

BONNE NOUVELLE



Un patrimoine aujourd'hui sauvé mais qui a failli disparaître irrémédiablement : les entrées "Guimard".
Vue de l'accès de la Porte d'Auteuil avant rénovation.
Photo Julian PÉPINSTER.

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N°8 - Novembre 1994.



Un train peut en cacher un autre !

Samedi 8 octobre, à minuit, Porte de Versailles, la rame "Sprague Thomson", rutilante, est prise d'assaut par environ 200 participants pour un voyage initiatique à travers le réseau métropolitain. Enfin, avec une rame sortie de révision et une organisation qui se rode, l'Association va -espérons le - pouvoir organiser plusieurs voyages nocturnes par an qui rencontrent un succès certain auprès du grand public. Merci au "Figaro" et au "Parisien" ainsi qu'à "VSD" qui ont annoncé cette manifestation.

"Libération", qui consacre désormais une colonne par jour à l'actualité du Métro, a également salué notre initiative en publiant le lendemain même du voyage un compte rendu très poétique. La chaîne câblée "Paris Première" a également diffusé un très bon reportage.

Prochain rendez-vous le 17 décembre !

A SUIVRE ...

Projection de films cinéma et de diapos sur le Métro, en collaboration avec nos amis du Musée des Transports (AMTUIR) ...

Le **samedi 10 décembre 1994** à 17 heures, vous êtes amicalement conviés au Musée des Transports (60 avenue Sainte Marie, Saint Mandé, Métro Porte Dorée, Autobus PC 46 86 325).

Films cinéma sur les derniers "Sprague" de la ligne 9 en 1983 et la fin des rames "Articulées" sur la ligne 10 en 1994. Diapositives diverses.

Cocktail.

Avec l'arrivée prochaine des nouvelles rames sur pneumatiques (MP 89), le parc va évoluer significativement : disparition des voitures les plus anciennes de la ligne 11 (MP 55) âgées de 40 ans ; disparition également des livrées bleues des voitures de la ligne 4 envoyées à Cannes la Bocca pour modernisation.

Avant cela, et à l'instar de ce que nous avons organisé l'année dernière, un voyage de "Galette des Rois" à bord d'un train bleu clair et jaune de la ligne 4 sur les lignes 1, 4 et 6 est projeté pour le 21 ou le 22 janvier après-midi (*une documentation vous sera envoyée courant décembre*).

Pour le départ en retraite des trains de la ligne 11, une démarche va être engagée afin de proposer notre collaboration.

Cela sera un hommage à une technologie révolutionnaire à son époque.

La nuit du samedi 17 au dimanche 18 décembre 1994, nous vous proposons un nouveau parcours de découverte du Métro la nuit à bord de la rame historique "Sprague-Thomson" verte et rouge.

Départ de la Porte de Versailles vers 0 h 20, parcours Métropolitain de lignes en lignes, pot musical à Louvre, visite de la station fermée Saint-Martin et de ses publicités anciennes, petit déjeuner sur le quai à la fin du parcours. Fin vers 5h45.

Une documentation plus détaillée est jointe à ce "Bonne Nouvelle".

Participation aux frais, petit déjeuner compris:
Non-Adhérents : 270 Francs.
Etudiants : 235 Francs.
Adhérents : 210 Francs.

En bref...

Le Musée ferme ses portes pour l'hiver le 20 novembre. Profitez en avant pour voir - si ce n'est pas déjà fait - l'un des premiers autobus Parisiens de 1906 reconstruit récemment.

Publication ADEMAs, 17 rue des Abondances, 92100 BOULOGNE

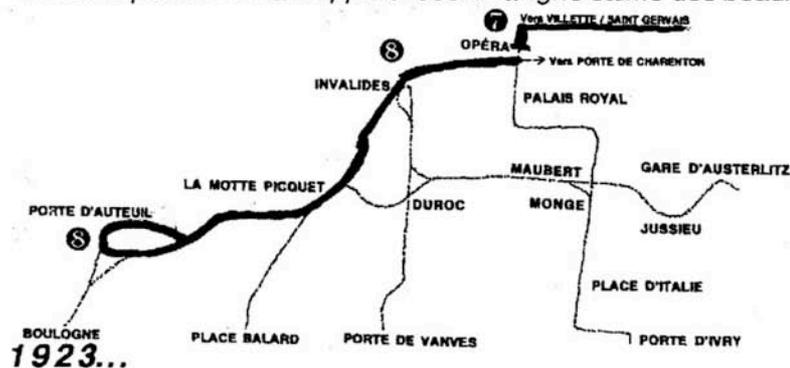
Téléphone: (1) 48 25 13 32.

LA LIGNE 10,

TOUTE UNE HISTOIRE ...

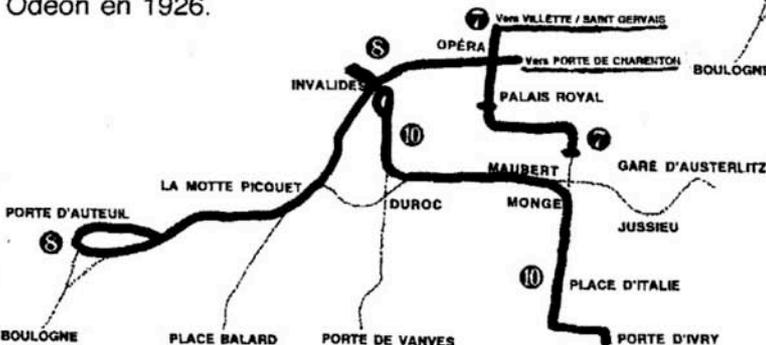
L'habit ne fait pas le moine...

Il ne faut pas se fier aux apparences ... la ligne calme des beaux quartiers a longtemps cherché son lit.



1923...

La ligne 10 est ouverte au public entre Invalides et Croix-Rede. Cette dernière bat le record de non-fréquentation: moins de 400 personnes par jour ! Elle est donc prolongée à Mabilion en 1925, puis Odéon en 1926.



1931...

Les travaux de la ligne 7 étant enfin terminés, la ligne 7 est prolongée du Palais Royal à la Porte de Choisy, tandis que la ligne 10 est envoyée à Jussieu (Halle aux vins).

La voie double Monge-Maubert devient un raccordement de service.



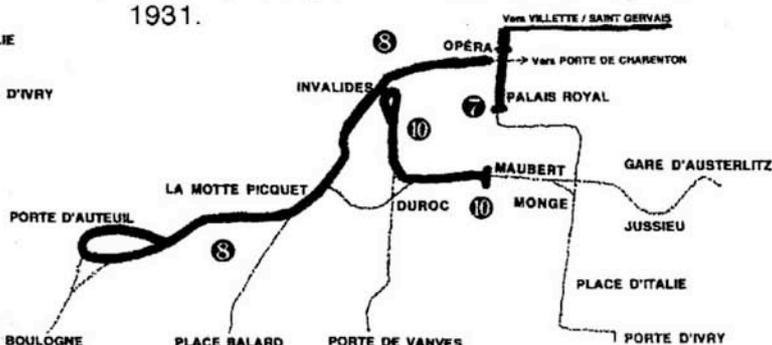
De 1939 à nos jours...

Finies les grandes manœuvres !

Le prolongement de Jussieu à la Gare d'Orléans-Austerlitz est ouvert en 1939 suivi, beaucoup plus tard, du prolongement de Boulogne en 1980 et 1981.

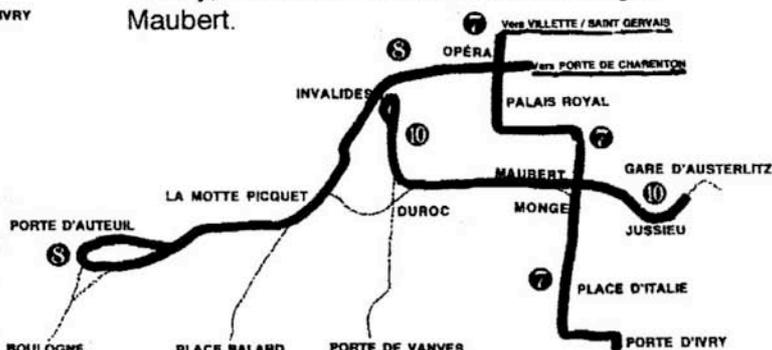
1913...

La ligne 8 est ouverte au public entre la Porte d'Auteuil et Opéra. Le souci de ne pas fragiliser l'église d'Auteuil conduit à créer cette boucle et la station Mirabeau, unique en son genre. Elle est prolongée à la Porte de Charenton en 1931.



1930...

Compte tenu du retard pris dans l'exécution de la traversée sous-fluviale de la ligne 7 au Pont Sully et de la nécessité de desservir les quartiers peuplés du XIII^{ème} Arrondissement, la ligne 10 est prolongée provisoirement à la Place d'Italie, puis à la Porte de Choisy, via la voie de raccordement Monge - Maubert.



1937..

C'est le grand chambardement !

La ligne 10 prend son visage actuel, avec la construction de la section La Motte Picquet - Duroc. La ligne 8 est alors prolongée Porte de Sèvres (Place Balard).

La ligne 14 est créée par la réutilisation de la section Invalides - Duroc, prolongée à la Porte de Vanves.

VERS LE CENTENAIRE EN L'AN 2000

Les premiers pas : 1975

Les dernières voitures en bois ont quitté le parc de service en 1969 ; il s'agissait de trois anciennes motrices à bogies, avec loge métallique et partie voyageurs en bois.

L'une d'entre elle, la M 305, a été remise en état 1903 pour être présentée à l'exposition "Métrorama" en 1975. Etait également représentée l'évolution du matériel roulant jusqu'à cette époque ; c'est ainsi que l'on trouvait la maquette grandeur nature du futur "Métro blanc", devenu le MF 77.

Après l'exposition, la plupart de ces voitures rejoignirent le Musée des Transports, réinstallé depuis peu à Saint-Mandé.

Sauvegarder pour l'avenir

Petit à petit, l'arrivée de rames modernes sur le Métro chassa les séries les plus anciennes de "Sprague-Thomson". C'est ainsi que, sous l'impulsion du Musée des Transports, 18 voitures furent progressivement sauvegardées, et trois rames historiques furent composées dès 1983.

En 1986, il fut décidé de mettre de côté les ultimes restes de matériel roulant du début du siècle, qui avaient survécu au temps, dans l'optique de former un "train 1900". Il s'agit là d'un châssis de motrice en bois à essieux, ainsi qu'une motrice à bogie et une remorque à essieux dont les caisses en bois se trouvaient en état de délabrement.

Du côté de Saint-Mandé

La présentation statique d'autres voitures "Sprague Thomson" a évolué depuis 1975 et d'autres véhicules ont été restaurés. Rafrâchissement des 4 voitures déjà présentés et restauration de 2 nouvelles voitures : voiture de 1^{ère} classe rouge de 1913 et motrice de 1924.

Contrairement aux voitures en bois, les rames historiques "Sprague-Thomson", "Nord-Sud" et - pourquoi pas - "Articulées", sont aptes à circuler par leurs propres moyens. A l'ADEMAS de faire preuve de créativité et de trouver sa place au sein des manifestations du Centenaire du Métro ...

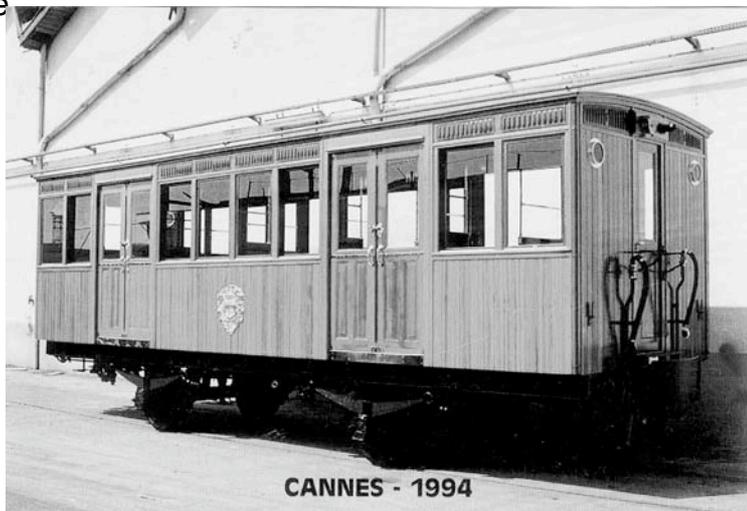
En voiture pour Cannes !

Déjà occupés par leur mission de service public, les ateliers de la RATP n'étaient pas à même de prendre en charge la reconstruction du "train 1900".

Les ateliers ferroviaires C.L.B.I. : Cannes la Bocca Industries (Alpes-Maritimes), qui effectuent aussi bien la rénovation des rames sur pneus que la remise à niveau des voitures Corail de la SNCF, ont été sollicités pour mener à bien cette "reconstruction-rénovation".

Une rame "Premier Métro de Paris" a été réalisée, en utilisant au mieux les quelques éléments que la RATP avait pu rassembler. Ont été reconstruits une motrice type MM (à deux loges 1900-1906), une remorque de seconde à portes doubles (1901-1902) et une remorque de première classe à portes simples (1900-1901) ... composition hétéroclite telle qu'on pouvait la trouver vers 1901.

Imaginons-nous un instant l'ambiance du métro du début du siècle, dans des voitures en bois de Teck massif dont la lourdeur n'incitait certainement pas à de brillantes performances de vitesse, avec ses portes sans caoutchouc et ses loqueteaux énormes, difficilement manœuvrables ...



Voiture "B. 1" reconstruite à Cannes. Carte Postale "C.L.B.I."