

Le Décor de la vie

LES ISSUES DE PARIS VERS L'OUEST

Les lecteurs du Temps ont été mis au courant par mes articles des projets qui intéressent l'urbanisme dans la région parisienne, bien avant que ces projets aient été portés à la connaissance du public sous la forme d'un plan d'aménagement.

Sur le plan Prost, récemment exposé au pavillon de Marsan, on pouvait discerner, malgré le brouillard prudeleux que l'avait accroché le tracé en rouge d'une autostrade franchissant la boucle de Boulogne, longeant la Seine, franchissant le fleuve sur un pont nouveau au lieu du pont actuel de Saint-Cloud, s'engageant en souterrain sous la butte du Trocadéro, qui domine le parc, débouchant à l'air libre pour traverser le chemin de Vanne d'Avray à Versailles, vers Roquencourt, et lançant de là deux branches : l'une traversant la forêt de Marly, en direction de la Maladrerie; l'autre, qu'elle rejoindrait à la Maladrerie; l'autre, en direction de la route de Bretagne, qu'elle atteindrait aux environs de Trappes.

Le tracé de cette autostrade a été inscrit, suivant une formule administrative qui fera sourire notre Lancelot, « en première urgence ». Il a pour lui de s'échapper de Paris par le plus beau côté. Il traverse presque entièrement des terrains de maîtres, donc requiert un minimum d'expropriations, sans toutefois les exclure absolument.

Mais ces avantages ne sont qu'apparences. Je persiste à croire que passer sous le parc de Saint-Cloud n'est pas le meilleur moyen de le voir. Le prix des expropriations sera en raison directe de leur caractère exceptionnel et intercalaire. La nature géographique ne signifie pas précisément un point comme étant celui par où peut passer une voie de cette importance. Autant la nature nous montre en quelque sorte le passage aisé de Sévres entre les coteaux de Meudon et de Saint-Cloud, ou le grand axe de Paris-Roquencourt-Germain, autant elle parait dresser devant nos yeux Pécan boisé et bâti du coteau de Saint-Cloud.

On dirait une égarée des ingénieurs, contre les propositions de M. Prost, qu'il n'est pas de ceux qui reconnaissent de ce côté-là serait de nature à le faire réfléchir si la voix du peuple était aussi celle de Dieu. Les sondages qu'ils opèrent dans le coteau ne donnent pas des résultats extrêmement favorables; d'ores et déjà le creusement du tunnel dans l'axe du pont, c'est-à-dire dans la seule direction que puissent admettre les urbanistes, apparaît comme une mauvaise idée. Les travaux glissants, pour atteindre le calcaire, il faut admettre que l'autostrade, débouchant du pont sur la place Clemenceau, obliquerait à gauche, bousculerait le Pavillon Bleu (expropriation d'un prix très élevé), s'engagerait dans l'avenue du Parc, puis obliquerait de nouveau, mais à droite, un peu avant la grille du domaine, pour s'engager en tunnel au-dessous de la butte du Trocadéro.

Le tunnel ne coûterait pas moins de trente millions. On évalue à trente autres millions la réaction du pont, sans compter l'amélioration des accès sur la rive droite, ni la suppression du port aux charbons, ni la forage d'un autre souterrain, destiné, celui-là, à la circulation transversale du quai de Boulogne. Si l'on y ajoute le dévoiement de l'établissement des ponts, la construction de l'autostrade, et compris ses deux branches, on obtient un total de 150 millions.

Au surplus, je me demande avec inquiétude si le délicieux jardin de Marie-Antoinette, qui porte la butte du Trocadéro, n'éprouvera aucun dommage du fait d'un tunnel creusé au-dessous de lui; ceux qui aiment le parc de Saint-Cloud redoutent par ailleurs le voisinage immédiat de l'autostrade et l'assaut qu'elle comportera. Ceux qui ont peur de la circulation critique d'un tracé en Z, avec une entrée en souterrain aussi dangereuse. De telles complications plaident peut-être aux ingénieurs, en raison même de leur difficulté technique; elles répugnent au bon sens. Quant à moi, je n'ai pu me défendre d'un mouvement de stupeur en apprenant qu'on avait, sur les bords de Marly, avant même d'avoir statué définitivement sur le tracé du tunnel de Saint-Cloud et sur les difficultés de tout ordre que rencontre sa jonction avec un pont dont les plans ne sont pas encore établis. Le déboisement est achevé, j'ai vu, de mes yeux vu, ce qui s'appelle vu, et d'ici peu commenceront les travaux d'art et de terrassement de la chaussée.

C'est donc curieux et intéressant de voir, sur le feuilleton du Temps du 27 mars 1935, que l'on a voulu mettre le public en présence de fait. On pendait qu'on agissait en faveur du tunnel de Saint-Cloud avec une précipitation regrettable, mais dont on peut encore cependant ralentir le zèle, car une parcelle d'erreur n'implique pas obligatoirement l'erreur tout entière, le département de la Seine accablait dans une autre direction un travail plus conforme aux stipulations de la géographie et du génie humain. Mes lecteurs se souviennent de Barthelemy, qui, dans l'avenue des Traditions, l'appalais, ainsi l'avenue spacieuse qui, partant de la Concorde, se dirige vers le Rond-

FEUILLETON DU Temps DU 27 MARS 1935

LA MUSIQUE

A L'OPERA : Répétition générale du « Marchand de Venise », opéra en trois actes et cinq tableaux de M. Reynaldo Hahn.

LA GAITÉ-LYRIQUE : Première représentation de « Malvina », opéra en trois actes, livret de MM. Maurice Maeterlinck et Henri Duvernois, musique de Reynaldo Hahn.

AT THEATRE DES NOUVEAUTES : Première représentation de « Tonton », opéra en trois actes et quatre tableaux de M. André Barde, musique de M. Louis Lajthay.

La semaine passée a été, en quelque sorte, « la semaine Reynaldo Hahn ». Deux de nos grands théâtres lyriques nous ont révélés, à quelques heures de distance, deux importants ouvrages inédits du ravissant compositeur de Ciboulette. Le public a accueilli avec une faveur également vive le Marchand de Venise à l'Opéra et Malvina à la Gaité-Lyrique.

Ces deux ouvrages nous ont surpris. M. Reynaldo Hahn sacrifie dans ce dernier à l'agrément. Il ne songe qu'à plaire à son monde et à le séduire. La musique n'est point pour lui, comme pour tant d'autres compositeurs, une personne intimidante, pommée ou frénétique. Il veut à toute force nous la montrer comme une jeune femme coquette, câline, qui sourit à la vie, qui délasse, rassérène et séduit les humains. M. Reynaldo Hahn sacrifie fait justement pour exalter, à notre grand étonnement lyrique, l'âme de ses personnages : « L'homme qui n'a pas le sentiment de la musique et que l'accord des sons harmonieux ne saurait émouvoir n'est propre qu'aux trahisons, aux ruses et aux rapines; les mouvements de son âme sont sombres comme la nuit, et ses affections noires comme l'Érèbe; c'est un homme dont il faut se méfier et passionné de la musique, il se doit de sentir et de vivre avec elle, de se laisser aller à son tour à l'émotion, de se laisser aller à la passion, de se laisser aller à la tristesse, de se laisser aller à la joie, de se laisser aller à la douleur, de se laisser aller à la mort. »

Le poème du Marchand de Venise n'est qu'en vers français, d'une régularité ornée et de la plus aimable aisance. Il a été tracé et écrit par le compositeur de Ciboulette, M. Miguel Zamacois, qui a autant d'habileté que d'esprit et dont les précédentes comédies en vers ont mérité un succès durable. M. Zamacois a emprunté à la pièce de Plutarque les épisodes essentiels et jusqu'à certaines métaphores et expressions. Dans le détail du dialogue, il a glissé d'agréables images de son cru. Ces qualités et quelques autres de son parti, qui pourraient figurer dans une opérette, donnent au Marchand de Venise, tel qu'il nous est présenté à l'Opéra, un curieux cachet de parisienneté.

Il était impossible de rendre à la scène lyrique la comédie entière de Shakespeare avec ses cinq actes, ses vingt décors différents et tous les rôles de la distribution primitive. M. Miguel Zamacois s'est vu obligé de supprimer certains personnages de second plan et de l'entourer que faiblement dans l'action : Salanio, ami de Bassanio, Lancelot Gobbo, bouffon de Shylock, le vieux Gobbo, père de Lancelot, Salerio, messager de Venise, Leonardo, domestique de Bassanio, Balthazar et Stephano, domestiques de Portia. Tout l'intérêt semble concentré sur Bassanio, Portia et Antonio. Peut-être, par suite de coupures et de

Point de la Défense. Le seul examen des courbes de niveau suggère ici les possibilités d'aménagement. La cote du Rond-Point de la Défense, 57 mètres, correspond, à deux mètres près, à celle de l'Étoile, 55 mètres. Le Rond-Point de la Défense, telle quelle, est un monument répondant en écho à l'Arc de Triomphe. De l'un et l'autre sortent, l'avenue descend vers la Seine, dont la traversée constitue désormais la véritable entrée de Paris. Si la porte Maillot doit être considérée comme un carrefour plutôt qu'une place, les abords du pont de Neuilly, de par les transitions nécessaires, conviennent à une place monumentale soumise de servitudes d'architecture. Le compositeur ouvert et jugé, il y a plus de deux ans, sur le thème d'une avenue dite triomphale, a confirmé nettement nos conclusions dans ce sens. Les services de la Préfecture de la Seine, sans autre retard que celui des études indispensables, se sont mis au travail.

Faisons le point. Après avoir examiné méticuleusement les projets grandioses que le thème du concours avait fait naître, la Commission de l'urbanisme, qui, heureusement pour eux et pour nous, ne sont jamais à court d'idées, on en a retenu ce qui correspondait à l'idée à laquelle les urbanistes, en accord, cette fois, avec les ingénieurs, s'étaient ralliés : à savoir celle d'un carrefour et non d'une place monumentale. Raisonnablement, le programme rédigé en conformité de cette idée a fixé les étapes des travaux prévus, distinguant ce qui se pouvait exécuter immédiatement et ce qui, au contraire, ne serait exécuté que plus tard, au fur et à mesure des possibilités financières. Sagement, il a réservé l'avenir, afin d'obtenir un aménagement qui, dans ses grandes lignes, assure un droit de priorité au grand axe de l'avenue centrale et mette en valeur le motif infiniment précieux des fondations proches du bois de Boulogne.

Ce programme, on a commencé à l'exécuter par la partie la plus urgente, c'est-à-dire celle qui ne se voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes, de manière à leur permettre d'aller de Paris à Neuilly, dans le mouvement de Paris au Bois, ou vice versa. Il fallait aussi assurer le passage des voitures suivant la transversale du boulevard Lannes, de manière à ne pas interrompre la circulation intensive des voitures sur l'avenue triomphale, et par le même moyen qu'à la porte Dauphine : un tunnel large et bien éclairé. Il fallait enfin installer une gare de métro plus vaste et amener le prolongement de la ligne n° 1 jusqu'au pont de Neuilly, à quoi on ne voit pas : le sous-sol. Déjà on a couvert le chemin de fer de ceinture entre la porte Maillot et la porte Dauphine; le boulevard Lannes s'en trouve élargi d'autant. Il fallait assurer par en-dessous le passage des piétons dans deux directions différentes