

# BONNE NOUVELLE



Le Matériel Articulé de 1951 fait déjà partie de l'Histoire ...  
Un élément de trois voitures, offert par la RATP, sera préservé par  
l'ADEMAS dans les prochaines semaines.

Ici, vue d'un autre élément ayant eu moins de chance ...  
*(Photo Guillaume POTIER de la BATIE)*

**LA GAZETTE DE L'ADEMAS.**

*N° 13 - mars 1996*

## Une absence de concertation

Les malheurs de l'ADEMAS auront été les malheurs de la France ... Le plan "Vigipirate" et le conflit social de décembre ont en effet fortement perturbé nos activités de l'automne 1995.

Le pire étant à venir, nous avons appris incidemment que les rames "Sprague" n'étaient plus autorisées à circuler pour des raisons de "mise en conformité" (on prétend en effet que ce matériel est trop âgé et n'est pas en conformité avec les "normes"). Nous avons fait parvenir à nos interlocuteurs une étude infirmant ces objections.

Nous ne comprenons pas cette décision aussi inattendue qu'inexplicable, d'autant plus qu'une rame est passée en Grande Révision en 1994 et que les manifestations de l'année 1995 (voyages ADEMAS, voyage RATP du 7 octobre et circulation sur la ligne 3<sup>bis</sup>) se sont déroulées dans de bonnes conditions.

## A SUIVRE ...

**Voyage à Amsterdam à bord de l'ultime train "TEE" tracté par une locomotive "CC 40100".**

Pour les samedi 1<sup>er</sup> et dimanche 2 juin prochains, le COPEF organise un parcours international à bord d'une de ces rames luxueuses des années 1970.

Le parcours est le suivant : Paris - Aix la Chapelle - Montzen - Maastricht - Liège - Bruxelles (nuit) - Amsterdam (à confirmer) - Bruxelles - Paris.

Les modalités exactes et le coût ne sont pas encore arrêtées. Pour recevoir un bulletin d'inscription en temps utile, prière d'envoyer au COPEF une enveloppe avec adresse affranchie au tarif *lettre*, avec indication au crayon "CC 40100".

COPEF, 19 rue d'Amsterdam, 75008 PARIS,  
Tél. : (1) 45 81 11 06.

Mais les véritables raisons se situent probablement au-delà. Toute engagée dans la mise en valeur *statique* du Patrimoine *roulant* (sic), une fraction de la RATP voit probablement d'un mauvais œil la persistance d'activités sur le réseau qui ne sont pas de son fait, et qu'elle ne veut pas mener.

Pourquoi alors avoir dépensé 2,5 millions de francs pour réviser une rame "Sprague" ? Le service public est un acquis qu'il est parfois difficile de défendre.

Paradoxalement, alors que la situation du "Sprague" empire, les bus anciens de la RATP (les TN) poursuivent imperturbablement leurs activités, sans "normes" et sans "Vigipirate". Il s'agit pourtant toujours de la RATP, mais de services différents !

Qui se souvient qu'en 1975 il n'était plus question de voir une seule locomotive à vapeur en chauffe sur le réseau de la SNCF ? Aujourd'hui, il est possible, sur le réseau SNCF et sur des Chemins de Fer touristiques, de voyager tous les jours de l'année en train à vapeur ...

Quoi qu'il en soit, il n'était pas trop tôt pour engager la réflexion et mettre en œuvre les moyens nécessaires à la sauvegarde de certaines voitures de Métro anciennes (Bonne Nouvelle n° 12).

Enfin, le message du philosophe Saint-Augustin (354-430) ne reste-il pas d'actualité ? L'Eglise, face à la chute imminente des empereurs Romains sombrant dans la décadence, suivant le précepte de Saint-Augustin dans la "Cité de Dieu", assura la transition entre l'Empire Romain christianisé et les Barbares venus de l'Est.

La "Cité de Dieu" doit transcender les Empires et non s'identifier à eux. Belle leçon de Foi religieuse ... et de réalisme politique !

# JOURNÉE DU SAMEDI

## 20 AVRIL 1996

### **Programme**

9 h 30 - 12 h 00 Balade en autobus à plate-forme SC 10 de 1969

12 h 30 - 14 h 30 Déjeuner en commun

14 h 30 - 16 h 30 Assemblée Générale ordinaire 1996

L'Assemblée Générale ordinaire 1996 se tiendra le **samedi 20 avril 1996 à 14 heures 30**, dans la station de Métro "Gare du Nord", centre d'instruction RATP. Entrée **exclusivement** par l'accès à l'angle de la rue Lafayette et du boulevard de Denain.

**Les adhérents désirant se présenter à l'élection du Comité Directeur sont priés de faire acte de candidature et profession de foi par lettre adressée avant le 1<sup>er</sup> avril 1996 au 17 rue des Abondances, 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT.**

*Tout adhérent dans l'impossibilité d'assister à l'Assemblée Générale pourra s'y faire représenter en confiant un pouvoir à une personne de son choix. Le vote par correspondance est possible ; merci de nous contacter afin que nous vous fassions parvenir les documents en temps utile.*

## **ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

- Ouverture et rapport annuel par le Président,
- Compte rendu d'activité (avec projection de diapositives) par le Secrétaire,
- Rapport financier par le Trésorier,
- Vote pour le renouvellement du Comité Directeur et l'approbation des comptes suivi des résultats,
- Informations et questions diverses,
- Vente de photos et d'objets divers, puis Cocktail.

**LE PRÉSENT AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.**

---

## **OPÉRATION "RAVIVER" (suite .. et fin)**

Déjà présentée dans le Bonne Nouvelle n° 9 (janvier 1995), l'opération "Raviver" consiste en une remise à niveau générale des parties accessibles au public du réseau du Métro.

Plutôt que de s'engager dans des opérations ponctuelles et coûteuses de "reconstruction" de stations, on a choisi, sur l'ensemble du réseau, de mettre les stations dans un état d'usage correct : plus de peintures jaunies par les infiltrations d'eau, de zones sans faïences, ou de recoins sombres.

Pendant la première année de l'opération, on a pu se réjouir de voir des travaux de bonne qualité, sans dépenses inutiles ni ostentation, avec remplacement à l'identique des éléments abîmés.

La fin 1995, en revanche, a vu apparaître une nouvelle forme de "Raviver", hélas bien différente des travaux effectués à l'origine.

Plutôt que de réaliser un travail constructif en remplaçant les éléments de faïences abîmés, les entreprises chargées des travaux se contentent de passer une couche de peinture blanche sur ces parties (Rue de la Pompe, Jourdain). On sait d'avance que cette peinture "ne tiendra pas", et qu'elle altère l'impression d'espace et de propreté rendu par la faïence.

Ces erreurs de fin de parcours sont marquées par la volonté de privilégier le très court terme sur la durée.

# LA SAUVEGARDE DU MATÉRIEL ARTICULÉ

## *Une stratégie*

En marge de l'arrêt des circulations historiques, la réforme du matériel articulé a été décidée.

Faut-il agir pour la conservation physique du Patrimoine ? La réponse est évidemment oui, sans quoi nous n'aurions pas de raison d'être.

Cependant, deux méthodes sont possibles face à ce type d'annonce.

La première consiste à essayer de "convaincre" la RATP de garder le maximum de son Patrimoine. Le succès est conditionné par la possession de deux armes essentielles : le pouvoir de contrainte administratif, et le pouvoir médiatique. Tel n'est pas notre cas aujourd'hui. **Toute argumentation, même excellente, échouera face à l'absence de volonté.**

La seconde vise à suivre l'exemple de nos prédécesseurs dans le domaine de la traction vapeur, grâce à qui de nombreuses machines de tous types ont pu être sauvegardées, restaurées, et pour certaines remises en marche.

On peut alors circuler sur le réseau de la SNCF, mais les difficultés sont à l'image de celles rencontrées à la RATP, ou sur un Chemin de Fer touristique, dont certains font preuve d'une formidable vitalité.

Une partie du matériel historique Métro pourrait-elle suivre le même chemin ? Il est trop tôt pour le dire actuellement. Cependant, il importe de ne pas laisser se perdre une partie du Patrimoine.

## *Un choix*

Le dernier train "Articulé" ayant circulé pour la dernière fois le 15 juin 1994 (Bonne Nouvelle n°7) sera démolé au printemps 1996. Ce train est composé de deux éléments (E. 023 / E. 034) formant chacun un train susceptible de rouler indépendamment.

Commandé en 1948 et livré en 1951, le MA représente le Métro de Paris à la moitié de son existence. En état d'origine, il est en outre déjà "Rétro". Le faible nombre de trains livrés (40 éléments au total) en fait une pièce de Patrimoine rare et intéressante.

Il apparaît aujourd'hui possible de sauver un des deux éléments (le E. 023), et de récupérer des pièces détachées -ce qui est essentiel- sur le second.

## *Des moyens*

Le principe de cette opération de sauvegarde est acquis mais les modalités doivent être définies. Le transport s'effectuera en trois phases sur plate-forme routière vers la Mayenne.

*L'aide de ceux qui le peuvent, disposant d'une automobile, sera la bienvenue pour cette opération délicate.*

La couverture, légère dans un premier temps, puis l'acquisition d'une génératrice de courant continu à haute tension seront à traiter immédiatement après l'arrivée de l'élément sur le site.

L'ensemble de ces opérations, comme la reconstruction de la voiture en bois, nécessitera, outre les cotisations nécessaires au fonctionnement de l'Association, l'aide de sponsors et de mécènes. Des démarches sont actuellement entreprises.

*Vue d'un élément articulé, aux Ateliers de Vaugirard en 1963. Sa présentation d'origine était de couleur bleue claire et jaune en 1<sup>ère</sup> classe. L'intérieur -très Rétro- était caractérisé par une sellerie "à bourrelet" et un sol en terrazolithe rose côtoyant des couleurs grises & jaunes éclairées par de petits tubes luminescents diffusant une lumière jaune pâle.*

*Photo RATP*



Addenda : dans le Bonne Nouvelle n°12, à l'inventaire du Matériel Historique, il avait été indiqué que la M 1231 (motrice verte de 1931) était non retenue. En fait, elle est destinée à un Musée de Boston (Massachusetts - Etats-Unis).