

UNE NUIT EN MÉTRO ...

Découvrez
les coulisses
du métro
parisien à
l'occasion
d'une bala-
de nocturne
à travers les
entrailles de
la capitale



Jusqu'au bout de la nuit ...

Si vous avez toujours rêvé de percer les mystères du métropolitain, l'occasion vous est donnée de partir à la découverte de ce vaste réseau.

À l'heure du dernier métro, une rame spécialement affrêtée vous transportera dans les entrailles de la capitale.



Le tunnel du métro parisien a été réalisé à une époque où ingénieurs et bâtisseurs veillaient encore à rendre esthétiques des objets destinés à n'être vus par personne ...

Le métro côté coulisses

Routinier, voire contraignant, dans son usage quotidien, la découverte des coulisses du métro n'en est que plus excitante, et c'est vraiment un trajet «pas comme les autres» que nous proposons plusieurs fois par an, la nuit de samedi à dimanche, à quelques 200 visiteurs à chaque circuit.

C'est un poinçonneur, des Lilas ou bien d'ailleurs, qui vous accueille sur notre lieu de départ. Il est bientôt minuit, la nuit ne fait que commencer mais déjà les confettis s'amoncellent à ses pieds.

Le train nous attends ... prenons place ! Rapide coup d'œil à la librairie, au bar installé à bord du train, à la documentation remise au départ. Les accompagnateurs s'affairent et répondent déjà aux questions.

Arrêt dans une station fermée sur le réseau. Inutilisée depuis plus de soixante ans, la voici réveillée pour quelques minutes le temps qu'une foule joyeuse découvre ses vestiges. Après le départ du train, la station abandonnée retourne dans l'oubli.

Attention au départ !

Minuit ... la rame s'ébranle et le conférencier expose au micro un siècle d'histoire et d'anecdotes. Nous grillons les stations et croisons encore quelques derniers trains transportant les ultimes voyageurs «ordinaires» du soir, étonnés de nous voir.

Sous forme de conférences ou de visites, nous découvrirons les trains, les voies, les tunnels, les raccordements entre les lignes, les stations fermées, les fabuleux ouvrages de génie civil souterrain ou aérien. Suivez-nous dans ces quelques pages à la découverte du Métro comme l'on ne le voit jamais ...

Nous partons des ateliers du métro ...

Lors des circuits, nous visitons l'impressionnant atelier de voie du Métro.

C'est ici, dans l'un des derniers grands sites industriels situés encore dans Paris intra-muros, que sont réalisés les aiguillages du Métro et du RER. Nous y visiterons par petits groupes le hall de fabrication des appareils, déserté de son personnel, rendant plus mystérieuses encore les machines qui s'y trouvent : appareils de soudure, puissantes cintreuses courbant les rails tels de vulgaires morceaux de caoutchouc ... C'est dans le même bâtiment que l'on verra peut-être un aiguillage en cours de fabrication, car ils sont conçus et réalisés sur place.

À l'extérieur, nous verrons une partie du vaste parc de travaux à ciel ouvert -sept hectares et demi- où sont préparés les trains de travaux qui, chaque nuit, circulent sur le réseau pour l'entretien des infrastructures (renouvellement des voies, entretien des tunnels, rénovation des stations ...).



*L'accueil au départ du circuit ;
le poinçonnage des billets.*

Tous les jours, le métro recommence son cinéma ; mais ici les acteurs et les spectateurs ont tous un véritable rôle à jouer. Derrière les décors s'affaire toute une foule d'accessoiristes ... Partons à leur découverte !



*Affluence autour de la rame historique lors de
la visite d'une station fermée.*

Les voies de raccordement

Invisibles sur les plans du Métro distribués par la RATP, les voies de raccordement ne sont jamais empruntées par les trains de voyageurs, et sont réservées aux transferts de véhicules lors des passages en révision ainsi que, de façon plus régulière, par les trains de travaux qui doivent rejoindre les chantiers disséminés sur l'ensemble du réseau. Seule la discrète secousse du passage sur les aiguillages matérialise leur présence ; mais nous n'y prêtons pas attention en général.

Exceptionnellement, nous les emprunterons et, pour la première fois dans notre vie de voyageur, nous changerons de ligne sans changer de train !

... ou bien d'un quai inutilisé

Abritions-nous sous le ciel de faïence de la Porte des Lilas. Presque une station « normale », sauf qu'aucun train de voyageurs n'y a circulé depuis 1956 ! Jumelle de sa voisine de la ligne 3^{bis}, elle est aujourd'hui utilisée pour des tournages de films. Selon les « contraintes géographiques » du tournage, elle est rebaptisée à l'aide de fausses plaques collées sur les vraies le temps d'une scène. Ici bien entendu le Poinçonneur des Lilas est de rigueur ...



*Un tournage de film à Porte des Lilas,
dans cette même rame historique.*

*Découverte des trains de travaux
aux ateliers de la Villette.*

Les stations fermées ... ou jamais ouvertes !

Trop proches de leurs voisines ou insuffisamment fréquentées, elles ont clos leurs grilles au début de la deuxième guerre mondiale et ne les ont plus rouvertes depuis. Leurs quais abandonnés dégagent une atmosphère très particulière, on y retrouve aussi quelques vestiges -plus ou moins dégradés- de leur ancienne splendeur (siège du poinçonneur, bureau du chef de station, ...).

Parfois aussi nous visitons l'une des



Aux stations fermées succèdent l'une des deux stations « jamais ouvertes » du métro, ici sous les « beaux quartiers » ...



Moins mystérieux que le souterrain, le métro aérien mérite toutefois, également, un petit détour !

deux stations jamais ouvertes du réseau métropolitain. Fruit de projets de liaisons qui n'aboutirent pas, elles sont situées sur des voies de service et ne sont même pas traversées par les trains de voyageurs. « Foulons du pied » ces quais pour lesquels les accès ne furent même pas creusés.

Les ouvrages de génie civil

Tels des gamins, il faudra coller son nez contre portes et fenêtres pour essayer d'apprécier l'ampleur des ouvrages de génie civil souterrains que nous ont légués les bâtisseurs du Métro il y a déjà cent ans pour les plus anciens d'entre-eux. Pas d'ordinateurs ni de grues pour les construire, mais seules des planches à dessin, des hommes et des chevaux, et la volonté de mener à bien un chantier coûte-que-coûte.

Autour d'un verre ...

Au milieu du circuit, en pleine nuit, un rafraîchissement est offert à tous les participants lors d'un grand arrêt. Nos accompagnateurs vous proposeront un verre de champagne ou un jus de fruits, à votre choix, accompagné de friandises à grignoter.

Lors de cet arrêt nous proposons aux participants des animations et des visites par petits groupes :

- visite-conférence à pied d'une section de tunnel protégée et mise hors-tension afin d'apprécier la beauté industrielle de ces ouvrages avec exposé sur les méthodes de construction ;
- en fonction du site visité, présentation d'autres lieux dignes d'intérêt dans la mesure où l'accès est rendu possible.



Visite par petits groupes d'une section de tunnel mise en sécurité.



Quelque part dans le métro de Paris, au détour d'un couloir banal, derrière une porte grise ... un surprenant vestige publicitaire en faïence !

Un métro pas si banal ...

D'autres arrêts plus courts (5-10 minutes) seront aussi marqués dans des stations qui, par leurs particularités ou leur histoire, méritent le détour.

Il y a en effet, dans notre Métro quotidien, des détails que nous ne remarquons pas car personne n'est là pour nous « ouvrir les yeux » sur leur signification ou leur raison d'être.

Cette nuit, les conférenciers et accompagnateurs seront justement là pour vous exposer l'aménagement des stations et l'esthétique de leurs accès (ce qui vous permettra ensuite de dater d'un coup d'œil les stations que vous traversez, tel un archéologue des temps modernes), vous montrer les aménagements culturels, vous expliquer l'alimentation électrique des rames, l'exploitation du réseau dans le passé et au présent ... vous ne regarderez plus ensuite le métro comme avant.

Les membres de l'association qui organisent le circuit sont tous des bénévoles dont l'un des principaux centres d'intérêt est le métro ... Ils ne ménageront pas leurs efforts pour répondre à vos questions et vous faire partager leur passion d'une façon agréable et compréhensible pour les « non-initiés », afin de rendre cette visite enrichissante, agréable et distrayante.



À bord du train

Contemporain ou historique, notre train nous permet d'aller d'un bout à l'autre de Paris afin d'accéder aux sites que nous visitons. Un bar est installé dans le train et propose ses services pendant toute de la nuit. Le train est sonorisé et le parcours est commenté par des conférenciers. La loge de conduite peut être présentée lors des arrêts à discrétion des conducteurs. Les accompagnateurs de l'association sont à la disposition des participants. Selon les contraintes d'exploitation, le circuit a lieu avec une rame contemporaine ou bien à bord de la mythique rame historique Sprague-Thomson verte et rouge de la RATP, classée « Monument Historique » ... on y retrouve le charme de ses dures

Arrêt à Mirabeau, station au profil unique sur le réseau.

banquettes à lattes de bois, son chaleureux éclairage à incandescence, ses bruits caractéristiques, ses secousses au départ et son confort de roulement ... rudimentaire !

La rame contemporaine n'a certes pas autant de caractère, mais offre plus de confort (banquettes rembourrées et circulation moins bruyante) ; la participation aux frais est aussi moins élevée dans ce cas.

Il est cinq heures, Paris s'éveille ...

... Mais nos visiteurs vont se coucher ! Après quelques derniers arrêts, un petit déjeuner-buffet nous attend à l'arrivée. Un café ou un chocolat chaud accompagné de croissants vous permet de retrouver suffisamment d'énergie pour regagner votre domicile pour le repos dominical ...

À propos de l'ADEMAS

Fondée en 1992 par un petit groupe de passionnés, l'Association d'Exploitation du Matériel Sprague s'est donné pour but la mise en valeur du patrimoine historique du Métro Parisien. Les circuits de découverte du Métro, organisés en collaboration avec les services d'exploitation de la RATP, ont accueillis depuis 1992 près de 14000 participants (*chiffre janvier 2006*).

Ces circuits, conçus et animés par des bénévoles en collaboration et avec le bienveillant soutien des services d'ex-



*Le bar est installé à bord du train et est ouvert toute la nuit ;
il est souvent la source d'une chaleureuse ambiance.*

plaitation de la RATP, ont eu un large écho dans les médias.

Un métro à Versailles !

Depuis 1995, l'ADEMAS préserve et restaure des voitures anciennes du Métro. Début 2006, le patrimoine se composait de 16 véhicules -ou structures de véhicules- représentatifs de l'histoire du métro de 1900 à 1952 (dont plusieurs véhicules pour réserve ou pour pièces) ; cette collection est abritée sur deux sites.

Une rame de l'association circule désormais, à la demande ainsi que lors de manifestations importantes, sur la ligne circulaire du 5^e Régiment du Génie, à Versailles, au Camp des Matelots (la rame a transporté environ 2500 personnes lors des Journées du



Une « première » organisée par l'ADEMAS le 29 octobre 2005 : la première circulation d'une rame Sprague-Thomson sur la ligne 14 -Météor- ; ici à Saint-Lazare.

Patrimoine 2005). Un travail considérable reste à accomplir pour fiabiliser et améliorer l'aspect des voitures aptes à transporter les visiteurs sur ce site.

Ce projet est rendu possible grâce au partenariat mené avec le 5^e Régiment du Génie et la RATP, ainsi qu'au généreux accueil qui est offert à notre réserve en province, où près de 400 mètres de voie ont été posés. Nos circuits nocturnes et les cotisations de nos adhérents sont nos seules ressources financières.

Pour nous soutenir, adhérez !

Décor forestier pour une promenade en Métro, à courte distance du parc du Château de Versailles !



QUELQUES INFORMATIONS PRATIQUES

Les circuits en métro de l'association ADEMAS sont organisés une dizaine de fois par an, en fonction des contraintes techniques de la RATP. Ce document n'est pas contractuel.

Le cadre du métro, assez inhabituel pour des activités culturelles, nécessite de la part des participants une démarche volontaire pour bien apprécier l'ensemble de la visite (horaire nocturne, parcours commenté, arrêts, visites).

En fonction des contraintes techniques d'exploitation (saison, restrictions de circulation, sécurité, horaires ...), la majorité des activités présentées sur cette brochure sont incluses au programme de la visite, mais pas toutes lors du même circuit.

L'Association d'Exploitation du Matériel Sprague a été fondée en 1992 (J.O. du 29.4.1992) et est régie par la Loi de 1901.

ADEMAS - 17 rue des Abondances - F 92100 Boulogne-Billancourt - Tél/fax : 01 48 25 13 32 - ademas@orange.fr

Photos : D. Craquelin, E. Jouan, Y. Kaminagai, L. Lacas, B. Lapeyre, L. Méreur, Métrorama, R. Minoli, J. Pepinster, MM. Valine & Cadilhac.

Conception et réalisation : J. Pepinster, avril 2001 - mise à jour janvier 2006 - Siège social : 15 rue Erlanger - F 75016 Paris

