

# BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 44 - Février 2009

## ÉDITORIAL

*Le Comité Directeur souhaite tardivement aux adhérents de l'ADEMAS, à leurs proches et aux correspondants de l'association, une excellente année.*

Créée il y a maintenant près de dix sept années, l'Ademas à fédéré des énergies afin de préserver des véhicules Métro destinés à la casse. Commencé par une collection de deux châssis à essieux et un élément articulé, le site de Noirieux s'est vite transformé en maison de retraite de voitures Sprague.

Un début de voie a été posé puis prolongé en 2002 et 2003 ; les réservistes du 5<sup>e</sup> régiment du Génie nous ont apporté leur concours à sa finition. L'été dernier, une avant-dernière étape a été atteinte avec la pose de 80 mètres de voie. Le Régiment a aussi accueilli depuis 2003 jusqu'à six voitures, avec la création d'un atelier affecté aux restaurations.

C'est avec l'organisation des circuits de nuit, où nous prenions la succession du Copef, que nous avons financé nos travaux de restauration. Le résultat, malgré l'énorme différence de mobilisation des énergies entre les Nuits et Versailles, est exceptionnel : une motrice verte et un tracteur gris en tête de deux rames également rénovées et composées aussi de voitures confiées par la RATP, circulant de façon autonome sur la boucle de quatre kilomètres du camp des Matelots. Chaque opération Portes ouvertes et Journées du patrimoine, auxquelles s'ajoute le concours de la draine de la RATP, a transporté des milliers de visiteurs.

Si l'arrêt brutal de nos Nuits, suite à «l'incident» des Journées du patrimoine de septembre 2007, a réduit conséquemment le financement des travaux, elle a non moins brutalement interrompu une activité qui rassemblait près de deux cents visiteurs à chaque fois. Cette interruption nous a surtout rendu orphelins d'une activité qui avait créé une véritable identité de l'association qui prenait en charge l'ensemble de l'histoire, de la mémoire et du patrimoine culturel ferroviaire du Métropolitain de Paris.

Toutes celles et ceux qui, durant ces années, ont participé à l'organisation des Nuits, ont apporté quelque chose d'exceptionnel et d'unique. Nous avons permis à des milliers de participants de découvrir l'univers centenaire du métro et de coulisses qu'ils ne soupçonnaient pas. Quelle meilleure démonstration de l'utilité de ces Nuits pour donner une autre image du Métro ?

L'arrêt de ces circuits nous prive d'une activité fédératrice ; maintenir cette cohésion est un exercice difficile ! À cela s'ajoute l'avenir incertain de nos véhicules à Versailles, en raison de la dissolution prévue du 5<sup>e</sup> régiment du Génie, et l'incertitude quant à une réaffectation du site.

En dix sept années d'existence de l'Ademas, les expériences se sont accumulées en maints domaines. Conjointement à l'atelier, où l'avenir de l'entretien des véhicules Sprague peut s'envisager avec sérénité, est assuré celui de la formation de futurs conducteurs de véhicules historiques préservés et restaurés. Une culture mémorielle, historique et technique qui donne d'ores et déjà à l'Ademas une légitimité vis-à-vis des partenai-

res qu'elle se propose de réunir.

Les projets ne manquent pas, comme celui d'un chemin de fer touristique en Île-de-France, circulant avec nos véhicules. Mais pour cela nous devons prendre toutes les initiatives possibles et imaginables, afin que se nouent de véritables relations contractuelles avec la RATP, la SNCF, RFF, la Ville de Paris, le Conseil régional, le Ministère de la Culture, les universités et les collègues techniques, des mécènes, des sponsors, etc.

L'Ademas est le creuset de passions créatrices, qui se sont enrichies et additionnées avec le temps, mais souvent sans prendre trop garde à l'histoire que nous écrivions ensemble, à l'image de ces cent dix ans de Métro à Paris que nous avons réveillés.

Ces projets ne pourront se concrétiser que si chacun d'entre nous décide d'y apporter sa propre expérience, et le meilleur de ce qu'il peut leur donner. L'Assemblée générale sera l'occasion d'évoquer plus en détails ces projets, et pour chacun des membres de l'Association ayant l'ambition d'en être partie prenante de se déclarer. L'équipe active est encore trop réduite pour mener à bien de tels projets.

Il n'y a d'avenir pour l'Ademas que dans la poursuite et l'accomplissement de ces projets au service du patrimoine du Métro de Paris, et d'une histoire qui a transporté sur ses rails toutes les transformations que cette ville a vu naître tout au long du 20<sup>e</sup> siècle. Un Métro qui reliera ses piédroits, radiers et voûtes construits par Fulgence Bienvenüe, à tous les projets que la RATP met en œuvre, dans un 21<sup>e</sup> siècle plein de promesses ■

## sommaire

visites à pied • activités p.2 ■ librairie p.3 ■ remise en service de la boucle d'Italie • p.4

ADRESSES MAIL : L'adresse [ademas@ifrance.com](mailto:ademas@ifrance.com) est progressivement remplacée suite à dysfonctionnements par [secretariat@ademas-assoc.com](mailto:secretariat@ademas-assoc.com) - de nombreux courriels revenant non distribués, merci de valider votre adresse en la reconfirmant.

COTISATION : Elle reste de 25 euro en 2009 ; pensez-y d'ici à l'Assemblée Générale!

## activités

### Planning travaux

Le programme est chargé, mais les dates sont incertaines ! Pour participer, merci de prendre contact par téléphone ou mail.

### Début 2009

Le 4 avril 2009, à 10h, est convoquée l'assemblée générale. Elle se tiendra à l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris, 15 rue Fénelon, Paris Xe. Métro Poissonnière ou Gare de l'Est ; RER Gare du Nord : Bus lignes 26, 30, 32, 42, 43, 48, 54 et 56. Accès dès 9h.

L'assemblée générale ordinaire, après audition des différents rapports (moral, d'activité et financier) sera invitée à :

- se prononcer sur les comptes ;
- élire les membres du bureau.

Les adhérents souhaitant se porter candidats ou poser des questions écrites sont invités à le faire avant le 29 mars.

Le vote sur place étant retenu, seules des procurations peuvent être prévues. L'Assemblée Générale sera agrémentée d'une projection et suivie d'un repas en commun plus tardif (**inscription jointe**). Le stand de librairie de l'association sera mis en place.

### CET AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION

Le 18 avril, toute la journée aura lieu la traditionnelle promenade d'hiver que l'on pourrait désormais plutôt dénommer *du printemps*, avec son programme-surprise - **bulletin d'inscription joint**.

Les 13 et 14 juin, auront lieu les Journées Portes Ouvertes du 5<sup>e</sup> Régiment du Génie. Cette activité majeure rassemblera, outre nos rames de Métro que l'on ne présente plus, des véhicules de la RATP, de l'entreprise TSO (travaux de voie), du Musée des Transports, ainsi que d'autres véhicules anciens.

Notons les Journées du Patrimoine, les 19 et 20 septembre, Il est trop tôt pour un programme, mais gageons qu'il devrait y avoir plusieurs activités intéressantes, dans le Métro comme à Versailles ...

## ASSOCIATION

# Grand succès pour les visites à pied !

*Quelques mots sur les activités publiques menées en remplacement des circuits de nuit.*

Les visites-conférences à pied ont été mises en place au printemps 2008 afin de proposer une activité de remplacement aux sympathisants et adhérents ne pouvant s'inscrire aux circuits de nuit, toujours suspendus à ce jour. Leur succès a été très rapide : entre les sorties assurées pour les particuliers, et les visites organisées pour le compte de groupes constitués, près de 800 personnes y ont participé en 2008.

Les visites sont réalisées sur une demi-journée de week-end, par groupes de 30 personnes maximum, et pour une participation individuelle de 12 euro (des réductions sont prévues pour les adhérents, et les accompagnateurs des groupes bénéficient d'une place gratuite).

La visite dure environ 3 heures 30, selon l'assiduité des visiteurs et la volubilité des conférenciers!

Sauf demande particulière, le contenu de la visite est organisé ainsi : rendez-vous à Châtelet, au niveau de l'accès Guimard de la place Sainte-Opportune. C'est à cette occasion qu'est introduit le sujet : constitution de Paris, réaménagement sous Haussmann, évocation des différents projets, choix du projet de la Ville. La genèse des accès Guimard est également expliquée. Le groupe se dirige ensuite vers l'accès de la ligne 7, afin de présenter la section de tunnel du XVII<sup>e</sup> siècle (voir photo).

La visite se poursuit à Saint-Michel, afin de présenter la construction par caissons de la première traversée sous fluviale du Métro. À Odéon, l'histoire de l'aménagement des stations est poursuivi, et l'on présente également la singulière voie de raccordement Odéon-Cluny. En se dirigeant sur Gare d'Austerlitz, la station Cluny fait l'objet d'une présentation spécifique et, arrivé à destination, les ouvrages

souterrains de Gare d'Austerlitz (amorce de prolongement sur la Gare de Lyon) et aériens (« éventrement » de la gare grandes lignes) sont également exposés. Le parcours jusqu'à Gare de l'Est est l'occasion de présenter au passage de nombreux ouvrages (Voie des Finances, traversée du canal, station Arsenal, vestiges de la Bastille ...). En « correspondant » à Gare de l'Est, la vaste tranchée couverte englobant les deux lignes est présentée, puis c'est à Louis Blanc que l'on découvre les rames de la ligne 7bis, à la technologie de roulement unique au monde (essieux guidés). La station Place des Fêtes mérite une mention particulière, par la présentation des vestiges de son accès d'origine par ascenseur, et par les aménagements subsistant de l'abri de défense passive aménagé en 1935 côté ligne 11.

La fin de la visite nous emmène à Saint-Martin, où les publicités anciennes sont présentées ■



Les Cagnards aujourd'hui, lors d'une visite ... (photo Martin Loyer) et vus par les artistes (collection Musée Camavalet ; photo Julian Pepinster)

## LIBRAIRIE

# Un livre auquel l'association a contribué



**P**aris Métro Style in map and station design, par Mark Ovenden, avec Julian Pepinster et Peter B. Lloyd, Harrow: Capital Transport, 2008. 1 vol. 25 x 28,5 cm, 176 p., très nombreuses illustrations. ISBN 978 1 85414 322 8.

Ouvrage établi avec la participation de la RATP et du London Transport Museum.

Le texte est en anglais mais les illustrations – plus de mille – sont pour tous compréhensibles !

Après l'incontournable Metro Maps of the World – l'ouvrage de référence sur le sujet – Mark Ovenden propose aujourd'hui un très beau livre dont l'histoire des plans du métro parisien est le fil conducteur.

Il s'agit en fait, à travers l'évolution complexe de ces plans et schémas (1900-2008), de toute l'histoire du métropolitain et, plus généralement, de celle de l'identité graphique RATP.

17 chapitres, numérotés comme les lignes du métro, présentent l'ensemble le plus important de plans de métro et de diagrammes jamais publié ; on y trouve de très nombreux documents inédits... Parmi ceux-ci, des photos, des « petits papiers » publicitaires et promotionnels, des dépliants, des plans de lignes et même des plaques émaillées autrefois apposées sur les portes des voitures... Pour l'aspect ludique, des jeux de parcours en forme de ligne ou de plan de métro.

Le domaine des plans de métro

est incroyablement riche (et séduisant graphiquement) : pendant les vingt premières années de son existence, la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) – ancêtre de la RATP, fondée en 1949 – n'édita pas de plans officiels.

Aussi des éditeurs privés, des « maisons de commerce », des particuliers ont-ils pris en charge ce besoin – souvent à des fins publicitaires – chacun ajoutant couleurs, motifs ou « réclames » et dessinant les lignes à sa guise, y compris avec de belles erreurs ! La reprise en main officielle ne fut vraiment effective qu'au début des années 1930.

L'évolution de la signalétique du métropolitain est traitée en profondeur (avec de grands tableaux comparatifs : alphabet « du métro », logo – de Métropolitain au « M » –, logo des compagnies). L'iconographie comblera les amateurs de documents sur le métro parisien et, entre autres, les admirateurs d'Hector Guimard ! À noter que l'ouvrage tout entier rend hommage à l'identité graphique du métro ; il est composé avec les caractères employés actuellement en signalétique par la RATP.

L'ouvrage, au prix de 40 euro, est en vente avec un rabais auprès de l'Association, ainsi qu'à la boutique du Patrimoine RATP, salle d'échanges de Châtelet-Les Halles, chez WHSmith, à la Vie du Rail, et par Internet ■

## Librairie

## Métropolitain

Nouvel ouvrage de Jean-Claude Demory, éditions du May/E.T.A.I., format 25,5 x 19,5 cm, reliure rigide, 96 pages, 20 euro.

Dans la lignée de "le Métro de chez nous" de 1997 et épuisé, l'auteur rédige une histoire anecdotique vivante du métro. L'intérêt de l'iconographie est dans le caractère méconnu de beaucoup de photos de l'agence Keystone. L'auteur et/ou l'éditeur doivent sans doute y bénéficier d'un accès privilégié, car publier autant de photos d'agence est généralement une opération trop coûteuse.

## Metroine

Collection of European subways rolling stock

Anonyme, éditions Utopia, Danemark, format 21 x 28 cm, reliure souple, 112 pages, 10 euro. On ne peut expliquer le très faible prix de ce bel album d'images montrant tous les matériels roulants actuellement en service de tous les métros d'Europe que par le caractère inhabituel de l'éditeur. Il semble qu'il s'agisse en fait d'un groupe de relations artistiques. Vu qu'il n'y a que des images, la pratique de l'anglais n'est pas indispensable !

## Fantaisies

### souterraines

Nues dans le métro

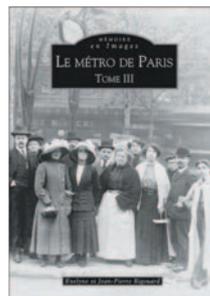
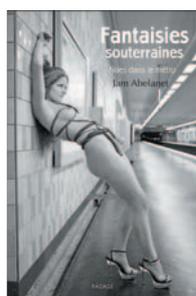
Jam Abelanet, éditions Ragage, format 23,5 x 15,5 cm, reliure souple, 70 pages, 27 euro.

C'est l'ouvrage-scandale du moment ! Les photos ont été prises en cachette sans aucune autorisation préalable, évidemment. Seules les images prises sur les voies n'ont pas été publiées, à la demande de la RATP.

## Mémoire en images - t. III

Nouvel ouvrage par Evelyne et Jean-Pierre Rigouard, éditions Alan Sutton, format 23,5 x 16,5 cm, reliure souple, 128 pages, 19,90 euro.

Ce troisième volume arrive alors que les tomes 1 et 2 sont épuisés, il rassemble un ensemble de cartes postales anciennes non reproduites jusqu'alors couvrant l'ensemble du sujet "Métro" (lignes aériennes et souterraines, crue, ...).



# Remise en service voyageurs de la boucle de Place d'Italie

Philippe Eyraud s'est levé aux aurores pour avoir le privilège de parcourir la boucle de la ligne 5 à Place d'Italie, dans le tout premier train circulant avec voyageurs. Récit.



L'entrée de la boucle de Place d'Italie telle qu'elle se présente désormais (photo Julian Pepinster).

C'est un événement historique que de revoir circuler des trains en service voyageurs sur l'intégralité de la boucle de la ligne 5 à Place d'Italie, ce qui ne s'était vu depuis 1931 (les dispositions de l'exploitation à l'époque restent à vérifier), voire même 1907, année de la jonction des exploitations des lignes 2 sud et 5 originelles. Ceci s'est déroulé dans une indifférence quasi-générale des « métrophiles » et sans personnalités pour l'inaugurer, puisque je me trouvais le seul sur place en ce moment d'histoire du métro.

## 19 janvier 2009, 5h du matin

Prévenu de l'événement depuis la veille au soir, j'arrive donc à pied, sous une pluie battante, à la station Gare d'Austerlitz.

Après avoir validé mon billet, je me retrouve sur le quai désert, il est 5h02, seul le bruit de la pluie sur la verrière me tient compagnie, suivi de l'écho des premiers trains du RER C, quelques mètres en dessous. À 5h25, après le passage des deux premiers trains pour Bobigny, l'afficheur m'indique enfin un temps d'attente de 31 minutes : « mon » train vient de quitter Bobigny. Le temps passe et c'est une dizaine de voyageurs qui

attendent désormais le premier train.

C'est pile à l'heure, à 5h56, que la rame 501 entre en station. La première plate-forme de la motrice de tête est bien occupée déjà, je choisis la seconde ; aucun visage connu dans la voiture, occupée anonymement par des représentants de la classe laborieuse se rendant au travail dans la tristesse d'un petit matin d'hiver ! Je réalise ainsi que je suis le seul « métrophile » à assister à cet événement historique.

Les stations se suivent : Saint-Marcel, Campo-Formio. Au moment de repartir, le conducteur passe une annonce pour le moins inhabituelle : « Mesdames, messieurs, votre attention s'il vous plaît. Vous allez être les tout premiers voyageurs à parcourir le « nouvel itinéraire » jusqu'à Place d'Italie. Vous voudrez bien nous excuser pour le léger retard occasionné (Ndlr : suite au temps passé à parcourir toute la boucle, au lieu de rentrer directement à quai, comme c'était l'usage jusqu'alors). En attendant, profitez-en pour découvrir le paysage de part et d'autre du train. Merci de votre attention ». Les portes se ferment, le monocoupe tinte. Regardant autour de

moi, je constate que cet étrange message a manifestement été écouté avec une totale indifférence, aucune réaction, pas un vague sourire ... Cette fois, c'est certain, je suis le seul « métrophile » présent.

Au travers de la porte de la loge, j'aperçois le nouvel appareil de voie bien positionné. Sur la droite, un éclairage plus puissant dévoile l'accès à la boucle (voir photo). Le conducteur envoie quelques coups d'avertisseur aux deux agents à pied d'œuvre, chargés sans doute de surveiller le bon fonctionnement de l'appareil de voie, qui lui répondent par un signe amical. Je les salue également, mais ils ne me voient pas !

Le train parcourt enfin pour la première fois depuis fort longtemps l'intégralité de la boucle avec voyageurs. À une position de garage, manifestement inutilisée depuis fort longtemps, succède la voie menant aux ateliers d'Italie. Le raccordement avec la ligne 6 apparaît ensuite, c'est l'ancien tracé originel de la ligne 5 Étoile-Italie de 1907 à 1942. Le trottoir de manœuvre, désormais obsolète, précède enfin la station Place d'Italie.

Alors que nous entrons en station, un autre train part simultanément sur la voie opposée. Tandis que le train s'immobilise, le conducteur nous gratifie d'un ultime message : « Place d'Italie, terminus, tous les voyageurs sont invités à descendre. Je vous remercie pour votre patience et vous souhaite une bonne journée ». Sur le quai, les voyageurs en partance en direction de Bobigny font de « drôles de têtes » : en effet, habitués qu'ils sont à voir se présenter des trains vides, ils sont tout surpris de voir des voyageurs descendre ! « Mais d'où sortent-ils donc, ceux-là ? » semblent-ils penser.

Il est désormais 6h01 ; l'événement vient d'entrer dans l'histoire, je rentre chez moi. Ainsi fut remise en service cette boucle, dans l'indifférence quasi générale des voyageurs. Saluons les mots sympathiques du conducteur à l'attention de ces premiers voyageurs !

L'exploitation en boucle permet d'ajouter, par le gain de temps sur les manœuvres au trottoir, 78 passages (ou 39 tours) supplémentaires au quotidien ■