

Description iconographique... des sous-sols de la Région parisienne

gilles.thomas@paris.fr

Le premier qui dit se trouve toujours sacrifié
D'abord on le tue
Puis on s'habitue
On lui coupe la langue on le dit fou à lier
Après sans problèmes
Parle le deuxième
Le premier qui dit la vérité
Il doit être exécuté.

Guy Béart © Temporel 1968

Vous savez que j'aime les voyages excentriques, les entreprises hardies, et que si, par hasard, il m'en prend envie d'écrire un volume, je n'en puise point les matériaux dans les rayons de la Bibliothèque impériale : je vais à la source première, – la Nature, – je vois, j'étudie, je raconte mes impressions.

Ce n'est pas le cigare aux lèvres, les pieds sur mes chenets, que j'ai recueilli ces notes ; c'est le crayon à la main, assis sur une pierre, dans les profondeurs silencieuses des voies qui sillonnent le sol de Paris.

Dom Félibien, Sauval, Dulaure, Hugo vous ont appris l'histoire de nos monuments. Une lacune restait à combler : l'histoire des excavations d'où fut extrait le calcaire qui servit à construire ces monuments.

Ici, point de fines sculptures abondamment baignées de lumière ; – du roc dans des ténèbres.

Paris est sorti de là ; il y rentrera peut-être un jour.

Suivez-moi, mon cher ami, je possède le peloton de fil d'Ariane, et ma main ne cessera de presser la vôtre.

« **Les Catacombes de Paris** », par Pierre-Léonce Imbert

Guide illustré de vingt planches hors texte par Paul Perrey (1867)

(ouvrage dédié à M. René du Parquet)

Ce texte est la suite de l'intervention du 25 avril 2006 qui se tint dans les locaux de la DRAC IdF, dans le cadre du séminaire « descriptions iconographiques de territoire de la région parisienne ». L'objet de cette présentation était de mettre le doigt là où cela fait mal : montrer que les sous-sols de Paris et de l'Île-de-France peuvent receler des traces historiques insoupçonnées. Au travers de ces vestiges, que l'on pourrait penser *a priori* se rattachant purement au développement et à l'histoire de Paris, c'est l'histoire de la France en général, quand ce n'est pas directement l'Histoire de France qui s'y lit ! En parallèle y co-existe aussi une présence artistique, inattendue dans ces lieux totalement noirs que sont les galeries d'anciennes carrières souterraines, à l'opposé total des cimaises des galeries d'exposition et de marchands d'art. Ce sera l'objet d'une seconde partie rédigée par Delphine Neimon ¹.

Paris, de « Buttes en blanc »

L'une des raisons du développement de Paris et de sa région circonvoisine est dissimulée dans la richesse de son sous-sol. Bien sûr le fait que le site soit au carrefour de deux grandes voies de circulation que sont la Seine et la vieille route d'Orléans, et que la richesse du sur-sol ait permis l'apparition d'une agriculture permettant de nourrir des habitants sans cesse plus nombreux, ne sont pas partie négligeable dans les causes de ce développement. Mais il fallait pouvoir abriter de manière pérenne toute cette population pour la maintenir sur place. Ainsi du calcaire grossier (= la pierre à bâtir, d'aspect blanchâtre, pour édifier des parois en dur) fut exploité principalement au niveau des collines de la rive gauche (le **Montparnasse**, le **Montsouris**, le **Montrouge**, la **butte** aux Cailles) mais aussi de la **colline**

¹ Profitant du délai indépendant de ma volonté fourni par la non-publication de cet article dans des Actes qui étaient attendus mais ne sont finalement pas parus, j'en profite éhontément pour signaler un article tout frais publié sur un sujet circonvoisin par le ministère de la Culture sur son site Internet : <http://insitu.revues.org/1213>
La fa(r)ce cachée des Grandes Écoles : les « catacombes » offertes à leurs élèves !

de Chaillot (donc rive droite) ; du gypse (= pierre à plâtre, autre matière blanche, utilisée pour maçonner les murs) fut extrait des buttes géologiques témoins de la rive droite (**Montmartre**, **Ménilmontant** et les **buttes Chaumont**) ; de l'argile (qui transformée en terre cuite permet de fabriquer briques, tuiles et poteries) fut exploitée à Provins, et même à Paris du côté de Vaugirard ; sans négliger la craie (utilisée dans des peintures, les moulages, le mastic, etc.) près de Meudon et d'Issy-les-Moulineaux (= le fameux blanc de Meudon).

On peut déjà qualifier ces sous-sols d'historiques parce que constituant les racines architecturales de notre cité-capitale, et on le verra, ils renferment bien d'avantage de traces du passé, preuves d'une histoire encore bien vivante ... mais pour combien de temps encore ?

Les réseaux parisiens ne sont pas que corporatistes

Paris a aussi astucieusement installé dans les profondeurs de son sol tout un ensemble de réseaux techniques de manière à désengorger autant que faire se peut une surface bien évidemment non extensible à façon ; on y recense pas moins de 30 concessionnaires. Ces galeries évitent que la cité ne vive en permanence, comme on va le déduire de la litanie des nombres qui suit, le grand embouteillage tant redouté, un grand noir, voire un grand silence, mais surtout un grand engorgement nauséabond.

Ainsi se superposent, se côtoient, s'évitent mais parfois même cohabitent 200 km de tunnels de métro (+ 260 km de couloirs d'accès et d'échange voyant passer tous les jours 4.5 millions de voyageurs + 1.5 millions pour le seul RER), 120 km de galeries dévolues au passage de câbles électriques, 50 km pour ceux de France Telecom en site propre (compte non tenu d'une dizaine de km en carrières souterraines), 400 km pour le chauffage urbain, plus de 50 km pour la climatisation, etc., la somme de l'ensemble représentant à peine la moitié du réseau d'assainissement de la Ville de Paris : pas moins de 2300 km d'égouts !

Lors de la construction du-dit Métro sous les rues de la capitale, il faudra souvent détourner des éléments de ces diverses galeries techniques déjà installées sous la voie publique, et qui avaient pourtant à leur avantage leur antériorité. En effet, l'installation des infrastructures du métro revint à la Ville de Paris, qui creusa donc les futurs tunnels à l'aplomb des rues. Or de par la législation française stipulant que de la propriété du sol découle la propriété du sous-sol, et ce jusqu'au centre de la terre (art.552 du code civil), il n'y avait en conséquence par ce subterfuge aucune indemnisation à payer pour être passé sous des propriétaires privés. De plus un certain nombre de lignes purent être installées en creusant de gigantesques galeries à ciel ouvert, au fond desquelles il suffisait de positionner les rails avant que de recouvrir la tranchée.

Et toujours des trous, « des p'tits trous, encor' des p'tits trous »

Lorsque l'on circule dans les rues de Paris, les seuls éléments du « mobilier urbain » qui nous rappellent que sous le bitume et le goudron peuvent exister ces réseaux souterrains sont des « plaques d'égouts » particulières. Car bien évidemment chacun des réseaux possède ses propres portes d'entrée vers les insondables abîmes qui constituent leurs univers obscurs, et officiellement réservés au personnel technique en charge de leur entretien et autres interventions.

Pour tout un chacun, les souterrains de Paris évoquent les « catacombes » (synecdoque utilisée depuis leur création à la fin du XVIII^e siècle pour désigner en fait l'ensemble des carrières souterraines de la Ville de Paris) et les égouts. Pour le parisien le métro est devenu un simple moyen de transport, toute abstraction étant faite de sa circulation en sous-sol. L'urbanisation est un phénomène implacable qui construit sur les ruines de son propre passé, d'où une couche géologique qualifiée de poubellien. Pourtant, il suffit de s'enfoncer d'une vingtaine de mètres sous la pellicule bitumeuse et asphaltique de couverture qui s'étend à la surface de notre capitale, pour se plonger immédiatement dans un passé toujours présent. Si

les galeries que l'on atteint par cette descente étaient jusqu'à récemment (avant la création de EOLE et MétEOR) les plus profondes existantes, pour qui en regarde attentivement les parois, elles recèlent les traces de toutes les pièces de théâtre dont notre *grand'ville* fut le décor, depuis leur exploitation jusqu'à leur ré-occupation au moment justement de l'Occupation !

Le tableau blanc de l'histoire

L'exploitation des richesses minérales commença à l'époque gallo-romaine, mais que l'on ne s'y méprenne pas, ces premières extractions se faisaient uniquement à ciel ouvert, le long de la vallée de la Bièvre et au niveau de la montagne Sainte-Genève. Les premières exploitations souterraines remontent à la fin du XII^e / début du XIII^e siècle lors de la conjonction entre une croissance démographique exponentielle de Paris et un pic de religiosité qui entraîna l'édification de très nombreuses églises dont la cathédrale Notre-Dame. L'exploitation se fit d'abord par piliers tournés, en laissant des masses de matériaux en place pour soutenir le ciel de carrière (les carriers, comme les gaulois craignaient que le ciel ne leur tombe sur la tête), puis pour des raisons éminemment économiques par hagues et bourrages. Dans cette technique, apparue fin XV^e / début du XVI^e siècle, on exploitait à 100% la totalité du ou des bancs choisis, mais il était néanmoins hors de question de laisser de grandes étendues vides sans les remblayer. On le faisait de déchets d'exploitation ou de matériaux provenant de la surface, afin d'éviter à des effondrements tant imprévisibles dans le temps que dramatiques dans les conséquences. Comme dans un ouvrage aérien, les murs (ici en pierres sèches, appelés « hagues » et servant à maintenir les bourrages) sont chaînés ; sous terre ce sont des piliers à bras qui jouent ce rôle (ils sont constitués de blocs de calcaire grossièrement équarris et superposés les uns sur les autres à bras d'hommes), mais ils peuvent aussi être positionnés aux endroits où le ciel menace ruine.

À la fin du XVIII^e siècle, on assista à une recrudescence d'effondrements considérables s'expliquant par les siècles d'abandon auxquels venaient d'être soumis ces vides anthropiques, au dessus desquels on avait construit (par méconnaissance et oubli de leur existence), ajoutant ainsi du poids supplémentaire. Un service spécialement dédié à leur surveillance et leur consolidation fut alors créé : l'Inspection des carrières (= IDC, le 4 avril 1777), à la tête duquel fut nommé Charles-Axel Guillaumot, l'un des architectes du roi. Il fit édifier des piliers de maçonnerie à l'aplomb des façades des maisons pour leur servir de soutien *a posteriori*. Ce faisant, se développa une double topographie du Paris du siècle des lumières : les rues sous-minées voyaient la réalisation d'une voirie souterraine à leur droit. Sous les grandes artères (rue Saint-Jacques, grande avenue du Luxembourg par exemple), deux galeries parallèles seront ainsi ménagées, chacune ayant son parement extérieur à l'aplomb du bâti de surface ; entre les deux, le dessous des rues sera inspecté et comblé le cas échéant, en tant que de besoin.

Ces murs de confortations, de par leur planitude, vont devenir des tableaux blancs pour les siècles à venir ; si l'on excepte les parois brutes d'exploitation toujours existantes par endroit, et sur lesquelles on peut trouver des inscriptions contemporaines de l'apparition de ces masses et dues aux exploitants carriers (par exemple la date de 1586 est visible sur un pilier tourné dans l'ossuaire municipal !) Autre exception, les piliers à bras édifiés par les ateliers de Charité, et qui portent inscrits à la sanguine les années de leur érection : 1790.

Pour les consolidations du XIX^e siècle réalisées sous la nouvelle voirie que constituent les voies ferrées, le principe « même motif, même punition » que pour celles du siècle précédent au dessous des rues, prévaudra à leur réalisation : deux galeries parallèles à l'aplomb des piédroits des tunnels. Ainsi sera fait pour la ligne de Sceaux, puis pour les parties sous-minées de la Petite Ceinture, et enfin lors de la création du métropolitain (ligne 2 sud, actuelle 6, dans sa partie ouest correspondant à la traversée de la colline de Chaillot).

Des écrits réalisés au noir animal, et révélés au pinceau de la lampe

Pour se repérer et donc se diriger dans l'écheveau de ce labyrinthe des profondeurs, point de fil d'Ariane (excepté dans quelques secteurs restreints où il est dessiné en ciel de carrière), mais bel et bien des graphismes officiels réalisés sur les parois des galeries pour les identifier. L'IDC y fit graver le nom de la voie sise au dessus, parfois agrémenté de la précision du côté de la rue sous lequel on se trouve (indexé sur les points cardinaux ; e.g. « Rue de l'Ouest côté du Midi »). Mais sont aussi indiqués des bâtiments emblématiques auxquels il a fallu assurer une assise solide (« Sous les Chartreux », « Sous les révérends Pères Carmes », « Sous la porte de l'Observatoire », etc.). En surface, l'idée d'apposer le nom de rue sur de semblables plaques gravées ne remonte qu'à 1729, soit à peine 50 ans auparavant. Concomitamment et dans le même ordre d'idée, furent gravés des libellés commémoratifs évoquant les épisodes glorieux de l'entreprise de consolidation des carrières, car Charles-Axel Guillaumot lui même le rappelle dans ses écrits : « *dans les premières années, aller aux carrières, c'étoit aller à la tranchée* ».

Et pour des raisons de traçabilité, chacune des confortations réalisées sous terre fut personnalisée selon une codification trinômiale mise en place très rapidement après le début de ces travaux souterrains : un numéro d'ordre, l'initiale de l'Inspecteur des carrières alors en charge de la fonction, ainsi que l'année de réalisation (e.g. 130 G 1778). En 1779 furent numérotés pour la première fois les pas de porte des bâtiments parisiens selon un système dit de choc en retour, sans séparation des numéros pairs et impairs ; dans certaines galeries il fut alors procédé à un report de cette numérotation.

Toutes ces gravures furent bien évidemment élaborées selon des critères de réalisation répondant à un cahier des charges plus ou moins défini : en frimaire an 9, la journée de tailleur de pierre pour les inscriptions était rémunérée 2.50 francs. Si la première année, il n'y avait pas vraiment de style pour les graphismes souterrains, à partir de 1778 on voit utiliser des polices de caractères parfaitement identifiables (traits d'alignement des lettres encore visibles, chacune répondant à un gabarit précis, approche soignée, justification réalisée, etc.). Et lorsque le Didot (police typique de l'Empire) est créé, ou bien au XIX^e siècle lorsque apparaissent les mécanes (caractères de l'ère de la mécanique, de la révolution industrielle, les lettres d'ingénieurs et de polytechniciens), ces polices descendront sous Paris... lorsque leur usage sous Paris cessera, une autre (plus « uniformisée ») prendra le relais ! =I ;-))

Toutes les gravures étaient donc précédées d'un gabarit (dont l'enveloppe peut être encore visible, et parfois certains signes diacritiques n'ont pas dépassé le stade du dessin par simple oubli du graveur), ou à défaut d'un brouillon au crayon toujours visible à proximité, même plus de deux cents ans après son écriture dans ce milieu qui semblait indemne de toute influence. En dehors du temps qui passe, les carrières étaient à l'abri des outrages des hommes jusqu'à tout récemment. Mais ces deux dernières années, les bombes de peinture ont fait plus de dégâts que jamais le réseau n'en a connu. L'homme est l'unique destructeur de sa propre civilisation !

La prévisualisation par un modèle n'empêcha pas certaines erreurs comme des oublis de lettres (« boulevard », « metrs », etc.) des inversions (1687 pour 1867), des mauvais calculs d'encombrement d'où parfois des modifications du corps des caractères gravés en cours de route. Ces inscriptions manuscrites officielles et techniques au crayon ne sont pas les seules que l'on peut lire sur les parois des galeries de servitude de l'Inspection. Des visiteurs pas toujours anonymes et même parfois devenus par la suite illustres, ont pu laisser trace de leur passage, clandestin ou non. À défaut d'avoir acquis une célébrité par la suite, les auteurs de ces écrits n'en sont pas moins méritants, ni respectables, certains donnant même leurs lettres de noblesse, bien ternies depuis, à ce qui ne se dénommait pas encore la cataphilie (cf. *infra*).

Avril 2006 : un anniversaire de 220 ans non commémoré

Le mois d'avril de la présentation de ce séminaire correspondait à l'anniversaire des 220 ans de la création et la consécration tant officielle que religieuse de l'ossuaire municipal de Paris, là où tout a commencé (du moins quant à l'envol de ses propres ailes du vocable de « Catacombes »). Comment cela fut-il commémoré par les autorités en charge de ce musée : ni plus ni moins que pour le deux centième anniversaire semble-t-il, i.e. rien, même pas un mot dans une publication interne. Il aurait de toute manière été indécent de formaliser la chose alors que pour le bicentenaire ce fut donc un non événement historique s'il en fut, bien que date davantage prestigieuse s'il en est, et donc donnant lieu normalement à commémoration ! =I ;-(

Suite à un décret du 2 novembre 1955, il est désormais interdit de visiter cette empreinte du Paris d'avant Haussmann que constituent les galeries de servitude de l'IDC². Aussi pour avoir une idée des inscriptions historiques que l'on peut y trouver, seules les « vraies-fausse » catacombes vous sont ouvertes, moyennant défraiement d'un droit d'accès. Mais il vous faudra vous documenter vous-même au préalable, l'ossuaire étant chiche dans la diffusion d'informations historiques. Puis lors de votre visite, il faudra ouvrir l'œil et le bon car ce n'est pas sur place que vous serez aiguillés pour savoir où trouver des écrits historiques tel qu'indiqués *supra* ! Et pour ceux qui ne veulent ou ne peuvent pas s'y déplacer, sachez que, à part quelques images furtives identifiables dans des documentaires et autres reportages, plus aucun tournage de fiction ne s'y déroule. Le dernier exemple remarquable peut être daté du milieu des années 70' avec le film « Les Gaspards » de Pierre Tchernia (tourné en 1973 et diffusé l'année suivante). Les images que l'on peut néanmoins toujours apercevoir dans des films et téléfilms sont en fait des reconstitutions, qui pour la plupart eurent lieu dans un premier temps dans les carrières sous le fort d'Ivry sur Seine (enceinte militaire dévolue à l'ECPAD³). Et actuellement ce sont celles de Nucourt (Val d'Oise) qui ont les faveurs des décorateurs lors d'un tournage en région parisienne ; sinon pour d'évidentes raisons, de coût c'est la Tchèque que les financiers retiennent encore plus souvent ... pour cette fois tout reconstituer en studio.

Si une rupture semble consommée entre le cinéma et l'ossuaire municipal, la relation entre métro et catacombes est aussi du genre tumultueuse, sur le rythme de « je t'aime, je te quitte ». En effet, suite à divers travaux dont le prolongement de la ligne de Sceaux créée en 1846 – elle quitta son terminus de Denfert pour atteindre la station Luxembourg en 1895 – le trajet suivi par les visiteurs dans les méandres des galeries de l'ossuaire a été plusieurs fois modifié. Au final, le parcours actuel ne passe plus devant aucune des majestueuses plaques commémoratives des travaux du métro agrémentant initialement la vue des touristes de cet « Empire de la mort », comme l'a désigné l'abbé franc-maçon Jacques Dellile sur l'alexandrin du linteau de l'actuel vestibule d'accès aux catacombes. Ni l'inscription gravée du temps de Keller, ni celle émaillée apposée sous Wickersheimer, l'une des deux seules rescapées sur la dizaine posée à la même époque dans l'ensemble des galeries de servitude de l'IDC, et la seule jamais offerte à la curiosité du public.

² Julie Volant, dans son mémoire « La conservation du patrimoine souterrain de Paris : anciennes carrières et « catacombes » » soutenu à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne en 2006 (dans le cadre de la Préservation des Biens Culturels ; Méthodologie de la Conservation-Restauration) confirme que même pour des études historiques en vue de publication dans des actes de colloque ou des revues « subversives » du style *Archeologia*, la demande d'autorisation est pratiquement « mission impossible » ; alors que pour aller y peindre une fresque dans le cadre du baptême d'une grande école parisienne (un bizutage soft, mais néanmoins pouvant tomber sous le coup de la loi depuis juin 1998), vous obtenez un blanc-seing pour plusieurs mois ... en même temps que les véritables clefs vous permettant d'ouvrir la porte de ce « paradis » historique !

³ Établissement de Communication et de Production Audiovisuel de la Défense (anciennement : Établissement Cinématographique et Photographique des Armées), qui depuis qu'il est administré par un civil pourtant issu du monde des médias (Michel Boutinard-Rouelle), rejette lui aussi toutes demandes de tournages.

À la poursuite d'une Révolution véritablement enterrée

Descendre sous Paris pour parcourir les galeries de l'Inspection, nous permet tout simplement de remonter dans un passé toujours présent, et ce n'est donc pas la visite de l'ossuaire qui met en valeur cet aspect pédagogique des anciennes carrières souterraines de la Ville de Paris. Voici ce à quoi vous avez « échappé » lorsque vous êtes remonté à la surface après avoir sillonné le musée des Catacombes.

1791 : « du passé faisons table rase ». Le numérotage des maisons ayant été institué sous un roi (en 1779 ; cf. *supra*), il fallut le remplacer. Le nouveau système apportant plus d'inconvénients que d'avantages, il sera lui aussi changé en 1805 pour que Paris adopte enfin son système actuel : séparation des numéros pairs et impairs + utilisation de la Seine comme ligne de base. Sous Paris, les quatorze années du système intermédiaire furent trop courtes, on passa directement au report des numéros actuels.

1792 : adoption du calendrier républicain. Les tranches de travaux sont alors gravées avec ce nouveau référencement. NB : vous êtes passé devant les dates 4R, 13R matérialisant des travaux effectués respectivement durant les 4^e et 13^e année de la République.

1793 : interdiction des références à la royauté. L'Inspection des carrières étant à l'époque une administration rigoureuse, elle procéda alors au bûchage des fleurs de lys précédemment gravées sous terre. NB : une plaque de localisation sur le parcours présente ces mutilations révolutionnaires, mais non seulement on ne vous pointe pas cette inscription, *a fortiori* encore moins ces vestiges de fleurs de lys !

1794 : la religion devient un concept banni. La rue Saint-Jacques perd alors son qualificatif religieux et les plaques déjà posées furent corrigées par grattage, les inscriptions neuves respectant la nouvelle règle imposée.

1795 : développement d'un nouveau système de mesure basé sur le mètre, défini comme la dix-millionième partie du quart du méridien terrestre. Les hauteurs et profondeurs d'escalier auparavant exprimées en pieds et en pouces sont alors converties mathématiquement au 1/10^e de millimètre, par simple méconnaissance de ce que représente une telle précision. NB : en haut de l'escalier de sortie, une telle conversion est visible ... mais à votre corps défendant, vous lui tourniez le dos !

La construction de l'enceinte dite de Thiers, coincée entre deux révolutions (Les Prussiens sont venus, ont été vaincus ... mais n'ont pas disparu !)

Les Prussiens furent arrêtés par l'épais muraillement de l'enceinte dite de Thiers (construite à partir de 1840), dans leur élan imprimé par l'inertie due au mouvement de rouleau compresseur initié dans l'est lointain. Ils n'en tentèrent pas moins de pénétrer dans Paris au véritable sens du terme, c'est-à-dire par ses sous-sols, mais toutes leurs tentatives s'avérèrent néanmoins vaines. À l'aplomb de cet épais mur, afin qu'il ne devienne pas un emplâtre sur une jambe de bois, vingt ans après sa construction une galerie de surveillance fut édifiée avec un double rôle : servir de chemin de ronde inférieur, et dans le même temps asseoir le mur sur des consolidations dignes de ce colosse qui commençait à avoir des pieds d'argile (la masse des matériaux de construction de l'enceinte bastionnée ajoutés au dessus des carrières ayant pour fâcheuse tendance à accélérer l'apparition d'affaissements).

Puis en septembre 1870 furent creusées des galeries de jonction pour mettre en communication certains forts du sud de Paris avec la capitale. Mais au fur et à mesure de la prise d'iceux par les Prussiens, il faudra combler ces « brèches » souterraines dans la défense de Paris. Ce fut efficace puisque les seuls Prussiens qui s'aventurèrent dans les sous-sols n'atteignirent jamais leur objectif. Par contre il y est toujours loisible de lire des noms à consonance teutonne accompagnés de la précision du régiment de l'impétrant, voire de son adresse postale (phénomène que l'on retrouvera lors du premier conflit mondial dans les

carrières de l'Aisne, avec les coordonnées civiles ou régimentaires des différents belligérants étrangers).

Quand la postérité n'attend pas le nombre des réalisations

S'il est aussi possible de trouver sous Paris les noms d'une foultitude d'ingénieurs des mines, leur présence n'est pas due à des travaux de consolidation, mais à de simples exercices topographiques effectués lorsqu'ils étaient encore à l'école des Mines. Ils pouvaient y être soit en tant qu'élèves de cette « grande école d'ingénieurs », soit pour l'avoir choisie comme école d'application de l'école polytechnique. D'où la présence des noms de Henri Poincaré (physicien, philosophe, etc.), Henry Le Chatelier (chimiste à l'origine de la loi des équilibres chimiques, et de celle de la combustion des mélanges gazeux), Adolphe Carnot (homme politique), Louis Nougier (l'un des trois ingénieurs, avec Gustave Eiffel, à l'origine de la tour du même nom), etc.

Mais on peut aussi lire dans le mortier frais, le nom de simples ouvriers obscurs travailleurs de l'ombre, qui participèrent aux travaux du métropolitain tels Maubert, Boyer, Gascon, Bérody et Creuzillet (ce dernier à de très nombreuses reprises). Ils intervinrent lors du « détournement » de deux galeries de servitude de l'IDC, pour l'implantation de la ligne de métro n°12 entre les stations Rennes et Notre-Dame des Champs, Creuzillet en profitant pour explorer les secteurs avoisinant l'emprise du chantier. Lors des travaux d'installation du métropolitain dans les sous-sols de la capitale (souvent exécutés à ciel ouvert) en cas de croisement entre un tunnel de métro et une galerie de servitude de l'inspection des carrières, il allait de soi que le futur véhicule de transport de voyageurs en souterrain obtenait la priorité. Et dans ce cas là, c'est la galerie de servitude qu'il convint de « déplacer » pour ne pas rompre la continuité du réseau de l'IDC.

« La Mémoire dans la Pierre » de la naissance du réseau « Métro » ; matérialisation du conflit entre la CMP (ancêtre de la RATP) *versus* l'administration de la Ville de Paris.

Le plus loin qu'il nous est possible de remonter est bien évidemment au moment de la création de la ligne de Sceaux (futur RER B). En 1846, l'actuelle gare de Denfert-Rochereau a été consolidée comme il se doit (sous terre se lit encore son nom de baptême : « Embarcadère de la ligne de Sceaux » gravé très officiellement), ainsi que la ligne y amenant selon le principe de deux galeries parallèles, celles-ci étant identifiées par des inscriptions sur terre cuite émaillée. Mais entre les stations Laplace et Arcueil Cachan, dans une des galeries souterraines, c'est de manière plus anonyme que fut écrit sur une paroi, d'ailleurs avec un « N » inversé, le nom de (Jean-Claude Républicain) Arnoux en 1845. Concepteur des essieux articulés, il obtint l'autorisation de développer cette ligne, faisant de la gare de Denfert la plus ancienne de Paris encore en place depuis son ouverture !

Puis, l'idée d'un métro ayant progressivement suivi son bonhomme de chemin de façon chaotique, il fallut passer des paroles aux actes pour concrétiser la chose, à la charnière des XIX^e et XX^e siècles. C'est lors du tracé de la ligne 2 Sud (= actuelle 6) que l'on fut confronté aux carrières souterraines à trois reprises successives : d'abord au niveau de la colline de Chaillot, puis du Mont-Parnasse, et enfin de la butte aux Cailles (= place d'Italie). Pour la première traversée sur carrières, on adopta le principe de consolidation de la ligne de Sceaux à savoir deux galeries parallèles, méthode que l'on abandonna dans les 14^{ème} puis 13^{ème} arrondissements. On y substitua une galerie médiane qui se divise en deux au niveau de chaque station, chacune des deux galeries circulant alors à l'aplomb des quais, puis redevient axiale en sortie de station. Ce principe fut maintenu pour toutes les lignes sous-minées construites par la suite : lignes 4, 5 et 7. À la fin de ces travaux, les derniers de cette ampleur démesurée à Paris, les entreprises de maçonnerie purent à juste titre s'enorgueillir d'avoir consolidé plusieurs centaines de fontis sans compter parmi leurs effectifs le moindre accident

mortel (rien que pour la ligne 2 sud – actuelle 6 – dans sa partie Rive-Gauche, ce sont 87 fontis qu’il a fallu traverser ainsi que plusieurs affaissements de grande étendue !)

Sous la place d’Italie, les plaques émaillées qui furent mises en place (la mode n’étant plus à la gravure sur plaques de liais pour l’identification des travaux, ni à la terre cuite) apposées au droit des stations et des voies (d’exploitation comme de garage) reflètent le parcours des lignes tel qu’il avait été décidé par le Conseil Municipal de la Ville de Paris (propriétaire et constructeur) en 1901. Mais lors de la mise en service des lignes 5 et 6 en 1906, la CMP (concessionnaire) décida unilatéralement d’un autre schéma d’exploitation, ce qui entraînera une dichotomie entre ce qui était décrit par écrit sous terre au niveau des carrières, et la situation réelle au dessus. Ceci perdurera jusqu’en 1942, date où tout rentrera dans l’ordre naturellement par rétablissement du trajet initialement prévu du parcours des lignes.

Tous ces travaux souterrains drainèrent leur population de migrants, qui à défaut d’être étrangers étaient franco-français. Ils venaient pour la plupart de la Creuse, du Limousin, (devenu d’ailleurs synonyme de maçon), voire de la Haute-Loire, département qui fut même dessiné au mortier sur une consolidation du métro place d’Italie, avec ses frontières et ses routes principales.

Qui dit nouveau Tramway ... dit ancien

Et effectivement il y eut un tramway à Paris jusqu’en 1937, ou plus exactement de très nombreuses lignes puisque celles-ci cumulèrent jusqu’à 1000 km de voies. Que reste-t’il à Paris de ce développement pléthorique ? Rien, même pas le moindre bout de rail, le plus petit tire-fond ! Rien à Paris en surface⁴, mais dans Paris c’est une autre histoire. Il ne faut pas oublier que sous Paris, il existe un autre Paris, un autre monde, une autre galaxie, « loin de la fureur et du bruit », où les différentes pièces de théâtre qui s’y sont jouées y ont sédimenté comme des palimpsestes inachevés qui n’ont pas osé effacer complètement les versions précédentes. Ainsi dans les carrières, une plaque commémorative majestueuse datant de 1880 évoque le dépôt de la Compagnie Générale des Omnibus de la rue Lebrun. Dans les égouts la présence de cette même CGO, ou bien de la STCRP (Société de Transport en Commun de la Région Parisienne), se remarque encore sous la forme de plaques en tôle émaillée qui rappellent les installations techniques qui se trouvaient au dessus.

Ainsi en est-il au niveau de chacune des superpositions des différents réseaux parisiens, une plaque évoque toujours dans l’un l’existence de l’autre dans le voisinage : dans le métro c’est le cas entre autres lors du croisement des lignes 4 et 10 avec la Petite Ceinture. Il ne s’agit en fait que d’un avatar de la signalétique technique du métro, laquelle par exemple permet d’identifier les différents caissons qui furent coulés dans le lit de la Seine pour le passage de cette même ligne 10 dans sa partie ouest.

« En r’venant d’l’Expo »

Le Métro fut, rappelons-le, construit pour l’Exposition Internationale Universelle de 1900, et bien qu’il ait loupé l’inauguration de celle-ci le 14 avril 1900, la ligne 1 fut néanmoins ouverte le 19 juillet, en pleine fièvre événementielle qu’avait déclenchée ce que l’on ne désignait plus que sous le simple vocable de « l’Expo ». De celle-ci, tel un iceberg qui depuis aurait fondu en se morcelant, on peut encore voir des bâtiments épars dans la capitale (Petit et Grand Palais par exemple), ou autour, voire même très loin (suite à des achats pour les transplanter ailleurs comme un encombrant souvenir) ... mais aussi dans les sous-sols de la capitale.

⁴ Depuis la tenue de ce séminaire, des vestiges du tramway parisien sont bien malgré eux remontés à la surface ... mais temporairement. Lors des travaux de mise en site propre de la ligne de bus 96 rue de Ménilmontant, les rails de son ancêtre tramway furent remis à jour en juillet 2006... pour être ferraillées !

En effet deux extensions, qui remportèrent plus qu'un succès d'estime, furent astucieusement installées au niveau des anciennes carrières souterraines du Trocadéro, plus précisément du palais de Chaillot.

- d'une part l'Exposition minière souterraine, qui montrait le savoir faire français en concurrence à l'époque avec celui de ces « maudits anglais » (d'ailleurs avaient été invités les exploitants des mines d'or du Transvaal, pays alors en lutte contre l'occupant grand-breton) ;

- d'autre part le Monde souterrain, qui quant à lui faisait le bilan de découvertes géologiques naturelles majeures (gouffre de Padirac et autres grottes) et de révélations archéologiques qui avaient marqué l'opinion publique d'alors (tombeau d'Agamemnon, Mastaba de Ti à Sakkara, des pagodes souterraines chinoise, etc.).

À la fin de l'Exposition bien évidemment tous les éléments de décor apportés dans les galeries souterraines (boisage, électrification, appareillages et machines d'extraction, minerais et dioramas) furent démontés et ressortis. Mais la super-structure de l'ensemble, « brute de décoffrage » – qui ici est plutôt et vraiment *infra* – est toujours en place, et certains paysages actuels sont ainsi parfaitement identifiables sur le jeu de photos d'époque parvenu miraculeusement jusqu'à nous.

« Et tout ça, ça fait d'excellents soldats ... »

Moins de quinze ans après ce grand raout des nations montrant un semblant d'amitié universelle, se déclencha ce que l'on pensait être la Der des Der devant l'horreur du nombre de tués, blessés et définitivement traumatisés : la première Guerre mondiale et sa cohorte de millions de victimes. Vers la fin de ce conflit, devant les atteintes de la capitale par des obus et autres projectiles venant du ciel (envoyés par avions ou zeppelins, et même tirés par canons) l'idée germa, mais la graine ne se développa pas, de transformer une partie des carrières souterraines en abris pour protéger la population civile.

Pendant ce temps-là, les victimes militaires s'accumulaient sur les divers champs de bataille devenus des champs d'honneur (et d'horreur) généralisés. Dans certaines carrières de la région parisienne, il est possible de voir des cartouches laissés par des ouvriers appelés sous les armes pour remplir leur devoir et défendre la nation (cas des frères Gillet à Chavenay - 78 - dont l'un ne se faisant plus d'illusion ajouta « Adieu »). Inversement, et pour leur rendre un dernier hommage, les collègues et néanmoins camarades de ceux qui ne revinrent pas, se permirent parfois de laisser une trace sous forme écrite de leur dévouement ultime et leur sacrifice inutile (cas des frères Corroyer à Triel sur Seine - 78 - dont l'inscription votive précise « morts au Champ d'honneur » ainsi que les médailles « gagnées »).

Après une brève accalmie d'à peine deux décennies le même bruit de bottes, comme un écho lointain mal assourdi, se fit à nouveau entendre en provenance d'au-delà de notre frontière Est. Craignant que la capitale ne soit à nouveau victime de bombardements, et qui plus est cette fois-ci suite à « l'expérience malheureuse » de l'emploi des gaz de combat vingt ans auparavant, et imaginant à nouveau l'usage de telles armes, Paris se ménagea de très nombreux abris partout : sous les différents bâtiments publics (ministères, mairies, gares, écoles, bâtiments de la Poste, sous-stations EDF, certaines servitudes RATP), ainsi que dans les caves des immeubles (avec des renforts en bois ou par poutrelles métalliques, l'aménagement de sorties de secours et du fléchage y menant, l'installation de bancs, de volets occultants pour les soupiraux, etc.). Tout ceci est bien souvent encore en place, mais plus surprenant, parfois sur les portes d'accès à ces abris on peut toujours trouver de nos jours un papier jauni simplement punaisé (donc parfaitement arrachable sans frais ni effort excessif) indiquant le nombre de places de l'abri, ou précisant « Défense Passive / Ne pas encombrer ». Et comme on ne sait jamais, tout pouvant arriver même le pire, surtout le pire, autant se prémunir d'une mauvaise surprise et laisser en place ces indications précieuses !

Aucun inventaire précis n'existe à ce jour de tous ces vestiges historiques, faute de temps, de bonne volonté et surtout d'intérêt officiel pour cette tranche de notre histoire, certes peu glorieuse, mais néanmoins inaliénable. Dans le métro aussi on peut observer de telles traces, trois stations ayant été aménagées en abri : place des Fêtes, Maison Blanche et la boucle de Villiers. Sur la ligne 7, les gigantesques portes d'étanchéification de l'abri sont toujours là, dans le tunnel de part et d'autre de Maison-Blanche, mais bien sûr il faut chercher à les voir pour espérer ne serait-ce que les entre-apercevoir entre deux tags. *Idem* pour les instructions sur tôle émaillée donnant les consignes aux conducteurs quant aux emplacements où ne pas stationner, afin de ne pas empêcher la fermeture de ces lourds vantaux qui occupent toute la hauteur du tunnel.

Comme quoi il y a autre chose à faire dans le métro que de regarder ses doigts de pieds entre deux arrêts, reluquer sa voisine, lire par-dessus l'épaule de son voisin, et s'hypnotiser de publicités sur les quais des stations. Certes la publicité est un mal nécessaire pour apporter un complément de recettes à la RATP ; à ce sujet en observant attentivement même dans les recoins les plus sombres des tunnels, on peut y découvrir de vieilles réclames (qui parfois ont « du bon » !). Ceci peut être un début pour habituer un œil non aguerri à déchiffrer des écrits anciens sur les sombres parois des tunnels, dans les recoins desquels on peut aussi découvrir, à défaut de monts inaccessibles (qui seraient le contrepoint de ces abysses des transports en commun), des merveilles historiques insoupçonnées !

Il est plus que dommage que certaines administrations n'aient pas conscience de l'aspect unique et donc irremplaçable du patrimoine historique souterrain de Paris. Les anciennes carrières constituent-elles une île de Pâques parisienne vouée à un naufrage irrémédiable par une destruction généralisée, politiquement programmée et tacitement planifiée ? Alors que les sous-sols de notre capitale drainent des visiteurs étrangers venant de tous pays (nord-américains, japonais, anglo-saxons, européens, etc.) qui se pressent aux portes de nos catacombes. Et ce n'est pas uniquement pour visiter l'ossuaire municipal moyennant le paiement d'un droit d'entrée. Il est en effet possible de croiser sous Paris, dans les galeries autres, normalement interdites au public de par le décret préfectoral du 2 novembre 1955, Anglais, Néerlandais, Allemands, et juste retour des choses Suédois (la patrie de Charles-Axel Guillaumot, premier Inspecteur général des carrières) ; mais aussi Américains, Australiens, Sud-Africains, Russes, etc., ce qui constitue il est vrai un épi-phénomène mais néanmoins bien réel, entrant dans ce que l'on désigne sous le vocable d'*Urban Exploration Tour*, et que le sociologue Jean-Didier Urbain dénomma au départ pour la population parisienne : « le tourisme interstitiel » ou « le voyage immobile ». Ces amateurs éclairés, capables de traverser des océans pour venir fouler des pieds « la Mecque du monde souterrain artificiel », constituent un public plus qu'averti des pseudo-dangers, non totalement inexistantes, que recèleraient notre Paris souterrain. Ces nouveaux et modernes explorateurs viennent en effet tout à fait exprès dans la Capitale pour se plonger corps et âmes dans ses racines minérales séculaires, non sans avoir parcouru virtuellement les arcanes de ces sous-sols par l'intermédiaire du réseau mondial que représente Internet TM, et qui leur a permis de prendre au préalable des contacts afin d'organiser leur passage dans – au vrai sens du terme – Paris !!

Et pour clôturer cette « mise au net » du séminaire du 25 avril 2006, je ne voudrais pas oublier les différents photographes mis à contribution pour les prises de vue projetées à la DRAC : grands mercis tout d'abord à Franck Albaret (pour les séances que je lui demande toujours un peu au dernier moment !), ainsi qu'à Gérard Duserre (pour Port-Mahon), Emmanuel Gaffard (photos dans les égouts), Bruno Lapeyre et Julian Pepinster (celles du métro), etc. (le « *cætera* » représentant les personnes ayant souhaité rester dans l'ombre dans laquelle je les ai rencontrées !)

En guise de conclusion largement ouverte sur le futur : C'est avec un plaisir non feint que j'ai commencé à dépelotonner ce fil d'Ariane aux circonvolutions nombreuses, évoqué dans les prolégomènes mis en exergue en début de ce texte, ayant eu la chance de croiser sous Paris des personnes dont l'esprit curieux était déjà attiré par l'histoire ; il ne leur restait plus qu'à former leur œil à voir des choses là où peu de gens portent leur regard, et où une très infime partie de ces heureux élus y lisent les traces de l'Histoire. « *We live in a wonderful world that is full of beauty, charm and adventure. There is no end to the adventures that we can have if only we seek them with our eyes open.* » **Jawaharlal Nehru**

Orientations bibliographiques :

« Mémoire sur les Travaux ordonnés dans les carrières sous Paris, et plaines adjacentes », par Charles-Axel Guillaumot (1797) ;

« Le Monde Souterrain à l'Exposition Universelle de 1900. Exposition géologique et archéologique sous le Palais du Trocadéro », Notice illustrée de 63 pages par Louis de Launay » édité en 1900 ;

« Paris souterrain », par Émile Gérards, édition Garnier Frères © 1908 (réédité en 1991 par DMI) ;

« Le combat des cataphiles contre les cataclastes », par Jacques Chabert *in* Spelunca (juillet 1985) ;

« Contribution à l'inventaire des inscriptions d'intérêt historique relevées dans les anciennes carrières sous Paris (De la fréquentation des carrières de Paris par les élèves de l'École des Mines lors de la seconde moitié du XIX^e siècle) », étude de Gilles Thomas de 50 pages (1994) ;

« Infrastructures ferroviaires et anciennes carrières souterraines, un particularisme parisien », par Julian Pepinster, p18-27, « Chemins de Fer », n°452 (98/5) ;

« Atlas du Paris souterrain », ouvrage collectif sous la coordination de Alain Clément et Gilles Thomas © Parigramme 2001 (récompensé par le Prix Haussmann 2002) ;

« De Bienvenüe à Météor. Un siècle de métro en 14 lignes », par Jean Tricoire ; réédité en novembre 2004, avec l'insertion de plusieurs nouvelles doubles pages dont « Le problème des anciennes carrières souterraines de calcaire grossier » (p.40-41) ;

« Catacombes de Paris. (Re-)Découverte d'une inscription gravée de l'Ossuaire », par Gilles Thomas, dans *Grottes et Gouffres* (la revue du SCP / CAF), n°162 (daté de décembre 2006 bien que paru en 2007), p.4-20 ;

« Graphismes et graffitis des Catacombes de Paris (Petite histoire des visiteurs de l'Ossuaire des Catacombes, et de leurs écrits) » dans les actes des *Quatrièmes Rencontres Graffiti anciens* à Loches (22-24 septembre 2006), édités par l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Archéologique et Glyptographique (paru à la fin 2009) ;

« Inscription des Catacombes de Paris (Arrête ! c'est ici l'empire de la mort) », par Gilles Thomas et Xavier Ramette (© Cherche-Midi 2012) ;

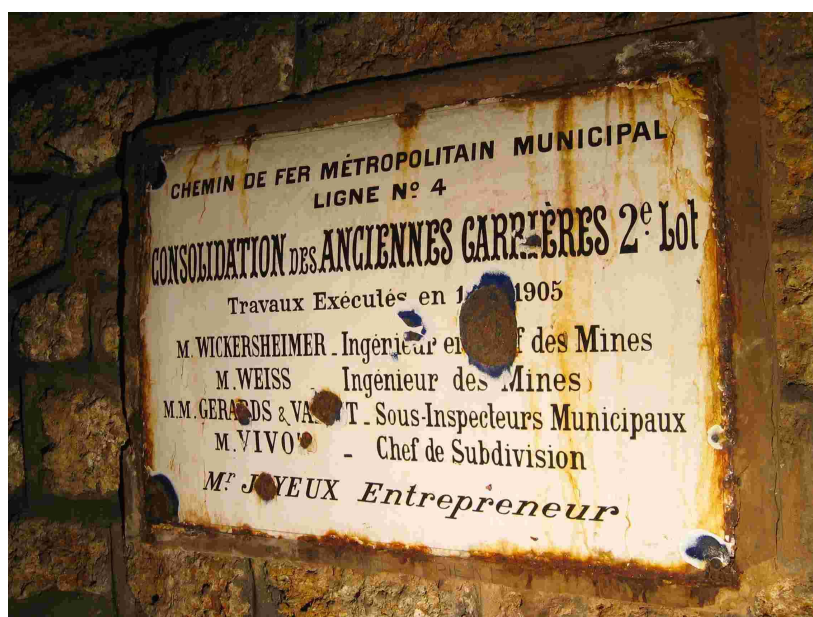
+ Les Archives du Service Historique de l'Armée de Terre (du « temps heureux » du Service Militaire où les archives étaient alors facilement accessibles !).

En illustrations :

Puisque le principe avait été de restreindre le nombre d'illustrations pour la parution dans les actes de cette série de séminaires (« **La Région parisienne : Territoires et Cultures** » année 2005 - 2006), co-organisés sous l'égide de la DRAC Ile-de-France par l'Unité Mémoire de la RATP et les Archives départementales de la Seine Saint-Denis, voici les quelques exemples emblématiques qui avait été retenus, pour moitié liés au métro parisien et ses développements annexes et connexes, pour complaire à l'organisation !



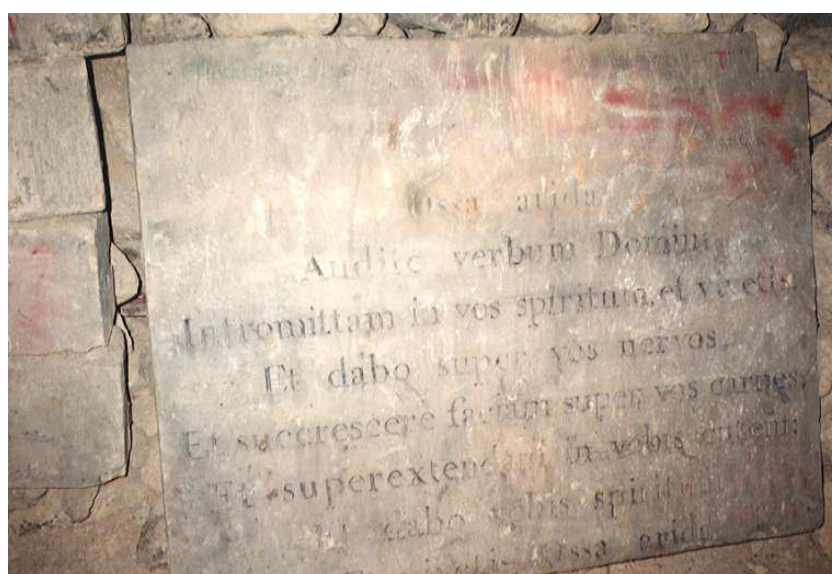
Cette inscription commémorant les travaux de la première prolongation de la ligne de Sceaux, a maintenant perdu son sens quant à sa localisation. En effet elle avait été positionnée exactement sur le parcours des Catacombes de Paris pour être parfaitement vue par les visiteurs, ceci dans un souci pédagogique. Mais elle se trouve maintenant totalement à l'extérieur du périmètre dévolu à la visite publique (à l'extérieur des murs d'isolement réalisés au tout début des années 80'). À proximité est aussi visible l'inscription manuscrite laissée par Octave Keller en 1859, pendant son exercice topographique, lorsqu'il était élève à l'École des Mines de Paris en tant qu'école d'application de Polytechnique. © photo Franck Albaret.



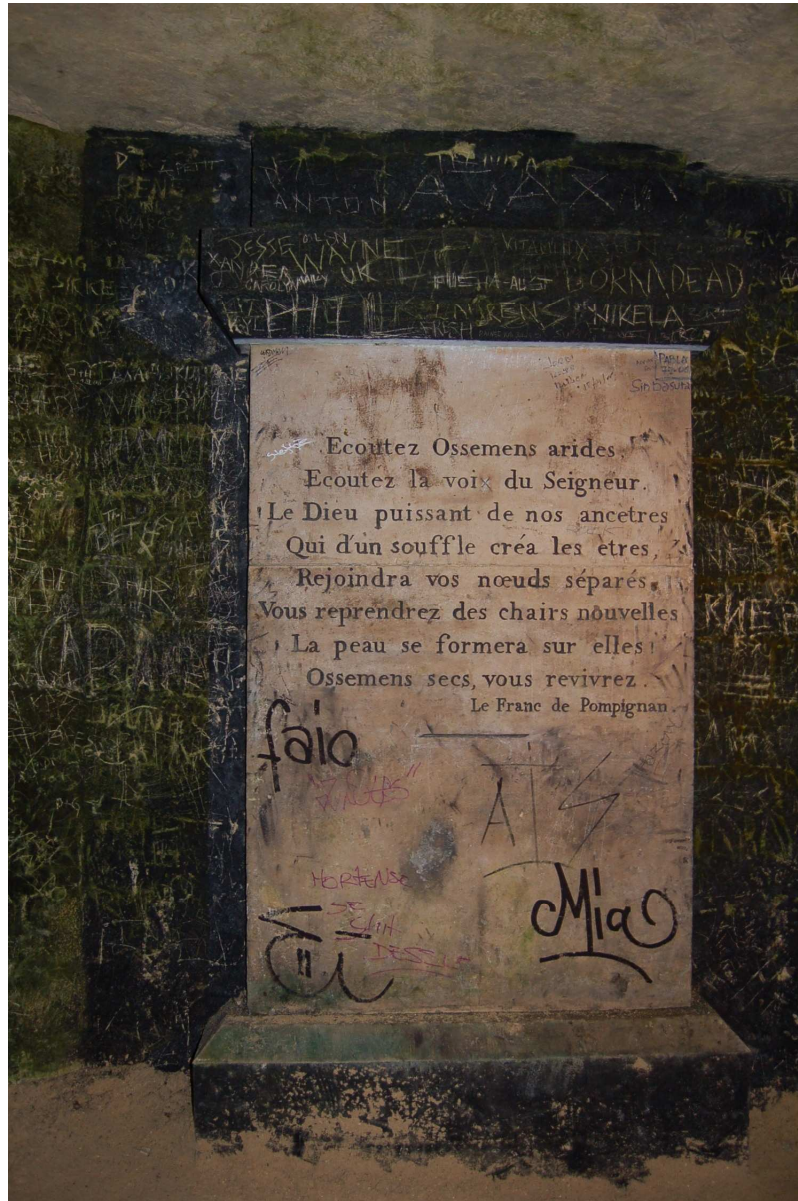
Cette plaque en tôle émaillée commémore les travaux réalisés pour la consolidation de la ligne 4 (porte de Clignancourt – porte d'Orléans) lors de sa traversée du secteur Denfert-Rochereau. On y lit les noms de Wickersheimer alors Inspecteur général des carrières et de Weiss qui le remplacera à partir de 1907. Sur la dizaine de telles plaques dont on peut actuellement retrouver l'empreinte *in situ*, seulement deux ont échappé au pillage et sont toujours en place, dont celle-ci, la seule qui était visible autrefois par tout un chacun : les visiteurs de l'ossuaire municipal. Comme la précédente, cette inscription se trouve maintenant en dehors du périmètre ouvert au public, et le hasard veut que l'on ait aussi retrouvé le cartouche laissé par Paul Weiss en 1890 lorsqu'il était élève à l'École des Mines. Quant à Émile Gérards, on en reparlera plus loin. © photo DR.



Un des très rares vestiges liés au tramway parisien, et surtout peu connu voire pas du tout pas ses aficionados : une superbe plaque rappelant la Compagnie Générale des Omnibus et apposée lors des travaux de consolidation d'un entrepôt réalisés en 1880 (le « Dépôt de Lebrun »). Pour découvrir d'autres vestiges tout aussi intéressants, il ne faut pas hésiter à se plonger dans la fange des égouts, là où diverses plaques en tôle émaillée évoquent des infrastructures d'anciennes compagnies de tramways parisiens, dont les derniers exemplaires disparurent de la surface de Paris en 1934. © photo Franck Albaret.



Ce monument, constitué de deux tables de calcaire, était jusqu'à 1982 visible juste à la sortie de l'ossuaire des Catacombes ; ce sont les versets 4 à 6 du chapitre 37 du livre d'Ezéchiel de l'Ancien Testament. Il a été heureusement et nuitamment (car clandestinement) déplacé par des cataphiles afin d'éviter qu'il ne disparaisse dans une injection programmée par l'Inspection des carrières pour isoler les Catacombes du reste du réseau de carrières. Afin de le préserver de dégradations potentielles ultérieures, le monument fut caché derrière une fausse hague ... qui a été détruite depuis, ce qui fait qu'il est malheureusement devenu un support d'écritures diverses et variées pour les taggueurs et autres cataclastes le « croisant » sur leur chemin ! © photo Sylvain Tillier (IPGP).



Cette plaque, sur laquelle est lisible la traduction par Le Franc de Pompignan des versets en latin gravés sur la précédente, se trouve toujours à sa place d'origine à la sortie de l'ossuaire des Catacombes (et donc autrefois avec la version latine en vis-à-vis). Son sort n'est pourtant pas plus enviable que celui de « Ossa Arida » car depuis une couple d'années, elle n'est plus respectée non plus par les visiteurs qui la tagguent à qui « mieux mieux », soit directement sur le cippe, soit autour. Et comme le pourtour est noirci, c'est alors par gravure que ces nouveaux vandales et « modernes » iconoclastes s'y attaquent ! Ce phénomène est la matérialisation (pour ne pas dire la « marque ») d'une déliquescence de références culturelles au sein de la population (nous sommes quand même dans un musée), et d'un laissé aller autant général qu'aux conséquences désastreuses quant à l'intérêt historique des catacombes. Dans l'ossuaire ce sont maintenant plusieurs dizaines de tags au marqueur ou à la bombe de peinture que l'on peut actuellement recenser ; alors que dès qu'une telle offense est détectée, il suffirait de l'effacer pour retarder d'autant l'apparition du tag suivant. En effet, le principe du taggueur est non seulement de mettre sa marque là où personne n'a pensé auparavant à le faire, mais aussi d'ajouter la sienne à côté de celles d'autres individus, de manière à montrer son passage tout en soulageant son ego provoqué par la vue des signatures de ses prédécesseurs dans le lieu. Mais le remède serait-il mieux que le mal ? N'y a-t-il pas de risque que soient effacées en même temps des inscriptions d'intérêt historique ?! © photo Xiaoling Fang.



Lorsqu'il appose son nom sur les parois des anciennes carrières sous Paris, Émile Gérards n'a que 15 ans. Il venait d'entrer à l'Inspection le 15 août de la même année, en tant que « attaché à la Ville de Paris ». À 62 ans, la Ville de Paris lui accordera une retraite bien méritée (le 30 juin 1921), mais il ne quittera pas pour autant ses activités puisqu'il est alors nommé Ingénieur honoraire des Travaux publics. Les anciennes carrières souterraines de la Ville de Paris auront été son unique cadre de vie et de travail pendant 55 années (si l'on excepte une seule interruption nécessitée par ses obligations militaires : un service qu'il effectua en Algérie de septembre 1880 à février 1883). Pendant sa carrière, il « épuisa » 11 inspecteurs généraux sous les ordres desquels il travailla sans relâche, sans compter ceux qu'il put éventuellement côtoyer après leur période d'inspection à la Ville de Paris. Émile Gérards est décédé à l'âge de 70 ans le 20 avril 1929, non sans avoir légué à la postérité un ouvrage désormais considéré comme la Bible des carrières : « Paris souterrain » (voir la bibliographie), car il fut l'une des très rares, malheureusement trop rares personnes de l'Inspection des carrières à s'intéresser à l'histoire des carrières et autres galeries souterraines de Paris. Rendons-lui ici l'hommage qu'il mérite amplement !