

FULGENCE BIENVENÛE
« le père du métro »
Un Breton génial, hors du commun

Peu d'usagers du métro parisien, qu'ils soient bretons ou franciliens, connaissent le nom d'Uzel, cette charmante bourgade du Centre-Bretagne, à proximité de la rivière l'Oust qui lui donne sa dénomination officielle « Uzel près l'Oust ».

Cette bourgade s'est enrichie et a pris une certaine notoriété au cours de la période de quatre siècles qui a vu, tout à l'entour, d'importantes exploitations métallurgiques mais surtout, qui est devenue un centre commercial important de la culture du lin et du chanvre. C'était en quelque sorte à l'âge d'or de la Bretagne qui, pendant environ quatre siècles, a été la première région économique d'Europe comme pourvoyeuse des besoins de la marine au temps des guerres contre l'Angleterre et l'Europe, mais aussi des conquêtes coloniales et de l'épopée des corsaires.

C'est là à Uzel qu'en 1852, naquit Fulgence Bienvenüe, il y a 150 ans – Il arrivait un 27 juillet dans une famille déjà très nombreuse, avec le numéro 13 et dernier de la lignée.

Son père, notaire de profession, bénéficiait d'une charge notariale florissante compte tenu de la situation économique de l'environnement. C'était un fin lettré doué d'une culture grecque et romaine remarquable. On ne s'étonnera pas dès lors que c'est dans ses connaissances latines qu'il puisera le prénom très rare de son fils dernier-né. Ainsi, comme son père qui porte ce même prénom, Fulgence honorera la mémoire d'un évêque africain des V^{ème} et VI^{ème} siècles dont la ténacité du combat contre l'hérésie du moine Pelage (prédestination des élus) devait plaire à des pieux Bretons. Au surplus, il ne déplaisait pas au père que le dernier-né de sa lignée portât un prénom dérivé du latin « Fulgentius », brillant comme l'éclair. Peut-être ne se doutait-il pas que son descendant illustrerait le bien-fondé de ce choix qui marquerait son activité exceptionnelle et couronnerait la vie de ce jeune enfant.

Fulgence lui même était très attaché, non pas à son prénom, mais à son nom, Bienvenüe, et tout particulièrement au tréma celtique qui auréolait le ü de son patronyme, consacrant ainsi l'appartenance celtique à laquelle il tenait comme à la prunelle de ses yeux.

C'est bien entendu, dans un environnement de culture classique, traditionnel dans la famille et respecté par la société de l'époque, qu'il va engager des études exceptionnellement brillantes. A 10 ans, il entre au collège de Valognes, dans la Manche, chez les Eudistes, congrégation destinée à la formation des moines et où enseigne son frère Emile entré dans les ordres. De là, il devient pensionnaire d'un autre collège Eudiste, Saint-Martin à Rennes.

Il obtient à 15 ans, son baccalauréat de philosophie, mais souffre de n'avoir qu'une formation littéraire, alors qu'il voudrait entrer à l'Ecole Polytechnique. Il réussit à se faire admettre au collège Sainte Geneviève à Paris chez les jésuites, qui ne disposaient que de cet établissement pour assurer la préparation du concours d'entrée à l'X.

Après deux années d'efforts, il échoue au dit concours. Il persévère et l'année suivante, il se place au 55^{ème} rang d'une promotion de 151 admis, soit à l'âge de 18 ans .

Excellent élève – *le contraire étonnerait* – il y rencontre son aîné, le Maréchal (futur) Joffre. Mais comme le veut la tradition de l'école, il devient, la 2^e année, le « tuteur » de son cadet, Ferdinand Foch, autre futur maréchal. Une chaleureuse amitié lia les deux hommes, qui durera toute leur vie. Foch épousera d'ailleurs Julie, la nièce de Fulgence, et le décorera des plus brillantes distinctions au crépuscule de son existence. Fulgence rencontrera également à l'X, le futur missionnaire, Charles de Foucauld, à qui il donnera des cours de mathématiques.

Toutefois, cette période sera traversée par l'agitation révolutionnaire de la Commune. Refusant de quitter la capitale et au cours d'une mission de liaison pour le gouvernement Thiers, il fut pris en otage par un groupe de « fédérés » qui alignent des officiers, des religieuses, des civils et aussi Fulgence Bienvenüe contre un mur. Au moment où les « fédérés » allaient les fusiller, surgit une colonne de « versaillais ». Les fédérés et leur chef, maire de Montmartre à l'époque, et nommé Georges Clémenceau, s'enfuient en abandonnant leurs prisonniers.

Fulgence continue et termine ses études à Polytechnique dont il sortira avec le N°9. Cet excellent classement va lui permettre de continuer une formation qu'il juge trop académique et insuffisamment pratique. Aussi, tente-t-il et réussit-il, classé 5^{ème}, à entrer à l'Ecole des Ponts et Chaussées ; son attirance pour les grands travaux va se trouver satisfaite, sa formation sera opérationnelle et ses connaissances spécialisées.

A sa sortie, il souhaite obtenir un poste en Bretagne, mais la région est trop sollicitée. Il est affecté à Alençon où se construit un maillage très fin de plusieurs lignes de chemin de fer destinées à desservir cette région montueuse et difficile à aménager, cumulant de nombreux obstacles d'importance. Et pourtant, Fulgence Bienvenüe résout avec succès ces difficultés réputées insurmontables et qu'il surmontera lui même avec autant de simplicité que d'élégance et sans recours à des travaux coûteux et dispendieux.

Et là, en 1881, pour la 2^{ème} fois, **Fulgence** approchera la mort de près. Dirigeant une mission d'études d'expropriation de terrains, il effectue avec ses hôtes, une visite des chantiers. Soucieux de la sécurité du groupe, il demeure accroché à un wagonnet qui est frappé par une rame en mouvement. Déséquilibré, Fulgence tombe sur la voie. Son bras gauche est broyé. Mais il aura la vie sauve. Sans doute influencé par son vocabulaire professionnel et administratif, Fulgence qualifie ce handicap « d'expropriation » de son bras gauche. Son arrêt de travail semble quelque peu traîner en longueur ; on apprend qu'il était gaucher et qu'il a fallu réadapter le bras droit à de nouveaux mouvements. Néanmoins, il mène à bien l'achèvement des travaux qui lui sont confiés.

En reconnaissance de ses qualités d'ingénieur, mais aussi humaines, tant il est apprécié par ses coéquipiers, il reçoit à l'époque la croix de la légion d'honneur.

Nous sommes en 1886. Il va recevoir une nouvelle affectation en étant appelé à diriger une section de la voirie municipale de la ville de Paris. Sa mission comporte tout d'abord l'exécution du plan de réalisation des parcs et jardins. Du bois sauvage et de réserve de chasse des Buttes Chaumont, il en fait le parc ravissant toujours admiré de nos jours. Dans les 19^{ème} et 20^{ème} arrondissements, il supprime les passages à niveau dangereux du chemin de fer de ceinture, puis il perce l'avenue de la République et construit le funiculaire de Belleville.

Sa capacité, ses compétences extraordinaires étonnent et amènent sa hiérarchie à élargir sa responsabilité d'autant qu'il vient d'être élevé au grade d'ingénieur en chef. On lui confie alors l'aménagement des sources et des aqueducs. Il crée ainsi des dérivations de toutes les rivières d'alimentation en eau de source de la capitale et de celles qui vont permettre l'évacuation des égouts ; ainsi, l'Avre qui vient d'Evreux, la Dhuis de Château-Thierry, la Voulzie de Nogent sur Seine, le Loing et le Lunain, la Vanne de la région de Sens ; ce sont des travaux de titans couvrant des centaines de kilomètres. Bienvenüe les réalise avec facilité et en harmonie avec le paysage avoisinant, luttant ainsi contre les maladies infectieuses et les épidémies qui touchent la capitale. **Fulgence Bienvenüe** brille par son sens aigu de l'ingéniosité dans l'adaptation des cours d'eau aux montées et aux descentes. Il est devenu l'homme des dérivations des cours d'eau dans la capitale et ses environs, maispas pour longtemps.

Car malgré sa charge énorme de travail, Fulgence Bienvenüe a mis sur pied un avant-projet d'un réseau de chemin de fer souterrain, à voie étroite et à traction électrique. Le conseil municipal qualifie cette étude de complète et de remarquable par sa précision.

Ainsi, après avoir été le dernier ingénieur de l'ère du Baron Haussmann, Fulgence Bienvenüe va s'inscrire comme le premier ingénieur du XX^{ème} siècle chargé du « grand chantier » de ce siècle, le métro souterrain de la Ville de Paris.

Paris demeure en retard sur d'autres pays, dont Istanbul en Turquie qui débuta en 1875, New-York en 1868 et Londres en 1863. Le métro parisien est en effet un enfant dont la grossesse fut longue et douloureuse. Fulgence Bienvenüe n'était encore qu'un bébé lorsque les premiers projets furent proposés, dont celui fort intelligent et bien en avance sur son temps en 1853 de l'ingénieur Flachet et du Breton Le Hir. Mais personne n'y prêta attention.

De nombreux autres projets suivent et les communes ont la liberté de construire, à leurs frais, des chemins de fer sur leur territoire. Ainsi, le combat pour le métro va dériver vers un autre stade. Avant de devenir technique, ce qu'il ne peut éviter, il est tout d'abord politique, par son tracé, puis rapidement financier, bien entendu.

Les élus de la ville, qui sont les financiers de l'entreprise, engagés à l'époque, dans un combat avec la Compagnie générale des Omnibus, voient dans le métro, un moyen de déposséder celle-ci de son privilège. Ils veulent un chemin de fer qui soit sous leur direction et leur contrôle exclusifs : « Un métro que la Ville puisse tutoyer » dira plus tard **Fulgence Bienvenüe**.

De son côté, l'Etat qui a cédé son pouvoir à la ville pourtant inspiré par les dynasties financières et géré par des « représentants opportunistes » tentait de faire attribuer cette nouvelle source de profits, que devenait le métro, à ce qu'il appelait pompeusement et hypocritement « les spécialistes des grandes affaires ». Vous voyez qu'à travers les décennies, l'honnêteté et la clarté ont du mal à s'imposer aisément dans « les affaires publiques »

Dans ce climat tendu, appuyée pour la majorité sur le projet Bienvenüe, la Ville de Paris défend ses positions contre un état extrêmement agressif ; et il obtiendra la capitulation, le 22 novembre 1895, du Ministre des Travaux Publics, emportant à la semelle de ses souliers des rancœurs entre la ville et l'état qui dureront plusieurs années. Ainsi, lors de l'inauguration de la ligne N°1, Porte Maillot - Porte de Vincennes, le 19 juillet 1900, le Président de la République et les principaux membres du gouvernement préférèrent assister à une revue navale dans la rade de Cherbourg plutôt qu'au brillant démarrage de l'équipement de Paris en chemin de fer souterrain. **Fulgence Bienvenüe** deviendra officier de la Légion d'Honneur.

Bien que qualifié de chimère par les adversaires du Métro, le projet Bienvenüe éclate par ses novations. Le rail en fer remplace le rail en bois d'Istanbul. La matrice électrique se substitue aux locomotives à vapeur de Chicago. Les stations couvertes prennent la place des chasse-fumées à l'air libre de Londres

Parallèlement, le passé professionnel de **Fulgence Bienvenüe**, qui a découvert et façonné à son gré une partie importante du sous-sol parisien, va lui faciliter la tâche. Il réalise ainsi sa première mission, la ligne N°1 - Porte Maillot - Porte de Vincennes, mais prend trois mois de retard, par rapport au délai fixé, dont l'acheminement devait coïncider avec l'ouverture de l'Exposition Universelle.

Le délai global imparti à la ville par le Ministre des Travaux Publics pour couvrir et achever le plan de construction jusqu'aux finitions était de 4 ans et demi.

La nécessité de l'ensemble de la structure repose sur des enceintes souterraines de béton armé, entièrement fermées au niveau des parois, afin d'éviter toute intrusion d'eau. La longueur et le nombre des couloirs sont limités par la création d'ascenseurs de grande profondeur dans certaines stations - c'est là encore une de ses innovations -

Les quais, contrairement aux trains, sont au niveau du plancher des wagons, sauf dans les courbes.

Les voûtes répondent à une courbe ellipsoïdale qui permet au personnel de station, très nombreux au départ, de correspondre sans élever la voix.

Le roulage à gauche imposé par les compagnies qui ont construit les voies ferrées terrestres, parce qu'elles étaient anglaises, est récusé par **Fulgence Bienvenüe** qui exige la concordance à droite, en souterrain comme au ras du sol, de la circulation urbaine afin de ne pas troubler le comportement des voyageurs.

La création de raquettes en bout de ligne, lorsque c'est possible, est une innovation qui, d'une part, plait au personnel de conduite qui conserve la même rame à l'aller comme au retour et ne nécessite qu'une seule motrice par rame, ce qui n'est pas possible en cas d'aller-retour sans raquette : le système fonctionne toujours à Nation et à certaines autres extrémités de ligne, comme Porte d'Auteuil.

Pour mener une entreprise de cette envergure, la Ville de Paris ne disposait pas de choix humain pour désigner un « chef d'orchestre d'envergure » - C'est pourquoi elle se tourna d'emblée vers notre compatriote **Fulgence Bienvenüe** et le chargea de l'ensemble de la réalisation - Il devenait ainsi compétent pour assurer les travaux publics, c'est à dire qu'il réalisait directement aux frais de la ville, l'infrastructure comprenant les tunnels et les stations, à l'exception des accès. Il choisissait un concessionnaire à qui il confiait, toujours sur les crédits de la ville, la mise en place de la superstructure qui couvrait les aménagements extérieurs, les accès, les voies de roulement, les équipements électriques, les matériels roulants et les ateliers de maintenance, etc

Les travaux démarrèrent rapidement et cependant **Fulgence Bienvenüe** faillit être entre temps relevé de ses fonctions. Malgré ses éminentes qualités de diplomate, dignes d'un grand administrateur, il s'éleva contre ce qu'on pouvait appeler des « propositions équivoques » entre soumissionnaires et conseillers municipaux, comportements que son honnêteté foncière rejetait d'emblée.

Mais, l'homme était trop précieux pour que la ville admît de s'en séparer à cause de quelques escarmouches ; en revanche, son principal collaborateur de l'époque fut « sacrifié », malgré ses protestations et envoyé ...avec de l'avancement, en Algérie.

Malgré cet accroc, dès la fin de 1898, près de 2 000 personnes se reliaient par équipes. Si la ligne N°1 - Porte Maillot - Porte de Vincennes est d'un tracé simple, toutefois, il faut dans le délai très court qui lui est imparti, établir les projets d'exécution, les adjuger, surmonter les craintes des entrepreneurs, très souvent inexpérimentés dans ce genre de travaux en n'hésitant pas d'assumer l'exécution de l'œuvre en régie directe. Il fallait aussi dévier les collecteurs d'égouts, les conduites d'eau, les canalisations diverses qui encombrant le sous-sol parisien. Mais aussi, il fallait poursuivre les travaux, sans interrompre la circulation et la vie d'artères aussi importantes que les rues Saint Antoine, de Rivoli et les Champs-Élysées. Puis, ce n'était pas le moindre, il devenait indispensable d'exécuter des ouvrages d'exception là où le percement d'un tunnel banal devenait impossible. Ce fut notamment le cas de la place de la Bastille où **Fulgence Bienvenüe**, une fois de plus, apporta une solution de génie en créant un ouvrage nouveau d'une grande complexité. Il sera suivi dans les traversées audacieuses de l'Île de la Cité, où il imagina des caissons en ciment armé amenés par flottaison qu'il fit couler dans le fleuve et qui furent enfoncés en creusant, à la pelle et à la pioche, dans une bulle d'air comprimé située sous le caisson dans le sol du fleuve pour la fixer.

Les mêmes techniques sont employées à la station Mirabeau, puis le bouclier de creusement, devenu, depuis le « tunnelier », est mis en œuvre à la Concorde et à Sully-Morland.

La ligne N°3, dont la traversée inférieure passe sous le canal Saint-Martin, fut réalisée en un temps record, lors de la mise à sec périodique du canal.

Le succès des réalisations de **Fulgence Bienvenüe** est tel que la municipalité le presse d'étendre son champ d'action et de construire de nouvelles lignes ; c'est ce qu'il entreprend immédiatement avec la ligne N°2, Porte Dauphine - Etoile - Nation, par Barbès Rochechouart,

dont une partie sera aérienne. Il a paru évident de passer le métro au dessus des lignes de chemin de fer qui sont les plus lourdes.

Mais, sur cette ligne, va se dérouler un drame poignant, le 10 août 1903. Une série de courts-circuits se produit avant la station Couronnes qui précède l'entrée de la ligne sous-terre vers la Nation après son passage aérien. Deux rames flambent et la fumée gagne la station Couronnes où, là, attend une rame remplie de voyageurs, depuis trois minutes. Une fumée noire et toxique empoisonne presque immédiatement 77 personnes. Absorbée par le tunnel, la fumée atteint la station Ménilmontant où 7 autres personnes trouvent aussi la mort. Au total, 84 victimes sont à déplorer, sans compter les blessés. On dit que, plutôt que de descendre rapidement et fuir, les voyageurs réclamaient le remboursement de leur billet de transport. Anecdote au fondement douteux, mais plausible dans un milieu populiste.

Les voitures qui prirent feu, avaient été livrées par des fabricants français pour faire face à l'augmentation du trafic ; mais elles avaient été préalablement acceptées par la commission d'achat. Toutes les causes de l'incendie échappent donc à la responsabilité de **Fulgence Bienvenüe**. Quant à Empain, concessionnaire de la construction, il quitte la Compagnie du Métropolitain. Les mesures de sécurité seront renforcées et l'emploi de matériaux combustibles écarté. Ce sera heureusement le seul accident grave et d'importance à se produire au cours de la construction des autres lignes qui se déroulera dans d'excellentes conditions.

Ainsi, l'une des plus belles pages de l'édification du métro se situera entre août 1905 et décembre 1909, lorsqu'il faudra rechercher une solution qui puisse permettre le creusement de la station Saint-Michel qui, comme on le sait, se trouve seulement à quelques dizaines de mètres du grand fleuve parisien qu'est la Seine.

Le sol est gorgé d'eau , il se prête mal aux forages. Les travaux s'avèrent même extrêmement dangereux. C'est là que la puissance créatrice de **Fulgence Bienvenüe** se manifeste dans sa plénitude et sa sérénité, comme si tout allait de lui même. Il imagine tout bonnement, ce qui paraît, à priori, être une œuvre de titans, de congeler le sol où il veut établir sa station. Ainsi, pendant 40 jours, il fait injecter dans le sol une solution de saumure de calcium refroidie à moins 24 degrés et ça marche. Mais, bien sur, il faudra creuser le terrain à la pelle et à la pioche, y sculpter une station de métro et la mettre hors d'eau, à température normale, ce qui lui paraît banal.

Un nouveau travail audacieux apparut en effet pour la confortation des anciennes carrières souterraines de calcaire dans le sud de la ville, sur les lignes 5 et 6 et de gypse dans la boucle Saint Gervais, sur la ligne 7. Plusieurs ouvrages d'art souterrains seront édifiés, avec de nombreuses complications compte tenu, soit de leur développement, soit des difficultés géologiques, soit aussi de ces deux éléments conjugués.

Sous la place de l'Opéra, trois lignes se trouvent superposées. **Fulgence Bienvenüe** simplifiera l'aménagement de ce grand carrefour souterrain en construisant un bloc unique assurant la desserte et la correspondance de ces trois lignes dont la proximité des cours d'eau souterrains gêne l'harmonie des communications. De même, le croisement des lignes 2 et 3 à Villiers au dessus du faisceau des lignes de chemin de fer desservant Saint-Lazare, va donner lieu à la construction d'un ouvrage commun d'une largeur impressionnante.

Des difficultés d'un autre genre baliseront la réalisation de la station Alma-Marceau qui baigne dans un courant d'eau issu de la Seine. Le long des grands boulevards, les lignes 8 et 9 sont superposées et reposent sur des terrains formés de limons inconsistants, gorgés d'eau.

Dans une autre optique, la géographie des lignes transversales (Nord-Sud) se heurte à des difficultés politiques de desserte des gares et d'harmonisation des correspondances. **Fulgence Bienvenüe** sait plier parfois, mais en attendant de mieux rebondir. Il ne livre pas bataille pour avoir une station à la gare de Lyon qui gênerait le maintien de la foire aux jambons et à la ferraille. Il doit aussi, contraint et forcé, modifier le tracé d'une ligne passant par Montparnasse et à laquelle il tient tant (ce qui se comprend de sa part). En opposant deux clans de

réfractaires, il va les mettre d'accord en faisant passer, pour la desserte de cette gare, deux lignes, l'une à l'est, qui était refusée, l'autre à l'ouest, qui vient d'être créée. Ainsi, sa satisfaction de breton est accomplie.

Lorsqu'on se penche sur cette entreprise phénoménale que fut « le chantier du siècle », on reste admiratif sur l'élégance des ouvrages, souvent impressionnants dans leur dimension ou leur complexité ; mais aussi, songeur, lorsque l'on met en parallèle le pari formidable que représentait cette construction, avec les moyens techniques et mécanisés très limités dont disposaient les constructeurs de l'époque. Et, avec le recul du temps, on ne peut que louer le côté fou de ce pari démentiel qui, non seulement a réussi, mais peut-être plus encore est marqué par la durée permanente de ces ouvrages dans le temps.

L'esprit qui vagabonde sur cette création demeure frappé par le paradoxe que présente le personnage de **Fulgence Bienvenüe**. Il apparaît sous un jour tellement moderne lorsqu'il s'agit de définir les caractéristiques principales du métropolitain de Paris, notamment en ce qui concerne le choix de la traction électrique, alors qu'au quotidien, il conservait un style de vie très humble, hérité de son enfance pourtant déjà lointaine.

Elevé dans un confort très rudimentaire, il n'y accordait aucune importance. Quelques poêles à charbon suffisaient à chauffer son appartement et des lampes à pétrole satisfaisaient ses besoins d'éclairage, pour son intérieur, comme pour son bureau.

Pendant de nombreuses années, la voiture de fonction mise à sa disposition par la Ville de Paris, était une voiture à chevaux. Habitué à se lever à 5 heures du matin, il fut contraint de ne rejoindre son bureau situé à l'Hôtel de Ville qu'à 8h30, ce qui ne l'empêchait pas de reprendre ses dossiers en main entre temps.

Fulgence Bienvenüe attendit l'année 1909, celle de ses 57 ans, pour se marier, estimant que son esprit libéré de bon nombre de ses soucis, pour qu'il songea à se marier. Comme aurait écrit La Fontaine dans des vers précieux dont il avait le secret :

« *un homme de moyen âge
Et tirant sur le grison
Jugea qu'il avait raison
De songer au mariage* »

Ainsi épousa-t-il une veuve de 49 ans, mère de trois enfants, 22, 19 et 16 ans – ce qui fit dire à **Fulgence Bienvenüe** : « *le plus dur est fait* » et ils s'installèrent boulevard de Courcelles, pour former un ménage très uni - Précisons que la dite épouse n'était autre que la domestique qui le servait depuis de très nombreuses années.

L'année suivante, en 1910, la Seine entra en crue et atteignit un niveau inconnu depuis 1658. L'eau recouvrit les voies publiques et pénétra par les accès dans plusieurs stations du métro et envahit les souterrains, à l'exception, bien entendu des voies aériennes.

Pendant plusieurs semaines (deux mois), l'eau baissa, remonta et rebassa à nouveau jusqu'au 15 mars. A cette date, on constata que les souterrains terminés n'avaient pas souffert de cette visite effrontée. Aussi, la remise en service fut-elle rapide.

Lieutenant-colonel de réserve, il est appelé pendant la guerre, à gérer les installations de secours de TSF de la Tour Eiffel qui sont installées dans un souterrain du Trocadéro, en sus de ses obligations habituelles.

L'érudition de **Fulgence Bienvenüe**, étendue à tous les domaines du savoir, en faisait un homme rayonnant. Si l'histoire n'a pu retenir de ses réflexions, que quelques maximes exprimées en grec ou en latin, il émaillait, jour après jour, ses conversations d'expressions en ces deux langues. Aussi rarement, une existence présente-t-elle de plus parfaites harmonies, dans sa réalisations humaine et dans son expression intellectuelle.

Malgré son attirance très marquée pour la culture littéraire, son désir d'action le poussait vers le réalisme que présentait la carrière d'ingénieur. Malgré les efforts qu'il développa pour faire face aux dures contraintes techniques qu'il rencontre, il dut parallèlement se défendre et imposer son travail aux affairistes qui l'entouraient ainsi qu'aux sceptiques malveillants qui s'efforçaient de dénigrer les grandes œuvres qu'il accomplissait. L'énergie électrique et les tunnels étant des nouveautés, on pouvait toujours affirmer que l'on périrait asphyxié ou électrocuté dans l'effondrement des tunnels. Jalousie ou bêtise ?

Considéré comme un ingénieur de choix à la hauteur des situations les plus délicates, il jouait un rôle d'une importance impensable, inimaginable. Il reçoit en 1917, tout en gardant la charge du métro, la direction du Port de Paris. Il engage immédiatement des études d'aménagement du bassin de la Seine et construit, avec ses nombreuses darses, le grand port fluvial de Gennevilliers.

A soixante dix ans passés, il dirigeait simultanément la construction des lignes 8 et 9 sous les grands boulevards et réalisait l'ouverture de la ligne 8 pour la desserte de l'exposition coloniale à la Porte Dorée. Il prolongeait la ligne 7 jusque la Porte d'Ivry et jusqu'à la Porte de Montreuil, la ligne 9, commençait la construction de la ligne 11 (Châtelet - Porte des Lilas). Puis, il entamait le programme de 15 prolongements du métro parisien, en banlieue, qui commença à se concrétiser par ceux du Pont de Sèvres, de Mairie d'Issy, de Mairie de Montreuil et de Mairie des Lilas.

Et pendant ce temps, sur les lignes achevées, les rames roulaient à 60 km/heure maximum, au rythme de 1 minute 30 entre chaque station distante de 500 mètres environ ; *c'était là des vitesses supérieures et des distances inférieures entre stations à celles de Londres et de Moscou.*

Et pourtant, **Fulgence Bienvenüe** ne parlait de son œuvre gigantesque qu'avec humble modestie et il ne manquait jamais de rendre hommage au mérite, à la science et au dévouement de ses collaborateurs. Il le faisait d'autant plus que ceux-ci ressentaient un manque de reconnaissance de la part de la société qu'ils servaient, car **Fulgence Bienvenüe** le disait lui-même : *« le propre des constructions souterraines, dont ils ont le droit d'être fiers, c'est d'être parfaitement ingrates à l'égard de leurs auteurs. Il est rigoureusement exact de dire que si la difficulté y a été réellement et complètement vaincue, l'ouvrage ne doit pas en porter la trace et les hommes qui ont surmonté ces difficultés n'ont que la ressource d'être crus sur parole ».*

L'expression de cette modestie et de cette simplicité de **Fulgence Bienvenüe** se retrouve dans cette phrase : *« l'artiste imprime à son œuvre un sceau de personnalité ; l'ingénieur est amené, lui, à se considérer comme l'artisan d'une œuvre impersonnelle, car si dans l'ordre technique, toute œuvre précise et concrète est bien le fruit de la méditation individuelle, la forme qu'elle revêt, résulte d'un grand nombre d'efforts différents – c'est ce caractère qui se rencontre au plus haut degré dans le métropolitain de Paris ».*

Au lendemain de la victoire de 1918, le Président du Conseil, Georges Clémenceau, qui lorsqu'il dirigeait un groupe de Fédérés à Montmartre, en 1871, était prêt à le faire fusiller, entend maintenant le féliciter pour le splendide travail accompli pendant la guerre. **Fulgence Bienvenüe** lui rappela discrètement l'incident de 1871 ; Clémenceau fit le sourd.

Agé de 80 ans, mais maintenu exceptionnellement et malgré lui en activité, **Fulgence Bienvenüe** éprouvait le désir d'un repos bien gagné. Il fit valoir ses droits à la retraite, le 6 décembre 1932.

Par décision unanime du Conseil municipal de Paris, en date du 5 avril 1933, son nom est attribué à la place du Maine et à la station de métro qui depuis cette date, portent le nom de « Montparnasse-Bienvenüe »

La Ville de Paris et l'Etat, pour une fois réconciliés, lui avait remis, l'un sa grande médaille d'or en 1924 et l'autre lui avait décerné le grade de grand-croix de la légion d'honneur en 1929.

L'âge étant là, la mort viendra le surprendre à son domicile du 112, boulevard de Courcelles, le 3 août 1936. Il fut inhumé le 7 août au cimetière du Père-Lachaise.

La veille, les obsèques de l'aviateur Blériot s'étaient déroulés à Saint-Louis des Invalides en présence de nombreuses personnalités et les journaux entretenirent longuement leurs lecteurs de cette émouvante cérémonie.

Quant au « Père Métro », car tel était le nom que **Fulgence Bienvenüe** aimait beaucoup, il partit dans l'humilité et la discrétion qui avait entouré son existence. Il n'eut droit qu'à quelques menues lignes indiquant l'heure du départ du convoi funéraire, insérées dans la rubrique appropriée du Figaro.

Jusqu'à une date récente, il eut été vain de chercher la plus modeste plaque apposée sur l'immeuble de son domicile à Paris ou à Uzel, sa commune de naissance et pas un seul enfant de la ville de Paris ne sait à qui il doit son métro.

Toutefois, en 1996, pour rendre hommage à leur illustre compatriote, les habitants d'Uzel ainsi que quelques notabilités des Côtes d'Armor et du XV^{ème} arrondissement de Paris, décidèrent d'ériger deux stèles à sa mémoire, l'une dans sa ville natale et l'autre dans la station de métro de Montparnasse-Bienvenüe. à l'occasion du 100^{ème} anniversaire du métro – le collège d'Uzel a également été baptisé de son nom ainsi qu'une rue de cette petite ville où il est né en Bretagne –

Fulgence Bienvenüe partage le glorieux incognito des grands réalisateurs qui ne se sont jamais souciés de leur publicité. Serviteur du bien public certes, mais surtout visionnaire et bâtisseur, **Fulgence Bienvenüe** a construit le « Paris de demain » en aménageant les voies fluviales et de transport souterraines, c'est à dire le « nôtre d'aujourd'hui ».

Contrairement à d'autres technologies bien éprouvées, il lui était impossible de se baser sur des expériences similaires de construction de métropolitains souterrains. Les quelques réseaux existant déjà en Europe et en Amérique au début du 20^{ème} siècle, compte tenu de leurs caractéristiques propres (contexture, méthode de construction, géologie, hydrologie) n'apportaient pas des exemples à copier pour le métro parisien.

Fulgence Bienvenüe dut ainsi créer de toutes pièces des méthodes fiables, sûres et plus coûteuses adaptées à Paris. La vision (trouver la bonne solution, le bon tracé), la fiabilité (construire des ouvrages toujours stables alors que certains dépassent aujourd'hui un siècle d'existence continue) placent **Fulgence Bienvenüe** dans la ligne des Archimède, des Léonard de Vinci, ces grands génies qui n'ont pas eu comme **Fulgence Bienvenüe**, la chance de bénéficier d'une technologie déjà plus avancée pour leur permettre de concrétiser leurs visions.

A travers ce portrait que je viens de décliner devant vous, il m'est agréable de vous associer aujourd'hui à l'hommage, oh ! combien mérité, que ses compatriotes bretons et parisiens ont tardé à lui manifester

*Alfred Burlot
Vice-Président d'« Ar Pilhaouer »,
Association culturelle des Bretons de Paris*

Texte revu et corrigé par Marilène Burlot, avec l'accord de l'auteur...