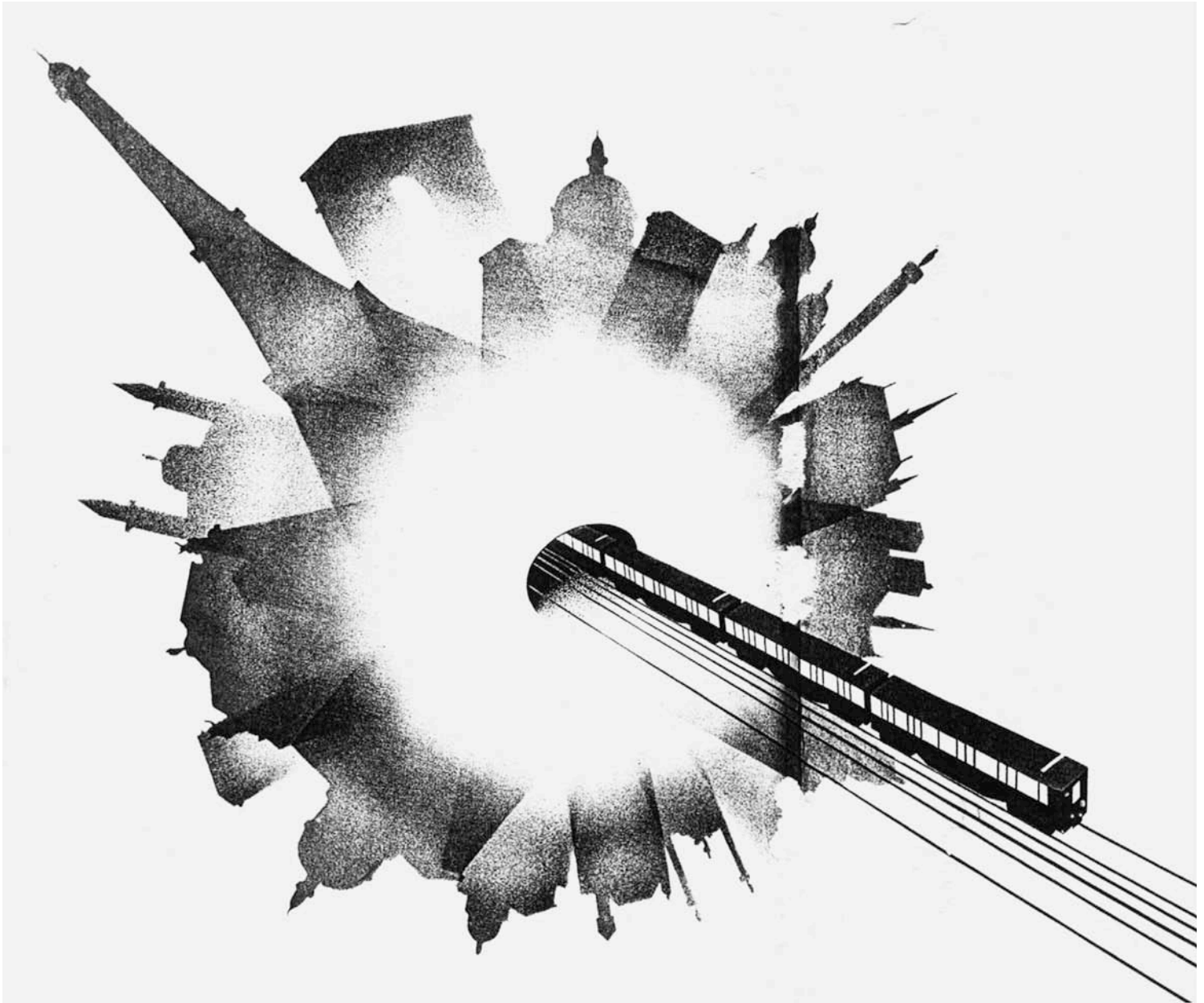


BONNE NOUVELLE



LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N°2 - Avril 1993.



Chers adhérents,

Après moult palabres, ce printemps verra enfin la reprise de nos activités sur le réseau Métropolitain.

Après plus de trois mois de mise au point, nous serons en mesure, comme promis, de signer une convention avec la RATP définissant le cadre de nos voyages spéciaux.

Avant cela, notre association a participé à l'organisation et à l'animation d'une manifestation à bord d'une rame historique "Sprague - Thomson" à l'initiative de la ligne n°8 du Métro le samedi 3 avril 1993.

L'histoire tourmentée des carrières sous la Place d'Italie, la nouvelle livrée verte des rames de Métro et la rénovation des stations seront également au sommaire de ce "Bonne Nouvelle" numéro 2, dont nous vous souhaitons bonne lecture.

Le Comité Directeur.

*Un mot du Président concernant
"l'Affaire L'Yavanc"...*

Le 25 janvier 1993, j'ai porté plainte auprès de la Préfecture de Police de Paris ; et le 6 février auprès du Procureur de la République pour abus de confiance et détournement de fonds: Le 1er mars, la Police Judiciaire m'a convoqué afin d'éclaircir cette sombre affaire.

Entre temps, nous apprenions de la RATP le non-paiement du voyage du 20 juin 1992, alors que D. L'Yavanc nous avait affirmé l'avoir payé. Sa dette s'élève donc à 58 970,20 Francs.

D. L'Yavanc a depuis créé une association, dite "Fer Plus", dont il est salarié... L'arrogance dont fait part ce personnage envers les autres associations (ADEMAS, COPEF...) ne cache-t-elle pas un certain malaise?

L'affaire est actuellement en cours d'examen au Parquet.

Le Président, Benoît RENARD.

Avec ce "Bonne Nouvelle" n°2, découvrez votre carte de membre de l'Association !

- ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1993 -

L'Assemblée Générale ordinaire 1993 se tiendra le **samedi 24 avril 1993 à 15 heures**, au **Musée des Transports Urbains, 60 Avenue Sainte Marie, Saint Mandé. Métro Porte Dorée, Bus PC et 46.**

Il sera demandé à l'Assemblée Générale:

- De ratifier les modifications de statuts.
- De procéder au renouvellement du Comité Directeur.
- D'approuver les comptes de l'exercice 1992.

Tout membre dans l'impossibilité d'assister à l'Assemblée Générale pourra s'y faire représenter en confiant un pouvoir à une personne de son choix.

LE PRÉSENT AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1993

SOMMAIRE

EDITO...	page 1
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1993	page 2
CARRIÈRES ET MÉTRO PLACE D'ITALIE	page 3
LE RELOOKAGE DES TRAINS ET DES STATIONS	page 5
RENDEZ - VOUS	page 7



- ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE -

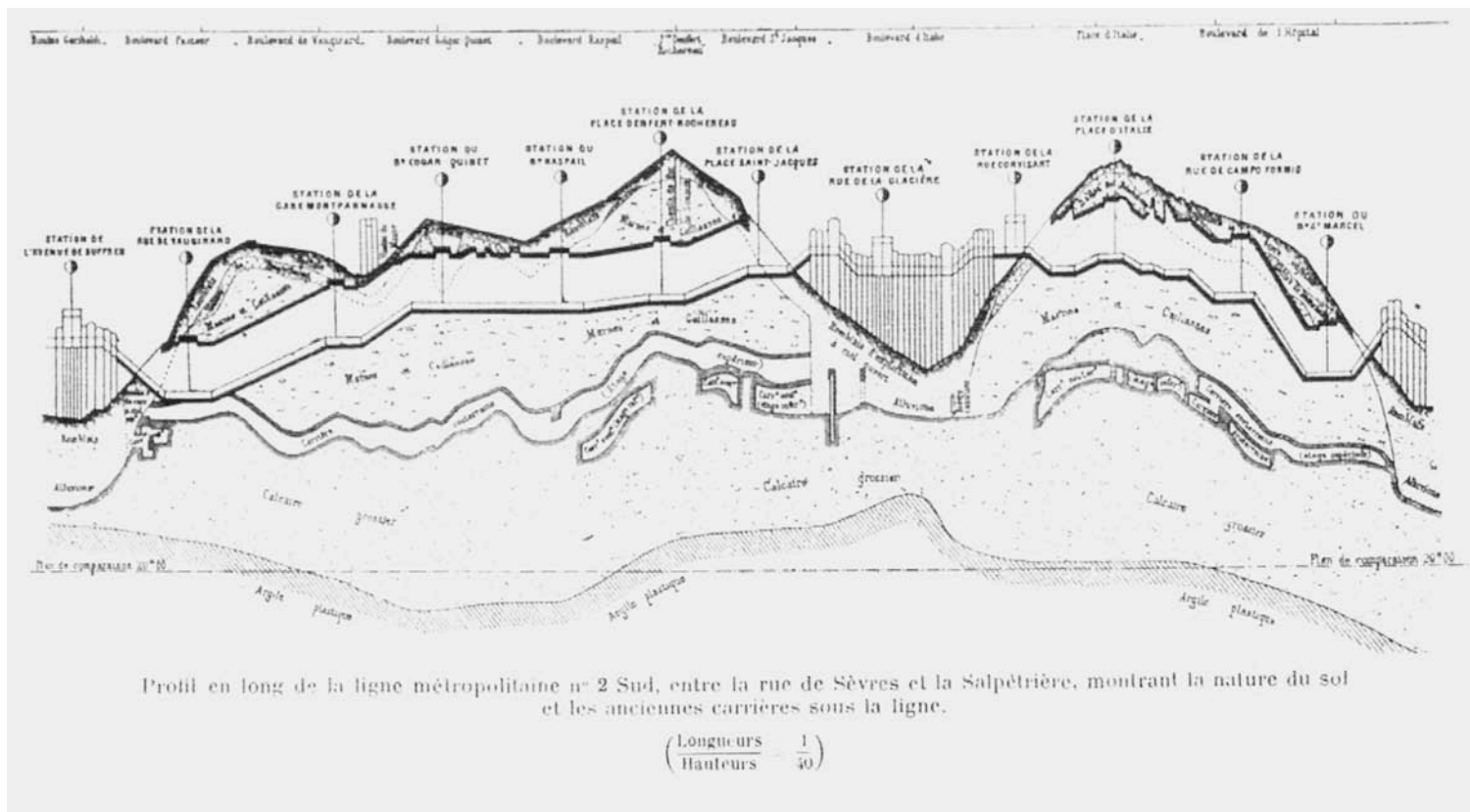
- Ouverture et rapport annuel par le Président,
- Compte rendu d'activité (avec projection de diapositives) et rapport financier par le Secrétaire,
- Questions diverses,
- Vote pour le renouvellement du Comité Directeur, l'approbation des comptes et la modification des statuts, suivi des résultats,
- Informations et questions diverses concernant 1993,
- Visite guidée du Musée des Transports,
- Cocktail.

PLACE D'ITALIE DESSUS.....

PLACE D'ITALIE DESSOUS !

Dès l'ouverture de la station Place d'Italie sur la ligne 2 Sud, le 24 avril 1906, et ce jusqu'au remaniement du 6 octobre 1942, les itinéraires de desserte de la Place d'Italie ont varié de nombreuses fois.

C'est ainsi que les indications apposées lors des confortations des anciennes carrières souterraines caractérisent, pour les lignes 2 Sud, 5 et 6, l'exploitation telle qu'elle était projetée au début du siècle, et qui n'a réellement eu lieu qu'à partir de 1942 ; alors que pour la ligne n°7 les indications correspondent à l'exploitation du tronçon Monge - Place d'Italie - Porte de Choisy par la ligne 10 en 1930 et 1931.



Profil en long de la ligne n°6 Nation - Etoile, avec les différentes zones de carrières souterraines.

Les Consolidations en carrière.

Il y a 700 ans commençaient les premières exploitations souterraines de "Pierre à Bâtir" sous le Faubourg Saint Marcel. Vidées de leur substance, les carrières furent abandonnées jusqu'à ce qu'elles fissent tristement parler d'elles au XVIIIème siècle: Après de nombreux écroulements, l'Inspection des Carrières fut créée, et les carrières de calcaire situées sous Paris consolidées.

Au début du siècle, les perspectives de large développement du Métro dans la capitale incitèrent à étudier un système de consolidation des carrières propre à la circulation de lourdes rames de Métro.

Ainsi, après une première expérience dans le XVIème arrondissement, le parcours des anciennes lignes 2 Sud, 5 et 6 fut consolidé dans toutes les parties traversant des zones de carrières souterraines ; toutes ces consolidations furent conçues pour être visitables à pied.

Dans l'axe théorique de la voie, une galerie fut tracée. A partir de cet axe, on construisit de part et d'autre des grands piliers de maçonnerie soutenant le tunnel dans toute sa largeur. Une fois construits, ces piliers furent noyés dans les remblais afin de ne plus laisser que la galerie d'inspection dans l'axe de la voie. Cette solution, rapide et économique, assure une stabilité sans faille.

Chaque tunnel, de service ou non, est consolidé et matérialisé par une galerie d'inspection, ainsi la Place d'Italie est un véritable petit labyrinthe de carrières. Des plaques de tôle émaillée indiquent la nature des ouvrages situés au dessus, mais elles ont été apposées par l'Inspection des carrières, service de la Ville de Paris: Elles indiquent donc l'exploitation telle qu'elle aurait du avoir lieu dès le début du siècle, c'est à dire l'exploitation actuelle.

Les tribulations des lignes 2 Sud, 5 et 6.

En 1906, la ligne 2 Sud atteignait la Place d'Italie, et fin 1907 la ligne 5 était complètement ouverte entre la Place d'Italie et la Gare du Nord.

Pendant ce temps, un autre tronçon de ligne était en cours de finition entre Nation et Place d'Italie. Cette section, qui aurait dû être le prolongement naturel de la ligne 2 Sud, va en fait devenir une ligne "à part entière": la ligne 6.

En effet, si le conseil municipal souhaite que le trajet Nation - Etoile ne soit qu'une seule ligne, la Compagnie du Métropolitain (CMP) ne le voit pas de cet œil: le trajet Place d'Italie - Nation traverse des zones peu denses, et sera donc déficitaire.



C'est ainsi que la ligne 2 Sud est "absorbée" par la ligne 5, créant un parcours démesuré: Etoile - Place d'Italie - Gare du Nord. Cette exploitation, pourtant irrationnelle, dura jusqu'en 1942, date à laquelle la ligne 5 fut prolongée à la Porte de Pantin... Une ligne 5 Etoile - Porte de Pantin par la Place d'Italie eût vraiment été trop longue.

Interminablement, les rames anciennes "Sprague Thomson" ont roulées sur la ligne 6 ... En 1971, on pouvait voir passer les derniers autobus à plate-forme du "21" rue de la Glacière à bord d'une remorque de 1909 ... Mais en 1974, des trains sur pneus sont venus remplacer les ancêtres.

La ligne 7, une réalisation plus récente.



Alors que la ligne 7 était en cours de prolongement du Pont Marie à la Place d'Italie, les travaux de traversée sous la Seine retardaient la mise en service de la ligne.

Afin de rentabiliser au plus vite la section déjà utilisable, on crût bon d'exploiter le tronçon Place Monge - Place d'Italie par la ligne 10 en creusant un tunnel à double voie entre les stations Maubert Mutualité et Place Monge.

Ainsi, à partir du 15 février 1930, la ligne 10 exploita le parcours d'Invalides à Place d'Italie, le prolongement à la Porte de Choisy n'étant ouvert au public que le 7 mars 1930 ; mais un an plus tard, les travaux terminés, le 26 avril 1931 la ligne 7 est finalement normalement exploitée de bout en bout, alors que la ligne 10 est envoyée à Jussieu.

Les consolidations sous le métro ont gardé une trace de cette éphémère exploitation: Une grande plaque de commémoration des travaux, gravée dans le style du XVIIIème siècle a été apposée dans une galerie sous la station Place d'Italie.

LE “RELOOKAGE” DES TRAINS ET DES STATIONS

En plaçant à la présidence de la RATP Christian BLANC en 1989, le gouvernement ROCARD ne savait pas qu'il allait engager la plus grande refonte de l'Entreprise depuis 1949.

L'audacieuse politique engagée par Christian BLANC avait pour but de donner un nouveau souffle et une nouvelle image au “Premier Transporteur Multimodal du Monde”.



Le nouveau Métro “MF 88” aux nouvelles couleurs de l'Entreprise.

Remue ménage à la RATP

Un programme de Décentralisation, de Responsabilisation et de Maîtrise des coûts s'inscrit dans le cadre de ce que l'on appelle la “Modernité Publique”.

En ce qui concerne l'image de l'Entreprise, ses effets en sont visible au quotidien: Nous, utilisateurs de la ligne 7 (La Courneuve - Villejuif) de la ligne 8 (Balard - Créteil) ou de la ligne 2 (Porte Dauphine - Nation), avons été surpris en voyant la nouvelle couleur des rames de Métro. Elles sont ... vertes !

La nouvelle politique de Relations Publiques de la RATP - “L'esprit Libre” - engagée en 1992, impose le vert jade comme support de toute Communication.

Papier à en-tête, logo, billets, et bien entendu les bus, tramways et rames de Métro ... tout y passe ! Le vert, jadis couleur des Omnibus et du Métropolitain, s'impose à nouveau dans les Transports Parisiens.

Toutes les rames de Métro passent les unes après les autres en atelier pour y recevoir des films plastiques blancs et verts. Car là est la nouveauté: si la rame est taggée (fort probable), il suffira désormais de remplacer le film plastique, ce qui évitera un nettoyage fastidieux et coûteux qui use prématurément la couche de peinture. Les trains de la ligne n°10 (Boulogne - Gare d'Austerlitz) en sont un triste exemple ...

Personne ne regrettera la disparition du paysage Métropolitain de ce bleu fort peu Parisien, et l'on ne pourra que se réjouir de ce que l'on pourrait appeler “un changement dans la continuité”.

La Rénovation des stations.

Les stations ne restent évidemment pas en reste !

Sous l'impulsion de Christian BLANC, un nouveau parti architectural de rénovation des stations a été retenu.

Finis le vert "caca d'oie", l'orange et le bleu "salle de bain" des années soixante-dix ...

Enfin a-t-on compris que le blanc reflétait la lumière et que les couleurs sombres la repoussait. Dans un milieu souterrain, choisissez la solution !

Un travail important est effectué actuellement par le Département Commercial afin de rénover environ 5 stations par an.



"Montparnasse Bienvenue" ligne 12, lors d'une circulation commerciale de matériel historique en novembre 1991.

La station Stalingrad ligne 7 a été la première station à bénéficier du programme de rénovation défini à la fin des années 80. Nation et Pont de Neuilly sur la ligne 1, Pigalle sur la ligne 2, République sur la ligne 3, Porte d'Orléans, Alésia, Montparnasse, Cité, Réaumur et Château d'Eau sur la ligne 4, Stalingrad et Pyramides sur la ligne 7, Montparnasse sur la ligne 12 ont vite suivi.

Ce programme de rénovations permet de donner une nouvelle luminosité au site, agrémenté de touches de couleurs dans l'éclairage.

Certaines rénovations spécifiques ont été engagées pour des sites particuliers:

Le style "Nord - Sud" a été remis au goût du jour aux stations Saint Georges et Place de Clichy.

Au Pont Neuf, des reproductions de monnaies suggèrent l'Administration des Monnaies et Médailles toute proche.

A la Chaussée d'Antin ligne 7, une voûte "révolutionnaire" rappelle l'œuvre de La Fayette aux "Amériques".

A la Concorde ligne 12 et à Saint Jacques, une "politique agressive d'arrachage du bitume" a été menée de pair avec une décoration particulièrement réussie.

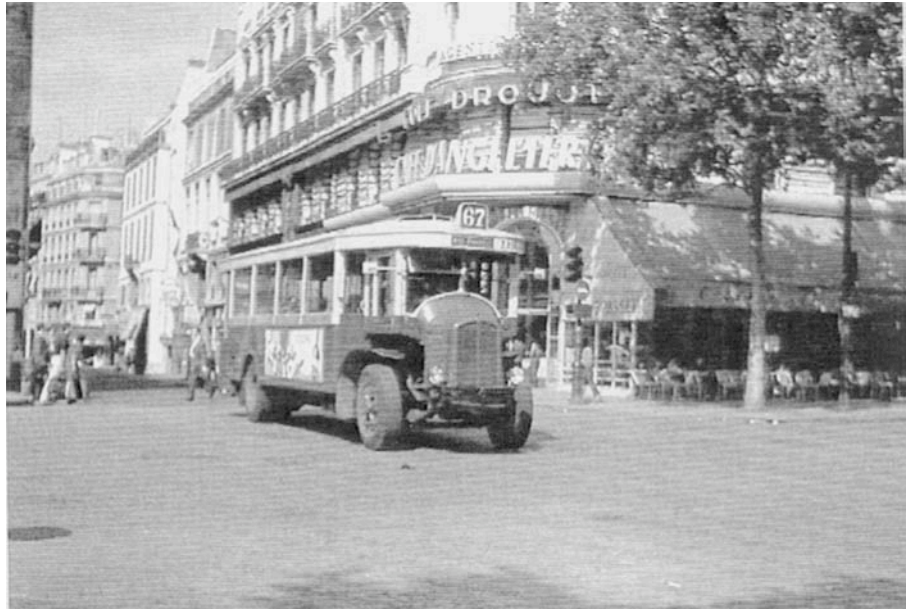
Très heureusement, d'autres stations vont subir le même sort très prochainement: Arts et métiers sur la ligne 3, Porte de Clignancourt et Barbès Rochechouart sur la ligne 4, Louis Blanc et Pré Saint Gervais sur les lignes 7 et 7bis et enfin Sèvres Babylone sur la ligne 12.

RENDEZ - VOUS !

Rendez - Vous à la Porte Dorée !

C'est à bord d'un Autobus Parisien d'avant guerre "TN 4" que nous irons et reviendrons du Musée des Transports, ou se déroulera notre Assemblée Générale.

Soyez à la Porte Dorée, à l'arrêt du "46", le samedi 24 avril à 15 heures !



Voyage en Train Historique "Sprague - Thomson" dans la nuit du 5 au 6 juin 1993.

Au programme: Départ et arrivée à la station fermée "Gare du Nord", visite des stations fermées Arsenal et Croix Rouge, la boucle d'Auteuil et la curieuse station Mirabeau, la station Porte Molitor qui ne vit jamais passer un voyageur, le métro aérien la nuit à Barbès, Austerlitz et devant la Tour Eiffel, l'ancien réseau "Nord - Sud", la voûte révolutionnaire de la Station "Chaussée d'Antin" ... et bien d'autres choses vous attendent à bord d'un train historique "Sprague - Thomson" vert et rouge.



Un Train Historique à la station fermée "Arsenal".

Une visite de nuit des chantiers du Métro est à l'étude: Renouvellement des Voies, injections ... circulation à bord d'antiques trains de travaux, visite des Ateliers de la Villette, passage de chantier à chantier à bord d'un bus à plate-forme des années soixante.

ADEMAS, 17 rue des Abondances, 92100 BOULOGNE
Téléphone: (1) 48 25 13 32.