

Fulgence Bienvenüe

Le métro 1852-1936



Dessiné et gravé en taille-douce
par Jacques Gauthier

Format horizontal 40 × 26

50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 17 janvier 1987
à Uzel (Côtes-du-Nord) et Paris

Vente générale le 19 janvier 1987

Résoudre dans les grandes métropoles le difficile problème de la circulation urbaine représente un véritable tour de force. Paris, en un temps où l'automobile était encore un luxe rare et où le cheval régnait en maître dans les rues, a trouvé l'homme qui a su doter la capitale française d'un réseau souterrain de trains électriques adapté aux besoins de la population et de surcroît financièrement à la portée de tous.

Peu de Parisiens connaissent le nom de celui auquel ils doivent leur métro : Fulgence Bienvenüe, né le 27 janvier 1852, est un Breton des Côtes-du-Nord, treizième enfant d'un notaire d'Uzel. Après de solides études à l'École polytechnique puis à l'École des ponts et chaussées, il débute dans la carrière d'ingénieur en construisant des lignes de chemin de fer en Bretagne et en Normandie. Le 25 février 1881 il est victime d'un grave accident du travail : les roues d'un wagon lui broient le bras gauche.

Devenu ingénieur en chef en 1891, il est chargé du service de l'adduction des eaux de l'Avre. Cinq ans plus tard il

présente à la ville de Paris l'avant-projet d'un chemin de fer souterrain que le monde entier admirera. Ses propositions sont retenues. Le métro de Paris vient de naître.

Il faut aller vite car en 1900 s'ouvre à Paris une grande exposition universelle vers laquelle le monde entier a les regards tournés. Fulgence Bienvenüe réussit ce qui paraissait impossible. En moins de deux ans il construit les dix kilomètres de la ligne n° 1 (Porte de Vincennes-Porte Maillot), malgré les difficultés dues aux collecteurs, égouts, conduites et canalisations qui encombrant le sous-sol parisien. Elle est ouverte au trafic des voyageurs le 19 juillet 1900. En octobre de la même année les lignes Étoile-Trocadéro et Étoile-Dauphine sont, elles aussi, terminées et ouvertes au public. Le succès est immédiat.

Désormais, la vie de Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain se confondent. Sous son impulsion, le populaire métro dessine dans le sous-sol parisien sa vaste toile d'araignée. Nul moyen de transport au monde ne

parvient à égaler la conception à la fois simple et rationnelle, hardie et fiable à tous égards, du métro de Paris.

Jusqu'en 1932 Fulgence Bienvenüe travaillera sans répit. Il consent à plus de 80 ans à prendre sa retraite. Jusqu'à sa mort survenue le 3 août 1936, il ne cessera de s'intéresser au développement du métro de Paris.

Fulgence Bienvenüe a construit 138 kilomètres de lignes. Il était Grand' Croix de la Légion d'honneur, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Inspecteur général des services techniques du métropolitain. La ville de Paris lui décerna la grande Médaille d'or.

La Régie Autonome des Transports Parisiens et la ville de Paris ont rendu à celui qu'on a appelé "Père métro" un hommage mérité en ajoutant au nom de la station "Montparnasse" celui de Bienvenüe.