

BONNE NOUVELLE



La rame MF 67 dans la station fermée Arsenal.
Voyage de la nuit du 17 au 18 décembre 1994.
(Photo Cyril PRODANOVIC)

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N°9 - janvier 1995.



Le Comité Directeur adresse ses meilleurs vœux aux adhérents de l'ADEMAS et à leur famille.

Un train que l'on attendait pas ...

Ce n'est que la veille du voyage du 17 décembre que nous avons appris l'indisponibilité de la rame Sprague, pour cause d'avarie à l'un des compresseurs. Si cette panne rend la circulation de la rame impossible, nous regrettons qu'aucune solution de rechange n'ait pu être trouvée, compte tenu de l'existence d'une motrice de réserve révisée également.

C'est donc un train de type MF 67 de la ligne 12 qui a effectué le parcours de nuit, circulation inhabituelle pour ce type de matériel sur des lignes à pneus.

Par ailleurs, nous avons pu rembourser 50 Francs par participant, et finalement le voyage s'est déroulé dans une excellente ambiance ... avec un mémorable "*Nini Peau de Chien*" chanté en chœur sur le quai de la station Louvre !

Concernant le voyage envisagé pour la galette des rois, seule une rame de la ligne 6 (du type le plus récent) était disponible. Dans ces conditions, et compte-tenu du fait que le voyage du 17 décembre s'est également déroulé en matériel moderne, nous préférons attendre la prochaine nuit qui aura lieu le 18 mars ... avec la rame Sprague cette fois-ci !

Afin de montrer sa capacité à agir positivement et physiquement pour la mise en valeur du Patrimoine Métropolitain -de manière indépendante mais complémentaire de la RATP- l'ADEMAS a entrepris la construction d'une motrice de Métro en bois du début du siècle (*lire l'article en dernière page*).

La prochaine Assemblée Générale et les "Bonne Nouvelle" suivants seront l'occasion de vous tenir régulièrement informés de l'évolution de la construction de cette voiture.

A SUIVRE ...

Voyage organisé par le COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires) sur les lignes du Paris Orléans Midi et du Paris Lyon Méditerranée en proche Banlieue parisienne avec l'une des toutes dernières locomotives d'avant-guerre de la SNCF.

Le **samedi 28 janvier 1995**, à l'occasion de son Assemblée Générale, le COPEF vous propose de parcourir le faisceau des voies de la Gare d'Austerlitz et de la Gare de Lyon à bord d'un train tracté par une locomotive de type BB 300 de 1929. Parcours de Paris-Austerlitz à Paris-Lyon via Juvisy et Rungis et sur l'une des dernières section de la Petite Ceinture encore parcourable sur le Pont Nationale.

Participation aux frais:

Membres ADEMAS : 100 Francs

Autres participants : 120 Francs

Renseignements et inscriptions : COPEF,

19 rue d'Amsterdam, 75008 PARIS. Tél: 45 81 11 06

Le mercredi 15 février 1995, à 14

heures, une visite est organisée au musée des sous-stations.

Les sous-stations sont les sites où est transformée l'électricité de la haute tension à la tension d'utilisation (750 volts continu pour le Métro). On a tendance à oublier cet aspect technique ... alors qu'il est bien nécessaire au fonctionnement du Métro. Dans ce musée, nous pourrons voir l'évolution de cet aspect de 1900 jusqu'à aujourd'hui.

Le nombre de participants est limité à une dizaine de personnes par visites ; mais plusieurs visites peuvent être organisées dans le même après-midi.

Nous vous prions de bien vouloir téléphoner, en laissant un message le cas échéant, afin de réserver votre place. Le rendez vous est devant le 45 rue de Toul, Paris XII^{ème}, Métro Bel-Air (ligne n°6).

OPÉRATION RAVIVER

Comme la plupart d'entre vous ont pu le constater en prenant le Métro, la plupart des stations bénéficient actuellement d'une cure de jouvence ; c'est l'opération "Raviver".

Un double aveu

100 000 voyageurs en moins chaque jour dans le Métro en 1993 -et on attend avec fébrilité les chiffres de 1994- cela amène à se poser des questions.

Deux réactions sont possibles : accompagner la baisse du trafic par une baisse des prestations, ce qui est le cas à la SNCF, ou adopter une stratégie offensive pour reconquérir la clientèle.

C'est heureusement la deuxième voie qui a été choisie, non sans avoir signé un double aveu :

- Certaines stations se sont dégradées à un point qu'elles n'auraient jamais du atteindre.
- Il n'existe ni la volonté, ni les moyens financiers pour rénover en profondeur l'ensemble des lieux (accès, trains, stations...) de manière simultanée ; le coût d'une telle opération étant évalué à 8 milliards de francs.

La reconstitution de la décoration d'origine

Le principe même de Raviver est de remettre les stations en état sans procéder à un changement de la décoration. Plus de 400 modèles de carreaux ont été répertoriés et c'est ainsi que des modèles "orange" de 1970 aussi bien que de la frise "marron" d'entourage publicitaire d'avant-guerre ont été refabriqués sur mesure.

Si certaines réalisations, comme la réédifications d'entourages "Guimard", méritent d'être saluées, l'on s'étonnera que certaines décisions aient été prises en dépit du bon sens.

En effet, comme si une espèce de "NordSudmania" s'était emparée de la RATP, voilà que des carreaux surmontés des lettres NS entrelacées se trouvent posés là où ils n'ont jamais existé. De même, les célèbres bureaux de chef de stations sont abattus pour céder la place à des locaux sans âmes, abritant des compresseurs qui auraient pu être installés ailleurs.

Définir un nouveau parti

Si Raviver n'exclut pas la rénovation complète de certaines stations, il faut pour cela un cahier des charges ; c'est ce que l'on appelle "le parti de rénovation".

"Carossage" des années 60, parti "Orange" des années 70, "Motte" des années 80, "Ouïdire" des années 90, le Métro n'est-il pas devenu trop sensible aux modes, après cinquante années de stabilité dans la décoration des stations ?

Un nouveau parti, que l'on espère durable, devrait être mis au point cette année, recentré sur "les valeurs patrimoniales" du Métro.

Deux éléments essentiels ont été dégagés : le **carreau blanc biseauté**, issu des conceptions hygiénistes de la fin du XIX^{ème} siècle, et la **signalétique bleu et blanche**, qui fait du Métro de Paris l'un des plus facile à utiliser.

En marge de la prise en compte de ces valeurs patrimoniales, il convient de relancer la réflexion au niveau de l'éclairage, élément fondamental dans un milieu artificiel et souterrain comme le Métro. Il faut trouver un compromis entre l'ampoule à incandescence (chaleureuse mais insuffisante au niveau intensité) et le tube au néon (glacial mais puissant).

Enfin, l'insatisfaction des voyageurs est latente en ce qui concerne les sièges, au nombre réduit par les différentes politiques d'aménagement, et maintenant insuffisant ... quand ils ne sont pas squattés par des SDF.



Une faïence "Nord-Sud". Tout un style ...
(Photo Julian PÉPINSTER)

UN PROJET SUR CINQ ANS

Ainsi qu'il a été annoncé aux adhérents présents lors de la projection du 10 décembre, la reconstruction d'une voiture de Métro en bois du début du siècle a été engagée. Il s'agit de la M 51, issue de la série M 51 à M 57 à portes doubles destinée à la ligne 1 en 1900.

Pourquoi ce projet ?

Si l'organisation régulière de voyages en Métro est aujourd'hui possible, rien ne dit qu'elle sera éternelle car la RATP peut décider inopinément de les interdire sans aucun recours pour nous.

Cette donnée essentielle nous a conduit à étudier un projet mobilisateur dans la perspective du Centenaire du Métro en juillet 2000 au delà nos simples prestations de service (voyages, expositions...) que nous continuerons d'améliorer par ailleurs.

La reconstruction d'une voiture en bois est apparue comme le seul projet techniquement et financièrement faisable, par la présence d'un professionnel dans notre équipe et des conditions de travail et de stockage très attractives, dans un lieu privé.

La construction

Trois phases seront successivement engagées :

La première consiste en un travail de charpente représentant la structure de la caisse. Elle est réalisée en Chêne massif, par un assemblage de poutres (tenon - mortaise) qui sera ensuite chevillé et collé puis renforcé par des équerres métalliques pour plus de sécurité.

Une première tranche, représentant la face arrière de la voiture, vient d'être achevée.

Le premier trimestre de 1995 verra la construction de 2 mètres 70 de longueur de caisse (faces, toit, parquet).

En ce qui concerne les portes, nous avons retrouvé dans une brocante en province un lot de portes en bois à panneautage émaillé provenant d'anciennes motrices Sprague. La structure des portes a été décapée puis poncée ; c'est "la mise à blanc" du bois.

La seconde, plus coûteuse, consistera à réaliser l'habillage en bois de Teck (comme à l'origine) avec des lattes à l'extérieur et des panneaux avec moulures à l'intérieur.

Pour les portes, il restera ensuite à teinter et revernir le bois puis rajouter des panneaux en Teck toupillé à la place des tôles émaillées pour reconstituer l'aspect du début du siècle.

La troisième, qui interviendra en dernier lieu, verra la reconstitution du mobilier et des décorations d'origine. Il s'agit notamment des banquettes, portes bagages, loqueteaux de portes, écussons ...

Le financement

Il a été décidé de diviser la construction de la charpente en cinq tranches de 3000 Francs environ, ce qui représente un coût de 15 000 Francs pour la totalité de la structure qui pourrait être achevée fin 1995 ou début 1996.

Le financement sera assuré par un prélèvement sur le volume des cotisations annuelles, les bénéfices dégagés lors des voyages, et d'éventuelles subventions que nous pourrions obtenir.



Vue de la superstructure de l'arrière de la M. 51.
(Photo Guillaume POTIER De La BATIE)