

# BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAs

N°21 - janvier 99

L'ADEMAs  
vous  
souhaite  
une  
heureuse  
année

Le MP 55, premier matériel sur pneus mis en service en 1956, tirera sa révérence le samedi 30 janvier 1999 sur la ligne 11, après une carrière de 42 années.  
(Photo Pascal Lesure)



## ÉDITORIAL

### L'adieu au MP55

Ce sont les vendredi 29 et samedi 30 janvier 1999 que se dérouleront les festivités d'adieu au MP55 de la ligne 11 qui quitte le réseau après 42 ans de bons services (tout comme le matériel articulé...). Trois thèmes seront proposés lors de cette manifestation : la technique du métro sur pneus, l'ambiance des années 50 (musique, coiffure...) et les objets (journaux, automobiles, juke-box...). Outre la circulation du dernier train en service voyageurs, les manifestations auront lieu à République, dans la station mais également dans le square en surface où une motrice MP55 devrait être exposée.

Une opération « Portes Ouvertes » se déroulera le samedi aux ateliers des Lilas (navettes d'autobus depuis la Mairie des Lilas). L'ADEMAs sera présente à la République avec un stand où elle présentera ses activités et proposera une librairie « métropolitaine ». Enfin, grâce au concours du DS Club Révolution 55 animé par l'un de nos adhérents, une Citroën DS, automobile à la technologie et au design nouveau dévoilée elle aussi en 1955, sera exposée place de la République. Enfin, l'association assurera également plusieurs conférences sur l'histoire du métro sur pneus et celle de la ligne 11.

### En Mayenne

Quelques travaux urgents ont été accomplis depuis la visite du 3 octobre

dernier. En premier lieu le bâchage des dernières voitures acquises les a ainsi mises hors d'eau. Un dernier coupon de 9 mètres sur la seconde voie de garage a été posé le long du mur tandis que le dernier appareil de voie manquant pour relier une des voies du futur petit atelier a été terminé.

De fait, à part la fixation du troisième rail, les travaux de pose de voie sont achevés, après deux années de labeur. Enfin, divers rangements salutaires (barre de troisième rail en vrac, selles, tirefonds...) permettent de rendre le site un peu plus avenant pour une prochaine visite aux beaux jours.

La suspension des circuits en Sprague pendant l'année 1999 nous obligera à gérer au plus près les finances, ralentissant le rythme des travaux. ■

## sommaire

Réflexion sur la mise aux normes des Sprague p.2 ■ Vers un musée national des transports ? p.3 ■ Les aménagements esthétiques du matériel roulant entre 1935 et 1937 p.4

## à suivre

## BALADE

**En vieux bus...**

Samedi 20 février : traditionnelle balade hivernale en bus à plate-forme de 1969 avec pique-nique en commun. Informations complètes et inscriptions sur la brochure jointe à ce numéro.

## VISITE

**Aux ateliers de Vaugirard**

Vendredi 12 février au matin : on y verra la révision des tracteurs Sprague, l'entretien du matériel de maintenance des infrastructures, ainsi que les travaux en cours sur la rame historique. Attention : le nombre de personnes est limité à 15. Prière de téléphoner (ou de laisser un message) à l'association pour réserver ; les inscriptions seront prises dans l'ordre.

## CIRCUIT NOCTURNE

**En rame contemporaine**

À l'étude actuellement pour le mois de mars. Le programme de ce circuit serait centré autour de la visite de grands ouvrages d'art souterrains.

## CIRCUIT COPEF

**En grande banlieue ouest**

Le Cercle ouest parisien d'études ferroviaires (COPEF) organise un circuit en grande banlieue ouest à bord d'une rame MI79 le samedi 20 mars après-midi. Renseignements et inscriptions au 01 45 81 11 06.

## SPRAGUE

# Le Sprague franchira le siècle

*La rame Sprague-Thomson est entrée en grande révision afin d'être mise aux normes de sécurité contemporaines. Réflexion sur ces travaux.*

La rame Sprague A.475 (celle que nous utilisons régulièrement) est entrée juste après notre circuit du 24 octobre en révision dans le cadre du Centenaire du Métro en 2000. Outre un salutaire recâblage des circuits de commande (dont les gaines en « gutta-percha » faisaient peine à voir) et un « décrassage » des tuyaux du circuit de fermeture des portes, des travaux de modernisation sont entrepris.

Ces travaux sont de deux ordres : l'ajout de quelques équipements de sécurité et de confort d'une part et une modernisation importante d'autre part. La mise en place d'un éclairage de secours, alimenté par batterie (une ampoule de chaque série - trois par voiture - s'allume en cas de coupure du courant de traction) et la révision du circuit de portes (désormais toutes bloquées entre les stations) permettront de fiabiliser et sécuriser les circulations. La présence de deux organisateurs par voiture chargés de la surveillance des portes, ne sera plus nécessaire. Ce qui allégera d'autant l'organisation des manifestations. Enfin, une nouvelle sonorisation plus performante devra être installée. Dans un autre domaine, il a été décidé de moderniser plus complètement ces voitures en changeant le système de freinage :



Le Sprague-Thomson est sans conteste un véritable monument parisien. (Photo Cyril Prodanovic)

les triple-valves sont remplacées par des distributeurs permettant un freinage dit *inépuisable*. À cela s'ajoute *la mesure des paramètres* dans la loge de conduite (répétition des signaux, chronotachymètre).

Ces travaux sont le fruit d'une volonté de moins faire reposer la sécurité sur l'homme, mais sur la machine. Ils auront, à notre avis, le pénible inconvénient de rendre cette rame Sprague incompatible (et hybride) avec le reste du parc : les autres voitures Sprague historiques « voyageurs » et les tracteurs qui continuent de circuler dans leur état d'origine (bien que la disparition de ceux-ci soit actuellement programmée à l'horizon 2005).

Hélas, l'histoire ferroviaire nous apprend que les véhicules hybrides, après une période brève et intense d'enthousiasme, sont souvent relégués aux oubliettes

(monorails divers, *Micheline* et voitures *Duralinox* sur pneus, Matériel Articulé, motrices *JH* du métro, tracteurs *Késar* du métro...).

Les travaux déjà engagés sur la rame A.475 ont placé très haut le degré d'exigence s'il fallait refaire circuler d'autres rames (grise, Nord-Sud...) ; un degré d'exigence à plusieurs millions de francs par rame !

En marge d'une rame verte A.475 apte à circuler de façon « banalisée », ne pourrait-on voir d'autres rames anciennes dans leur état d'origine (normalement révisées) ? Même avec des restrictions de circulation, ou au moins une remise en état de présentation et de déplacement autonome sans voyageurs ?

Tous ces trains serviraient ainsi de magnifiques véhicules d'exposition dans le cadre du Centenaire. •••

## AVENIR

**Le Musée de Saint-Mandé a définitivement fermé ses portes le 22 novembre dernier. La pression immobilière dans cette banlieue chic de Paris aura donc eu raison de cette emprise pourtant réservée aux transports urbains depuis 1877 (dépôt de tramways puis de bus avant de devenir le Musée des Transports).**

•••Enfin, le récent classement à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques de la rame A. 475 apparaît une mesure intéressante, pour peu que les autorités de tutelle ou leur délégués fassent preuve de vigilance.

Cependant, mises à part ces quelques réserves sur la politique de conservation du matériel roulant ancien, la volonté de la RATP d'intégrer désormais dans sa stratégie de communication la mise en valeur du Patrimoine doit être sincèrement saluée. N'oublions pas que cette année la SNCF a définitivement renoncé à ce type d'objectif, faute de compétence avouée, sa dernière locomotive à vapeur (la 230 G 353) étant confiée au groupe *Vivendi* après sa sortie de grande révision.

Dans le cadre d'un partenariat envisagé, l'ADEMAS rédige actuellement une étude sur les possibilités d'animation avec la rame Sprague pour le Centenaire et au delà, dans un cadre plus professionnalisé. Cette étude sera prochainement adressé à la Délégation générale à la communication de la RATP, qui est chargée de piloter les différentes initiatives relatives au Centenaire du Métro. ■

## Vers un musée national des transports ?

La RATP, propriétaire du site souhaitait depuis longtemps vendre cet ancien dépôt qui sera donc démolir. C'est un témoin de l'architecture industrielle qui va à nouveau disparaître ; c'était pourtant le cadre idéal pour un Musée des Transports même si des travaux d'amélioration étaient souhaitables.

### Une Initiative privée

La prise de conscience de l'intérêt et de la valeur du patrimoine des transports urbains revient à un petit groupe de passionnés constitué au début des années 50 qui a fondé l'AMTUIR (Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux). La disparition des tramways de Versailles (mars 1957) a été le catalyseur de la constitution progressive d'une collection unique au monde par sa diversité (autobus, tramways, trolleybus, chemins de fer ruraux...) et propriété de l'AMTUIR. Globalement, les compagnies de transport public ne voyaient pas l'intérêt d'un tel acte de préservation à l'époque si ce n'est peut-être la RATP qui, pour les 75 ans du métro en juin 1975 a fait restaurer quelques belles pié-

ces (motrice Thomson double, motrice Nord-Sud, motrice Sprague type 500), et encore était-ce sous pression de l'AMTUIR. Après la manifestation, la RATP a gracieusement mis à disposition le site plus vaste de Saint-Mandé.

### Qu'est-ce qu'un musée national des transports ?

Il s'agit, comme c'était le cas à Saint-Mandé, de rassembler en un seul lieu un ensemble représentatif de véhicules des villes françaises, et de montrer à travers les âges l'épopée du transport urbain.

La tentation pourrait désormais être grande de renvoyer à Limoges son trolleybus, à Nancy sa motrice des tramways ou à la Corrèze sa machine à vapeur. Cependant, une telle dispersion conduirait inéluctablement à la disparition progressive de cette collection qui perdrait totalement sa cohérence.

### Une installation programmée à Colombes

Dans le cadre de la restructuration des armées, un site militaire, rattaché à la Marine, se libère actuellement à Colombes (Hauts-de-Seine).

On devrait y aménager un atelier d'entretien pour la ligne de tramway T2 lorsqu'elle sera prolongée à Bezons, mais également installer une réserve visitable du Musée des Arts et Traditions Populaires. Il resterait donc la surface nécessaire à l'installation d'un Musée des Transports.

Traditionnellement, les pouvoirs publics tiennent en France une place prépondérante dans les affaires culturelles, les fonds se dirigeant ainsi vers telle ou telle réalisation au gré des plus hauts responsables politiques. Espérons que cet état de fait favorisera le Musée des Transports. Pourtant, les transports urbains (hormis le réseau RATP) sont majoritairement exploités par des intervenants à capitaux privés (*Vivendi* et *Lyonnaise des Eaux*); une contribution de ces entreprises à ce patrimoine serait, réflexion faite, logique.

Lorsque les différents arbitrages seront rendus, l'installation du musée à Colombes se concrétiserait par une ouverture qui pourrait avoir lieu dans les premières années du siècle. D'ici là, l'AMTUIR se mobilise pour présenter son travail et ses collections aux différents intervenants. ■

Bonne Nouvelle, la gazette de l'ADEMAS. Lettre d'information de l'Association d'exploitation du matériel Sprague. Association à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901. 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Téléphone et télécopie : 01-48-25-13-32. Tous droits réservés. Comité de rédaction : Julian Pepinster, Benoît Renard. Mise en page : Song Phaneckham [http://www.multimania.com/metro].

DOSSIER

# Aménagements esthétiques du matériel roulant (1935-1937)

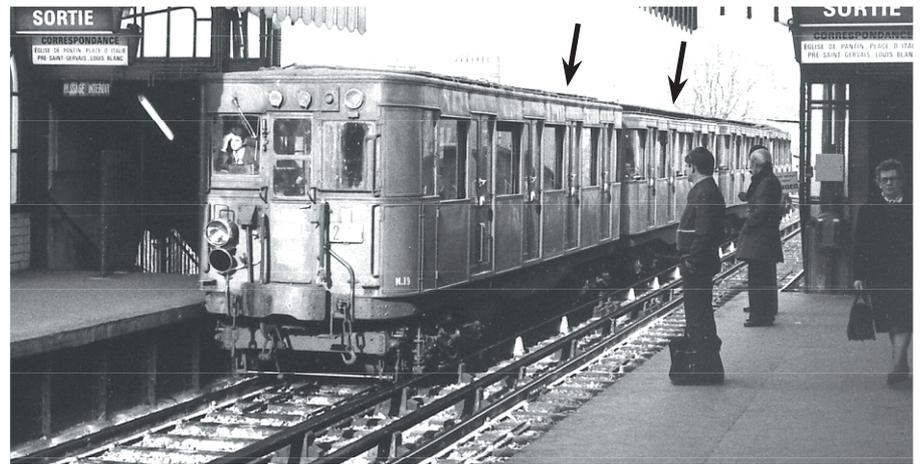
Les toutes dernières séries de Sprague construites auront un aménagement hybride à certains égards mais resteront technique-ment semblables aux autres, ce qui les rend compatibles. Il s'agit d'une part des motrices à « petit lanterneau » et d'autre part des remorques mixtes « allégées ».

## Les motrices « petit lanterneau »

Il s'agit des toutes premières motrices transformées pour l'équipement Sprague-Thomson en 1929 (M. 1 à M. 57 datant de 1900 et M. 330 à 349 datant de 1904 - voir BN n° 20). Dans ces motrices déjà portées à 14,200 m. et équipées de 4 portes lors de ces travaux, on avait cependant conservé, à l'arrière de la voiture, une partie de la caisse en bois datant du véhicule d'origine, mais tôle lors des premières reconstructions. Personne n'a encore trouvé des clichés de ces curieuses voitures à l'aspect hétéroclite et dont les 3 ou 4 différents stades d'allongement étaient visibles tout au long du véhicule, depuis la caisse en bois jusqu'à la loge de conduite moderne.

En effet, une fois achevées l'ensemble des transformations de motrices (désormais reconstruites à l'identique des voitures neuves séries 1200 et 1300 livrées à la même époque), la CMP renvoya en transformation cette série dont l'aspect devait quelque peu évoluer. La reconstruction de la caisse allait conduire à une hauteur de lanterneau très réduite (60 mm) donnant une impression de « renfermé » à l'intérieur. La hauteur des trappes au dessus des portes et des fenêtres grandit d'autant. La faible aération due à cet aménagement les conduisit finalement sur les lignes aériennes où elles côtoyaient des voitures parfois trente ans plus âgées.

Les préceptes d'aménagement intérieur en vigueur sur les 1300 sont repris mais évoluent encore. Le « salon » de huit places de front est supprimé. On revient à la disposition classique 2+4 tandis que l'émail à motifs bleutés, réservé aux premières classes sur les séries de 1935, investit désormais



Observez la différence entre la hauteur de caisse de la motrice et celle des remorques qui suivent, l'ouverture du lanterneau est inversement proportionnelle. (Collection Yves Dupont)

l'intérieur des motrices petit lanterneau.

Il reste actuellement une unique motrice de ce type, la M. 333. Cette motrice a circulé sur l'un des derniers trains Sprague en avril 1983 avant d'être incorporée en 1987 à la rame historique A. 475 qu'elle quitte en avril 1991. Depuis, elle « sommeille », taggée, au sein de l'autre rame verte A. 487.

## Les mixtes « allégées »

Ce terme, qui ferait plutôt penser à une salade de crudités diététique, désigne en fait une série de 114 remorques mixtes commandée en 1935 et 1936. Il faut en effet rappeler qu'à l'époque les rames de cinq voitures étaient réservées aux lignes les plus chargées, beaucoup de lignes ne disposant que de trois ou quatre voitures par rame (lignes 2, 5, 6, 8, 10, 11 et 14), ce qui explique l'intérêt des remorques mixtes.

Ces voitures présentent un aspect général peu différent du reste du parc. Toutefois, les faces extérieures sont désormais peintes et non plus émaillées, la tôle d'aluminium se prêtant peu à l'émaillage, contrairement à l'acier. La construction de la caisse en aluminium a permis d'abaisser la masse de 20 tonnes à 15,2 tonnes, ce qui rend ces remorques parmi les plus légères construites (rapport à la longueur et à la capacité). L'intérieur reste classique, avec ses banquettes en bois et ses tôles vitrifiées aux motifs uniformément bleutés dans les deux classes.

La disposition des banquettes est identique aux remorques de première classe de 1935 (avec double salon de huit places de front au centre de la voiture). Plus curieusement, la hauteur de lanterneau est également réduite à 60 mm, mais sans que l'esthétique de la voiture en soit modifiée : la structure du toit, en pente, permet de conserver les dimensions habituelles aux trappes situées au dessus des portes et fenêtres. Des ailettes en bas de caisse « compensent » l'aération, diffusant de l'air (glacé en hiver) sur les pieds des voyageurs ; cette disposition n'était pas des plus heureuse.

La remorque AB 5338 est le seul véhicule subsistant. Elle est propriété de la RATP, conservée dans sa réserve en banlieue. Souhaitons qu'à l'avenir ce véhicule intéressant, qui correspond à la dernière évolution du Sprague-Thomson soit, d'une façon ou d'une autre, plus visible. Avec ces remorques, on était arrivé à l'allègement maximal possible à l'époque : les remorques de MP55, apparues en 1956, sont en effet plus lourdes !

Lorsque apparaissaient ces dernières voitures, les ingénieurs de la CMP commençaient l'étude de véhicules novateurs. Mis en sommeil par la guerre, ces travaux reprennent à la Libération. Ils donnent naissance au début des années 1950 au matériel articulé et au métro sur pneumatiques. ■