

Hector GUIMARD et les entrées des stations du Métro de Paris

Par *André MIGNARD*

Responsable de la mission historique Guimard au sein de la RATP.

Les entrées Guimard des stations du métro, chefs-d'œuvre de l'Art Nouveau sont à tout jamais liées à la légende de Paris. Désormais classées monuments historiques, elles sont mondialement connues et elles connaissent un légitime regain d'intérêt.

D'interprétations erronées en reprises successives non vérifiées, on avait fini par travestir l'histoire de l'origine de ces créations de Guimard. Pour le centenaire de la naissance du métro en l'an 2000, la RATP a donc voulu, parallèlement à une restauration complète des 88 ouvrages subsistants, promouvoir une recherche historique complète sur le sujet.

Nous vous proposons de découvrir les grandes lignes de ce travail, fruit du recoupement des dossiers exhumés des archives de la RATP (qu'on imaginait à tort détruits) avec les rapports de la Commission du métropolitain (émanation du Conseil Municipal de la Ville de Paris).

Historique du projet :

A la suite de moult péripéties et conflits avec l'État, la Ville de Paris inaugure le 19 juillet 1900 son chemin de fer d'intérêt municipal baptisé "*métropolitain*". Rappelons qu'il est le fruit de la volonté de son Conseil Municipal, que la Ville le finance totalement et que Fulgence Bienvenüe, un ingénieur de ses services, en conçoit et dirige toute l'infrastructure.

En 1898, une loi ratifie le tracé des lignes que le Conseil Municipal projette, mais ce n'est qu'en avril 1899 que ce dernier définit les dimensions et l'emplacement des bouches de métro sur la voie publique. Il impose également, sans en préciser l'aspect, les caractéristiques générales de ces entrées : trois gares, des édicules fermés et, exceptionnellement, une balustrade sur des emplacements ressentis comme esthétiquement sensibles.

Les comptes-rendus des débats se font l'écho d'amples discussions et controverses sur l'utilité ou non de protéger de la pluie le voyageur descendant dans le métro. Cette problématique qui nous paraît aujourd'hui si banale, plonge les conseillers municipaux dans un abîme de perplexité. Parallèlement, en 1897, la concession de l'exploitation du métro, moyennant redevance, échoit à une compagnie privée. La Compagnie du métropolitain de Paris (CMP) est libre d'agir comme elle le souhaite, tout en se devant de respecter des obligations définies par le Conseil Municipal, entre autres la forme des entrées de métro. Il incombe donc à la CMP de choisir un architecte, de proposer ses projets au Conseil Municipal pour validation, puis d'en assurer la construction à ses frais.

Comme il se doit pour des réalisations aussi visibles, la CMP se couvre en organisant un concours, clos en août 1899. Nous savons aujourd'hui qu'il y eut 21 projets. Le Préfet de la Seine refuse successivement, fin décembre 1899 deux propositions d'architectes de renom présentés officiellement par la CMP. Sans doute est-il influencé par une collusion de divers conseillers municipaux non identifiés et de membres de son administration.

Quinze jours plus tard, soit le 12 janvier 1900, Guimard est engagé par la CMP au vu de ses dessins.

Malgré une note interne retrouvée dans les archives de la RATP, qui précise à la direction de la CMP que seuls les dessins de Guimard sauraient être agréés par le Conseil Municipal, bien des zones d'ombre persistent dans le choix final d'Hector GUIMARD.

Les différents modèles :

Pour les entrées du métro du premier tronçon ouvert en 1900, Guimard a conçu et supervisé :

- 3 gares qui s'apparentent à de vastes pavillons, aussi imposants qu'exubérants, dont les toitures superposées les feront surnommer par les Parisiens "*pagode*" ou "*pavillon chinois*".

(Les deux pavillons de la place de l'Étoile seront démontés en 1926, le dernier, place de la Bastille subsistera jusqu'en 1962),

- 9 édicules fermés, à fond arrondi (dont il ne reste qu'un),
- 2 édicules fermés, à fond carré (aujourd'hui tous disparus),
- 2 édicules prototypes à claire-voie, un à fond arrondi, un à fond carré (subsistants tous deux),
- 13 entourages à écussons,
- 2 entourages à cartouches.

On constate que les conseillers municipaux assouplissent dès l'origine la règle qu'ils s'étaient imposée de ne déployer majoritairement que des édicules. Dès octobre 1902, avec l'ouverture de la ligne 2 du métro, puis des suivantes, ils se renient totalement et n'agrément l'installation sur la voie publique que des entourages Guimard à écussons et à cartouches.

A partir du 2^{ème} trimestre de l'année 1902, le divorce naît entre la CMP et son architecte. Un conflit, uniquement d'ordre financier, et non, comme trop souvent qualifié à tort d'esthétique, se règle à l'amiable le 1^{er} mai 1903.

Moyennant un dédommagement conséquent, Guimard abandonne la plus grande partie de ses droits de propriété artistique sur ses modèles. La CMP peut à sa guise installer les entourages de modèle Guimard agréés en 1900 par le Conseil Municipal : elle le fait jusqu'en 1914.

Après la première guerre mondiale, les goûts changent et d'autres types d'entourages sont validés par le Conseil Municipal de Paris.

La modularité des fontes d'Hector Guimard :

Nous ne contestons plus aujourd'hui ces créations artistiques de l'architecte qui, sans se départir d'une structure unitaire et arborescente, fusionne intrinsèquement le décor et la structure.

Pourtant ce n'est certainement pas pour leurs grandes valeurs décoratives qu'elles eurent ce succès, mais plus certainement pour leur rationalisation. La standardisation permit de déployer un unique modèle à l'infini tout en permettant de s'adapter subtilement à chaque configuration d'accès.

La CMP, soucieuse des dividendes versés à ses actionnaires, apprécia les économies réalisées à l'installation et la facilité avec laquelle elle pouvait assurer la maintenance des balustrades. Suprême avantage, conséquence de la rupture avec Guimard, elle confiait ces travaux à ses propres techniciens au moindre coût, en s'affranchissant des exigences et des honoraires de l'architecte.

Le déclin et la sauvegarde de l'œuvre de Guimard :

A partir de 1908, jusqu'en 1974, majoritairement pour des raisons de modifications d'infrastructures, des entrées Guimard vont être déposées une à une. Il n'y a jamais eu, à proprement parler, de campagne organisée dans ce sens. Durant les deux décennies 1930 et 1960, des grands travaux de modifications d'urbanisme réalisés à Paris ont plus nui à ces ouvrages que lors des autres périodes. Ces disparitions ne sont pas le fait d'une volonté délibérée, même si le style Art Nouveau était qualifié de passéiste.

Le 29 mai 1978, pour couper court à toute velléité de rajeunissement esthétique du mobilier urbain, la totalité des ouvrages subsistants est inscrite sur l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques.

Sur 167 ouvrages Guimard dénombrés, 79 ont disparu.

Si Guimard n'a supervisé le déploiement de ses créations que sur le premier tronçon du métro, les Parisiens ont pu croiser au cours du 20^{ème} siècle ces candélabres étranges et ces entourages aux motifs tortueux sur 107 stations du métro.

Aujourd'hui, sur les chemins de 66 stations du métro, nous pouvons encore observer 3 édicules différents et 85 entourages.

André MIGNARD

Responsable de la mission historique Guimard au sein de la RATP.

Le lecteur qui souhaite connaître beaucoup plus de détails est invité à lire "*Le Métropolitain d'Hector GUIMARD*" aux éditions SOMOGY.

On retrouve dans cet ouvrage de référence, la genèse et l'historique des projets, la relation tumultueuse entre l'architecte et la CMP, des dessins, des photos d'époque, les techniques mises en œuvre, les protections et les restaurations.