

BONNE NOUVELLE



En 1996 ...

Remise en place de la caisse centrale de l'élément articulé E. 023,
phase finale de son transport de Paris vers la Mayenne angevine.

(Photo Guillaume Potier de la Batie)

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N° 17 - août/septembre 1997

ÉDITO

Un style et des méthodes

L'actualité récente a montré combien la concertation et le dialogue étaient recherchés avant la prise de décision. Malheureusement, cette quête d'une méthode de travail au fond très moderne reste souvent inachevée.

Où en est-on aujourd'hui avec la mise en valeur du Patrimoine historique roulant du Métro ? La situation sur deux axes distincts doit être examinée : l'avenir des voyages Rétro-Métro (et plus généralement des circulations de matériel ancien sur le réseau de la RATP) et la situation du parc de voitures anciennes.

Nous avons suspendu l'organisation de circuits de nuit pour des raisons financières. Les tarifs pratiqués par la RATP (36 400 francs pour la circulation de la rame Sprague la nuit), auxquels il faut ajouter le cachet des musiciens (4 000 francs), les fournitures de boisson et de petit déjeuner (2 500 francs), les frais postaux (1 000 francs) et désormais les droits demandés par la SACEM (1 000 francs) rendent le circuit viable si la rame Sprague est remplie à 110 % de sa capacité en places assises !

Il convenait de mettre fin à cette situation ridicule pour n'importe quel comptable d'entreprise (n'oublions pas en effet que nos charges de personnel sont inexistantes). Cet état de fait est d'autant plus pénible que ces tarifs ne correspondent pas à des charges décaissables pour la RATP, mais à un simple calcul de comptabilité analytique réalisé sans la souplesse que ce système comptable permet.

Une démarche a été engagée visant à obtenir un forfait de circulation plus à la mesure de la prestation réalisée. Nous espérons aboutir dans les prochaines semaines, de façon à pouvoir organiser un circuit avant la fin de l'année.

Un nouveau livre sur le Métro : “De la Grand-mère à Météor”, par Bernard Sirand-Pugnet, RATP-Voie

Ce livre retrace 45 ans d'évolution de la technologie des voies sur pneumatiques au Métro de Paris depuis la navette Porte des Lilas-Pré Saint Gervais en 1950 jusqu'à Météor aujourd'hui, avec présentation des réalisations effectuées en province et à l'étranger avec la technologie RATP. Ce travail de professionnel n'est pas un livre généraliste de découverte du Métro ; il est destiné à ceux qui, connaissant déjà bien le Métro, ou s'intéressant tout particulièrement aux questions d'infrastructure, “veulent en savoir plus”. A ceux-ci, il est recommandé d'acquérir cet ouvrage très complet, bien illustré, agrémenté de schémas techniques permettant une bonne compréhension. Format 25 X 32, couverture rigide, 275 pages, tirage limité, impression en couleurs de haute qualité, beau papier, présentation agréable, bon contenu ... son prix de 150 francs (plus port *mini. 10f ; maxi. 40f*) est très raisonnable

Les adhérents souhaitant acquérir cet ouvrage sont priés de téléphoner pour le réserver et pour fixer les modalités de livraison les plus pratiques et les moins coûteuses.

En ce qui concerne la perspective de circulation fréquentes de matériel ancien sur le réseau en journée, des positions maximalistes sont parfois tenues, avec pour corollaire des travaux importants de “mise aux normes” du Sprague pour le faire circuler n'importe quand, n'importe où comme si on était revenu en 1983 à l'époque où il circulait tout les jours, dans l'idée qu'elles seront inapplicables.

Là aussi, compte tenu des coûts proposés, rien ne semble prêt d'être engagé.

Pendant ce temps, brutalement, trois remorques “Sprague”, dont une première classe, appartenant au parc du matériel de maintenance (trains de travaux) ont été démolies. Faute d'avoir été prévenue à temps, notre Association, qui aurait pu étudier une sauvegarde, n'a pu agir. Si certaines de ces voitures étaient en mauvais état et pouvait être démolies -et la RATP est seule juge de ce qu'elle souhaite conserver dans son parc- nous aurions pu prélever des pièces sur deux d'entre elles pour préserver la troisième dans de bonnes conditions, comme lorsque nous avons sauvegardé la rame articulée en 1996.

Pire serait la tentation de vouloir à tout prix démolir des voitures anciennes plutôt que de les voir conservées à l'extérieur de l'entreprise. Que seraient devenus les ouvrages de génie civil, bâtiments et œuvres d'art constituant notre Patrimoine et la Mémoire nationale avec ce style de méthode pour le moins brutal ?

Espérons qu'une personnalité (interne ou externe à la RATP) détenant un pouvoir décisionnaire reconnu mette fin à ces errements en initiant une politique de conservation et d'animation du patrimoine roulant, valable dans le temps, à l'instar de nos voisins Britanniques qui ont formalisé la préservation du patrimoine des transports dans la Loi, depuis 30 ans ..

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'Assemblée Générale Ordinaire 1997 s'est tenue le samedi 12 avril dans la station de Métro "Porte des Lilas-Cinéma" où la direction de la ligne 3/3^{bis} nous a aimablement accueilli.

Le Président Benoît RENARD a ouvert la séance à 16 heures puis a donné lecture de son rapport moral qui rappelle le temps écoulé (14 ans) depuis la fin du Sprague, sans qu'aucune action concrète d'envergure n'ait été menée. La nième étude en cours à ce sujet se déroule, pour ce qui concerne l'ADEMAS, dans une absence de formalisme qui ne serait excusable que par des résultats éclatants. Cependant, l'activité de préservation propre à l'Association a connu de nouveaux développements avec la sauvegarde d'un élément articulé et la pose d'une voie de démonstration de 200 mètres de long sur le site mayennais.

Le rapport d'activité est présenté sous forme d'une projection de diapositives par le Secrétaire Julian PEPINSTER retraçant les moments forts des cinq années d'existence de l'Association, et de l'année 1996 avec l'arrivée de l'élément articulé. La situation financière est enfin présentée, avec une trésorerie positive et une provision de 15 000 francs pour le transport du matériel de voie.

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 à l'unanimité par 41 voix.

- Cinq candidats se présentaient, pour cinq postes à pourvoir.

Ont obtenus : Julian PEPINSTER 41 voix *ÉLU*, Benoît RENARD 40 voix *ÉLU*, Yves NORRY 39 voix *ÉLU*, Guillaume POTIER DE LA BATIE 38 voix *ÉLU*, Baudouin CUSIN BERCHE 37 voix *ÉLU*.

Depuis l'Assemblée Générale, nous avons appris avec regret le décès accidentel de Thierry PONCHELLE, adhérent de l'Association, survenu le 19 juin dernier.

LES AMÉNAGEMENTS ESTHÉTIQUES DU MATÉRIEL ROULANT MÉTRO : 1900-1905

Les toutes premières rames de métro, mises en service en juillet 1900, faisaient plutôt penser à un gros tramway. Les voitures à caisse de bois verni reposaient sur deux essieux, leur longueur allant de 7 à 8 mètres, elles étaient desservies par deux portes *simples* par face.

L'aménagement intérieur est entièrement réalisé en bois. Le panneautage est en teck. Les banquettes sont en lattes de hêtre verni pour la seconde classe, tandis que celles de la première sont d'acajou garni de cuir *côte de melon*. Ces banquettes ne sont toutefois pas décorées de tôles émaillées.

La structure des porte-chapeaux situés au dessus des voyageurs assis est décorée d'une moulure d'inspiration corinthienne. Un filet de chanvre fixé sur cette structure permet de transporter avec sécurité les couvre-chefs des premiers voyageurs de 1900.

Curieusement, les voyageurs assis sur les banquettes situées de part et d'autre des portes des voitures de juillet 1900 se trouvaient face aux voyageurs entrants, et non de dos, ces derniers risquant ainsi des crocs-en-jambe périlleux ! L'apparition des portes doubles en 1901 mettra fin prématurément à cette disposition.

L'incendie de Couronnes en 1903 oblige à construire à terme des voitures ininflammables métalliques. La construction sur bogies permet l'allongement des véhicules et la réalisation de loges de conduite en métal, la partie voyageurs restant -pour l'instant- en bois.

En effet, les voitures M. 51 à 57, mises en service en 1905, sont entièrement métalliques. Les larges baies vitrées diffèrent des nombreuses fenêtres étriquées du matériel à caisse en bois, ces dernières étant surchargées d'inscriptions (entrée, sortie, classe ...) réalisées en dépoli sur le verre. Ces voitures préfigurent le matériel Sprague-Thomson qui apparaîtra en 1908.

EN BREF ...

Le samedi 4 octobre, ainsi qu'il est devenu de tradition, la ligne 3/3^{bis} remettra en circulation la rame Sprague entre Gambetta et Porte des Lilas. L'ADEMAS tiendra un stand avec notamment une présentation de ses activités.

Jusqu'au 23 novembre, le Musée des Transports Urbains, Saint-Mandé, est ouvert les samedis & dimanches après-midi. N'hésitez pas à vous y rendre pour voir ou revoir cette collection unique, rassemblée grâce à la ténacité de l'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux qui fête ses 40 ans.

Retraité depuis peu de la RATP où il a été photographe pendant 24 ans, René Minoli (adhérent de l'Association) nous raconte -avec beaucoup d'humour- 70 anecdotes, illustrées de ses propres photos, qui se sont déroulées pendant sa carrière photographique. Un oeil différent sur les transports parisiens ! 100 pages, env. 20 illustrations, en souscription, impression à la fin de l'année. Adresser un chèque de 65 francs à René Minoli, 76 rue Lecourbe, Bât. C, 75015 Paris. Bien préciser l'adresse d'envoi.

(à suivre ...)

INVENTAIRE DES VOITURES ANCIENNES DU MÉTRO

A la lumière des événements récents, il est opportun de rappeler la situation du parc de matériel historique Métro subsistant. Ce nouvel inventaire peut être mis en parallèle avec le précédent publié dans Bonne Nouvelle n°12 - décembre 1995. (Les adhérents intéressés peuvent faire la demande de ce précédent inventaire). Certaines de ces voitures étant menacées de disparition, votre soutien à l'association -en dehors de l'activité des voyages- reste essentiel.

Voitures Musée

Voitures présentées restaurées

A Saint-Mandé, Musée des Transports

M. 305 (1903) M. 102 (Nord Sud - 1924)

M. 535 (1908) Ab 167 (1913)

A. 1 (1900 reconstruction 1994)

A Paris-Bercy, Maison de la RATP,

MM. 1 - B. 161 (1900/1902 reconstruction 1994)

châssis d'origine

M 857 (1921)

Au Musée des Chemins de Fer, Mulhouse

M. 1354 (1935)

Voitures restaurées pour le Musée national des Transports, en réserve

En Île de France, dépôt RATP

M. 1322 (1935) Bb 453 (1931)

ABm 5338 (construction allégée - 1936)

Ab 284 (1929) Bb 171 (1909)

Voitures en attente de restauration (en réserve)

En province, région d'Orléans

E. 010 (1951)

Ab 1037 (Nord Sud - 1924)

Autres voitures

Voitures historiques RATP non retenues

En province, région d'Orléans

M. 1316 (1935) M. 1231 (1931) M. 1079 (1927)

Ab 464 (1935)

A Paris sur le réseau

M 473 (grise - 1932)

Voitures spéciales de la RATP

A Paris sur le réseau

Voitures ex-salon "Métrobus"

ABm 5229 (voiture-bar - 1932) Bb 753 (1935)

Salon de la Délégation Générale à la Communication RATP

M. 757-Bb 240-Ab 253-Bb 546-M. 517 (1908 à 1932)

Voitures techniques RATP. Elles ont subi pour certaines de nombreuses modifications, seule la caisse subsiste.

V 315 (ABm 5251 - 1932) TA 01 (M. 340 - 1936)

V 330 (Bb 524 - 1931) V 331 (Bb 528 - 1931)

VX 5 (Bb 746 - 1935) VX 6 (Bb 747 - 1935)

Bb 691 (1935)

Voitures acquises par des particuliers ou des groupements

En Île de France

M. 2110 (Nord-Sud - 1924) M. 268 (1934) ABm 5205 (1932)

Dans l'Est de la France

M. 488 (1934) M. 1311 (1935) Bb 566 (1931) Ab 418 (1931)

Bb 439 (1931) Bb 473 (1931) Bb 714 (1935) ABm 5215 (1932)

En Normandie

M. 452 (grise - 1934)

Région de Nogent le Rotrou

Bb 754 (1935)

Région de Château Gontier (ADEMAS)

V. 65 (châssis et partie de la caisse en bois - 1900)

V. 22 (châssis de la A. 180 - 1902)

E. 023 (élément articulé - 1952)

Au Danemark

1 remorque Bb.

Au Japon

Ab 1010 (Nord-Sud - 1910) M. 330 (1936)

Rames historiques sur le réseau RATP

Apte à transporter des voyageurs

Rame Sprague verte : M. 1269 -Bb 434 - Ab 475 - Bb 761 - M. 1350 (1932) M. 1266 (motrice de réserve)

Non révisées (pas de transport de voyageurs) mais en état de marche

Rame Sprague grise : M. 429 - Bb 782 - Ab 411 - Bb 713 - M. 1308 (1933) M. 270 (motrice de réserve)

Rame Sprague verte : M. 103 - Bb 572 - Ab 487 - Bb 751 - M. 333 (1934)

Susceptibles de former une rame historique après révision des voitures

Rame Nord-Sud : M. 2104 - Ab 1036 - M. 2103 (1924)

MM. : motrice à essieux à deux loges à caisse bois

M. : motrice à deux ou quatre moteurs

Bb : remorque à bogies de seconde classe

ABm : voiture mixte

T : Tracteur de travaux

TA : Tracteur d'atelier (manœuvres)

B. : remorque à essieux de seconde classe à caisse bois

A. : remorque à essieux de première classe à caisse bois

Ab : remorque à bogies de première classe

E. : élément de trois caisses de matériel articulé

V : Wagon de travaux

VX : Véhicule fixe