

GILLES THOMAS

**LES CATACOMBES**

HISTOIRE DU PARIS SOUTERRAIN

Jaquette : Julien Levy

[www.lepassage-editions.fr](http://www.lepassage-editions.fr)

© Le Passage Paris-New York Editions, 2015



**LEPASSAGE**

« *L'étude des carrières de Paris offre au géologue, à l'architecte, à l'économiste et même au philosophe, un sujet d'observations fécondes, et ce sera notre faute si nous n'avons pas tiré de cette étude tout l'intérêt et tout l'attrait qu'elle comporte.* »

Louis Simonin, « Les carrières et les carriers » dans *Paris, guide par les principaux écrivains et artistes de la France*, 1867

« *Cette ville n'était que le couvercle d'une autre ville, souterraine, permise en secret. C'était le réel sans ordinateur, déployé sans le réseau social. Un ensemble de liens hypertextes établis sans le texte, avec des airs de jazz et de lampes torches.* »

Solange Bied-Charreton, *Enjoy*, 2012

« *Vous savez que j'aime les voyages excentriques, les entreprises hardies, et que si, par hasard, il me 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.* »

Pierre-Léonce Imbert, *Les Catacombes de Paris*, 1867

« *Les voyages immobiles ne sont pas les moins fertiles en surprises, ni les moins initiatiques, ni les moins fatigants.* »

Philippe Meyer, *Dans mon pays lui-même...*, 1993

Les gravures historiques qui agrémentent l'ouvrage sont extraites des *Catacombes de Paris* (1867) de Pierre-Léonce Imbert (gravures réalisées par Paul Perrey) et du *Guide du visiteur de l'Ossuaire* de G. Dalger (1889).

## PRÉFACE

Gilles Thomas est un puits de science sur le Paris souterrain, connaissant parfaitement les origines ayant procédé à la création de toute cavité naturelle ou artificielle en Île-de-France. Pas un souterrain dont il ne sache l'existence, pas un tunnel qu'il n'ait identifié, pas une carrière dont il ne puisse raconter l'histoire et détailler les caractéristiques. Tout ce qui se passe en sous-sol est dûment identifié, mais il connaît également la ville en surface et les liaisons entre le monde souterrain et celui du sol.

À cet intérêt qui conduit depuis des décennies les passions de Gilles Thomas, s'ajoute une insatiable curiosité pour tout ce qui est imprimé, qu'il s'agisse de romans, de biographies, de récits historiques, bref, de livres en général. Ces lectures lui ont permis de comprendre l'histoire de quelques souterrains. Gilles Thomas a aussi découvert que les écrivains prennent souvent appui sur la réalité pour réaliser leurs œuvres et les grands comme Balzac, Alexandre Dumas, Gérard de Nerval, Victor Hugo, Émile Zola utilisent dans leurs ouvrages des faits, des personnages, pour donner de l'épaisseur à leurs récits. Il a également constaté

que, par leurs citations, ils sont en outre de véritables chroniqueurs et apportent des précisions utiles sur la mise en œuvre de certains projets. Les écrivains de romans policiers Gaston Leroux, Pierre Souvestre et Marcel Allain (les coauteurs de *Fantômas*), mais aussi Georges Simenon par exemple, ne sont pas en reste.

En parcourant plus de 250 romans d'auteurs connus ou moins connus, Gilles Thomas nous invite à un nouveau regard sur le monde souterrain. Décortiquant leurs récits, il nous permet de constater leur fidélité à la réalité, mais aussi de pénétrer dans les entrailles d'une ville imaginaire, développée à partir d'éléments avérés.

Après avoir consulté une cinquantaine de mémoires universitaires sur les « cataphiles », il nous introduit dans leur microcosme. Mais il nous présente également des personnages hauts en couleur et leur rend un hommage mérité, comme Charles-Axel Guillaumot, l'homme qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle, a consacré sa vie à sauver Paris, Philibert Aspairt, qui y a perdu la sienne en 1793, ou, plus récemment, le commandant Jean-Claude Saratte, le premier « cataflic » de France.

Marc Gayda  
Secrétaire général de l'École  
des ingénieurs de la Ville de Paris

## INTRODUCTION

« *Cataphile*<sup>1</sup> : nom commun donné  
aux visiteurs clandestins des anciennes carrières. »

Lexique de la Direction de la Voirie et des  
Déplacements dont dépend l'Inspection des carrières

Il y a plus de trente ans maintenant, membre du Cercle de recherches et d'études du Provins souterrain, j'ai eu la chance et l'opportunité de découvrir les sous-sols parisiens dans des conditions qui peuvent paraître exceptionnelles aujourd'hui, mais qui sont également atypiques : j'ai en effet eu le loisir de déambuler tout un samedi matin dans le réseau du 16<sup>e</sup> arrondissement, et avec une autorisation ! Dès mes premiers pas dans cet univers inattendu et inconnu de la plupart des Parisiens, ce que je n'étais pas encore, j'ai pris pleinement conscience de la richesse patrimoniale et de l'intérêt historique que pouvait receler ce « Paris sous Paris ». Cette découverte fut pour moi à la fois une révélation et une évidence :

1. Il convient de distinguer le cataphile, qui aime et donc respecte ces lieux (*philein* signifiant aimer en grec), du cataclaste, qui les dégrade.

via les carrières c'est véritablement au processus de ma propre naissance que j'assistais.

Dès lors, j'ai cherché à acquérir des connaissances sur les carrières dans pratiquement tous les milieux (bibliothèques, archives, fonds particuliers de grandes écoles parisiennes, études universitaires) et tous les domaines (les journaux du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours, la littérature sous toutes ses formes, les représentations iconographiques, les productions cinématographiques et télévisuelles, etc.). J'ai alors pris conscience de l'importance que ces carrières de Paris revêtaient pour les Parisiens, même si elles restaient pour la plupart méconnues du grand public.

C'est donc à la découverte de ce monde souterrain qui est ma passion depuis tant d'années et à son histoire que j'ai souhaité inviter le lecteur. Et pour ce faire, je me suis plu à illustrer chacun des sujets abordés dans ce livre par des extraits littéraires puisés chez les meilleurs auteurs, classiques ou contemporains, dans tous les genres et tous les registres, tant il est vrai que ces sous-sols parisiens ont servi de décor à une littérature riche et variée.

Le premier ouvrage publié sur le sujet le fut en 1815, soit il y a exactement deux cents ans : *Description des Catacombes de Paris* par Héricart de Thury. Et très rapidement, la fiction s'empara de ce site parisien atypique qui connut immédiatement le succès par sa localisation sous une ville qui était non seulement la plus belle du monde, mais qui pouvait alors s'enorgueillir d'être un phare culturel incontournable. La réputation des catacombes de Paris s'exporta ainsi au-delà de nos frontières terrestres comme maritimes, celles-ci étant

citées tant dans les guides du voyageur ou « *de l'étranger à Paris* » (et ce dès 1815), que dans nombre de romans trouvant dans ce lieu un décor fantasmagorique à souhait. Ce succès des sous-sols parisiens dans la littérature ne s'est depuis lors jamais démenti.

Concernant le vocable de « catacombes », une ambiguïté est régulièrement entretenue entre la désignation de l'osuaire municipal parisien et l'ensemble des carrières. Il faut dire que si l'on souhaite être rigoureux, il faudrait parler des « galeries de servitude établies au niveau des anciennes carrières souterraines de la Ville de Paris », ce qui pourrait être un peu rébarbatif. C'est pourquoi même les autorités utilisent aujourd'hui ce raccourci simplificateur. Et « catacombes » est tellement devenu un terme générique qu'il est maintenant utilisé de manière métaphorique pour désigner la partie la plus reculée et sombre d'un tout, un « cul de basse fosse », pour ne pas dire des oubliettes. Certains évoquent ainsi les catacombes de la détresse, les catacombes de l'esprit<sup>1</sup>, les catacombes de la pensée, les catacombes de l'Histoire, les catacombes de l'humanité, les catacombes de l'imaginaire, les catacombes de l'information, les catacombes de la justice sépulcrale, les catacombes littéraires, les « catacombes de la gloire<sup>2</sup> », les catacombes de nos pensées, etc. Lors d'un incident technique retardant le métro, j'ai même

1. Jules Janin publia en 1839 *Les Catacombes*, un recueil de romans, contes, nouvelles fantastiques ou non, qu'il définit comme un mélange littéraire de récits illustrant ce qu'il avait alors dans les « *catacombes de [s]on esprit* » !
2. Balzac désigne ainsi les boîtes vertes des bouquinistes sur les parapets de la Seine dans *Entre savants* (1845).

pu entendre un voyageur s'adresser à son invité et lui dire, la rame stationnant à quai depuis quelques minutes à peine : « En venant à Paris, tu ne pensais pas te retrouver à visiter les catacombes ! »

Les sous-sols de Paris sont un lieu merveilleux, qui toujours a inspiré les artistes et suscité les rêves et les fantasmes. Acceptons donc l'invitation que nous lance Pierre-Léonce Imbert : « *Suivez-moi, mon cher ami, je possède le peloton de fil d'Ariane, et ma main ne cessera de presser la vôtre*<sup>1</sup>. » Ou celle de Nadar : « *Vous ne connaissez pas les catacombes, Madame, et je dois vous conduire. Veuillez prendre mon bras et suivons le monde*<sup>2</sup> ! »

## DES CARRIÈRES POUR PARIS, DES CARRIÈRES SOUS PARIS

« *Voulez-vous savoir comment on a bâti Paris ?* »  
Molière, *Le Bourgeois gentilhomme*

### *Un labyrinthe de galeries*

Les sous-sols de Paris sont composés de multiples galeries (au total plusieurs milliers de kilomètres), diverses et variées tant par leur origine que par leur rôle pour le fonctionnement quotidien de la capitale. Si elle est connue pour être particulièrement labyrinthique, cette partie immergée de l'iceberg parisien est en réalité constituée de plusieurs réseaux indépendants qui se superposent, se côtoient et parfois même s'évitent. « *Eh oui, c'est le métro qui passe là-dedans... En plein milieu des carrières [d'Amérique]... Quand ils vont au boulot, ils ne s'imaginent pas, qu'en fait, derrière les parois de béton il y a tout ça ! Heureusement, sinon ils voudraient tous*

1. Pierre-Léonce Imbert, *Les Catacombes de Paris*, 1867.

2. *Paris guide, par les principaux écrivains et artistes de la France*, dans sa deuxième partie intitulée « La vie », paru en 1867.

*venir faire un tour*<sup>1</sup>. » En général le métro, avec ses stations fantômes fermées ou jamais ouvertes, se superpose aux galeries de carrières. Si bien que parfois on peut percevoir comme un bruit sourd venant d'au-dessus. « *Il y eut soudain comme un grondement. Le séisme venait de partout, de nulle part, et dura peut-être dix secondes. Le métro, songea Camille. Là, juste au-dessus*<sup>2</sup>. » Mais parfois une ligne de métro peut croiser une galerie de carrière, par exemple la ligne 9 avenue du Président-Wilson, la ligne 13 porte de Vanves, ou la ligne 12 rue de Fleurus et rue de Vaugirard, ce qui donne lieu à chaque fois à des détournements : percement d'une nouvelle galerie au niveau des carrières par-dessus ou en dessous de manière à ne pas rompre la continuité du réseau.

La présence de vides de carrières sous l'emplacement du futur métro a été recherchée préventivement au creusement de chacun des tunnels, dans le but de consolider par des travaux idoines toutes les voies (lignes de voyageurs, voies de garage, raccordements, etc.), cela pour éviter un jour une mauvaise surprise, comme le décrit Henri Suquet : « *Il y a des excavations sous le radier au passage des carrières... – Eh bien, Monsieur l'Ingénieur en chef, le métro est tombé dans un de ces trous, et la voûte s'est éboulée par-dessus*<sup>3</sup>. » Deux précautions valant mieux qu'une, des tournées d'inspection communes du Service des carrières et des ingénieurs de la RATP sont organisées annuellement, afin de vérifier que la stabilité des renforts souterrains des tunnels du métro n'est pas mise en défaut.

1. Didier Daeninckx, *Métropolice*, Gallimard, 1985.

2. Franck Thilliez, *Angor*, Fleuve noir, 2014.

3. Henri Suquet, *On a perdu un métro*, Boivin, 1935.

Ces tunnels dévolus au transport de la population parisienne sont en fait venus s'ajouter à toutes les autres galeries techniques déjà évoquées par Victor Hugo, et s'il a bien fallu les consolider, cette fois-ci on s'y est pris *a priori*, ayant l'expérience des piliers de renfort que l'on dut ériger *a posteriori* sous la ville déjà bâtie : « *Le sous-sol de Paris, si l'œil pouvait en pénétrer la surface, présenterait l'aspect d'un madrépore colossal. Une éponge n'a guère plus de pertuis et de couloirs que la motte de terre de six lieues de tour sur laquelle repose l'antique grande ville. Sans parler des catacombes, qui sont une cave à part, sans parler de l'inextricable treillis des conduits du gaz, sans compter le vaste système tubulaire de la distribution d'eau vive qui aboutit aux bornes-fontaines, les égouts à eux seuls font sous les deux rives un prodigieux réseau ténébreux; labyrinthe qui a pour fil sa pente. Là apparaît, dans la brume humide, le rat, qui semble le produit de l'accouchement de Paris*<sup>4</sup>. »

On peut distinguer deux types de galeries : les galeries historiques et les galeries techniques. Le premier groupe est principalement constitué des anciennes carrières souterraines (un peu moins de 300 km de galeries) et des aqueducs (à peine quelques kilomètres). Tandis que le second comprend les égouts (2 350 km dans lesquels passent bien évidemment les eaux usées, mais aussi des canalisations d'eau potable et non potable, sans compter le téléphone par endroits et tout récemment des câblages pour des liaisons électroniques), le métro (211 km de galeries de métro – 167 km

4. Victor Hugo, *Les Misérables*, 1862.

*intra-muros* – mais 260 km de couloirs et galeries de correspondance), le chauffage urbain (environ 450 km) et un circuit de climatisation (plus de 45 km, réseau en constante augmentation), des galeries pour l'électricité (120 km), le téléphone (50 km), le réseau pneumatique ayant disparu tout récemment (en 2004 pour la dernière connexion publique entre le *Journal officiel*, le Sénat et l'Assemblée nationale). Mais il existe aussi des parkings, d'innombrables caves, d'anciens abris de défense passive, beaucoup plus nombreux que certains ne l'imaginent (plus de 40 000!), etc.

En tout, c'est une trentaine de concessionnaires différents qui gèrent ce sous-sol parisien encombré de galeries, donc « plein de vides », avec lesquels la ville doit compter lorsque de nouveaux projets d'urbanisme sont envisagés, et sans lesquels elle ne pourrait vivre.

Imaginez ce que serait la vie de la ville sans ces multiples « vides souterrains » si astucieusement utilisés. Sans égouts, à la surface de la capitale il régnerait une grande puanteur permanente à côté de laquelle les miasmes que diffusait le cimetière des Saints-Innocents au moment de sa fermeture passeraient pour un simple parfum âcre. Sans les galeries téléphoniques et autres fibres passant également par les égouts, ce serait un silence assourdissant, car malgré les nombreux relais aériens, les câbles sont toujours nécessaires à la transmission des communications. Tous les jours, ce sont environ 5,2 millions de voyages qui sont enregistrés dans le métro uniquement, sans compter les 1,7 million de voyageurs dans le RER; si ce transport de masse souterrain n'existait pas, ce serait un grand embouteillage journalier perpétuel

et inextricable dans les rues de la ville, partout engorgées de poteaux électriques pour éviter le grand noir le soir venu.

Avec l'art de l'anticipation qui était le sien, Jules Verne avait imaginé un autre usage pour ces réseaux souterrains : « *La position sociale du banquier était celle-ci : Directeur de la Société des Catacombes de Paris et de la force motrice à domicile. Les travaux de cette société consistaient à emmagasiner l'air dans ces immenses souterrains si longtemps inutilisés; on l'y refoulait sous une pression de quarante et cinquante atmosphères, force constante que des conduits amenaient aux ateliers, aux fabriques, aux usines, aux filatures, aux minoteries, partout où une action mécanique devenait nécessaire. Cet air servait, comme on l'a vu, à mouvoir les trains sur les railways des boulevards. Dix-huit cent cinquante-trois moulins à vent, établis dans la plaine de Montrouge, le refoulaient au moyen de pompes dans ces vastes réservoirs<sup>1</sup>.* »

### *Un peu de géologie*

Tout le monde connaît, ou plutôt croit connaître, les catacombes de Paris ne serait-ce que de nom, et parfois de réputation allant du gigantesque ossuaire souterrain aux fêtes clandestines qui peuvent y être organisées.

Ces catacombes n'existent que parce que furent exploités pendant des siècles les terrains sédimentaires qui se sont formés sur le sol de ce qui, en raison de sa conformation

1. Jules Verne, *Paris au XX<sup>e</sup> siècle*, Hachette/Le Cherche-midi, 1994.



géologique et sa situation géographique, était appelé à devenir un jour la capitale de la France. Le calcaire est issu de dépôts marins datant d'il y a 45 millions d'années environ, et le gypse situé au-dessus, mais encore présent pour Paris *intra-muros* uniquement dans ce que l'on appelle les buttes géologiques témoins du nord-est de la capitale (donc uniquement rive droite), il y a 35 millions d'années.

L'argile, nécessaire à la fabrication des tuiles et des briques, a aussi été exploitée localement, par exemple du côté de Vaugirard ; et l'on en retrouve la trace dans certaines dénominations toponymiques, comme les Tuileries, du feu-palais éponyme, ou la rue des « Vieilles-Thuilleries », devenue depuis lors du Cherche-Midi. Quant à la craie, elle n'est facilement accessible à flanc de coteau qu'au sud-ouest de Paris (Meudon, Issy-les-Moulineaux) à la suite d'un plissement géologique, et elle n'a donc été extraite que dans ce secteur, en galeries souterraines sur plusieurs étages superposés.

Citons également, par curiosité et pour être complet, une micromine de charbon de terre au XVIII<sup>e</sup> siècle à Montsouris, du côté de l'hôpital Sainte-Anne, évoquée par Émile Gérards en 1908 dans sa somme *Paris souterrain* et représentée sur certains plans de cette époque.

### *Des Romains aux Gobelins*

Les Romains établirent un camp au niveau de la Seine, qui leur apportait de l'eau en abondance, à proximité de richesses minérales qu'ils surent utiliser pour élever des

constructions en dur comme ils en avaient l'habitude dans leur contrée mère. Ces ressources furent d'abord exploitées à ciel ouvert, puisque les bancs de pierre avaient été mis à nu par le creusement du lit de la Seine et de sa rivière affluente, la Bièvre, aujourd'hui totalement enterrée puisque intégrée au réseau d'égouts depuis 1912 (date du dernier tronçon couvert). Il faut dire qu'elle était malheureusement devenue un égout en plein air depuis fort longtemps, à partir du moment où des tanneurs, peaussiers, mégissiers, corroyeurs et autres entreprises du même « tonneau » eurent l'idée de s'installer sur ces rives, sans parler plus tard des teinturiers de la Manufacture des Gobelins, toutes entreprises fortement polluantes.

En 1842, Balzac écrivait : « *Entre la barrière d'Italie et celle de la Santé, sur le boulevard intérieur qui mène au Jardin-des-Plantes, il existe une perspective digne de ravir l'artiste ou le voyageur le plus blasé sur les jouissances de la vue. Si vous atteignez une légère éminence à partir de laquelle le boulevard, ombragé par de grands arbres touffus, tourne avec la grâce d'une allée forestière verte et silencieuse, vous voyez devant vous, à vos pieds, une vallée profonde peuplée de fabriques à demi villageoises, clairsemée de verdure, arrosée par les eaux brunes de la Bièvre ou des Gobelins*<sup>1</sup>. » La Bièvre n'est déjà alors plus qu'un souvenir de rivière, tellement elle est polluée.

1. Honoré de Balzac, *La Femme de trente ans*, 1842.