

## Un siècle de plans du Métro de Paris

■ Julian PEPINSTER

*Au début du Métro il n'y avait pas de plan officiel (jugé inutile par la Compagnie du Métropolitain), ce qui entraîna un foisonnement de plans d'initiative privée, avec chacun leurs caractéristiques mais aussi leurs erreurs. A partir du moment où l'on commence à penser à un plan officiel pour faciliter la vie des utilisateurs du Métro, au fur et à mesure que le réseau s'agrandit, se complexifie, il faut actualiser les plans (officiels, mais aussi les autres qui continuent leur vie indépendante) ; bien évidemment il en va de même quand des stations changent de nom, afin que les voyageurs puissent s'y retrouver. Puis vient la guerre et ses restrictions de papier, l'uniformisation des teints grisâtres, mais surtout un fonctionnement du métro au ralenti : d'où de nouveaux plans... allégés, mais aussi en allemand pour le tourisme de ces "messieurs un peu trop envahissants". Après le retour à la "normale", les plans continueront de se développer, s'améliorer, d'autant plus que le réseau n'a jamais été figé, même de nos jours... jusqu'à l'adoption d'une nouvelle charte pour un schéma cartographique par simplification a minima des informations disponibles à la lecture du "plan" de notre Métro parisien !*

### MOTS-CLÉS

Cartographie, chemin de fer, histoire, Métropolitain, Paris, publicité, transport, ville

### Le temps des projets

L'histoire du Métro de Paris, aujourd'hui âgé d'un peu plus de 110 ans, remonte à plus longtemps encore, car c'est en effet de 1845 que date le premier projet. Paris était alors la première ville d'Europe à envisager de créer un chemin de fer urbain et... elle sera la dernière, ou presque, à le réaliser ! Le poids du "système" français l'aura retardé : d'une part, la Ville de Paris souhaitait offrir un système de transport exclusivement local et réservé aux piétons et à leurs bagages à main ; d'autre part, les compagnies de chemin de fer, qui avaient dans ce projet le soutien de l'Etat, envisageaient de faire rejoindre leurs lignes, qui se terminent d'ailleurs toujours de nos jours en "cul-de-sac" dans les gares parisiennes, au sein d'une vaste gare centrale située sous les Halles. Cette desserte devait permettre d'offrir des trains directs d'une région à l'autre, de livrer le marché central sans rupture de charge et, tel un prétexte, d'assurer également un service urbain et suburbain de type métro, mais avec des stations moins nombreuses, proches de la desserte RER dont bénéficie Paris aujourd'hui. Ce projet ne satisfaisant pas les autorités locales, elles bloquèrent son développement et l'Etat, qui soutenait le projet des grandes compagnies de chemin de fer, empêcha la Ville d'agir à sa guise sur son propre territoire.

"L'affaire" aurait pu se poursuivre des dizaines d'années encore – et pourquoi



Coll. Julian Pepinster.

Parue dans "Le Soleil du Dimanche" du 16 novembre 1890, cette image pourrait en fait illustrer n'importe quel projet de Métro souterrain de l'époque. L'ambiance de ce quai de Métro, du reste, ressemble à s'y méprendre à une salle de bal du second empire !

pas jusqu'à nos jours ! – mais la proximité de l'Exposition de 1900 (et le souvenir de transports publics insuffisants lors de celle de 1889) fit céder l'Etat en 1895 ; celui-ci autorisa alors la Ville à construire son chemin de fer, à sa guise et à ses frais. Les travaux sont engagés en 1898 sous la direction de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe et la ligne 1 est mise en exploitation le 19 juillet 1900. La brouille entre la Ville et l'Etat aura été tellement forte que l'on attendra 1905 pour inaugurer officiellement le Métro en présence du chef de l'Etat.

Ces cinquante années d'attente et de querelles eurent néanmoins un avantage majeur : les technologies ayant évolué dans l'intervalle, l'on put concevoir dès l'origine du projet

définitif un métro moderne : électrique et souterrain. D'autres villes, où les projets de métro n'ont pas donné lieu à tant de désaccords, l'ont réalisé en fonction des technologies alors disponibles : la traction vapeur (qui impose de lourdes contraintes de ventilation des parties souterraines), la constitution d'ouvrage sur viaducs, en tranchée ou sur remblais, et des stations plus éloignées les unes des autres.

Le temps des projets aura enfin été riche en idées, visionnaires ou délirantes, abondamment illustrées de plans et de gravures. Les projets les plus incroyables proposent, pour l'un, de faire circuler des métro-gondoles sur des lampadaires spéciaux ; un autre envisage de tracer des passages spécifiques au sein des



maisons pour faire passer son viaduc, les stations desservant directement les étages d'immeubles ; un autre encore affirme pouvoir faire circuler des véhicules par gravitation, sur le principe des montagnes russes... Et la liste n'est pas exhaustive !

## Un réseau "économe"...

Le Métropolitain retenu, que nous connaissons, est exploité sur le principe de la concession. C'est donc un ouvrage municipal, construit par la Ville de Paris, à ses frais (par recours à l'emprunt), sous ses rues et par ses ingénieurs ; la gestion municipale de l'ouvrage se fond avec d'autres infrastructures de conception proche, tels qu'égouts ou aqueducs. Afin de bien se démarquer des compagnies de chemin de fer, les trains roulent à droite et le gabarit est réduit : les trains de grandes lignes ne peuvent descendre dans le Métro, mais l'inverse est physiquement possible.

L'ouvrage est confié à un concessionnaire, la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP), à charge pour elle d'aménager les infrastructures brutes remises par la Ville, de construire les accès et d'exploiter les lignes. Il ne tient qu'à elle de gagner de l'argent de cette exploitation – ou d'en perdre. En bonne "mère de famille", elle surveille avec attention les dépenses et soigne le



Coll. Julian Pepinster.

Le plan du métro est très vite employé comme support publicitaire : ici en 1903 pour un agent immobilier. Dans deux ans, il ne pourra plus reproduire son immeuble en aussi grand, car en 1905 la ligne 3 sera ouverte à l'exploitation ; la rue Réaumur passant au milieu du bâtiment...

"marketing" ! Pour les premières stations, elle fait appel à un jeune architecte-décorateur, Hector Guimard, afin d'être bien sûr qu'aucun voyageur potentiel ne puisse manquer ce nouveau mode de transport tellement plus efficace. L'opération promotionnelle est réussie : personne n'ignore à l'époque les édicules Guimard, qu'on aime ou qu'on déteste. Une fois "happé" par l'édicule Guimard,

l'économie prévaut à peine descendues les premières marches : les accès sont réalisés en nombre limité, ce qui s'avèrera vite insuffisant ; le "brillant éclairage électrique" se limite à une ampoule de 15 watts tous les cinq mètres, la décoration des espaces est minimaliste, les trains sont calculés au plus court... et, pour en arriver au sujet qui nous intéresse, il n'y a pas de plans

© Photos RATP



Hector Guimard a été chargé d'offrir une variété de productions allant du simple entourage jusqu'aux bâtiments. Avant que les entours ne soient retenus comme solution unique, quelques réalisations particulières ont été menées : édicule couvert à trois colonnes de Gare de Lyon (dont la toiture a été déposée dans l'immédiat après-guerre) et la "pagode" de Bastille (détruite en mai-juin 1962). L'édicule type Gare de Lyon a été reproduit à Châtelet (place Sainte-Opportune) en 1999, la destruction de Bastille a été le moteur de la conservation de ce patrimoine.





Ces documents des tout premiers temps du Métro illustrent les premières tentatives de simplification, voire schématisation, du plan. Le document ci-contre est de 1901, il présente le réseau en mode "portrait" : un cas unique. En rouge, la ligne 2 n'est pas encore ouverte à l'exploitation. Le plan ci-dessus, d'octobre 1904, a en fait vocation à nous vendre (du moins plutôt aux femmes) une poudre de riz dénommée "Crème Simon" (un petit angelot tient le pot dans l'angle). La schématisation est extrêmement poussée pour l'époque, supprimant toutes références aux rues existantes. On nous indique enfin les distances (à 10 mètres près!) entre chaque station, et le temps de parcours (à 5 secondes près...).

officiels pendant les premières années d'exploitation!

"On" estime que, la simplicité du réseau formé par les premières lignes aidant, il n'est pas nécessaire d'éditer une documentation: les voyageurs s'en souviendront bien tout seuls! Cette insuffisance laisse rapidement place à l'initiative privée, des entreprises et des commerçants, essentiellement. À partir du moment où le Métro n'édite pas de plans, chacun va dessiner le sien en veillant bien à apposer, au verso, sa "réclame" (boissons, hôtels, chemises, chapeaux, vêtements, presse, cabinets d'affaires, produits cosmétiques, grands magasins, importateurs de bois & charbons, loterie, services publics, etc.) tout y passe!

Les plans en question sont dessinés pour le meilleur comme pour le pire: ils sont plus ou moins lisibles – certains sont extrêmement réussis et ne seront jamais dépassés par la cartographie officielle, lorsqu'elle fera son apparition.

D'autres sont erronés: ils indiquent des sections en projet qui seront parfois construites sur des tracés différents, voire pas du tout, ou dont les noms de stations auront changé à l'ouverture des lignes. De pures fantaisies de tracés sont parfois dessinées, assez rarement cependant: un plan "privé", datant d'après la Seconde Guerre mondiale, attribue le prolongement de la Porte des Lilas à la Mairie des Lilas à la ligne 3, plutôt qu'à la ligne 11! Il est arrivé aussi à plusieurs reprises qu'une erreur initiale soit copiée ou exagérée par toute une succession de cartographes, parfois pendant plusieurs années.

La Compagnie est alors contrainte d'agir et trouve un partenaire, les Plans Taride, pour établir les plans de réseaux qui seront affichés sur les quais ou vendus par Taride sous forme de guides. Les premiers plans-guides de poche apparaissent vers 1906-1907, et les plans de réseau beaucoup plus grands (100 x 120 cm), affichés dans les

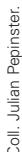
stations, peu après. Toutes les lignes sont alors superposées sur un plan géographique de la ville et imprimées de façon monochrome, en bleu, seul l'indice permettant de les différencier. A une question d'un conseiller municipal, la compagnie répond qu'il est difficile de trouver suffisamment de couleurs différentes...

## L'émulation par la concurrence: l'arrivée du Nord-Sud

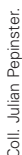
En 1910 apparaît une compagnie privée, concurrente de la CMP, la Société du Chemin de fer souterrain électrique Nord-Sud de Paris, généralement dénommée "Nord-Sud", ou NS en abrégé. Le Nord-Sud est la volonté d'un ingénieur, Jean-Baptiste Berlier<sup>1</sup>, contributeur au développement de la Poste pneumatique à Paris (exploitée de 1879 à 1984), vulgarisateur du tunnelier<sup>2</sup> (ou bouclier) en France, à l'origine du

(1) Son nom a été donné à une rue désolée du XIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris, qui dessert toutefois le "PC Berlier", centre de régulation du boulevard Périphérique.  
(2) Inventé par un autre ingénieur français, Marc Brunel, qui a quitté précipitamment la France pendant la Révolution car ses idées sur la société ne convenaient pas; il aura finalement fait profiter de ses savoirs, tout d'abord, à la Ville de New York, dont il fut ingénieur en chef, puis en Grande-Bretagne, où il dirigea (suivi par son fils Isambard Kingdom, à la mort du père), avec son tunnelier, la première traversée sous-fluviale en terrains meubles, entre 1825 et 1843. Les Brunel (père et fils), ont apporté un nombre très important d'inventions au cours du XIX<sup>e</sup> siècle dans le monde des bateaux, des canaux, des ponts, des tunnels, et enfin des chemins de fer.





Coll. Julian Pepinster.



Un beau plan très coloré de 1913, proposé par un éditeur qui en assure "la vente exclusive" au "17 rue Laferrière à Paris". La présentation des lignes en thermomètre reprend le principe des plans visibles dans les voitures, mais est une caractéristique peu courante des plans imprimés.



municipal : aux accès se trouve le plan du réseau, les stations sont joliment décorées de mosaïques colorées, la signalétique est améliorée (notamment par la présence de céramiques sur le tympan des extrémités de quai indiquant les directions) et les trains offrent des couleurs claires et un aménagement plus soigné qu'à la CMP.

Il est urgent de réagir ! La CMP, dans les mois et les années qui suivent, améliore ses stations (noms de stations et cadres publicitaires en faïence, augmentation de l'éclairage), ses trains (parois en tôle émaillée plutôt qu'en tôle peinte, aménagement plus soigné) et sa communication (première apparition de plans de poche, officiels et gratuits comme pour le Nord-Sud).

Le pli est enfin pris, et le Métropolitain entre, à l'instar des grands groupes industriels, bancaires ou commerciaux de l'époque, dans l'ère de la communication. La période de l'entre-deux-guerres est l'occasion de la création puis du maintien dans le temps de nouveaux supports : rénovation du monogramme, création d'un logo, choix de polices de caractères, choix d'un dessin pour le plan distribué au public (moins géographiquement détaillé que celui affiché dans les stations), avec maintien d'une édition à l'autre de ses caractéristiques essentielles en termes de design : dessin, tracé, couleurs, etc.

Cette arrivée tardive de supports officiels dignes de ce nom, distribués largement et gratuitement, ne met pas fin à l'existence des plans privés sur supports commerciaux, qui existent depuis trop longtemps pour disparaître (leur vie se poursuit, du reste, jusqu'à notre époque).

Le Nord-Sud, quant à lui, avec ses belles innovations, aura eu la vie courte : incapable, bien que bénéficiant d'un trafic intense, de rembourser les emprunts de réalisation de l'infrastructure, il est absorbé par le Métropolitain début 1931 pour former les lignes 12 (ex. ligne A Porte de Versailles – Porte de la Chapelle) et ligne 13 (ex. ligne B Saint-Lazare – Porte de Clichy – Porte de Saint-Ouen). Le Métro parisien, par la capacité des deux entreprises à fusionner, apporte satisfaction à l'État et retrouve le chemin des bénéfices. Les compagnies de chemin de fer, incapables d'en faire

autant, subiront contre leur gré la nationalisation en 1937, alors que le Métropolitain a le droit de profiter encore à ses actionnaires.

L'électrification de la ligne de Sceaux (Luxembourg à Sceaux et Saint-Rémy-lès-Chevreuse) et son transfert au Métropolitain préfigure, dans ses grandes lignes, les modes d'exploitation retenus, une quarantaine d'années plus tard, pour exploiter d'anciennes lignes de banlieue transformées en RER.

## La Seconde Guerre mondiale et ses bouleversements

Le conflit modifie les destinées des transports parisiens. Les tramways, disparus prématurément en 1937 devant le lobby automobile naissant, n'existent plus. Les autobus disparaissent rapidement du pavé parisien : d'abord réquisitionnés pendant le court conflit pour les forces armées, ils sont ensuite utilisés par l'occupant. Ces véhicules robustes partiront bien loin de la capitale, et seront peu nombreux à en revenir. Pour ceux qui restent, c'est la pénurie de carburant et de pneumatiques qui limite leur circulation à quelques lignes essentielles dans Paris et surtout en banlieue. On modifie nombre d'entre eux pour leur permettre

de circuler au gazogène de charbon ou au gaz de ville. Les transports individuels routiers étant aussi quasi suspendus, le Métro assure ainsi l'essentiel du trafic. L'État français, conformément à la philosophie des pays autoritaires du moment, confie l'exploitation du "réseau de surface" au Métropolitain, sous la forme d'une entreprise privée assurant une mission de service public fortement contrôlée par l'État.

En termes de plans, la période du conflit 1939-1940 fait l'objet d'une documentation réduite par mesure d'économie (plans monochromes), la période de l'Occupation permettant le retour de la couleur. Des plans touristiques en allemand sont aussi édités, Paris étant plutôt une destination de repos et de distraction des troupes plutôt qu'une zone de combats.

Les stations les plus profondes accueillent la population pendant les alertes, trois sites (deux pour le public, un pour la direction du réseau en situation de crise) sont aménagés en abris étanches aux gaz de combat (qui ne seront, du reste, heureusement pas employés). L'essentiel de la ligne 11, située en grande profondeur, est aménagée en usine d'armement par le III<sup>e</sup> Reich. Dans les moments les plus tendus de l'année 1944, le Métro et une partie de son



Art-Déco et Art-Nouveau forment un mariage bizarre que les parents n'ont heureusement pas retenu ! Cet essai de 1934 visait à adapter les accès d'origine, qui n'avaient pas de porte plan, au moment où l'on a décidé de généraliser ce raffinement. C'est finalement un porte plan de "style" Guimard qui a été dessiné et qui s'intègre parfaitement aux accès, au point de faire croire que cet aménagement est d'origine.



personnel prennent part de façon importante à la libération de Paris.

## La création de la RATP

Si, à tous niveaux, des agents du Métro ont participé à la Résistance, l'entreprise a, quant à elle, officiellement "collaboré" ; du reste, aurait-il pu en être autrement ?

La situation économique et politique de l'après-guerre dicte une présence plus importante de l'État dans les industries et les services. Aussi, les transports parisiens, déjà unifiés pendant l'Occupation, sont-ils désormais nationalisés. La RATP, Régie autonome des transports parisiens, naît le 1<sup>er</sup> janvier 1949. "L'autonomie" de cette Régie, gravée dans le marbre de sa raison sociale, l'est en fait vis-à-vis de la Ville de Paris : le service privé devient un service public, l'infrastructure publique municipale devient une infrastructure publique nationale.

Le réseau d'autobus renaît avec la livraison de nouvelles voitures, il est réorganisé pour fonctionner en harmonie avec le réseau Métro. Les plans vont désormais indiquer, sur un même document, les deux réseaux, la tarification et les titres de transport vont, logiquement, se confondre.

Le réseau Métro connaît à partir de 1952 la stabilité propre aux gens pauvres : l'État n'est pas en mesure de le prolonger plus, les extensions à Mairie d'Ivry (1946) et Carrefour Pleyel (1952) étant les dernières avant de nombreuses années. Afin de faire face, de façon économe, à l'augmentation du trafic, les lignes 1 et 4 ont leurs trains allongés d'une voiture et leurs stations adaptées ; le matériel passe au roulement sur pneumatiques. Ceci permet d'augmenter la capacité de ces deux lignes surchargées de près de 40 %, les investissements en infrastructures nouvelles n'étant pas encore envisageables. La rénovation des stations est effectuée selon le principe des "carrossages publicitaires" : une "double peau" métallique vient recouvrir les parois en faïence. Les carrossages disposent d'emplacements publicitaires plus nombreux et éclairés par une rampe de tubes fluorescents dédiée à chaque support. Les recettes publicitaires, plus élevées, viennent financer ce dispositif de rénovation.

La jeune RATP n'est pas bien riche, mais elle fête le cinquantenaire du Métro en 1950 en éditant des plans spéciaux avec le soutien d'un sponsor : Perrier. Ce n'est qu'à partir de 1954 que la RATP se trouve un véritable style pour ses plans, en la personne de Georges

Redon, qui est l'un des dessinateurs industriels de l'entreprise. Les aquarelles qu'il réalise sur son temps libre sont remarquées par la direction, qui lui donne pour mission, parmi ses travaux, de peindre pour les plans du réseau des couvertures, illustrées par les monuments de Paris.

Alors que la RATP offre désormais une cartographie que l'on pourrait enfin qualifier de "digne de ce nom", les créations privées en terme de plans se poursuivent, avec pour motivation essentielle le support publicitaire.

## La renaissance du réseau et l'explosion des couleurs

La fin des années 1960 marque un renouveau économique et sociétal qui se traduit tout naturellement dans le transport urbain. Les stations et les trains "collent" aux styles du moment : parti d'aménagement type "Mouton-Duvernet" aux multiples variantes orangées (Casimir et L'île aux enfants ne sont pas loin !), rames bleu clair et jaune, aménagements en Formica... Le Métro quitte franchement les limites initiales de Paris, repoussées dans les années 1930 à la très petite couronne, se prolonge dans une banlieue qui a véritablement pris de l'ampleur, et qui

Coll. Eric Mathiot.



L'intégration de la ligne de Sceaux au Métropolitain en 1938 coïncide avec le choix d'un logo pour le Métro, différent du sigle de la CMP, entreprise exploitante (on indique aussi les lignes de bus, et une partie du tracé du tramway Paris-Arpajon). Il apparaît aussi sur ce plan officiel de poche, gratuit, de 1938. Ce logo survivra quelques années à la RATP.





© Photo Jean-Philippe Guichard / Archives de Paris.

Le Métro, c'est aussi des plans techniques. Celui-ci indique, peu avant la guerre, les développements prévus en termes d'abris de Défense Passive (premier nom de la Sécurité Civile) équipés contre les attaques aux gaz de combats ; seuls trois sites seront finalement équipés, mais beaucoup de stations seront retenues comme abris antiaériens.

réclame un mode de transport plus adapté que le vulgaire "train de banlieue" pour la desservir. C'est chose faite après le retour à des investissements massifs avec l'avènement en 1969 du RER, dont la première section est ouverte entre Nation et Boissy-Saint-Léger. Deux ans plus tard, c'est au tour de la section ouest d'ouvrir, au départ de l'Étoile. La "Ligne de Sceaux" est quant à elle prolongée du Luxembourg au Châtelet, puis à la Gare du Nord. La jonction des trois branches, à Châtelet-Les-Halles, le 9 décembre 1977, marque la véritable naissance du RER, avec sa signalétique et son diagramme... mais également, de façon un peu différente, marque l'aboutissement des projets envisagés au XIX<sup>e</sup> siècle de réunir les chemins de fer dans le centre de Paris : la banlieue ayant pris de l'ampleur, ce sera l'unique bénéficiaire – les voyageurs de grandes lignes prenant les correspondances, ou (comme le Fret) faisant le tour de l'Île-de-France par quelques relations directes inter-régions. Le RER est ainsi fondé sur une mixité d'infrastructures



Coll. Julian Pepinster.

Le fond de plan et le tracé réalisé avant-guerre va servir de nombreuses années ! Passé tout de même à la couleur, et élargi pour accueillir les premiers prolongements en banlieue dans cette édition de 1952, il reste employé, avec l'évolution des logos du Métro, jusqu'à dans les années 1960.

## Les plans de ligne dans les voitures



A défaut d'informer largement les voyageurs sur le réseau progressivement mis à leur disposition, des plans de ligne ont, très tôt, été mis en place dans les voitures. Ils ont consisté, jusqu'au milieu des années 1920, en de petites tôles émaillées verticales fixées sur les portes des voitures, à hauteur d'homme. Il est apparu que ce dispositif n'apportait pas satisfaction... car il fallait être près de la porte pour consulter ce plan "thermomètre" ; aussi, on a, dans un premier temps, installé dans les voitures des prismes en bois transversaux au niveau des mains courantes sur les plates-formes. Ces prismes, offrant une surface importante, accueillèrent des plans de lignes pour lesquels, à chaque station, on indiquait les sections de rues desservies avec indication des numéros... On avait là des plans très chargés !



Au milieu des années 1930, pour les séries suivantes de matériel roulant, on a décidé de positionner les plans de ligne au-dessus des portes (selon le principe que l'on connaît toujours aujourd'hui), mais les séries plus anciennes de voitures (celles qui disposaient initialement de tôles émaillées sur les portes)

ont conservé les plans sur prismes jusqu'à leur retraite. Pendant l'Occupation, afin d'économiser les matériaux, le principe des plans sur porte est repris, mais en impression papier. Après la Seconde Guerre mondiale, les indications de noms de rues ont progressivement disparu (encore fallait-il arriver à les lire) puis, à la fin des années 1950, la police de caractères a été changée pour plus de lisibilité.

Les années 1970 ont donné lieu à l'unification des polices de caractère évoquée plus haut et, en 1975, l'indication des zones de carte orange y a été greffée, ajoutant un joli bandeau de couleur. La généralisation du matériel roulant contemporain a donné lieu à l'édition de documents plastifiés, contrastant avec le support papier des anciennes rames "Sprague-Thomson" mais le design graphique des différents plans était essentiellement le même.

Dans les vingt dernières années, ces plans ont suivi les mêmes évolutions que la signalétique des espaces : code de couleurs, changement des polices de caractères, choix de n'indiquer les correspondances que par un numéro de ligne, alors que, précédemment, on indiquait uniquement les terminus de ligne sans en donner l'indice.

À ce titre, on remarquera facilement que, parmi les voyageurs, en fonction de leur âge, les lignes sont désignées par leurs terminus pour les plus anciens, et par leurs numéros pour les plus jeunes ! Enfin, de façon unique sur le réseau, les trains actuels de la ligne 1 (MP89) ont eu à leur mise en exploitation des plans inversés selon la face du train, ainsi le voyageur peut "suivre" les stations dans le sens de la marche du train. C'est une disposition peu courante, mais qui a été retenue parfois sur certains réseaux européens.

À bord de la rame historique, des plans de prisme des années 1950 ont été apposés (photo). Le retour aux plans de porte, mais en papier, est illustré par ce plan de la ligne 8 récupéré en 1942 par un amateur de l'époque. Le principe des plans de ligne a rapidement été généralisé au-dessus des portes, et subsiste dans l'offre actuelle (plans de la ligne 7 et du RER A).



anciennes (lignes de banlieue requalifiées) et neuves (ouvrages en grande profondeur sous Paris – lignes nouvelles dans des banlieues nouvelles), toutes au gabarit et avec un mode de fonctionnement type "chemins de fer"

C'est Rudi Meyer qui réalisera pour le compte de la RATP un diagramme compréhensible du réseau RER. C'est la première fois que "l'institution" en charge des transports abandonne le principe des plans géographiques, les distances parcourues ne s'y prêtant pas. Le diagramme du RER est prévu pour "digérer" les prolongements et créations de lignes ultérieures, ce qu'il fera avec succès : les lignes C, D et E se grefferont avec succès sur le plan

d'origine et les projets envisagés pour l'avenir semblent encore y trouver suffisamment de place.

"L'explosion des couleurs", qui caractérise les aménagements du réseau, se ressent également dans la décoration des plans distribués au public. Georges Redon assure une ultime prestation décorative basée sur l'illustration du renouveau des stations, gares et matériel roulant, puis il passe la main à des créations très marquées en termes de style, voire franchement "psychédéliques". Ce changement est la conséquence directe de l'avènement du RER qui "tire vers l'avant" l'ensemble du dispositif de transport public.

Les modifications les plus fonamen-

tales menées par la RATP résident dans

la conception des stations et l'information des voyageurs. Une fonte

standard pour toute la signalétique a été introduite en 1973

(conçue par le célèbre Adrian

Frutiger, qui a inventé la police

"Univers") ; l'éclairage des quais évolue depuis un concept de quantité

vers un principe de qualité ; les espaces voyageurs font l'objet d'importantes

rénovations (notamment avec le parti d'aménagement "Andreu-Motte"), le

matériel roulant fait l'objet d'intenses renouvellements (ultime circulation du

matériel Sprague-Thomson, d'avant-guerre, en avril 1983) et la cartographie

est non seulement complètement







Patrice Rouxel a repris les travaux de ses prédécesseurs et les a fait évoluer, comme sur ce plan de poche de 1978.



La schématisation est effective dans les années 1980 avec le travail du même cartographe, elle évolue et intègre en 1992 le nouveau logo de l'entreprise.

redessinée, mais elle est aussi "repensée".

## Une gamme de plans de plus en plus étendue

Avec la "banalisation" de la modernisation des transports publics, la moindre amélioration, tout en donnant lieu à des réjouissances publiques, n'est plus fêtée avec autant de faste. Le RER, dans Paris, est complété par la

création de la ligne C exploitée par la SNCF, suite à la délicate jonction Gare d'Orsay – Gare des Invalides, qui aura de surcroît libéré l'espace de la Gare d'Orsay, devenue depuis musée ! L'autre opération d'importance en zone urbaine tient à la jonction, entre Saint-Lazare et Invalides, des anciennes lignes 13 et 14, donnant naissance à la ligne 13 que nous connaissons. Si les plans grand format, en station, conservent une racine géographique



Le logo Métro des années 1930 a été placé sur peu d'accès, et souvent déposé, sauf à Sentier où il a été rénové.

forte, liée au besoin de localisation des voyageurs, les nombreux plans et guides de poche édités au début des années 1990 offrent désormais un moyen de se situer avec précision dans toute l'Ile-de-France.

Une fois cette documentation sérieuse établie, la création va s'emparer du sujet pour faire "vivre" cette collection au fur et à mesure des évolutions des réseaux : création de la ligne 14, du RER D, du RER E, des lignes de tramway et des modifications du réseau d'autobus.

Les années 1990 voient l'apparition des couvertures dessinées par le créateur François Boisrond. Dans chaque illustration, des points emblématiques de l'Ile-de-France sont repris, et le transport urbain en fait partie : viaduc de métro, station ou autobus. Les années 2000 marquent – comme il se devait – un changement, catalysé par le Centenaire du Métro. La maquette de la couverture des plans change et "héberge" différentes campagnes à l'esprit très différent de l'une à l'autre. La maturité du système ainsi créée offre un peu de liberté, qui se traduit par l'édition de plans événementiels (nuits particulières où le service est maintenu, mais également "Paris-Plage" ou pour des manifestations d'origine publique ou privée, externe ou interne à l'entreprise). Quelle joie pour les collectionneurs !

## Le choix du diagramme

Tandis qu'une nouvelle police de caractères était introduite pour toute la signalétique et la communication d'entreprise



en 1997 (la "Parisine" par Jean-François Porchez) une évolution est toujours demeurée en suspens: devrait-il y avoir un vrai diagramme pour le réseau de métro de Paris – semblable dans la simplicité à ceux utilisés par exemple à Berlin, à Madrid, à Washington, à Montréal, à Moscou ou à Londres?

La question avait déjà bien occupé les pensées des cartographes de chemins de fer urbains pendant des années – le plus connu étant Harry Beck, créateur du premier diagramme du métro de Londres (1933), qui s'est montré si efficace. Le plan de poche de Paris avait évolué dans cette direction depuis les années 1970 (il s'agissait d'un produit mixte), mais en 2000 une agence de design, BDC Conseil, a produit une conception radicale.

Toutes les lignes sont désormais horizontales ou verticales ou à un angle de 45 degrés. Tous les noms de stations sont horizontaux et ne sont pas interrompus par le tracé des lignes. Ce modèle schématique a été retenu pour le plan de poche, reproduit désormais en autocollant à l'intérieur des rames; le grand plan de réseau conserve toutefois son attache géographique. ●

## Contact

**Julian PEPINSTER**

Co-rédacteur en chef des ouvrages Paris Métro Style et Paris Underground - Président de l'association ADEMAs julian.pepinster@ademas-assoc.com

## Bibliographie

**Frédéric DESCOUTURELLE, André MIGNARD, Michel RODRIGUEZ** - *Le métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003.

**Roger H. GUERRAND** - *L'aventure du métropolitain*, Paris, Editions La Découverte, 1986.

**Mark OVENDEN, avec Julian PEPINSTER et Peter B. LLOYD** - *Paris Métro Style in map and station design*, Harrow, Capital Transport Publishing, 2008.

**Mark OVENDEN, avec Julian PEPINSTER et Peter B. LLOYD** - *Paris Underground. The maps, stations and design of the Métro*, New York, Penguin Books, 2009.

**Jean ROBERT** - *Notre Métro*, Neuilly-sur-Seine, chez l'auteur, 1967.

**Jean TRICOIRE** - *Un siècle de métro en 14 lignes. De Bienvenue à Météor*. Paris, Editions La Vie du Rail, 1999, 2000, 2004.

## L'ADEMAS

Fondée en 1992, l'ADEMAS [Association d'exploitation du matériel Sprague] s'est notamment donné pour buts de sauvegarder et de mettre en valeur le patrimoine représenté par le matériel roulant historique du Métro parisien, en particulier les rames "Sprague-Thomson". L'ADEMAS est maintenant reconnue pour sa contribution incontestable à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine du Métro. Ses actions peuvent également se situer dans un cadre plus étendu, celui de la mise en valeur du matériel ferroviaire historique.

Site web: <http://ademas-assoc.com>

## ABSTRACT

*Thanks to Paris being the world's most visited city, there are more map produced of the Métro than of any other urban transit system on the planet. Unlike the London Tube Diagram and the MTA New York Subway map (where the official versions are the most frequently used), there is a rich history in Paris of cartographic material having been produced by both the system operator and by private companies – over a thousand different designs are known to have been made in the 110 years of Métro operation. Thanks to the art nouveau designs of its first station architect, Hector Guimard, and subsequent dedication to preserving parts of that heritage, the ornate station entrances, white-tiled platforms, hand-drawn logotype and tall candelabra street signs have made the Paris Métro one of the most iconic and instantly recognisable transit systems. While many books have been written about the construction, engineering and social effects of the system, "Paris Metro Style" (and "Paris Underground" as it was called in the US) was the first book to concentrate fully on the diverse and beautiful design history of this remarkable transit operation.*

## Pour en savoir plus

Le site web de la RATP propose une très intéressante cartographie en ligne de ses réseaux: [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)

**Paris Métro Style**, publié au Royaume-Uni, et **Paris Underground**, paru aux États-Unis, traitent de façon très approfondie des sujets évoqués dans cet article, à travers l'évolution complexe des plans et schémas de 1900 à 2008. Comme fil conducteur, 110 ans d'histoire, pendant lesquels se déroule l'évolution du design des stations, des trains, de la signalétique et, plus généralement, de l'identité graphique du Métro. C'est un millier de documents, principalement des plans, mais également des images du Métro, de la signalétique, des documents promotionnels ou des jeux qui sont rassemblés dans ces ouvrages. Ils sont disponibles auprès de l'association ADEMAs.

15 rue Erlanger, 75016 Paris - courriel: [secretariat@ademas-assoc.com](mailto:secretariat@ademas-assoc.com)



**Paris Métro Style** (176 pages, format 24 x 27,5 cm à l'italienne, 17 chapitres, couverture rigide pelliculée) est disponible pour 40 €, plus 9 € de port pour la France.



**Paris Underground** (176 pages, format 24 x 27,5 cm à l'italienne, 17 chapitres, couverture souple), pour 25 €, plus 9 € de port pour la France.