



HAL
open science

LE MÉTROPOLITAIN D'HECTOR GUIMARD : UN ART NOUVEAU OFFICIEL

Bruno Montamat

► **To cite this version:**

Bruno Montamat. LE MÉTROPOLITAIN D'HECTOR GUIMARD : UN ART NOUVEAU OFFICIEL. Histoire, économie et société, 2021, pp.103-127. hal-03411499

HAL Id: hal-03411499

<https://hal.science/hal-03411499>

Submitted on 11 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE MÉTROPOLITAIN D'HECTOR GUIMARD : UN ART NOUVEAU OFFICIEL

[Bruno Montamat](#)

Armand Colin | « Histoire, économie & société »

2021/2 40e année | pages 103 à 127

ISSN 0752-5702

ISBN 9782200933524

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2021-2-page-103.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Le métropolitain d'Hector Guimard : un Art nouveau officiel

Bruno Montamat

Résumé

Le formidable élément de développement urbain que fut le métropolitain parisien, construit à une époque charnière de la mobilité humaine, est aisément reconnaissable dans le monde entier par l'esthétique novatrice de ses édicules et entourages d'entrée. Créés en 1900 par l'« architecte d'Art » Hector Guimard, ils constituent une véritable signature visuelle de ce mode de transport populaire par leur qualité graphique et leur dynamisme formel.

Les différentes récupérations mémorielles que connue l'histoire complexe du métro contribuèrent à une légende noire de l'Art nouveau, attisée par l'artiste lui-même, qu'il s'agit aujourd'hui de réétudier finement, hors de tout travail hagiographique. Animée par la patrimonialisation de la capitale, l'union de l'État et de la Ville de Paris joint à l'intérêt commercial d'une société privée belge pour sa réalisation, apparaît comme un exemple réussi d'habileté politique en faveur d'un art moderne pour tous, mise en œuvre par le rationalisme symbolique du « style Guimard ».

Abstract

The formidable element of urban development that was the Parisian metropolitan, built at a pivotal time of human mobility is easily recognizable worldwide by the innovative aesthetics of its edicules and entrance environments. Created in 1900 by the “architecte d'Art” Hector Guimard, they constitute a true visual signature of this popular mode of transport by their graphic quality and formal dynamism.

The various memory recoveries known by the complex history of the subway contributed to a black legend of Art Nouveau, fanned by the artist himself, which today is to be studied finely, out of any hagiographic work. Driven by the heritageization of the capital, the union of the state and the city of Paris, joined by the commercial interest of a Belgian private company for its realization, appears as a successful example of political ability in favour of modern art for all, implemented by the symbolic rationalism of the “style Guimard”.

Depuis sa naissance officielle en 1898 et après un demi-siècle d'atermoiements, d'oppositions et de polémiques en tout genre qui avaient failli compromettre à plusieurs reprises

son existence même, le réseau Métropolitain parisien, inauguré le 19 juillet 1900, concrétisa les efforts conjugués des pouvoirs publics responsables des infrastructures et de la société privée, chargée de son exploitation, la Compagnie du chemin de fer du Métropolitain de Paris (CMP)¹. Le succès populaire imprévu fut tel (de 17,6 millions en 1900, le nombre de voyageurs passa à 467,4 millions de voyageurs par an en 1914) qu'il devint un puissant outil de développement, d'abord intra-muros puis de toute la région parisienne, comme axe structurant de la politique d'aménagement du territoire au XX^e siècle². Dès sa conception, il fut l'objet de récupération politique puis d'une véritable « tyrannie de la mémoire³ », chère à Pierre Nora, qui entraîna une méprise sur le rôle réel que chacune des parties avait joué : tout d'abord et à juste titre, le Conseil municipal de la ville de Paris s'était enorgueilli de ce progrès technique moderne voulu dans le cadre de l'Exposition universelle de 1900 – et des oubliés jeux olympiques du bois de Vincennes⁴. Malheureusement, l'historiographie traditionnelle omet souvent d'évoquer que ce transport populaire fut imaginé et conçu par la gauche radical-socialiste⁵ qui perdit les élections municipales de mai 1900⁶, laissant la nouvelle majorité conservatrice nationaliste, moins favorable à l'Art nouveau, capter le succès de l'entreprise, tout en vilipendant son esthétique novatrice. Opposé au gouvernement républicain de Waldeck-Rousseau et bien qu'il eût perdu du terrain en France, le parti nationaliste minimisa de plus le rôle de l'État, et plus particulièrement, de son représentant, le Préfet de la Seine, Justin de Selves (1848-1934), haut fonctionnaire pourtant aux commandes de la capitale, en vertu du régime unique qui plaçait Paris sous la tutelle directe du gouvernement. Ensuite, la société exploitante, la CMP, pour qui le métro fut une source inépuisable de revenus⁷ avait eu soin, dès l'origine et par un jeu de conseil d'administration fantoche de dissimuler sa soumission à un empire industriel et financier belge, celui du général-baron Édouard Empain (1852-1929)⁸, c'est-à-dire un pays qui avait vu naître et s'épanouir la célèbre ligne « en coup de fouet » que l'architecte Hector Guimard (1867-1942) avait importé en France. L'opposition entre technique et art qui caractérisa les débats esthétiques de la période fut remportée, pour la postérité, par l'ingénieur responsable des infrastructures Fulgence Bienvenüe (1852-1936), considéré comme le « père du métro » au détriment d'une part, des compétences techniques du groupe Empain et d'autre part, du rôle artistique joué par Guimard dans la réalisation des premiers édifices et des entourages des accès des stations. Ces différentes orientations mémorielles, contemporaines de leurs auteurs – la station Montparnasse prit le nom de l'ingénieur de son vivant, en 1933 – se renforcèrent lors de la nationalisation de la CMP en 1945, transformée en *Régie autonome des transports parisiens* (RATP) ainsi que par

1. Pascal Désabres, *Le Chantier du chemin de fer métropolitain de Paris de 1898 à 1946*, thèse d'histoire sous la direction de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2007.

2. Alain Cottereau, « Les batailles pour la création du Métro : un choix de mode de vie, un succès pour la démocratie locale », *Revue d'histoire du XIX^e siècle* [En ligne], 29 | 2004, mis en ligne le 20 juin 2005, consulté le 28 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/702> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.702>.

3. Pierre Nora, « De l'archive à l'emblème », *Les Lieux de mémoire, Les France*, tome III, vol. 3. Paris, Gallimard, 1993, p. 1012.

4. Compte tenu de l'inachèvement de nombreuses stations, le bois de Vincennes fut le principal bénéficiaire des premiers mois du métro. André Drevon, *Les Jeux olympiques oubliés : Paris 1900*, Paris, CNRS Éditions, 2000.

5. En 1900, ce terme signifie le centre gauche.

6. Nobuhito Nagai, *Les Conseillers municipaux de Paris de la Troisième République (1871-1914)*, Thèse de doctorat, Université Paris 1, 1997.

7. Tanguy Cortier et Alice Gorissen, *Les Barons Empain, la dynastie fracassée*, To To Today, 2015.

8. Yvon Toussaint, *Les Barons Empain*, Fayard, 1996. Caroline Suzor, *Le Groupe Empain en France (1883-1948)*, thèse de doctorat, Université catholique de Louvain, 2009.

l'autonomisation de la Ville de Paris vis-à-vis de la tutelle préfectorale en 1977, chaque nouvel avatar administratif s'appropriant les actions et mérites de son prédécesseur. La redécouverte, à partir des années 1960, des œuvres singulières de cet acteur du mouvement Art nouveau parisien déplaça le curseur sur la partie patrimoniale de l'histoire du métro, désormais considérée comme un emblème de l'époque 1900 et de la capitale parisienne, non sans une certaine dérive touristique excessive. Toutefois, la présentation exagérée de cette figure martyre de l'architecture⁹ eut le mérite d'opérer une prise de conscience salutaire pour la conservation de son œuvre bâtie oubliée, dont l'essentiel avait été déjà détruit sous la pression immobilière et foncière des Trente Glorieuses, comme du reste, nombre d'édifices des autres représentants de ce mouvement artistique éphémère (1890-1914). En réalité, Hector Guimard avait bénéficié d'une reconnaissance certaine de son vivant comme « précurseur de l'art moderne¹⁰ » : l'exposition de ses œuvres au Museum Of Modern Art (MOMA) de New-York en 1936¹¹, ainsi qu'une présentation prévue dans le futur musée d'art moderne de l'État au Palais de Tokyo, malheureusement avortée par la déclaration de la Deuxième Guerre mondiale¹², atteste de cet égard dû aux talents protéiformes de l'artiste. Enfin, le souhait, en 1938, de la commission du Vieux Paris, de voir inscrire sur l'inventaire des monuments historiques, le Castel Béranger, ainsi qu'une de ses « stations de métro¹³ », rappelle que la patrimonialisation de l'Art nouveau était en germe dès la fin des années 1930. Bien que la plupart des archives de la Préfecture de la Seine relative à la construction du métropolitain aient disparu en 1975, notre étude menée depuis plusieurs années nous conduit à reconsidérer la place de Justin de Selves comme celui d'Empain dans le choix d'une esthétique populaire, représentative des ambitions esthétiques internationales de la jeune Belgique. La surinterprétation du rejet du style Guimard apparaîtrait dès lors comme l'expression d'un certain militantisme des pionniers, attachés à la recherche des sources formelles de l'abstraction en négligeant, par là même, le rationalisme symboliste de la ligne coup de fouet parisienne¹⁴. L'« architecte d'Art » autoproclamé depuis 1899¹⁵, n'avait pas hésité non plus à entretenir autour de ses réalisations une certaine controverse soutenue

9. Étrangement, cette vision perdue encore dans certains cénacles hagiographiques alors que l'artiste est désormais internationalement reconnu. Il est en revanche dommage que le classement des œuvres de Guimard au patrimoine de l'Unesco ne soit pas porté à un haut niveau comme le sont déjà celles de ses contemporains, Victor Horta à Bruxelles et Antonio Gaudí à Barcelone. Nous avons par ailleurs démontré que le camouflet présumé fait à la mémoire de Guimard par le refus de l'État d'accepter, en 1948, le don de l'hôtel Guimard par la veuve de l'architecte, n'était qu'une légende. Bruno Montamat, « Adeline Oppenheim-Guimard, « Nous ferons de notre vie une œuvre d'art », *Genealo-J, Cercle de généalogie juive*, 2017.

10. Terme employé par Hector Guimard lui-même à son sujet. Tapuscrit d'Hector Guimard à Auguste Bluysen du 27 avril 1939. New York Public Library, Adeline Oppenheim Guimard Papers, MssCol 1264.

11. *Fantastic Art, Dada, Surrealism*, 9 décembre 1936-17 janvier 1937, MoMA.

12. Lettre de la Société des Architectes Modernes au directeur du musée d'Art moderne, Louis Hautecœur du 29 mars 1939 au sujet d'une future salle consacrée aux précurseurs de l'Art moderne, AN 20144707/64.

13. Anonyme, « L'art 1900 et les statues indésirables à Paris », *Art & Décoration*, mai 1938, p. 81.

14. Salvatore Dali, dans son article provocateur de réhabilitation de l'Art nouveau de 1933, appuyait clairement « sur le caractère essentiellement extra-plastique du Modern Style. Toute utilisation de celui-ci à des fins proprement plastiques ou picturales ne manquerait pas d'impliquer pour moi la trahison la plus flagrante des aspirations irrationalistes et essentiellement « littéraires » de mouvement ». Salvatore Dali, « De la beauté terrifiante et comestible de l'architecture Modern Style », *Minotaure*, Paris, décembre 1933, p. 68-76.

15. « Qu'est-ce qu'un architecte d'Art ? Et surtout un architecte qui n'est pas un architecte d'Art... Le public approche et cherche. Il apprend d'abord de M. Guimard lui-même, car il le proclame sur mainte étiquette, l'existence d'un Style Guimard ». Roger de Félice, « L'art appliqué au Salon d'automne », *L'Art décoratif*, décembre 1903, p. 234.

par une promotion excessive et complaisante, envers lesquels l'historien se doit de rester critique, s'il souhaite appréhender au mieux l'univers guimardien¹⁶.

L'œuvre en faveur de l'art public du préfet Justin de Selves

La nomination de Justin de Selves à la préfecture de la Seine, le 23 mai 1896, par le gouvernement protectionniste et pro-entrepreneur de Jules Méline couronne une belle carrière au service de l'État, menée dans le sillage de son oncle, le polytechnicien Charles de Freycinet (1828-1923), plusieurs fois Président du Conseil, antidreyfusard et accusé d'avoir étouffé le scandale de Panama. Ancien préfet de Gironde puis Directeur général des Postes et Télégraphes, Selves régnera jusqu'en 1911 sur le destin de la capitale, soit deux ans de moins que son illustre prédécesseur, le baron bâtisseur Haussmann, figure tutélaire du Paris moderne. Le choix de cette personnalité est loin d'être anodin. Il s'inscrit dans le contexte très particulier de décision de construction d'un chemin de fer parisien électrique, votée par le Conseil municipal, le 20 avril 1896, mettant enfin fin aux guerres intestines entre l'État et la ville de Paris qui avaient ralenti son exécution pendant presque un demi-siècle. Son devancier, Eugène Poubelle, n'était pas arrivé à imposer le projet étatique d'un métro dépendant des grandes compagnies privées de chemin de fer que Louis Barthou (1862-1934), ministre des Travaux publics souhaitait ardemment, soutenu par son ami, Alfred Picard (1844-1913), grand organisateur de l'Exposition universelle pour qui cette dernière « serait indigne du siècle, indigne aussi de notre cher Paris », si elle ne donnait pas aux visiteurs des moyens « perfectionnés, rapides et économiques de transport¹⁷ ». Le retard pris par Paris en matière de transports en commun vis-à-vis des autres capitales européennes, les détériorations de circulation couplées à l'imminence de cette manifestation internationale, future vitrine diplomatique de la jeune III^e République définitivement installée, expliquent la nomination comme représentant de l'État à la tête de la capitale du neveu de l'initiateur du plan Freycinet, outil efficace de désenclavement des territoires par la construction du chemin de fer. Ainsi, afin de mener à bien, et dans les temps cette politique d'aménagement urbain, Selves joua un rôle discret, exigé par sa fonction mais décidé et volontaire¹⁸, sans avoir pu éviter l'ouverture de la première ligne du métro avec trois mois de retard et avec seulement huit stations en service ! Afin de ne pas réveiller l'opposition des milieux artistiques officiels qui avaient déjà protesté avec véhémence dans le passé, soit en s'opposant à un métro souterrain – « Je voudrais que l'ingénieur considérât comme une question d'amour-propre de sa part de ne pas

16. Dans l'abondante littérature autour d'Hector Guimard, certains ouvrages demeurent des références : Roger-Henri Guerrand, *Mémoires du métro*, La table ronde, 1961, Robert Delevoey (dir.), *Guimard, Horta, Van de Velde*, cat.expo, musée des arts décoratifs, 1971, Claude Frontisi, *Les Architectures d'Hector Guimard : catalogue raisonné*, 1978, thèse, Paris IV, Claude Frontisi, « Hector Guimard entre deux siècles », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 17, janvier-mars 1988, pp. 51-62, Franco Borsi, Ezio Godoli, *Paris Art Nouveau : architecture et décoration*, Marc Vokar, 1989, Philippe Thiébaud (dir.) *Guimard*, cat. expo, (Paris, Musée d'Orsay, Lyon, Musée des arts décoratifs et des tissus 1992-1993), Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1992, Claude Frontisi, Philippe Thiébaud, *Guimard*, colloque, musée d'Orsay, 1992, Georges Vigne (texte) et Felipe Ferré (photos), *Hector Guimard*, Paris, Charles Moreau, 2003.

17. Allan Mitchell, *Rêves parisiens – L'échec de projets de transport public en France au XIX^e siècle*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2005, p. 108.

18. Selves dirigeait « cette grande Préfecture de la Seine qu'il affectionnait comme une famille et qu'il administra si longtemps dans le choc des passions politiques avec le tact, l'élégance, la souplesse et aussi la remarquable et tranquille fermeté qui furent les traits saillants de son tempérament ». Armand Bernard, « Les deuils de l'Académie, Justin-Casimir-Germain de Selves, Académicien libre (1848-1934) », *Bulletin de l'Académie des Beaux-Arts*, Paris, Janvier-juin 1934, p. 63.

laisser cacher le Métropolitain sous terre, comme une chose dont on doit avoir honte¹⁹ » plaidait l'architecte Charles Garnier (1825-1898) – soit contre tout projet de métro aérien, les deux tendances s'unissant paradoxalement dans l'influente Société des Amis des Monuments Parisiens (SAMP), l'habile préfet de la Seine, institua en 1897, la Commission du vieux Paris (CMVP) dépendante du Conseil municipal dont les buts de protection patrimoniale apaisèrent les revendications suscitées par le nouvel événement des rues de Paris. Vivement applaudi, lors du banquet annuel de la SAMP en 1899 pour son action de veille de ce « Paris admirable²⁰ », Justin de Selves, futur membre libre de l'Académie des Beaux-Arts, partageait les idéaux défendus par l'élite artistique : « Conserver l'aspect de l'ancien Paris, lui assurer une physionomie plus monumentale dans les productions contemporaines et créer dans la nation un sentiment populaire de préservation des œuvres d'art ». Il est intéressant de constater que l'art dans la rue est aussi l'une des revendications de l'Art nouveau qui s'opposait à l'académisme et à l'éclectisme historiciste, nuanciant la vision purement conservatrice de cette association de protection du patrimoine. C'est dans ce contexte très spécial, que Selves, le Conseil municipal de Paris, la CMVP mais aussi la SAMP ou encore la respectable Société Centrale des Architectes participèrent activement aux débats du premier congrès international de l'Œuvre de l'art public qui se tint à Bruxelles à l'automne 1898, s'entendant pour « créer une émulation entre les artistes en traçant une voie pratique où leurs travaux s'inspirent de l'intérêt général, revêtir d'une forme artistique tout ce qui se rattache à la vie publique contemporaine et rendre à l'art, sa mission sociale d'autrefois, en l'appliquant à l'idée moderne dans tous les domaines publics²¹ ». Enthousiasmée par les échanges et sans doute ravie de pouvoir montrer leur future réalisation édilitaire (le « chemin de fer métropolitain » venait tout juste d'être déclaré d'utilité publique par la loi du 30 mars 1898), la délégation française se distinguera en proposant l'organisation, à Paris, en 1900, de la deuxième édition du congrès. Si à l'hiver 1899/1900, la CMP fut habilement contrainte de faire appel, à un jeune artiste primé au tout nouveau concours des façades de la ville, Hector Guimard, pour dessiner et concevoir les édicules et entourages du métro alors même qu'il n'avait pas participé au concours public organisé l'été précédent, nous savions, que c'était grâce « à l'instigation de deux ou trois [membres du Conseil municipal] aussi radicaux en art qu'en politique, [qui] s'adressa alors au plus révolutionnaire des architectes parisiens, M. Hector Guimard, qui lui soumit de nouveaux plans²² ». Cet article dithyrambique de la prestigieuse revue *L'Art décoratif* d'août 1900 d'Octave Gerdeil, qui selon toute vraisemblance est l'un des nombreux pseudonymes littéraires de George Bans (1864-1913)²³, ami intime d'Hector Guimard²⁴, rend hommage, certes, au rôle joué par la majorité municipale perdante, aux idées dreyfusardes et républicaines partagées par les deux hommes, mais dissimule de facto, celui joué par le Préfet de la Seine qui avait refusé les projets d'édicule de l'architecte de la CMP, Paul Friesé (1851-1917). En effet, en face, d'une part, du caractère trop industriel

19. Roger-Henri Guerrand, *Mémoires du métro*, La table ronde, 1961, p. 37.

20. « Dîner des amis des monuments parisiens, la beauté et les souvenirs de Paris, sous la Présidence de Justin de Selves, Préfet de la Seine et Alfred Lamouroux, Président de la commission du Vieux Paris », *L'Ami des monuments et des arts*, volume XIII, 1899, p. 109.

21. *Œuvre de l'art public/Premier congrès international*, Bruxelles, A. Bénard, Liège, 1898.

22. Octave Gerdeil, « Chronique », *L'Art décoratif*, août 1900, p. 213.

23. Octave Gerdeil fut seulement actif dans cette revue de 1898 à 1902. Son propriétaire, Julius Meier-Graefe écrivait sous le nom d'emprunt de G. M. Jacques.

24. Bruno Montamat, « Les cercles artistiques, littéraires et philosophiques d'Hector Guimard, architecte d'Art », *Romantisme, revue du XIX^e siècle*, 2017.

et convenu des réalisations projetées et d'autre part d'un vœu²⁵ de la SAMP du 7 novembre 1899 qui souhaitait qu'« aucune station du chemin de fer métropolitain ne comportât d'élévation sur les trottoirs et les places publiques et qu'elles fussent installées dans les boutiques²⁶ », Selves avait préféré refuser, le 27 novembre 1899, les dessins retenus afin d'apaiser un nouveau scandale couvant, en pleine période électorale et à cinq mois de l'ouverture des lignes. C'était donc, Eugène Le Breton (1867-1942)²⁷, conseiller municipal de l'arrondissement où vit et travaille Guimard, le XVI^e arrondissement, descendant d'une famille d'entrepreneur de travaux publics ferroviaires qui recommanda le jeune homme à la CMP. Le conseiller municipal Émile Landrin (1841-1914), communaliste socialiste et Président de la Commission du métropolitain en 1899/1900, Louis Lucipia (1843-1904), journaliste rouge franc-maçon, Président du conseil municipal en 1899 et Philippe Lampué (1836-1924), photographe d'architecture, présent au congrès de Bruxelles et membre de la CMVP, pourraient être les autres hommes politiques parisiens sensibilisés à la problématique de l'art dans la rue. La validation en un temps record des premiers dessins de l'outsider inespéré entre mi-janvier et mi-février 1900 par les trois parties (CMP, commission municipale puis Préfecture) atteste de la volonté de résoudre au plus vite ce problème comme d'empêcher toute nouvelle opposition, à quelques mois à peine de l'ouverture de l'Exposition. Cette heureuse coalition circonstancielle de l'État et de la municipalité, doit beaucoup au Préfet-ami des arts pour qui, le nom d'Hector Guimard était loin d'être inconnu : en effet, le 16 mai 1899 [avant donc le concours public], dans les salons ouverts à toute promotion artistique²⁸ du journal de l'organe de la bourgeoisie libérale, *Le Figaro*, le préfet de la Seine et Mme de Selves avaient visité « l'exposition si intéressante du « Castel Béranger », l'une des maisons récemment primée aux concours de façades. M. de Selves a pris le plus vif intérêt à ce grand effort d'art. Il a longuement examiné toutes ces créations d'un goût très pur qui concourent à former un ensemble d'une parfaite homogénéité et d'un beau caractère. Avant de se retirer, il [avait] vivement félicité l'architecte²⁹ ». Enfin, il ne serait pas impossible que certains édiles artistiques de la SAMP, séduits par la démarche artistique du jeune homme aient pu user de leur influence, si l'on songe que le conservateur des antiquités orientales du musée du Louvre et habitant d'Auteuil, Léon Heuzey (1831-1922)³⁰, était le cousin d'Henriette Hefty, pour qui Guimard construisait, à la même période, le « Castel Henriette » à Sèvres.

25. Bien que n'ayant pas de pouvoir d'obstruction, la SAMP, par la qualité de ses membres, représentait une opposition publique à ménager.

26. Roger-Henri Guerrand, *Mémoires du métro*, La table ronde, 1961, p. 83.

27. Petit-fils d'Étienne Perrichont (1817-1899). Le Breton vit villa de la Réunion à Auteuil, tout près de l'hôtel Jassédé, construit par Guimard. Il est membre de la *Société Historique d'Auteuil et de Passy*, tout comme l'architecte.

28. En activité de mars 1897 à l'été 1899, les salons du *Figaro* fonctionnent plus comme une galerie d'actualité de toutes natures, réservées en priorité aux abonnés, que comme un relais d'opinion engagé : « Grouper, au gré des caprices de la mode ou des hasards de l'actualité, les productions de l'art, les inventions de la science, les créations de l'industrie. Montrer au public, aujourd'hui les œuvres du peintre dont on parle, demain les résultats de la plus récente exploration, un autre jour la découverte sensationnelle sur laquelle reposent les espérances du moment. Offrir l'hospitalité aux réunions de bienfaisance qui font l'objet des plus vives sollicitudes de nos lecteurs. En un mot, constituer à côté du journal imprimé une sorte de journal en action qui montrera, bien mieux que ne peut le faire l'image, non pas la reproduction de l'actualité, mais l'actualité elle-même ». « Le Salon du Figaro », *Le Figaro*, 1^{er} mars 1897.

29. *Le Figaro* du 17 mai 1899.

30. Guimard possédait plusieurs Tanagras, les « Parisiennes de l'Antiquité », dont l'archéologue Heuzey était le spécialiste.

Art nouveau du métro, art Congo ?

Le refus du préfet de la Seine de valider les projets d'accès que la CMP avait préparés constitua un geste fort en faveur d'une esthétique moderne pour les rues de Paris, Selves souhaitant faire de tout édicule sur les trottoirs de la ville, des « petits bijoux artistiques³¹ ». De la sorte, il obligeait, délibérément la société concessionnaire, si elle voulait respecter les délais impartis d'ouverture des lignes, à accepter n'importe quel autre architecte préalablement agréé par les pouvoirs publics. Bien que louable, le concours organisé par la CMP à l'été 1899 et dont les résultats avaient été présentés dans la salle Saint-Jean de l'hôtel de ville, établissait déjà une concession faite au pouvoir municipal et préfectoral afin de tester la réaction du public, voire d'anticiper toute levée de bouclier future. La médiocrité des projets présentés ainsi que des qualités des participants – les gagnants sont le Belge Henri Duray (1856- ?), architecte de la compagnie des Wagons-lits et Félix Paumier (1854-1921), auteur de temple protestant – s'expliquent par le règlement qui spécifiait que « les projets primés [deviendraient] la propriété de la Compagnie, qui ne prend aucun engagement pour l'exécution de ces projets³² », au mépris des revendications de reconnaissance de la propriété artistique des architectes/décorateur de l'époque. De plus, le jury semblait avoir été en faveur de la CMP, malgré l'égalité numérique apparente : les pouvoirs publics sont représentés par Lucipia et Landrin ainsi que par Jean-Camille Formigé (1845-1926), architecte des promenades de la Ville et architecte en chef des Monuments historiques tandis que la CMP l'était par quatre personnes dont l'architecte Friesé, qui avait pour tâche de synthétiser les propositions des candidats. Le pouvoir législatif était incarné par le député socialiste André Berthelot (1862-1938), auréolé de gloire par son rapport décisif de 1896 pour l'adoption d'un réseau ferroviaire souterrain léger, actionné par des motrices électriques fonctionnant sur des voies étroites. Par ce choix technique, Il avait été le défenseur de l'unique société capable d'assurer une telle demande, la Compagnie générale de traction³³, créée tout spécialement à cet effet, et qui n'est autre qu'une énième émanation du nébuleux empire industriel du belge Édouard Empain... En outre, déjà en affaire avec le banquier Henri Genevois (1853-1908), c'était grâce à son entremise que le Bruxellois s'était associé avec différents partenaires financiers pour obtenir la concession du métro³⁴. D'ailleurs battu aux élections de 1902, Berthelot entrera officiellement dans le groupe belge, comme administrateur-délégué de la CMP, président-administrateur de la Société parisienne pour l'industrie des chemins de fer et des tramways électriques et devint l'un de ses associés financiers dans la galaxie mondiale des sociétés Empain³⁵. Éclaboussé par la faillite retentissante de sa banque industrielle de Chine en 1922, qui entraînera la chute de son frère Philippe (1866-1934) comme secrétaire général du quai d'Orsay, et plus largement du cabinet d'Aristide Briand³⁶, Berthelot dut se justifier sur sa fortune insolente réalisée en quelques années lors d'un procès retentissant, illustrant par là même l'affairisme et les compromissions du milieu politique de l'époque.

31. Grosclaude, « L'art dans la rue », *Le Figaro*, 24 août 1898.

32. « Concours stations du métropolitain », *La Construction moderne*, 17 juin 1899, p. 456.

33. Dès la concession du métro obtenu, la CMP se substitua à la Compagnie générale de traction.

34. Ginette Kurgan-Van Hentenryk, « De Clio à la finance : les origines de la fortune d'André Berthelot », *Revue belge de philologie et d'histoire*, tome 55, fasc. 2, 1977, p. 474-483. https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_1977_num_55_2_3146

35. Tobit Vandamme, *Beyond Belgium : The business empire of Edouard Empain in the First Global Economy*, 2019. https://www.academia.edu/41699832/Beyond_Belgium_The_business_empire_of_Edouard_Empain_in_the_First

36. Jean-Noël Jeanneney, « Finances, presse et politique. L'affaire de la Banque industrielle de Chine (1921-1923) », *Revue Historique*, n° 514, avril-juin 1975, p. 377-416.

Si le petit-fils du général-baron Édouard Empain, Édouard-Jean dit Wado Empain (1937-2018)³⁷ se désolait de l'oubli du rôle de son grand-père dans la paternité du métro parisien, « Aujourd'hui, il n'y a pas une station de métro au nom du baron Empain. Celui qui l'a réalisé, qui a pris le risque de le construire, on ne le connaît pas³⁸ », il omet, par piété filiale et oubli opportun pour un fin connaisseur du fonctionnement du groupe mondial dont il avait pris la présidence en 1969, ce qui avait fait la force même de l'affaire familiale, à savoir sa totale inscription au sein du capitalisme libéral pour qui, la jeune Belgique, fut un formidable terrain de jeux pour d'ambitieux capitalistes d'industries. Par le biais de l'actionnariat et de participation majoritaire au sein de conseils d'administration via des sociétés écrans et des hommes de paille, Empain dirigea un véritable labyrinthe industriel et financier aux multiples interdépendances. Une banque privée, contrôlée à 100 % par le modeste fils de sacristain belge, fondait le cœur de ce système centralisé extrêmement complexe d'holdings spécialisées dans la production d'électricité et de transport de personnes et de marchandises. Ainsi, autant par nationalisme cocardier que par méfiance envers la haute finance de son temps – le souvenir de Panama hantait toujours les esprits – la municipalité parisienne de gauche avait imposé à la CMP que son conseil d'administration fût composé exclusivement de ressortissants français afin que cette innovation technique ne puisse être créditée au génie d'une puissance étrangère. Empain s'était donc résolu à s'associer avec des partenaires français comme la troublante banque Bénard et Jarislowsky, dirigée par Adrien Bénard (1846-1912) en marge « de toute la corporation du parquet de la Bourse³⁹ ». Cette banque qui « ne jouit pas d'une considération extraordinaire⁴⁰ », fut dès lors, principalement partie prenante des diverses affaires du groupe en France (la *Société parisienne pour l'industrie électrique* (SPIE), les *Ateliers de constructions électriques du Nord et de l'Est* (Jeumont), la *Compagnie générale de railways et d'électricité*, l'*Électricité et Gaz du Nord*, etc.). Les spécialistes du secteur des transports n'étaient pas dupes de ce jeu de chaise musicale qui savaient pertinemment que « M. Édouard Empain, banquier à Bruxelles, est réellement le grand manitou de cette taupinière parisienne et qu'il dicte ses volontés à la direction de l'entreprise aussi bien qu'au conseil d'administration⁴¹ ». Parachevant son emprise sur le métropolitain dans ce jeu parfaitement maîtrisé de codépendance, Empain créa, en 1903 la *Société d'Électricité de Paris*, pour être le principal fournisseur d'énergie de fonctionnement des motrices et de l'éclairage de la CMP. Pour le journal belge, *L'Étoile coloniale* de 1903, c'est une véritable « pieuvre franco-belge qui s'est constituée autour d'Empain, l'ogre de la Bourse, le plus redoutable des financiers dont les fortunes scandaleuses ont été édifiées sur les dépouilles de l'épargne belge, entourés et soutenus par tous les pouvoirs publics⁴² ». Compte tenu du caractère entier de ce *self-made-man*, confirmé par les historiens du groupe et par les témoignages familiaux, il paraît difficilement imaginable qu'en vertu de l'extrême centralisation du système mis en place par Empain, le choix inespéré de Guimard ne lui ait pas été soumis, son souhait principal étant de préserver la réussite commerciale et financière

37. Son nom défraya la chronique en raison de son enlèvement en 1978 dite « l'affaire du rapt du baron Empain ».

38. Tanguy Cortier et Alice Gorissen, *Les Barons Empain, la dynastie fracassée*, To To Today, 2015.

39. Dominique Pinsolle, *Le Matin (1884-1944) : Une presse d'argent et de chantage*, Presses universitaires de Rennes, 10 sept. 2019, p. 104. Empain posséda 11 % du capital de ce quotidien parisien dont la banque Bénard est aussi partenaire.

40. Dominique Pinsolle, *Le Matin (1884-1944) : Une presse d'argent et de chantage*, Presses universitaires de Rennes, 10 sept. 2019, p. 104.

41. « Fédération à surveiller », *Le Journal des transports*, 8 octobre 1898, p. 487.

42. *L'Étoile coloniale*, 10 mars 1903.

de son pari entrepreneurial. Longtemps, le rôle de Bénard avait été vu comme décisif dans ce choix, en raison à la fois de sa position de directeur du conseil d'administration de la CMP et de son goût présumé pour l'Art nouveau⁴³. En réalité, il semble, plus être aux ordres d'Empain qu'un hardi décideur comme le décrit, avec ironie et dédain, le directeur du *Gaulois*, Arthur Meyer (1844-1924) dans ses souvenirs : « Voici M. Besnard [sic] : vous l'avez connu lorsqu'il était simple commis du comptant chez un agent de change ; par son activité, par son intelligence, il a gravi tous les échelons ; c'est aujourd'hui le chef d'une banque des plus importantes et il a attaché son nom à une entreprise très parisienne : le Métro. Il se contente cependant d'une simple chaise ! Chaque semaine, son ami, le baron Empain, qui a le siège de ses affaires à Bruxelles, vient prendre l'air de Paris et l'accompagne à la Bourse ; vous savez que c'est le vice-roi du Congo et un des grands maîtres de l'électricité⁴⁴ ? » Bénard a sans doute été le relais des tendances artistiques du moment à Paris auprès d'Empain comme l'a pu être au même titre, Firmin Raimbaux (1835-1916), administrateur à la CMP, ami de la veuve du sculpteur Jean-Baptiste Carpeaux et de ses enfants dont Guimard était un proche⁴⁵.

Dans son article « Art nouveau ou art congolais à Tervuren ? Le musée colonial comme synthèse des arts⁴⁶ », Dominique Jarassé rappelait l'importance jouée par ce mouvement esthétique dans l'exaltation du projet colonial porté par le roi Léopold II (1835-1909), lors de l'Exposition universelle de Bruxelles de 1897 et plus largement dans l'affirmation économique et politique de la Belgique. Appelé un temps « style Congo », il avait incarné le dynamisme économique de ce jeune pays, les quatre architectes décorateurs du musée de Tervuren, Paul Hankar (1859-1901), Gustave Serrurier-Bovy (1858-1910), Henry van de Velde (1863-1957) et Georges Hobé (1854-1936) proposant un renouvellement esthétique, décliné de la ligne « coup de fouet »⁴⁷. Si les goûts personnels d'Empain reflètent son souci d'appartenance à une classe sociale déterminée par un éclectisme conventionnel bourgeois, il semble toutefois attacher une haute importance à la portée symbolique de l'architecture et des arts décoratifs si l'on en juge par la curieuse villa hindoue qu'il commandera à Alexandre Marcel (1860-1928) en Egypte (1907-1911)⁴⁸ ou par les strictes recommandations de son testament demandant à ses héritiers « de ne pas changer mon mobilier, mes tapisseries en mon hôtel de Bruxelles. Cet hôtel de Bruxelles et son ameublement sont l'œuvre de ma vie⁴⁹ ». Dès lors, cet intérêt surprenant pour les arts appliqués, peu connu de ce redoutable financier a pu parfaitement servir

43. Le décor de la salle-à-manger commandé à Alexandre Charpentier (1856-1909) de 1901 – soit après les entrées de métro –, les communs néo-normands et l'aspect général néo-classique de de sa « villa Georges-Laure » de Champrosay (Essonne) dressent un portrait plus mitigé des goûts du banquier plus proche de l'éclectisme que de l'esthète Art nouveau. <https://inventaire.iledefrance.fr/dossier/maison-de-villegiature-dite-villa-georges-laure-6-boulevard-henri-barbusse/7a5b6c6f-2d6d-42dd-ab58-dd636d758b5d>

44. Arthur Meyer, *Ce que mes yeux ont vu*, Paris, Plon & Nourrit, 1911, p. 348.

45. Guimard avait agrandi l'atelier/musée du sculpteur à Auteuil, dessiné un projet de reconstruction de l'hôtel familial et possédait deux œuvres du sculpteur, sans doute des cadeaux de la famille. Bruno Montamat, « La « vérité » sur l'atelier Carpeaux à Auteuil, demeure de Jean-Baptiste Carpeaux et de sa famille », *Cahiers d'Histoire de l'Art*, 2017.

46. Dominique Jarassé, « Art nouveau ou art congolais à Tervuren ? Le musée colonial comme synthèse des arts », *Gradhiva* [En ligne], 23 | 2016, mis en ligne le 25 mai 2019, consulté le 24 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/gradhiva/3159> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/gradhiva.3159>

47. Marcel Luwel et Micheline Bruneel-Hye de Crom, *Tervueren 1897*, Bruxelles, Musée royal de l'Afrique centrale, 1967 et François Loyer, *Paul Hankar. La naissance de l'Art nouveau*, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1986, p. 158-165.

48. Alexandre Marcel était aussi l'architecte de Léopold II.

49. Tanguy Cortier et Alice Gorissen, *Les Barons Empain, la dynastie fracassée*, To To Today, 2015.

les intérêts de Guimard dont l'écriture architecturale avait été bouleversée par sa visite en 1895 au plus célèbre architecte Art nouveau bruxellois, Victor Horta (1861-1947), important ainsi en France, la notion de mouvement et d'énergie de vie dans la matière inerte. Pour le financier catholique conservateur qu'était Empain, snobé à la fois par les élites conventionnelles qui ne voyaient en lui qu'un parvenu et par la bourgeoisie éclairée socialisante comme celle des Solvay, clients d'Horta, s'offrir les talents d'un disciple autoproclamé du maître belge a pu représenter autant qu'un certain pied de nez à l'establishment qu'un acte patriotique par la diffusion hors de Bruxelles d'un art naissant aux ambitions expansionnistes. Le fait qu'Horta ait été chargé d'édifier le pavillon du Congo belge à l'Exposition universelle⁵⁰ n'est sans doute pas une simple coïncidence au moment du choix de Guimard, l'allégeance esthétique au « style Congo » du roi trahissant les ambitions d'un Empain courtisan. D'ailleurs, les bénéfices engrangés par la CMP grâce à la hausse exponentielle de fréquentation du très rentable métro parisien, permirent à son actionnaire majoritaire de se lancer dans l'aventure congolaise, le faisant devenir le principal financier de l'exploitation des ressources économiques de la propriété personnelle du roi en Afrique comme son ami fidèle. L'iconoclaste homme d'affaires bruxellois, anobli en 1907 par Léopold II, rajoutera à son gigantesque empire, la construction d'une cité-jardin idéale dans le désert égyptien, Héliopolis où il se fera ensevelir en 1930 dans une basilique néobyzantine, tel un mausolée revisité d'un conquérant des temps modernes.

La méprise orchestrée du rejet du style Guimard

Dans cette mémoire hybride du métropolitain, Il semble y avoir eu une certaine confusion dans la fortune critique de l'accueil des entourages et édicules de Guimard auprès du public parisien. Si ceux-ci ont bien fait l'objet de commentaires désobligeants, ils furent, en fait, circonscrits d'une part, à certains milieux artistiques qu'ils aient été, soit conservateurs, donc hostiles, par nature, à tout renouvellement des formes stylistiques, soit simplement agacés par les bizarreries outrancières de Guimard, et d'autre part, à un nombre très restreint d'élus municipaux de droite de l'ouest parisien dont la victoire aux élections de 1900 multiplia les prises de paroles exagérées à l'instar de celles de Maurice Quentin-Bauchart (1857-1910), conseiller des Champs-Élysées ou de Charles Fortin (1838-1919), parachuté au quartier de Chaillot. En 1904, l'aménagement de l'importante correspondance de la future station de métro devant l'Opéra, incarné durant des mois par un trou béant entouré de palissades, suscita un micro-scandale journalistique que l'historiographie guimardienne a longtemps considéré comme la preuve du rejet du style Guimard.

Tout d'abord, il apparaît, que c'était beaucoup plus le principe d'encombrement des trottoirs de la ville et de saturation visuelle des grandes perspectives haussmanniennes qui souleva l'indignation de certains, plutôt que l'esthétique Art nouveau d'Hector Guimard qui disons-le, franchement, a été accueillie sans susciter une opposition manifeste des principaux concernés, les Parisiens⁵¹. Il s'agit ici de préciser que si Quentin-Bauchart et Fortin s'opposèrent aux édicules de la CMP, leur combat ne concernait que les exemplaires

50. Ce pavillon devait être orné d'un cycle décoratif du Rose-Croix Jean Delville (1867-1953), représentant le triomphe de la Civilisation : « On devait y voir la Civilisation présentée sous les traits d'un archange de lumière occupant le panneau central avec, à sa droite, la Religion et à sa gauche, la Science. Ce groupe refoule sous le souffle spirituel un réseau de branchage symbolisant la forêt inculte ». Il fut annulé in extremis par le roi lui-même. Cécile Dulière, « L'équerre et le compas : Horta et l'idéalisme », *Splendeurs de l'idéal – Rops, Khnopff, Delville et leur temps*, Draguet Michel (dir.), Snoeck-Ducaju & Zoon/Pandora/ULB, Bruxelles, 1996, p. 231.

51. Le souvenir de la bouteille d'encre jeté sur le groupe sculpté de la Danse de Carpeaux sur la façade de l'Opéra de Paris en août 1869 est dans toutes les mémoires. Nous songeons aussi à la cabale récente de changement d'allure des kiosques à journaux parisiens.

fermés et les gares de l'Étoile, présents sur leur circonscription, et non les entourages simples qui furent installés sans susciter d'opposition⁵². En effet, depuis 1898, Selves avait souhaité remettre de l'ordre dans les innombrables édicules hétéroclites, disséminés dans tout Paris – 3 250 en 1907⁵³, 50, rien que sur les Champs-Élysées en 1900⁵⁴ ! – qui assuraient de confortables revenus à la ville par le principe de la concession (chalets de nécessité de toutes sortes, urinoirs, kiosques à journaux, chalets à fleurs, guignols et petits théâtres, colonnes Morris, bureaux d'omnibus, boutiques, boîtes-borne, bascules automatiques, mâts décoratifs publicitaires...):

« Il s'agit simplement, chaque fois qu'un kiosque, quelle que soit sa destination, sera hors de service, de le remplacer par une construction d'un modèle nouveau, dont la forme et les détails auront un cachet plus artistique que celles d'aujourd'hui. La Ville n'aura aucun sacrifice à faire de ce chef, puisque la plus grande partie de ces édicules sont construits aux frais des concessionnaires et sur les plans qu'ils fournissent eux-mêmes. Mais, comme ces plans doivent être approuvés par la commission compétente du conseil municipal, rien n'est plus simple que d'imposer aux intéressés les modifications que l'on jugera utiles⁵⁵ ».

Imposer une esthétique moderne aux futurs accès du grand réseau de transport municipal permettait de contenter à la fois, les tenants progressistes d'un art populaire et les esthètes dans la veine d'un Garnier, partisans d'un métro qui repoussera « absolument tout caractère industriel pour devenir complètement œuvre d'art. Paris ne doit pas se transformer en usine ; il doit rester un musée⁵⁶ ». Et c'est précisément sur cette relative discrétion demandée dans l'espace public, surveillée de près par les défenseurs de « la beauté de Paris », que Bans, avocat de son ami Guimard, appuyait dans son célèbre article d'octobre 1900, comme du reste, certains autres critiques pour qui ses édicules fermés étaient « d'un léger, à faire concurrence à la mousse de champagne⁵⁷ » :

« Il a su faire de ces petites constructions quelque chose d'assez élégant pour plaire sans s'imposer plus qu'il ne convient. Elles sont remarquablement légères d'aspect, bien que leurs pièces n'aient rien de grêle, et la forme en est très agréable dans son originalité [...] La surface contournée de la verrière, résultant de l'inclinaison variable aux divers points, intéressera tous les géomètres, et son aspect, qui rappelle la libellule déployant ses ailes légères, est tout à fait plaisant. Les gares du Métropolitain sont un réel embellissement pour Paris, et l'on peut espérer qu'après elles, nous verrons enfin

52. Membre de l'opposition municipale, Quentin-Bauchart s'intéressa tout particulièrement aux édicules, émettant le souhait, dès 1898, que les conseillers de chaque quartier puissent donner leur aval à chaque nouvelle installation. *Le Figaro* du 8 novembre 1898. En 1899, il était arrivé à empêcher l'installation d'édicule couvert pour le métro sur les Champs-Élysées, rue Marbeuf et Avenue de l'Alma. Pour finir, le 15 décembre 1904, au sein de la majorité, il souhaite la destruction des gares de l'Étoile lors d'une séance de la commission du Vieux Paris dont il assurait la présidence. Quant à Fortin, il obtint fin 1900, l'abandon de la pose d'édicules couverts pour les stations, Kléber, Boissière, Victor-Hugo et Trocadéro. Différentes photographies d'époque montrent bien les entourages simples installés à leur place.

53. Eugène Duclay, « Les édicules inesthétiques », *Gil Blas*, 28 septembre 1907.

54. *La République française* (1871-1924), 8 avril 1900.

55. « L'art dans la rue, La transformation des édicules parisiens, Le congrès de l'Art public », *Le Matin*, 10 août 1898.

56. Roger-Henri Guerrand, *Mémoires du métro*, La table ronde, 1961, p. 82-83.

57. *Le Figaro* du 10 février 1900.

adopter, pour les petites constructions de la rue, des projets d'un caractère moins fastidieusement vulgaire que jusqu'ici⁵⁸ ».

Ensuite, la convention signée entre la CMP et Guimard, le 1^{er} mai 1903⁵⁹ qui écartait définitivement l'architecte de la suite du chantier du métro en réglant le paiement de frais divers et d'honoraires dont l'artiste s'estimait lésé, mettait fin à plusieurs mois de tensions entre les deux parties, la précipitation de son recrutement ayant manifestement mal défini les aspects financiers de la commande. Selon toute vraisemblance, Guimard n'avait pas hésité à mettre son différend sur la place publique pendant les expertises judiciaires, si l'on juge d'un article de *La Presse* d'octobre 1902 d'un anonyme « Garavan », fort bien renseigné. Selon lui, la malhonnêteté de la CMP pénalisait les parisiens de l'ouverture des stations d'une partie de la ligne 2, tandis que Guimard était présenté comme une victime altruiste, ayant « sacrifié son intérêt à la question d'art, en faisant exécuter quand même et en livrant à la Compagnie ces élégantes balustrades et ces fins candélabres qui font aux gares du Métro une si parisienne et si charmante entrée. Il eût été regrettable de ne pas voir toutes les entrées du Métro ornées de ce pittoresque et moderne entourage, qui constitue comme sa marque et comme sa réclame⁶⁰ ». Guimard aura beau se plaindre, lors de l'affaire du « trou de l'Opéra », soit deux ans plus tard et alors même qu'il n'a plus son mot à dire en raison de ladite convention, d'une cabale montée contre lui par la CMP⁶¹ – il est vrai qu'Empain possède d'importants réseaux dans la presse – l'artiste idéaliste et quelque peu naïf face aux puissances de l'argent ne pouvait lutter. Pour la postérité et avec succès pour son historiographie, il déplaça le débat sur la modernité, soi-disant, empêchée de son travail :

« J'ai pensé que pour une œuvre moderne, il fallait, des gares modernes, j'ai cherché du nouveau ; j'ai trouvé du nouveau ; on m'a attaqué ; je m'y attendais ; tout effort suscite les attaques. Mais de précieux suffrages m'ont encouragé à persévérer dans la voie que je m'étais tracée. À la Compagnie du Métro, on trouvait mes gares superbes ; quand il s'agit de les payer, on estima leur prix trop élevé, un expert fut nommé, qui m'accorda, à mille francs près, ce que je demandais ; la Compagnie jura de se venger, elle s'est vengée : 1° en commandant la gare centrale de Paris à M. Cassien-Bernard, 2° en faisant publier dans tous les journaux des notes tendancieuses contre mes gares et contre l'Art nouveau. Je me mets personnellement hors de la question ; j'ai des commandes plus que je n'en désire ; mais que vont dire mes confrères, qui cherchent à créer des œuvres modernes ? Une Compagnie puissante a-t-elle le droit de jeter le

58. Georges Bans, « Les gares du Métropolitain de Paris », *L'Art décoratif*, octobre 1900, p. 38-39.

59. Il est intéressant de préciser que c'est André Berthelot qui signa l'accord. Papiers Adeline Oppenheim Guimard. New York Library, Mss Col 1264.

60. Garavan, « Le Métro en retard, les gares qu'on n'ouvre pas – Un menuisier qui proteste. La balustrade d'Hector Guimard », *La Presse*, 11 octobre 1902.

61. Guimard fait sans doute référence à l'entrefilet anonyme publié dans *le Figaro* du 9 août 1903 qui évoquait la construction de la gare de Passy « d'un style tout nouveau [...] mariage de l'architecture gothique et sino-japonaise [...] des pavillons semblables orneront les stations de métro sur la rive gauche, les édifices Guimard devant caractériser les stations métropolitaines de la rive droite ». Cet article polémique qui vilipende le caractère dépassé des créations de Guimard doit plutôt être compris comme une menace faite à l'arrêt de l'utilisation de ses édifices.

discrédit sur un art naissant, parce qu'elle a eu un différend d'argent avec un artiste nouveau ? Je vous le demande...⁶² ».

Même si le succès de cette réécriture historique tentée par l'un de ses propres protagonistes nourrira la légende de l'architecte d'Art, la CMP ne remît nullement en cause l'Art nouveau comme souhaitait le répandre Guimard, puisqu'elle avait demandé et obtenu, grâce au compromis de mai 1903, la pleine propriété artistique sur les édicules et entourages modulaires, déclinables à volonté et validés par les autorités publiques. Si ceux-ci avaient suscité une telle défaveur des Parisiens et surtout avaient présenté un obstacle quelconque à la rentabilité du réseau métropolitain, jamais la CMP ne se serait battue pour en obtenir les droits, ni n'aurait continué à les utiliser jusqu'en 1922⁶³ pour les autres lignes du réseau⁶⁴. L'arrêt de pose d'entourage « Guimard », leur remplacement, voire leur destruction, s'explique seulement par un changement de mode, le principe d'un mobilier urbain utilitaire en accord avec son époque étant désormais établi. En définitive, la querelle relative à ces édicules n'a concerné que certains édiles réactionnaires en guerre contre les décisions vécues comme autoritaires de la mairie centrale, la presse très spécialisée⁶⁵ et quelques articles de journaux instrumentalisés lors du conflit opposant la CMP à Guimard, partagé entre l'autopromotion, qu'il maîtrisait parfaitement et la défense de sa notoriété artistique. Le membre de la commission du Vieux Paris, André Hallays (1859-1930) qui s'offusqua des lettrages du mot Métropolitain resta une curieuse exception eu égard sans doute à sa qualité d'écrivain, soucieux de préserver la vue de son potentiel lectorat ! Les vives félicitations des pouvoirs publics faites publiquement à Guimard en mars 1902⁶⁶ ainsi qu'à l'été 1903⁶⁷ à la première « Exposition de l'habitation, des industries du bâtiment et des travaux publics » confirment bien le soutien essentiel que le représentant de l'État avait apporté au jeune homme avant et après son éviction de la CMP. Le pavillon hybride, dominé par un incongru portique de métro et un édicule vitré servant d'entrée élevé sous la nef du Grand-Palais, prouve la détermination théâtrale de Guimard de ne pas se laisser déposséder de cette désormais « véritable « enseigne » du Métro [...] que tous les Parisiens connaissent⁶⁸ », principal viatique pour sa reconnaissance future.

Le rationalisme sublimé de l'enseigne du Métropolitain

Car cette exaltation de la figure artistique au détriment de celle de l'ingénieur, que l'architecte a souhaité laisser de lui-même et de son art, a quelque peu perturbé la lecture de ses œuvres, véritable synthèse de la collaboration entre l'artiste et l'artisan. Si certains commentateurs des plus curieux ont cru voir dans les entourages et lampadaires Guimard des éléments d'anatomie humaine comme des organes reproducteurs féminins (!), il faut raison garder en restant au plus proche de l'œuvre dans un contexte intellectuel et social contraint. Certes, l'architecte a été peu disert, ses rares interventions retranscrites étant d'un

62. Julien Chero, « Le trou de l'opéra, Chez M. Hector Guimard, un trou en plein Paris, la balustrade de M. Cassien-Bernard, ce que dit l'architecte des gares du métro », *La Presse*, 2 octobre 1904.

63. Papiers Adeline Oppenheim Guimard. New York Library, Mss Col 1264.

64. Après les lignes 1 et 2, des entourages Guimard sont posés sur les lignes, 3, 4, 5, 6, 7, 7 bis, et 10 à Auteuil dans le quartier où vivait Guimard.

65. Un ami de l'ancien Art nouveau, « L'Art nouveau appliqué aux chemins de fer », *La Construction moderne*, 1^{er} octobre 1904, p. 1-3 et « La Gare de l'Opéra », *La Construction moderne*, 8 octobre 1904, p. 21. L'énigmatique « admirateur de l'ancien Art nouveau », véritable plaidoyer pro-Guimard ne peut qu'avoir été écrit par un ami de l'architecte voire par lui-même...

66. « Visite officielle », *La République française (1871-1924)*, 14 mars 1902.

67. Charles Dauzats, « Le Président de la République au Grand Palais », *Le Figaro*, 6 novembre 1903.

68. Julien Chero, « Le trou de l'opéra, Chez M. Hector Guimard, un trou en plein Paris, la balustrade de M. Cassien-Bernard, ce que dit l'architecte des gares du métro », *La Presse*, 2 octobre 1904.

lyrisme et d'un symbolisme désarmants. L'art de Guimard se base avant tout sur sa propre définition du rationalisme, issu des théories de son maître Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879), qui fut, pour les artistes de l'Art nouveau, une source inépuisable d'inspiration par son souffle épique et sa vision de l'art du Moyen Âge. Dans le célèbre *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, bible de l'époque, Guimard emprunta l'essence même de son écriture architecturale qu'il portera à son paroxysme autour de 1900, magnifiée ensuite jusqu'à la veille de la Première Guerre. L'article « Architecture » explicite, sans ambiguïté, la fameuse triade poétique, *logique, harmonie, sentiment* dont Guimard avait fait son mantra : l'architecture est

« la pratique qui fait plier l'art et la science à la nature des matériaux, au climat, aux mœurs d'une époque, aux nécessités du moment [...] Non-seulement l'architecture française du XIII^e siècle adopte des formes diverses en raison des besoins auxquels elle doit satisfaire, mais encore nous la voyons se plier aux matériaux qu'elle emploie : si c'est un édifice de brique, de pierre ou de bois qu'elle élève, elle donne à chacune de ces constructions une apparence différente, celle qui convient le mieux à la nature de la matière dont elle dispose. Le fer forgé, le bronze et le plomb coulé ou repoussé, le bois, le marbre, la terre cuite, les pierres dures ou friables, de dimensions différentes, commandent des formes propres à chacune de ces matières ; et cela d'une façon si absolue, si bien caractérisée, qu'en examinant un moulage ou un dessin on peut dire, « cet ornement, cette mouleure, ce membre d'architecture, s'appliquent à telle ou telle matière. » [...] il séduit les hommes de goût comme les esprits les plus simples, et il ne faut rien moins qu'une fausse éducation pour faire perdre le sentiment d'une loi aussi naturelle et aussi vraie⁶⁹ ».

Répondre aux exigences d'une commande publique, financée par une société commerciale qui souhaitait être bénéficiaire en attirant des passagers dans les sous-sols d'une capitale européenne pour leur faire prendre un nouveau mode de transport électrique inconnu, aurait pu être une gageure, l'aspect attractif devenant d'une évidente nécessité. Pour cela, Guimard a imaginé des édicules couverts innovants légers pour protéger les passagers sortants du métropolitain des intempéries et des entourages séduisants pour alerter les passants d'un vide dangereux, créé par l'escalier sur la voie publique⁷⁰. L'esprit général s'inscrit dans la tradition parisienne du mobilier urbain, mis au point sous Haussmann, par l'usage de la fonte de fer industrialisée, recouverte d'un vert différent de la teinte habituelle de ces équipements caractéristiques des parcs et jardins⁷¹. L'usage de la marquise de verre et de fer pour les édicules fermés, similaire à celle en façade des maisons bourgeoises ou des grands hôtels, a tout pour rassurer les détracteurs des beaux quartiers, habitués à ce parapluie sans valet. Afin d'encourager leur reconnaissance sur la chaussée parisienne et assurer une réclame novatrice contre l'hégémonie des fiacres et des omnibus concurrents⁷²,

69. Eugène Viollet-le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, Bance-Morel, 1854-1868, p. 116.

70. Les détracteurs de la rambarde de Cassien-Bernard de la place de l'Opéra s'inquiétèrent surtout des risques de chutes malencontreuses les jours d'affluence en raison de sa faible hauteur.

71. À l'exception du tronçon Concorde – Gare de Lyon, la ligne 1 dessert, à l'époque, des quartiers moins urbanisés encore verdoyants. La multitude de ton de vert qui recouvre actuellement les entourages et édicules encore en place, ne permet pas de déterminer quelle teinte avait été choisie par Guimard. Il serait souhaitable qu'une étude stratigraphique scientifique soit menée afin de connaître la teinte d'origine.

72. La *Compagnie générale des omnibus* possède le monopole des omnibus et tramway, hippomobile puis électrique.

deux réverbères – électriques (!) – signalent la fameuse « bouche », éclairant le panneau de lave émaillé, autolavable (!), qui porte le nom du service de transport mis à disposition du piéton. Ainsi *logique* et *harmonie*, par son inscription dans l'environnement urbain, s'unissent dans le *sentiment*, incarné par le service proposé : la notion de mobilité par le voyage en chemin de fer. Que ce soit par la modularité des garde-corps, technique sérielle similaire aux autres édicules manufacturés, qui reprennent le rythme des rails posés sur des traverses avec leur levier d'aiguillage comme pilier, sur des accès en forme de fer à cheval, jusqu'aux têtes d'équidés stylisées des fers horizontaux, c'est une plongée dans l'univers du « cheval de fer » que Guimard suggère à l'inconscient du passant. Les jambes du M moulé des blasons des entourages – pour Métropolitain – se délient, comme emportées par le vent, à l'instar d'un chiffre placé à l'avant d'une locomotive lancée à toute vitesse. Sur le modèle des armoiries aristocratiques, cet enlacement d'initiales est l'apanage de distinction de la bourgeoisie triomphante, présent dans la sphère privée (bijoux, porcelaine, linge de maison...) comme publique (sigles des grandes compagnies commerciales ou bancaires). Le modelage coulant de la fonte de fer révèle la véracité intrinsèque du matériau utilisé, c'est-à-dire en fusion, respectant ainsi, l'authenticité Viollet-le-ducienne, avant qu'il ne prenne la forme imposée par le moule conçu par la pensée humaine. Les candélabres, dont les verrines à l'origine étaient blanches et non rouges comme le montre un article de presse inédit de 1907⁷³, expriment le mouvement révérencieux de réverbères parisiens modernisés éclaircissant la descente raide vers les quais, voire remerciant le futur passager d'avoir choisi ce mode de déplacement. Enfin, cette plongée dans l'univers du métro guimardien serait incomplète si nous omettions d'étudier ce qui fait la force même de cet architecte symboliste, l'aspect tridimensionnel des entourages, chargés, dans leur ensemble et par leur homogénéité, de renseigner le piéton sur leur fonction par leur nature même. Ce principe de l'enseigne décorative, patrimoine pittoresque du vieux Paris⁷⁴, est au cœur du projet de l'art public de 1898, soutenu par Justin de Selves⁷⁵, comme des représentants de l'Art nouveau. À partir du « style Guimard⁷⁶ », a été mis au point une signature visuelle particulière en jouant avec l'acronyme du client, la CMP, véritable palindrome graphique ou

73. La dénomination des lampadaires en « brin de muguet » par certains contemporains apparaît dès lors évidente, l'éclairage rouge urbain étant habituellement réservé aux maisons closes ! Il nous paraît important de citer en entier l'article de 1907 qui modifie complètement la vision que nous avons des entourages Guimard : « Les Parisiens se montrent enchantés de l'initiative heureuse prise par l'administration du Métropolitain, au sujet des globes lumineux, qui indiquent, le soir, l'emplacement des gares. On sait que ces globes, semblables à d'étranges yeux de monstres préhistoriques scintillent au faite des portiques extérieurs, sous d'énormes paupières de bronze savamment plissées par l'architecte Guimard. À l'origine, le verre blanc avait été adopté, mais on s'est vite aperçu que le voisinage éclatant des réverbères municipaux empêchait souvent de les distinguer immédiatement. On a cherché le moyen de remédier à cet inconvénient et l'on a tout naturellement pensé à la couleur rouge, qui le soir tranche comme un signal. Le premier essai des globes rouges a été fait, il y a un mois environ, au parc Monceau, et nous avons été les premiers, à l'annoncer. Mais il fallait sauvegarder l'allure harmonieuse des portiques que les globes rouges eussent gâtée, dans la journée. On a donc conservé les carapaces de verre blanc, mais on a mis des ampoules électriques, rouges à l'intérieur, de sorte que les globes apparaissent blancs le jour et rouges la nuit. C'est ingénieux [...] il ne reste plus qu'à généraliser cet essai ». Anonyme, « Échos de Partout », *Le Gaulois* du 18 septembre 1907.

74. À la même époque, le musée Carnavalet, musée historique de la ville de Paris où travaillait un ami de Guimard, le poète Alcanter de Brahm, créait sa collection d'enseignes.

75. En 1902, sur l'idée du peintre Edouard Detaille, Selves souhaitera l'organisation d'un concours d'enseignes pour les peintres, sculpteurs, graveurs, architectes, ouvriers d'art et industriels afin de constituer une « sorte d'exposition permanente et démocratique de la rue ». « Les enseignes », *La République française* (1871-1924), 14 mars 1902.

76. Il est troublant de constater que la forme des M est similaire aux H de la signature de Guimard.

ambigramme⁷⁷ : le soubassement en pierre prend, par le haut, la forme du C, le M apparaît par le côté, sur les blasons, tandis que les fameux « lampadaires bossus qui signalent par d'énormes yeux de grenouilles⁷⁸ » prennent l'apparence d'un P, vus de face. Le chiffre se retrouve aussi enlacé sur les écus des garde-corps⁷⁹, ou comme élément constitutif du portique même, gigantesque M dont les lampadaires forment les jambes et les autres lettres du nom de la société exploitante belge. Ainsi, le « chemin de fer » du nom de la raison sociale se personnifie dans l'alternance répétitive des blasons et des piliers/aiguillages des rambardes inscrivant, pleinement le graphisme hors pair⁸⁰ d'Hector Guimard dans la mouvance intellectuelle symboliste européenne.

L'Art nouveau d'Hector Guimard pour le Métropolitain parisien demeure une formidable réussite de démocratisation artistique et d'embellissement des artères d'une ville par l'élaboration d'un langage plastique spécifiquement adapté à la fonction demandée. Il est le fruit d'un compromis entre deux entités politiques concurrentes (État et Ville de Paris) unies par le même but idéaliste et mouvant de respect du passé glorieux de la capitale française pour l'inscrire dans l'art de son temps. Proposée par la force publique, cette esthétique du mouvement et de l'énergie de la vie, née en Belgique, fut financée par une société privée, sans doute autant par opportunisme technique et artistique que par intérêt commercial expansionniste. Bien que certains membres de la droite nationaliste parisienne fussent à l'origine d'une certaine cabale contre les édicules (fermés) de Guimard par voie de presse, celle-ci fut menée plus par instrumentalisation politique et électorale que par véritable souci d'esthétisme, non sans avoir réussi à amoindrir le programme initial du conseil municipal de doter Paris d'édicule protecteur⁸¹. Si les partisans de l'épanouissement d'un art contemporain se glosaient du rôle effacé des Présidents de la III^e République qui les souhaitaient à l'égal de mécènes des arts qu'avaient été les monarques du temps passé par l'attribution de leur nom aux grands styles décoratifs français, nous pourrions nous interroger sur l'existence d'un « style Loubet » du nom du premier magistrat de France de 1899 à 1906, suite à ces précisions historiques. En effet, à l'automne 1903, au Grand Palais, soit à un moment charnière de l'art de Guimard et de l'Art nouveau dans son ensemble, Émile Loubet (1838-1929) n'avait-il pas visité ostensiblement « le joli pavillon construit, décoré et meublé par le maître architecte Guimard. Ce véritable chef-d'œuvre artistique a paru lui plaire beaucoup, et il n'a pas caché à M. Guimard que ses œuvres

77. Nous étudierons ici, le premier entourage mis au point par Guimard à fond arrondi, objet du premier contrat. Les entourages secondaires mis au point après l'été 1900, orné de cartouches, ne sont pas sans évoquer l'arrière des feux d'un train. Il conviendrait alors pour desservir les sorties comme les accès desservant l'arrière des quais.

78. Anonyme, « À travers Paris », *Le Figaro*, 26 septembre 1904. « Maintenant que le premier pas est fait, nous espérons que l'on va faire disparaître les ornements « art nouveau » qui décorent la station de la place du Palais-Royal et celle des Tuileries, et que l'on va profiter de l'occasion pour jeter bas les deux pavillons de la place de l'Étoile, qui ne se contentent pas d'être fort laids et sont en outre absolument inutiles ». Cette haine des gares de l'étoile évoque tout à fait les demandes de Quentin-Bauchart. Il convient de rappeler que *Le Figaro*, racheté par Gaston Calmette en 1902 se réorienta vers un public conservateur, aristocratique et grand bourgeois alors qu'avant 1900, il avait été engagé dans le dreyfusisme et dans la lutte contre les scandales d'État.

79. Sur les blasons, autour d'un M, deux C se font face contenant deux P opposés.

80. Claude Frontisi, « Hector Guimard entre deux siècles », *Vingtième siècle, revue d'histoire*, n° 17, janvier-mars 1988, p. 54.

81. Cette non-élégance de la droite conservatrice a malheureusement été perpétuée par la CMP puis le RATP au XX^e siècle. « À ce compte, il faudrait prolonger l'abri jusqu'au domicile de chaque citoyen » s'était gaussé Fortin en 1900. Conseil municipal du 2 juillet 1900. Bulletin municipal officiel, 3 juillet 1900, p. 2283.

étaient parvenues à le réconcilier, avec ce qu'on est convenu d'appeler l'art moderne⁸² » ? N'était-ce pas précisément cela, le cœur de la philosophie de l'Art nouveau ?

Ce pari esthétique, dont profitent toujours les passants des rues de Paris participe, par la pérennité de leur utilisation *in-situ* et leur intégration dans l'espace urbain, à l'image de la capitale et de l'art de vivre à la française. Le romantique et touristique *french way of life* ne doit pas faire oublier le contexte social hiérarchisé et cloisonné de l'époque dans lequel le métro a été conçu, pensé par un pouvoir socialiste municipal comme un transport populaire, grâce à une tarification unique bon marché, et non de masse comme il le deviendra par la suite : « Jamais je n'étais descendue dans le métro, dont, depuis 1900, les étranges grilles au style nouille décoraient les boulevards. Jamais je n'étais montée dans un omnibus, ni dans ces inélégants tramways à trolleys qu'on commençait à installer dans les avenues. Tout cela était interdit aux gens bien nés !⁸³ » se remémorait la comtesse Pauline de Pange, née de Broglie (1888-1972), témoin éclairé sur son milieu. Le choix de Guimard trahirait ainsi un certain goût présumé des classes populaires par l'élite dirigeante pour un art contemporain séduisant et fonctionnel, le plus à même de leur convenir. La dissolution du langage Art nouveau au sein de cette partie de la population est manifeste si l'on songe aux devantures contournées de nombre de magasins installés à Paris comme en province, aux décors des parcs d'attractions, lieux par excellence de convivialité démocratique ou encore des très nombreuses pièces de mobilier et bibelot sinueux, fabriqués mécaniquement par des industriels et vendus par catalogue⁸⁴. Cette double entrée de l'analyse de l'Art nouveau – émergence d'une architecture moderne par des artistes engagés mais onéreuse, appropriation d'une esthétique nouvelle dévoyée pour une classe inférieure soutenue par la supérieure, peu séduite – nous paraît mieux refléter la complexité d'une société pyramidale chancelante, ébranlée périodiquement par des poussées égalitaires et sociales menaçant tout l'édifice. La légende noire d'un Art nouveau maudit concerna en définitive plutôt l'élite française de l'époque, qui, à de rares exceptions, n'adhéra pas à cette proposition de renouvellement décoratif (qualitative ou non), soutenue ensuite, par une certaine historiographie très esthète. L'œil espiègle d'un Philippe Jullian s'amusant d'une affectation Art nouveau passée puis ressuscitée à partir des années 1960, nous paraît à ce titre, des plus perspicaces. Certaines dérivés commerciales, historiques et mémorielles, malheureusement toujours d'actualité, donnent en partie raison au personnage superficiel et risible de « Mme Haugoult-Dujour » qui « plus jeune que jamais [...] voyant le victorien tombé dans le commun et le Louis XVI à la portée de tous, déclara le 1900 intrigant. La Belle Époque, Maxim's et le Chabanais vont revivre rue de Longchamp « sous un angle amusant ». Elle descendit du grenier les bibelots de sa mère, des meubles de jardin ; découvrit aux Puces des guéridons Majorelle et des vases de Vallauris. Chez Damoist des lustres assez fous. Des abat-jours de verre mauve se détachant sur des murs pistache et elle rêve d'une entrée de métro dans sa salle de bains⁸⁵. »

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS ET
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

82. Charles Dauzats, « Le Président de la République au Grand Palais », *Le Figaro*, 6 novembre 1903.

83. Pauline De Pange, *Confidences d'une jeune fille, comment j'ai vu 1900*, Grasset, 1965 [2014], p. 45-46.

84. Cette séduction formelle, liée en grande partie à son graphisme, explique encore aujourd'hui l'engouement populaire pour l'esthétique Art nouveau au risque de mettre sur le même point des œuvres de qualité inégale.

85. Philippe Jullian, *Les Styles*, Plon, 1961, p. 176.

Fig. 1 – PH1201, Eugène Atget, Voyageurs et curieux à l'ouverture du métropolitain, place de la Bastille, Paris, août 1900, tirage sur papier albuminé, 17,4 x 21,9 cm.



En raison de trop courts délais pour la fabrication et l'installation des entourages Guimard, nombre de stations du métropolitain ouvrirent en août 1900 avec des accès en bois temporaires. (a) Musée Carnavalet, Histoire de Paris.

Fig. 2 – Joseph Hémard, « Le bon neveu de la souris blanche », *Le Rire*, 9 décembre 1911.



Cette bande dessinée illustre parfaitement le parcours type des hauts fonctionnaires de la IIIe République comme celui de Justin de Selves dans le sillage de son oncle Charles de Freycinet. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6265807j/f16.image.r=le%20rire%22justin%20de%20selves%22rk=21452>

Fig. 3 – PH26145, Charles Maindron, *Accès de la station Porte Maillot. Juillet 1900*, aristotype, 16.4 x 22,6 cm.



L'enseigne Métropolitain en lave émaillé n'étant pas prête pour l'inauguration, un portique de bois pavoisé a été installé devant l'édicule fermée (a) Musée Carnavalet, Histoire de Paris.

Fig. 4 – PH1682, Charles Marville, *Bureau d'omnibus Petite Villette-Champs-Élysées, Cours-la-Reine*, entre 1858 et 1871, tirage sur papier albuminé, 23.2 x 35,1 cm, (a) Musée Carnavalet, Histoire de Paris.



Fig. 5 – Kiosque d'entrée et de sortie du Subway, New York City, 1905.



Par leur formalisme et leur encombrement, les édifices du métro new-yorkais de 1904 symbolisent ce que n'ont pas voulu les édiles parisiens. Néanmoins, New-York bénéficia d'édifices couverts protecteurs ainsi que d'un code visuel appliqué à l'architecture : les dômes indiquent les entrées tandis que les toits pointus, les sorties. (a) The New York Public Library Digital Collections.

Fig. 6 – Le style Guimard, Le Métropolitain, station des Champs-Élysées, 1903.

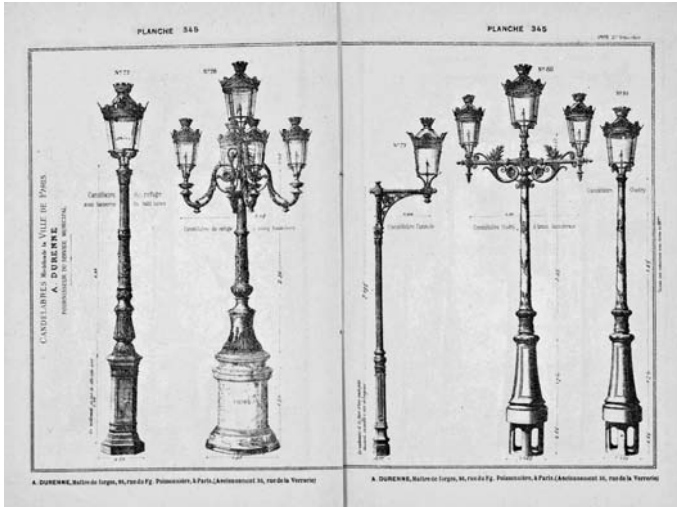


Carte postale autopromotionnelle éditée par l'architecte. Les globes blancs des candélabres sont parfaitement visibles sur cette carte colorisée. (a) Collection privée

Fig. 7 – Entourage de la station « Place de Clichy » de la ligne 2, entre un réverbère parisien et une colonne Morris, 2020. (a) Collection privée



Fig. 8 – Candélabres modèles de la Ville de Paris, A. Durenne, fournisseur du service municipal, catalogue Durenne, 1889, planche 345.



Les acteurs de l'Art nouveau se battaient contre les ornements historicistes et illogiques tels ceux présents sur les candélabres agréés pour la ville de Paris (panneautage, boutons floraux, feuillage et frise de lierre...). https://e-monumen.net/patrimoine-monumental/dur_1889_pl345-candelabres-modeles-de-la-ville-de-paris/

Fig. 9 – PH18767, Charles Maindron, Édicule Guimard. La station de métro Rome vers la Nation, Paris. 5 juin 1903, aristotype, 16.5 x 22,7 cm.



Le soubassement en forme de fer à cheval, la répétition des éléments constitutifs de la rambarde ainsi que le portique en forme de M symbolisent la raison sociale comme le service offert par la Compagnie du chemin de fer du Métropolitain de Paris (CMP). (a) Musée Carnavalet, Histoire de Paris.

Fig. 10 – Détail des blasons des entourages Guimard.



Dominé par deux têtes d'équidés, deux C se faisant face entourent un M, encerclé par huit P opposés pour former l'acronyme CMP, Compagnie du chemin de fer du Métropolitain de Paris. (a) fluteric