

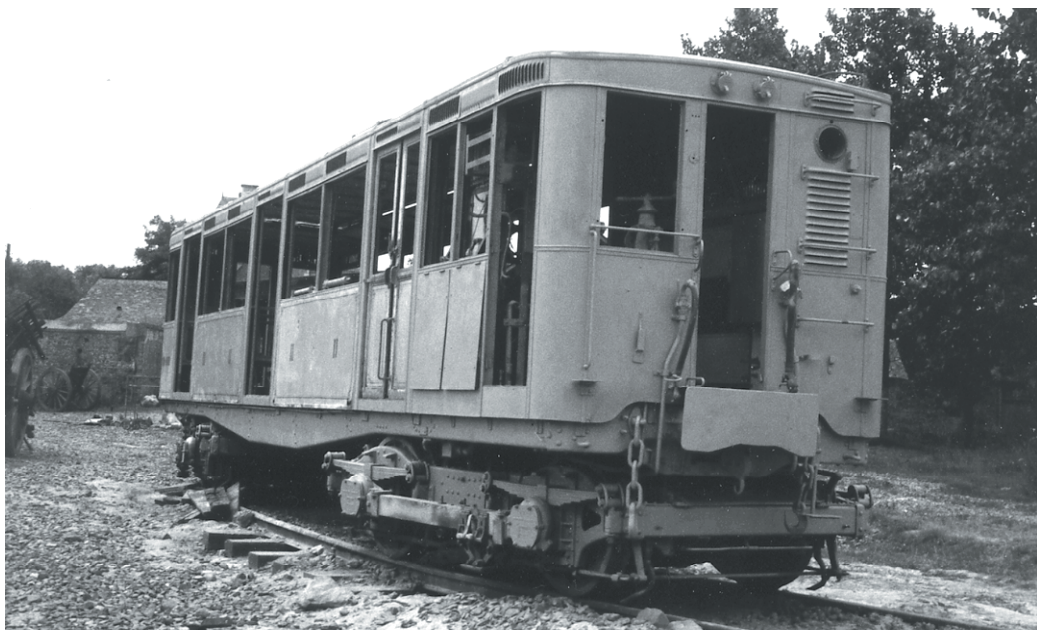
# BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°20 - août 98

La sauvegarde de trois voitures supplémentaires est intervenue en Mayenne au mois de juin dernier. Sur cette vue, on aperçoit la motrice Nord-Sud M111 en restauration après démontage de divers éléments (portes, vitres...), sablage des parties peintes et passage d'une première couche de protection.

Photo : Cyril Prodanovic



ÉDITO

## Un syndrome versaillais

L'action de notre association (pourtant légitimée par les participants aux circuits, qui pensent que les organisateurs de l'ADEMAS font partie du personnel RATP, tellement le métro est présenté d'une façon plus agréable) n'est pas reconnue par la RATP en matière d'image de l'entreprise. Nous le regrettons. Si les choses pouvaient être simples! Exemple: un consommateur non satisfait d'un yaourt vanté par une publicité, n'achètera plus la

marque en question. Pour la RATP, le discours publicitaire ne correspond pas parfaitement à une réalité que l'exploitant lui-même ne peut hélas maîtriser (grèves, mendicité, vandalisme...). Le public, imperméable aux discours enjoliveurs, réclame des actions au bénéfice palpable (les réductions de tarif accordées par la SNCF sont un exemple). Le pire ne serait-il pas de sombrer dans un certain état d'esprit, comme celui qui régnait à la cour à la fin du règne de Louis XIV : «le péril majeur (...)

*est de succomber à sa propre propagande, de croire qu'on est en réalité ce que l'on prétend être, de s'identifier à cette image illusoire de soi-même» ?* (Georges Bordonove, historien).

### **Bonne Nouvelle fait peau neuve !**

Un journal vivant se doit d'évoluer. C'est pourquoi votre gazette, soucieuse d'accompagner ses lecteurs dans leurs attentes, change de maquette. Le génie informatique nous permet cette transformation - sans incidence de coût - grâce à la participation active de l'un de nos adhérents. Vous découvrirez donc un journal conçu pour en faciliter la lecture, dans un espace visuel que nous espérons agréable. Faites-nous part de vos remarques, et bonnes vacances!

LE COMITÉ DE RÉDACTION

## sommaire

Sauvées de l'oubli p.2 ■ Mention TB pour l'ADEMAS p.3 ■ Les aménagements esthétiques du matériel roulant entre 1932 et 1935 p.4

## à suivre

### VISITE

#### En Mayenne

Visite des installations en Mayenne le samedi 3 octobre : les adhérents intéressés sont priés de contacter l'association afin de déterminer les modalités du voyage (coût, moyen de transport...).

### NOCTAMBULE

#### Sprague de nuit

Nuit du 17 au 18 octobre : circuit Rétro-Métro avec parcours sur la partie aérienne de la ligne 2, et arrêt prolongé dans l'ancien terminus Gare du Nord, centre d'instruction pour les conducteurs RATP.

### EXPOSITION

#### Petits trains...

23, 24 et 25 octobre : salon « Expométrieque », gymnase Floréal aux Lilas (métro Mairie des Lilas). Ce salon de modélisme ferroviaire et de promotion des chemins de fer secondaires a supplanté en qualité et en renommée le salon de la Porte de Versailles. L'ADEMAS y tiendra un stand.

### ANIMATION

#### Au temps des Lilas

Samedi 24 octobre (sous toutes réserves en raison des travaux en cours à la Porte des Lilas) : traditionnelle « journée Sprague » sur la ligne 3 bis toute la journée. L'ADEMAS y sera présente, avec un stand.

## MAYENNE

# Sauvées de l'oubli

**In extremis... L'association a pu récupérer une motrice Nord-Sud, une remorque mixte et une motrice grise qui étaient menacées de disparition. Le point sur la situation.**

**E**n trois ans, la collection désormais rassemblée par l'ADEMAS couvre l'histoire du métro parisien du 19 juillet 1900 (premier jour de circulation du châssis de la motrice en bois) au 15 juin 1994 (dernier jour de circulation du matériel articulé sur la ligne 10). Outre le tracteur de travaux, nous avons en effet pu récupérer une motrice Nord-Sud (M. 111), une remorque mixte (ABm. 5) et une motrice grise (M. 268) auprès d'un ferrailleur, grâce aux contributions des adhérents que nous remercions sincèrement, et aux bénéfiques des activités. L'état de ces voitures pourrait certes être meilleur, mais le principal est de les avoir sauvé d'une démolition imminente. Cela retarde les derniers gros travaux d'aménagement (ballastage de la deuxième voie aux côtés du matériel articulé et coulage d'une dalle de béton pour le local du redresseur) évoqués dans la Bonne Nouvelle n° 19.

La motrice Nord-Sud est celle dont l'état inspire le plus d'inquiétude. Retirée du service en 1972, elle servit de tracteur pour les manœuvres aux ateliers de Vaugirard jusqu'en 1990, mais l'entretien se limitait aux parties techniques. Elle restait la plupart du temps stationnée dehors et la majorité des vitrages avaient disparu. Garée huit années au Bourget dans des conditions précaires, son état a empiré. Malgré cela, ses tôles vitrifiées et son parquet sont en bon état, ainsi que la

tôlerie qui est zinguée. Le sablage intégral des parties peintes a redonné un coup de jeune à la motrice, mais les finances de l'association ne permettent pas pour le moment d'aller au delà de cette restauration dont la partie la plus « ingrate » est presque achevée. Les deux autres voitures ne nécessitent heureusement pas un tel traitement. Elles seront bâchées à l'automne tandis que la Nord-Sud sera garée sous un auvent. Les mois à venir seront partagés entre la poursuite des aménagements et la restauration de la motrice Nord-Sud. Ainsi, l'ensemble de nos ressources financières dégagées lors de nos circuits est

entièrement affecté au projet Mayennais. Mais cette situation ne survit qu'à trois conditions : du personnel d'encadrement et d'animation bénévole, une rame remplie à 140 % de sa capacité en places assises, et une prestation faisant appel aux produits les moins coûteux.

Dans le cadre de circuits (nocturnes ou non) réalisés à l'occasion du Centenaire du Métro, on ne saurait conserver cette fracture entre du personnel bénévole et du personnel RATP (conducteurs...) rémunéré. D'autre part, le prix demandé aux participants (280 Francs) n'est guère attractif pour conquérir une large clientèle. Ensuite, la qualité de la prestation offerte doit s'améliorer. N'oublions pas enfin la nécessité de prévoir un budget de promotion, qui n'existe pas actuellement. Et tout ceci devra bien entendu être financièrement viable. ■

“ le principal est de les avoir sauvé d'une démolition imminente ”

**DERNIÈRE MINUTE** - À l'occasion d'un rétro-métro organisé pour les laboratoires Roche le dimanche 11 octobre après-midi, les adhérents qui le souhaitent pourront emprunter la rame pour quelques tours à l'issue de la manifestation. Prendre contact avec l'ADEMAS pour plus de détails.

## ENQUÊTE

# Mention TB !

**Dans le cadre de la préparation du Centenaire du Métro, et pour proposer à la RATP l'organisation de circuits en rame historique, nous avons distribué, lors du circuit du 4 juillet, un questionnaire d'appréciation aux participants. Résultats.**

## U ne très bonne appréciation globale

La provenance de la clientèle est équilibrée : un tiers par la presse grand public, un tiers par la presse ou le milieu ferroviaire, un tiers par le «bouche à oreille». Si la nostalgie des anciennes rames est une motivation importante (51 %), la découverte des coulisses du métro arrive en tête (77 %); preuve s'il en est qu'une simple circulation ne suffit pas, il faut que la rame historique ait une fonction.

Le programme proposé est jugé intéressant à 100 %. La visite d'ouvrages de génie civil ainsi que des stations aux aménagements culturels ou spéciaux (Cluny, Louvre...) est souhaitée. La présence d'une animation musicale n'est pas jugée importante par 80 % de la clientèle (mais on peut penser que si il y avait eu une animation musicale cette nuit là, les réponses auraient été différentes).

Les accompagnateurs de l'ADEMAS sont jugés à 91 % compétents, à 77 % aimables, à 61 % disponibles. Le commentaire donné au micro est apprécié à 83 % et la sonorisation jugée bonne ou acceptable à 72 %. Quant à l'image du métro, elle ne change pas pour un tiers des participants (dont une partie était par avance des passionnés) mais s'améliore pour 58 % d'entre eux. 55 % estiment avoir payé le juste prix pour ce circuit. Par contre, 40 % l'évaluent à 200 Francs en moyenne. Finalement, la note attribuée par les participants est en moyenne de 16,75/20... mention Très Bien !

## Des améliorations à proposer...

L'idéal serait de proposer une prestation de meilleure qualité, plus rythmée en visi-

tes et en activités, pour le même prix... ce qui serait évidemment possible si le forfait de circulation était ramené à une valeur plus juste.

Le «pot» au milieu du voyage et le petit déjeuner doivent pouvoir gagner en qualité par le choix de produits meilleurs et plus chers. Plus généralement, il faut qu'une impression globale de qualité ressorte.

Enfin, il apparaît clair que la nuit en métro est destinée à une clientèle particulière, sensible à la notion de patrimoine et à la «chose publique» en général, et qui recherche autre chose que des produits aseptisés et stéréotypés.

Assister à un circuit en métro exige une implication du participant dans les visites ou dans l'écoute des commentaires.

## ...mais des désirs parfois contradictoires

Certains en veulent manifestement trop. Il est impossible de faire en une seule nuit toutes les stations fermées ou jamais ouvertes comme «Haxo» et «Porte Molitor», ni également visiter un dépôt en plus des ateliers de la Villette. Des choix sont forcément nécessaires dans l'élaboration d'un trajet.

À ce titre, la visite de Saint-Martin apparaît indispensable pour les nouveaux clients. En conséquence, des évolutions de trajet ne peuvent se faire que dans des limites étroites.

Enfin, les deux tiers des participants jugent l'horaire nocturne actuel le meilleur pour une visite en rétro-métro (c'est d'ailleurs le seul qui permet une visite complète et intéressante), même si la moitié d'entre eux ont ressenti les effets de la fatigue à un moment du circuit. ■

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

### Compte-rendu

Après une balade en bus à la découverte des gares de la Ligne de Sceaux et un déjeuner pris en commun, l'assemblée générale ordinaire 1998 s'est tenue le samedi 13 juin dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Le président Benoît Renard a ouvert la séance à 16 heures puis s'est livré à un vaste tour d'horizon de toutes les questions en cours au premier rang desquelles la reprise des circuits nocturnes et la sauvegarde des trois voitures anciennes à sauver d'urgence (voir Bonne Nouvelle n° 19). D'un point de vue financier, l'ADEMAS maintient un niveau de dépense élevé pour ses buts de sauvegarde, le comité directeur considérant qu'une association n'a pas pour vocation de thésauriser mais de saisir les opportunités qui se présentent (récupération d'aiguillages, de voitures anciennes...). Le compte de résultat est joint à l'envoi de ce Bonne Nouvelle.

Les activités étaient présentées, comme chaque année, sous forme d'une projection de diapositives où les adhérents présents ont pu voir le chargement tout récent de la motrice grise M. 268 sur le camion à destination de la Mayenne. Les adhérents ont enfin été 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 24 voix contre 1.

Cinq candidats se présentaient, pour cinq postes à pourvoir. Résultats : Julian Pepinster 28 voix élu, Guillaume Potier de la Batie 28 voix élu, Benoît Renard 28 voix élu, Baudouin Cusin Berche 25 voix élu, Yves Norry 25 voix élu.

DOSSIER

# Aménagements esthétiques (1932-35)

*Avec les années 1930, le Sprague atteint la fin de son évolution. Les aménagements successifs de voitures seront le fruit de réflexions empiriques menées sur le terrain, face aux contraintes de l'exploitation.*

## **L**es 1200 et les "transformées vertes"

Les voitures construites ressemblent aux 1100 à deux différences notables : la livrée extérieure devient vert clair et les persiennes au dessus de la caisse disparaissent. Les porte-bagages reprennent des dimensions plus importantes et les banquettes ont des lattes de teinte claires et foncées alternées, disposition qui sera rapidement abandonnée. L'émail reste omniprésent, mais d'une voiture à l'autre, on distingue des nuances de couleur dues à des teintes et des températures de cuisson à chaque fois différentes (les marchés de construction étaient répartis entre plusieurs fabricants). Les M. 1269 et Bb.434 circulent sur la rame historique actuelle. Les remorques de première classe ont des banquettes hautes et larges, et un décor émaillé de filets roses sur un fond blanc-rosé du plus bel effet.

Parallèlement, à la fin des années 1920, il subsistait encore en exploitation des motrices à caisse en bois issues des années 1903-1904. Ces motrices furent envoyées en transformation et reconstruites selon les canons des 1200. Cependant, elles conservèrent leurs anciens numéros (en dessous de 500) et certains éléments anciens. Ainsi, nombre d'entre elles ont circulé jusqu'à la fin des années 1970 avec leurs portes en bois du début du siècle et des bogies moteurs de 1903, au confort rudimentaire. Il subsiste encore la M. 103, garée sans utilisation. Elle a, par ailleurs, conservé ses indicateurs lumineux Saint-Gervais / Villette (ligne 7).

Une série de 53 remorques mixtes (première et seconde classe), destinées aux lignes (nombreuses à cette

époque) où les rames n'avaient que trois ou quatre voitures a été commandée en 1931. Une cloison sépare les deux classes, qui sont totalement dissemblables au niveau du décor. L'ADEMAS a récemment sauvégarde l'ABm.-5, conservée en Mayenne.

## **Les "transformées grises"**

Pour le prolongement de la ligne 1 à Vincennes, la CMP mit en service des nouvelles voitures de livrée grise. Dans un premier temps, les motrices grises sont des « transformées » (M. 245 à M. 255, M. 256 à M. 280, M. 281 à M. 289, M. 425 à M. 436, M. 445 à M. 490). Outre l'apparition de la livrée grise, et la présence de portes équidistantes, les innovations sont nombreuses dans la décoration intérieure.

Le « règne de l'émail » est battu en brèche. Le plafond, et le pavillon (paroi au dessus des vitres) est en tôle peinte. Le numéro de voiture, et les inscriptions "défense de fumer et de cracher", au dessus des portes restent en émail. Les banquettes se raccourcissent (15 lattes de hauteur) et perdent en confort par l'adoption d'une disposition de quatre places de front au milieu de la voiture. De fait, le voyageur assis côté "couloir" se retrouve partiellement assis dans le vide. La disposition des banquettes est des plus rationnelle : un "salon" de 7 places côté loge, quatre banquettes simples entre la première et la seconde porte, un salon de 8 places au centre, quatre sièges simples à nouveau entre les troisième et quatrième portes, un salon de 8 places au fond de la voiture. Il ne reste qu'un faible nombre de porte-bagages, la plupart des barres étant de simples mains courantes. A l'origine, les plans de ligne se trouvaient courbés dans le lanterneau, mais rapidement

on préféra enduire la partie émaillée au dessus des portes pour y coller les plans. Il reste à Paris les M. 429, M. 270 et M. 473. L'ADEMAS conserve en Mayenne la M. 268.

## **Les 1300**

Une nouvelle série de motrices, les 1300, est mise en service en 1935. Ces motrices présentent quelques évolutions : les poussoirs de portes et les boîtes de contact sont dissimulés dans la caisse et non plus apparents (ce qui facilite grandement le nettoyage) ; le galbe de la caisse est légèrement moins effilé. Le plafond est peint mais les extrémités et le pavillon sont entièrement émaillés (sauf les trappes au dessus des portes pour le plan de ligne). La disposition intérieure est identique aux motrices transformées grises.

Les M. 1302 à M. 1312 sont grises, avec un émail de qualité remarquable. Les suivantes, M. 1313 à M. 1355 sont vertes, mais les M. 1313 à M. 1318 ont été repeintes en gris dans les années 60 pour homogénéiser la couleur des rames de la ligne 8. Les remorques, dont les portes ne sont pas équidistantes, présentent pour le reste le même type d'aménagement, avec, au centre de la voiture 16 places assises (2 salons de 8 places dos à dos). Les M. 1350, Bb. 761 et Ab. 475 (première classe) proviennent de cette série et sont incluses dans la rame historique. En première classe, la décoration intérieure passe au gris bleuté sur blanc, tandis que les assises des sièges ne sont plus de cuir brun, mais vert foncé.

Cette dernière série sera suivie par les remorques mixtes allégées et les motrices « petit lanterneau », objets du prochain article. ■