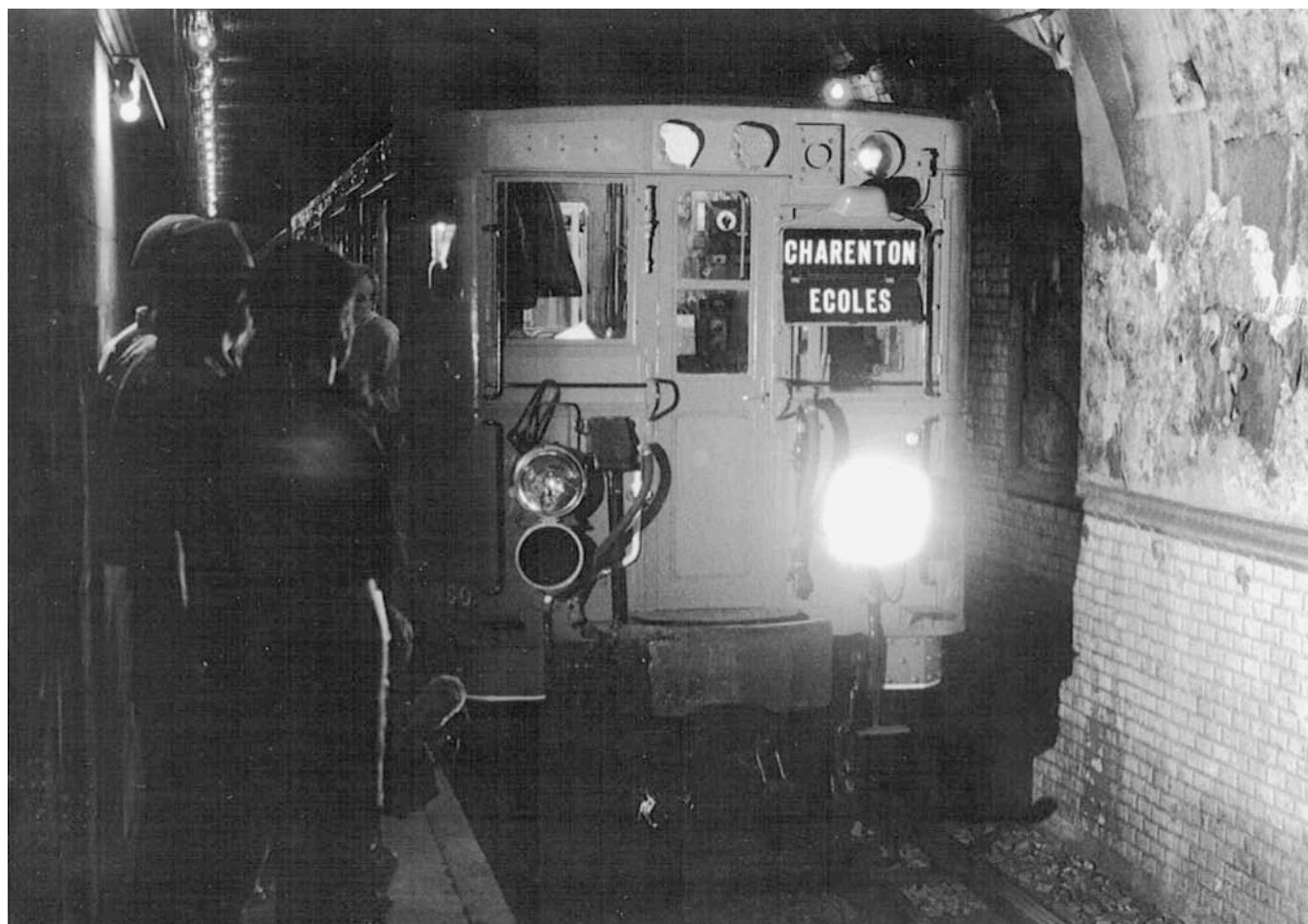


BONNE NOUVELLE



La rame Sprague à Saint-Martin.
Circuit de la nuit du 18 au 19 mars 1995.

(Photo Cyril PRODANOVIC).

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N° 14 - juillet 1996

EDITO

Une année pour rien ?

Effectivement, la rame "Sprague" n'a pas circulé depuis presque une année. Il aura fallu le voyage du 29 juin dernier en rame MF 67 pour débiter, ... et terminer l'année scolaire par une activité en Métro !

Des révisions de nouvelles rames (Nord-Sud, "Sprague" gris) ont-elles été engagées ? La rame déjà révisée a-t-elle bénéficié d'améliorations (sonorisation ...) ? Rien n'a été fait. Pendant ce temps, on roule en train à vapeur en Allemagne (fête de la vapeur à Dresde), en tram historique de 1908 à Bruxelles, au milieu de la circulation du samedi après-midi, en automotrices "Brill" de 1914, et "300" de 1920, sur les Chemins de Fer de la "Generalitat de Barcelone".

Du point de vue parisien, l'année 1995-1996 a été perdue pour le patrimoine roulant du Métro (et du RER où les automotrices Z ex-ligne de Sceaux ont toutes quitté le réseau de la RATP).

A SUIVRE...

Voyages organisés par le COPEF

☞ Voyage dans la région de Thouars le mercredi 9 octobre.

Circulation en autorail spécial au départ de Tours sur les embranchements de Saint-Varent et de La Meilleraie ; visite de carrières de ballast en exploitation. Possibilité de voyage en groupe en TGV depuis Paris.

☞ Voyage Lorraine - Luxembourg les 19 et 20 octobre.

Parcours d'approche en groupe, visite du dépôt de Thionville, train spécial tracté par une CC 14100 (avant retrait imminent du service) Thionville - Luxembourg avec parcours de la ligne Thionville - Bening. Dîner et nuit à Luxembourg. Circuit autour de Luxembourg en autorail historique De Dietrich, puis retour sur Paris.

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

La sauvegarde de l'élément articulé E. 023 a trouvé son épilogue le jeudi 20 juin dernier avec la reconstitution du train à l'aide d'une grue de la caisse intermédiaire sur son site en Mayenne. L'ensemble de l'opération s'est étalée sur cinq mois. En janvier, la demande de sauvegarde était adressée à la RATP qui en a accepté le principe début février. En mars, le train était dégaré de sa voie aux ateliers d'Auteuil où il sommeillait depuis le 15 juin 1994, ultime jour de circulation. En mars et avril, le maximum de pièces ont été démontées sur l'élément E. 034 puis stockées dans le E. 023.

Fin avril, le E. 034 était démolé. Le 15 mai, le E. 023 effectua ses derniers tours de roues de manière autonome dans l'atelier d'Auteuil avant d'être attelé à des tracteurs pour son expédition à Vaugirard où il arriva le 3 juin. Le 4 juin, la première caisse arrivait en Mayenne, puis le 20 juin, les deux suivantes. Le début du mois de juillet était consacré au rangement de toutes les pièces détachées stockées à l'intérieur du train, il y en avait plusieurs tonnes !

Si l'année a été perdue pour le "Sprague", elle ne l'aura pas été pour l'ADEMAS.

Après un an d'absence ... Voyage en rame Sprague-Thomson dans la nuit du 5 au 6 octobre

Parcours de la Porte Maillot à la Gare du Nord via Etoile, Bir Hakeim; Saint-Jacques, Place d'Italie, Maubert-Mutualité, Porte d'Auteuil (cocktail), La Motte-Picquet, Saint-Martin (visite), République.

Parcours commenté, animation musicale, bar / librairie, cocktail, petit déjeuner-buffet en fin de voyage. Participation aux frais (tarif adhérent) : 225 francs Inscription à l'aide de la brochure ci-jointe.

Livre "Le Patrimoine de la RATP"

Les adhérents de l'ADEMAS se voient offerts les conditions avantageuses présentées sur le bulletin de souscription.

NOUVELLES RAMES SUR PNEUS DU MÉTRO

Sous peu, la RATP mettra en service une nouvelle génération de matériel roulant sur pneumatiques sur les lignes 1 (Vincennes - La Défense) et 14 (Madeleine - Tolbiac ; *ouverture en 1998*).

Deux lignes très différentes

Après l'expérience du BOA & du MF 88 sur les lignes à roulement fer, la RATP s'est penchée sur le renouvellement du matériel MP 55, à limite d'usure, équipant la ligne 11 et sur l'équipement en matériel neuf de "Météor".

Il fallait trouver un même type de train capable d'assurer un service satisfaisant sur deux lignes aux caractéristiques opposées :

- La ligne 1, construite en 1900, infrastructure ancienne, profil bon dans son ensemble à l'exception des courbes très serrées de Bastille, faible intervalle entre les stations, présence d'un conducteur,
- La ligne 14, construite actuellement, profil optimal, longues interstations, pilotage automatique intégral, pas de conducteur, portes palières sur le quai.

Des choix technologiques nouveaux

Les véhicules ferroviaires les plus récents (locomotives BB 36 000, rames MF 88, tramways neufs) ont vu apparaître des nouveautés empruntées à la technologie automobile lourde, ou issues de la recherche.

C'est ainsi que le MP 89 a reçu :

- une chaîne de traction asynchrone (traction en courant alternatif triphasé, allègement du poids ... et des coûts d'entretien du moteur, mais complication et alourdissement de l'équipement électrique),
- dans le bogie, plus d'essieux, plus de timonerie de frein mais des roues indépendantes sur les remorques, reliées par un pont différentiel sur les motrices ; on trouve un cylindre de frein par roue.

Un aménagement assez classique

Le design, intérieur comme extérieur, est dû à Tallon, qui a dessiné de nombreux véhicules de chemin de fer en France, et dont on commence à bien saisir le style. Les volumes sont généreusement calculés.

L'intercirculation d'une voiture à l'autre n'est réalisée que pour les trains destinés à Météor. Les courbes de Bastille useraient prématurément le système existant. Un nouveau procédé, applicable ultérieurement, est à l'étude.

La véritable nouveauté sera l'exploitation de la ligne 14, avec ses trains sans loge de conduite ni conducteur, ses portes palières sur le quai, ses caméras de surveillance ...

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale Ordinaire 1996 s'est tenue le samedi 20 avril dans une salle d'instruction de la RATP à la Gare du Nord. 37 adhérents étaient présents ou représentés.

Le Président Benoît RENARD a ouvert la séance à 14 heures 30 puis a donné lecture de son rapport moral qui souligne l'incohérence de la politique de la RATP en matière de matériel historique roulant depuis de nombreuses années. De fait, la plupart des difficultés que nous rencontrons proviennent de ces hésitations permanentes. Le rapport évoque la sauvegarde de l'élément articulé par l'ADEMAS, et trace des perspectives pour sa circulation future en Mayenne.

Le rapport d'activité est présenté sous forme d'une projection de diapositive par le Secrétaire Julian PEPINSTER, et montre, malgré le faible nombre de voyages en Métro, une activité importante en matière de sauvegarde de Patrimoine par l'ADEMAS.

La situation financière est enfin présentée, avec une trésorerie toujours positive, mais un niveau d'immobilisation faible, et peu de capacité de financement.

Les adhérents sont enfin appelés à se prononcer sur l'approbation des comptes d'une part, et le renouvellement du Comité Directeur d'autre part.

- Les comptes ont été approuvés par 35 voix contre une.
- Cinq candidats se présentaient, pour cinq postes à pourvoir.

Ont obtenus : Julian PEPINSTER 29 voix *ÉLU*, Benoît RENARD 28 voix *ÉLU*, Baudouin CUSIN BERCHE 26 voix *ÉLU*, Yves NORRY 26 voix *ÉLU*, Guillaume POTIER DE LA BATIE 25 voix *ÉLU*.

DE BALARD A CRETEIL EN SOIXANTE ANS

La ligne 8 (Balard - Créteil) que nous connaissons aujourd'hui mit plus de soixante ans à trouver son visage. A travers l'histoire de sa construction, il est intéressant de voir comment l'offre a été progressivement adaptée à la demande de transport.

1901 - 1903 : CONFLITS D'INTÉRÊTS

Quelques années après l'ouverture du Métro, le Conseil Municipal de Paris, satisfait de son exploitation et de son développement, déclara dans sa séance du 14 juin 1901 que désormais, aucun point de la capitale ne devait être éloigné de plus de 400 mètres d'une station de Métro. Un plan d'agrandissement du réseau fut alors présenté le 4 décembre 1901 par la C.M.P., avec la réalisation d'un réseau dit "complémentaire" comprenant notamment la construction de la ligne 8 entre la Porte d'Auteuil et l'Opéra.

Voulant tenter une nouvelle expérience, le Conseil Municipal accorda également une concession au chemin de Fer Nord-Sud quelques semaines après avoir accordé la concession à la CMP pour la ligne 8. La C.M.P., aigrie de voir un concurrent la menacer, s'opposa à la progression de l'enquête d'utilité publique des lignes du Nord-Sud et réclamait au plus vite l'autorisation d'engager les travaux d'agrandissement de son propre réseau. La C.M.P. obtint finalement gain de cause et la ligne 8 fut déclarée d'utilité publique par la Loi du 6 avril 1903... alors que le réseau primitif (lignes 1 à 6) était loin d'être achevé. La désorganisation des transports urbains à Paris était certaine, chaque Compagnie essayant de faire prévaloir son point de vue auprès des autorités concédantes. La C.M.P., quant à elle, "raflait" le maximum de concessions possible pour assurer sa supériorité.

1910 - 1913 : L'OUVERTURE

Le tracé initial de la ligne 8 prévoyait de relier directement la Porte d'Auteuil à l'Opéra. Cependant, on se rendit compte de l'intérêt d'une vaste boucle terminale comportant plusieurs stations pour desservir un quartier plus étendu. C'est ainsi que fut construite une boucle à Auteuil avec la station Mirabeau, unique en son genre. Les travaux furent retardés par l'inondation de 1910 qui noya le chantier à Javel et à Concorde. Finalement, **la ligne fut ouverte au public le 30 septembre 1913** exploitée par des rames neuves de type "Sprague-Thomson".

1930 - 1937 : LE REMANIEMENT

L'Exposition Coloniale devant se tenir au Bois de Vincennes en 1931, il devint urgent de prolonger la ligne 8 jusqu'à la Porte de Charenton. Cependant, alors que le Métro faisait plutôt l'unanimité auprès des Parisiens, une vive polémique se déclencha au moment où l'on apprit que le tracé devait passer sous les "Grands Boulevards" entre Richelieu-Drouot et République.

Certains "experts" prétendaient qu'un tunnel s'effondrerait à cet endroit en raison de la présence d'un ancien bras de la Seine et la S.T.C.R.P. (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) qui avait succédé aux Compagnies de Tramways en 1921 protestait de voir ses meilleures lignes concurrencées.

En fin de compte, les pouvoirs publics arbitrèrent en faveur du Métro. Grâce à la ténacité de Fulgence Bienvenüe, le tunnel put être construit dans un terrain gorgé d'eau, avec superposition des lignes 8 et 9, cette dernière étant ouverte depuis 1928 entre Porte de Saint Cloud et Richelieu-Drouot. Les stations étaient très rapprochées les unes des autres sous les Boulevards pour mieux concurrencer les lignes de surface. Commencé en 1928, le prolongement fut ouvert au public le 5 mai 1931. Dès lors, la ligne 8 allait faire face à un trafic exceptionnel, avec une charge qui ne sera égalée par le RER que cinquante ans plus tard. L'aménagement à 105 mètres des nouvelles stations entre Richelieu et Porte de Charenton permettait de rallonger les trains de cinq à sept voitures. Chaque rame transportait plus de 1 000 voyageurs et le trafic atteignait 30 000 voyageurs par heure et par sens.

Après l'Exposition, un vaste remaniement touchant deux lignes de Métro fut décidé :

- ligne 8 prolongée de la Motte Picquet à Balard,
- ligne 10 prolongée de Duroc à la Motte Picquet et reprenant la ligne 8 jusqu'à Auteuil.

Les travaux de construction du prolongement à Balard débutèrent en 1933 et la substitution avec la ligne 10 s'effectua dans la nuit du 26 au 27 juillet 1937, sans perturber l'exploitation. Un ultime prolongement, entrepris en 1937 vers Charenton-Ecoles, est ouvert en octobre 1942 dans le cadre de la politique d'extension du Métro en Banlieue décidée en 1929.

1968 - 1974 : VERS LA MARNE

A la fin des années 60, la Ville de Paris restait desservie par un Métro conçu avant la guerre. Si la population de Paris *intra-muros* était restée stationnaire, par contre celle de la banlieue s'était accrue dans des proportions énormes. Maisons-Alfort et Créteil avaient vu leur démographie exploser et l'engorgement des lignes de bus rendait les conditions de transports des banlieusards très pénibles ; il devenait urgent de prolonger la ligne 8. Pour la première fois depuis 1909, un viaduc fut construit pour le Métro, mais sur la Marne

A Créteil, la ligne est construite au niveau du sol, technique beaucoup plus simple à réaliser et moins onéreuse qu'un souterrain. Le prolongement, long de 6,6 kilomètres a été mis en service en quatre étapes successives, à partir de 1968 jusqu'à **l'ouverture de la station Créteil-Préfecture le 10 septembre 1974.**