

BONNE NOUVELLE



LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N°3 - Juillet 1993.



Chers adhérents,

Nous avons annoncé dans le dernier numéro un voyage en rame historique “Sprague - Thomson” dans la nuit du 5 au 6 juin.

Envisagé dans la nuit du 19 au 20 juin, puis repoussé au 26 juin en raison du concert de Johnny Halliday (garage de trains supplémentaires dans les voies de raccordement), ce voyage n’aura finalement pas lieu avant la rentrée.

Pourquoi ?

La mise en place d’un cadre juridique autour de l’organisation de ces voyages par la RATP - initiative louable - s’est accompagnée d’un changement d’interlocuteurs pour l’organisation de ces voyages.

Le Département “Communication” de la RATP a effectivement transmis notre demande, mais le relais n’a pas suivi au Département “Métro” et les personnes compétentes pour la mise en circulation du train (conducteurs, ateliers d’entretien...) n’ont pas été prévenues dans les délais (à la veille de la date prévue du voyage, ils n’étaient toujours pas officiellement prévenus !).

Nous avons déjà édité les brochures et investi dans le matériel nécessaire à l’organisation du petit déjeuner en fin de voyage lorsque nous avons du y renoncer.

Malgré cela, ce printemps n’aura pas été perdu pour nous.

En effet, les 15 et 16 mai dernier, pour le centenaire de la branche Robinson du RER B, nous avons présenté notre exposition “*Le Métro comme vous ne l’avez jamais vu*” visitée par près de 4000 personnes, qui se ensuite ruées sur les navettes à vapeur entre Bourg la Reine et Robinson, tant et si bien qu’il a fallu programmer des trains supplémentaires jusqu’à 20 heures 30.

L’intérêt du grand public pour ce genre de manifestation est un signe très encourageant pour l’avenir et nous incite d’autant plus à faire de même au niveau du Métro ; malheureusement, certains de nos interlocuteurs ne nous facilitent pas la tâche...

La période des vacances sera pour nous l’occasion d’essayer de mener à bien un projet de remise en état de marche d’une rame de type “Nord-Sud” en vue de sa présentation à la fin de l’année pour l’inauguration de la station “Place de Clichy” (ligne 13) remise en état d’origine.

Nous pouvons vous annoncer dès maintenant de façon certaine (enfin) la tenue au mois d’octobre de l’exposition présentée à Bourg la Reine. Celle ci aura lieu à bord d’une rame historique à la station Concorde en collaboration avec la ligne 8 du Métro. Cette exposition pourrait être ensuite suivie par notre voyage.

A très bientôt !

Nous accueillons au sein du Comité Directeur un nouveau membre. Il s’agit de Baudouin CUSIN-BERCHÉ, 47 ans, juriste d’Administration, qui assumera les fonctions de Trésorier.

SOMMAIRE

EDITO...	page 1
LE PROJET "NORD - SUD"	page 3
"COMMUNICATION VISUELLE" A L'ADEMAS	page 4
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1993	page 5
L'AVENIR DU MUSÉE DES TRANSPORTS	page 7



Un exemple à méditer: Circulation de trains à vapeur entre Bourg la Reine et Robinson sur le RER B. 15 et 16 mai 1993.

NORD - SUD : LE RETOUR

Disparu du paysage Parisien depuis 1972, le matériel "Nord - Sud" va peut être faire son retour cette année !

Personne n'a oublié ces belles rames de Métro (bleues et grises en seconde, jaune et rouge en première) finement ouvragées et très spacieuses avec leurs sièges en "quinconce".



Intérieur d'une motrice "Nord - Sud" de 1925.

Lifting à "Place Clichy".

La RATP, depuis quelques années, engage une nouvelle politique de rénovation de stations (voir Bonne Nouvelle n°2). Dans cette optique, la station "Place de Clichy" Ligne 13 a été rénovée, car elle en avait bien besoin avec son carrossage publicitaire démodé des années 60...

Mais cette rénovation prend un caractère historique: La station "Place de Clichy" est remise en état d'origine "Nord - Sud" de 1913.

Faïences vertes, noms de station en caractères énormes, lettres "N.S" entrelacées, indications "Diron Saint Lazare" et "Diron Clichy - St Ouen" ... tout y est !

Le Train Historique "Nord - Sud".

La rénovation en état d'origine de la station Place de Clichy - une première en l'occurrence - nous a semblé être une excellente occasion pour proposer la remise en état de présentation et de circulation de la rame historique "Nord - Sud" de trois voitures, qui attend de nouvelles heures de gloire depuis 20 ans dans de sombres tunnels.

Dans la droite lignée du dossier de projets que nous avons édité en janvier (voir Bonne Nouvelle n°1), nous avons proposé aux différents "Départements" de la RATP concernés par ce type d'action la remise en état de ce train "Nord - Sud" afin de le faire participer aux manifestations qui pourraient avoir lieu à l'occasion de la fin des travaux de rénovation au mois de décembre.

Bien entendu, notre Association propose - en convention avec la RATP - de participer à l'effort en effectuant certains travaux, d'ordre esthétique, qui sont simples mais longs, et qui apporteraient un surcoût non négligeable s'ils étaient effectués par la RATP.

Il va de soi que notre participation aux travaux - et tout le projet en lui même - demande une prise en main effective de nombreux responsables, et les chances de succès restent relativement limitées.

Nous espérons néanmoins pouvoir remettre au jour une pièce du patrimoine de notre Métro totalement oubliée depuis 20 ans.

COMMUNICATION VISUELLE

... A L'ADEMAS !

Bien que nous n'ayons pu organiser de voyage au printemps, compte tenu de la préparation de la convention par la RATP, nous avons profité de cette période calme pour redéfinir les points principaux sur lesquels on pourra juger la qualité de la prestation "ADEMAS", que ce soit lors d'une simple exposition, d'une circulation "Commerciale" ou d'un train spécial pour notre propre compte, pour le compte de la RATP ou d'une autre association.

Documents écrits: Un "cahier des charges" précis.

Nos premiers pas, ainsi que l'expérience d'autres associations ayant plus de recul, ont montré la nécessité d'une unicité de présentation des documents, et en particulier quand ceux-ci sont destinés au grand public, s'écartant donc de la sphère des "ferroviphiles".

Comme vous pourrez le constater sur le prospectus de notre voyage avorté du mois de juin, que vous trouverez ci-joint, nous avons souligné les points suivants:

- Filets "à la Grecque" suggérant la décoration des rames historiques "Sprague - Thomson",
- Caractères "années Trente", époque à laquelle notre Sprague est né,
- Utilisation de termes tels que "Rétro - Métro" beaucoup plus suggestifs que "Sprague - Thomson" qui tient plutôt du jargon de spécialistes.
- Mise en valeur de l'originalité du voyage de découverte, présentation générale soignée, ne transpirant pas l'amateurisme.

Les dossiers de presse suivent ces mêmes normes.

Quant à votre magazine "Bonne Nouvelle", après s'être cherché une image, il tend aussi vers une certaine unité de présentation.

Tous ces efforts visent à mieux mettre en valeur un patrimoine Parisien important, mais souvent dénigré. Curieusement, ce patrimoine ancien profite à l'image de la RATP, dont la communication reste encore exclusivement tournée vers les réalisations à venir.

La présentation: Un "uniforme" original.

Afin d'être vus - et reconnus - une unicité de présentation a été souhaitée.

Pantalon noir, chemise bordeaux et cravate assortie, le tout couronné par un chapeau canotier rappelant farouchement les hommes d'Al Capone !

Tel est l'uniforme qu'arbore - fièrement - votre équipe ADEMAS.



Organisation des voyages: Un parcours en Métro vraiment pas comme les autres !

Des "trajets de base" pour nos trains spéciaux, de jour comme de nuit, permettent de présenter à nos participants les aspects les plus intéressants de notre Métro.

Si la présentation du train doit toujours être plus soignée (il est inconcevable de circuler dans des trains où il manque du mobilier intérieur), l'habillage des trains en publicités anciennes du début du siècle aux années 60/80 a été effectué.

Notre prochain voyage permettra d'inaugurer un bar digne de ce nom, des commentaires de qualité, suivant un "fil conducteur" préparé avant le voyage, tout en laissant au commentateur sa spontanéité ... et en particulier un petit déjeuner "parisien" sur le quai de la station "Gare du Nord" à la fin du voyage.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1993

L'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR) a eu la gentillesse de bien vouloir nous accueillir au Musée des Transports de Saint Mandé afin que nous puissions organiser l'Assemblée Générale Ordinaire 1993.

Compte rendu de l'Assemblée.

Après avoir été amenés depuis la Porte Dorée par un ancien autobus parisien à plate-forme "TN 6" appartenant à la collection du Musée, l'Assemblée Générale est ouverte par le président Benoît RENARD à 15 heures 30. 25 membres sont présents ou représentés.

Le Rapport du Président.

Le rapport moral du président souligne le nombre d'activités qui ont eu lieu depuis la création de l'association en avril 1992:

3 voyages en trains historiques et une visite de chantiers pour notre propre compte ; collaboration avec la RATP pour l'organisation de 2 manifestations ; collaboration avec 2 associations pour dé-taggage, accueil et sonorisation de train.

Les relations avec les autres associations (honorables) seront maintenues et étendues: pour preuve l'échange d'adhésions avec l'AMTUIR qui nous accueille aujourd'hui.

Par contre, nos relations avec la RATP sont plus complexes: Se souciant peu de son matériel historique Métro, le vide laissé par la RATP ouvre une place à une Association comme la nôtre qui n'a pas pour seule prétention d'organiser des voyages, mais aussi de mettre en valeur une large part de matériel ancien, tel le "Nord - Sud".

Pour le moment notre projet associatif est actuellement bloqué "à la porte des ateliers" pour des raisons que nous ne comprenons pas.

Néanmoins, nous essayons de faire évoluer la situation dans la petite marge de manœuvre dont nous disposons.

Finalement, après une période quelque peu mouvementée, notre Association prend un rythme et retrouve une image apaisée.

Pour les temps à venir, nous nous efforcerons de défendre sereinement nos acquis, améliorer la qualité de nos prestations et aller de l'avant dans la mise en valeur de ce formidable Patrimoine Historique en vue du Centenaire du Métropolitain en l'an 2000.

Rapport du Secrétaire.

Après le rapport du Président, un compte rendu d'activités en diapositives - vivement apprécié - est présenté par le Secrétaire. En une demie heure, il permet de souligner les aspects les plus marquants de nos différentes prestations depuis avril.

L'exposé des comptes fait apparaître une créance d'origine douteuse, issue de la précédente gestion, pour un montant de 58 970,20 Francs.

La nouvelle gestion s'efforce de résorber, par tous les moyens à sa disposition, cette somme.

Les Votes.

Le Comité Directeur proposait de soumettre à l'Assemblée un projet de modification des statuts. Cependant, le quorum n'étant pas atteint et le projet de modification étant insuffisant, le vote est reportée à une Assemblée Générale Extraordinaire qui se déroulera probablement en octobre.

L'Assemblée Générale prend connaissance des comptes, qui font apparaître une créance douteuse pour 58 970,20 Francs et approuve les comptes.

L'ordre du jour appelait ensuite le renouvellement des membres du Comité Directeur.

Suite à l'Assemblée Générale, et conformément aux statuts, la répartition des postes du Comité Directeur a été définie ainsi:
Président: B. RENARD ; Vice-président: G. POTIER DE LA BATIE ;
Secrétaire: J. PÉPINSTER ; Trésorier: B. CUSIN BERCHE.

Sont élus:

Benoît RENARD:
23 pour, 2 abstentions

Julian PÉPINSTER:
22 pour, 3 abstentions

Guillaume POTIER DE LA BATIE:
22 pour, 3 abstentions

Baudouin CUSIN BERCHE (nouveau candidat):
21 pour, 3 contre, 1 abstention



La motrice de Métro en bois M 305 de 1903, ancêtre des “Sprague - Thomson”

Après clôture de l'Assemblée Générale à 17 heures 50, les adhérents sont conviés à un cocktail, puis à une visite guidée du Musée.

L'autobus à plate-forme Parisien “TN 6” raccompagne nos membres à la Porte Dorée.

L'AVENIR DU MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS.

Y aura-t-il encore un Musée des Transports en France en l'an 2000 ?

La question mérite en effet d'être posée depuis la fermeture, le 15 novembre dernier, du Musée de Saint Mandé.

En effet, la vente du terrain de Saint Mandé, propriété de la RATP, entrainé dans un montage financier destiné à reloger le Musée dans les emprises du nouveau Siège Social de la RATP, en construction quai de Bercy.

Cependant, des coûts élevés, un potentiel attractif surévalué et un désengagement progressif de l'Etat dans les Transports Parisiens ont amené la RATP à revoir à la baisse ses ambitions ; ainsi le projet de Musée Lyon-Bercy s'est d'abord transformé en un "espace mémoire" pour être finalement purement et simplement annulé.

Réouverture de Saint Mandé.

La crise immobilière retardant la vente du terrain de Saint-Mandé, une réouverture du Musée pour une saison au moins est rendue possible.

L'arrivée au mois de mars dernier d'une nouvelle équipe dirigeante à l'AMTUIR (Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux) redonne un souffle nouveau à la mise en valeur de la collection.

A cette fin, des travaux de "rafraîchissement" du site sont actuellement en cours: Lavage des véhicules, présentation plus aérée, accueil de qualité.

Une manifestation Franco-Hollandaise sera organisée début septembre à l'occasion de la réception d'une automotrice de tramway de La Haye, type "PCC", technologie apparue avant-guerre aux Etats-Unis et marquant le renouveau des réseaux de tramways Européens dans les années 50/60. Un autobus Parisien à plate-forme des années 60 est donné à la ville de La Haye.

Le Musée sera ouvert dès le 11 septembre après-midi et le public pourra à nouveau admirer cette collection unique en France.

Un Musée pour Valenciennes

Il devient urgent de rechercher un site qui puisse accueillir cette volumineuse collection en la destinant à un public toujours plus large. De plus, le Ministère de la Culture encourageant vivement la délocalisation, il ne semble pas possible de maintenir un Musée en Île de France.

Une forte volonté politique, associée à un heureux concours de circonstances rend possible l'installation d'un Musée National des Transports à Valenciennes dans les emprises d'une usine de construction ferroviaire (CIMT) dont les activités cesseront prochainement.

Votre Comité Directeur s'est rendu à Valenciennes le 26 juin dernier lors d'une visite organisée par l'AMTUIR. Ce site attrayant conviendrait à l'installation d'un Musée vivant (avec circulation de matériels historiques) après travaux ; il s'agira alors d'un Musée National fonctionnant avec des salariés et financé par une Fondation formée par l'AMTUIR, les collectivités locales, le Ministère de la Culture et la RATP.

Un projet ambitieux, certes, mais qui permettra de faire connaître un patrimoine souvent dénigré, dans une ville dynamique qui peut attirer notamment une clientèle régionale et Européenne plus sensible à l'attrait de ce patrimoine.

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