

Paris dans le métro

Autor(en): **J.-R. P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **32 (2002)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-828083>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

BASTILLE



Une fresque historique a été créée dans la station Bastille du métro parisien

Paris dans le métro

Depuis plus d'un siècle, le métro sillonne les entrailles de Paris. Cette véritable toile d'araignée relie 288 stations, de la Défense au Château de Vincennes et de la Courneuve à Villejuif. En voiture pour un voyage dans l'histoire.

Fulgence Bienvenüe. «Un nom à coucher dehors», comme disaient les anciens. C'est cependant à cet ingénieur que l'on doit la création, en juillet 1900, de la première ligne du métropolitain, au terme d'un projet très controversé et de cinquante années d'études. Pourtant, il y avait urgence... A la fin du 19^e siècle, les avenues parisiennes étaient totalement encombrées par des calèches, des charrettes, des omnibus à impériale et des piétons qui déambulaient dans tous les sens. Cette circulation anarchique faisait naître les plus beaux bouchons que l'on puisse imaginer, à une époque où Paris vivait ses heures de gloire, entre l'Exposition universelle et les grands projets futuristes.

Curieusement, le métropolitain, ce tramway souterrain, ne faisait pas l'unanimité dans le petit peuple pari-

sien et parmi les médecins. «Vous verrez, affirmaient certains, les voyageurs mourront d'asphyxie.» D'autres prédisaient les pires maux. «Les usagers seront atteints de peste.» Ou encore: «A cette vitesse, dans un tunnel, on sombrera dans la folie...» Il a donc fallu surmonter ces craintes, en plus des problèmes d'ordre technique, lors de l'ouverture de l'énorme chantier qui allait

DES SAINTS ET DES POÈTES

Les 288 stations qui ponctuent le réseau du métro parisien portent toutes un nom évocateur. On dénombre par exemple dix-huit saints, de Saint-Ambroise à Saint-Sulpice, en passant par Saint-Lazare et Saint-Placide. Parmi les écrivains et les poètes, on peut visiter les stations Voltaire, Victor Hugo, Alexandre Dumas, Anatole France ou Emile Zola. Mais aussi celle

de Raymond Queneau, auteur de la célèbre *Zazie dans le Métro*.

Beaucoup d'hommes célèbres ont prêté leur nom à des stations. Citons entre autres Louis Pasteur, Pierre Curie, Félix Faure, Clémenceau, Franklin D. Roosevelt, Kennedy, Bolivar, Robespierre... et Cambronne. Et une seule femme: Louise Michel (anarchiste française).

défigurer la capitale. Plus tard, lorsque le métro entra dans sa phase adolescente et s'émancipa dans les banlieues, d'autres inquiétudes, d'ordre sociologique, apparurent. «Les malfrats des banlieues seront directement mis en contact avec la bourgeoisie des beaux quartiers», observèrent les éternels «culs-coincés», qui prédirent une recrudescence de la criminalité. L'assassinat mystérieux d'un voyageur, en 1937, alimenta longtemps les discussions sur le zinc des bistrotis parisiens. Mais l'occupation allemande eut pour effet de réunir bourgeois et banlieusards comme par enchantement. C'était l'époque du couvre-feu et du dernier métro, immortalisée au cinéma par Catherine Deneuve et Gérard Depardieu.

Le décor du métro parisien attira plus d'un réalisateur et l'on ne compte plus les films tournés dans les entrailles de la capitale. Mentionnons en passant: *Porte des Lilas*, de Marcel Carné (1946), *Zazie dans le Métro*, de Louis Malle (1960) et *Charade*, de Stanley Donen (1963). Il inspira également de nombreux écrivains, poètes et chanteurs. On retiendra l'inoubliable *Poinçonneur des Lilas*, de Serge Gainsbourg, qui ramène à une époque où tout n'était pas encore informatisé, sans oublier le célèbre «métro, boulot, dodo» ou «ticket chic, ticket choc».

Aujourd'hui, les rames ne grincent plus en entrant dans les stations. Elles sont chaussées de pneus et semblent glisser au-dessus du sol. A l'intérieur des wagons illuminés comme un stade de football, les foules anonymes au regard perdu subissent leur transhumance quotidienne. Parfois, un violoniste déclenche quelques sourires; une grappe de touristes parviennent à s'émerveiller; un clochard ou un SDF volent quelques minutes de repos, allongés sur des matelas de catelles; une patrouille de vigiles traque les marchands de drogue, les terroristes et les musiciens.

Avec la mise en fonction de quatre lignes RER et de la ligne Météor, entièrement automatisée, le métro parisien est entré de plain-pied dans le troisième millénaire. Mais, ce qu'il a gagné en efficacité, il l'a peut-être perdu en poésie.

J.-R. P.

Séjour à Paris

avec Générations

En collaboration avec Carlson Wagonlit Travel, *Générations* propose à ses lecteurs un voyage inoubliable à Paris, du 22 au 25 août prochain.

PROGRAMME

Judi 22 août. Train TGV Lausanne-Paris 2^e classe. Transfert au Novotel, situé en face de la gare. Repas du soir en musique dans un caveau du 13^e siècle (boissons comprises). Logement.

Vendredi 23 août. Tour de ville comprenant la tour Eiffel, les Champs-Élysées, l'arc de Triomphe, la butte Montmartre, l'Opéra Garnier et la Villette. Déjeuner face au canal (boissons comprises). Départ en bateau sur le canal Saint-Martin, vers le Musée d'Orsay. Retour en car à l'hôtel. Dîner et soirée libres.

Samedi 24 août. Excursion à Giverny, visite de la maison de Monet, des jardins et de l'étang aux nénuphars. Retour en ville. Déjeuner et après-midi libres pour le shopping. Dîner au Novotel (boissons comprises).

Dimanche 25 août. Matinée libre. Repas de midi libre et transfert individuel à la gare de Lyon. Rendez-vous devant le restaurant le Train

OFFRE SPÉCIALE DU 22 AU 25 AOÛT

Bleu. Train TGV Paris-Lausanne. Arrivée à 21 heures. Fin de nos services.

Prix par personne: Fr. 875.-

(Suppl. chambre à un lit Fr. 210.-)

Inclus dans le prix: train TGV 2^e classe, logement en chambre double dans un hôtel***, repas, visites et excursions selon programme, accompagnant au départ de Lausanne. (Non compris: assurance annulation, dépenses personnelles, boissons).



BULLETIN D'INSCRIPTION

**Je m'inscris/Nous nous inscrivons
pour le voyage à Paris du 22 au 25 août 2002**

Nombre de personnes _____

Nom NP/Localité

Prénom Rue

Nom Tél.

Prénom Signature

**Bulletin à renvoyer, rempli et signé, à Carlson Wagonlit Travel,
gare CFF, 1001 Lausanne. Tél. 021/320 72 35.**