

BONNE NOUVELLE



La fin du Sprague ...

Le 16 mars 1998, sur décision de la RATP, le matériel Sprague ne sera plus autorisé à circuler pour "non-conformité".

Sur cette photo, prise le 4 octobre 1997 à Gambetta, la foule venant de la Porte des Lilas descend de la rame Sprague.

Peut-on sérieusement affirmer que 50 milliards de voyageurs, de 1908 à 1983 (et au delà en service spécial), ont couru un danger en empruntant ces rames ?

(Photo Cyril PRODANOVIC)

LA GAZETTE DE L'ADEMAS.

N° 18 - janvier 1998

ÉDITO

La fin ?

La décision est tombée : le lundi 16 mars 1998, le matériel Sprague ne sera plus autorisé à transporter des voyageurs. Nous savions dès juillet 1996 que cette date butoir s'imposait non seulement aux associations mais également aux services de la RATP (ligne 3/3bis du Métro) désireux d'utiliser le Sprague à l'occasion de manifestations diverses.

La "non-conformité" : un argument imparable pour justifier des décisions en fait d'ordre *politique* et non *sécuritaire*. On reproche au Sprague de ne pas être muni de certains dispositifs de sécurité ajoutés au fil des ans à chaque nouvelle génération de matériel.

Pourtant, il est facile de démonter un par un les arguments des tenants de la "non-conformité".

Le Sprague est dépourvu d'éclairage de secours ?

La présence d'agents de la RATP à bord des voitures (ou d'organisateur de l'Association) munis d'une lampe de poche y pallie. De plus, la présence de personnel lors de manifestations de ce type semble tout à fait indispensable dans la mesure où il s'agit d'une opération de communication.

Le Sprague est dépourvu de veille automatique ?

A moins que deux personnes soient atteintes ensemble subitement de démence, la présence d'un agent de maîtrise ou d'un cadre de la RATP dans la loge avec le conducteur est une garantie de sécurité. Du reste, même à bord des matériels modernes, un conducteur fou peut décider de débrancher le dispositif de veille automatique.

Le Sprague est dépourvu de frein inépuisable ?

Effectivement, dans des conditions extrêmement particulières (vitesse excessive, non freinage d'une ou plusieurs voitures du train, nécessité d'un freinage d'urgence), et si le conducteur manque singulièrement de professionnalisme (ce qui est impensable à la RATP), la rame Sprague peut "épuiser" sa réserve d'air comprimé disponible pour le freinage. Ce faisant, "le temps nécessaire à la recharge d'air comprimé risquerait de conduire le train à une collision certaine avec la rame précédente" disent en substance les intégristes des "normes". Pour les rassurer, il suffit de ne pas autoriser les circulations de Sprague aux heures de pointe (1 mn 30 d'intervalle) mais seulement aux heures creuses ou en soirée (4 à 8 mn d'intervalle).

En rapport avec le budget de la RATP, et sa mission de service public, le Sprague constitue-il un enjeu tel pour ainsi entraver les initiatives de ceux qui souhaitent ainsi contribuer à rendre le Métro plus sympathique et convivial ?

En l'état actuel des choses, la date du 16 mars semble irrévocable mais des démarches sont heureusement engagées, au sein même de la RATP, pour débloquer cette situation ubuesque. La seule éclaircie provient de l'excellente initiative de faire désamianter la rame Sprague verte habituelle, mais également les deux autres rames (verte et grise) et le matériel Nord-Sud. Ainsi, ce prétexte ne pourra plus être utilisé pour empêcher les circulations et la remise en état de ces voitures.

Plus que jamais, au vu de ces difficultés, notre projet de circulation de voitures anciennes du Métro en Mayenne apparaît judicieux. Dans le même esprit, s'il fallait compter sur la seule SNCF, bien peu de trains à vapeur circuleraient encore aujourd'hui, sans évoquer le sombre avenir réservé à certains chemins de Fer secondaires (Pithiviers, Baie de Somme, Vivarais) ... heureusement que certaines Associations étaient là !

Comme annoncé dans les précédents bulletins, l'étape -cruciale- à franchir pour achever et réussir notre projet est d'électrifier la voie ... mais un budget de 62 000 Francs est nécessaire si nous souhaitons faire installer une ligne EDF à grande capacité (l'achat d'un groupe électrogène d'occasion représentant une charge financière du même ordre). Ce coût n'est finalement pas si élevé -le prix d'une petite automobile neuve- pour l'enjeu que cela représente : faire circuler tout type de matériel historique du Métro de Paris.

Sans préjuger de l'avenir, nous organisons une tournée d'adieu au Sprague avec le 28 février une circulation sur la ligne 3^{bis} avec visite des Ateliers de Saint-Fargeau et, en collaboration avec le COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires), un ultime parcours dans la nuit du 14 au 15 mars avec visite des Ateliers de la Villette. En venant nombreux à ces voyages, vous montrerez votre attachement à ce patrimoine, et à sa pérennité.

**LE COMITÉ DIRECTEUR DE L'ADEMAS PRÉSENTE SES
MEILLEURS VOEUX AUX ADHÉRENTS, À LEUR FAMILLE ET À
LEURS AMIS POUR L'ANNÉE 1998**

ARRIVÉE D'UN TRACTEUR SPRAGUE DE 1909 EN MAYENNE

Pour répondre aux besoins de la maintenance des infrastructures du Métro, la RATP a construit dans les années 50 et 60 une petite centaine de tracteurs de travaux à partir d'anciennes motrices voyageurs Sprague-Thomson. Ces motrices, appartenant aux séries "500" et "600" à grande loge et portes en bois, sont les plus anciennes, datant de 1908 et 1909. Pour obtenir un tracteur, deux motrices ont été coupées par le milieu, puis leurs parties avant ressoudées. De la sorte, on obtient un tracteur à deux loges, réversible et à quatre moteurs, les motrices "grande loge" n'en possédant que deux ; ils sont numérotés T 55 à T 99, T 200 à 245.

A l'origine peints en gris, les tracteurs reçurent vers 1975 une livrée jaune toujours actuelle. Mis à part les chantiers de renouvellement de voie, la quasi-totalité des trains de travaux circulant toutes les nuits est assuré en tracteur Sprague, qui, sans ménagement, transportent des charges considérables de matériaux divers pour l'entretien du réseau (ciment, ballast, pelleteuses ...). Pour les convois de transport de pièces détachées entre les divers ateliers d'entretien, il n'est pas rare, aux heures creuses de la journée, de les voir circuler.

Les tracteurs Sprague souffrent pour la plupart de corrosion, étant en permanence garés aux Ateliers de la Villette, exposés aux intempéries. Les caisses d'origine, avec leurs moulures et leurs fenêtres, ont particulièrement souffert ces dernières années et des modifications considérables sont apportées à ces tracteurs, leur fin n'étant toujours pas programmée. Les tôles émaillées (au monogramme CMP) subsistantes à l'intérieur, les portes en bois, le sol en terrazolithe restant dans le compartiment conservé et l'ensemble de la tôlerie extérieure sont abattus puis une nouvelle caisse est reconstruite à neuf, mieux conçue pour un garage à l'extérieur. C'est ainsi que depuis 1990, la majorité des tracteurs est révisée ... sauf l'aménagement de la loge et les parties techniques qui restent identiques.

La RATP procédant à la réforme de quelques tracteurs, nous avons pensé qu'il s'agissait d'une pièce intéressante à sauvegarder. Le T 94, qui a conservé ses parties de caisse ancienne, est finalement réservé pour l'ADEMAS après avoir cessé de circuler début décembre 1997. Il a été désamianté mais son éclairage a été modifié (douilles en matière plastique), le célèbre fabricant d'ampoules pour les Sprague ("Claude") ayant cessé la production de ce modèle. Son état technique est bon (grande révision en 1993) mais la caisse devra faire l'objet de quelques travaux conservatoires (grattage, passage au minium de plomb) avant d'envisager une remise en livrée grise des années 60. Il sera transporté en Mayenne par plate-forme routière courant janvier 1998.



Ci dessus : vue d'un tracteur Sprague-Thomson identique au T 94, aux Ateliers de la Villette.

(Photo Cyril PRODANOVIC)

LES AMÉNAGEMENTS ESTHÉTIQUES DU MATÉRIEL ROULANT MÉTRO : 1908-1913

Nous poursuivons notre série d'articles consacrés à l'aménagement esthétique des voitures du Métro, qui nous mènera jusqu'au MF 2000 dont le design vient d'être rendu public.

En 1908, avec la mise en service des motrices Sprague-Thomson M 491 à M 597, l'aspect général des voitures de Métro se fige pour plus de trente ans, avec la caisse arrondie sur les côtés. Les voitures (motrices et remorques) présentent trois portes à armature de bois par face, et de larges baies vitrées reposant sur des châssis en bois. A l'intérieur, le décor évolue considérablement avec l'apparition de tôles émaillées au monogramme CMP brun (rose en première classe) sur les parois et les banquettes. L'éclairage, assuré par des ampoules à incandescence, est disposé longitudinalement, des réflecteurs émaillés étant sensés amplifier la luminosité. Les banquettes restent très hautes (19 lattes de bois de hauteur) et le bois est teinté en couleur "acajou foncé". La particularité des motrices réside dans la longueur de la loge (2 mètres 50) avec, derrière, un compartiment réservé à l'origine aux fumeurs. Après application de l'interdiction de fumer dans les rames, ce compartiment, situé *de facto* en tête ou en queue de train, a subsisté, favorisant l'entassement des voyageurs pressés par la fermeture des portes. Les voitures sont en tôle peinte vert foncé en seconde classe et, pour la première fois, rouge en première.

Les deux séries suivantes ("600" en 1909 et "700" en 1913) apportent des innovations. Sur les "600", les vitres reposent sur un système d'équilibrage dissimulé dans la caisse permettant ainsi une manipulation aisée. La totalité de cette série a été transformée en tracteur de travaux (cf. article) et continue donc de circuler aujourd'hui.

Les "700", mises en service sur ligne 8 (Porte d'Auteuil-Opéra) en 1913 diffèrent par leur allure. La longueur de la loge passe de 2 mètres 50 à 1 mètre 90, dégagant plus d'espace pour les voyageurs. La tôle émaillée est désormais utilisée pour l'ensemble des revêtements intérieurs (y compris le plafond) et extérieurs avec une décoration riche de filets à la grecque, même sur les panneaux des portes. La hauteur des banquettes diminue (17 lattes), de façon à éviter une déformation trop importante en cas d'affluence, les voyageurs debouts s'appuyant sur les dossiers. Pour la première fois également apparaît le numéro de la classe ("I" ou "II") sur les tôles émaillées des banquettes qui gardent leur teinte de bois clair (frêne) en seconde classe.

Lors de la guerre 1914-1918, afin d'augmenter la capacité des rares trains en circulation du fait de la mobilisation du personnel, toutes les banquettes situées du côté droit (sens avant de marche) ont été démontées. Après le conflit, elles ne furent jamais remontées, mais au mieux remplacées par des strapontins (motrices "500"). De la sorte, ces voitures apparaissent quelque peu dépouillées, certaines d'entre elles (remorques de série "600") ne comptant que 17 places assises au lieu des 32 habituelles.

Cinq voitures de cette époque existent encore aujourd'hui :

- une motrice "500", la M 535, se trouve au Musée de Saint-Mandé, remise dans son état d'origine (compartiment fumeur et intégralité des banquettes) ainsi que la Ab 167, remorque de première classe de 1913 (série "700") restaurée en 1993 dans son état "fin de service" (Musée de Saint-Mandé, tél : 01 43 28 37 12).

- les trois autres voitures ne sont malheureusement pas visibles du public ; une autre motrice "500", la M 517, ainsi que la seule motrice "700" existante, la M 757, sont emmurées dans l'ancien terminus de la Porte Maillot fermé en 1934. Elles servent, avec trois autres voitures Sprague, de décor pour un salon (dit "Espace-Maillot") réservé à certaines manifestations internes ou de prestige de la RATP. Ces deux voitures, en excellent état malgré un stationnement prolongé, mériteraient certainement de circuler. La dernière, la Bb 171, remorque de seconde classe de série "600" est conservée par la RATP dans une réserve située en Banlieue parisienne (voir Bonne Nouvelle n°17). L'ADEMAS avait proposé sa remise en circulation sur la rame Sprague habituelle (la révision technique d'une remorque étant particulièrement simple) afin de présenter, sur une même rame, des voitures ayant 27 années de différence d'âge (chose courante jusqu'au début des années 70) mais ce projet n'eut pas de suite.

Finalement, ces premières voitures Sprague, mises en service du temps de l'Empereur François-Joseph d'Autriche-Hongrie auront assisté aux débuts de Jacques Chirac à Matignon en cessant leur service à l'été 1974 ... une superbe carrière !

(à suivre)