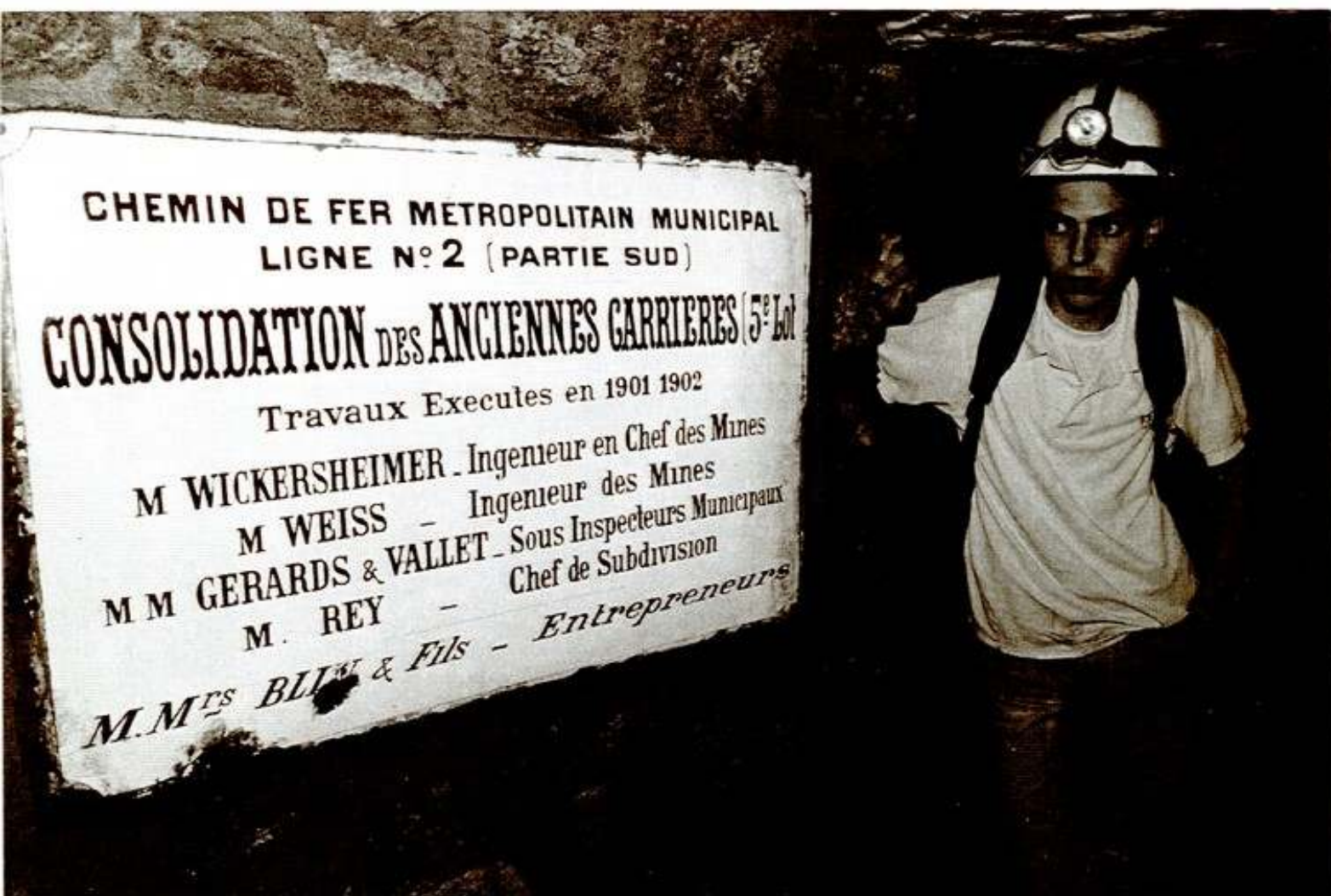


Julian PÉPINSTER

extrait Liaison-SEHDACS n°12 - 1996

LES LIGNES 5, 6, 7 ET 14 DU MÉTRO
ET LEURS CONSOLIDATIONS EN CARRIÈRES



Vue du Mémorial de fin des travaux de consolidation des carrières
sous la ligne 2 Sud, place d'Italie (13^e arr.) (cliché Julian PÉPINSTER).

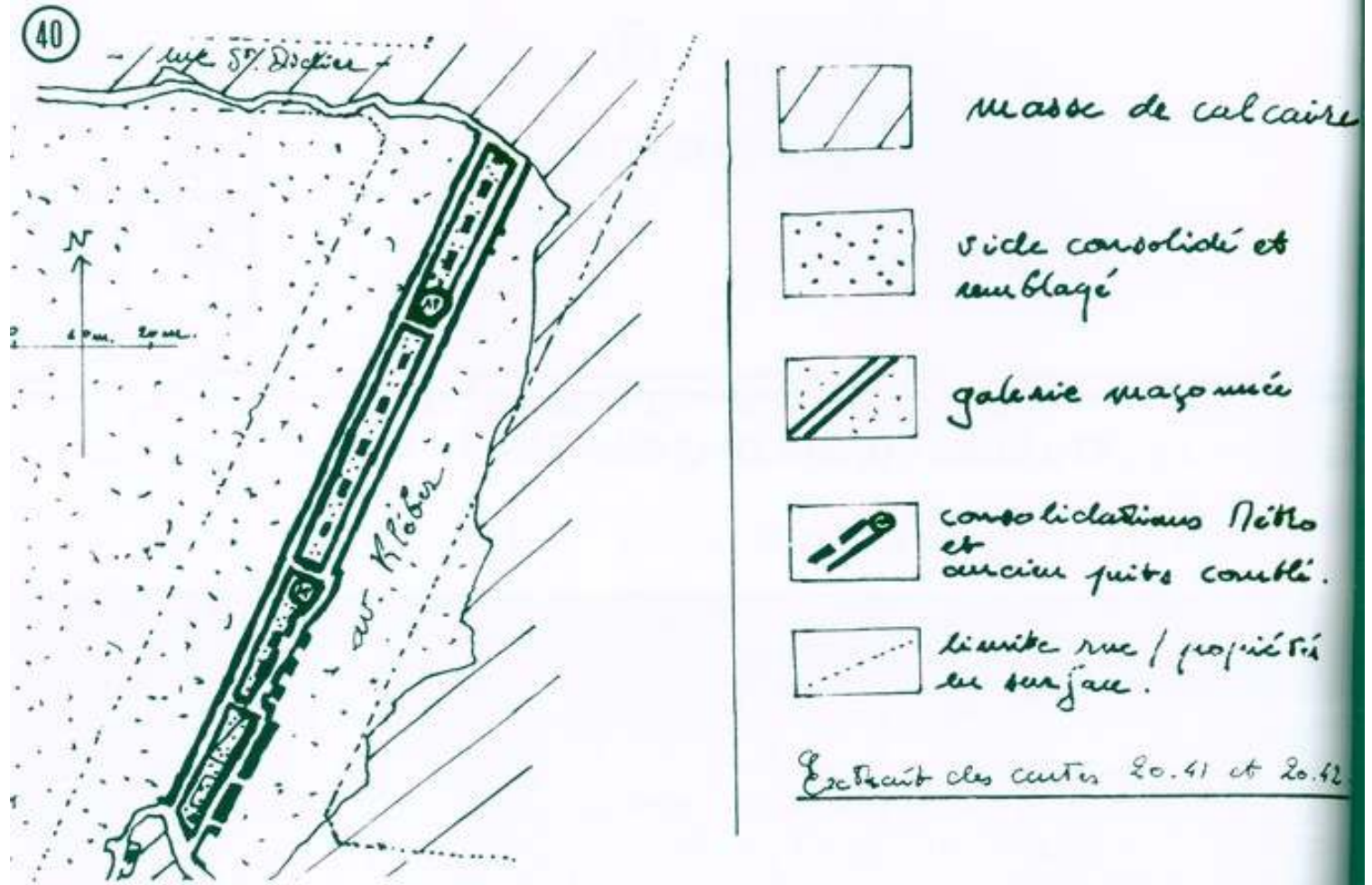


Fig. 1 : Consolidation des anciennes carrières souterraines sous l'avenue Kléber.

(d'après cartographie IGC ©).



Fig. 2 : Indication de repérage des consolidations du Métro sous l'avenue Kléber.

(Photo Julian PÉPINSTER).

LES LIGNES 5, 6, 7 ET 14 DU MÉTRO ET LEURS CONSOLIDATIONS EN CARRIÈRES

L'HISTOIRE des lignes 5, 6 et 7 du Métro se conjugue intimement avec l'histoire des anciennes carrières souterraines. Certaines parties souterraines du réseau ferroviaire avaient déjà été consolidées depuis la création de l'Inspection des Carrières en 1777, mais les confortations existantes n'étaient pas prévues pour supporter le passage de lourdes rames de Métro. Les perspectives d'un important développement du Métro incitèrent MM. Wickersheimer et Weiss¹ à étudier un système de travaux souterrains en conséquence.

I. LES TRIBULATIONS DES LIGNES 2 SUD, 5 ET 6

1. 1900, ouverture de la ligne jusqu'au Trocadéro

Le 20 octobre 1900, le premier tronçon de la ligne 2 SUD, ancêtre de la ligne 6 actuelle, est ouvert au public. Cette première ligne est très courte (Étoile - Trocadéro), mais transporte beaucoup de voyageurs, car elle dessert l'Exposition Universelle².

Des consolidations de carrières sont exécutées dès 1898 sous le tunnel³ entre les stations « Boissière » et « Trocadéro ». Ces confortations revêtent un caractère particulier qu'on ne trouvera pas dans les travaux effectués ultérieurement. On a laissé subsister deux galeries de visite, une sous chaque piédroit⁴ du tunnel du Métro. Ces consolidations ont été ainsi accomplies de la même façon que pour les tunnels du Chemin de Fer de Petite Ceinture de Paris (Rive Gauche). (fig. 1 et 2)

2. Le combat entre la Ville et la Compagnie du Métro (CMP)

Bien avant que les travaux de prolongement de la ligne vers la rive gauche ne soient commencés, un conflit s'engage entre le propriétaire du réseau, (Ville de Paris), et la société d'exploitation, (Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris CMP)⁵.

¹ M. Wickersheimer est Inspecteur Général des Carrières de 1896 à 1907, M. Weiss, ingénieur, le sera de 1907 à 1911.

² Fermeture le 12 novembre 1900.

³ Très précisément sous l'avenue Kléber, depuis l'angle avec la rue Saint-Didier jusqu'au milieu de la place du Trocadéro.

⁴ Un tunnel est formé de trois parties :

- la voûte;
- les piédroits (murs);
- le radier (sol).

⁵ Par contrat :

- le propriétaire du réseau (Ville de Paris) construit, à sa propre charge, l'infrastructure (tunnels et ses consolidations en carrière en l'occurrence, stations à l'exception des accès);
- l'exploitant (la CMP), se charge de la superstructure (accès des stations, aménagement des stations, voie, système de signalisation, matériel roulant, ateliers de révision et d'entretien, usines d'électricité...)

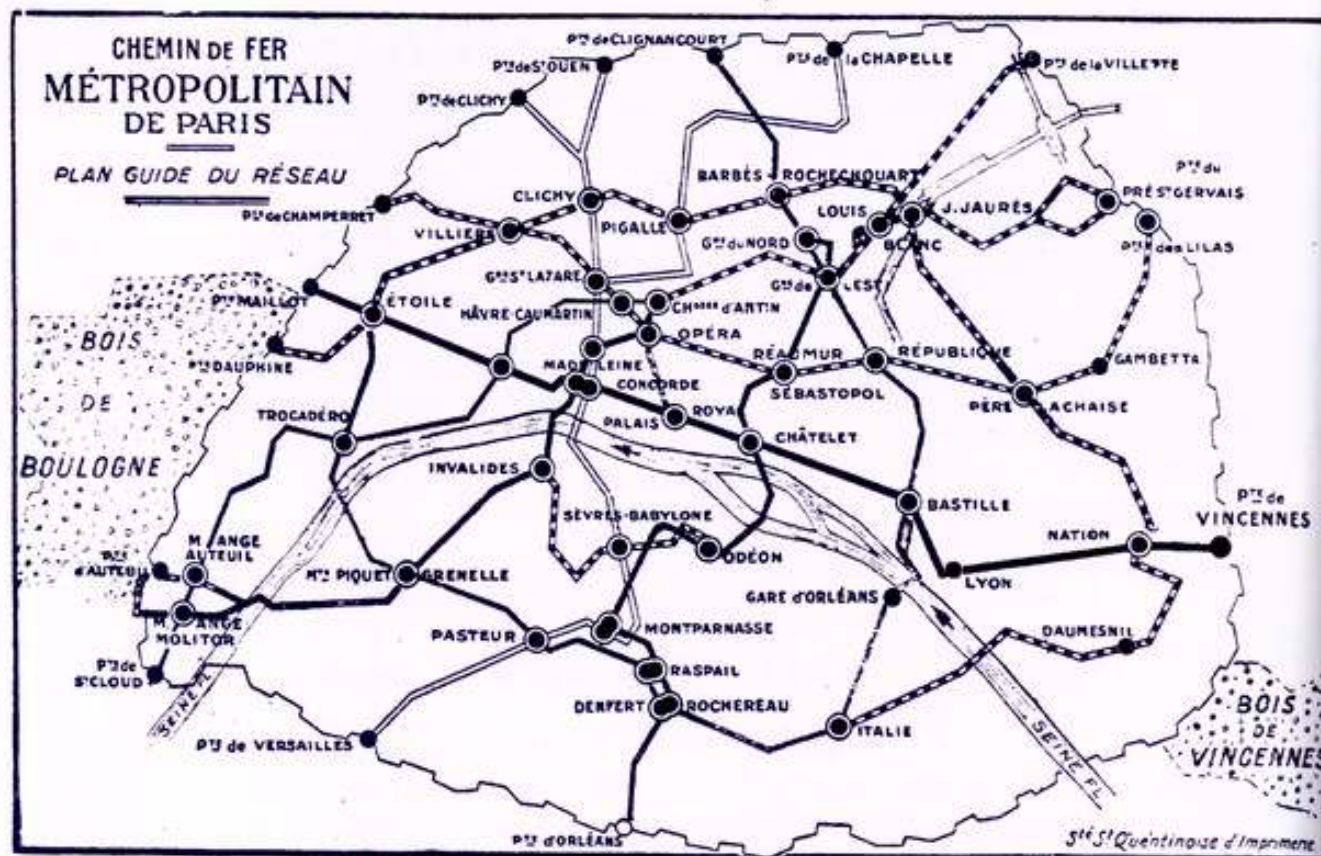


Fig. 3 : Plan du Métro entre le 14 février et le 16 avril 1926. On remarquera le tracé ancien des lignes 5, 6 & 10.

(Collection Julian PÉPINSTER).



Fig. 4 : La voie et le quai de chargement de la "Ligne des Finances", tel qu'il subsistait encore en 1990 avant les travaux de Météor.

(Photo Julian PÉPINSTER).