

27 septembre

2011



Ainsi que Guy, Thérèse et Joëlle

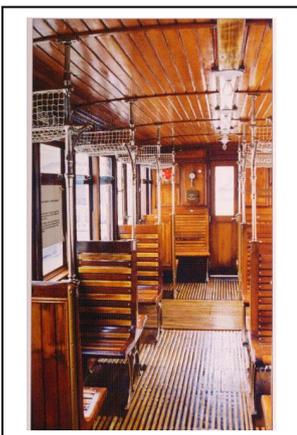
Métro Ticket pour une expo

Musée des Arts et Métiers

, Le 19 juillet 1900, les rames de trois voitures s'élançant pour la première fois, sur la ligne 1 du métro, passent les tunnels creusés sous la ville et s'arrêtent dans les huit premières stations dans Paris. Le réseau imaginé par Fulgence Bienvenüe prend vie.



Dès son ouverture, le métro fonctionne grâce à l'électricité. Une importante usine électrique, située quai de Bercy, fournit l'énergie pour l'alimentation des trains alors en 600V continu. Depuis 1903 les circuits des courants de traction (750 V) et d'éclairage sont indépendants ce qui permet une meilleure sécurité.



1904 motrice en bois restaurée

Les premiers wagons étaient en bois, mais ont été remplacés après le grand incendie du 10 août 1903. Sur les nouveaux modèles, les rames sont composées d'une caisse en bois placée sur un châssis à bogies muni d'une loge de conduite entièrement métallique et fermée. En 1912, 23 motrices sont équipées d'installations de type Sprague qui utilise un appareil de commande et un inverseur de marche. Dans les années 1930 on utilise le système Thomson sur 271 motrices Rame Sprague Thomson 1913



1900 5,185 km

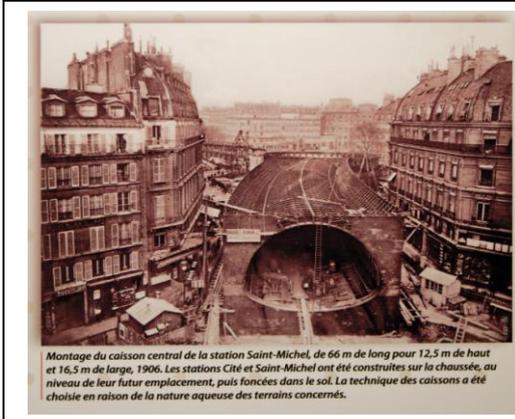
1901 13,329 km 48 478 116 voyageurs

1905 31,754 km 148 700 821 voyageurs

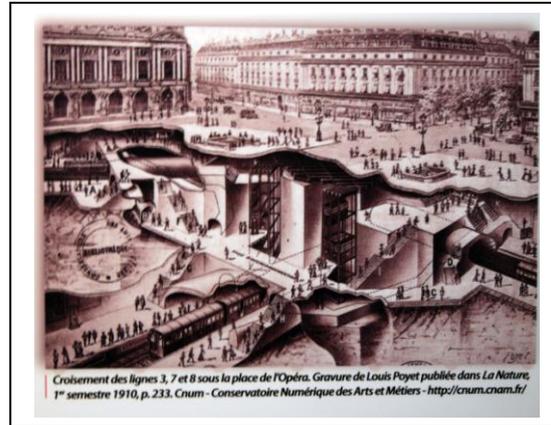
1911 70,601 km 305 311 995 voyageurs

A la fin des années 1920, le métro atteint un développement de 150 km couvrant tout Paris et est prêt à conquérir la banlieue, ce qui se fera progressivement vers 1930.

30 ans de chantiers en plein Paris



Montage du caisson central de la station St Michel



Croisement des lignes 3, 7 et 8 sous la place de l'Opéra

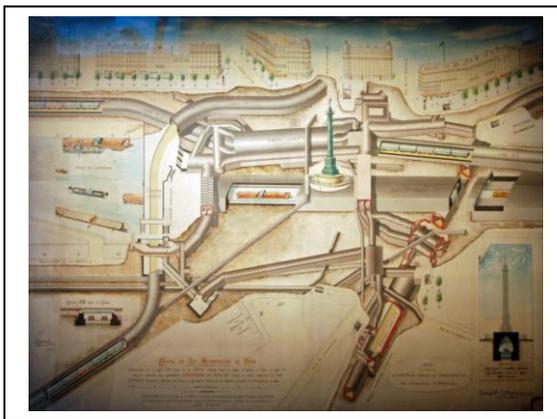
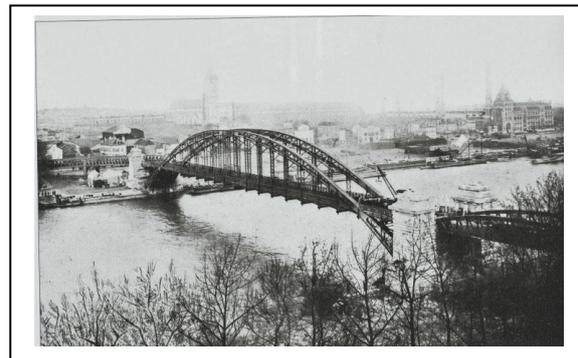


Schéma des croisements sous la Concorde



Viaduc d'Austerlitz construit entre 1903 et 1904

Construction de 5 caissons pour la double traversée fluviale 1905/1909



Les plus belles entrées sont dues à Hector Guimard

Quel émotion en revoyant les photos des portillons d'entrée sur les

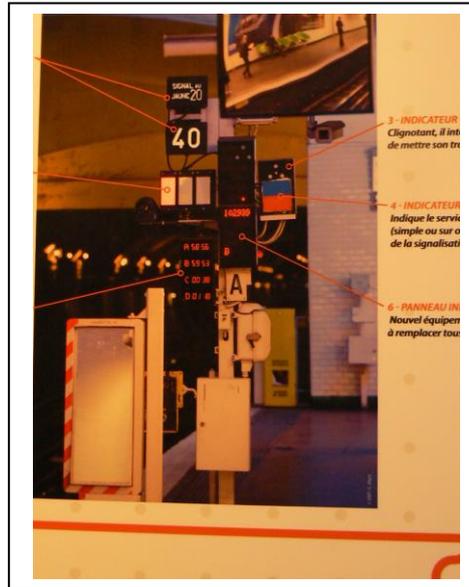
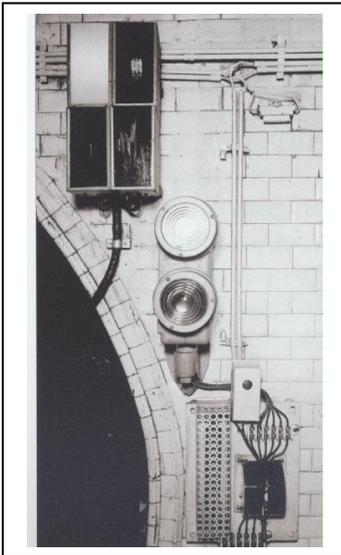
quais, avec le poinçonneur cher à Serge Gainsbourg, et le wagon de première classe situé au milieu de la rame.



Station Cité



Nous étions tous prêts à sortir de l'exposition, lorsque un guide est venu nous donner des détails techniques qui avaient échappés à beaucoup d'entre nous sur les modifications de courants apportés au fil des années, l'utilisation des doubles bogies et leurs avantages, les nouvelles signalisations permettant à chaque rame de garder ses distances avec la précédente, l'utilisation des pneumatiques, l'espacement des rails. Tous ces éléments techniques pourront vous être expliqués d'une façon plus scientifique par Guy.



Les rames actuelles peuvent atteindre la vitesse de 80 km/h. Le temps d'arrêt dans chaque station est en moyenne de 38s.



Métro aérien juin 2011

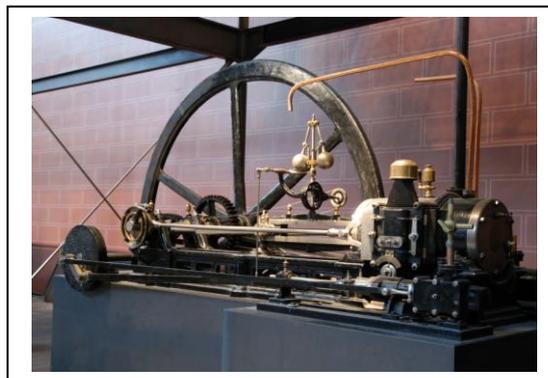
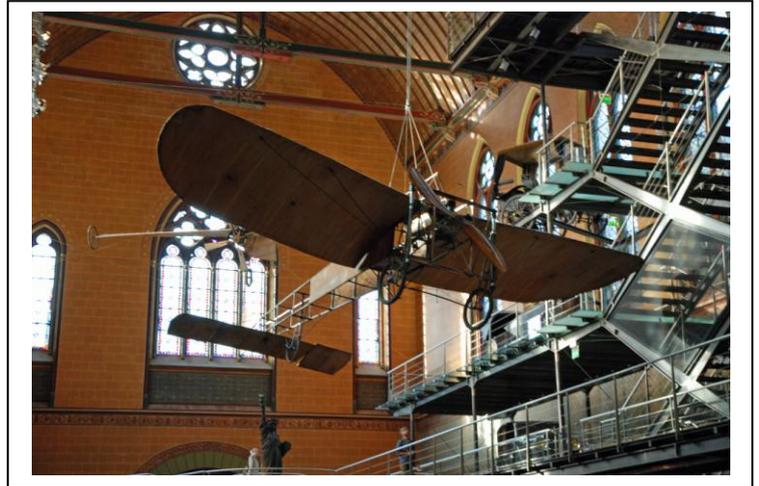


Métro, RER, aujourd'hui

Mais nous n'en sommes pas restés là, car notre curiosité nous a poussés jusqu'au pendule de Foucault où un jeune guide faisait la démonstration du pendule montrant la rotation de la terre.



Puis Guy est allé fureter au niveau de l'exposition permanente, et vu les photos, nous ne manquerons pas de mettre cette visite à un prochain programme.



Photos de Guy et Jeannine.

D'après les documents : Album de l'exposition et « Le Métro Parisien » édition Atlas.

Mise en page : Jeannine