

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°22 - Mai 1999



La découverte des coulisses du métro reste l'une des motivations principales de nos visiteurs. Ici la station « jamais ouverte » Porte Molitor.
(Photo Julian Pepinster)

ÉDITORIAL

Vers le retour du Sprague

Nous avons toujours souhaité entretenir avec la RATP des relations contractuelles et non pas affirmer péremptoirement, par exemple, « *il faut faire rouler le Sprague* » sans apporter des propositions plus concrètes pour une exploitation dans un cadre défini. Une telle attitude ne pourrait être considérée comme sérieuse.

L'animation du patrimoine n'est pas une mission régalienne de la RATP, mais elle peut lui apporter un retour d'image perceptible sous certaines conditions. Il n'y a pas lieu, sous prétexte de préservation de patrimoine, de s'inscrire en dehors de toute logique économique et commerciale, c'est à dire

de faire abstraction des impératifs de gestion et de marketing. Aujourd'hui, l'organisation de nos circuits, si elle sollicite la RATP, donne lieu à paiement d'un forfait pour couvrir les charges d'exploitation (personnel, électricité...). Si des discussions sur le niveau de ce forfait, ou sur la façon de rémunérer les acteurs commerciaux, peuvent s'ouvrir, c'est bien dans le cadre d'une gestion financièrement cohérente.

La circulation de matériel ancien ne peut être « traitée » en matière de communication de la même façon que *le métro de tous les jours*. Il s'agit ici de la relation affective que peuvent avoir les voyageurs avec leur métro. Pour nourrir cette relation, le Sprague est bien entendu un élément dominant mais pas nécessairement suffisant. Si tel était le cas, un parcours d'un quart

d'heure contenterait le public. Pour aller au-delà, et apporter une plus-value à la fois au voyageur et à la RATP, il faut donner une fonction à cette rame historique. Si l'ADEMAS s'est positionnée avec succès sur la découverte des coulisses du métro la nuit, la possibilité de circulations en journée offre de nouvelles perspectives. Des parcours combinés conduisant le public à un site (en rapport ou non avec le métro) ou à un spectacle sont envisageables. D'autres variantes, mettant en œuvre la multimodalité des transports parisiens (métro ancien + bus à plate-forme) peuvent être étudiées. L'ouverture à une clientèle de congrès, colloques et séminaires peut également apporter un revenu non négligeable.

L'essentiel reste donc encore à faire pour préparer le retour de la rame Sprague cet automne. ■

sommaire

Restauration esthétique de la rame Sprague p.2 ■ Assemblée générale p.3 ■ Les aménagements esthétiques du matériel roulant entre 1951 et 1956 p.4

à suivre

STAND DE L'ADEMAS

Retour au lycée

À l'occasion de la fête du collège/lycée Passy-Buzenval de Rueil-Malmaison le 5 juin prochain, l'ADEMAS tiendra un stand. Ceux parmi nos adhérents et sympathisants qui seraient anciens élèves de Passy sont particulièrement les bienvenus.

Coordonnées :

50, avenue Otis Mygatt

92500 Rueil-Malmaison

Ⓜ Rueil-Malmaison

Ⓜ Pont de Sèvres ou Boulogne

Pont de Saint-Cloud

puis Ⓜ 467 arrêt Otis Mygatt.

STAND DE L'ADEMAS

À la caserne

Importante manifestation à ne pas manquer les samedi 19 et dimanche 20 juin prochains à la Caserne des Matelots à Versailles (régiment du génie ferroviaire). Le 5^e Régiment du Génie organise en effet des journées portes ouvertes où l'armée et de nombreux exposants présenteront leurs véhicules. Des trains à vapeur circuleront pour l'occasion sur la boucle ferroviaire du régiment. L'ADEMAS y tiendra un stand. Adresse : allée des Matelots, accessible depuis l'avenue de Saint-Cyr (RN 10). La Caserne des Matelots sera desservie par un service spécial d'autobus au départ des gares de Versailles-Chantiers et de Versailles-Rive gauche.

NOCTAMBULE

Le dernier métro

Dernier circuit en MF 67 dans la nuit du 26 au 27 juin avant le retour de la rame Sprague à l'automne. Départ et arrivée de Porte des Lilas-Cinéma (voir brochure jointe).

SPRAGUE

Un coup de jeune pour le Sprague

En marge des mises aux normes techniques, la rame Sprague-Thomson A. 475 bénéficie également d'une remise à niveau esthétique.

Les compétences de l'association ont été sollicitées pour la remise à niveau esthétique de la rame Sprague-Thomson A. 475, classée *Monument Historique* par arrêté du 18 décembre 1998. Une étude documentaire et photographique a ainsi été remise à la RATP et au Ministère de la Culture afin de redonner à la rame un aspect ancien authentique. Les suggestions suivantes ont été retenues :

- Pose d'écussons Ville de Paris sur les flancs,
- Garnissage des banquettes de première classe en cuir,
- Décapage et revernissage des banquettes de seconde classe,
- Recherche d'un habillage complet (publicités et plans de ligne) en adéquation avec l'époque.



Le Sprague-Thomson va retrouver toute son authenticité.

En effet, si le matériel Sprague est resté en état d'origine tout au long de sa carrière, il n'en a pas moins subi quelques altérations.

Le vernis des banquettes s'est assombri sous l'effet de la lumière et des couches successives, les écussons Ville de Paris ont disparu à partir de 1945 avec la « dé-municipalisation » du métro, tandis que de nombreux

petits aménagements spécifiques ont évolué avec le goût du jour et la technique (skai des premières classes, publicités, plaques émaillées, signalétique...).

L'immobilisation de la rame pour plusieurs mois semblait donc le moment idéal pour mener à bien ces travaux esthétiques minutieux.

La rame devrait en principe sortir de révision à la mi-octobre. ■

Deuxième visite en Mayenne... et circulation !

11 juillet prochain. Un locotracteur Moysse datant de 1941 a été récupéré par Guillaume Potier et restauré sur une voie mise à notre disposition aux ateliers RATP de la Villette. Après quelques modifications, touchant notamment aux organes de tamponnement et d'attelage,

ce locotracteur peut désormais tracter les voitures Sprague et le matériel articulé en Mayenne.

La visite se déroulera dans les conditions suivantes :

Départ à 7 h 15 en TGV de Paris-Montparnasse. Arrivée à 8 h 30 à Sablé.

Circulation, visite et pique-nique en commun sur le site, retour à Paris en Corail à 20 h 30, arrivée à 22 h 46. Ceux qui le souhaitent pourront venir en automobile. Inscription au moyen du bulletin ci-joint.

ASSOCIATION

Assemblée générale ordinaire

Julian Pepinster



PROGRAMME

10 h 00 - 12 h 30	Assemblée générale ordinaire
12 h 30 - 14 h 30	Déjeuner en commun
14 h 30 - 17 h 00	Visite du Centre d'Instruction de la Gare du Nord

L'assemblée générale ordinaire se tiendra le samedi 29 mai 1999 à 10 heures, dans la station de métro Gare du Nord, centre d'instruction RATP. L'entrée se fera exclusivement par l'accès sur la voie publique à l'angle de la rue Lafayette et du boulevard de Denain (accès face à la brasserie *Le Rapide du Nord*).

Pour les adhérents ne pouvant se rendre à l'assemblée générale, le vote par correspondance est possible. Il suffit d'utiliser les documents de vote joints et de les renvoyer avant le 28 mai 1999 à l'ADEMAS. Les enveloppes seront dépouillées le jour de l'assemblée générale.

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

- Ouverture et rapport annuel par le président,
- Compte rendu d'activité (avec projection de diapositives),
- Rapport financier,
- Vote pour le renouvellement du comité directeur et l'approbation des comptes suivi des résultats,
- Informations et questions diverses.

LE PRÉSENT AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

La visite du Centre d'Instruction sera guidée par des responsables de la RATP qui nous présenteront quelques cas pratiques. Pour une meilleure visite, dont l'intérêt se situera notamment dans la loge de conduite, les adhérents intéressés sont priés d'utiliser le bulletin d'inscription ci-joint.

BOUQUINS

Nouveautés à la librairie de l'ADEMAS

► L'additif gratuit au livre *De la Grand'Mère à Météor* est disponible.

► *Guide des sources de l'histoire des transports publics*, Publications de la Sorbonne 1998, reliure rigide, 360 pages, format A5. Ce guide présente aux chercheurs les ressources documentaires de la RATP et des centres parisiens d'archives (Archives Nationales, Archives de Paris, Archives de la Préfecture de Police, Bibliothèque Nationale, Bibliothèque Administrative de la Ville de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris). Prix de vente-ADEMAS : 170 F au lieu de 180 F.

► Quelques exemplaires de *L'autobus parisien 1905-1991*, par Dimitri Van Boque, Editions Alcine. Couverture cartonnée souple, 461 pages, format A4. Très nombreuses photos en NB et couleurs. 195 F au lieu de 340 F.

► De nombreuses nouveautés et divers documents anciens en « braderie » seront mis en vente pour la première fois à l'assemblée générale le 29 mai prochain.



Pascal Lesure

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 Phanekham [http://www.metro-politain.org].

DOSSIER

Aménagements esthétiques du matériel roulant (1951-1956)

Après la guerre, l'aspect des voitures de métro va considérablement évoluer.

Outre l'apparition de nouvelles technologies (frein inépuisable, nouveaux équipements électriques, alimentation de certains équipements en basse tension...), de nouveaux matériaux vont faire leur apparition, répondant à une demande de confort accrue.

Le prototype MP 51 du matériel sur pneumatiques donne un avant-goût de ce design novateur caractérisé par l'adoption de teintes nouvelles, de revêtements plastifiés sur les sièges et d'un éclairage plus puissant. « Prendre la Navette, c'était faire le voyage sur la Lune » se rappelle un de nos sympathisants.

Le matériel articulé (MA)

Ce matériel, constitué d'éléments indéformables de trois caisses, a circulé de 1952 à 1975 sur la ligne 13, puis de 1975 à 1994 sur la ligne 10, l'année 1975 ayant été consacrée à une modernisation esthétique et technique du matériel. Son allure générale très spécifique, avec sa face arrondie caractéristique, le rend plus « fluide » d'aspect que le Sprague-Thomson.

En état d'origine, la livrée extérieure est bleu clair rehaussé de deux bandes jaunes en seconde classe et jaune paille rehaussé de deux bandes bleues en première (ces couleurs, déjà appliquées au prototype MP 51, seront retenues pour tous les véhicules livrés jusqu'en 1973). À l'intérieur, les tôles sont peintes avec des tons *jaune limon* pour les parois et *gris moyen* pour les banquettes et les portes, les pieds étant peints en gris foncé. Comme dans le Sprague, le sol est en ciment magnésien rose, dit *terrazolith*. L'éclairage est diffusé par de petits tubes luminescents protégés dans des caches en matière plastique aux extrémités en inox; un éclairage de secours sur batterie est assuré par des ampoules logées dans des globes en verre fixés au plafond dans l'axe de la voiture.

La texture des sièges marque une évolution notable par rapport à l'ancien matériel; les banquettes sont rembourrées et recouvertes de simili-cuir dans les deux classes, mais elles sont toutefois très basses. Comme sur le Sprague, une main courante est disposée du montant supérieur de la banquette jusqu'au plafond et des porte-bagages sont fixés au pavillon.

L'aménagement des classes est un peu particulier; dans chaque élément, la première classe se trouve dans la caisse médiane qu'elle n'occupe toutefois pas totalement (sinon elle aurait représenté presque un tiers de la surface de la rame, ce qui aurait été excessif). Une porte et une simple plate-forme est accessible aux voyageurs de seconde classe, qui ne disposent pour s'asseoir que de quatre strapontins!

La modernisation du MA en 1975 apporte des changements notables dans l'aménagement. La livrée extérieure passe au bleu roi et blanc avec un simple bandeau jaune sur la voiture de première classe (sur la ligne 10, les trains sont désormais composés de deux éléments avec une voiture de première classe au centre).

À l'intérieur, les tôles peintes sont déposées et remplacées par du stratifié blanc, aussi bien sur les parois qu'au dos des banquettes. Les revêtements des sièges sont recouverts d'un skaï orange en seconde classe, vert pomme en première. Les mains courantes verticales sont également déposées, « aérant » l'intérieur des voitures.

Le MP 55

Disparu le 30 janvier 1999 de la ligne 11 Châtelet - Mairie des Lilas, le MP 55 ne se caractérise pas seulement par son roulement sur pneumatiques. Le dessin de la voiture évolue encore par rapport au MA. La face avant est désormais droite, avec trois baies vitrées au niveau de la loge. La nouvelle livrée est appliquée à ces voitures (bleu clair et jaune), mais les revêtements intérieurs font appel à une nouvelle matière en vogue, le stratifié *Formica*, alors que le plafond est garni de tôles dites *prélaquées* à

l'aspect beaucoup plus brillant que la tôle peinte.

Les portes, qui s'ouvrent automatiquement dès que l'on soulève le loqueteau, ne sont plus peintes mais en inox brossé. L'éclairage, d'aspect semblable au matériel articulé est toutefois légèrement plus puissant et les vasques sont plus longues. Les banquettes sont d'une conception plus simple, avec une unique main courante horizontale et un revêtement plastifié sombre garni de macarons RATP (du même motif que ceux des autobus).

Vers 1980, une modernisation modifie l'esthétique intérieure de tous les voitures tandis que seulement une partie du parc sera repeinte en bleu roi et blanc, nouvelles couleurs du métro à partir du début des années 1970. Le Formica cède la place à un stratifié jaune tandis que l'éclairage et les banquettes deviennent identiques aux séries de voitures plus récentes que l'on peut encore emprunter aujourd'hui sur les lignes 10 et 12.

Nous terminons avec cette partie l'évocation des séries de matériel roulant désormais retirées du service. Les séries suivantes, présentées dans les prochains numéros, sont encore en circulation pour de nombreuses années. ■



Les années 50 sont marquées par le règne de la moleskine, du Formica et du tube luminescent. Ici l'intérieur d'une voiture de MP55.