

**Conçu et mis en page par :**

Agence Pascale Pichot

**d'après photos :**  
coin supérieur gauche :

© RATP/Dupuy

coin inférieur gauche :

© RATP/Jean-François  
Mauboussin  
centrale :© RATP/René Roy  
côté droit :

© RATP/Dupuy

**Imprimé en :** Héliogravure**Couleurs :** Vert, jaune, rouge, bleu, blanc,**Format :** Horizontal 36 x 22  
50 timbres à la feuille**Valeur faciale :** 3,00 F – 0,46 €

Dessiné par  
Jean-Paul Cousin  
Oblitération disponible  
sur place  
Timbre à date 32 mm  
"Premier Jour"

**Vente anticipée**

Les samedi 4 et dimanche 5 décembre 1999 de 10h à 18h.  
Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la Maison  
de la RATP, 54, quai de la Rapée ou 189, rue de Bercy  
75012 Paris.

**Autres lieux de vente anticipée**

Le samedi 4 décembre 1999 de 8h à 12h, à Paris Louvre R.P.,  
52, rue du Louvre, 75001 et à Paris Sécur, 5, avenue de  
Saxe, 75007 Paris.

Le samedi 4 décembre 1999 de 10h à 18h au musée de  
La Poste, 34, boulevard de Vaugirard, 75731 Paris Cedex 15.

*Ces bureaux seront munis d'une boîte aux lettres spéciale  
pour le dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible  
d'obtenir l'oblitération "Premier Jour" sur place.*



# • • • • Le Métro

1900-2000



Vente anticipée le 4 décembre 1999  
à Paris

Vente générale  
dans tous les bureaux de poste  
le 6 décembre 1999



# • • • • • Le Métro

1900-2000

*Timbre-poste de format horizontal 22 x 36  
Conception Agence Pascale Pichot  
d'après photos © Dupuy, J.-F. Mauboussin, R. Roy/RATP  
Imprimé en héliogravure  
50 timbres par feuille*

**M**ettre en service le nouveau métropolitain à l'occasion de la grande Exposition Universelle de 1900 : tel était le projet qui mobilisait Paris à la fin du siècle dernier. Un projet évoqué dès les années 1850, alors que le chemin de fer prenait son essor et que les rues de la capitale étaient – déjà – terriblement encombrées par la circulation hippomobile.

Le 30 mars 1898, une loi déclare d'utilité publique les six premières lignes du métro parisien. S'ouvre alors, sous l'égide de la Ville de Paris, un immense chantier, dirigé par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe. Le "père du métro" réussit le tour de force de construire en moins de deux ans les dix premiers kilomètres de la ligne n° 1 (Porte de Vincennes-Porte Maillot), inaugurée le 19 juillet 1900. Les entrées des stations s'ornent déjà des fameux portiques arborescents d'Hector Guimard, le promoteur de l'Art nouveau.

À la veille de la Première Guerre mondiale, le métro parisien forme déjà un véritable réseau, totalisant près de 100 kilomètres et transportant 400 millions de passagers par an. Ils sont plus de 1,4 milliard quand est créée, en 1948, la Régie autonome des transports parisiens.

D'extensions en innovations, le métro n'a cessé de se développer depuis. Dans les années 60-70, la création du RER et son interconnexion progressive avec le métro parisien ont considérablement élargi l'offre de transports en commun en Île-de-France. Plus récemment, le métro est entré par anticipation dans le XXI<sup>e</sup> siècle avec la création de la nouvelle ligne 14 Météor, reliant depuis 1998 la Bibliothèque François-Mitterrand à la Madeleine – première étape d'une grande ligne automatique entre le sud de la capitale et Gennevilliers. Sans cabine de conduite, montés sur pneus, les trains de la ligne 14 atteignent la vitesse exceptionnelle de 80 km/h entre les stations, sans vibrations pour l'environnement. Cette ligne peut transporter 25 000 voyageurs par heure et par sens dans des conditions optimales de confort et de transparence, avec ses portes de verre et son éclairage étudié.

# Le Métro

1900-2000

Dessiné par l'agence  
Pascale Pichot  
d'après photos © Dupuy,  
J.-F. Mauboussin, R. Roy/RATP  
Imprimé en héliogravure



Mettre en service le nouveau métropolitain à l'occasion de la grande Exposition Universelle de 1900 : tel était le projet qui mobilisait Paris à la fin du siècle dernier. Un projet évoqué dès les années 1850, alors que le chemin de fer prenait son essor et que les rues de la capitale étaient – déjà – terriblement encombrées par la circulation hippomobile.

Le 30 mars 1898, une loi déclare d'utilité publique les six premières lignes du métro parisien. S'ouvre alors, sous l'égide de la Ville de Paris, un immense chantier, dirigé par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe. Le "père du métro" réussit le tour de force de construire en moins de deux ans les dix premiers kilomètres de la ligne n° 1 (Porte de Vincennes-Porte Maillot), inaugurée le 19 juillet 1900. Les entrées des stations s'ornent déjà des fameux portiques arborescents d'Hector Guimard, le promoteur de l'Art nouveau.

À la veille de la Première Guerre mondiale, le métro parisien forme déjà un véritable réseau, totalisant près de 100 kilomètres et transportant 400 millions de passagers par an. Ils sont plus de 1,4 milliard quand est créée, en 1948, la Régie autonome des transports parisiens.

D'extensions en innovations, le métro n'a cessé de se développer depuis. Dans les années 60-70, la création du RER et son interconnexion progressive avec le métro parisien ont considérablement élargi l'offre de transports en commun en Île-de-France. Plus récemment, le métro est entré par anticipation dans le XXI<sup>e</sup> siècle avec la création de la nouvelle ligne 14 Météor, reliant depuis 1998 la Bibliothèque François-Mitterrand à la Madeleine – première étape d'une grande ligne automatique entre le sud de la capitale et Gennevilliers. Sans cabine de conduite, montés sur pneus, les trains de la ligne 14 atteignent la vitesse exceptionnelle de 80 km/h entre les stations, sans vibrations pour l'environnement. Cette ligne peut transporter 25 000 voyageurs par heure et par sens dans des conditions optimales de confort et de transparence, avec ses portes de verre et son éclairage étudié.