations, les éboulements font leurs œuvres.

Accidents de la rue de la Santé en 1876 et 1877; effondrement du passage Gourdon, en 1879, du boulevard Saint-Michel, en 1880. Et plus près de nous, Bagnolet et Nanterre, en 1953, une première alerte à Clamart en 1955, l'accident de Romainville en 1959. Les glissements de terrains de Port-Marly, Livry-Gargan, Châtillon et puis enfin la catastrophe de Clamart qui fait vingt-deux morts et endommage les habitations de deux-cent-quatre-vingts personnes.

Avec la commission spéciale ordonnée en juillet 1777, se dessinent les contours de ce qui sera plus tard l'Inspection Générale des carrières, administration rattachée maintenant aux services de la Ville de Paris. Des hommes commencent à explorer le Paris souterrain et leur promenade va durer des années. C'est un certain Antoine Dupont, professeur de mathématiques, qui le premier en reçoit la charge.

Dupont dépend d'une administration qui porte le nom de Bureau des Finances. Au bout de six mois d'exercice, il se voit chaperonné par Charles Guillaumot, architecte, protégé du directeur des Bâtiments et des Jardins du Roy, que ses fonctions de premier architecte de la Généralité de Paris mettent sous la dépendance du Lieutenant Général de Police. A travers les deux hommes c'est un véritable conflit administratif qui se déroulera durant plusieurs années, et qui, sans retarder les travaux de consolidation, ne les fera guère avancer.

Sans protecteur pendant de longs siècles, le sous-sol de Paris brusquement se retrouve trop riche.

Peu à peu, on commence par se faire une idée plus précise des cavages qui existent sous la ville. Et peu à peu on entreprendra les travaux de consolidation qui se poursuivront jusqu'à nos jours.

Aujourd'hui, sur la longue liste des monuments qui ont été consolidés, on relève, par exemple : le Palais de Chaillot, le Val-de-Grâce, la mairie du 13^e, l'École Normale, le Palais et les Jardins du Luxembourg, le Jardin des Plantes, le chemin de fer de ceinture (dans les 13^e, 14^e et 15^e arrondissements), la Manufacture des Gobelins, la Salpêtrière, l'Hôpital Cochin, la Santé, l'Observatoire, la mairie du 19^e, la basilique du Sacré-Cœur (80 piliers de béton qui descendent à 40 mètres la soutiennent). La liste est interminable.

D'innombrables immeubles parisiens n'ont pu être édifiés qu'à la suite de la consolidation du sous-sol. Les particuliers font exécuter



L'effondrement du passage Gourdon. Les anciennes carrières se rappellent au bon souvenir des Parisiens.

eux-mêmes les travaux qui se font sous la surveillance de l'Inspection des carrières. Aucun permis de construire n'est accordé désormais sans le visa du service, aussi bien à Paris qu'en banlieue.

Avant même que le terrassement ne commence, il faut que le sous-sol offre toutes les garanties de sécurité. A cinq, six, quinze, vingt mètres de profondeur des ouvriers consolident les anciennes galeries de carrière, juste aux endroits qui auront à supporter le nouvel édifice. Suivant les cas, on bourre de terre, on coule des colonnes de béton, ou on maçonne de gros piliers ventrus et dans ce dernier cas on se sert de moellons provenant de chantiers de démolition. Ironiquement le destin permet au sous-sol de récupérer les pierres à bâtir qu'il s'était si généreusement laissé prendre!

Les trois cents kilomètres de galeries de carrière qui courent sous Paris ne retentissent pas journellement du bruit que fait le travail des hommes. Elles sont généralement plongées dans le plus profond silence. Ici ou là, le voisinage d'une ligne de métro ou d'un collecteur d'égouts fait entendre un grondement assourdi ou un ronron d'eau qui coule. Mais ce n'est jamais qu'un bruit ouaté dont on n'arrive pas toujours à préciser la direction. L'obscurité y est totale : c'est le royaume de l'ombre. En dehors du personnel du service de l'Inspection, personne n'est autorisé à s'y promener. Même quand les ouvriers des P. et T. vont y vérifier les câbles téléphoniques (à certains endroits, comme le boulevard Saint-Michel, il est appar

plus aisé d'emprunter le parcours des anciennes carrières), un représentant de l'Inspection des carrières est présent.

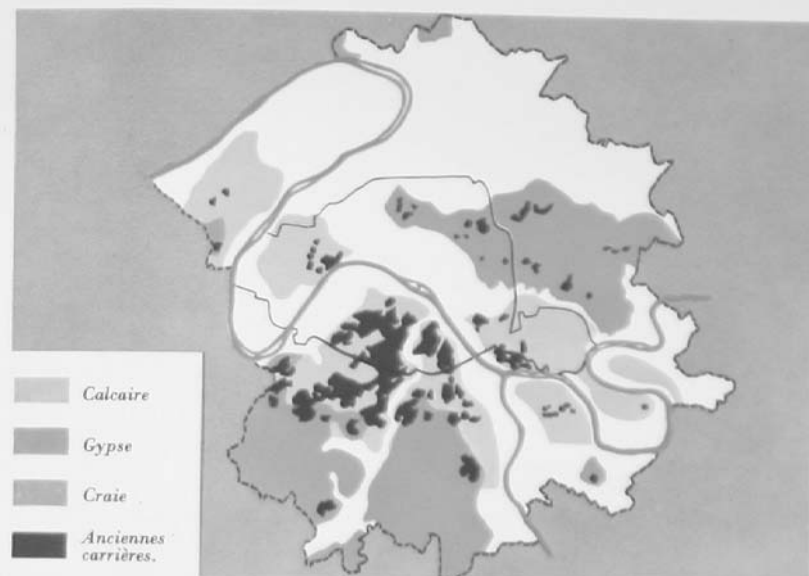
Mais les carrières n'ont pas toujours été le domaine réservé d'une administration. Le manque de surveillance, l'anarchie des exploitations, leur abandon, en ont fait, bien entendu, depuis les temps les plus anciens, des lieux de prédilection pour les gens sans feu ni lieu. Coupe-goussets, filous et gibiers de potence de tous acabits s'y sont retrouvés. Gens discrets par nature et par obligation, ils n'en ont guère parlé et les légendes de terreur qui s'attachent à tout ce qui est souterrain (c'est par excellence le domaine du Diable) ont empêché les gens de bonne condition d'y aller voir.

Certaines de ces cours des miracles souterraines ont néanmoins laissé des souvenirs; sur l'emplacement de l'actuelle avenue de l'Observatoire à la fin du ^x^e siècle, le roi Robert le Pieux fait élever une résidence. Elle porte le nom de Château Vauvert-suivant l'appellation du lieu : Val Vert ou Vauvert. Une pierre de bonne qualité s'offre sur place; on l'en retire pour construire la résidence royale. Plus tard, quand le château est rasé, la carrière devient un repaire de brigands. Les honnêtes gens s'en écartent surtout quand on voit monter des anciens puits la fumée des feux qui servaient à la cuisine et au chauffage. On parle du « Diable Vauvert » ce qui a donné par corruption le « Diable Vert » que l'on invoque encore aujourd'hui.

Cette idée du diable fut même à l'origine d'un petit métier de Paris. Dans les anciennes carrières, ici et là, on le montrait! Ce fut une petite industrie assez florissante durant le ^{xviii}^e siècle.

Les annales judiciaires n'en ont pourtant gardé que peu de traces. On connaît l'existence d'un nommé César qui montrait le diable dans les carrières du sud de Paris pour « au moins 40 ou 50 pistoles ». Il termina ses jours à la Bastille. Un nommé Delafosse, lui, tenait ses quartiers dans les plâtrières de Montmartre et s'était fait une spécialité : il évoquait le Malin surtout devant les dames. Ses exploits se terminèrent également en prison.

Les carrières donnèrent lieu aussi à des activités, quoique moins spectaculaires, beaucoup plus rémunératrices : la contrebande. Une carrière abandonnée, des puits bouchés, ne gênent en rien, au contraire. On se retrouve encore mieux à l'abri des gabelous et l'on pratique des sorties dans les caves des maisons amies. A partir de la création, en 1777, de l'Inspection des carrières, les activités des contrebandiers deviennent plus difficiles; on commence à faire des rondes. Il faut imaginer de nouveaux parcours et multiplier les précautions. A la fin



du ^{xviii}^e siècle, quand s'élèvent autour de Paris les murs d'octroi, dans les galeries des carrières, à l'aplomb de la nouvelle construction, on bouche les passages par des « murs de fraude ».

Grâce à la complicité de certains agents de l'Inspection, la contrebande reste possible dans quelques endroits seulement. C'est à partir de ce moment que le sous-sol parisien va être directement mis à contribution par les fraudeurs professionnels. Les chemins classiques sont désormais impossibles; on va donc en créer de nouveaux spécialement destinés à la contrebande. Sous le mur d'octroi se creusent des « chemins de taupe ».

Au hasard des terrassements pour la construction d'immeubles, des travaux pour le métro, de la consolidation de certaines carrières, on a retrouvé ces boyaux; certains avaient une hauteur de 70 à 80 centimètres seulement. D'une cave de l'ancien 23 du boulevard de la Glacière part un « chemin de taupe »; on parvient à le suivre sur toute sa longueur, il aboutit dans une autre cave, derrière l'enceinte de l'octroi au 16 du boulevard Saint-Jacques. En tout 84 mètres de longueur. Un autre « chemin de taupe », long de 208 mètres celui-ci, partait du boulevard de l'Hôpital pour aboutir à l'actuelle rue Duméril. On découvre, pendant la construction de la gare Mont-

parnasse, un souterrain de contrebande à embranchement; une partie file vers le boulevard Edgard-Quinet, l'autre vers la place de Rennes. On estime sa longueur totale à plus de 250 mètres. Dans la rue Saint-Jacques à la hauteur de la rue Fustel-de-Coulange dans un ancien puits à eau, on repère des galeries maçonnées qui partent en direction du boulevard de Port-Royal; ces contrebandiers-là étaient soucieux de leur sécurité.

Le sous-sol de Paris n'a pas seulement entretenu un dialogue avec les fripons de la surface. Il a été le décor de l'histoire. Pendant les Journées de 1848, des insurgés sont poursuivis jusqu'à l'entrée des cavages des carrières de Montmartre; on se bat dans les premières galeries. En 1871, après la semaine sanglante, les corps de huit cents Fédérés tués ou fusillés du côté des Buttes-Chaumont sont ensevelis dans les carrières de gypse, carrières qu'on éboulera par la suite en « foudroyant » tous les piliers de soutènement, c'est-à-dire, en les faisant sauter à la poudre.

Décor de l'histoire, le sous-sol parisien l'a aussi été pour des épisodes moins sanglants. Quand les religieuses de l'abbaye de Montmartre décident de faire agrandir la chapelle du Martyr, on commence par faire creuser les fondations. Le 13 juillet 1661, on découvre une voûte et un escalier de trente-sept marches qui conduit à une crypte de 11 mètres de long, 4 de large et 2,50 mètres de hauteur. Les maçonneries sont dans un état « gastée et escornée ». La crypte est creusée dans le gypse; un autel s'y dresse et sur les parois on relève des croix et des fragments de mots : « Mar... », « Clemin... », « Dio... ». L'émotion est considérable. La reine Marie de Médicis vient en pèlerinage d'innombrables Parisiens suivent son exemple. On croit qu'il s'agit d'un lieu saint des premiers temps du christianisme.

En fait, on avait oublié l'existence de cette crypte. On ne la découvrirait pas, on la redécouvrirait.

Dans ce lieu, le jour de l'Assomption de l'année 1534, seulement quatre-vingt-sept ans auparavant, Ignace de Loyola et ses disciples fondaient la célèbre compagnie de Jésus. Ces précisions sont consignées dans les notes d'un Jésuite : Olivier de Manare.

La période révolutionnaire amène la disparition du couvent et de l'église. On comble la crypte, puis on oublie. Un beau jour de 1816, un carrier du nom de Chevreuse est autorisé à exploiter le gypse de l'endroit. Il fait consciencieusement sa besogne, la crypte disparaît complètement et quand on voudra bâtir, plus tard, il faudra solidement consolider les cavages.



Banquet de ribaudes et malandrins dans une carrière abandonnée.

Montmartre, à l'époque révolutionnaire, n'est pas encore englobée dans le périmètre de Paris; tandis qu'on comble la crypte d'Ignace de Loyola, d'anciennes carrières dans la capitale servent de prison. Confisqué en 1790, le couvent des Carmes devient une maison d'arrêt. Le couvent a été bâti sur un sol sous-miné; regorgeant de monde, les bâtisses sont pleines, on fait descendre les prisonniers dans les galeries qui se trouvent sous les rues de Vaugirard et d'Assas. On suppose qu'Hoche y fit un séjour, mais ce n'est qu'une supposition.

Ce qui est certain, en revanche, c'est la triste aventure d'un certain Philibert Aspairt, portier du Val-de-Grâce. Un monument, toujours visible aujourd'hui, perpétue son souvenir. C'est le seul Parisien dont on ait officiellement assuré la mémoire, dans une carrière.

Un jour de novembre 1793, probablement désœuvré, Philibert Aspairt décide de descendre dans les carrières. Était-ce sa première visite? Que voulait-il y faire exactement? Y dissimulait-il des vivres, des gens? Toujours est-il qu'il emprunte l'escalier, construit lors des consolidations (et qui existe toujours d'ailleurs) sous l'ancien couvent devenu hôpital militaire depuis 1790.

Personne n'est au courant de son départ et, bien entendu, personne ne soupçonne où il peut se trouver lorsqu'on s'aperçoit de sa disparition. D'ailleurs, on ne s'en émeut pas outre mesure; on vit une époque tumultueuse que tous les manuels d'histoire désignent sous le nom de Terreur. Philibert Aspairt est bien vite oublié.



Donné à la Société Nouvelle de Cartographie, 68, B^{is} Edgar-Quinet, Paris (15^e)

Légende planimétrique

- Prolongement des constructions d'un plan ou d'un itinéraire
- Rue ou chemin
- Mise en évidence limitant les propriétés
- Alignement proposé

Cette carte est destinée à l'usage général de la France

Carières souterraines

- | Etage supérieur | Etage inférieur |
|------------------------|----------------------|
| Carrière à ciel ouvert | Carrière souterraine |
| Carrière à ciel ouvert | Carrière souterraine |
| Carrière à ciel ouvert | Carrière souterraine |

- Masse de calcaire grossière (pierre à bâtir)
- Pierre de marbre de consolidation
- Régions (1) et puits à bois (2)
- Régions ou rivières
- Puits (3) ou puits (4)
- Puits sans à jour ou (5)
- Dét. tombe, débris de fontaine
- Puits de surface ou (6)
- Puits de surface ou (7)
- Autres puits d'exploitation (8)

Notes explicatives

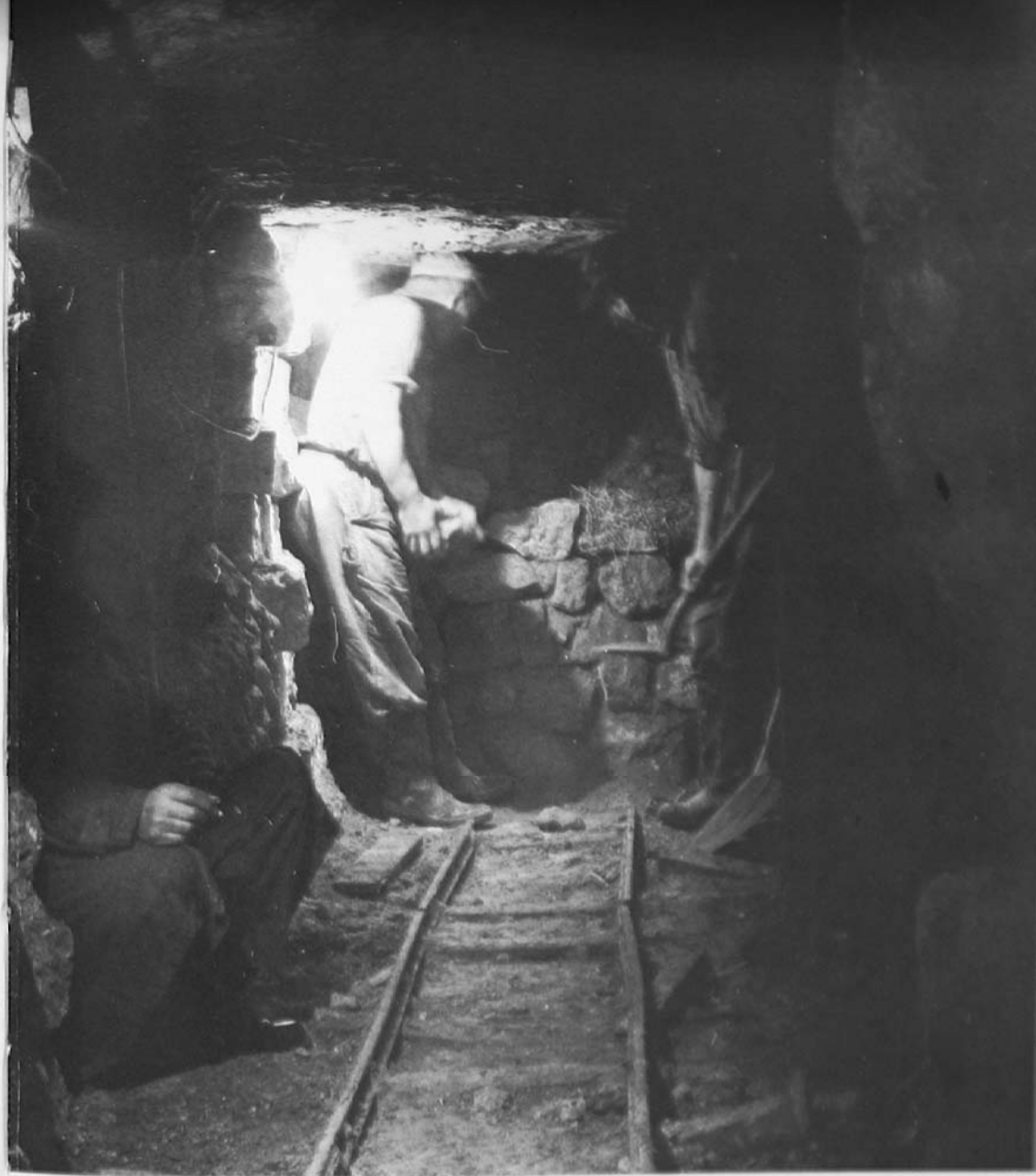
- (1) Régions : Mise à jour ou mise en évidence des puits à ciel ouvert.
- (2) Puits à bois : Puits, puits de bois de puits à ciel ouvert.
- (3) Puits : Mise en évidence des puits à ciel ouvert, alignement par l'alignement des rues de la rue.
- (4) Puits : Puits, puits à ciel ouvert, puits à ciel ouvert.
- (5) Puits : Puits, puits à ciel ouvert, puits à ciel ouvert.
- (6) Puits : Puits, puits à ciel ouvert, puits à ciel ouvert.
- (7) Puits : Puits, puits à ciel ouvert, puits à ciel ouvert.
- (8) Puits : Puits, puits à ciel ouvert, puits à ciel ouvert.



Une galerie de carrière déserte et silencieuse.

Onze ans plus tard, en 1804, l'année où le Premier Consul est proclamé Empereur, on entend brusquement reparler de lui. Chargés de relevés topographiques, des ouvriers découvrent un squelette absolument décharné. Tout près se trouvent une ceinture de cuir, quelques débris de vêtement et un trousseau de clés. Ces indices permettent d'identifier l'ancien portier du Val-de-Grâce.

Sur l'emplacement même de cette macabre découverte, on décide de l'inhumer et de lui élever un monument. On ne s'explique pas très bien ces fastes modestes pour un personnage assez falot et dont, curieusement, on ne parla jamais à l'époque. Il faut convenir qu'on n'en parle guère plus maintenant. Qui se doute qu'en arpentant le



*Une carrière en cours de consolidation.
Juste au-dessus en surface un immeuble sera édifié.*

boulevard Saint-Michel, à la hauteur de la rue Henri-Barbusse et de la rue l'Abbé-de-l'Épée, à six mètres sous terre, dans une galerie de carrière reposent les restes de cet étonnant personnage : Philibert Aspaïrt, portier du Val-de-Grâce en 1793 ?

La paix de l'oubli lui semble définitivement acquise.

En parcourant, au long des années, les carrières sous Paris, on fit bien d'autres étranges découvertes.

En 1867, sous le boulevard Arago, près d'un ancien puits à eau, dans une petite galerie de 80 centimètres de hauteur, on découvre un squelette humain décapité voisinant avec le squelette d'un chien. L'enquête n'a jamais pu venir à bout du mystère.

Au coin du boulevard du Montparnasse et de l'avenue de l'Observatoire, en 1892, c'est une tête humaine qu'on met à jour. Rien ne permet, non plus cette fois, de trouver une explication.

Quelques années plus tard, dans un ancien puits maçonné, une sorte de regard permet, à partir d'une galerie de carrière, d'examiner l'intérieur. On y découvre des centaines et des centaines de crânes de chats ! On s'interroge sur cette extraordinaire abondance. Qu'est-ce qui a pu pousser tous les matous du quartier (on se trouve sous une propriété privée du côté de l'Odéon) à venir mourir là ? Cette fois on trouve l'explication ; peu d'années auparavant, dans la cour où s'ouvrait le puits, se trouvaient les cuisines d'un restaurant qui fut longtemps renommé pour ses gibelottes !

Le sous-sol parisien a néanmoins apporté sa contribution à la gastronomie par des chemins beaucoup plus orthodoxes. Il a même permis à la capitale d'attacher son nom à un cryptogame : le « champignon de Paris ».

La légende veut qu'il ait été découvert par un officier de l'Empire, qui, pour échapper aux recherches, après sa désertion, avait trouvé refuge dans une carrière parisienne abandonnée. Ces fameux champignons blancs lui permirent de subsister.

L'histoire, peut-être moins explicite, est plus précise : la culture systématique du « champignon de Paris » commence en 1812 dans des carrières du côté de la Porte d'Orléans. A partir de cette date, il ne va cesser de gagner en importance. Au fur et à mesure que Paris grandit le « champignon de Paris » devient banlieusard : il s'installe dans les anciennes carrières de Nanterre, Meudon, Montesson, Saint-Germain-en-Laye, Mesnil-le-Roi, Gagny, Livry-Gargan, mais en même temps il trône de plus en plus sur les tables ; il s'universalise.

On le cultive maintenant dans l'Aisne, l'Oise, le Loir-et-Cher, la



Une des premières champignonnières dans une ancienne carrière du côté de Montrouge.

Charente, la Gironde, en Allemagne, en Belgique, au Danemark, en Hongrie, en Grande-Bretagne et aux États-Unis. Il a gardé son nom de « de Paris », mais ne devrait-on pas dire « du sous-sol de Paris » ?

Débarrassé de ses carriers (les décrets impériaux de mars et juillet 1813 interdisent toutes nouvelles exploitations du sous-sol de Paris), débarrassé de ses gueux, de ses contrebandiers, de ses cultivateurs de champignons, la paix des carrières de Paris ne sera plus troublée qu'à deux reprises.

Une première fois en 1937, le Comité Secret d'Action Révolutionnaire (C.S.A.R.) que l'on appelle plus simplement la Cagoule, imagine de mettre à contribution le sous-sol de Paris pour mener à bien ses projets de guerre civile, passage jugé nécessaire pour la maîtrise du pouvoir. Entre autres choses, on constitue des dépôts d'armes souterrains : boulevard des Invalides, de Courcelles, de Picpus, rue Saint-Lazare ; on s'entraîne au tir dans certaines carrières de la région parisienne et, sous une villa de la banlieue ouest, une véritable prison a été construite.

Mais ce n'est pas tout. Les carrières, le métro, les égouts, suivant



Il n'est pas facile de se repérer dans l'obscurité des carrières. A la faveur d'une inscription (on en rencontre de temps à autre), on vérifie sur la carte.

un plan minutieusement imaginé, doivent permettre, le jour venu, de faire irruption à la Chambre des députés, au Sénat, à l'Élysée, dans certains ministères et dans les principales administrations. Des itinéraires sont établis, des groupes spécialement entraînés et équipés de pelles, pioches, éclairage indépendant, bottes et tout un outillage adapté aux besoins. La police finira par reconstituer point par point le mécanisme de la machine infernale qui voulait abattre la république.

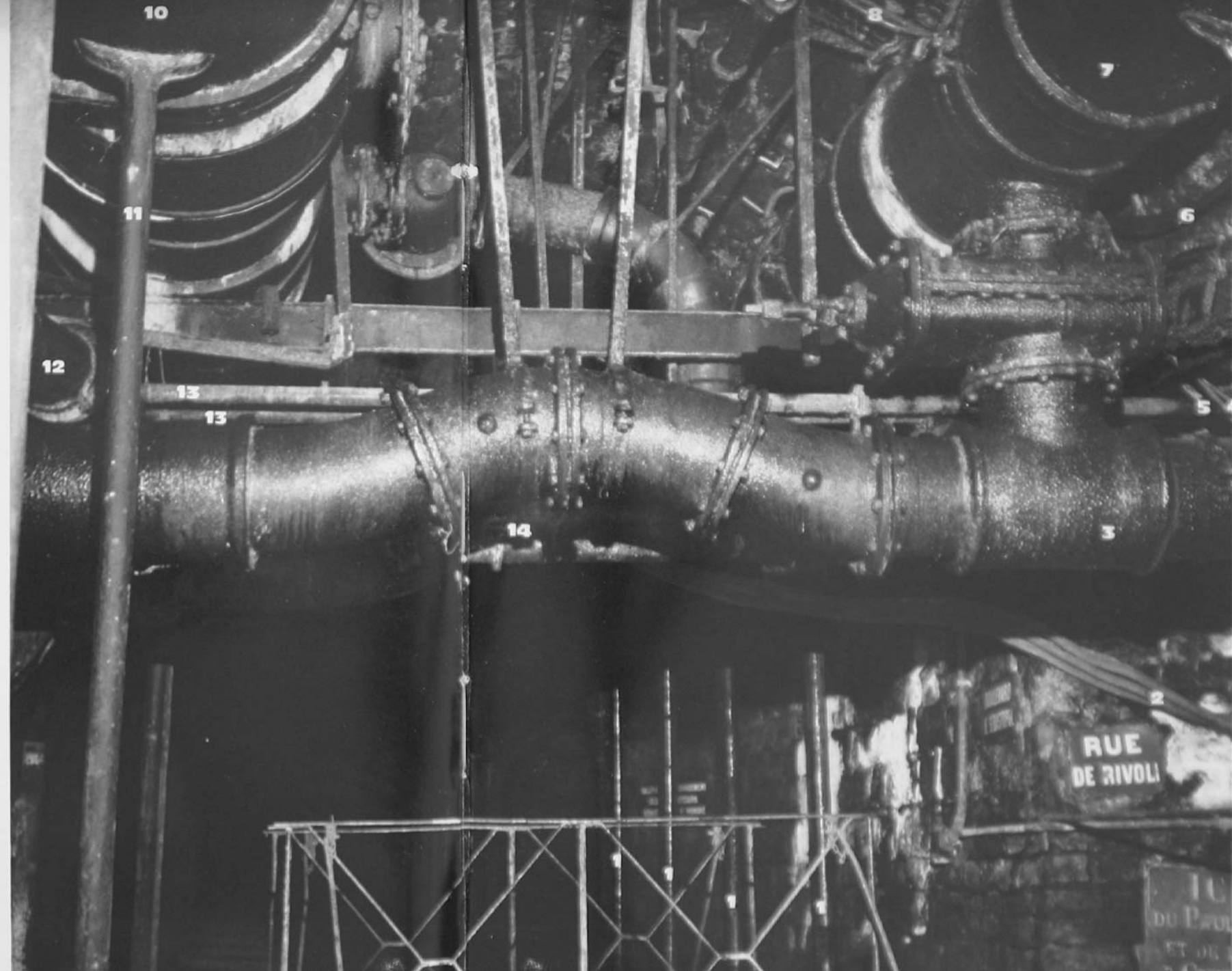
Une vingtaine d'années plus tard, il sera encore question du sous-sol de Paris au moment des affaires de l'O.A.S. Rapidement, des mesures seront prises, des galeries de carrières seront murées, la surveillance sera accrue. Il ne se passera rien.

Le monument qui commémore la mémoire du portier du Val-de-Grâce. ►



" Le cauchemar du plombier " : des tuyaux et des fils de toutes sortes s'enchevêtrent dans le sous-sol de Paris, au-dessus des eaux usées.

- 1 - Potelets métalliques de soutènement
- 2 - Câbles téléphoniques gainés sous plomb
- 3 - Eau non potable
- 4 - Câbles de signalisation de feux rouges
- 5 et 6 - Câbles téléphoniques
- 7 - Eau non potable; conduite maîtresse
- 8 - Câbles de signalisation
- 9 - Eau non potable; conduite de distribution
- 10 et 14 - Eau potable; conduite maîtresse
- 11 - Potelet métallique centenaire
- 12 - Conduite d'air comprimé
- 13 - Tubes pneumatiques

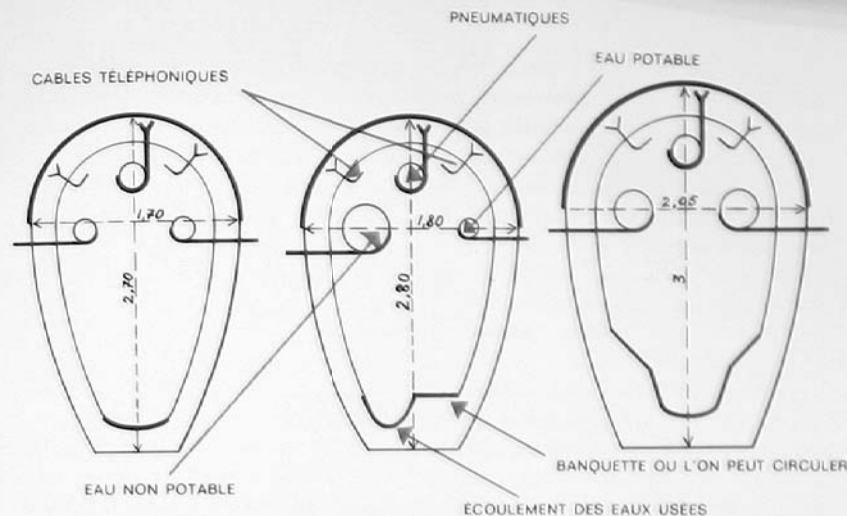
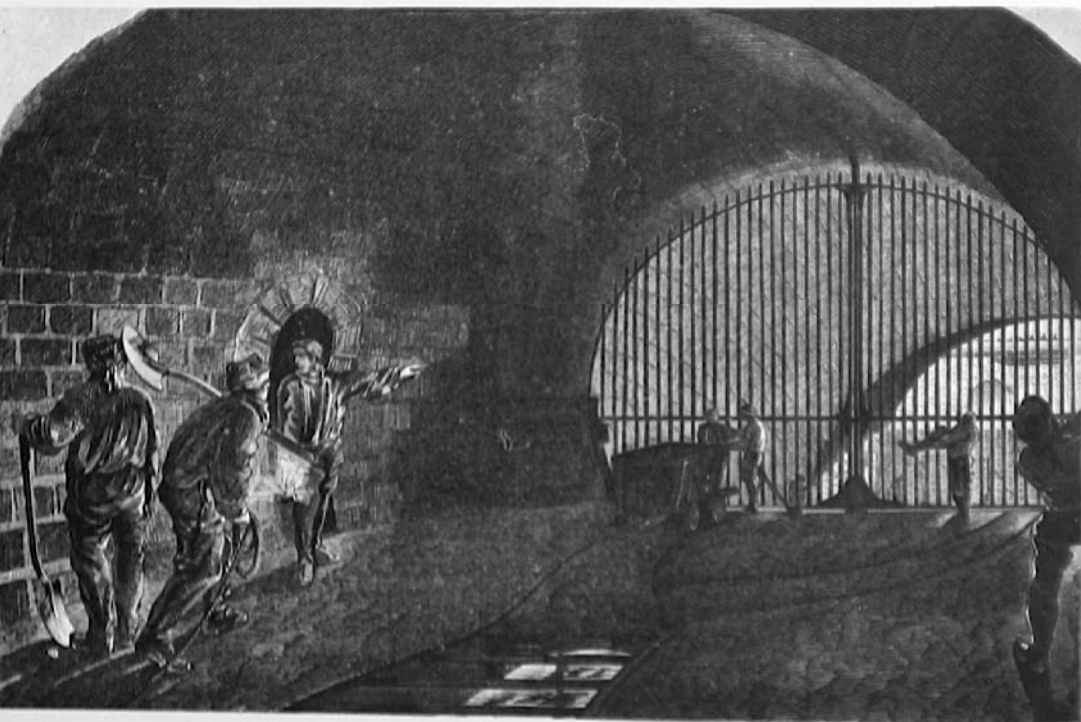


Mais tandis que s'enchaînaient les événements qui redonnent aux carrières, tout au long des années, un semblant de vie ou du moins une activité pour laquelle, d'ailleurs, elles n'étaient pas faites, le sol parisien depuis 1857 commence par être creusé à nouveau. Paris décide de se donner enfin un réseau d'égouts.

Le problème jusque là n'a jamais été réellement pensé. Depuis dix-huit siècles on se débrouille comme on peut, c'est-à-dire aussi mal que possible. En maints endroits, on vit dans une atmosphère fétide, dans une odeur pestilentielle. A la fin du XVIII^e siècle, il existe en tout et pour tout 10 kilomètres d'égouts dont 8 à ciel ouvert.

Encore convient-il de préciser que ces égouts ont été conçus sans

Quand on inaugure le collecteur qui passe sous le boulevard de Sébastopol, un dessinateur croit bon de lui donner des dimensions de voie triomphale.



Trois différents types d'égouts.

plan d'ensemble, mais suivant les besoins du moment et surtout suivant les facilités de l'endroit. Ils débouchent tous en Seine, un peu n'importe où. Et l'on peut voir le fleuve, durant toute la traversée de la ville, charrier des immondices de toutes sortes.

Pour vider leurs eaux sales, les Parisiens n'ont qu'une ressource : les jeter par les fenêtres ! Il faut toutefois (c'est une obligation) crier par trois fois « Gare à l'eau » ! Quand il pleut les rues se transforment en borborygmes.

Ce pittoresque douteux expose à de redoutables conséquences : les épidémies. En 1832, encore, le manque d'hygiène sera à l'origine du choléra-morbus qui secoua Paris et tout le département de la Seine. Les victimes se compteront par milliers.

Avant qu'on ne prenne conscience de l'étroite solidarité qui lie les habitants de la grande cité devant les problèmes de l'assainissement, des solutions partielles voient le jour ; Turgot, en 1740, fait maçonner le principal collecteur de l'époque qu'on appelle le grand égout de Ceinture. Il fait même construire un réservoir d'eau de 6 000 mètres cubes qui permet d'en assurer le nettoyage. Sous de nombreuses rues pavées, on commence à aménager un égout, juste dans l'axe de la voie. A intervalles, une grille s'ouvre et recueille ainsi les eaux de ruisseau fétides qui s'écoulent doucement au beau milieu de la rue.

A la fin du XVIII^e siècle, Paris compte 26 kilomètres d'égouts : cent ans auront été nécessaires pour construire 16 kilomètres! Mais à partir de 1800, on s'attelle à la tâche et l'on commence par dresser un inventaire de ce qui existe. Ce n'est pas chose simple.

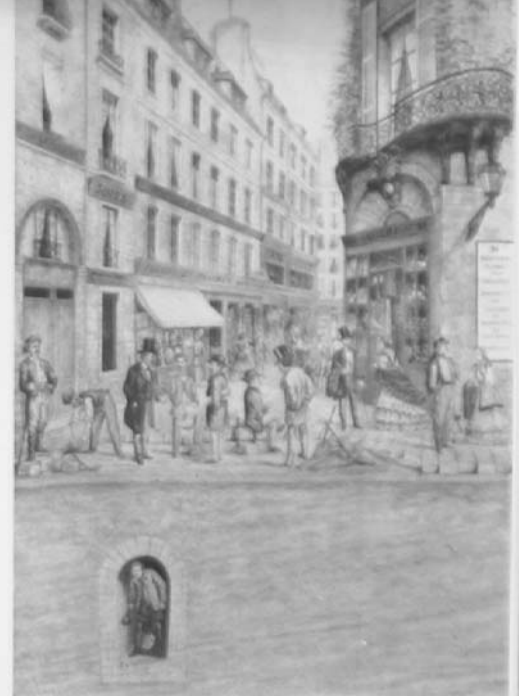
En 1824, paraît un bilan établi par un hygiéniste, Parent-Duchâlet, intitulé : *Essai sur les cloaques ou égouts de la ville de Paris*. Pratiquement tout est à faire : il y a « 35 628 mètres d'égouts voûtés, dont 25 711 mètres sur la rive droite, 9 530 sur la rive gauche et 387 dans les îles de la Seine ». Sans compter la Bièvre, il existe encore 2 206 mètres d'égouts à ciel ouvert. Quelques égouts se perdent en terre, dans des puisards.

On dresse des projets d'ensemble. C'est finalement le projet de l'ingénieur Eugène Belgrand qui prévaudra; il consiste à établir un collecteur général sensiblement orienté sud-est-nord-ouest franchissant la Seine par-dessous et qui, après avoir traversé la rive droite, se déverse dans la Seine en face d'Asnières. Dans ce collecteur général viendront se déverser les collecteurs secondaires qui reçoivent les égouts passant sous chaque rue. Le système imaginé par Belgrand possède un avantage triple : les eaux usées sont déversées dans la Seine en aval de Paris, la pente est suffisante pour que les eaux s'acheminent seules par densité et les risques d'inondations de la ville, par reflux à travers les égouts, sont éliminés.

Dans le sous-sol de Paris, le plan de Belgrand devient réalité. On creuse à partir de 1857. Il était temps : Paris compte déjà 1 174 000 habitants. Après l'annexion des communes suburbaines, en 1860, la population va atteindre 1 700 000.

Des lois, des décrets contraignent les habitants à se raccorder désormais aux égouts. On ne peut plus construire n'importe comment. Il faut s'aligner sur le nouveau réseau. La liberté devient restrictive, mais, en 1860, on compte 228 kilomètres d'égouts. Comme la ville ne cesse de croître en étendue et en population, Belgrand aménage son plan initial. Quand il disparaîtra en 1878, ce grand maître-d'œuvre du sous-sol de Paris peut-être encore plus oublié que Fulgence Bienvenüe, 600 kilomètres d'égouts courent sous les rues de la capitale. En 1900, il y en aura 1 510 et les constructions qui se poursuivront sans cesse amèneront le réseau des égouts parisiens aux 2 000 kilomètres actuels.

Chaque rue de Paris a son égout — ou ses égouts, si elle a plus de 20 mètres de large — ornée d'une plaque émaillée blanche et bleue, identique à celle que l'on voit en surface. Le branchement de chaque



L'histoire de la technique des égouts parisiens est dans ces trois images; un égout à ciel ouvert a été recouvert, un égout axial le ruisseau est au milieu de la rue, le type d'égout imaginé par Belgrand.



*A l'aide d'un « bateau-
vanne », une équipe d'égou-
tiers procède au curage d'un
collecteur secondaire.*



immeuble est signalé par un numéro, le même qui le situe en haut dans la rue. Dans ces sortes de tunnels qui s'enchevêtrent donc avec la même fantaisie que les voies parisiennes, des hommes travaillent. Ils travaillent même la nuit dans les grands collecteurs, car le niveau des eaux y est moins élevé; les Parisiens sacrifient au sommeil.

Quand le niveau remonte, c'est que le soleil commence à briller. Sans le voir, on le sait au fin fond des égouts. Dans les quartiers populeux, c'est l'heure de la toilette avant le départ au travail, les ménagères font la vaisselle de la veille avant de sortir en courses ou de gagner le bureau, les gamins se débarbouillent avant de filer

Le puits-déversoir de la Porte de Pantin : il est unique en son genre. Il évite plusieurs kilomètres d'égouts en rattrapant une dénivellation d'une vingtaine de mètres. Si les eaux s'y précipitaient, aucun matériau, au fond du puits, n'aurait résisté. C'est pourquoi on a imaginé de les faire courir le long de la paroi.

Pages 62-63 : Le fleuve de boue qui court sous la ville grandit avec elle ; il double tous les vingt ans. Ces deux hommes procèdent au curage d'un égout.





à l'école. Dans les quartiers résidentiels, l'activité reprend plus tard; si monsieur a pris sa douche vers 8 heures, madame, elle, prendra son bain vers 9 heures et demie ou 10 heures. Et si elle se sert de sels pour parfumer l'eau de son bain quelque chose en percera à travers l'odeur de cave humide qui règne dans les égouts.

Chaussés jusqu'à mi-cuisse de lourdes bottes cloutées, sanglés dans une large ceinture, portant une sorte de veste dont le plastron et les épaules sont couverts de cuir, les égoutiers cheminent à travers ce dédale de fausses rues totalement obscures. Chacun d'eux porte maintenant un éclairage individuel électrique; c'est une sécurité. La lampe à acétylène est devenue un risque en raison du déversement d'essence de plus en plus fréquent avec les accidents de voiture.

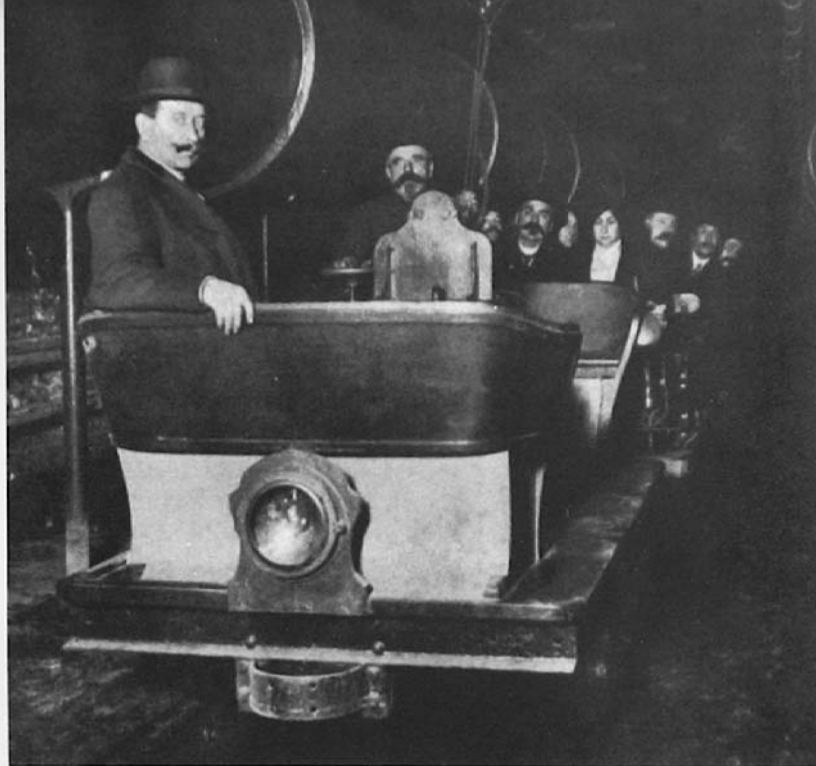
Un homme ne circule jamais seul, les dangers sont trop nombreux: on peut glisser et être entraîné par le courant boueux, on peut se trouver incommodé par des émanations nocives, avoir à lutter contre le feu si, en dépit des règlements, en surface on a jeté des produits inflammables. Quand une équipe s'engouffre dans une « bouche » (il y en a une pratiquement tous les 50 mètres dans les rues), un homme reste obligatoirement en surface. Pour éviter que des passants distraits y tombent? Oui, bien sûr, mais surtout pour protéger ceux qui viennent de descendre.

Car un danger, peut-être plus terrible que tous les autres, menace les hommes qui travaillent dans les égouts, la pluie. Paris, ce paysage de pierres, restitue intégralement aux égouts toutes les eaux que le ciel lui envoie. Une pluie de 6 mm à l'heure, ce qui est assez fréquent dans la capitale se traduit par un débit, en certains endroits, de 400 tonnes seconde! C'est-à-dire un courant d'eau bien supérieur à celui de la Seine.

Les orages de l'été sont les plus redoutables; un orage particulièrement violent, en 1955, fit monter le niveau des eaux à une allure folle. Partout il dépassa la hauteur de la main courante et en maints endroits il atteignit la clé de voûte. C'est pour protéger ses camarades qu'un homme reste en surface devant la « bouche ». Suivant le règlement, il cogne sur l'échelle métallique un certain nombre de coups ou

*Le collecteur de Clichy, un des collecteurs parisiens
le plus lourdement mis à contribution.
On ne le parcourt maintenant qu'en bateau,
visite qui n'est pas sans danger.*





Un wagon-vanne aménagé servait à la visite des égouts à la Belle Époque.

sonne de la trompe. Les hommes du fond cessent immédiatement leur travail et remontent par le regard le plus proche. Leur salut est à ce prix.

Mais que fait-on dans cet envers de la ville? Dans ce Paris en creux, humide et obscur, où un courant d'air permanent brasse des odeurs lourdes et tenaces? On surveille et on nettoie : autrement dit des hommes inspectent la solidité des ouvrages et « curent ». Les égouts de faible pente s'ensablent rapidement, les collecteurs réclament eux aussi, bien que moins souvent, un « curage ».

Si les réservoirs de chasse ne suffisent pas (ce sont d'énormes réservoirs d'eau non potable qu'on ouvre et qui brusquement provoquent un fort courant) on se sert d'un outillage créé tout spécialement. Dans les petits égouts étroits, on se sert d'une « mitrailleuse »,



La Bièvre, avant d'être recouverte, avait conservé, en certains endroits, des aspects champêtres. Mais la plupart du temps, aubaine des tanneurs, elle était devenue un égout à ciel ouvert.





- | | |
|-------------------------|--------------------------------|
| 1 COLLECTEUR DE L'OUEST | 7 ÉMISSAIRE NORD-EST |
| 2 COLLECTEUR MARCEAU | 8 INTERCEPTEUR COTEAUX |
| 3 COLLECTEUR BOSQUET | NORD-EST |
| 4 COLLECTEUR D'ASNIÈRES | 9 COLLECTEUR DES COTEAUX |
| 5 COLLECTEUR DE BIÈVRE | 10 COLLECTEUR DU NORD |
| 6 COLLECTEUR DE CLICHY | 11 COLLECTEUR PANTIN LA BRICHE |

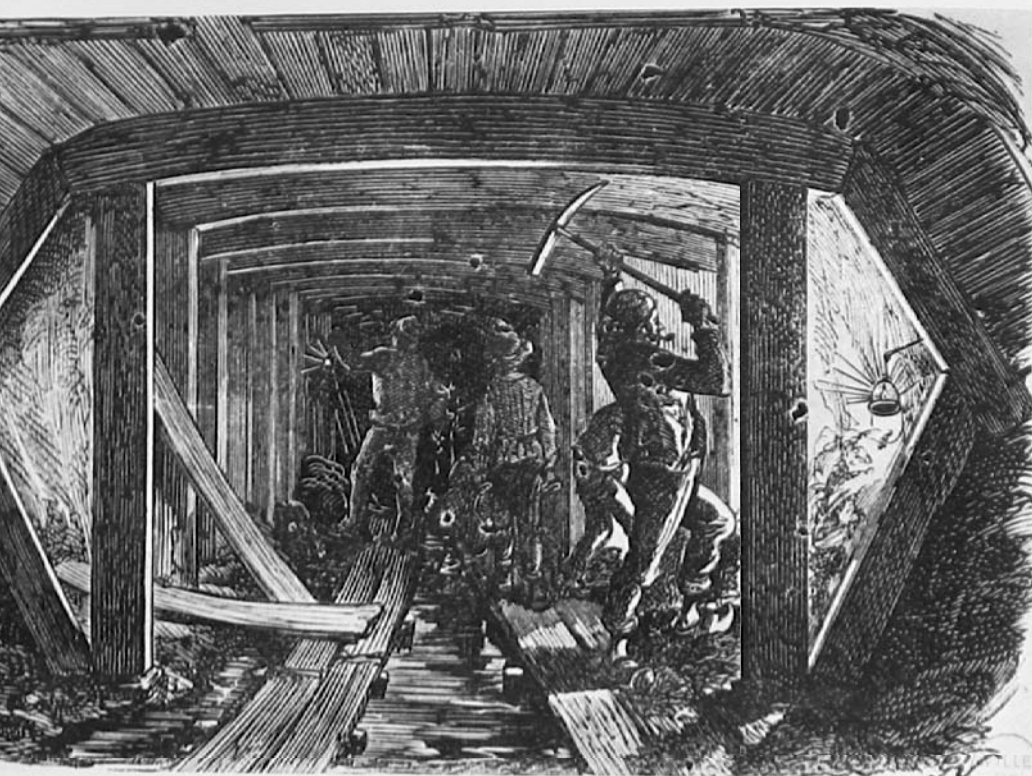
dans les collecteurs secondaires ou les gros collecteurs, c'est le « bateau-vanne » ou le « wagon-vanne ». C'est toujours le même principe qui consiste à accélérer le courant pour entraîner toutes les matières solides. Ce sable est rassemblé dans des chambres dites de désablement d'où il est retiré des égouts. Chaque année, cela représente en moyenne un volume de 32 000 mètres cubes.

Mais l'immense fleuve de boue qui roule sous Paris, que devient-il finalement? Comme aux premiers temps, il se jette en Seine, mais les hommes ont imaginé pour lui toute une série de tortures qui le rendent moins nocif, et même profitable. Il est d'abord tamisé dans deux usines à Clichy et à Colombes d'où l'on en retire les vases et les fumiers; à partir des vases on extrait un gaz (du méthane) qui sert de source énergétique aux usines. Puis les eaux repartent vers les champs d'épandage d'Achères, de Pierrelaye et de Triel. Tout ceci forme un immense complexe industriel avec son personnel spécialisé, ses laboratoires de recherche, ses champs de culture expérimentale qui font renaître une sorte de richesse des eaux usées.

Ces efforts tenaces, toutes ces ressources d'imagination se heurtent hélas à une réalité qui va plus vite que l'ingéniosité des hommes; Paris et sa banlieue grandissent sans cesse en étendue et en population et le dispositif devient d'année en année insuffisant. Tout comme autrefois, on recommence à déverser une partie des eaux d'égout en Seine. D'une certaine façon, on en revient au temps d'avant Belgrand.

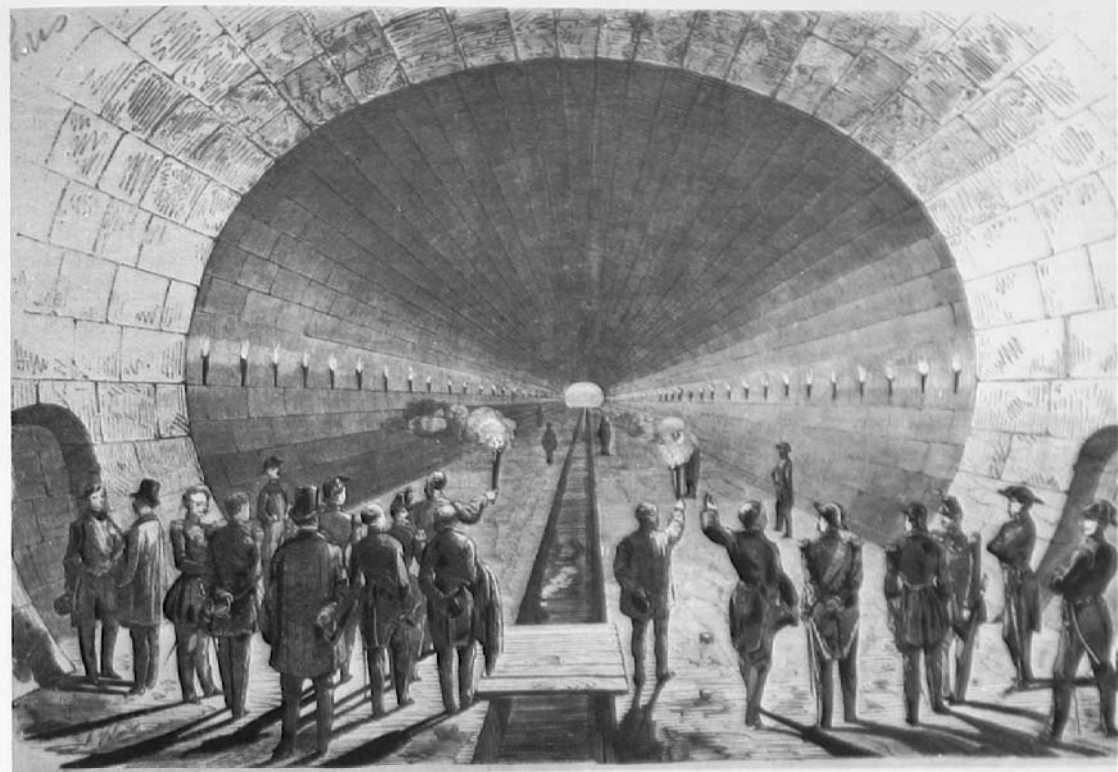
Le volume du fleuve de boue double tous les vingt ans... Pour endiguer ce flot, depuis une dizaine d'années de grands travaux d'assainissement ont été entrepris : on construit des émissaires, sortes de super-collecteurs. Le sous-sol est de nouveau creusé pour le confort des gens de la surface, mais pratiquement tout le monde l'ignore.

Ce que l'on ignore également c'est que le réseau d'égouts parisien, comme tous les égouts du monde, possède une population nombreuse et malgré tout florissante : les rats. Oui, on sait qu'il y a des rats, mais on ne soupçonne pas leur importance. Aucun recensement précis n'a jamais été fait, mais diverses estimations concordent. On évalue entre cinq et six millions le nombre de rats qui vivent dans les égouts de



En 1857, Paris commence à creuser ses égouts. Il n'était que temps, la capitale comptait déjà 1 174 000 âmes.

Paris. C'est-à-dire que, pratiquement, on compte un rat par habitant ! Danger constant pour les égoutiers qui ont appris à coexister avec ces « gaspards » ou « mastards » qui s'attaquent à l'homme dès qu'ils se sentent menacés. Ils sautent et mordent au visage et cette blessure a de redoutables conséquences. Jusqu'ici, la lutte entreprise contre les rats n'a pas apporté de grands résultats malgré les six tonnes de produit raticide qu'on déverse chaque année dans les égouts. Depuis deux ans un nouveau mode de lutte a été engagé : l'Institut Pasteur a mis au point un produit hémophile que les rats acceptent facilement.



Un des anciens déversoirs d'égout en Seine. Certains ont été conservés pour soulager le débit en cas de gros orages.

Ils étaient devenus méfiants à tous les autres raticides. Quand un rat a ingurgité ce vaccin, la moindre blessure devient fatale. On a en fait misé sur leur côté batailleur ; les égouts parisiens sont pour eux un fabuleux garde-manger et un champ clos où ils se livrent de fantastiques batailles. Il est fréquent qu'aux bruits des eaux qui courent dans les « cunettes » se mêlent les cris aigus de deux rats qui se battent quelque part dans l'obscurité. Si les deux adversaires arrivent à se blesser, il n'y aura pas de vainqueur. L'hémorragie aura raison des deux.

En fait les égouts sont, avec le canal Saint-Martin, les seules eaux qui courent sous Paris. Toutes les légendes sur les rivières souterraines de la capitale sont fausses. Si la Bièvre est aujourd'hui souterraine, c'est que Belgrand l'a transformée en collecteur. Prenant sa source du côté de Versailles elle serpente dans la campagne par la Croix-de-Berny, Villejuif et Gentilly et arrive dans Paris. Il y a à peine cent ans, elle venait se jeter dans la Seine en amont du Pont d'Austerlitz. Pendant des siècles la Bièvre servit aux teinturiers et aux tanneurs. Des tripiers également s'étaient installés sur ses bords et tout ce monde jetait, sans soucis, ses déchets dans la rivière. En vérité, elle était un égout avant la lettre. En la murant d'abord, puis en modifiant son parcours et en la raccordant au réseau d'égouts, en 1874, Belgrand n'a pas tellement modifié son destin. Le seul titre de gloire de la Bièvre demeure d'avoir servi à laver les laines de Jehan Gobelin dont les ateliers devaient devenir manufacture royale dans la seconde moitié du XVII^e siècle.

Avant la Bièvre, deux autres petites rivières, dites « ru de Ménilmontant » (un ancien bras de Seine, affirment les géographes, qui recueillait les eaux de sources de Belleville et de Ménilmontant) et le « ru de Fécamp » ont subi un sort analogue. Le premier est devenu ce qu'on appelait le grand égout de Ceinture.

Si des eaux naturelles existent sous Paris, c'est à très grande profondeur; au moins 500 mètres. Les besoins chroniques de Paris en eau, difficulté qu'on se transmet de siècle en siècle, décidèrent la municipalité parisienne au début du XIX^e à faire rechercher cette eau providentielle. On commença par forer du côté des anciens abattoirs de Grenelle. Le 26 février 1846, après être descendu à 548 mètres, l'eau jaillit pour la première fois, au bout de sept années d'efforts. L'entreprise était payante, on la poursuivit selon la même technique du puits artésien, rendue possible par la forme de cuvette du bassin parisien, ce qui amenait les eaux à jaillir naturellement. On creuse ensuite le puits de Passy à 580 mètres; la Butte-aux-Cailles à 582 mètres; Hébert à 772 mètres. Plusieurs piscines sont encore alimentées par ces puits artésiens dont les eaux arrivent à une température variant de 27 à 32 degrés. Mais aujourd'hui certaines de ces nappes souterraines donnent des signes de fatigue. L'eau ne jaillit plus spontanément, on est obligé de la pomper.

A des profondeurs moins impressionnantes, le sous-sol de Paris offrait aussi des ressources en eaux. A la fin du XIX^e siècle, plus de 30 000 particuliers possédaient leurs puits, du côté de Ménilmontant,

de Belleville, de Passy et d'Auteuil, d'innombrables sources alimentaient les gens d'alentours. Cinq de ces sources donnaient même des eaux minérales dont les qualités reconnues par la Faculté de médecine donnèrent pour un temps à des coins de Paris et à certaines banlieues des allures de ville d'eau.

A Belleville, une source minérale jaillissait dans l'actuelle rue Rébéval; aux Ternes, elle était située au numéro 21 de la rue Pierre-Demours; à Passy, au 5 de la rue Raynouard; aux Batignolles, 11 rue Sauffroy et à Auteuil au 2, rue de la Cure.

C'est la source de Passy qui connut la plus grande renommée, et fit courir des curistes fameux comme Lavoisier, Franklin, Turgot et Jean-Jacques Rousseau entre autres. La source de Belleville vendait encore 35 000 litres d'« Eau de l'Atlas » au début du siècle. Mais le temps est un maître impérieux, ces sources qui, pour la plupart, ne sont pas taries, sont simplement passées de mode. Est-ce parce qu'elles viennent du sous-sol parisien qu'elles sont maintenant complètement oubliées? On trouve trace de leur existence dans les guides, comme des curiosités lointaines. Pourtant, il y a seulement cent ans elles étaient au sommet de leurs activités.

L'eau arrive maintenant aux Parisiens et aux banlieusards par un immense et complexe système de tuyauteries qui serpente dans le sous-sol sur une longueur de 3 200 kilomètres. Chacun consomme en moyenne, par jour, 310 litres d'eau potable et 150 litres d'eau non potable. Ce qui représente le chiffre impressionnant de 1 400 000 mètres cubes chaque jour!

Trois cent dix litres d'eau potable paraît un chiffre considérable. Il ne s'agit pas d'eau bue, mais d'eau consommée. La lessive, les douches, la toilette, la cuisine, la vaisselle, les waters, chaque fois, l'on se sert d'eau potable. Nous ne sommes reliés que par une seule canalisation à la distribution d'eau et la complexité du réseau est déjà telle qu'il est impossible, d'après les spécialistes, d'envisager pour les particuliers un double branchement, malgré la pénurie d'eau potable qui se fait, d'année en année, sentir plus lourdement dans la région parisienne.

L'eau non potable, outre les usages industriels, sert à arroser les jardins et les squares, à nettoyer les rues et les caniveaux et à alimenter les bouches d'incendie.

C'est donc un double réseau qui court sous le sol de la capitale, l'un transporte l'eau potable, l'autre l'eau non potable. Pour arriver à pied-d'œuvre, à partir des quatre grands réservoirs qui desservent



Sous la Seine, les égouts deviennent des Siphons. Jamais l'homme n'y pénètre. Pour les curer, on s'aide d'une énorme boule en bois. Son diamètre est légèrement inférieur à celui du siphon. En même temps qu'elle fait obstacle, elle est entraînée par les eaux qui prenant une plus grande vitesse poursuit les sables et les boues qui se sont déposés. En fin de parcours, la boule remonte naturellement en surface et on la récupère.

Paris, Montsouris, Saint-Cloud, Ménilmontant et les Lilas (le plus grand d'Europe, construit à 20 mètres sous terre, et qui repose sur une centaine de piliers) de grosses canalisations se ramifient pour arriver au bas de chaque immeuble. Quel meilleur chemin prendre que celui des égouts qui justement passe devant toutes les habitations de la ville? L'eau non potable qui vient notamment des réservoirs de Charonne, Villejuif, Passy et de la Villette, emprunte elle aussi le même chemin.

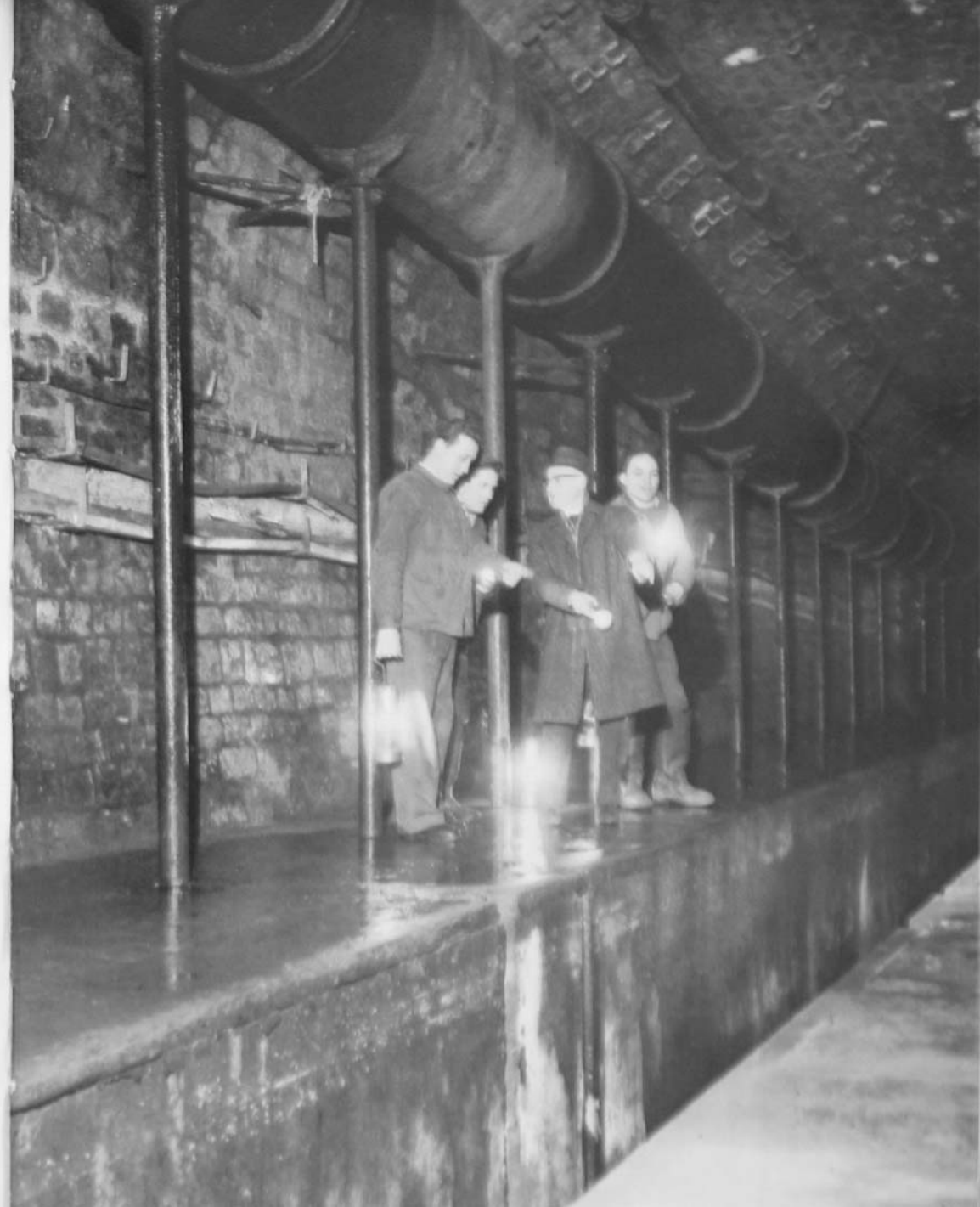
Et c'est pourquoi dans tous les égouts parisiens on voit courir deux lourds tuyaux de fonte accrochés de chaque côté des parois maçonnées ou, dans les collecteurs plus larges, soutenus depuis les « banquettes » par des pilots en acier.

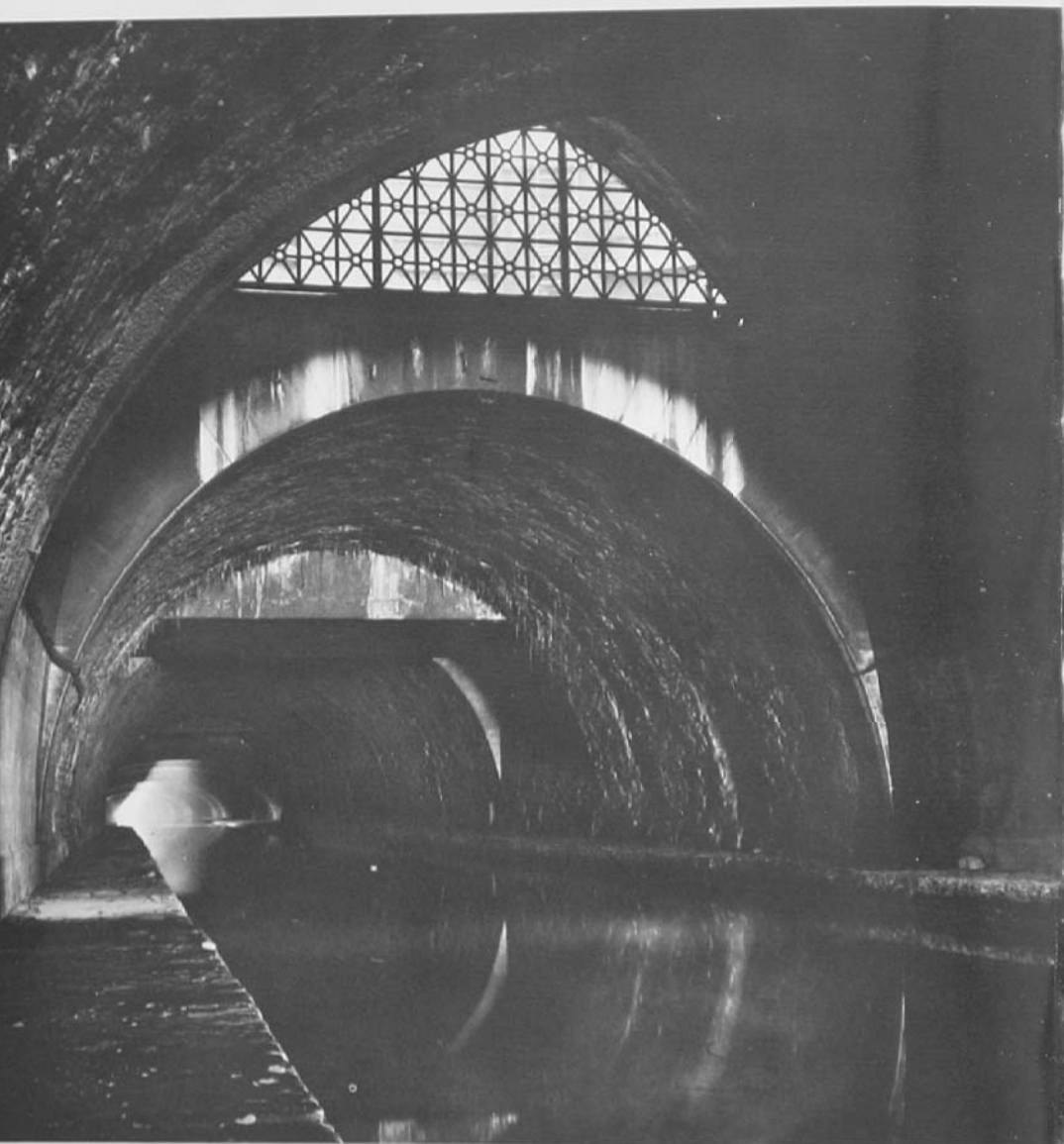
Curieusement, les eaux qui sont nécessaires et celles qui ne le sont plus empruntent dans le sous-sol parisien exactement le même trajet; elles cheminent côte à côte.

Le labyrinthe des égouts à l'image exacte des rues parisiennes est bien vite apparu comme le parcours idéal pour d'autres commodités, d'autres confort. Les câbles du téléphone, ceux du télégraphe, sous leur gaine de plomb, s'élancent des centraux vers chaque abonné ou de bureau à bureau, avant de rejoindre la poste centrale. Tout le réseau des tubes pneumatiques serpente aussi dans les égouts; d'un diamètre beaucoup plus petit que les conduites d'eau, plus important que les câbles ils sont facilement reconnaissables d'autant plus que chaque fois qu'ils transportent un message une sorte de frottement métallique se fait entendre, d'abord imperceptiblement, puis d'une façon très précise pour se perdre ensuite au loin dans l'obscurité. Moins considérable, mais promis à un grand développement, le réseau des fils téléx a choisi lui aussi le chemin facile des égouts; c'est encore le sous-sol qui permet à ces délicates machines à écrire à distance de porter leurs messages.

En trouvant asile dans les égouts, tout cet invraisemblable enchevêtrement de fils, de câbles, de conduits, a évité que le sol, déjà si lourdement mis à contribution, soit de nouveau creusé. De plus, tout demeure à portée de main sous la surveillance des hommes pour l'entretien ou les réparations.

*Dans le collecteur, sur le boulevard Sébastopol;
supporté par de solides piliers d'acier,
une énorme conduite d'eau potable,
le long du mur des câbles téléphoniques et dans la cunette,
aux pieds des hommes,
les eaux usées qui coulent dans la nuit des égouts.*





Sur le canal Saint-Martin, l'arc en béton qui soutient les 180 tonnes de la colonne du Génie de la Bastille.

Pourtant, des raisons de sécurité ont contraint à creuser, mais superficiellement, pour amener à chacun les deux énergies indispensables aujourd'hui : le gaz et l'électricité. On a même dû creuser deux réseaux différents, un pour le gaz, l'autre pour l'électricité. On en a fait des systèmes indépendants pour écarter tous risques d'incendie ou d'explosion. Comme on les aménage sans cesse, c'est à eux que les piétons et les automobilistes parisiens doivent de voir de temps à autres les trottoirs et les chaussées éventrés.

Il est d'ailleurs bien difficile de savoir lequel des deux réseaux occupe les équipes de terrassiers dans la rue. Cette large tranchée ouverte le long des immeubles et qui brusquement traverse la rue pour courir devant les façades de l'autre côté, n'est peut-être destinée ni au gaz ni à l'électricité. Car le sous-sol de Paris s'offre encore pour deux autres commodités : l'air comprimé et le chauffage urbain. Et l'un et l'autre courent à travers des canalisations spéciales. Bien qu'encore modestes, un immense développement les attend. Treize arrondissements seulement bénéficient du chauffage urbain. La demande d'air comprimé est loin d'être satisfaite. On creusera encore le sous-sol de la ville...

On creusera pour améliorer l'éclairage public, loger les câbles spéciaux de radio ou de télévision ou pour établir des feux aux carrefours quand il ne sera pas possible, dans ce dernier cas, d'avoir recours aux égouts en utilisant un courant de faible tension pour des raisons de sécurité.

Arrive-t-il jamais à un Parisien quand il allume sa télévision, quand il prend sa douche, qu'il téléphone ou que simplement il arpente les rues de sa ville, de songer à cet immense filet tendu sous ses pieds pour son confort? Autant que les événements anciens, les faits de la réalité quotidienne s'évanouissent pour peu qu'ils aient un rapport quelconque avec le sous-sol. La vie, c'est ce qu'on voit, ce qui rampe à la surface. Mais ce qui l'aide, ce qui la rend plus confortable, plus facile, plus simple n'existe plus dès qu'enfoncé dans le sol tout se trouve dérobé aux regards.

Seule capitale au monde sous laquelle défilent des péniches, Paris possède un canal souterrain. Pendant 2 kilomètres, entre la rue du faubourg du Temple et le bassin de l'Arsenal, sous le tohu-bohu de la circulation, le concert des klaxons pendant la frénésie des heures de pointe, paisiblement et dans le silence, les gros chalands pansus glissent sur ses eaux calmes. Le canal Saint-Martin aussi est un peu oublié et bien peu de Parisiennes songent qu'elles sont au-dessus



du canal, quand au printemps ou à l'automne, elles vont « chiner » chez les brocanteurs de la Foire à la Ferraille, qui s'étire tout le long du tracé du canal Saint-Martin.

En vérité, mais cela aussi est sorti de la mémoire des Parisiens, le canal Saint-Martin mis en service en 1825 avait été creusé à l'air libre. Ce n'est que quarante ans après de bons et loyaux services qu'on décida de l'enterrer.

Imaginé avec le canal Saint-Denis pour écourter le trajet des péniches sur les boucles de la Seine, et aussi pour amener les eaux de l'Ourcq sur Paris, le canal Saint-Martin coupait primitivement les quartiers nord-est du reste de la ville. Les six ponts-tournants en bois, une fois manœuvrés, faisaient de Belleville et de Ménilmontant une sorte de camp retranché pour les ouvriers parisiens, en cas de grève ou d'émeute.

Le second Empire ne pouvait accepter cette défense naturelle offerte au peuple de Paris. En 1860, Haussmann fait recouvrir toute la portion comprise sur le parcours de l'actuel boulevard Richard-Lenoir. En 1908, on s'aperçoit de l'intérêt qu'il y a à supprimer les goulets d'étranglement que représentent les ponts qui demeurent sur le canal; on recouvre le boulevard Jules-Ferry.

Pour rejoindre le bassin de la Villette, le canal s'enterre encore une fois sur une longueur de 75 mètres, sous le pavillon Ledoux, au carrefour Stalingrad. Juste avant, vers le pont Louis-Blanc, le canal Saint-Martin, sur une distance de 1 300 mètres environ, coule dans un lit maçonné qui repose sur pilotis. Quand on décida d'enterrer le canal, il fallut abaisser son lit; à cet endroit on rencontre un terrain gypseux, on coule donc à une profondeur de 16 mètres, tous les 10 mètres environ, d'énormes piliers de 2 mètres sur 1,50 mètre, avant de maçonner le fond du canal. Mais ces précautions n'ont pas empêché l'érosion naturelle de se produire. L'eau a peu à peu dissout le sol et une énorme galerie s'est formée sous le lit du canal, que plusieurs puits de regard permettent de surveiller. C'est là qu'il est possible de se promener à pied sec et d'entendre le teuf-teuf des moteurs des péniches qui naviguent au-dessus.

Si le métro l'enjambe sur la place de Stalingrad, le canal a sa revanche dans sa partie souterraine. C'est lui qui passe par-dessus, en trois endroits. Avec les égouts et tous les autres réseaux de distribution se joue également un jeu subtil de saute-mouton. Mais le canal Saint-Martin qui forme un univers parisien à lui seul, avec une poésie qui lui est propre, un charme faubourien qui est sans réplique

◀ Une péniche quitte le bassin de l'Arsenal et durant deux kilomètres va naviguer sous les rues de Paris



On enterre le canal Saint-Martin pour des raisons politiques. C'est « Monsieur le Ministre de l'Intérieur » qui a pris cette décision.

dans la capitale, est aussi, ce que l'on sait moins, un lieu de souvenirs. Près du bassin de l'Arsenal, quand il s'engage sous la place de la Bastille, il passe juste sous la « colonne de Juillet ». On aperçoit alors une trouée dans la voûte, coupée par une sorte d'arc en béton. C'est sur ce frêle soutien que reposent les 180 tonnes de bronze de la fameuse colonne du Génie de la Bastille. Là, où Napoléon I^{er} avait envisagé de construire une énorme fontaine de 12 mètres de haut représentant un éléphant et où figura un temps la maquette en plâtre grandeur nature, qu'Hugo utilisa pour loger Gavroche dans *Les Misérables*, existent deux cryptes. L'une renferme les 500 victimes des « Trois glorieuses » de juillet 1830, l'autre les corps des révolutions de février et juin 1848. Le hasard, qui a parfois des rapprochements surprenants, fait qu'on trouve parmi ces corps les restes de sépultures mérovingiennes découvertes dans le sous-sol de Paris et transférés là par erreur. On y trouve également la momie d'un pharaon rapportée par l'expédition Bonaparte en Égypte et qui, donnant

Le canal Saint-Martin revoit le jour après la voûte du Temple, derrière la place de la République. ▶



des signes de décomposition, fut transférée du Louvre à cet endroit. Une fois là, on l'a oubliée... Comme les restes mérovingiens, la momie y est encore.

Le canal Saint-Martin a attaché son nom à de nombreux faits divers qui peu à peu se sont, bien entendu, ternis dans les mémoires. Il en est un qui avait laissé des traces. A l'occasion d'une fête foraine du côté de la Bastille, un superbe boa, pris d'une humeur vagabonde, s'échappa et trouva refuge dans le canal dont les eaux froides furent fatales à ses habitudes tropicales. Repêché, le reptile fut déposé sur un quai du bassin de l'Arsenal, mais le lendemain il avait disparu. On dit qu'un marchand de chaussures s'en était emparé, celui-là même qui avait ouvert boutique à l'enseigne du « Boa de la Bastille ». Un rapprochement qui intrigua fort longtemps les promeneurs des environs.

Un autre événement, beaucoup plus officiel et plus récent aussi,

Le sous-sol de la Banque de France où s'entrepose le trésor du pays.



Le premier grand parking souterrain de Paris sous l'Esplanade des Invalides.

risque de faire disparaître définitivement le canal Saint-Martin : le conseil municipal a voté le principe de sa transformation en autoroute; mis à sec, remblayé ce serait la grande transversale nord-sud qui devrait permettre de traverser Paris en moins de dix minutes. A la sage lenteur des péniches va succéder le flot des autos passant en trombe. Qui y gagnera?

L'histoire et la vie du sous-sol de Paris ne s'arrêtent pas exactement aux frontières que l'administration a dressées depuis le milieu du XIX^e siècle. Indépendamment des grands ouvrages réalisés, ces ouvrages d'intérêt général, on a creusé le sous-sol de la ville.

Sous réserve des règlements de sécurité, les particuliers ont pu faire creuser pour loger les pylones de leur ascenseur hydraulique, les banques : les chambres fortes de leurs coffres, les journaux : les caves pour l'entrepôt de leurs bobines de papiers et l'installation de leurs rotatives, les cafés et les restaurants : leurs salles en sous-sol,



Le 14 juin 1912, M. Bérard, dans les caves de l'Opéra, pose les scellés sur les vases renfermant les disques.

La plaque (ci-contre) apposée sur la porte.



Enterré sous la scène de l'Opéra, l'énorme jeu d'orgue qui permet de régler tous les éclairages du plateau.

les grands magasins : leurs services d'expéditions, les brasseries : leurs entrepôts. On a enterré des piscines, des théâtres, des cinémas, des musées.

L'observatoire de Paris, gardien international du temps, a enfoui ses horloges de haute précision à 28 mètres sous terre dans les anciennes carrières sur lesquelles le bâtiment est construit. Le trésor de la France repose à 25 mètres en terre, sous la Banque de France, dans un formidable blockhaus de 102 mètres sur 108 mètres complètement entouré d'eau, véritable débauche d'aciers spéciaux et de béton que, jusqu'ici, seuls les auteurs de roman policier sont parvenus à percer. Sous les Halles fonctionne le plus grand système frigorifique de Paris qui tourne du 1^{er} janvier à la Saint Sylvestre. Pour l'Opéra, l'architecte Garnier avait imaginé un sous-sol à cinq niveaux pour manœuvrer

les immenses décors de scène; ils existent toujours, au-dessus du fameux lac artificiel (quoiqu'en dise la légende) qui sert de base à l'édifice et qui primitivement était une réserve d'eau pour lutter contre d'éventuels incendies. Et de nos jours on continue de mettre le sous-sol de la ville à contribution; l'Unesco a enfoui deux étages de bureaux sous le sol de ses jardins, la Maison de la radio construite sur sept cents piliers qui plongent à 20 mètres sous terre a foré un puits à 750 mètres de profondeur pour recueillir les eaux d'une nappe chaude qui permettent en toutes saisons de climatiser l'imposant édifice.

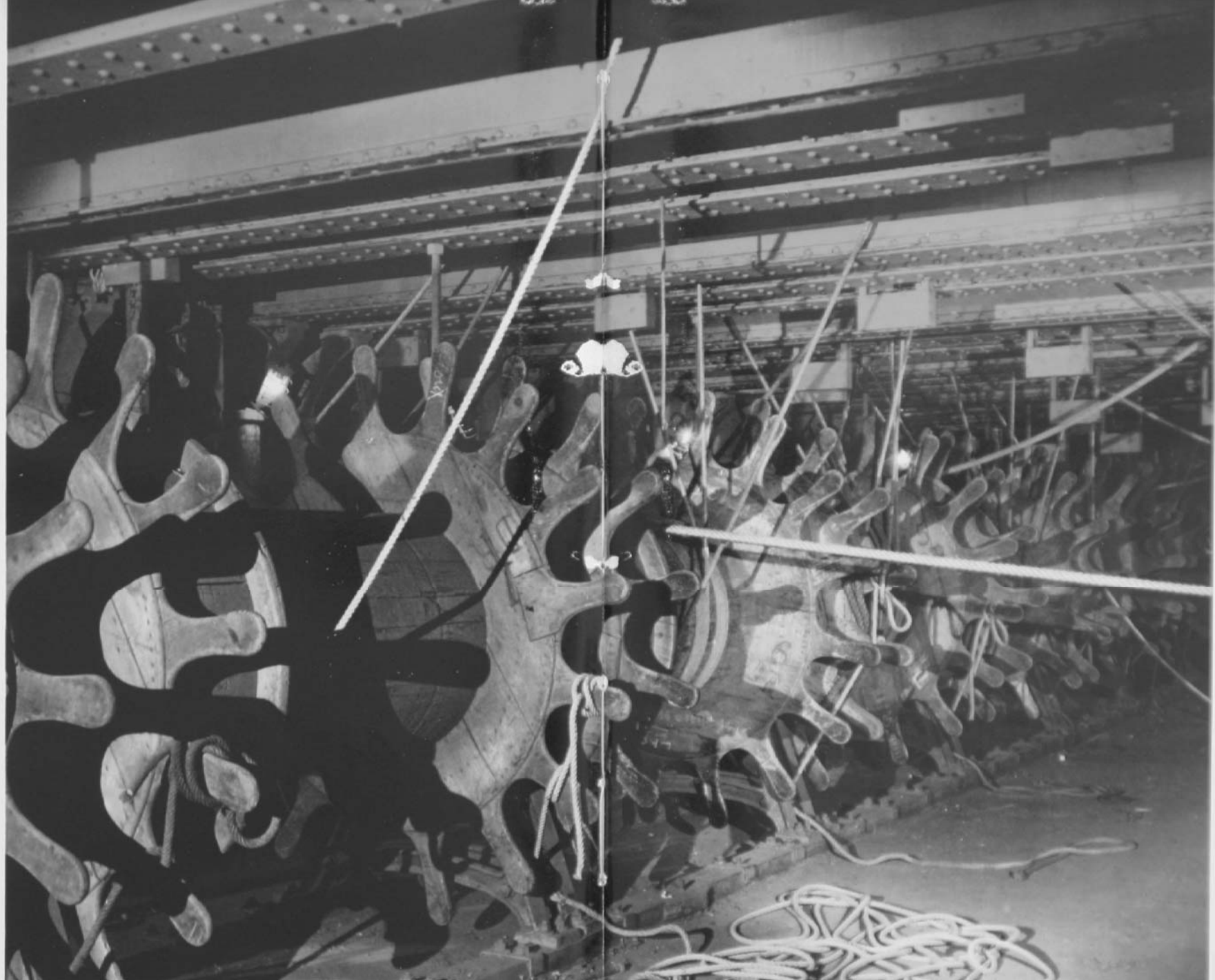
Le métro, lui-même, a repris du service; il agrandit son réseau vers la banlieue et du coup se pare d'un nouveau nom : il devient Express régional. Sous l'esplanade des Invalides, le premier d'une série de parkings souterrains est maintenant ouvert au public. D'autres vont suivre. La police, l'armée se sont déjà creusé des abris souterrains anti-atomiques.

Inlassablement les hommes continuent de fouiller le gruyère parisien. Tout porte à croire qu'après avoir oublié tout ce qu'ils y ont fait, ils s'apprêtent à lui faire rendre, comme on dit, un maximum. On parle d'un réseau routier souterrain, on parle d'enterrer les six gares parisiennes, on parle d'installer certaines administrations et certaines usines en sous-sol. Des spécialistes, des urbanistes, des architectes se concertent, calculent, prévoient. Pour ne rien toucher à tout ce qui existe déjà, il faudra descendre à 30 et même 100 mètres. Il n'y a pas, dit-on, d'obstacles techniques. Des projets existent, des prévisions de dépenses sont faites. Des hygiénistes ont été consultés; rien de tout cela ne leur paraît incompatible, disent-ils, avec une vie saine et possible. Des financiers tendent l'oreille vers ces murmures, les pouvoirs publics n'ont jamais jusqu'ici manifesté de désaccord.

En fait, il semble que le roman de Paris sous Paris ne fait que commencer.

*La mode aidant, les distractions des Parisiens
sont, elles aussi, devenues souterraines.
La grande époque des caves bat son plein vers 45-47.*





Sans exception, les services administratifs, publics et privés, qui à des titres divers s'occupent du sous-sol parisien, nous ont toujours réservé au cours de notre enquête le meilleur accueil. Nous tenons à les en remercier tous chaleureusement. Nous avons pu visiter tout ce qui était nécessaire et consulter d'innombrables et précieux documents. Sans la compétence et les conseils des responsables et de leurs agents, il nous aurait été infiniment plus difficile de mener à son terme cette incursion dans le sous-sol de la ville.

ORIGINE DES ILLUSTRATIONS

Toutes les gravures anciennes proviennent du musée Carnavalet, sauf p. 37 (B.N.) et p. 57 (Archives des Services du nettoiement de la ville de Paris) ; la photographie de Fulgence Bienvenüe (p. 29) vient des Archives Harlingue ; la coupe de la station Abbesses des Archives de la RATP ; les photographies des pp. 24, 25, 66, 88 de la collection Sirot ; les photographies de la Bièvre, p. 67, des Archives des Services du nettoiement ; la photographie de la p. 86 appartient à la Banque de France.

Frontispice : Cette fausse chapelle romane dresse ses voûtes sous la salle de l'Opéra et le célèbre fantôme du lieu semble toujours hanter la place.

◀ Au 5^e et dernier niveau du sous-sol de l'Opéra, les cabestans que l'architecte Garnier avait imaginés pour monter et descendre les décors sont toujours en service.

DANS LA MÊME COLLECTION

1. HISTOIRE DE LA MODE, par Jacques Wilhelm.
2. LOUIS XIV A VERSAILLES, par André Maurois, de l'Académie française.
3. DÉSERT VIVANT, par Walt Disney.
4. GRANDE PRAIRIE, par Walt Disney.
5. PLAISIRS DES JARDINS, par Jacqueline de Chimay.
6. CONTINENT PERDU, par Leonardo Bonzi.
7. LES RECETTES DE MAPIE, par la Comtesse de Toulouse-Lautrec.
8. PARURES AFRICAINES, par Évrard de Rouvre.
9. LES IMPRESSIONNISTES, par Claude Roger-Marx.
10. L'EMPIRE DU SOLEIL, par Évrard de Rouvre.
11. LA VIE QUOTIDIENNE EN 1830, par Robert Burnand.
12. LE MONDE DU SILENCE, par Jacques-Yves Cousteau.
13. LES CHIENS, par Jacqueline de Chimay.
14. LES OISEAUX, par Jean Dorst.
15. NAPOLEON, par Louis Madelin, de l'Académie française.
16. GRAND PARADIS, par Samivel.
17. POLE SUD, par Paul-Émile Victor.
18. LES OISEAUX AQUATIQUES, par Walt Disney.
19. LES MONTAGNES DE LA LUNE, par Bernard Pierre.
20. NEIGE ET ROC, par Gaston Rébuffat.
21. LES RENDEZ-VOUS DU DIABLE, par Haroun Tazieff.
22. LES AUTOMATES, par Éliane Maingot.
23. LA MURAILLE DE CHINE, par Leonardo Bonzi.
24. STORMY, par Walt Disney.
25. LA VIE QUOTIDIENNE DES AZTÈQUES A LA VEILLE DE LA CONQUÊTE ESPAGNOLE, par Jacques Soustelle.
26. GRANDS SANCTUAIRES, par Évrard de Rouvre.
27. PLAISIRS DE LA CHASSE, par Jacqueline de Chimay.
28. LES CHATS, par Élian-J. Finbert.
29. INDE, PÉNINSULE DES DIEUX, par Joseph Kessel, de l'Académie française.
30. HISTOIRE DE FRANCE, par Pierre Gaxotte, de l'Académie française.
31. LE MONDE DE MARCEL PROUST, par André Maurois, de l'Académie française.
32. PARIS VU PAR LES PEINTRES, par Jacques Wilhelm.
33. LE JAGUAR, SEIGNEUR DE L'AMAZONE, par Walt Disney.
34. VINGT-CINQ SIÈCLES DE MARIAGE, par Pierre Audiat.
35. HISTOIRE DE LA VITESSE, par Pierre Frédéric.
36. L'AVENTURE EST MON MÉTIER, par Attilio Gatti.
37. LE CHEVAL, CE SEIGNEUR, par Arnaud de Monbrison.
38. PARIS AU COURS DES SIÈCLES, par Jacques Wilhelm.
39. CHATEAUX EN FRANCE, par Arnaud de Monbrison.
40. PLAISIRS DE LA PÊCHE, par Jacqueline de Chimay.
41. HISTOIRE DU JOUET, par M.-M. Rabecq-Maillard.
42. DIX SIÈCLES DE COSTUME MILITAIRE, par Henri Lachouque.
43. POLE NORD, par Paul-Émile Victor.
44. LE JAZZ ET SES MUSICIENS, par Gérard Montarlot.
45. LE MIDI DES PEINTRES, par Pierre Cabanne.
46. MERVEILLEUX MONDE SOUTERRAIN, par Robert Sténu.

