

# BONNE NOUVELLE



## **La campagne, la voie et le Sprague ...**

Le tracteur Sprague T. 94, après son arrivée le 20 janvier 1998 en Mayenne, est ici provisoirement garé dans une courbe à 35 mètres de rayon. Tout l'intérêt du projet se trouvera dans l'arrivée du courant électrique qui permettra à cette voiture -et au matériel articulé- de circuler par ses propres moyens.

**LA GAZETTE DE L'ADEMAS.**

*N° 19 - avril 1998*

# ÉDITO

## Deux ans !

Quelques jours après la date fatidique du 15 mars 1998, alors que nous nous apprêtons à organiser une nuit en rame MF 67, nous apprenions que les circulations de Sprague étaient autorisées pour deux ans encore.

Nous revoici donc au point de départ, avec des circulations autorisées (seulement la nuit et sur la ligne 3bis le jour), mais dans un environnement qui reste trouble. Deux questions essentielles restent en suspens:

- comment garantir la pérennité des rames anciennes ?
- comment, et avec quels moyens, les animer ?

Les succès en terme de fréquentation de ce qui était annoncé comme les ultimes circuits ont été appuyés par des articles dans la presse ("Le Figaro" et "Le Parisien") qui ont -d'une certaine façon- montré le peu de volonté de la RATP en matière de mise en valeur du matériel historique roulant. Les promesses de "mise en conformité" d'une rame au moins n'engagent que ceux qui les reçoivent ; on n'oublie pas les paroles de M. Essig, Directeur Général de la RATP de 1982 à 1985, qui promettait une remise à niveau de trois rames Sprague ...

Le plus surprenant dans ces promesses est le coût annoncé des travaux : plusieurs millions de francs par rame, alors que l'on nous refuse une baisse de 15 000 Francs du prix des circulations qui pourtant provoquerait une augmentation mécanique du nombre des voyages. Sauf preuve contraire, nous croirons que c'est une volonté délibérée de ne pas favoriser ces circuits qui maintient un tarif si élevé.

## A SAUVER D'URGENCE !

Le terrain devant être évacué, trois voitures anciennes seront démolies au mois de mai si rien n'est fait pour les sauver. Il s'agit d'une **motrice "Nord-Sud"**(M 2110), d'une **remorque Sprague mixte verte et rouge** (AB 5205), et d'une **motrice Sprague grise** (M 268), rachetées par une entreprise de recyclage de métaux à la RATP en juillet 1990. Elles sont garées en banlieue parisienne (Seine-St Denis) et sont à vendre 50 000 Francs les trois auxquels il faut rajouter 36 000 Francs de transport vers la Mayenne. Des délais de paiement de deux mois (pour l'achat des voitures) à six mois (pour le transport) sont accordés. Cette opération ne peut s'envisager que sous la forme d'un partenariat entre plusieurs souscripteurs, l'Association ne pouvant investir dans la totalité. Les adhérents qui seraient en mesure de participer à cette sauvegarde sont priés de nous contacter très rapidement. La moitié de la somme reste à trouver.

## A SUIVRE ...

 Les 18, 19 et 20 mai prochain : exposition de la rame Sprague à la Porte d'Auteuil (ligne 10) à l'occasion de la coupe du monde de football organisée en partenariat avec l'Ambassade d'Allemagne.

 Jusqu'au 29 mai, exposition "Métro-Cité", à la Maison de la RATP, 54 quai de la Rapée (Métro, Bus et RER Gare de Lyon). Cette belle exposition rassemble des objets, documents & photographies parfois inédits sur la conception et la construction du Métro. Entrée libre de 10 h à 18 h du lundi au vendredi.

Le désamiantage pratiquement achevé de l'ensemble des voitures anciennes (voir Bonne Nouvelle n°18) a provoqué de graves désordres dans les compositions des rames existantes, au gré des remontées et des descentes de voitures entre le réseau et les Ateliers de la Villette où s'effectuent ces travaux. Les motrices et remorques ne sont plus garées en ordre, et pire, la deuxième rame verte a été morcelée sur deux lieux de garage distincts. Le triste état de présentation des voitures, entièrement "tagées", n'a pas empêché leur retour sur des sites à risques. Enfin, les motrices de réserve, précédemment garées aux Ateliers de Vaugirard, se retrouvent perdues au fond d'une voie de raccordement ... quel gâchis !

Des contacts encourageants ont été pris auprès de l'EDF au niveau de la Direction pour subventionner la ligne 400 V triphasé à haute intensité en Mayenne dont le coût initial d'installation est -rappelons le- de 62 000 Francs auxquels s'ajoutent 15 000 Francs annuels d'abonnement. Les consommations en revanche sont accessibles puisque rouler en été revient à 20 Francs de l'heure (le double l'hiver) ... à supposer que l'on "tractionne" en permanence ce qui ne risque pas d'être le cas sur une voie de 250 mètres de long ! Parallèlement, nous continuons à rechercher un groupe électrogène réformé.

Activités parisiennes d'un côté avec deux années de voyages en Sprague devant nous, activités mayennaises de l'autre avec l'électrification prochaine de la voie, l'ADEMAS ne manque pas de desseins pour la fin du siècle.

# DERNIERS GROS TRAVAUX EN MAYENNE

Trois années après le début des travaux, nous entrevoyons la fin du "gros œuvre" en Mayenne. Après des dizaines d'heures de tracto-pelle et quelques 400 tonnes de ballast, le terrain s'est stabilisé autour de la voie.

## Des aiguillages

L'arrivée du tracteur Sprague, intervenue le 20 janvier dernier, a montré la nécessité de poser quelques aiguillages. En, effet, il importe de ne pas perdre nos précieux mètres de voie par l'accumulation de voitures. La place le permettant, une deuxième voie parallèle au matériel articulé, apte à recevoir trois voitures, sera posée.

Les aiguillages réformés ont été récupérés auprès de la RATP ... en pièces détachées. Le montage en est complexe dans la mesure où aucune traverse n'est identique ; des manipulations sont auparavant nécessaires pour en faire le tri, sachant qu'une traverse d'aiguillage, en azobé (bois d'Afrique tropicale) mesure parfois 4 à 5 mètres de long et pèse 130 kilos !

La présence de ces aiguillages donne une touche véritablement ferroviaire à notre petite ligne de Métro.

## Amélioration des installations couvertes

Le redresseur, c'est à dire le transformateur de courant alternatif en courant continu, est arrivé en Mayenne le 25 février dernier. Quelle que soit la solution finalement retenue pour l'arrivée de courant alternatif 400 Volts triphasé (groupe électrogène ou ligne EDF), le redresseur était la pièce la plus rare à trouver dans la mesure où le courant continu n'est plus utilisé dans l'industrie aujourd'hui, et est en régression sur les réseaux de trolleybus, tramways ou ferroviaires, limité exclusivement à la traction, l'ensemble des auxiliaires (éclairage des gares et stations ...) étant assuré en courant "domestique" (400 V ou 230 V). D'autre part, une certaine quantité de câble pourrait nous être fournie pour alimenter la voie.

Pour rendre le site plus confortable, et permettre la constitution d'une petite "sous-station", une dalle de ciment est coulée dans le local, remplaçant avantageusement la terre battue !

Avec la fin de ce gros œuvre, le travail ne sera pas achevé pour autant, il restera à éclipser et raccorder électriquement la voie, trier et organiser le stock de pièces détachées, niveler et replanter le terrain en gazon pour les parties non ballastées.

## JOURNÉE DU SAMEDI 13 JUN 1998

### Programme

09 h 30 - 12 h 30 Balade en autobus à plate-forme SC 10 de 1969 le long de la ligne de Sceaux

12 h 30 - 14 h 30 Déjeuner en commun (buffet)

14 h 30 - 17 h 00 Assemblée Générale ordinaire 1998

L'Assemblée Générale ordinaire 1998 se tiendra le **samedi 13 juin 1998 à 14 heures 30**, dans la station de Métro "Gare du Nord", centre d'instruction RATP. Entrée **exclusivement** par l'accès sur voie publique 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 15 mai 1998 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.**

# LES AMÉNAGEMENTS ESTHÉTIQUES DU MATÉRIEL

## ROULANT MÉTRO : 1921-1932 (suite)

La première guerre mondiale a considérablement retardé l'arrivée de nouveaux matériels roulants sur le réseau, notamment du fait que la plupart des usines de construction ferroviaire se trouvaient dans le Nord et l'Est de la France, occupés par les troupes impériales allemandes. Après le conflit, la croissance continue du Métro (on ouvre pratiquement un prolongement par an) oblige à concevoir des voitures mieux adaptées à un trafic intense -on atteint 1 mn 45 s d'intervalle en 1925- et aptes à recevoir un nombre croissant de voyageurs.

### Les "800"

Les nouvelles motrices, série "800", sont construites à 207 exemplaires (ainsi que 137 remorques). La longueur de la loge est réduite à 1,08 mètres, les équipements électriques étant désormais logés sous le châssis. Les portes en bois, dont la fragilité a été démontrée, sont remplacées par de vastes portes métalliques de 1,20 mètres d'ouverture. A l'intérieur de la voitures, autour des portes -trois par face-, de vastes plate-formes sont aménagées, avec quatre strapontins repliables aux extrémités, les places assises proprement dites étant reportées le plus loin possible des portes. En haut de la caisse, à l'intérieur comme à l'extérieur, des persiennes émaillées offrent une subtile aération, et décorent avantageusement la voiture. Curieusement, la surface des porte-bagages diminue, de sorte à ne laisser la place que pour les chapeaux ou de petites mallettes. Pour faciliter l'entretien, on abandonna à nouveau le système d'équilibrage des vitres pour revenir au système du châssis ouvrant, métallique cette fois-ci, et non plus en bois comme sur les voitures de série "500". Les "800" cessèrent leur service en mars 1976 après de longues années passées sur les lignes aériennes (lignes 2 & 6). La M 857, restaurée, est visible à la Maison de la RATP, 54 quai de la Rapée. Deux remorques, une de seconde classe (Bb 240), une de première (Ab 253), sont garées à l'Espace-Maillot (voir Bonne Nouvelle n°18).

### Les "1000", les "1100"

Sur la série de motrices (et de remorques) suivantes, les "1000", outre l'augmentation de la puissance (les motrices compte quatre moteurs au lieu de deux), l'ouverture des vitres est rendue impossible ... puisqu'on préféra les couper aux deux tiers de leur hauteur. Quelle que fut la température, les voyageurs devaient supporter la même aération. La face avant des motrices "1000" était borgne, puisqu'à l'endroit prévu pour le panneau indicateur, il y avait une tôle et non une vitre. Les "1000" furent retirées du service en juin 1976 sur la ligne 10 ; il subsiste encore la M 1079 à l'avenir incertain puisque garée dans la réserve de la RATP dans l'Orléanais.

Une petite série suivante, dite "1100", apporte une innovation qui ne sera plus démentie : le passage de trois à quatre portes. Fatalement, l'ouverture de ces portes se réduit à 1 mètre, la longueur des caisses n'étant pas extensible à l'infini (on est déjà passé de 12,450 mètres pour les premières Sprague à 14,200 mètres). Les persiennes au dessus des baies subsistent, ainsi que la tôle émaillée vert foncé pour les seconde classe ... mais on revient définitivement au système des vitres équilibrées. A l'intérieur, l'émail est omniprésent, sur les parois et le plafond ; motifs de couleur brun clair / blanc à l'intérieur des secondes classes, rose / blanc sur en première. Une ultime remorque de cette série, en mauvais état, affectée au parc des trains de travaux, subsistait en juin 1997 mais a été démolie. La série "1100" marque finalement la transition entre le "vieux Sprague" du début du siècle et le "Sprague moderne" des années 30 qui sera l'objet du prochain article.

\*\*\*\*\*

### Le "Nord-Sud"

Concurrente de la CMP, la Compagnie du Chemin de Fer Électrique Souterrain Nord-Sud de Paris exploite dès 1910 ce qui allait devenir les lignes 12 & 13 (partie nord) actuelles. La matériel roulant est techniquement voisin du Sprague (si ce n'est la présence, dès l'origine de motrices à quatre moteurs et une alimentation électrique par caténaire et par frotteur). L'innovation réside dans son l'aspect et son aménagement.

Les voitures de seconde classe sont grises décorées de filets à la grecque bleu sur les côtés, de couleur bleue aux extrémités. Les premières classes sont "jaune paille" décoré de filets rouges sur les côtés, rouges aux extrémités. Les portes sont métalliques. L'aération est assurée par des petites baies au bas de la caisse ainsi que par des persiennes, mais l'ouverture des vitres n'est pas prévue. A l'intérieur, le décor est riche de métal découpé avec des formes végétales au niveau des persiennes.

Les banquettes, installées en quinconce, sont à armature métallique également (avec des tôles émaillées revêtant l'inscription "Nord-Sud" sur les banquettes doubles et les lettres NS entrelacées sur les simples). Les assises en contre-plaqué épousent la forme du dos des voyageurs. L'éclairage est assuré par des ampoules suspendues sur des cols de cygne en laiton.

Les premières voitures Nord-Sud sont à revêtement de tôle peinte, la dernière série (livrée en 1924) en tôle vitrifiée.  
(à suivre)