

Du même auteur

Aux Éditions Albin Michel

Lettre ouverte aux bradeurs de l'histoire, 1981
Le Magasin de chapeaux, 1992
Petite histoire des noms de lieux, villes et villages de France, 1993
Le Jeune homme au foulard rouge, 1994
La Main courante, 1997
Petite histoire des fleurs de l'histoire, 1997
Ce siècle avait mille ans, 1999
Les Aristos, 2000
Les Amoureux du Brévent, 2001
Les Anarchistes, 2003
Austerlitz, 2005, prix littéraire de l'Armée de Terre
Erwan Bergot

Aux Éditions Fayard

Histoire de France, 1976
Les Guerres de Religion, 1980
La Grande Guerre, 1983
Poincaré, 1984
La seconde guerre mondiale, 1986
La Troisième République, 1989
L'Histoire du monde contemporain, 1991
La Guerre d'Algérie, 1993
Les Quatre-vingts, 1995
La Grande Guerre au jour le jour, 1998
Les Enfants de la patrie, 2002
La Poudrière d'Orient, 2004
La liberté guidait leurs pas, 2005

Aux Éditions Plon

La Grande Révolution, 1988
Les Poilus, 2000
Le Gâchis des généraux, 2001
L'Exode, 2003
La Bataille de la Marne, 2003

#F 2631

Pierre Miquel

Avec la contribution de Maryvonne Miquel

Biblioteca Ferroviaria



MM02283

Petite histoire des stations de métro



Albin Michel

Sommaire

Avant-propos	9
Ⓜ 1 La Défense – Château-de-Vincennes	25
Ⓜ 2 Porte-Dauphine – Nation	49
Ⓜ 3 Pont-de-Levallois-Bécon – Gallieni	71
Ⓜ 3bis Porte-des-Lilas – Gambetta	89
Ⓜ 4 Porte-de-Clignancourt – Porte-d'Orléans	93
Ⓜ 5 Bobigny-Pablo-Picasso – Place-d'Italie	113
Ⓜ 6 Charles-de-Gaulle-Étoile – Nation	125
Ⓜ 7 La Courneuve-8-Mai-1945 – Mairie-d'Ivry / Villejuif-Louis-Aragon	141
Ⓜ 7bis Louis-Blanc – Pré-Saint-Gervais	161
Ⓜ 8 Balard – Créteil-Pointe-du-Lac	167
Ⓜ 9 Pont-de-Sèvres – Mairie-de-Montreuil	181
Ⓜ 10 Boulogne-Pont-de-Saint-Cloud – Gare-d'Austerlitz	197
Ⓜ 11 Châtelet – Mairie-des-Lilas	209
Ⓜ 12 Aubervilliers-Front-Populaire – Mairie-d'Issy	215
Ⓜ 13 Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles / Saint-Denis-Université – Châtillon-Montrouge	229
Ⓜ 14 Saint-Lazare – Olympiades	243
Les lignes de RER	253
RER A	255
RER B	259
RER C	265
RER D	273
RER E	275
Table des stations de métro et de RER	279
Remerciements	285

Avant-propos

Prendre le métro

Une expression populaire dit: «On n'arrête pas le progrès!» Elle est souvent utilisée – plus ou moins gentiment – pour se gausser de quelqu'un qui agit à contre-courant ou de manière absurde... En réalité, cette formule exprime notre étonnement ou notre perplexité face aux découvertes de notre siècle, dont on ne comprend pas toujours la portée. Il n'est pas simple, en effet, d'accepter certaines évolutions ou de suivre le rythme de certaines technologies dites de pointe, qui sont à coup sûr l'un des fleurons de notre civilisation. Le génie des architectes, ingénieurs, techniciens, designers de toutes sortes fascine et fait peur à la fois. Leurs créations n'en demeurent pas moins réelles et c'est à leur usage que l'on découvre combien elles nous sont précieuses.

C'est ainsi à l'usage que l'on a apprivoisé le métro, que l'on a découvert en lui un moyen de locomotion providentiel, et même une institution extraordinaire luttant contre l'engorgement qui menace et continue d'inquiéter la ville. L'urbanisme intensif ne concerne pas seulement Paris. Sans une audacieuse réflexion sur la mobilité, bien des villes risquent l'obésité, voire la paralysie.

L'usager du métro – vous et moi – peste lorsqu'il rate à quelques secondes près la rame qui lui aurait évité un retard malheureux au travail, à un spectacle ou à un rendez-vous. Que dire alors des jours de grève et des attentes interminables qui rendent hargneux? C'est pourtant dans ces moments-là que l'on réalise tout l'intérêt de ce mode de transport aux embranchements multiples et toujours en développement. Cette forme de liberté, de commodité qu'ignoraient nos ancêtres condamnés à franchir des lieues et des lieues, pas toujours à cheval, à suivre des chemins boueux, malaisés, si bien décrits par Jean de La Fontaine, représente ce que l'on appelle communément «le progrès».

Que dirait l'homme surgi d'un lointain passé, non d'une chambre réfrigérée, tel Louis de Funès dans *Hibernatus*, mais d'un char à bancs médiéval, brusquement projeté sur une banquette de métro ? Ce passager clandestin arrive droit des Foires de Champagne, il émerge du XII^e siècle après avoir franchi sur sa charrette ou à dos de mulet les cols des Alpes, poursuivi peut-être par les loups. Étape par étape, il arrive enfin sur le plateau Briard – aujourd'hui en Île-de-France, entre les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne – où il voit défiler à une vitesse vertigineuse une énorme chenille d'acier. Imaginez son émoi, sa peur même. Son compagnon de route vient à son aide, tente de le rassurer. Ils sont à la station Saint-Jacques. Cela tombe bien ! Le saint homme a été honoré en tout temps. Voilà donc nos deux compères sur un terrain d'entente, car c'est lors de ce pèlerinage que notre voyageur a rencontré la dame de ses pensées et c'est ici que son compagnon vient retrouver la sienne. Ils se quittent amis, après avoir franchi allègrement la frontière du temps. Ne le doivent-ils pas à notre bon vieux métro ?

L'histoire dans le métro

Le métro de Paris – complété par le réseau express régional d'Île-de-France (RER) – est un chemin de fer de proximité. Il s'arrête à tous les carrefours. Ses plaques émaillées, où sont inscrits les noms des stations, s'inspirent de celles des rues de la capitale. Les lettres blanches sur fond bleu des quelque quatre cents points d'embarquement, jadis tenus par des chefs de gare, reproduisent en sous-sol, le plus souvent, la toile d'araignée de noms propres étendue sur Paris, qui invite l'Histoire à chaque coin de rue. Les créateurs du réseau, dans les années 1900, et leurs successeurs ont suivi les cycles de nomination des grands hommes depuis le Moyen Âge jusqu'à aujourd'hui. De ce point de vue, le métro est un panthéon mobile où l'on n'a pas le temps de s'attarder pour célébrer la mémoire d'un ancêtre, exceptionnellement d'une femme célèbre. À peine a-t-on lu le nom de la station que la rame est repartie.

Les désignations ont été faites au hasard de la géographie urbaine, sans égard pour certains, avec d'excessives délicatesses pour d'autres. Ainsi, certains noms

tombés dans l'oubli profond n'en sortent qu'à l'arrêt de la rame, pour quelques secondes, mais cent fois par jour. Quel voyageur, même fermé à l'Histoire, n'a pas en tête les noms de Monge ou de Garibaldi ? Qui sait encore pourquoi ces grands hommes ont été choisis ? Comment l'Histoire les a-t-elle distingués ? Le métro aurait-il reçu des dieux la charge de lutter contre l'oubli des héros ?

La liste est longue des oubliés sans sursis. Qui se souvient du sculpteur Falguière ? Du géologue Brochant ? Du chimiste Antoine Jérôme Balard, dont une place fort fréquentée porte le nom ? Qui était Miromesnil ? Un garde des Sceaux de Louis XVI. Peut-être a-t-il connu M. de Malesherbes qui n'est pas totalement oublié parce qu'il fut l'un des avocats du roi. Mais que dire du polytechnicien Vaneau, tué à vingt ans sur une barricade ? Ou du général Laumière, mort sottement au Mexique pour l'empereur Napoléon III ?

Chacun connaît l'avenue Henri-Martin. Son éponyme ne doit sa fortune qu'à sa qualité de maire du XVI^e arrondissement et non à ses talents d'historien, auteur en son temps d'une des plus célèbres *Histoire de France*. Jules Joffrin n'est certes pas plus connu que le gentil ménage des Chardon et Lagache, fondateurs d'une maison de retraite à l'ombre du clocher d'Auteuil célébré par Alfred de Musset, qui n'a pas eu l'honneur d'une station de métro.

On pourrait multiplier les exemples : Cadet n'est pas un franc-maçon de la célèbre loge du Grand-Orient, et s'il portait le tablier, c'était celui de jardinier. Il faisait en effet pousser des choux sur la décharge municipale et le potager devint si célèbre que son heureux possesseur donna plus tard son nom à une rue, ce qui justifie l'arrêt des rames à Cadet... Le Riquet de la ligne de La Courneuve n'est pas le révérend père académicien, mais le créateur du canal du Midi sous Louis XIV, l'ingénieur Pierre Riquet. Boissière n'est pas le nom d'un préfet d'Empire ni d'un conseiller général radical, mais le lieu d'une croix boissière, d'une croix de bois où l'on retirait, avant Pâques, les rameaux de buis béni.

Certains noms sont le résultat de déformations. Maubert a de la chance d'avoir une station : c'est le