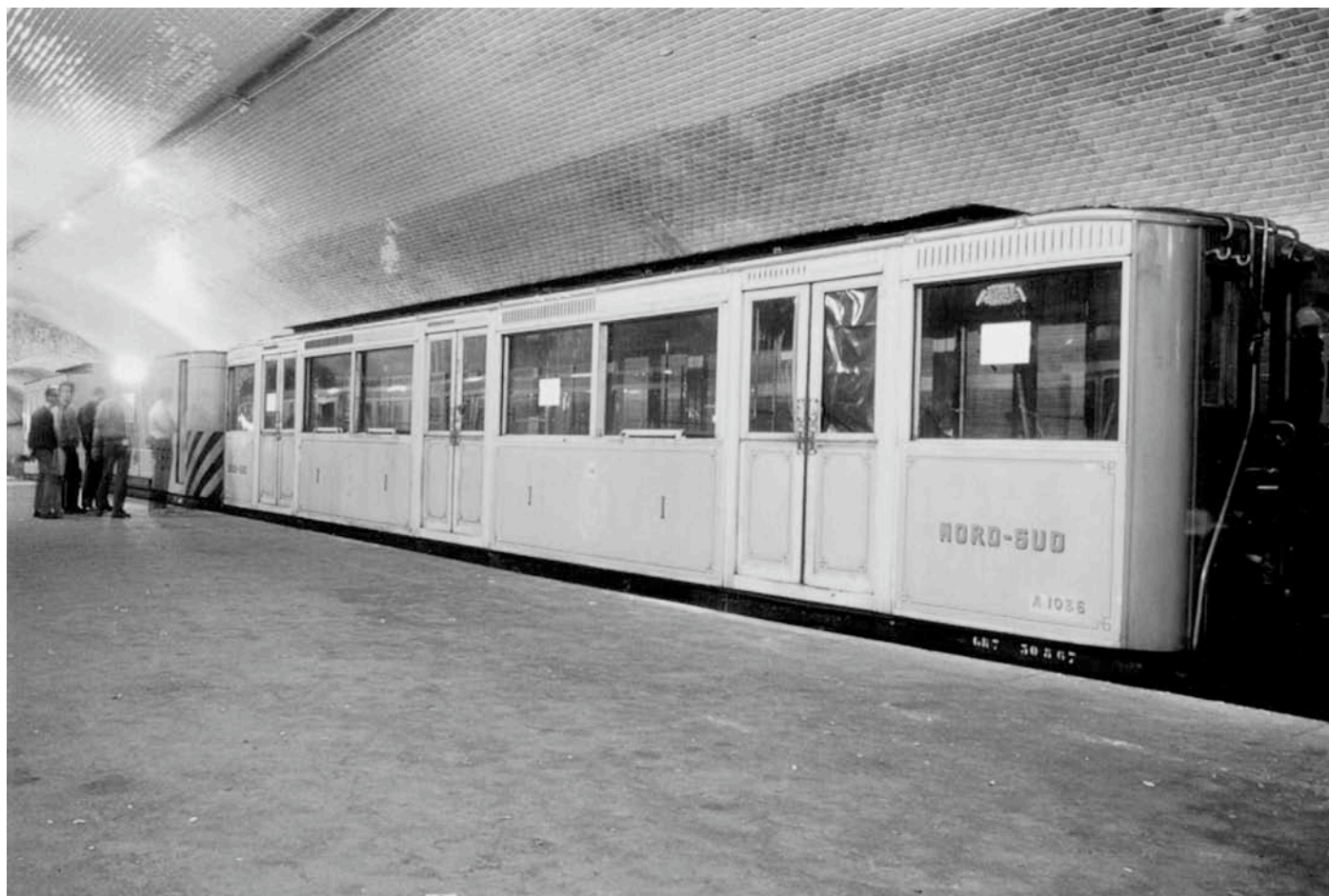


BONNE NOUVELLE



Le matériel Nord-Sud du Métro de Paris, vu lors d'une de ses rares manœuvres, en 1993. On voit ici une remorque de première classe, et au second plan l'un des tracteurs de travaux servant lors du convoi.

Circulerons-nous jamais dans un train spécial "Nord-Sud" ?

(Photo Julian PEPINSTER)

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N° 15 - octobre 1996

Une rentrée sereine

Le bon sens l'aura -et c'est heureux- finalement emporté ; les circulations en rame Sprague sont de nouveau autorisées. Notre premier voyage de rentrée était complet comme à l'accoutumée, et nous espérons qu'il sera le premier d'une longue série.

Il convient de rappeler inlassablement qu'en ce qui concerne nos activités en Métro, des améliorations peuvent être apportées, puisque la demande semble exister. Mais ces améliorations, qui toucheraient notamment à la commercialisation des voyages et à l'investissement dans un matériel immobilisé de qualité (sonorisation, mobilier d'accueil ...) dépendent des garanties qui pourraient nous être offertes par la RATP. Pour le moment, le véritable atout réside dans les équipes d'organisation (RATP d'une part et ADEMAS d'autre part), qui s'élargissent à de nouveaux membres. Elles font preuve d'un grand dévouement pour une activité se déroulant à des horaires particuliers, et faisant appel à des qualités humaines certaines.

ANNONCES

Banquettes de Sprague

Des banquettes de Sprague de seconde classe, en bois, sont à vendre au profit de l'Association. Il s'agit d'un lot récupéré en Province en 1995. Les banquettes, simples, sont en vente au prix de 540 francs. Elles sont en excellent état (boiserie et tôle émaillée).

Manipulateur de Sprague

Le manipulateur est complet, avec son coffrage et ses équipements, ainsi que sa manette. Il est cédé par un membre de l'Association à 350 francs.

Livrets d'instruction "Futurs conducteurs, vous devez savoir que ... "

Collection complète en bon état (rare) tomes 1 à 5. 35 pages par tomes environ, édités vers 1960.

La collection complète 500 francs.

L'ADEMAS recherche, pour le matériel articulé, un groupe électrogène.

Nous recherchons un groupe électrogène fournissant du courant triphasé (min. 380 V / au mieux 580 V) pour une puissance de 250-350 KVA (sous 380 V). Les offres proposées jusqu'à maintenant dépassent les moyens de l'Association. Notre budget maximal serait de 10 000 FF.

Les 14 septembre (journées du Patrimoine) & 19 octobre 1996, la rame Sprague, réduite à trois voitures pour l'occasion, a effectué des circulations avec voyageurs sur la ligne 3 bis, Gambetta-Porte des Lilas, à l'initiative des agents de la ligne 3/3 bis.

Si l'avantage de la 3 bis (comprenant quatre stations) est de permettre une fréquence de passage du Sprague plus élevée, il est à espérer que d'autres lignes de plus grande longueur referont également de temps à autre circuler une rame historique, comme ce fut le cas en 1991/1992 sur les lignes 8, 12, 5 & 1. Globalement, l'impact positif de ce type d'animation ne se dément pas auprès des voyageurs, même si peu d'entre eux ont finalement connu le Sprague en exploitation.

Il serait souhaitable, en ce qui concerne la mise en valeur du Patrimoine, que la concertation soit plus large encore avec les Associations. Ce qui doit être recherché, c'est la mise en commun des compétences pour faire partager ce qui est notre bien à tous, le Métro, et donc son Patrimoine. Il est bien sûr l'affaire de l'exploitant actuel -la RATP-, mais aussi des voyageurs qui l'empruntent et des Français dans leur ensemble qui y contribuent financièrement.

La matière ferroviaire, par nature et par destination, ne peut être l'affaire de quelques personnes physiques seules, ou d'un groupement isolé, mais du plus grand nombre. La désaffection (relative) du public pour les réseaux ferrés français (SNCF & RATP) devrait contribuer à nourrir la réflexion ...

Balade en bus à plate-forme de 1969

Après de nombreux voyages nocturnes en Métro (et en attendant les suivants ...), les adhérents sont invités à participer à une balade aériée à Versailles en bus à plate-forme de 1969 appartenant à l'Association SAUVABUS le samedi 11 janvier 1997. Visite et conférence sur l'ex-gare impériale des Fêtes à Saint-Cloud et sur le site de la machine de Marly (eaux de Versailles). *Programme et tarifs dans la brochure ci-jointe. Nombre de places limité.*

LE MATÉRIEL NORD SUD

Qui se souvient encore de ces rames de Métro bleues & grises en seconde classe, jaunes & rouges en première classe qui ont inlassablement sillonné la ligne 12 (Porte de la Chapelle - Mairie d'Issy) de 1910 à 1972 ? Depuis 24 années, deux motrices et deux remorques de première classe dorment au fond des tunnels, attendant une hypothétique remise en circulation.

Quelques rappels historiques

Le Conseil Municipal de Paris, alors compétent pour les affaires de transport public, voulut après l'ouverture du Métropolitain le 19 juillet 1900, tenter une nouvelle expérience de chemin de fer souterrain, mais à grande profondeur de façon à s'éloigner du tracé contraignant des rues de Paris (ce qui dans les faits n'aura été que très partiellement réalisé).

La concession est accordée à M.M. BERLIET & JANICOT, actionnaires principaux de la Compagnie du Chemin de Fer Nord-Sud, les 3 avril & 19 juillet 1905, pour deux lignes reliant Porte de Versailles à Jules Joffrin (ligne A, future 12) et Gare Saint-Lazare aux Portes de Clichy & de Saint-Ouen (ligne B, future 13). L'ouverture de la ligne A a lieu le 5 novembre 1910. On y remarque une décoration plus soignée, avec des frises et des noms de stations en faïence (innovation reprise à partir de 1920 sur le réseau de la CMP). Mais le contraste est encore plus éclatant avec le matériel roulant, techniquement supérieur au Sprague de l'époque et esthétiquement flamboyant. Ses couleurs vives, ses frises, moulures et éclairages en "col de cygne" conquirent le public.

Le matériel a été livré en deux séries principales (1910 et 1924), qui ont circulé de 1910 à 1972 sur la ligne 12 et de 1911 à 1950 sur la ligne 13 (remplacé progressivement par le matériel articulé, le Nord-Sud de la ligne 13 est venu grossir le parc de la ligne 12). Si sa motorisation semble trop justement calculée, son freinage est excellent, permettant ainsi des entrées en station plus rapides. Au total, la vitesse moyenne du Nord-Sud équivaut celle du Sprague.

Le parc existant

Il ne reste malheureusement pas assez de voitures pour composer une rame homogène de cinq voitures (deux motrices encadrant trois remorque dont une de première classe au milieu). En revanche, une rame de quatre voitures peut être rendue opérationnelle, avec deux remorques de première classe (M 2103 & M 2104, Ab 1036 & Ab 1037). De plus, une motrice se trouve exposée depuis 1975 au Musée des Transports Urbains de Saint-Mandé (M 2102). Enfin, une motrice est à vendre, garée en mauvais état, mais complète (M 2110). Elle appartient à une entreprise de récupération de métaux. Tout le matériel conservé est issu de la deuxième série (1924).

Rouler en Nord-Sud ?

L'année 1993 fut importante. En effet, pour la première fois, une station de Métro était rénovée en style d'origine "Nord-Sud". Il s'agit de la station "Place de Clichy" (depuis, la station "Sèvres-Babylone" a été également rénovée dans le même esprit). L'occasion était toute trouvée pour remettre en état la rame Nord-Sud et inaugurer ces stations dignement mais le projet, un temps engagé, fut brutalement stoppé.

L'idée d'une remise en état de cette rame est régulièrement avancée, mais jamais réalisée. Certes, il s'agit d'un travail important, mais loin d'être insurmontable. A tout le moins, le travail pourrait débuter par une remise en état de présentation (peintures, circuits d'éclairage ...) avant la révision des organes de traction et de commande. Cette rame ne pourrait-elle pas éventuellement trouver place sur la ligne 12 pour circuler certains dimanches ... comme à Berlin ?

INFORMATIONS DIVERSES

☞ Conformément aux statuts, le comité directeur a procédé à la répartition des postes en son sein. Sont désignés : **Benoît RENARD**, Président, **Guillaume POTIER De La BATIE**, Vice-Président, **Julian PEPINSTER**, Secrétaire, **Baudouin CUSIN BERCHE**, Secrétaire-Adjoint, **Yves NORRY**, Administrateur.

☞ **Yves NORRY**, 44 ans, nouveau membre du Comité Directeur, a été durant de nombreuses années conducteur à la RATP, sur le Sprague, le MA, le MF 67, sur différentes lignes du réseau. Il est actuellement Inspecteur de Traction SNCF à Marseille.

L'ADEMAS comptait, le 25 octobre 1996, 175 adhérents à jour de cotisation dont 33 femmes (environ 20%). Si cette proportion apparaît encore bien faible, elle est importante pour une Association à caractère ferroviaire. Lors des voyages en Métro, on compte à peu près autant de participants féminins que masculins.

VOITURES EN BOIS ET MATÉRIEL ARTICULÉ

Les véhicules

En une année, l'ADEMAS a constitué une petite collection de voitures anciennes du Métro, en dehors de Paris.

Trois réceptions de matériel ont eu lieu en Anjou :

Le 1^{er} juin 1995 était livré le châssis V 65, ex-motrice en bois à deux loges, construite en 1899. L'arrière de la caisse en bois a été monté sur le châssis à l'été 1996.

Le 23 novembre 1995, le châssis V 22, ex-remorque de première classe en bois, construite en 1902, arrivait en Mayenne. Ce châssis a été sauvé d'une démolition certaine en 1989 par l'AMTUIR (Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux) qui dirige le Musée de Saint-Mandé. L'AMTUIR a accueilli favorablement notre demande de récupération de ce châssis, et en a fait don à l'ADEMAS. Nous apprécions d'autant plus ce geste que l'AMTUIR avait supporté elle-même les charges de transport du V 22 des Ateliers RATP de la Villette vers Villaines en 1989.

Enfin, les 4 & 20 juin 1996, l'élément articulé E. 023 arrivait sur le site. Le E. 023 a été construit en 1952, il a circulé sur la ligne 13 (Gare Saint-Lazare, Porte de Clichy & Carrefour Pleyel) jusqu'en 1975. Après modernisation, il rejoignit la ligne 10. Le E. 023 cessa de circuler le mercredi 15 juin 1994, assurant l'ultime circulation de ce type de matériel.

Les aménagements

Les deux châssis sont stockés côte à côte, à l'intérieur d'un bâtiment. La hauteur est suffisante pour permettre la construction des caisses en bois

Le Matériel Articulé (MA) mesure 36 mètres de long. Composé de trois caisses, il est pourvu de deux loges de conduite opérationnelles.

Le MA repose actuellement sur une voie de 40 mètres environ. Il a été entièrement bâché les 12 & 13 octobre. L'ADEMAS a en effet acheté auprès de la SNCF deux bâches d'excellente qualité qui permettent une bonne isolation. Dans l'immédiat, il est prévu la remise en route des batteries et le graissage des paliers.

Cependant, le MA ne saurait rester à son emplacement actuel, au milieu d'un champ. Un lieu de garage, le long d'un mur ancien offre une meilleure protection aux intempéries, et une discrétion maximale. Mais pour parcourir les 160 mètres qui le séparent de ce mur, le MA devra effectuer un angle à 90°, en courbe de 35 mètres de rayon (correspondant environ à la boucle de la Porte Dauphine).

Des démarches ont été engagées pour tenter de surmonter cette difficulté, et pour installer une alimentation électrique afin de mettre le MA sous tension. Il s'agirait d'obtenir du matériel de remplacement (voie et redresseur à courant continu). Ce n'est seulement qu'à ce stade que l'on pourra considérer la sauvegarde du MA comme acquise.



L'élément Articulé E. 023, vu en juillet 1996. L'avant du train est entièrement arrondi, d'une esthétique disparue des matériels Métro actuels. On distingue encore, au bas des baies vitrées, les banderoles "Salut MA vedette - 42 ans de bons services" apposées sur le train pour son ultime circulation, le 15 juin 1994. Avec ce train, un lot important de pièces détachées (fusibles, tubes luminescents, fenêtres, portes, relais électriques ...) a été récupéré, ainsi que certains organes principaux (JH, moteur, compresseur...).

(Photo J. PEPINSTER)

Dernière minute : On vient d'apprendre la démolition d'une motrice Thomson-Double (1903), la M 304, dont il subsistait le châssis, la loge et l'ensemble de l'équipement électrique d'origine mais malheureusement plus la caisse en bois détruite en 1994. On s'explique difficilement que la RATP, à trois ans du centenaire du Métro, s'est définitivement privée de la possibilité de faire circuler, moyennant assez peu de frais de restauration, une rame de Métro réversible en bois pour l'an 2000. En effet, la M 305, identique à la défunte M 304, se trouve exposée au Musée de Saint-Mandé. Cet événement prouve en tout cas l'absence de concertation et la pertinence de notre démarche de conservation.