

BONNE NOUVELLE



LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N°1 - Janvier 1993.

EDITO...

Le Comité Directeur de l'ADEMAS présente ses meilleurs vœux de bonne année pour 1993 pour vous et votre famille.

Chers Adhérents,

Vous êtes sûrement étonnés de ne pas avoir eu de nos nouvelles depuis le dernier voyage du 28 novembre.

En effet, la ligne téléphonique a été coupée et le service Minitel interrompu.

Pourquoi tout ceci ?

David L'YAVANC, l'ancien président de notre association, a détourné sous forme de nombreux retraits, la somme de 30 000 Francs, correspondant à la recette du voyage du 3 Octobre.

Non content d'avoir commis un tel forfait, David L'YAVANC, après sa démission le 7 décembre, n'a pas facilité, c'est le moins qu'on puisse dire, la transition.

Il nous a fallu beaucoup de mal pour que le fichier adhérent, notamment, nous soit remis.

Cependant, malgré tous ces déboires, au travers d'une épreuve qui nous aura finalement endurci, beaucoup de projets sont en voie d'être concrétisés.

Avant de parler de 1993 penchons nous, si vous le voulez bien, sur l'année écoulée.

Retenons six dates: Le **7 avril**, création de l'association ; le **20 juin**, premier voyage ; le **11 septembre**, visite des chantiers de nuit du Métro ; le **3 octobre**, second voyage ; le **17 octobre**, participation à l'organisation d'une circulation en "service normal" d'une rame Sprague sur la ligne n°1; et enfin **la nuit du 28 au 29 novembre**, troisième voyage.

1992 a également été une bonne année pour la rénovation du parc de matériel historique ; la rame grise, inutilisée auparavant, est aujourd'hui remise au goût du jour, et c'est elle qui transporta près de 1 000 personnes un samedi après midi entre Château de Vincennes et La Défense.

La rame verte, longtemps dans un état esthétique déplorable, a bénéficié d'une cure de jouvence grâce aux efforts conjoints des Ateliers de Vaugirard et de l'ADEMAS.

D'autres surprises vous attendent en 1993...

La presse a beaucoup parlé de notre association en 1992: Télérama, la Vie du Rail, L'Officiel des Spectacles, Paris Boum Boum, Le Parisien, et bientôt VSD...

1993 sera pour nous l'occasion de multiplier le nombre de nos voyages en soignant toujours plus la qualité de nos prestations.

Enfin, après dix années de somnolence, "Le vieux métro de Paname" s'apprête à entamer une seconde vie et à changer de siècle...

Des rames restaurées, circulant régulièrement, inciteront à faire découvrir ce formidable patrimoine d'architecture industrielle que représente le Métro de Paris.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cette première de "Bonne Nouvelle", à la naissance si tourmentée !...

Le comité Directeur, Benoît RENARD,

Julian PÉPINSTER,

Guillaume POTIER DE LA BATIE.

SOMMAIRE

EDITO...	page 2
NOS ACTIVITÉS	page 4
PROJETS POUR 1993	page 6
SAINT MARTIN, STATION FANTÔME...	page 7
RENDEZ - VOUS	page 10



Un train spécial sur la voie centrale de la station "Cluny La Sorbonne".

(Photo Jean Luc LARGIER)

NOS ACTIVITÉS

Joies, déceptions, imprévus... telle est la vie de l'ADEMAS depuis sa création, au travers des différents voyages.

Le 20 juin, certains d'entre vous y étaient peut être, a été une journée sympathique. Néanmoins l'ardeur des néophytes que nous étions, nous a fait passer à côté de choses simples... Avec du recul, on ne peut que regretter le "cafouillage" de l'organisation, la légèreté du commentaire et la relative saleté du train.

Le manque de publicité autour de cette circulation, et les promesses non tenues par certains organes de presse (ils se sont rattrapés depuis !) nous ont laissé une rame à moitié vide...

Néanmoins, c'est tout de même la première fois qu'une rame Sprague "montait" à La Défense, prolongement de la ligne 1 récemment ouvert au public.



La Dégarnisseuse en action sur le RVB. (Photo Julian PÉPINSTER)

Le 11 Septembre, nous organisons, en collaboration avec l'association SAUVABUS et le service de la Communication de la RATP une visite des chantiers du Métro de nuit.

Après une balade en ancien autobus à plate-forme de 1969 dans le Paris chaleureux et animé du Vendredi soir, nous nous dirigeons vers les ateliers du Métro de la Porte de la Villette, réservés au parc de matériel roulant auxiliaire nécessaire aux trains de chantiers, et au montage des appareils de voie.

Une visite détaillée de ces ateliers nous apprend toutes les coulisses de l'usinage d'un rail, ainsi que la fabuleuse histoire des tracteurs de travaux, qui ne sont que d'anciennes motrices de Métro datant de 1908 !!

Puis, notre bus nous conduisit à Charenton, où nous assistions au chantier de renouvellement des traverses et du ballast. Cette cure de jeunesse des voies du Métro est prévue à l'échelle du réseau entier.

Conduit avec des techniques modernes, ce chantier doit durer plus de 20 ans.

Enfin, nous nous dirigeons vers la place de la République, où nous attendait le train aspirateur.

Il fonctionne inlassablement toutes les nuits, pour aspirer tous les mégots que nous jetons négligemment sur la voie.

Puis notre autobus sillonna Paris et sa banlieue pour raccompagner nos participants chez eux !!

Le 3 octobre fut certainement une réussite. Non seulement quarante d'entre vous nous ont rejoint à cette occasion, mais la circulation se déroula sans encombre, devant les yeux écarquillés des voyageurs du samedi après - midi ; ce qui n'empêcha pas une ravissante demoiselle de nous accompagner, bien malgré elle, de Passy à Pasteur !!

Porte des Lilas "cinéma" a été l'un des points forts de notre périple Métropolitain. Cette station, qui vit passer Jean Carmet ou Josiane Balasko, est souvent louée par la R.A.T.P. pour des tournages de films, publicités ou émissions de télévision. Ainsi, les stars du grand écran qui ont parcouru tout Paris en Métro n'ont en fait jamais quitté la Porte des Lilas.

Ce fut une après - midi de contrastes, car nous sommes partis de l'ancienne station Porte Maillot, ouverte le 19 juillet 1900, pour achever notre voyage en "grim pant" à La Défense, ouvert 92 ans plus tard...

Le 17 octobre, les années 60 sur la une !!!

Une rame Sprague grise, portée exceptionnellement à six voitures (avec une motrice qui n'avait plus roulé depuis 1982...), assura deux allers - retour, remplaçant un train sur pneus, et acceptant tout les voyageurs.

C'était sans compter le succès du train historique...car ces braves voyageurs, les yeux ronds comme des soucoupes, mirent un certain temps avant de se décider à monter ! La foule des samedis après - midi se précipita, désordonnée, dans un train bondé qui sentait bon les heures de pointe des années 60, alors que le RER n'existait pas.

Alors que la rame Sprague grise roulait, la rame verte était en exposition à la station Porte Maillot. Notre association avait installé, à bord de ce train, une exposition de photographies sur le thème: "Le Métro comme vous ne l'avez jamais vu", mettant en valeur les aspects les plus étranges des chantiers de nuit, des trains de découverte, ainsi que les plus importants ouvrages d'arts du Métro, vus sous l'œil du photographe.

Ce fut également l'occasion pour les visiteurs de se rappeler le Métro d'antan avec ses banquettes, ses lumières et ses bruits...



La rame grise sur la ligne 1 au Château de Vincennes

(Photo Fabrice CAHEN)

Le 28 novembre, l'imprévu était au rendez - vous.

Après un départ sans encombres, un odeur de brûlé peu catholique se répandit alors que nous parcourions la ligne 4, et c'est au moment où nous nous apprêtions à gravir le dur raccordement entre les ligne 9 et 10 à Michel Ange Auteuil qu'une motrice nous fit faux bond...Mais grâce à la présence d'esprit de l'équipe de la R.A.T.P, un fusible de secours était amené de toute urgence de la Villette, alors que nous marquons un arrêt prolongé à la Porte d'Auteuil. Limités en vitesse, nous atteignons enfin Saint Martin, point fort du voyage. Moment exceptionnel que de voir 200 personnes se presser dans des couloirs abandonnés depuis plus d'un demi siècle !

Malheureusement, le retard pris à cause de l'incident technique nous empêcha de visiter la station jamais ouverte de Porte Molitor, ainsi que la partie aérienne de la ligne 2. Mais ce n'est que partie remise...

Signalons également que nous avons effectué le "dé-taggage" en catastrophe de la rame grise avant le voyage de l'A.F.C.P.R.T. de M. Pascal PAYEN - APPENZELLER de la nuit du 5 au 6 décembre, et que nous avons assuré la sonorisation de la rame verte pour le voyage du COPEF de la nuit du 12 au 13 décembre.

NOS PROJETS POUR 1993

En ce début d'année 1993, **nous avons édité un dossier** destiné à nos interlocuteurs de la R.A.T.P, reprenant sous tous ces aspects nos projets d'exploitation et de rénovation du patrimoine historique et industriel représenté par le matériel "Sprague - Thomson".

Nous souhaitons **engager un processus de remise en état de véhicules anciens**, actuellement garés, et présentant un grand intérêt, que ce soit d'un point de vue historique, technique, ou esthétique.

Voyager dans une remorque de 1909 sera peut être possible cette année !!

Grâce à un projet de constitution d'une rame "panachée", on pourra montrer l'évolution du matériel de 1909 à 1937. En outre, une telle composition "hétéroclite" est tout à fait caractéristique de l'exploitation du Métro durant de nombreuses années, où l'on trouvait souvent des véhicules ayant plus de trente ans de différence dans un même train.

Nous essayerons également d'engager **un programme de remise à niveau esthétique** des trois "trains animation" existants ; vous connaissez déjà deux d'entre eux, le troisième aura besoin d'un bon "décrassage".

De tels travaux ne pourront jamais être effectués tant que nous ne pourrons **nous y impliquer physiquement**, car il ne faut pas oublier que la mission principale du personnel de la R.A.T.P. est de transporter le mieux possible plus de 3 millions de voyageurs par jour...

Mais nos efforts vont surtout se concentrer sur l'amélioration de la qualité de nos voyages.

- Ouverture vers un grand public toujours plus large,
- Accueil de qualité,
- Habillage soigné du train,
- Commentaire construit,
- Mise en place de prestations annexes, telles que petit déjeuner buffet après un voyage de nuit par exemple.

Aussi sera il possible d'engager progressivement un "cercle vertueux",
Plus de publicité - plus de clients - plus de voyages - baisse du prix - plus d'investissement et plus de qualité.

A terme nous projetons une **augmentation de la fréquence des voyages de découverte**, sans arriver à une exploitation "industrielle", qui deviendrait rapidement monotone.

D'autre part, nous nous efforcerons de développer, en collaboration avec les responsables des différentes lignes de Métro, la mise en **circulation de rames historique en "service commercial"**, tout comme le 17 octobre dernier sur la ligne 1.

Ainsi, nous pourrons apporter nos compétences pour améliorer la présentation du train (habillage comme entretien), mettre en œuvre un affichage sérieux et assurer une présence auprès de voyageurs qui ne manquent pas de se poser des questions.

La présence d'une **rame exposition** à quai, comme à Porte Maillot les 17 et 18 octobre, permet à moindre frais d'organiser une manifestation intéressante.

Un programme ambitieux, certes, mais qui permettra de donner une vision dynamique d'un matériel qui entame une seconde jeunesse, et qui contribuera, lui aussi, à donner une meilleure image de la R.A.T.P. auprès du grand public.

SAINT MARTIN, STATION FANTÔME...

Oubliée depuis 1939, la station Saint Martin n'a plus ouvert ses grilles qu'aux ouvriers de la RATP, à un tournage de film, à un défilé de mode...mais surtout à des clochards et des "taggers" toujours plus nombreux...

Saint Martin a aussi ouvert ses portes à quelques visiteurs chanceux, et c'est le cas des participants du voyage de la nuit du 28 au 29 novembre, organisée par l'ADEMAS.



Ambiance d'un quai abandonné de la ligne 9... (Photo Julian PÉPINSTER)

Un peu d'histoire...

Un besoin: desservir l'exposition coloniale.

Nous sommes en 1926, et l'exposition coloniale de 1931 approche à grands pas mais, en dehors du chemin de fer de petite ceinture et de sa gare de la Rue Claude Decaen, il n'existe aucun autre moyen de desserte cadencée de la Porte de Charenton, qui va pourtant recevoir des millions de visiteurs à l'occasion de cette exposition. On décide alors de prolonger la ligne 8 jusqu'à la Porte de Charenton.

Déjà, depuis 1913, la ligne 8 fonctionne déjà entre la Porte d'Auteuil et l'Opéra.

Alors que les travaux sont en cours, la ligne est prolongée d'Opéra à Richelieu Drouot en 1928, mais ce n'est qu'un terminus provisoire. La ligne 8, pour atteindre la porte de Charenton, doit passer par les grands boulevards et la Place de la République, et à cette occasion, on prolonge la ligne 9 de la Chaussée d'Antin à la République: le tracé des "grands boulevards" sera donc commun aux deux lignes, et celles-ci sont superposées entre les stations Rue Montmartre et Saint Martin.

La construction: De nombreuses difficultés au niveau des “grands boulevards”.

Les constructeurs des lignes 8 et 9 durent affronter deux difficultés majeures.

En effet, **les tunnels durent être construits dans un terrain inconsistant et gorgé d'eau**, celui d'un ancien bras de Seine. Pour abaisser le niveau de la nappe phréatique dans cette zone lors de la construction des ouvrages, il fut nécessaire de creuser des puits d'épuisement très rapprochés, jusqu'à 10 mètres à Saint Martin, le terrain étant particulièrement imperméable.

Cette disposition nécessita que l'on construisit la voûte selon un profil spécial renforcé par un piédroit central supportant l'ouvrage sur toute la section de ligne entre “Rue Montmartre” et “République”, ce qui correspond à deux tunnels parallèles à voie unique.

La seconde difficulté est **la présence superposée des lignes 8 et 9 sur la majeure partie du parcours des “grands boulevards”**, et il fallut qu'elles fussent exactement construites l'une en dessous de l'autre.

Sans l'ingénieur Fulgence BIENVENÛE, le “Père du Métro”, une telle réalisation eût été impossible, mais il surmonta tous les obstacles.

L'exploitation à ses débuts: une charge en trains et en voyageurs jusqu'alors inconnue.

Le 5 mai 1931, la ligne 8 était ouverte au public jusqu'à la Porte de Charenton, à la veille de l'inauguration de l'exposition coloniale.

Dès l'ouverture de l'exposition, la ligne 8 dut faire face à un trafic exceptionnel. L'aménagement à 105 mètres des nouvelles stations permit d'équiper, pour la première fois, une ligne avec des trains de sept voitures qui offraient théoriquement une capacité de 800 places, mais transportèrent en fait plus de 1000 voyageurs aux heures de pointe. L'intervalle entre les trains avait pu être abaissé à 1 min 45 sec, et la capacité de transport de la ligne atteignit alors un débit de 34 000 voyageurs par heure et par sens, valeur jusqu'alors inconnue pour un chemin de fer urbain. De nos jours, la capacité du RER A aux heures de pointe s'élève à 60000 voyageurs/heure/sens avec des trains de 225 mètres de long...!

Cependant, la partie de la ligne d'Opéra à Auteuil ne comportait que des stations de 75 mètres, qui ne pouvaient recevoir que des trains de cinq voitures, et les deux dernières voitures du train étaient fermées au public à Richelieu Drouot pour n'y être rouvertes qu'à leur retour de la Porte d'Auteuil.

On a évalué à 37 millions le nombre de voyages effectués sur le Métropolitain par les visiteurs de l'exposition de mai à novembre. Seul un chemin de fer urbain pouvait assurer un trafic aussi considérable.

Après la fin de l'exposition, la ligne 8 retrouva des trains classiques de cinq voitures.

Quant à la ligne 9, située en dessous de la ligne 8, elle ne fut ouverte qu'en 1933. En effet, ses travaux d'équipement étaient encore en cours lorsque l'on inaugura la ligne 8. le trajet des deux lignes étant commun, on attendit que les travaux fussent terminés jusqu'à la Porte de Montreuil pour ouvrir au public le tronçon. L'inauguration eut lieu à Saint Martin même, le 10 décembre 1933, en présence de Fulgence BIENVENÛE.

Depuis 1939: La station Saint Martin abandonnée.

Depuis 53 ans, la station Saint Martin ne voit passer des voyageurs qu'à l'intérieur de trains qui ne daignent plus s'arrêter. En effet, la station Saint Martin a été fermée le 3 septembre 1939, le lendemain de la déclaration de guerre, suite à la mobilisation du personnel.

Elle n'a pas été rouverte après guerre, car sa desserte limitée à un public de théâtres d'une part, et sa trop grande proximité avec ses voisins (Strasbourg Saint Denis en particulier) ne justifiait pas son fonctionnement.

Des huit années d'exploitation, il ne reste que des souvenirs...

Avec toutes les années sans entretien, la station s'est dégradée et a perdu une partie de ses équipements. Néanmoins il y a sur les quais poussiéreux une ambiance particulière. On trouve encore, sur les quais, quelques bancs et les ruines du bureau du chef de station. Par endroits, le nom de la station est encore visible et, dans les couloirs, d'anciennes publicités vantent les mérites de la Maïzena, du Bloc Santogène...ou du Métro!!



Publicité "CAPILLOGÈNE" dans les couloirs de la station.

(Photo Julian PÉPINSTER)

Ces dernières années, une grande partie des quais de la ligne 8 a été réutilisée pour héberger des sans-abri en hiver, et à cet effet des cloisons de séparation ont été construites pour confiner ces deux quais. On trouve aussi un aérateur sur un quai.

Sur un quai de la ligne 9 a été construit un "magasin" de stockage de pièces du service de la voie et un poste d'épuisement des eaux d'infiltration.

Enfin, un accès est utilisé pour l'aération, alors que deux anciennes sorties par escalier mécanique, dont les mécanismes sont démontés, ont été murées.

La station Saint Martin continue toujours son perpétuel sommeil...

RENDEZ - VOUS

La R.A.T.P. est en train de mettre en place un cadre juridique autour des voyages en trains historiques. Aussi, le temps que le service juridique de la régie rédige un contrat-type, les voyages spéciaux sont suspendus.

Mais rassurez vous !! Dès le début mars, nous pourrons signer ce contrat, et la voie "sera libre" à l'organisation de circulations plus régulières.

Nous étudions malgré tout un voyage pour la nuit du 3 au 4 avril 1993, qui serait organisé en même temps que l'assemblée générale de l'association.

Néanmoins, nous vous donnons rendez vous l'après-midi du samedi 6 février pour une réunion d'information et une projection de diapositives sur nos activités de l'année écoulée.

Autour d'un verre, nous pourrons discuter et répondre à vos questions concernant l'association.

Vos suggestions pour les prochains voyages seront les bienvenues !

La réunion aura lieu en Gare Saint Lazare, salle de cinéma SNCF à 15 h.

L'accès de la salle cinéma se trouve dans la galerie des marchands, côté cour de Rome, au pied des escaliers mécaniques donnant accès aux quais banlieue.

Pour aller Gare Saint Lazare...prenez le Métro !!!

Réservez votre invitation dès maintenant en nous téléphonant ou en nous écrivant avant fin janvier.

**NOTEZ BIEN LES NOUVELLES COORDONNÉES
DE L'ADEMAS:**

**17, Rue des ABONDANCES
92100 BOULOGNE BILLANCOURT**

TÉLÉPHONE: (1) 48 25 13 32