

Stations Réaumur-Sébastopol

La ligne 3

La ligne 3 fait partie du premier réseau (lignes 1 à 6) mis en service 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. La ligne 3 dans sa première configuration comporte 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 (qui 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 sCouronnes (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 3 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, 2 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 3 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 Réaumur-Sébastopol de la ligne 3

La station est mise en service le 19 octobre **1904** sous l'appellation "**Rue Saint-Denis**". La station prend le nom qu'on lui connaît aujourd'hui le 15 octobre 1907, 6 mois avant la mise en service de la ligne 4 et surtout de l'ouverture de la station Boulevard Saint-Denis qui prit elle-même l'appellation Strasbourg – Saint-Denis en 1931.

Station auparavant carrossée

Le parti pris d'aménagement des années 50-60 est déployé rapidement sur une soixantaine de stations pour améliorer l'ambiance des stations et valoriser la publicité. (Les stations n'avaient pas changé depuis la création du métro). Revêtement métallique sur les quais intégrant 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.

Au moment de la rénovation de la station et de son décarrossage en 1980, des panneaux montrant des unes spectaculaires de journaux célèbres (*Paris-Soir*, *Paris-Midi*, *Le Petit Journal*, *l'Excelsior*, etc.) sont installés sur chaque quai de la station, en écho au quartier de l'imprimerie. Ces unes traitent toutes de la Seconde Guerre mondiale. Depuis les travaux récents de rénovation de la station depuis 2012, cet aménagement a été déposé.

La ligne 4



La ligne 4 fait partie du premier réseau (lignes 1 à 6) mis en service entre 1900 et 1910. Sur les 26 stations de la ligne, 19 sont **voûtées** suivant le type habituel, 2 sont voûtées suivant un type spécial (Saint-Michel et Cité), 4 étaient à plancher métallique (Château d'Eau, Boulevard Saint-Denis, Réaumur-Sébastopol, Porte d'Orléans), et 1 est voûtée avec une partie en plancher métallique (Gare de l'Est). Avec la ligne 4, le métro franchit pour la première fois **la Seine en souterrain**. Point difficile de la construction de la ligne, la traversée s'effectua au moyen de caissons préfabriqués foncés verticalement. Le tunnel était constitué de caissons métalliques de 20 à 40 mètres de longueur. Ces caissons, montés sur les berges de la Seine, avaient leurs extrémités obturées, puis étaient remorqués jusqu'à l'endroit exact qu'ils devaient occuper. Ils étaient alors remplis d'eau, coulés au fond de la Seine et « foncés » à

l'air comprimé dans la roche formant le lit du fleuve jusqu'à occuper leur position définitive. Les stations Saint-Michel et Cité furent construites sur la chaussée au-dessus de l'emplacement qu'elles auraient à occuper, puis foncées dans le sol. Chacune des stations se compose de trois caissons, le caisson central renfermant la station proprement dite et les caissons extrêmes étant des puits contenant les moyens d'accès, escaliers et ascenseurs.

La partie nord de la ligne fut prête la première, et la ligne 4 fut mise en service le 21 avril **1908**, de la Porte de Clignancourt au Châtelet. La section Porte d'Orléans – Raspail fut exploitée à partir du 30 octobre 1909. Le 9 janvier 1910 est inauguré le tronçon Châtelet – Raspail qui permit la mise en service intégrale de la ligne. Cependant, l'exploitation intégrale de la ligne 4 fut interrompue quelques jours plus tard, comme la plupart des lignes du Métropolitain, en raison de la grande crue de janvier 1910.

Par la suite, la ligne 4 n'a pas connu de prolongements en banlieue, contrairement à de nombreuses lignes, jusqu'à l'ouverture de la station **Mairie de Montrouge** le 23 mars 2013.

La ligne 4 fut exploitée à partir d'octobre 1966 par des rames sur pneus MP59, à six voitures, ce qui avait exigé au préalable l'**allongement des stations** à 90 mètres (toutes les stations avaient été construites initialement à 75 mètres). La ligne fut équipée du PCC (**Poste de commande centralisé**) en 1969 et du pilotage automatique en 1971.

La station Réaumur-Sébastopol de la ligne 4

La station Réaumur-Sébastopol est mise en service le 21 avril **1908**. Le plafond de cette station est constitué d'un **tablier métallique**: des traverses de métal qui soutiennent des voûtains en brique. Cette technique a été employée pour plusieurs stations, dont une dizaine sur la ligne 1. Elle permettait de réaliser le creusement à fleur de sol en suivant le parcours des rues, qui étaient fermées à la circulation pendant toute la durée des travaux. Le trou béant suscitait l'inquiétude des Parisiens, qui craignaient l'effondrement des nombreuses carrières ou l'inondation des tunnels par la Seine. Mais la couverture métallique réalisée sous la direction de Fulgence Bienvenüe était solide et la circulation put reprendre sans encombre.



Aménagement mis au point par l'agence d'architecture Ouïdire 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 Ouïdire. 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 et 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

Le parti pris d'aménagement des années 50-60 est déployé rapidement sur une soixantaine de stations pour améliorer l'ambiance des stations et valoriser la publicité. (Les stations n'avaient pas changé depuis la création du métro). Revêtement métallique sur les quais intégrant 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.

Au moment de la rénovation de la station et de son décarrossage en **1990**, des vitrines consacrées au Conservatoire national des arts et métiers sont aménagées sur chaque quai de la station. Depuis **2003**, un nouvel aménagement du Cnam a été mis en place sous la forme d'une grande fresque et d'une exposition interactive présentant les formations dispensées par le Cnam.

Dernière particularité de la station: deux accès Guimard

Ils sont particulièrement étroits, en raison des dispositions de la voirie.