

En 1932, l'ingénieur Fulgence Bienvenüe demanda à être admis à faire valoir ses droits à la retraite. A vrai dire, il aurait pu y prétendre depuis bien longtemps déjà. Etant né en 1852, il avait quatre-vingt ans. Il avait depuis plus d'un demi-siècle quitté l'Ecole Polytechnique, où il avait eu Joffre pour « ancien », pour entrer à l'Ecole des Mines.

Ce fut alors qu'il donna des leçons à un jeune homme qui préparait Saint-Cyr et qu'attendait un destin hors série, Charles de Foucauld.

Cette l'amitié qui date de cette époque et qui unit Foch et Bienvenüe. Ce que l'on oublie quelquefois, c'est que Foch devint le cousin par alliance du « père du métro, ayant épousé une demoiselle Bienvenüe.

Commencée à Alençon, la carrière de Bienvenüe avait démarrée sous de mauvais auspices. Il eut le bras gauche sectionné par une locomotive. Cet accident n'eut de répercussion ni sur la vie ni sur la carrière de Bienvenüe. Ce n'est que vers 1898 que fut retenu son projet de métropolitain de Paris, soutenu par le roi des Belges Léopold II et son conseiller financier, le baron Empain. Celui-ci vit tout de suite l'intérêt d'une entreprise que l'on en était encore à dénigrer Paris.

En 1898, après avoir lantiponné (tenir des discours inutiles) en discussions, l'administrateur donna vingt-deux mois à Bienvenüe pour réaliser la première ligne de métro de Paris, Porte de Vincennes-Porte Maillot, qui, aujourd'hui, prolongée d'un côté jusqu'au château de Vincennes et de l'autre jusqu'au pont de Neuilly, porte toujours le numéro 1.

La ligne devait être prête à fonctionner pour l'ouverture de l'Exposition Universelle de 1900. Le jour de l'inauguration, le Président de la République, Emile Loubet, était en voyage officiel à Cherbourg. Toute la presse parla le lendemain à longueur de colonnes de la visite présidentielle.

Il ne restait pas beaucoup de place pour l'inauguration du métro, si peu même que l'on en trouva pas pour insérer une ligne de louanges à l'adresse du

réalisateur de ce tour de force, pas même pour citer son nom. L'importance de l'évènement échappait à peu près aux contemporains.

Modeste, le « père du métro » ne s'affligea pas de cette ingratitude. Le silence des journalistes le dérangerait beaucoup moins que les arguments d'une sottise démesurée employés pour combattre son projet et repris dans le public pour effrayer les candidats voyageurs :

Ils mourraient asphyxiés dans les tunnels ; ils risquaient de prendre froid (les premiers voyageurs descendirent dans le métro en plein mois d'août vêtus de costumes d'hiver) ; d'ailleurs un métro devait être fait avant la ville qu'il devait desservir, afin d'éviter les catastrophes que causeraient les travaux de percement sous une ville déjà construite.

Bienvenüe avait laissé dire et continué tranquillement son œuvre. Et c'est lui qui rédigea en latin la devise qu'on fit graver sur la médaille commémorative de l'inauguration : *Jovis erepto, per onferna vehitur Pronethei genus* soit : « La foudre de Jupiter dérobée transporte dans les entrailles de la terre les descendants de Prométhée. »

C'est du bon latin, si bon, si élégant, qu'un admirateur crut de bonne foi le texte extraordinaire des *Métamorphoses*. L'œil malin, un sourire relevant la moustache à l'impériale, Bienvenüe dit doucement : « Ovide... c'est moi ! » Tel était cet homme, grand technicien, doublé d'un humaniste distingué.

La direction du métropolitain lui a donné le nom d'une de ses stations, devenue Montparnasse-Bienvenüe, qui dessert la gare d'arrivée de Montparnasse, celle où aboutissent les trains venus de Bretagne, terre natale de Bienvenüe.