

Véhicules de demain : les anticipations du métro parisien et l'avenir de l'espace urbain à la fin du XIX^e siècle

Caroline GRUBBS
Southern Methodist University

Scène de la vie parisienne : sur la place large et calme, des hommes et des femmes se promènent. Ils ne se dépêchent point, ne se soucient pas des omnibus qui les côtoient de près dans les rues. Des bâtiments de style haussmannien forment l'arrière-fond du tableau urbain, figures uniformes d'un ordre serein. Rien de plus dix-neuvième siècle que le Paris dépeint dans cette image – excepté les wagons en forme de gondoles qui pendent des réverbères au milieu du trottoir. Car il s'avère que ce dessin de 1884 ne représente pas la ville d'aujourd'hui, mais plutôt celle de demain : l'image illustre un projet de chemin de fer métropolitain conçu par un certain Edouard Mazet, capitaine au long cours. Lors de la parution de son projet (ill. 1), intitulé *Nouveau chemin de fer métropolitain, sans rails, ni wagons, ni ponts, ni tunnels*, dans *La Nature* en octobre 1884, les rédacteurs de la revue ont applaudi l'originalité de ce système malgré sa faisabilité douteuse, concluant que « quel que soit l'avenir réservé [au projet] que nous allons présenter aujourd'hui à nos lecteurs [...] à l'époque où nous vivons, c'est déjà quelque chose que de *faire nouveau...* »¹.

La vision de Mazet fait partie d'une archive de projets et de plans pour un chemin de fer métropolitain dans Paris, une archive qui s'est construite des années 1840 à 1900. Dans ces propositions qui circulaient dans la presse populaire ainsi que dans certaines revues savantes, des architectes et des ingénieurs ont transformé de façon spéculative l'espace urbain pour y incorporer un réseau ferroviaire souterrain ou aérien. Ces travaux imaginaires ont provoqué de vives réactions dans le public, surtout dans la société de la Troisième République, déclenchant des débats qui s'articulaient au futur. Quel effet le métro produira-t-il dans le paysage topographique et esthétique de la capitale ? Qu'est-ce qui résultera de la mobilité accélérée des citoyens et de l'inter-connectivité augmentée des zones urbaines ? Ces questions donnaient lieu à des dessins étonnants de modes de transport dont les plus farfelus semblent tirés des pages d'un roman d'anticipation. En effet, ces conjectures scientifiques au sujet des transports urbains ne pouvaient qu'intéresser les anticipateurs littéraires, et on ne s'étonne pas de constater que de tels réseaux

1. « Nouveau chemin de fer métropolitain sans rails, ni wagons, ni ponts, ni tunnels. », *La Nature*, n°575 (7 juin 1884), p. 315-318.

soient un thème privilégié des récits d'anticipation d'Albert Robida et de Jules Verne où ils servent de figure de proue d'un progrès troublant.

Dans ce qui suit, nous proposons d'aborder la façon dont le dix-neuvième siècle a imaginé et représenté l'avenir par le biais des anticipations scientifiques et littéraires du métro de Paris. À travers une analyse comparative d'une sélection de projets et de récits d'anticipation contemporains, nous explorerons la Métro-mania fin-de-siècle afin de mieux cerner les enjeux progressistes qu'elle véhicule et les peurs dystopiques qu'elle entretient. Le métro, à la différence de tout autre mode de transport en commun, serait incorporé de façon permanente à l'environnement construit de Paris et les architectes étaient vivement conscients du fait qu'ils devaient, dans leurs projets, intégrer leur réseau non seulement au paysage urbain mais aussi à la culture urbaine. Nous pouvons donc déceler dans les descriptions, les dessins et les plans des métros possibles – qu'ils soient souterrains ou aériens – des inquiétudes contemporaines du public quant à l'avenir de l'espace parisien, inquiétudes qui s'exprimaient en visions cauchemardesques d'une ville archipleine, étranglée du haut par un lacs de voies aériennes et évidée du bas par un labyrinthe embrouillé de tunnels et de tubes.

En janvier 1872, au lendemain de la guerre franco-prussienne, alors que le développement des réseaux ferroviaires était à l'ordre du jour, Léon Say, préfet de la Seine, a créé une commission spéciale chargée d'étudier la possibilité d'établir un chemin de fer dans Paris. La commission a étudié sept projets de réseaux souterrains et aériens, dont aucun ne l'a convaincue. Elle a néanmoins conclu qu'il vaudrait mieux suivre le modèle de l'*Underground* de Londres, ouvert en 1863, car des lignes souterraines ne nuiraient pas aux traits récemment embellis de la capitale². Le même mois, un article anonyme a paru dans *Le Temps* dans lequel l'auteur raconte un voyage à Londres où il a pu observer le chemin de fer intérieur de cette ville. Tellement impressionné par l'efficacité du *Métropolitain*, l'auteur imagine ce qu'il en serait si un réseau pareil était exécuté à Paris. « On a tant parlé de chemins de fer intérieurs à établir dans Paris, » explique-t-il, « qu'il me sera permis de développer mon rêve. D'autres se chargeront de le réaliser.³ » L'auteur imagine un remaniement de la topographie urbaine : « d'un coup de baguette » il prolonge les grandes lignes du Havre, du Nord, de l'Est et de Lyon jusqu'à l'intérieur de la ville, il dessine une nouvelle ligne qui réunit les grandes gares, il coupe Paris par deux lignes perpendiculaires et il trace une dernière ligne circulaire qui parcourt les anciens boulevards extérieurs. Grâce à ce plan géométrique, tout quartier devient désormais accessible en chemin de fer. Dans ce rêve utopien, les lignes forment un *système* logique et complet qui met en communication les

2. « On a pensé enfin que les grands monuments de Paris auraient à souffrir du voisinage des travées métalliques, qui, bien que percées à jour, en couperaient désagréablement la perspective, et que l'aspect général des grandes voies qui contribuent si puissamment à la beauté de la Capitale, serait altéré de la manière la plus fâcheuse. » (*Rapport de la commission spéciale sur l'étude des chemins de fer et des tramways d'intérêt local à établir dans le département de la Seine*, Paris, Charles de Mourgues Frères, 1872, p. 35). Pour un survol de cette époque dans l'histoire du métro de Paris, voir Norma Evenson, *Paris : A Century of Change, 1878-1978*, New Haven, CT, Yale University Press, 1979, ou Jean Robert, *Notre Métro*, Paris, Omnes et C^{ie}, 1967.

3. « Lettre de Londres », *Le Temps* (8 janvier 1872).

quartiers les plus éloignés de la ville et qui permet aux citadins de les parcourir rapidement. L'auteur nous rappelle que cet idéal d'urbanisme existe déjà à Londres où les chemins de fer centralisés décrivent une grande courbe « complète et fermée ».

Le mode utopiste emprunté par le chroniqueur de Londres, ainsi que son rêve d'un réseau métropolitain centralisé et global qui continuerait le travail haussmannien de modernisation et d'organisation de l'espace de la capitale, rappelle un autre « rêve » de Paris futur – celui de Jules Verne dans *Paris au XX^e siècle*. Certes il n'y a que nous, lecteurs de l'avenir, qui soyons capables de tracer rétrospectivement de telles correspondances, puisque le roman de Verne, écrit en 1863, ne verra le jour qu'en 1994, mais sa conjecture reflète les préoccupations des visionnaires du métro de l'époque⁴. Au deuxième chapitre, le jeune héros Michel Dufrénoy rentre de la cérémonie de remise des prix scolaires – où il a remporté le premier prix de vers latin, quelle honte ! Dans la rue, il se laisse entraîner par la foule jusqu'à la station de Grenelle du chemin de fer métropolitain, il y achète son billet et, dix minutes plus tard, il descend à Madeleine. Entretemps, le narrateur expose l'histoire et le plan de ce métro qui encercle Paris en quatre réseaux concentriques. L'histoire spéculative que Verne invente ici s'avéra d'ailleurs assez juste surtout quand on se rappelle qu'en 1863 un chemin de fer *intra muros* à Paris était toujours une idée relativement nouvelle et peu explorée. Parmi les quelques projets qui avaient été publiés à cette époque, ceux de Monsieur Telle de 1855 et de Jules Brame de 1856 pour des chemins de fer sur arcades me semblent les plus proches de la vision de Verne⁵. Chez Telle, les rails étaient placés sur des viaducs au milieu de la rue et à la hauteur du premier étage des immeubles tandis que Brame imagine la création d'un boulevard de fer à deux voies bordées par des trottoirs pour piétons, le tout construit au-dessus des rues existantes. Telle propose l'usage des locomotives et Brame, les machines fixes.

Dans *Paris au XX^e siècle*, Verne incorpore des éléments des projets de métro existants tout en modernisant la technologie de la traction et en extrapolant l'envergure de ces réseaux pour refléter la taille immense de son Paris de 1960. Dans son histoire alternative, le réseau métropolitain actuel aurait existé depuis 1913, « suivant un système présenté au siècle dernier par l'ingénieur Joanne.⁶ » Timothy Unwin soutient qu'il s'agit du géographe Adolphe Joanne, fondateur des Guides Joanne, or je n'ai pas pu retrouver de projet signé de lui ni dans les archives ni dans les sources secondaires⁷. J'avancerais que Verne invente son métro à partir des projets français et américains antérieurs au lieu d'en copier un seul. Le système consiste en deux voies séparées placées sur des viaducs à la

4. Voir la préface de Piero Gondolo della Riva à son édition du livre pour l'histoire extraordinaire de la découverte du manuscrit (préface à *Paris au XX^e siècle*, de Jules Verne, Paris, Hachette, 1994, p. 11-21).

5. Mark Ovenden, *Paris Underground : the Maps, Stations, and Designs of the Métro*, London, Penguin Books, 2009, p. 9.

6. Jules Verne. *Paris au XX^e siècle*, Paris, Hachette, 1994, p. 39.

7. Selon Unwin, « the metro of *Paris au XX^e siècle* is based on a system proposed by the geographer Adolphe Joanne : mentioned by name in the text, Joanne was the founder of the *Guides Joanne*, prototype of the later *Guides bleus*. » Unwin ne fournit pas de référence d'archives pour ce projet de Joanne (Timothy Unwin, *Jules Verne : Journeys in Writing*, Liverpool, Liverpool University Press, 2005, p. 36).

hauteur des entresols, supportées par d'élégantes colonnes, percées à jour. Le viaduc forme une galerie couverte sous laquelle les piétons peuvent se promener à l'abri de la pluie. Les trains marchent à l'air comprimé et évitent ainsi la fumée et le bruit occasionné par les locomotives. Par son style, son mode de traction et son plan, ce métro imaginaire anticipe sur des projets des années 1870 et 80, notamment ceux de Louis Heuzé en 1877 et de Jules Garnier en 1885. Le narrateur conclut ce survol du réseau métropolitain en insistant sur le progrès qu'il représente dans l'urbanisme parisien : « Qu'eût dit un de nos ancêtres à voir [...] ces viaducs si légers ; ces longues galeries élégantes, ces ponts lancés d'une rue à l'autre, et enfin ces trains éclatants qui semblaient sillonner les airs avec une fantastique rapidité.⁸ »

Effectivement, de nombreux ingénieurs du dix-neuvième siècle ont partagé la vision de Verne de l'embellissement de Paris par un métro aérien. Dans son projet de 1878 (ill. 2), l'architecte Louis Heuzé imagine un métro aérien qui ressemble en fait à celui de Verne – voies sur arcades, style élégant et léger, passage couvert au-dessous pour piétons et boutiques. Selon Heuzé, la question du métro est « une des plus graves questions qui puissent intéresser l'avenir de la ville de Paris » et la dimension spatiale de ce problème est de la première importance. Heuzé s'oppose avec virulence à l'idée d'un réseau souterrain – qu'il traite de *Nécropolitain* – et il se fait le porte-parole de l'opinion publique, en implorant : « ne nous imposez pas le parcours en souterrains froids, humides, sombres, enfumés et excessivement dangereux, par le croisement de nombreuses lignes ! Laissez-nous parcourir Paris à la lumière du jour⁹ ». Au-delà de l'image du souterrain comme inhospitalier, Heuzé évoque celle – plus moderne – d'un espace industriel surdéveloppé.

Dans un article du 16 mars 1886 dans *Le Figaro*, Pierre Giffard exprime sa crainte que le gouvernement municipal choisisse un projet d'un de « ces gens qui voulaient creuser Paris et installer sous les boulevards, sous les maisons, sous les monuments, sous la croûte déjà fêlée et cassurée de notre pauvre vieille capitale, des kilomètres de railway infernal, obscur autant qu'infect, étouffant, fumeux, incommode, dangereux, inepte¹⁰ ». Pas d'utopie technologique souterraine ici. Au lieu de rajeunir « notre pauvre vieille capitale », le métro souterrain ne ferait que précipiter son écroulement. En 1892, dans *Le Vingtième siècle : la vie électrique*, Albert Robida reprend cette notion d'un souterrain artificiel et trop plein (ill. 3). Dans le monde imaginaire de 1955, « le sol de Paris [...] n'existe plus, puisque la vraie terre y a disparu ou à peu près, remplacé par un lacis embrouillé de tunnels, de canalisations diverses, de tubes métropolitains réunissant les quartiers, de tubes d'expansions au dehors, d'égouts, de caniveaux¹¹ ». Dans le roman, la terre et les airs sont l'une comme les autres embrouillés par des réseaux de communication et de transport, ce qui renforce la vision dystopique de l'avenir de l'espace urbain dans laquelle l'écrivain met en cause tout réseau métropolitain, qu'il soit souterrain ou aérien.

8. Jules Verne, *Paris au XX^e siècle*, p. 43.

9. Louis Heuzé, *Paris, chemin de fer transversal à air libre*, Paris : Lapirot et Boullay, 1878, p. 14.

10. Pierre Giffard, « Le Métropolitain », *Le Figaro* (16 mars 1886).

11. Albert Robida, *La vie électrique : le vingtième siècle*, Paris, Librairie illustrée, 1982, p. 126.

La ville de l'avenir imaginée par Robida dans son roman est une caricature mais elle représente des peurs que les projets de chemin de fer aérien ont suscitées chez le public, peurs d'un espace urbain chaotique, encombré, dont toutes les belles perspectives seraient coupées par le croisement de voies ferrées. Prenons un exemple classique. En 1881, l'ingénieur Jean Chrétien a imaginé un réseau aérien fort joli et à traction électrique, mais son projet a fini par faire scandale parce qu'il avait prévu de faire traverser à une ligne la place de l'Opéra, directement en face du Palais Garnier. Chrétien a essayé de se défendre en vantant la légèreté et la délicatesse de ses viaducs : « Nul n'ignore, en effet, qu'un excellent moyen de faire valoir certains monuments consiste à placer dans leur entourage, et parfois bien en face, des constructions accessoires qui n'ont pas d'autre raison d'être... La voie aérienne est placée à 85 mètres de la façade ; or, le spectateur devrait s'en éloigner d'environ 110 à 120 m pour que la silhouette du viaduc commençât à se projeter sur le monument... Si l'on s'éloigne davantage, le viaduc, qui est d'une extrême légèreté, perd encore de son importance relative et n'apparaît que comme un filet qui ne peut nuire en aucune façon à l'effet général.¹² » Les illustrations (ill. 4 & 5) exagèrent la minceur des colonnes, l'étroitesse des voies, en faisant du réseau une figure discrète dans le paysage urbain.

Chrétien et autres avaient beau insister sur les bienfaits des réseaux aériens ; la peur que la capitale soit transformée en un labyrinthe de fer confus persistait. En juin 1886, dans *La Caricature*, Albert Robida visualisait cette inquiétude dans un dessin intitulé « L'embellissement de Paris par le Métropolitain »¹³. Cette image futuriste (ill. 6) – elle dépeint la ville en 1889, au moment de l'exposition universelle – montre Paris, représentée comme une reine, couverte de lignes ferrées qui semblent n'aller nulle part. Les monuments de la ville sont reconvertis en stations, la fumée des locomotives pollue l'air, aucun panorama n'a survécu à l'installation du métro. Elizabeth Emery et Peter Soppelsa ont analysé la dimension politique de cette caricature et l'influence que Robida a voulu exercer à travers elle sur l'avenir du métro¹⁴. Robida était membre de la Société des Amis des Monuments Parisiens, fondée en 1884, dont le but était de protéger le patrimoine architectural et culturel de la capitale contre des actes de « vandalisme » urbaniste. Comme il l'a fait dans ses romans d'anticipation, Robida dépeint un avenir où l'art sera soumis aux besoins de l'industrie et du rythme frénétique de la vie moderne, où l'on ne respectera pas les monuments du passé. Son image réduit le problème du métro à ses enjeux esthétiques, mais elle nous rappelle qu'à cette époque le métro n'existait qu'en image, qu'on ne pouvait parler de lui qu'au futur et elle souligne à quel point, pendant les trois dernières décennies du dix-neuvième siècle, l'avenir du chemin de fer métropolitain – et par extension l'avenir de Paris – était encore malléable.

12. Jean Chrétien, *Chemin de fer électrique des boulevards à Paris*, Paris, J. Baudry, 1881, p. 47.

13. L'image apparaît à la une du numéro 338 (19 juin 1886) de *La Caricature*.

14. Elizabeth Emery, « Protecting the Past : Albert Robida and the Vieux Paris Exhibit at the 1900 World's Fair. », *Journal of European Studies* 35, n°1, 2005, p. 65-8; Peter Soppelsa. « Visualizing viaducts in 1880s Paris. » *History and Technology* 27, n°3, septembre 2011, p. 371-377.

Le métro du dix-neuvième siècle qui a circulé dans Paris en texte et en image incarne ce que Peter Soppelsa appelle la fragilité de la modernité, les difficultés auxquelles des villes doivent faire face lorsqu'elles éprouvent de nouveaux rapports complexes entre des techniques, des humains, et des environnements urbains¹⁵. Le métro imaginaire était un moyen de penser l'avenir de la ville après Haussmann. Les systèmes envisagés dans les projets, les romans, et les images que je viens d'aborder nous offrent autant de futurs alternatifs, d'itinéraires qui auraient pu être suivis et qui auraient mené à d'autres terminus historiques.

Illustrations



1. Edouard Mazet, « Nouveau chemin de fer métropolitain sans rails, ni wagons, ni points, ni tunnels », *La Nature* (le 7 juin 1884). *Source : La Nature (GoogleBooks, e-book gratuit).*

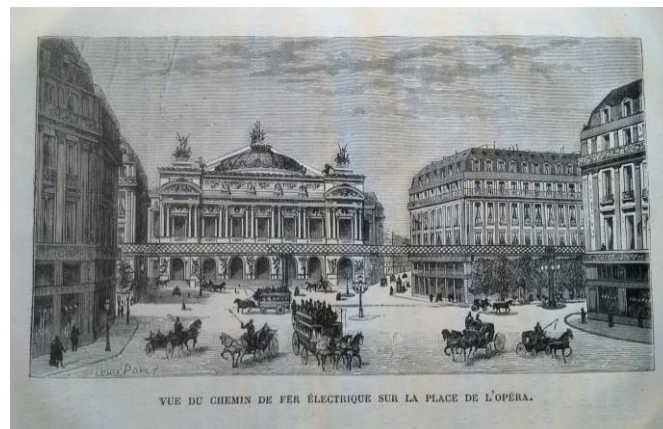


2. Louis Heuzé, « Des chemins de fer dans Paris projetés en tunnels ; contre-projet. Chemin de fer en élévation avec passage couvert en dehors des rue et boulevards. » Paris, 1877. *Source : photographie personnelle prise à la BnF.*

15. Voir Peter Soppelsa, *The Fragility of Modernity: Infrastructure and Everyday Life in Paris*; thèse de doctorat, University of Michigan, 2009.



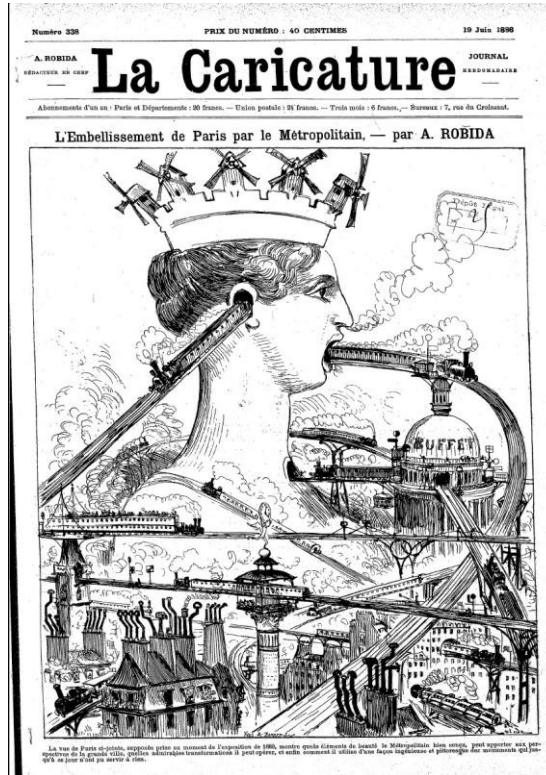
3. Albert Robida, « Un quartier embrouillé », *La vie électrique : Le Vingtième siècle*. Paris : Librairie illustrée, 1892. *Source : Gallica.*



4. Jean Chrétien, « Vue du chemin de fer électrique sur la place de l'Opéra ». *Chemin de fer électrique des boulevards à Paris*. 2^e édition. Paris : J. Baudry, 1881. *Source : photographie personnelle prise à la BnF.*



5. Jean Chrétien, « Vue transversale ». *Chemin de fer électrique des boulevards à Paris*. 2^e édition. Paris : J. Baudry, 1881. *Source : photographie personnelle prise à la BnF.*



6. Albert Robida, « L'Embellissement de Paris par le Métropolitain », *La Caricature* (le 19 juin 1886). *Source : Gallica.*