

# **Le Vritable Métropolitain**

**Charles Tellier**



**J. Michelet, Paris, 1891**

**Exporté de Wikisource le 13/01/2014**

## SOMMAIRE

Exposé Le véritable Métropolitain Avantages du véritable Métropolitain et examen comparatif des divers projets présentés Travaux d'établissement Expropriations Intérêts déplacés Terrains perdus, terrains trouvés Facilités d'établissement Temps perdu, temps gagné Agréments du voyage Facilités de communication pour Paris et les communes suburbaines Accession des lignes de province dans Paris Gares extrêmes. Possibilité de les établir Matériel roulant Postes. Halles Travaux pour les ouvriers Rapidité d'exécution Rendement de l'opération Multiplicité des places mises au service des voyageurs Valeur donnée aux immeubles sur le parcours Désencombrement des rues Raccordement des lignes d'omnibus avec le Métropolitain Modicité des transports Personnel actuel des omnibus Universalité des services rendus Bateaux omnibus Métropolitain sur la berge Voies et moyens

## EXPOSÉ

Ce qui distingue le système que je propose des autres projets de Métropolitain, c'est une idée dont la réalisation est absolument nécessaire aux besoins de circulation de Paris et que voici :

Établir une harmonie parfaite entre le Métropolitain à créer et les omnibus remaniés, qui, eux, véritablement, conduisent le voyageur à domicile.

La première conséquence de cet état de choses sera de conserver à Paris sa physionomie animée ; de ne nuire dès lors à *aucun des nombreux intérêts commerciaux existant, qui, sans cette circonstance, seront absolument perturbés.*

Il ne faut pas oublier, en effet, que le commerce à Paris, tant par les loyers immenses qu'il paie à la propriété que par le chiffre de transactions considérables par lui produit, doit être avant tout satisfait.

Or, toute voie souterraine causera infailliblement une soustraction notable de la circulation dans les rues. Elle sera donc un dommage sérieux pour les commerçants et par conséquent pour les propriétaires. La preuve, que la circulation a une haute influence sur les intérêts commerciaux, c'est que plus une rue est fréquentée, plus les loyers sont chers.

Ce fait démontre, d'une manière absolue, que le commerce parisien trouve bénéfice à ce qu'il y ait le plus de passants possible. Il faut donc, avant tout, lui conserver cet élément d'activité.

Élevant maintenant la question à un point de vue plus général, j'ajoute, que la conséquence d'un véritable Métropolitain, tel qu'il faut le concevoir pour Paris, est de réunir toutes les lignes ferrées. Il serait possible, en agissant ainsi, de constituer une sorte de garage immense, accessible à tous les trains, lequel ferait, de Paris même, la véritable gare centrale du monde continental.

Ceci sera avec le projet que je vais exposer.

Mais ce ne sont pas là les seuls avantages à trouver dans l'établissement d'un Métropolitain. Il en est d'autres, qu'il convient d'énumérer.

Il faut :

1° Ne nuire à personne pendant la construction du Métropolitain ; n'amener aucune perturbation sur la voie publique. *Or mon projet n'arrêtera pas un jour la circulation, en n'importe quel point des travaux ;*

2° Fournir un travail intelligent à nos populations ouvrières et ne pas leur apporter de simples travaux de déblai ;

3° Embellir Paris et non l'assombrir ;

4° Procurer aux voyageurs, pendant le parcours, la vue agréable du Paris vivant, animé ; plus un air sain, pur, et non les enfouir dans un tunnel obscur, dégoûtant d'infiltrations nauséabondes ;

5° Ne déplacer aucun intérêt ;

6° Ne pas nuire à la propriété, lui donner au contraire une notable plus-value.

Tous ces avantages sont obtenus avec le projet que je vais développer.

Enfin, ce même projet résout une autre question très importante, et c'est le seul qui arrive à ce résultat : le transport des voyageurs à bon marché.

Si, en effet, nous admettons la situation découlant forcément de tous les projets proposés, nous arrivons à cette conclusion, que le public, dans le plus grand nombre de cas, paiera deux fois :

Une fois pour le Métropolitain ;

Une autre fois, pour se rendre de la station du Métropolitain chez lui et réciproquement.

Et encore souvent, sera-t-il amené à payer trois taxes successives pour se rendre définitivement à destination.

Cette succession de taxes ne serait rien si chacune d'elles était minime ; mais, par la force même des choses ainsi créées, elles seront élevées. L'économie désirée dans le transport des voyageurs, ne sera donc pas obtenue.

Le mode, que je propose, obvie à ces inconvénients, en réduisant à un prix régulier de dix centimes chaque perception.

Donc, dans nombre de cas, le public paiera seulement dix centimes ;

Dans d'autres cas, il paiera deux fois dix centimes, soit vingt centimes ;

Dans les circonstances les plus défavorables, il dépensera trente centimes.

Cette dernière combinaison suppose un voyageur partant d'un des points les plus excentrés de Paris, pour aller à un autre point non moins excentré.

Ainsi, avec le véritable Métropolitain, ce prix de trente centimes sera le maximum demandé au public. Avec lui, on ira partout à domicile, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des véhicules.

Or, quel est, dans tous les projets proposés, le système qui transportera à aussi bas prix en réunissant de plus tous les avantages que je viens d'énumérer ???

Il n'en est pas !

C'est à justifier que tous ces avantages sont obtenus par le véritable Métropolitain, que vont être consacrées les lignes suivantes. Je prie mes lecteurs de bien vouloir leur donner attention, car je suis persuadé que plus mon projet sera étudié, plus il sera compris, et plus on se convaincra des facilités qu'il comporte.

Je dois rappeler, en terminant cet exposé, que ce projet de Métropolitain ne surgit pas d'aujourd'hui, mais que, dès 1885, il a été produit et soumis aux pouvoirs publics, que par suite il n'est la copie d'aucun autre.

Ch. Tellier 20, rue Félicien-David (Paris-Auteuil) *Paris, 15 mars 1891.*

## LE VÉRITABLE MÉTROPOLITAIN

La question du chemin de fer Métropolitain s'impose pour Paris.

Nombre de projets ont été présentés, cherchant à éviter les difficultés nombreuses et sérieuses, que comporte la solution du problème.

Aucun n'a, jusqu'à présent, paru répondre efficacement aux besoins à satisfaire, parce que :

D'une part, la question technique est difficile à résoudre, en raison des conditions présentées par le parcours de Paris ;

Que d'une autre, on s'est plus préoccupé d'un mode de transport quelconque, que des satisfactions à donner à la population parisienne. Condition, cependant, qui domine la question et qui m'est apparue avant tout comme une nécessité.

Ceci posé, disons que le nom de Métropolitain n'est pas la dénomination vraie à employer pour les projets jusqu'ici mis en avant. Cette appellation n'est, en effet, pour eux, qu'une simple imitation de celle donnée à Londres au chemin de fer souterrain.

À Londres, ce nom, au début, était applicable. Il est naturel qu'il se soit perpétué, car la première création avait pour but d'amener vers la Cité, c'est-à-dire vers la métropole, qui constitue un monde à part, la circulation.

À Paris, les choses ne sont plus identiques. Elles diffèrent, au contraire, absolument.

Il n'y a plus, en effet, comme à Londres, ce vaste courant, qui, le matin, se dirige sur la Cité, pour en être ramené le soir ;

Il n'y a pas l'afflux de gens d'affaires, qui, tout le jour, viennent vers la Banque et les grandes institutions de crédit ou de commerce existantes dans la Cité ;

Il n'y a pas, non plus, cette vaste surface que couvre Londres, et qui force la population à se centraliser et à se disséminer soir et matin.

Nos usages, ici, sont différents ; nous n'avons pas, nous, d'aussi grands centres d'attraction. Par suite, la circulation est à peu près partout active dans Paris. Pour la servir utilement, il faut dès lors se pénétrer de cette condition absolument inéluctable, qu'il est nécessaire de disséminer en tous sens les moyens de locomotion et non de les faire converger vers un seul point.

Pour finir sur ce sujet par une comparaison rapide, disons qu'à Londres c'est une concentration et une décentralisation absolues qui s'opèrent chaque jour ; tandis qu'à Paris c'est un épanouissement, pour ainsi dire permanent de la population, qu'il faut savoir favoriser. Le but à atteindre est, par suite, complètement différent.

Ce ne sera donc pas avec les trajets souterrains, forcément limités par la difficulté de leur construction et le coût en résultant, que satisfaction sera donnée aux besoins du public ;

Ce ne sera pas non plus avec les projets aériens présentés par divers ingénieurs, que le problème sera mieux résolu.

Quelques-uns de ces projets, et les plus préconisés, ont surtout en vue une ou deux trajectoires entre les grands quartiers.

Or ceci n'est pas résoudre la question.