



LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE ET LE début du XX^e furent l'âge d'or de la construction métallique. Cependant, l'érection du viaduc de la ligne 2 posa quelques problèmes en raison du terrain miné par d'anciennes carrières de gypse. D'importants travaux de soutènement furent donc nécessaires, tel le coulage de plusieurs centaines de puits maçonnés jusqu'à un sous-sol résistant, parfois à plus de vingt mètres de profondeur. Si, en mars 1901, date de cette photo, le port du casque n'était pas encore obligatoire sur les chantiers, celui du chapeau melon et du haut-de-forme restait en revanche prisé des ingénieurs... (RATP)

LA PARTIE AÉRIENNE DE LA LIGNE 2 EST LONGUE de deux kilomètres. On voit ici, dans le sens Étoile – Nation, l'amorce de la rampe du viaduc lorsque la ligne sort de terre sur le boulevard de Rochechouart, entre la station souterraine Anvers et la station aérienne Boulevard Barbès (aujourd'hui Barbès-Rochechouart). (RATP)

