

Chemin de fer métropolitain  
de Paris. Extrait du rapport.  
(Avant-projet. Plan à 1/40 000  
/ (Avant-projet. Plan à 1/40  
[...]

Soulié / F. / 18..-19.. / 0310 \* Lahure / A. / 18..-18.. / imprimeur / 0070. Chemin de fer métropolitain de Paris. Extrait du rapport. (Avant-projet. Plan à 1/40 000 / (Avant-projet. Plan à 1/40 000 signé : le 8 janvier 1882 F. Soulié, Siben.). [8 janvier 1882].

**1/** Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

**2/** Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

**3/** Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

**4/** Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

**5/** Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

**6/** L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

**7/** Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisationcommerciale@bnf.fr](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).



DEPARTEMENT  
DE LA SEINE

VILLE DE PARIS

# CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

AVANT-PROJET

PLAN au  $\frac{1}{40.000}$

Présenté par l'Ingénieur des Études  
Paris, le 8 janvier 1882

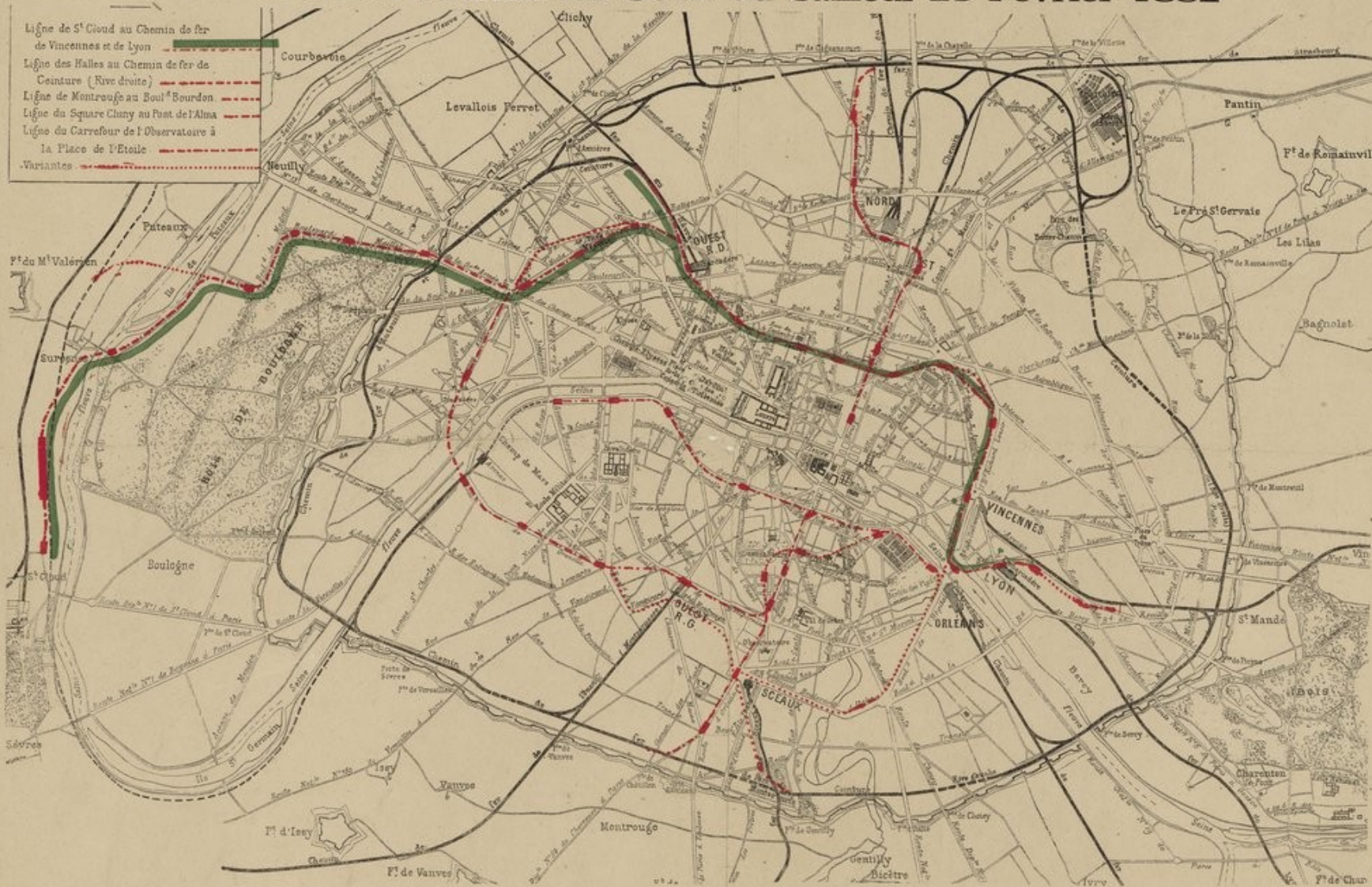
F. SOULIÉ  
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Vu et présenté par  
les demandeurs en concession

BUISSON DES LESZES  
DENIZET  
CH. BLANCHARD  
LA SOCIÉTÉ NOUVELLE de Banque et de Crédit

Approuvé par l'Ingénieur en chef des Études  
SIBEN  
Ingénieur des Ponts et Chaussées

Supplément au Journal LE SOIR du Samedi 25 Février 1882





Ge D 2169

# CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

## EXTRAIT DU RAPPORT



### 1. — EXPOSÉ

L'Établissement du chemin de fer métropolitain de Paris avait été, en 1871, l'objet de nombreuses études qui furent soumises par M. le préfet de la Seine à une commission technique composée de MM. Kleitz, Alphand, Belgrand, Bizat de Mandres, Krantz, inspecteurs généraux des ponts et chaussées; Callon et Jacquot, inspecteurs généraux des mines; Solacroup, Couches, Mantion, Vuillemin, Mayer, directeurs ou ingénieurs des grandes compagnies; Delesse, ingénieur en chef des mines.

Les conclusions de cette commission furent approuvées par le Conseil général, qui, dans sa séance du 11 mai 1872, prit la délibération suivante :

Article premier. — M. le préfet de la Seine est autorisé à concéder avec le concours d'une commission de cinq membres, nommée par le Conseil, l'exécution d'un premier réseau de chemin de fer métropolitain dans Paris, dans les conditions déterminées par la loi présentée du 12 juillet 1865.

Article 2. — La concession comprendra :

1° Une ligne allant du boulevard aux chemins de fer de Vincennes et de Lyon, par les boulevards intérieurs, passant par ou près de la place de l'Étoile et aboutissant aux boulevards, entre la place de la Concorde et le tunnel Opéra ;

2° Une deuxième ligne partant du boulevard Saint-Augustin, au face des Halles centrales, suivant le boulevard, l'avenue Maistre et l'avenue Orsani en partie, et venant aboutir au chemin de fer de Vincennes (rive droite) ;

3° Une troisième ligne ayant son point de départ au chemin de fer de Vincennes (rive gauche) entre Montrouge et Orléans, suivant le boulevard Saint-Michel, le boulevard Saint-Germain et aboutissant au chemin de fer d'Orléans ;

4° Enfin une première jonction entre le boulevard Saint-Michel et le boulevard Saint-Augustin, si elle est reconnue possible, et une seconde jonction aboutissant au chemin de fer d'Orléans et la ligne aboutissant au chemin de fer de Lyon. Ces lignes devront passer à côté des gares de voyageurs des lignes de l'Ouest (rive droite), du Nord, de l'Est, de Lyon, d'Orléans et de Nevers, et se relier à ces lignes, s'il est possible, par rails, soit directement, soit par embranchement.

La gare de la Bastille sera placée aussi près que possible des salles d'attente de la gare de Vincennes.

Depuis la production de ce programme, la circulation a notablement augmenté dans Paris et de nouveaux besoins se sont créés. L'avant-projet de chemin de fer métropolitain que nous présentons aujourd'hui comprend les lignes suivantes :

1° Une ligne de Saint-Cloud aux chemins de fer de Vincennes et de Lyon, par Suresnes, Puteaux, le Jardin d'Acclimatation, la place de l'Étoile, l'avenue Hoche, la gare Saint-Lazare, les rues du Quatre-Septembre, Réaumur et Turbigo, les boulevards Voltaire, Richard-Lenoir, Boudou et Diderot ;

2° Une deuxième ligne, des Halles centrales au chemin de fer de Vincennes (rive droite) ;

3° Une ligne partant de Montrouge et allant se relier à la première ligne au boulevard Boudou, par les boulevards Saint-Michel et Saint-Germain ;

4° Une ligne du square Cluys au pont de l'Alma, par le boulevard Saint-Germain et le quai d'Orsay ;

5° Une ligne du carrefour de l'Observatoire à la barrière de l'Étoile, par la gare Montparnasse et le Trocadéro.

Les trois premières lignes desservent complètement les intérêts visés dans la délibération de 1872 du Conseil général de la Seine.

La Compagnie du chemin de fer métropolitain demande la concession de tout le réseau faisant l'objet de l'avant-projet. Elle se propose d'en construire immédiatement la première ligne.

Ge D 2169

27510