PLAN DES ANCIENS VIDES DE CARRIÈRES DU 13E ARRONDISSEMENT

CONSTRUCTION DU MÉTRO

La construction des différentes lignes de métro eut une influence considérable sur la physionomie du réseau. Les travaux souterrains associés ont entraîné le percement de nouvelles galeries comme le remblaiement de galeries plus anciennes.

ACTUELLES LIGNES 5 & 6

Les actuelles lignes 5 et 6 font partie des six premiers tracés déclarés d'utilité publique en 1898. Les projets d'alors prévoyaient entre autres une ligne Gare de l'Est-Place d'Italie (prolongée à Gare du Nord en 1901) et une circulaire sud (ligne 2 Sud) Étoile-Nation.

Les deux tracés traversent les carrières de la rive gauche et vont nécessiter des consolidations importantes. L'ensemble du tracé allant de la rue Falguière au boulevard Saint Marcel sera consolidé par l'IGC en seulement un an, de juin 1901 à juin 1902. Le délai très court imposa à l'IGC d'utiliser une méthode différente de celle déjà appliquée aux consolidations de la Petite Ceinture ou de la ligne de chemin de fer de Sceaux (R.E.R. B) : une galerie axiale plutôt qu'une sous chaque piédroit de la voie. Les consolidations sous le 13e arrondissement furent particulièrement pénibles avec de nombreux fontis à consolider.

Le tronçon Étoile-Place d'Italie de la 2 Sud entre en opération en avril 1906. Un premier tronçon Gare d'Austerlitz-Place d'Italie suit en juin 1906 pour la ligne 5. Pendant la construction, on s'attendit à une faible fréquentation sur le tronçon Place d'Italie-Nation alors fablement urbanisé. Son ouverture fut donc reportée bien que les infrastructures soient livrées dès 1906.

Les lignes 5 et 2 Sud opèrent alors sur le même quai, ce qui pose des difficultés. Au même moment, il est finalement acquis que le tronçon Place d'Italie-Nation sera opéré indépendamment. On décide donc de lui construire un quai séparé (actuel quai de la 6). Livré en mai 1907, il a sans doute occasionné des travaux dédiés en sous-sol. À partir d'octobre 1907, ligne 2 Sud et 5 sont fusionnées. Le nouveau tronçon Étoile-Gare de l'Est opère sous le nom de ligne 5, la ligne 2 Nord (circulaire nord) prend en même temps le nom de ligne 2. La ligne 6 réduite à Place d'Italie-Nation ouvre finalement en juillet 1909.

La situation perdurera jusqu'en 1942, date du prolongement de la 5 jusqu'à Église de Pantin. Une ligne Étoile-Église de Pantin par la rive gauche est jugée trop longue. On en revient donc au projet de tracé initial, la 6 retrouvant sa configuration actuelle.

Avec celles de la ligne 7, les consolidations des lignes 5 et 6 expliquent une large partie de la complexité des galeries courant sous la place d'Italie où les trois lignes s'enchevêtrent. L'essentiel de ces galeries correspond en effet à doubure des tunnels d'exploitation et de raccordement entre les lignes.

LIGNE 7

La ligne 7 dont l'exploitation débuta en 1910 entre Opéra et Porte de la Villette, fut prolongée en plusieurs vagues jusqu'à la rive gauche. Parallèlement à sa construction, il est décidé en 1925 de prolonger la ligne 10 de son terminus d'alors à Odéon (situé boulevard Saint Germain) jusqu'à Jussieu.

Les travaux de la traversée sous-fluviale de la Seine de la 7 étant retardés par d'importantes difficultés, on envisage finalement en 1927 de créer un tunnel de jonction entre les futures stations Maubert-Mutualité (10) et Place Monge (actuellement 7) de façon à exploiter le plus tôt possible le tronçon Place Monge-Porte de Choisy quasiment terminé et destiné à la future ligne 7. C'est ainsi qu'en février 1930, la 10 est prolongée d'Odéon à Place d'Italie puis un mois plus tard jusqu'à Porte de Choisy. La traversée de la Seine est finalement achevée et en avril 1931 et un nouveau changement d'exploitation a lieu entre la 7 et la 10. Les rames de la 10 abandonnent le tronçon méridional de la 7 pour reprendre leur tracé d'origine prolongé jusqu'à Jussieu. La 7 est raccordée au tronçon qui lui était destiné qui pour l'occasion a été prolongé jusqu'à Porte d'Ivry.

On trouve référence à cet épisode sur une plaque située sous la place d'Italie. Cette plaque commémore l'achèvement des consolidations d'un tronçon de l'actuelle ligne 7 présentée comme le « Chemin de Fer Métropolitain Italie – St Germain ».

La même plaque indique que les travaux souterrains induits par la 7 se sont répartis entre 1914 et 1920. Plus longue que celle des lignes 5 et 6 (seulement un an), la consolidation fut en effet interrompue par la Première Guerre Mondiale qui causa jusqu'au début des années 1920, une pénurie de ressources et notamment d'hommes.

LIGNE 14

La ligne 14 relie Olympiades à Gare Saint Lazare depuis l'ouverture de son prolongement depuis Bibliothèque François Mitterrand en juin 2007 (projet Meteor). Avant cette date et depuis l'inauguration de la ligne en octobre 1998, l'actuelle station Olympiades encore non aménagée servait d'atelier de maintenance.

Contrairement aux autres lignes, la ligne 14 passe au-dessous des anciennes carrières. Au niveau de la station Olympiades, le sommet de la voute n'est qu'à moins de deux mètres du sol des galeries. La proximité immédiate des carrières et leur insuffisante stabilité n'autorisaient pas le creusement du tunnel. Les anciennes exploitations situées à l'aplomb de la station ont donc été consolidées par une campagne d'injections entre avril 1992 et janvier 1993. Les travaux ont consisté à remplacer les remblais par des coulis d'injection aux mêmes caractéristiques mécaniques que le calcaire d'origine. Ces travaux ont notamment nécessité la modification du tracé de la galerie d'inspection située sous l'axe de la rue de Tolbiac.

Impliquant une zone sans carrières répertoriées, le futur prolongement sud de la ligne 14 à l'horizon 2024 devrait être sans impact pour le réseau actuellement accessible.

CARRIÈRE ROMAINE

En 2011, des travaux sur un terrain de la rue Gustave Geffroy mirent au jour les vestiges d'une ancienne carrière de calcaire à ciel ouvert datant de la Lutèce romaine.

MANUFACTURE DES GOBELINS

Le nom de « Gobelins » provient de Jean Gobelin, teinturier champenois venu s'installer en bord de Bièvre dans le faubourg Saint Marcel au milieu du XVIe siècle. La réputation de son entreprise et de sa descendance lui permirent sans doute d'intégrer son nom aux toponymes du quartier. Au début du XVIIe siècle, Henri IV envisage l'établissement d'une manufacture de teinturiennes et de tapissières à Paris dont les importations sont particulièrement onéreuses. Au début des années 1660 et dans le prolongement de l'initiative d'Henri IV, Louis XIV sous l'impulsion de Colbert structure l'activité en une Manufacture Royale. Cette dernière est hébergée dans une ancienne propriété de la famille Gobelin acquise à cet effet en 1662. La qualité de ses productions ultérieures vaudra à la Manufacture une réputation internationale. Son site actuel consiste en plusieurs bâtiments de différentes époques, celui donnant sur l'avenue étant très récent puisqu'il date de 1914.

La manufacture fut dirigée de 1789 à 1807 (avec une interruption de 1792 à 1795) par Charles-Axel Guillaumot.

MUR DES FERMIERS GÉNÉRAUX

Sous l'Ancien Régime, il n'existait pas une unique administration d'État proprement dite chargée d'encaisser l'intégralité du revenu des impôts. L'affermage était une des méthodes utilisées pour le recouvrement des impôts royaux en l'absence d'une telle administration. Il consiste à concéder par bail la perception de revenus fiscaux à des acteurs privés (ici la Ferme Générale qui est donc une compagnie de finance privée) : ceux-ci en avancent le produit attendu au roi et se remboursent auprès des « contribuables ».

La Ferme Générale avait notamment pour vocation de prendre à sa charge la perception des droits indirects et des droits de douane. En 1784 et pour palier au progrès de la contrebande, les Fermiers Généraux obtiennent la construction d'un mur de 24 km autour de Paris. Ce mur qui n'a aucune vocation défensive est quasiment terminé en 1789 et est achevé sous la Révolution en 1790.

Brièvement interrompue par la Révolution, la perception de l'octroi reprend en 1798, son produit allant désormais à la Ville de Paris. L'enceinte est étendue en 1818 lors de l'annexion par Paris du hameau d'Austerlitz dont la rue principale correspond à la rue Esquirol actuelle. Son flanc extérieur est doublé de larges boulevards (les « boulevards extérieurs ») dont le tracé suit l'essentiel de celui des lignes de métro 2 et 6 actuelles. Sa traversée se faisait via des « barrières » au niveau de pavillons dédiés dessinés par l'architecte Ledoux.

Même avant la construction du mur, les carrières constituaient un itinéraire de choix pour la contrebande quoiqu'elle devînt plus difficile à partir de la fondation de l'IGC après laquelle elles furent davantage surveillées. Les contrebandiers n'attendirent d'ailleurs pas la construction du mur pour creuser des tunnels précaires afin d'échapper au paiement de l'octroi. Les travaux entrepris au fil du temps autour de l'ancien tracé du mur mirent au jour nombre de ces anciens boyaux certains remontant jusqu'au XVIe siècle.

En 1860, Paris annexe la totalité des territoires situés entre le mur et l'enceinte de Thiers qui devient la nouvelle limite fiscale de la ville. Devenu obsolète, le mur est rasé sur ordre du préfet Haussmann sauf quatre barrières. L'annexion est aussi l'occasion d'un nouveau découpage administratif par lequel Paris passe de douze à vingt arrondissements.

Contrairement au GRS, il ne reste malheureusement pas de traces explicites de la présence du mur dans l'actuel réseau du 13e (mention de barrières, murs de fraude, etc.).

Par souci de clarté, le tracé de l'ancien mur n'a pas été représenté ici.

LE MARCHÉ AUX CHEVAUX

À partir de la fin du XVIIe siècle, le marché aux chevaux (où s'échangent également des porcs) occupe une longue place de 250 mètres par 50 à l'emplacement de l'actuel boulevard Saint Marcel. Le percement de ce dernier dans les années 1860 implique le déménagement du marché. Il y revient en 1877 à un emplacement légèrement plus au sud de son ancienne place, occupant alors une bonne partie de l'espace entre les boulevards Saint Marcel et de l'Hôpital. Les inscriptions visibles en sous-sol datent de l'époque son ancien emplacement. En 1907, le marché est déplacé rue Brancion dans le 15e, à proximité des abattoirs de Vaugirard en même temps desquels il fermera en 1976.

INSPECTORATS

1777-1791	Guillaumot	10	1866-1870	De Fourcy	1919-1922	Bès de Berc	
1791-1792	Duchemin		1870-1871	Jacquot	1922-1924	Lancrenon	
1792-1793	Demoustier		1871	Lantillon (Commune)	1924-1929	Loiret	
1793-1795	Bralle		1871-1872	Jacquot	1929-1930	Niewenglowski	
1796-1807	Guillaumot		1872-1875	Descottes	1930-1937	Weill	
1807-1808	Commission administrative		1875-1878	Tournaire	1937-1939	Jarlier	
1808-1831	Héricart de Thury		1878-1879	Gentil	1939-1940	Levy	
1831-1842	Trémery		1879-1885	Roger	1940-1961	Lafay	
1842-1851	Juncker		1885-1896	Keller	1961-1965	Samuël-Lajeunesse	
1851-1856	Lorieux		1896-1907	Wickersheimer	1965-1975	Proust	
1856-1858	Blavier		1907-1911	Weiss	Etc.		
1858-1865	De Hennezel		1911-1914	Bès de Berc			
1865-1866	Du Souich		1914-1918	Defline			

HÔPITAL GÉNÉRAL & SALPÊTRIÈRE

En 1656, Louis XIV ordonne la construction de l'Hôpital de la Salpêtrière sur le site d'un ancien arsenal où l'on fabriquait de la poudre et qui a vraisemblablement donné son nom au site. L'hôpital était alors le plus grand établissement de l'Hôpital Général de Paris fondé lui aussi en 1656. Contrairement à ce que laisse imaginer son nom, il n'était pas un lieu de soins mais un établissement participant à une volonté d'ordre public où étaient enfermés systématiquement vagabonds, pauvres, mendiants et femmes de mauvaise vie. La vocation médicale du lieu n'apparaîtra que progressivement notamment à partir de la construction d'une infirmerie en 1787.

En 1801, le Conseil général des Hospices réunit sous une même administration tous les établissements soulageant « l'humanité souffrante ». Ce dernier est remplacé en 1849 par l'Assistance Publique (AP-HP depuis 1991). En 1911, l'hôpital de la Pitié est déplacé sur un terrain jouxtant la Salpêtrière. Son ancien emplacement accueille peu après l'actuelle Grande Mosquée de Paris. Les deux hôpitaux fusionnèrent en 1964.

ABRI DE DÉFENSE PASSIVE DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

Souvent nommés « PC allemand » en référence aux installations allemandes du GRS, ces restes d'installation électrique et d'aménagements divers correspondent à un ancien abri de défense passive. Contrairement à ce qui est souvent mentionné, il n'était pas destiné aux forces d'occupation allemandes mais réservé aux fonctionnaires des Services Techniques de la Préfecture de Police. L'initiative de son aménagement remonte à avant la guerre. À partir 1936 et dans le prolongement d'une politique active du développement de la défense passive initiée dès la première moitié des années 1920, on se pose la question de l'utilisation des anciennes carrières comme d'abris.

L'abri fut ainsi aménagé entre mars 1941 et avril 1942 et malgré l'Occupation, pour une capacité de 500 personnes (bien loin d'un ambitieux projet initialement évoqué qui prévoyait un abri pour les 300 véhicules de la Préfecture de Police). Il s'étale sous une partie des galeries nord et centrale du boulevard de l'Hôpital ainsi que le long des galeries reliant ce dernier à l'escalier situé rue des Wallons. Il était accessible via deux escaliers, l'un situé directement dans les locaux de la Préfecture au niveau de la rue des Wallons, le second sur le boulevard de l'Hôpital, au niveau du n° 64. Les travaux ont consisté en l'aménagement de quatre transversales sous le boulevard et de six niches autour de la galerie située sous son axe. Les galeries de l'abri sont délimitées par un ensemble de chaînes et de grilles. L'intégralité était électrifié et on peut encore observer les restes de l'installation dans l'ensemble des galeries concernées.

Sous la pression des riverains, il fut envisagé de l'agrandir pour leur en ouvrir l'accès. On songea alors à l'étendre à la galerie sud du boulevard de l'Hôpital mais l'idée fut abandonnée du fait qu'elle était déjà largement occupée par des câbles P.T.T.

On peut y observer en quelques rares endroits, des témoignages laissés par ceux qui vinrent s'y réfugier lors des alertes qui rythmèrent la vie des parisiens jusqu'à la Libération.

ANCIEN ABATTOIR DE VILLEJUIF

Dans le prolongement du projet inachevé datant de l'Ancien Régime de déplacer les établissements et activités « incommodes et insalubres » vers la périphérie de la capitale, Napoléon décida par différents décrets de 1807 et 1810, de centraliser l'abattage du bétail et la fonte du suif dans cinq grands abattoirs (Villejuif, Grenelle, Roule, Montmartre et Popincourt) situés à la périphérie mais toujours à l'intérieur de l'enceinte de la ville. Leur construction débuta en décembre 1810, fut suspendue en 1813 faute de financements avant d'être reprise par Louis XVIII en 1815. Les cinq abattoirs entrèrent finalement en fonction en septembre 1818.

Les consolidations de l'abattoir de Villejuif s'effectuèrent en 1812-1813. Il resta en fonction de 1818 à 1902. L'ordonnance du 9 juin 1866 autorisant la vente de la viande de cheval, une partie de ses capacités sont alors dédiées à l'abattage de ces bêtes, sans doute à cause de sa proximité avec le marché aux chevaux. Il ferme en 1902, très vraisemblablement à la suite de l'entrée en opération des abattoirs de Vaugirard en 1896. Il cède sa place à l'École Nationale Supérieure des Arts et Métiers qui ouvrit en octobre 1912 après six ans de travaux et quelques remaniements des consolidations en sous-sol.

PUITS ARTÉSIEN DE LA RAFFINERIE SAY

En 1832, Louis Say ouvre une raffinerie de sucre de betterave boulevard de la Gare (appelée aussi Raffinerie de la Jamaïque). L'usine grossira et emploiera de nombreux ouvriers. Elle en comptait par exemple plus de 2000 en 1908. Les besoins en eau de l'usine la poussèrent à forer le premier puits artésien privé de la capitale en 1869 (580 m sous la surface). Contrairement à celui de la Butte aux Cailles, le forage de ce puits fut rapide et sans difficultés. La baisse du débit du puits conjuguée à la croissance de ses besoins conduisit la raffinerie à faire percer un second puits (621 m) à proximité du premier en 1933. L'usine ferma ses portes en 1968. Quelques années plus tard en 1972, Say fusionne avec la compagnie sucrière Béghin pour former Béghin-Say.

FONTIS DE LA LIGNE 14

Dans le but d'ouvrir la station Olympiades au public (qui n'était jusqu'alors qu'un hall de maintenance) les travaux reprirent en mai 2001. Le tunnel de la ligne 14 fut prolongé vers Maison Blanche afin d'y aménager un nouvel atelier de maintenance.

Dans la nuit du 13 au 14 février 2003, un effondrement de la voute du hall en cours de construction fit apparaître un trou béant de près de 400 m² dans la cour de l'école Auguste Perret. L'enquête qui suivit conclut que le fontis était le fruit de la conjugaison d'un changement défavorable des caractéristiques géologiques du banc de calcaire grossier traversé et du manque de réaction des techniciens du chantier face à des signes qui auraient dû les alerter.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

Pour rationaliser des transports en commun parisiens jusqu'alors assurés par plus d'une dizaine d'entreprises, un décret impérial de 1855 fusionne toutes les firmes existantes dans la Compagnie Générale des Omnibus. Cette dernière exploite dès lors et contre redevance le monopole des transports publics de surface à Paris. Ce monopole persistera jusqu'à la fin du XIXe siècle. Notamment affaiblie par les réquisitions de la Première Guerre Mondiale, elle est intégrée à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP) en 1921. En 1942, la STCRP est fusionnée à la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (CMP) qui depuis 1931 était l'unique exploitant des transports en commun souterrains. La nouvelle entité est un prélude à la future Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) créée en 1949.

BRÈVE HISTOIRE DES CARRIÈRES ET DE L'INSPECTION

Le site de Paris a de remarquable le fait que son sous-sol rassemble tous les matériaux nécessaires à la construction : calcaire (pierre, chaux), gypse (plâtre), argile plastique (briques et tuiles) et sable.

L'exploitation du calcaire parisien remonte au Ier siècle où elle contribua à l'édification de la Lutèce romaine. Elle débuta par des carrières à ciel ouvert sur les flancs de la Bièvre là où l'érosion de la rivière avait fait affleurer des bancs d'intérêt. Le XIIe siècle marque une accélération du développement de la capitale avec de nombreux projets découplant la demande de pierre : Notre-Dame, le Louvre, l'enceinte de Philippe Auguste, etc. Atteindre le calcaire exigeait cependant des découvertes de plus en plus importants et coûteux. En réaction, les premières exploitations souterraines à piliers tournés et accessibles par un cavage à flanc de coteau apparaissent fin XIIe siècle. Jusqu'à ce tournant, les carrières parisiennes parvenaient à subvenir aux besoins locaux. Suivant la place et la fonction qu'un bloc était destiné à occuper dans le bâtiment, les architectes choisissaient parmi les différents calcaires disponibles en fonction de leurs propriétés. Il faut souligner ici que jusqu'au XVIIe siècle, les étages des maisons particulières étaient construits en bois et torchis, la pierre restant réservée aux édifices monumentaux. À partir du XIIIe siècle et pour répondre à une demande croissante, des calcaires de carrières plus éloignées devinrent disponibles aux constructeurs parisiens. Au XIVe siècle, les puits équipés de treuil permettent de se libérer de la contrainte du cavage. Les carrières de la rive gauche s'éloignent des bords du plateau et s'étendent graduellement plus au sud à mesure que les exploitations historiques proches du cœur de Paris s'épuisent. Début XVIe siècle apparaît l'exploitation par hagues et bourrages dans les carrières du faubourg Saint-Jacques, technique qui se diffuse pour largement s'imposer aux XVIe et XVIIe siècles. Au lieu d'exploiter le banc calcaire sur toute son épaisseur comme dans les hautes exploitations à piliers tournés, le procédé permet d'exploiter uniquement les bancs les plus prisés sur toute leur surface. La hauteur de ces exploitations est beaucoup plus faible, de l'ordre de 1,50 m (sauf pour les galeries d'inspection qui les traversent aujourd'hui et qui se reconnaissent à leur plafond surcreusé, Guillaumot ayant imposé qu'un ouvrier de l'Inspection puisse y circuler debout).

Les différentes qualités du calcaire parisien avaient chacune leurs usages. Les meilleurs bancs comme le cliquart fournissaient les pierres d'appareil. Le liais était le plus recherché et le plus cher. Très dur et très fin, il était particulièrement prisé pour la sculpture et les éléments architecturaux délicats (colonnes, chapiteaux, corniches, etc.). Cette pierre s'est même exportée pour la construction de monuments dans toute l'Ile de France. D'autres bancs de qualité moyenne comme celui des lambourdes (à l'étage inférieur) fournissaient les moellons.

Dans le cas de l'actuel 13e arrondissement, les carrières sous l'avenue des Gobelins et la rue du Banquier sont déjà mentionnées en exploitation au XIIIe siècle. La production des carrières du Faubourg Saint-Marcel ralentit ensuite au XVIe siècle pour ne vraiment reprendre qu'au XVIIe siècle. Le plan de Jouvin de Rochefort de 1672 montre ainsi de nombreuses carrières souterraines en activité sur la plaine d'Ivry, au niveau des actuels place d'Italie et boulevard de l'Hôpital. Les carrières du faubourg Saint-Marcel sont encore mentionnées en activité en 1751 quoique signalées proches de l'épuisement pour leur meilleur calcaire.

L'emprise urbaine ne faisant que croître, elle finit par s'étendre sur des zones sous-minées et dont l'exploitation est souvent terminée depuis plusieurs siècles. Les premières prises de conscience réglementaires quant à la menace représentée par le manque de supervision des exploitations souterraines datent au moins du milieu du XVIe siècle. La tutelle administrative sur les carrières souterraines ne va qu'en se renforçant notamment après les effondrements dramatiques qui survinrent à Paris dans les années 1770 et qui aboutirent à la création de l'Inspection des Carrières (IDC) devenue depuis IGC. Il faut néanmoins rappeler que la consolidation des carrières n'attendit pas les initiatives de l'administration comme en attestent les ouvrages des Chartreux (XIIIe siècle), du Val de Grâce ou de l'Observatoire par exemple (XVIIe siècle). L'exploitation de carrières dans l'enceinte de Paris est définitivement interdite par décret le 4 juillet 1813. Ce même texte s'applique lors de l'extension des limites de la ville en 1860 quoique certaines exploitations nouvellement incluses restent tolérées, les carrières de gypse dites d'Amérique étant les dernières à être abandonnées en 1872. De façon plus générale, la codification de l'exploitation des carrières et plus largement des mines, s'étoffe considérablement au XIXe siècle accompagnant l'entrée de la France dans la révolution industrielle. Les dernières carrières de calcaires « parisiennes » ferment à Bagneux en 1939.

Dès sa création en 1777, l'IGC a à sa charge l'identification, la consolidation et la surveillance des carrières et anciens vides situés sous le domaine public : voirie, administrations, écoles, hospices, marchés, réservoirs, etc. Chaque découverte et consolidation de nouvelle carrière apporte son lot de galeries de recherche et d'inspection à l'aplomb de la voirie et des bâtiments publics, galeries qui vont ainsi dessiner la doublure souterraine de Paris et relier au sein de grands réseaux une multitude d'anciennes exploitations individuelles. La consolidation des vides situés sous les propriétés privées reste en revanche à la charge de leurs propriétaires comme nous le rappellent quelques plaques du secteur de la Cave à charbon ou l'ancienne usine à gaz. Sous l'Ancien Régime comme fixé ultérieurement dans le Code Civil, le propriétaire d'un terrain l'est aussi de son sous-sol, que ce dernier lui apporte profits ou charges. Plus précisément, l'Inspection consolidait jusqu'à l'aplomb des façades des immeubles (d'où deux galeries parallèles sous de nombreuses rues) de façon à ce qu'un éventuel effondrement ne puisse se faire que côté jardin, côté dont les consolidations sont à la charge des propriétaires privés.

Les prérogatives de l'IGC ont ainsi donné au réseau du 13e actuel sa complexe physionomie. Ce dernier lie en particulier anciennes exploitations par piliers tournés au nord (visibles dans le secteur de la Cave à charbon, Salle K et Salle des sculptures); consolidées dans les cinquante premières années de l'IGC avec au sud, d'anciennes zones exploitées par hagues et bourrages majoritairement confortées dans la seconde moitié du XIXe siècle. Les projets d'urbanisme menés en surface ont constamment amené le réseau à évoluer. Ainsi le percement de nouvelles rues ajoute de nouvelles galeries d'inspection parfois des décennies après la fin des précédents travaux de consolidation comme ce fût le cas autour de la mairie, de l'ENSAM, du marché aux chevaux, etc. De même, les travaux réalisés dans le cadre de la construction des différentes lignes de métro ont considérablement remodelé de larges parties du réseau avec de longues portions de galeries en meulière caractéristiques. La place d'Italie est ainsi une complexe juxtaposition de consolidations de la fin du XVIIIe siècle et confortations plus récentes du début du XXe siècle. Loin d'être un tout homogène, le réseau actuel est ainsi la résultante du développement de la trame urbaine dont il nous permet d'en lire les étapes successives.

PLAQUE ET NUMÉROTATION

À noter qu'au moment du report du nom des voies en sous-sol, la gravure du nom des rues en surface est elle-même une pratique récente puisqu'elle n'est imposée qu'à partir de 1729 et bien que ces noms figurent sur les plans de la ville depuis longtemps. De même, la numérotation des immeubles ne se généralise à Paris qu'à partir de 1779. Cette numérotation ne sera que partiellement reportée en sous-sol d'autant que ses règles changèrent à la Révolution (1790) et une dernière fois sous le règne de Napoléon (1805). Avant cela, les bâtiments n'étaient repérés que relativement aux intersections et aux bâtiments remarquables de la rue. Cette pratique vient éclairer le report ponctuel en sous-sol de la position de bâtiments plus ou moins notables (moulin, barrière, propriété particulière, jardin, etc.) et souvent disparus aujourd'hui.

NIVELLEMENT

Les mesures du nivellement des carrières souterraines datent des années 1850-1860 et s'inscrivent dans le cadre plus général de campagnes similaires alors menées en surface. Les repères de nivellement visibles en carrières laissent apparaître deux nombres. Le premier est la différence d'altitude entre le sol de la surface et le repère (au moment de la mesure). Le second correspond à l'élévation du repère au-dessus d'un niveau de référence de la Seine (celui du niveau des basses eaux de la Seine mesuré à l'été 1719 et correspondant au zéro de l'échelle du pont de la Tournelle). Le repère est souvent accompagné d'une lettre indiquant l'ordre de la série de mesures.

EXPLOITATION SUR DEUX NIVEAUX

Contrairement au GRS qui se déploie majoritairement dans la masse de calcaire supérieure, les galeries actuelles du 13e s'étendent aussi bien dans la première que dans la seconde masse. Les situations avec deux niveaux de galeries juxtaposées sont rares dans le réseau actuel ce qui n'implique pas que l'exploitation passée n'ai jamais été conduite sur deux niveaux superposés. Les passages d'un niveau d'exploitation à l'autre se signalent par une pente, une échelle, un escalier voire simplement un trou.

Le centre du réseau (Place d'Italie et alentours, avenues des Gobelins, d'Italie, de Choisy, boulevards A. Blanqui et V. Auriol, Butte aux Cailles, nord de l'usine à gaz) se situe dans la seconde masse. Au nord (Cave à charbon, boulevard de l'Hôpital au dessus de la rue Pinel) et au sud (rue de Tolbiac, Petite Ceinture, boulevard des Maréchaux), celui-ci occupe principalement la première masse.

ARRÊTÉ DU 2 NOVEMBRE 1955 - PRÉFECTURE DE LA SEINE

Art. 1: Il est interdit à toute personne non munie d'une autorisation émanant de l'Inspection Générale des Carrières de la Seine d'ouvrir les portes et trappes d'accès aux escaliers et puits à échelons ou autres des anciennes carrières, de descendre dans ces ouvrages, de pénétrer et de circuler dans les vides des anciennes carrières s'étendant sous l'emprise des voies publiques de la Ville de Paris.

Art. 2: Les contraventions au présent arrêté seront constatées par P.V. des commissaires de police et autres officiers de police judiciaire et des agents de l'IGC ayant qualité pour verbaliser. Elles seront déférées aux tribunaux compétents.

Art. 3: Le Directeur de la Police Municipale et l'Ingénieur Général des Mines, Inspecteur Général des carrières de la Seine sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des Actes Administratifs et affiché dans Paris.

Fait à Paris le 2 novembre 1955.

Le Préfet de Police : signé Dubois.

CABINETS DE MINÉRALOGIE

Emménagés sous l'inspectorat d'Héricart de Thury au début des années 1810 sur le même modèle que ceux bâtis dans le GRS, le réseau du 13e en comptait deux.

LE GUÉRINET

Il est nommé après le nom du conducteur de travaux des ateliers de consolidation du faubourg Saint Marcel. Une photo de Memin datée de 1901 le montre encore intact avec son double escalier de 23 marches. Il fut très vraisemblablement remblayé avec les déblais issus des chantiers de consolidation des lignes de métro voisines, la ligne 7 ayant notamment bouleversé le paysage souterrain de l'avenue des Gobelins. Il est redécouvert en 1996. Son déblaiement met quelques marches au jour mais est interrompu à la suite à de dégradations. Il est injecté en octobre 2010 lors des travaux de la Fondation Jérôme Seydoux – Pathé située à son aplomb.

LE TOUDOUZE

Il est nommé après le nom du conducteur de travaux des ateliers de consolidation de la route d'Italie. Son escalier central fut démonté lors de la consolidation de la ligne 6 en 1901-1902. Le chantier ayant généré des quantités colossales de remblais, le cabinet fut très vraisemblablement comblé à cette époque. Il n'a été redécouvert que récemment.

Le ciel de chaque cabinet est orné d'une rose des vents qui témoignent de la position du nord magnétique à l'époque de leur tracé.

LA BIÈVRE

Prenant sa source à Guyancourt, la Bièvre entrait dans Paris au niveau de la Poterne des Peuplier pour venir se jeter dans la Seine en amont de l'actuel pont d'Austerlitz. Au fil des époques et des réglementations, elle finit par concentrer autour d'elle un grand nombre d'activités manufacturières telles que des moulins, des tanneries et des teintureries. Destination des eaux usées, la section parisienne de la rivière était lourdement polluée et dégageait une odeur pestilentielle. Malgré les plaintes continuelles des riverains depuis le XVIIe siècle et le développement des discours hygiénistes, les autorités ne parvinrent jamais à résoudre le problème de cette rivière devenue de facto un égout à ciel ouvert.

Les initiatives des pouvoirs publics deviennent particulièrement importantes au XIXe siècle. Deux collecteurs construits à partir de 1877 captèrent en partie le débit de chacun de ses bras pour le rediriger vers le réseau d'égouts. Parallèlement, le lit de la rivière fut progressivement couvert puis transformé en égout ou remblayé à mesure de l'expropriation des industries utilisatrices. À l'issu de ce processus qui s'étala du milieu du XIXe siècle au début des années 1930, le cours de la Bièvre dans Paris est devenu totalement souterrain.

En creusant sa vallée, la Bièvre érода le banc calcaire source de pierre à bâtir. Les affleurements en résultant furent l'objet des premières exploitations à ciel ouvert durant l'Antiquité et le Haut Moyen Âge. Elle est ainsi la raison pour laquelle les réseaux d'anciennes carrières situés sur sa rive gauche (GRS, Jardin des Plantes) ne sont pas et n'ont jamais été connectés à ceux du 13e, situés sur sa rive droite.

BRASSERIE DUMESNIL

En 1840, Georges Dumesnil rachète la brasserie du « marché aux chevaux » localisée 1 rue Duméril après le percement du boulevard Saint Marcel. L'affaire grossit et la brasserie déménage à partir de 1880 dans de nouveaux locaux rue Dareau (14e) où les anciennes carrières sont aménagées pour la production. Le site de la rue Dareau devenant trop étroit, Dumesnil s'associe en 1956 à la brasserie Richard pour développer un nouveau site de production dans et au-dessus d'anciennes carrières à Ivry. Les restes de la brasserie de la rue Dareau dont les locaux furent abandonnés en 1962, sont encore visibles dans le GRS. La brasserie est rachetée par Kronenbourg en 1968. Le site d'Ivry est fermé en 1978 après un conflit social particulièrement marquant. La brasserie garda une référence de son voisinage du marché aux chevaux dans son logo qui figurait une tête de cheval. Longtemps remblayées, les anciennes caves de la brasserie sont redevenues partiellement accessibles avec l'aménagement de Solcarlus en 2018.

La brasserie Dumesnil n'est pas un exemple isolé. Dans son ouvrage de 1908, Émile Gérardes comptabilise encore onze brasseries intra-muros faisant usage d'anciens vides de carrières. Ces dernières offrent des conditions particulièrement favorables au maltage, étape majeure de la fabrication de la bière. Elles offrent aussi de larges volumes pour les étapes de fermentation et de garde. Avec les champignonnières, les brasseries sont un exemple de réutilisation de ces espaces souterrains pour un usage industriel.

USINE À GAZ D'IVRY

Suivant le développement de l'éclairage au gaz qui a démarré dans les années 1810 à Londres puis Paris, cette dernière voit se construire à sa périphérie et à partir des années 1820, ses premières usines de gaz d'éclairage. Celle dite d'Ivry (car alors située sur le territoire de cette commune) fait partie de cette première génération d'usines à gaz parisiennes et démarre en 1836.

Ces différentes usines qui furent regroupées au sein de la Compagnie parisienne de chauffage et d'éclairage par le gaz en 1855, produisent du gaz combustible par « distillation » (pyrolyse) de la houille. Ce gaz principalement composé d'hydrogène, de méthane et de monoxyde de carbone est différent du gaz naturel que nous connaissons. Son utilisation initiale dans l'éclairage décline avec le développement de l'électricité à partir des années 1880 mais le gaz de houille se maintient via différents usages industriels et domestiques (pour la cuisson et le chauffage dans les nombreux foyers équipés du « gaz à tous les étages »). Malgré une baisse de la consommation parisienne au XXe siècle, son usage ne disparaît pas. Cependant, le gaz de houille est rapidement remplacé à partir de la fin des années 1950 par le gaz naturel au pouvoir calorifique supérieur. La dernière usine de gaz manufacturé française ferme à Belfort en 1971.

Dans le cas de l'usine d'Ivry, les galeries souterraines dessinent le plan de l'usine après son augmentation de capacité achevée en 1877. La compagnie gérante est en effet sous la pression permanente de la croissance exponentielle de la consommation de gaz parisienne qui a quadruplé entre 1855 et 1875. Elle double encore entre 1875 et 1900. C'est dans ce contexte que la Compagnie investit massivement dans ses usines. Celle d'Ivry voit ainsi sa capacité passer de 10 à 25 millions de m³ par an entre 1875 et 1877. Les travaux d'extension incluent la construction de trois gazomètres souterrains supplémentaires, les n°5 et 6 (de 20 000 m³ chacun) terminés en 1877 et le n°7 achevé en 1883. Ces derniers servaient au stockage de la production et à la régulation de la pression de distribution face à la forte variabilité journalière et saisonnière de la demande de gaz.

La modernisation de l'usine est l'occasion d'importants travaux en sous-sol qui s'étalent de 1872 à 1883. Outre les imposants gazomètres dont le fond de la cuve est situé sous le niveau des carrières (5 m sous le sol de la galerie pour le n°7), le sous-sol des autres bâtiments de l'usine est systématiquement consolidé.

Ce réseau de consolidations privées n'a été que tardivement rattaché au réseau actuel (après 1910) par le percement des galeries sous les rues Charles Moureu (ancienne rue du Gaz) et Nicolas Fortin.

L'usine est détenue par la Ville de Paris à partir de 1906 par l'intermédiaire de la Société du Gaz de Paris. Elle est à nouveau modernisée, les travaux s'achevant en 1926. Malgré ces investissements, elle est désaffectée en 1933 pour des raisons restant encore à déterminer. Sa démolition est achevée en 1935, année où le conseil municipal prend la décision d'y emménager le futur parc de Choisy (projet envisagé dès janvier 1932). Le parc est inauguré en 1937.

On peut encore aujourd'hui observer dans certaines galeries la présence de terres rapportées utiles à la culture des champignons que les ouvriers de l'usine (qui en compta jusqu'à 670) pouvaient mener pour leur propre compte.

En 1993, Philippe Brunet (dit Plongeur), spéléo-plongeur, découvrit près de 150 m de galeries noyées sous le niveau du réseau d'inspection. Anciennement reliées à un puits, on peut faire l'hypothèse qu'elles contribuaient à l'approvisionnement de l'usine en eau dont certains procédés en étaient notoirement consommateurs (condensation, épuration des gaz).

En 1870, l'un des gazomètres de l'usine est frappé par un des nombreux obus allemand tirés lors du siège de Paris.

LE BOUT DU BOUT

Point le plus à l'ouest du réseau, il est aussi celui le plus proche du GRS en étant situé à seulement 650 m à vol d'