

Stations Arts et Métiers

La ligne 3

Mise en service le 19 octobre **1904**, la ligne 3 fait partie du premier réseau (lignes 1 à 6) ouvert entre 1900 et 1910.

Le chantier de construction débute dès 1902. La ligne est appelée à un **très gros trafic** car elle traverse dans toute sa longueur le centre commercial de Paris. Elle comporte dans sa première configuration 17 stations, toutes voûtées sauf quatre établies à fleur de sol (Saint-Lazare, Havre-Caumartin, Opéra et Père Lachaise) avec plancher métallique. La construction du tunnel présenta sur certaines sections de grandes difficultés en raison de la nature des terrains rencontrés.



Points sensibles:

Opéra: la ligne 3 devait passer au-dessus des futures lignes 7 et 8, l'intersection des trois tunnels s'effectuant sur une même verticale. L'ouvrage de superposition des trois lignes fut construit dans son ensemble au moment du percement de la ligne 3 pour éviter d'avoir à reprendre ultérieurement le sous-terrain. L'exécution complète de l'ensemble dura onze mois, de mars 1903 à février 1904.

Passage sous le canal Saint-Martin, avenue de la République: travaux entrepris dès juillet 1901 pour profiter d'une période de chômage du canal (fut asséché à cette occasion) et ne pas déranger la batellerie.

Place Gambetta: travaux retardés par la nature instable du sol composé de sables « bouillants » imprégnés d'eau.

Il fut décidé de ne pas attendre l'achèvement complet de la ligne pour la mettre en service. Dès le 19 octobre 1904, la section Villiers – Père Lachaise, fut ouverte à l'exploitation. Le deuxième tronçon, Père Lachaise – Gambetta fut mis en service le 25 janvier 1905.

Un nouvel atelier fut construit pour la ligne 3 au-delà de la place Gambetta, l'atelier de Saint-Fargeau qui reçut ses premiers métros en décembre 1904.

La ligne 3 bénéficiait d'un certain nombre d'améliorations concernant la sécurité par rapport aux lignes précédentes, tel qu'il avait été décidé après l'incendie de la station Couronnes (10 août 1903, 84 morts):

Tunnel équipé d'un éclairage protégé.

Postes téléphoniques installés en pleine voie au droit de chaque signal intermédiaire et reliés à la station en amont.

Sectionnement électrique de la ligne, avertisseurs d'alarme placés dans chaque station et dans le tunnel tous les 100 mètres, permettant de couper directement le courant de traction en cas d'incident.

Le matériel roulant présentait également des améliorations notables : motrices et remorques à bogies, plus longues et comportant trois portes de chaque côté : motrices à caisse en bois séparée de la loge de conduite entièrement métallique, condition impérative après l'incendie de Couronnes; motrices plus puissantes, deux moteurs de 175 CV contre 125 CV auparavant, en raison du profil difficile de la ligne entre République et Gambetta.

Les **prolongements** successifs de la ligne :

Pereire le 23 mai 1910, puis Porte de Champerret le 15 février 1911.

Mise en service du prolongement de Gambetta à Porte des Lilas le 27 novembre 1921. Les travaux furent rendus difficiles par l'instabilité du sous-sol par endroit saturé d'eau provenant de la nappe aquifère de l'ancien lac Saint-Fargeau. Pour éviter les mauvais terrains de la surface, il fallut maintenir le tunnel à grande profondeur dans le gypse. En conséquence, les trois nouvelles stations furent construites suivant un profil spécial à voûte renforcée et furent donc équipées d'ascenseurs aboutissant directement au niveau de la rue.

Pont-de-Levallois – Bécon le 24 septembre 1937.

Le 2 avril 1971, la ligne 3 fut de nouveau prolongée de Gambetta à Gallieni, sur la commune de Bagnolet. Le nouveau terminus fut construit au cœur d'un vaste complexe situé à la jonction de l'autoroute A3 et du boulevard périphérique, associant parking, gare routière et centre commercial. Un profond remaniement des installations de la station Gambetta fut réalisé dans le cadre de cette opération. Une nouvelle station fut créée par allongement de la station Martin Nadaud qui disparut. Son accès sur la place du même nom devint un accès à la nouvelle station Gambetta. Ce prolongement entraîna, le 27 mars 1971, le « débranchement » du tronçon Gambetta Porte-des-Lilas dont l'exploitation devint indépendante sous le numéro 3 bis.

La station Arts et Métiers de la ligne 3



Station en courbe de style Ouidire

Aménagement mis au point par l'agence d'architecture Ouidire à partir de 1986 et sur une trentaine de stations. La station est décorée de carrelage blanc plat émaillé de 10 x 20 cm posé à l'horizontale. Les encadrements publicitaires sont en céramique de couleur, et les banquettes sont remplacées par des sièges assis-debout ou des sièges suspendus en tôle colorée avec accoudoirs en forme de faux inversée. Mais c'est surtout le bandeau en bordure de quai qui caractérise l'aménagement Ouidire. En forme de faux, il soutient l'éclairage, qui a été augmenté et colorisé pour mettre en valeur les voûtes de la station. À Arts-et-métiers, c'est le vert qui domine, dans les encadrements publicitaires, dans le bandeau lumineux, dans les sièges assis-debout et les sièges coques créés par Joseph-André Motte dans les années 1970. Les sièges suspendus n'existent plus que dans certaines stations.

Station auparavant carrossée

Parti pris d'aménagement des années 50-60 déployé rapidement sur une soixantaine de stations pour améliorer leur ambiance et valoriser la publicité (les stations n'avaient pas changé depuis la création du métro). Le revêtement métallique sur les quais intègre des cadres publicitaires standard de grande taille ainsi qu'un meilleur éclairage. Le carrossage était jaune clair et les noms de stations inscrits en jaune sur fond marron. Le carrossage intègre le plan du réseau, les armoires techniques, des banquettes en bois ou en Formica, ainsi que des distributeurs de bonbons et des poubelles métalliques.

La ligne 11

Cette ligne avait été conçue à l'origine pour relier la place de la République aux quartiers de Belleville. Elle devait être établie en suivant le tracé du funiculaire qui assurait depuis 1891 un trafic très important. Le funiculaire était alors le seul mode de transport viable étant donné le profil très accidenté du quartier. Les projets de 1925 amenèrent finalement à prolonger cette ligne à chaque extrémité afin de relier directement la Porte des Lilas à la place du Châtelet.

Etablie tardivement, la ligne 11 a dû passer **au-dessous de presque toutes les lignes rencontrées**. La ligne 11 a le profil le plus dur du réseau et est établie à grande profondeur sur plus de 2 kms entre le canal Saint-Martin et la Porte

des Lilas. La liaison de la ligne 11 avec le reste du réseau s'effectue par un seul raccordement avec la ligne 3 à la station Arts et Métiers.

La station Arts et Métiers de la ligne 11

Toutes les stations sont **voutées**. Les travaux de la ligne furent entrepris à la fin de 1931 et se heurtèrent à de nombreuses difficultés dues à la nature des terrains rencontrés. La profondeur de la ligne obligeait à effectuer des travaux plus importants pour les accès, onze stations sur douze reçoivent des escaliers mécaniques. C'est d'ailleurs dans cette station que fut déposé en 2007 le dernier escalier mécanique en bois du réseau.

La ligne fut mise en service le 28 avril **1935** et prolongée à la Mairie des Lilas le 17 février 1937.

La ligne 11 fut la première à être dotée d'un **matériel roulant sur pneu** en 1956 et la première à être équipée d'un Poste de commande centralisé (PCC) et du pilotage automatique en 1967.

La plupart des stations de la ligne 11 ont des quais aux entourages publicitaires ornés de motifs floraux ou végétaux, et des noms de stations en céramique.

La station Arts-et-Métiers, mise en service le 28 avril 1935, n'a pas connu de modification notable jusqu'en **1994**, date à laquelle elle fut scénographiée par l'artiste belge **François Schuiten** pour célébrer le bicentenaire du Conservatoire national des arts et métiers. Composé de 800 plaques de cuivre fixées par des rivets, le revêtement mural évoque le Nautilus inventé par Jules Verne, qui apparaît dans son roman *20 000 lieues sous les mers* (1869), puis dans *L'île mystérieuse* (1874). L'ensemble du mobilier, des plaques de station aux poubelles, en passant par les sièges, a été créé spécialement pour la station. Les engrenages, poulies et rouages accrochés à la voûte donnent l'illusion que les machines du Musée des arts et métiers descendent sur les voies. Le long des quais, onze hublots sertis de laiton présentent des micromondes où sont exposées des maquettes de machines anciennes et modernes renvoyant aux collections du musée : le convertisseur Thomas, inventé en 1877 pour la fabrication de l'acier, la roue hydraulique, ou encore le satellite Intelsat.



in François Mauboussin

9817D1