

## ► Le métro a rendez-vous avec Montrouge

*Le projet devient enfin réalité : le métro va franchir la Porte d'Orléans pour rejoindre Montrouge. Près d'un siècle après la création de la ligne 4, une nouvelle station va voir le jour au cœur de notre ville. Des travaux en perspective certes, mais une véritable amélioration des déplacements pour la majorité d'entre nous.*

### ► Petite histoire du métro

#### Une évolution des transports indispensable

Dès la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la circulation dans Paris devient problématique : les engorgements de la capitale sont loin de n'être qu'une réalité actuelle ! Les transports de surface montrent alors déjà leurs limites sur une voirie toujours plus encombrée. Seule solution : concevoir un plan de circulation indépendant du trafic routier, en le dotant d'un moyen de transport rapide et de grande capacité.

À partir de 1845, des projets de chemin de fer intérieur fleurissent, des plus farfelus aux plus utopiques. Les querelles entre l'État et la ville de Paris empêchent le choix et la mise en œuvre des projets les plus réalistes. Pendant ce temps, Londres puis New York se dotent d'un métro...



## Le lancement des projets

L'approche de l'Exposition Universelle de 1900 et la volonté inébranlable de la ville de Paris vont accélérer les décisions et mettre fin aux tergiversations concernant l'autorité de tutelle du futur réseau.

Un avant-projet de réseau de « chemin de fer urbain à traction électrique » est établi en 1896 par Huet et Bienvenüe. Il comporte une ligne circulaire Etoile-Nation/Etoile ainsi que deux transversales, une nord/sud (Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans ... et oui, déjà) et une est/ouest (Porte Maillot-Avenue Gambetta). Ce projet est adopté par l'assemblée municipale et définitivement approuvé en juillet 1897. La municipalité devra assurer la construction des tunnels, viaducs et quais de station.

Elle choisit pour la réalisation des accès et des voies la Compagnie Générale de Traction, détenue par le baron Empain. Celui-ci s'associe alors aux Établissements Schneider du Creusot pour créer en 1899 la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain (CMP) qui prend en charge l'exploitation du réseau.



En 1901, la Ville adopte un deuxième projet, mené par Berlier. Il constitue alors la Société du Chemin de Fer Électrique Souterrain Nord-Sud en 1902. Paris détermine alors les caractéristiques de son réseau pour se démarquer clairement du chemin de fer national : un écartement des voies plus étroit et la circulation de trains à droite.

## Là où tout commence



Le 4 octobre 1898 commencent les travaux. Les premiers projets comprennent

six lignes :

**A** : de Porte de Vincennes à Porte Dauphine

**B** : circulaire par les anciens boulevards extérieurs

**C** : de Porte Maillot à Ménilmontant

**D** : de Porte de Clignancourt à Porte d'Orléans (future ligne 4)

**E** : du boulevard de Strasbourg au pont d'Austerlitz

**F** : du Cours de Vincennes à Place d'Italie

Le 19 juillet 1900, la première ligne de métro Porte de Vincennes/Porte Maillot est inaugurée et ouverte au public. Elle permet de desservir l'Exposition Universelle.

L'homme qui supervise la construction de ce gigantesque chantier jusqu'à sa mort est le désormais célèbre Fulgence Bienvenüe, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Le Paris de la construction n'est que trous et grues : les chantiers s'ouvrent un peu partout. Pour pouvoir permettre au métro de suivre le tracé initial, cela nécessite d'intervenir sur de nombreuses choses annexes : dévier les canalisations, renforcer certains endroits.

La première guerre mondiale n'affecte



pas l'avancement des travaux.

À partir de 1922, Paris assume la responsabilité financière du métro. La CMP absorbe en 1930 son concurrent la Compagnie du Nord/Sud exploitant alors deux lignes du réseau. C'est à partir de cette fusion qu'est envisagé pour la première fois de prolonger le métro en proche banlieue.

## Le métro sort de Paris

Face à l'accroissement de la population autour de Paris dès les années vingt, la position de la municipalité s'infléchit devant les pressions du département de Seine. En 1925, une commission chargée d'étudier les problèmes de transport de la région propose de prolonger les lignes de métro en banlieue. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux figure dans les premiers projets proposés.



Dès 1934, le métro arrive au Pont de Sèvres. La seconde guerre mondiale ralentit la réalisation de ces extensions. Après Mairie des Lilas, Pont de Neuilly, Porte de Vanves, Pont de Levallois et Mairie de Montreuil, seuls Charenton, Pantin et Ivry seront desservis. À la Libération, c'est la RATP, créée en 1949, qui reprend le flambeau. Et ce n'est qu'à partir des années 70 que les prolongements des lignes reprennent à un bon rythme. La prochaine ouverture sera à Montrouge !

## L'histoire de la ligne 4

La ligne 4 est l'une des premières lignes du métro parisien. C'est la première à traverser la Seine, par deux fois. Son tracé d'origine devait la faire franchir le fleuve entre le Louvre et l'Institut. Mais il dut être abandonné face à la farouche opposition des illustres membres de



l'Académie qui s'inquiétaient d'être troublés dans leurs réflexions par d'éventuelles vibrations... Ainsi fut modifié le parcours ! D'autres modifications adviennent afin de desservir Montparnasse, Châtelet et les Halles. Les travaux, novateurs à Paris, sont remarquables : ils portent sur une longueur de 1 100 mètres, avec un passage sous-fluvial et la construction spécifique des stations Cité et Saint Michel qui sont réalisées à ciel ouvert puis foncées dans le sol.

Les travaux débutent en 1905. Tous les souterrains sont réalisés à l'aide d'un bouclier mise à part une quinzaine de mètres qu'il faut construire en boisant les galeries. Mais le travail reste impossible, les terrains étant trop meubles. Qu'à cela ne tienne, les terrains sont congelés grâce à des tubes remplis de solution de saumure à  $-24^{\circ}$ , enfoncés dans le sol pendant 40 jours. Autrement dit, il faudra dix mois pour réaliser 14,50 mètres de tunnel !

Des caissons étanches sont fabriqués pour la traversée de la Seine. Ils sont destinés à abriter les deux voies. Cette technique révolutionnaire s'est avérée efficace et durable puisque la RATP l'a encore utilisée pour faire passer le métro sous la Seine en 1974.

La section Clignancourt-Châtelet est mise en service en 1908. En 1909, la partie sud entre Raspail et Porte d'Orléans est ouverte au public mais le trafic reste limité puisque les trains ne comptent que trois voitures. Enfin, le 9 janvier 1910, la section Raspail-Châtelet étant achevée, la totalité de la ligne 4 peut être exploitée. Des trains Westinghouse de cinq voitures desservent cette ligne. Malheureusement, le service est totalement désorganisé quelques jours plus tard à cause des inondations historiques de 1910.

Près d'un siècle plus tard, la ligne 4 sortira des murs de Paris pour rejoindre Montrouge.



## ► Le métro à Montrouge



la voiture particulière vers les transports en commun. L'objectif est de faciliter les déplacements entre Paris et Montrouge, par la mise en place d'une liaison rapide et efficace. En complément, le tramway T3 et les restructurations des lignes de bus apporteront une véritable amélioration des conditions de transport.

### Mairie de Montrouge : Paris + 820 mètres

La réalisation du prolongement de la ligne 4 donnera lieu à des ouvrages de raccordement au terminus actuel Porte d'Orléans. Le tracé partira de l'extrémité de cette station, un tunnel le fera passer sous le square du Serment de Koufra, puis sous le périphérique pour rejoindre l'axe de la rue de la République jusqu'à l'avenue de Verdun.

Le tunnel se situera à 15 mètres sous terre. Il n'y a aucun risque de pollution, puisqu'il ne côtoie pas de nappe aquifère.

Des installations d'arrière gare à la station de Montrouge (soit un tunnel de 650 mètres) comprendront des positions de garage des trains et un centre de maintenance de proximité. Ces dispositions techniques garantiront par

#### LES PARTENAIRES

L'État, la Région Ile-de-France, le Conseil général des Hauts-de-Seine, la Ville de Montrouge, la RATP et le STIF.

#### LE FINANCEMENT

Le plan de financement de l'opération est d'un montant de 169,119 millions d'euros.

Il se répartit entre :

- la Région Ile-de-France, pour 72,241 millions d'euros
- l'État, pour 40,601 millions d'euros
- la RATP, pour 27,067 millions d'euros
- le Conseil général des Hauts-de-Seine, pour 24,060 millions d'euros
- la Ville de Montrouge, pour 5,150 millions d'euros

#### LE PLANNING

**Juin 2006/juin 2007** : travaux de déviation des réseaux (eau, gaz, électricité et téléphone)

**Octobre 2006/juillet 2007** : travaux préparatoires à Paris sur les ouvrages existants

**Printemps 2007** : réalisation de l'ouvrage

**À printemps 2010** : travaux des gros et second œuvre

**À mi 2009/mi 2011** : équipements

**Été 2011** : essais et marche à blanc

**Automne 2011** : mise en service du prolongement jusqu'à Mairie de Montrouge. ■

Cela devient une réalité : le métro arrive à Montrouge ! La ligne 4 devient francilienne, elle franchit les portes de Paris. 40 000 personnes sont aujourd'hui concernées, qu'elles résident à Montrouge ou qu'elles y travaillent.

L'objectif prioritaire de ce prolongement est d'offrir de meilleures conditions d'échanges et de mobilité entre Paris et Montrouge, qui fait partie des derniers secteurs denses et limitrophes de la capitale à ne pas être desservi par ce mode de transport. Cela s'inscrit dans une politique de reports d'utilisation de





ailleurs la possibilité ultérieure d'un prolongement jusqu'à Bagneux. Ainsi, pour une extension de 820 mètres, le total de la longueur exploitée sera en réalité de 10,6 à 11,5 kilomètres.

## La station qui va changer la ligne 4

La nouvelle station desservira le cœur de Montrouge. Elle se situera rue de la République, entre la place de la Libération et la place du Général Leclerc. Ainsi, des modifications ont été apportées à la suite de l'enquête préalable : la station est décalée vers le sud, ce qui permettra d'offrir une meilleure répartition des accès du métro par rapport à la configuration initiale. La station Mairie de Montrouge sera dotée d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques pour garantir son accès aux personnes ayant des besoins spécifiques. Trois entrées ont été déterminées : parvis de l'église, place Émile Cresp, place du Général Leclerc.

Comme la majorité des stations de métro, la station Mairie de Montrouge comportera deux quais latéraux. Les rames compteront 6 voitures sur pneus, soient 90 mètres de long. Il partira une rame toutes les 105 secondes aux heures de pointe, rythme en vigueur depuis janvier 2002. ■

## EXEMPLES DE TEMPS DE TRAJET ESTIMÉ

### À partir de la station

#### Mairie de Montrouge :

**Esplanade de la Défense** : environ 45 min

**Châtelet** : environ 23 min

**Bibliothèque François Mitterrand** : environ 34 min

**Pigalle** : environ 35 min

**Montparnasse Bienvenüe** : environ 15 min

## LES CONNEXIONS

La ligne 4 est en correspondance avec toutes les autres lignes de métro et de RER : elle traverse 10 arrondissements de Paris en 26 stations.

### Les correspondances avec :

**Ligne 1**, à Châtelet

**Ligne 2**, à Barbès-Rochecouart

**Ligne 3**, à Réaumur Sébastopol

**Ligne 5**, à Gare de l'Est ou à Gare du Nord

**Ligne 6**, à Denfert-Rochereau, à Raspail ou à Montparnasse Bienvenüe

**Ligne 7**, à Châtelet ou à Gare de l'Est

**Ligne 8**, à Strasbourg Saint Denis

**Ligne 9**, à Strasbourg Saint Denis

**Ligne 10**, à Odéon

**Ligne 11**, à Châtelet

**Ligne 12**, à Montparnasse Bienvenüe ou à Marcadet Poissonniers

**Ligne 13**, à Montparnasse Bienvenüe

**Ligne 14**, à Châtelet

**RER A** aux Halles

**RER B** à Denfert-Rochereau, Les Halles ou Gare du Nord

**RER C** à Saint Michel

**RER D** aux Halles ou Gare du Nord

**RER E** à Gare du Nord ■

**Gare de Lyon** : environ 32 min

**Arts et Métiers** : environ 30 min

**Bonne nouvelle** : environ 32 min

**Havre Caumartin** : environ 30 min

**Porte de la Villette** : environ 41 min

**Porte de Versailles** : environ 24 min

**Convention** : environ 22 min

**Gare d'Austerlitz** : environ 28 min

**Mabillon** : environ 20 min

**Censier Daubenton** : environ 27 min

**Denfert-Rochereau** : environ 11 min

**Place d'Italie** : environ 19 min

**Bastille** : environ 30 min ■