

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 24 - Février 2000

ÉDITORIAL

L'absolutisme inefficace

Seul le titre de cet ouvrage de Jean-François Revel, de l'Académie française, paru en 1992, décrivant notre système politique présidentieliste de la V^{ème} République, peut parfaitement illustrer la situation à laquelle nous sommes confrontés.

Un interlocuteur, doté manifestement d'un pouvoir décisionnaire et de moyens d'action, a été désigné pour coordonner les activités mettant en scène la rame Sprague. Mais les premières décisions sont singulières, puisqu'elles consistent à supprimer toutes les activités existantes, c'est-à-dire les circuits de l'ADEMAS, sans que de nouvelles animations ne viennent les remplacer. Pourtant, la période de révision de la rame, qui s'est étalée sur une année, laissait largement le temps « d'embrayer » immédiatement après la première sortie de la rame le 11 octobre 1999, quelle que soit la fréquence choisie... Ainsi, la rame fut à nouveau remise en service pour quelques mois.

L'ampleur du programme de circulation pour le centenaire, telle qu'elle nous est connue aujourd'hui, apparaît quelque peu décevante au regard des possibilités offertes par la rame Sprague restaurée : seuls des aller-retour (et encore, pas en service commercial mais sur inscription) sont pro-



Vue prise lors du dernier circuit du 4 décembre 1999. L'utilisation d'une rame contemporaine pour ce type d'activité n'a pas affecté l'intérêt marqué des participants, découvrant ici un quai de la station fermée Saint-Martin. (Photo Julian Pepinster)

grammés certains dimanches sur la ligne 6 à partir du mois d'avril et jusqu'en octobre.

En quoi ce programme nous empêcherait-il de poursuivre nos circuits nocturnes? Aucune explication rationnelle, c'est-à-dire faisant appel à une argumentation basée sur des principes économiques et moraux, n'a pu nous être fournie. C'est finalement la disparition de l'ADEMAS, au travers de la fin de ses circuits, qui est souhaitée, alors qu'ils attirent un nombre important de participants, et génèrent un chiffre d'affaires pour la RATP en

contribuant à améliorer l'image du métro. Face à cette situation, nous restons cependant confiants, d'autant plus que ce n'est pas la première fois que nous y sommes confrontés. Nous tenterons de poursuivre nos circuits nocturnes en MF 67 de façon à garder intact notre potentiel d'organisation de visites dans le métro... et garantir la survie de notre projet en Mayenne.

Nul doute que les mois à venir verront le retour à une situation de dialogue et de travail en commun avec les exploitants de la RATP, d'ailleurs souhaitée par beaucoup. ■

sommaire

L'effet Titanic p.2 ■ Le point sur les travaux en Mayenne p.3 ■ Les aménagements esthétiques du matériel roulant entre 1968 et 1978 p.4

à suivre

VIE DE L'ASSOCIATION

Assemblée générale

Les adhérents désirant se présenter à l'élection du comité directeur lors de l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra le 20 mai, sont priés de faire acte de candidature et profession de foi par lettre adressée avant le 31 mars 2000 au 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Nous visiterons, en compagnie de formateurs de la RATP, le centre d'instruction de la gare du Nord. Comme l'an passé, les adhérents seront initiés à la conduite d'une rame de métro.

DERNIÈRE MINUTE

Motrice de réserve

C'est la motrice Sprague M.-333, à petit lanterneau, qui a été choisie comme motrice de réserve de la rame historique. Elle sera également classée parmi les Monuments Historiques et prise en charge tout au long de l'année par les ateliers RATP de Vaugirard pour une révision et remise aux normes technique, ainsi qu'une restauration esthétique.

DERNIÈRE MINUTE

Appel de Londres

L'ADEMAS présentera ses activités et exposera l'histoire du métro, en anglais, dans le cadre d'une série de reportages présentée sur la BBC Radio 4 (dates de diffusion non encore définies).

PATRIMOINE

L'effet Titanic

Ou le paradoxe de la préservation du matériel ferroviaire en Île-de-France.

Pratiquement l'ensemble des éléments proposés par l'ADEMAS (voir BN n°22) pour l'amélioration esthétique de la rame Sprague ont été retenus, sous l'autorité de Sylvain Zalkind, expert ferroviaire auprès du ministre de la Culture.

La rame a retrouvé un aspect désormais conforme à l'origine avec ses écussons sur les flancs, ses banquettes claires en seconde classe et son cuir en première, ses plaques émaillées sur les portes et son cornet acoustique. Classée parmi les Monuments Historiques le 18 décembre 1998, elle peut désormais évoluer dans la pérennité. Mais que va-t-il advenir du reste du parc (rame grise, rame Nord-

Sud...)?

Curieusement, cette question se pose parce qu'il s'agit de patrimoine industriel et populaire. Dans des domaines plus classiques, le moindre fragment d'amphore ou de statuette antique, la moindre église — et à plus forte raison toutes les cathédrales —, sont conservés, entretenus et restaurés progressivement dans la mesure des budgets disponibles. Rien n'est jamais laissé à l'abandon.

En revanche, l'évolution des mentalités en ce qui concerne le patrimoine ferroviaire francilien reste à accomplir. Autant bon nombre de chemins de fer « de nos campagnes », parfois d'importance modeste, ont-ils pu être sauvés et font preuve d'un dynamisme surprenant, autant

la sauvegarde des matériels de banlieue et du métro reste à engager. Les tramways urbains (et bus par extension) étant les seuls à bénéficier actuellement d'une bonne mise en valeur.

Le naufrage est total en ce qui concerne les matériels de banlieue anciens (rame type Z-23000 de la ligne de Sceaux, rame « Standard », rame « Talbot », rame « deux niveaux » de la banlieue Saint-Lazare) où les matériels existants sont à l'abandon, parfois en mauvais état.

On pourrait presque conclure que l'importance de la préservation des matériels ferroviaires anciens est inversement proportionnelle au nombre de voyageurs qu'ils ont transportés durant leur carrière... Singulier paradoxe ! ■

Boutique

Bouquins et vieux papiers

L'un de nos sympathisants met en vente plusieurs gravures anciennes et anciens documents de presse sur les transports urbains de surface, parisiens en majorité, ainsi que quelques uns traitant également du métro et de réseaux étrangers. Ces documents, vendus à l'unité, sont en dépôt chez le secrétaire à Paris (quartier d'Auteuil). Les

adhérents intéressés sont priés de se manifester et de prendre rendez-vous pour les consulter.

Centenaire

Deux ouvrages et un agenda sont également parus à l'occasion du Centenaire. L'association propose ces ouvrages aux adhérents à un prix préférentiel dans la limite des stocks disponibles.

► Cent ans de métro en 14

lignes, par Jean Tricoire.

Un très bel ouvrage de 352 pages richement illustré ;

► 1899-1911: images de la construction du métro. Un recueil d'images anciennes de la construction du métro reproduites avec une qualité supérieure ;

► L'agenda du Centenaire, un compagnon qui peut vous suivre fidèlement tout au long de la dernière année du XXe siècle, si vous n'en avez pas déjà un.

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. Adresse postale: 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Téléphone et télécopie: 01-48-25-13-32. Siège social: 15, rue Erlanger, 75016 Paris. Tous droits réservés. Comité de rédaction: Julian Pepinster, Benoît Renard.

MAYENNE

Attention, travaux !

Le point sur les travaux en Mayenne.

La prochaine visite en Mayenne aura lieu en principe le samedi 8 juillet (informations complémentaires et inscription dans le prochain Bonne Nouvelle).

Il reste beaucoup de travail à accomplir pour améliorer encore notre situation.

Matériel roulant : La restauration esthétique de la M. 268, dont une première face était déjà repeinte lors de la visite du mois de juillet 1999, est presque achevée. Le toit a été peint en noir et l'autre face repeinte au mois d'août.

L'intérieur nous a donné beaucoup de souci, notamment le plafond qu'il a fallu entièrement décaper à la main, ainsi que les parois au dessus des fenêtres. Une première couche sur le plafond et sur les parois donne à la voiture l'aspect du neuf. Il restera, aux beaux jours, à redonner une couche de peinture, et à traiter le sol qui par endroit a souffert de l'humidité.

À l'heure actuelle, nous disposons de 12 banquettes (sur 20) du modèle correspondant à cette motrice (15 lattes de hauteur); elle ont été décapées de leur ancien vernis très foncé. Après le ponçage en cours, elle seront revernies de façon à retrouver leur teinte claire d'origine. Le parti pris a en effet été de remettre autant que possible cette voiture dans son état ligne 1, qui diffère par certains aspects de



la livrée classique : outre les revêtements extérieurs en tôle vitrifiée grise, les parois sont très claires (ivoire) et les portes peintes en marron (et non couleur bordeaux) de même que les pieds de banquette, rappelant ainsi la couleur des filets à la grecque et des monogrammes CMP. Les plans de ligne sont disposés dans le lanterneau.

Le tracteur Sprague T. 94 a été partiellement repeint et traité contre la corrosion, ses portes en bois ont été restaurées. L'hiver a stoppé les travaux de peinture qui reprendront au printemps.

Voie : il reste toujours à dresser et à bourrer la voie, ainsi qu'à fixer le troisième rail et les éléments de tringlerie des aiguillages.

Aménagement du site : les moyens financiers de l'association permettent d'envisager de prolonger les surfaces couvertes, notamment au niveau de la motrice Nord-Sud. Il est également prévu de poursuivre le recouvrement des parties du site ballastées avec des gravillons.

Le locotracteur Moysse fait l'objet de travaux de révision importants, le circuit électrique est passé de 6 Volts à 12 Volts pour une meilleure fiabilité ; le carburateur est entièrement révisé. Enfin, le circuit pneumatique doit être remis en état pour un freinage plus sûr.

Nous serons heureux d'accueillir les adhérents qui seraient disponibles pour progresser sur chacun de ces chantiers... il y en a pour tout les goûts. La restauration des banquettes (ponçage et vernissage) de la M. 268 s'effectue à Paris (quartier de l'Europe). Des sessions de travail sont envisagées en Mayenne, entre autre lors des week-end prolongés du printemps. Nous précisons aux adhérents intéressés pour y participer que ce sont des moments de travail sympathiques et informels, et que les conditions de confort restent toujours assez basiques. ■

communiqué

CENTENAIRE DU MÉTRO

Les principaux événements

La RATP réalise à l'occasion des cent ans de sa première ligne un très grand nombre d'opérations patrimoniales. En voici une synthèse :

► Sont déjà visibles et disponibles les livres édités à l'occasion du Centenaire, la station Tuileries a été scénographiée afin de présenter un siècle de patrimoine du métro, le timbre-poste du Centenaire est en vente dans tous les bureaux de poste et le viaduc d'Austerlitz sur la ligne 5 est mis en lumière la nuit ;

► au printemps, inauguration de la station à thème Europe et de l'exposition «Le siècle métro» à la Maison de la RATP, mise en place de circulations historiques en bus et en métro, opération "Talents 2000" ;

► en été, opération "Ticket-art", reconstitution d'un édicule Guimard au Châtelet, journée anniversaire du 19 juillet, œuvres artistiques dans le Métro (kiosque des noctambules à Palais-Royal...), "livre du Centenaire" (contribution d'artistes contemporains), stations à thème Saint-Germain-des-Prés (littérature), Carrefour Pleyel (musique), Villejuif - Léo Lagrange (sport), Luxembourg (écologie urbaine), Journées du Patrimoine ;

► à l'automne, mise en place des marquages culturels et historiques dans 100 stations du réseau, stations à thème Bonne Nouvelle (cinéma), Pasteur (santé) et Montparnasse (Ils font le métro).

Pour toutes informations, consulter sur Internet le site <http://www.100anslemetro.com>

Ou se renseigner auprès de l'espace clients de la Maison de la RATP au 189, rue de Bercy, 75012 Paris (ouvert les jours ouvrables), tél 08 36 68 77 14.

DOSSIER

Aménagements esthétiques du matériel roulant (1968-1978)

Le MF67, avec ses différentes séries successives, reste la plus grande famille de train en service. Le seul prédécesseur de ce rang était le Sprague-Thomson.

Le MF67, séries E et F

En ce qui concerne les couleurs et l'ambiance de l'aménagement intérieur des voitures, les rames de type MF67 des séries E et F se distinguent des séries précédentes, alors très marquées par le ton jaune sablon avec motifs.

Un ton plus clair encore est choisi pour le revêtement stratifié de ces nouvelles voitures ; le gris assyrien (en fait un blanc très pâle) en caractérise désormais les tons intérieurs. Cet aménagement pourrait sembler, à première vue, manquer singulièrement de couleur à une époque où le décor de l'existence est marqué par des tons très vifs : ici encore, comme dans les séries précédentes, c'est le revêtement en moleskine des banquettes qui apporte des touches très colorées en seconde classe (orange) et en première (vert pomme). Le MF67 E équipe actuellement en totalité la ligne 2, et partiellement la ligne 10.

L'ultime série de MF67 est construite alors même que la génération suivante de matériel roulant – le MF77 – entre dans sa phase de conception. La série F bénéficie donc d'un aménagement intérieur au style très marqué : de vastes aérateurs de forme circulaire, si caractéristiques dans leur aspect (on retrouve des équipements d'un concept équivalent dans de nombreux lieux publics équipés de faux-plafonds : grands magasins, entreprises, services publics...), diffusent une ventilation forcée. Un caisson, dont l'ossature est soulignée par la couleur sombre de sa structure, est installé d'une extrémité à l'autre de la voiture en son axe. Il forme le support des modules de ventilation et d'éclairage. Comme pour la série E, la couleur est apportée par le

revêtement des banquettes.

Les faces avant des motrices ne sont plus livrées décorées du macaron RATP moulé à la fabrication dans le bandeau avant, si caractéristique de la série MF67. D'abord vierge, l'espace vide situé sous la baie vitrée de la loge de conduite sera rapidement occupé par le nouveau logo RATP, peint ou décalcomanié.

Hors le passage aux nouvelles couleurs de la RATP, ces véhicules ont subi quelques modifications esthétiques. La disparition des moleskines colorées au profit d'un revêtement de couleur marron foncé donne désormais à ces voitures une ambiance particulièrement glaciale. Par ailleurs, compte tenu de problèmes d'étanchéité consécutifs à la mise en place d'une machine à laver aux ateliers d'entretien de

Bobigny, l'ensemble des voitures MF67 F,

dont la série équipe exclusivement la ligne 5, a subi une modification à partir de 1987 de toutes les baies vitrées des faces des voitures, afin d'empêcher les eaux de nettoyage de s'infiltrer dans les bas-de-caisse par les ouvertures destinées au passage des vantaux de porte : les véhicules n'y ont pas gagné en esthétique. Malgré cette précaution, les bas-de-caisse ont été attaqués par la corrosion, en raison du garage en plein air de ces rames. Une remise en état des caisses de l'ensemble du parc de la ligne 5 est actuellement sous-traitée aux ateliers CFD de Bagnere-de-Bigorre.

Le matériel type MP73

Exception faite du maintien du macaron sur sa face avant, ce matériel roulant est contemporain et esthétiquement identique au MF67 E. Le MP73 circule désormais exclusivement sur la ligne 6, les rames utilisées par la ligne 11 y ayant été transférées avec la disparition du MP55 en janvier 1999. ■




Le MF67 E circule aujourd'hui sur la ligne 2 et partiellement sur la 10.