

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



11 99 004

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 €

premier jour



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 Ségur, 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

Les Timbres-Poste de France



• • • • • 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*

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^e 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.

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^e 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.