



Le cimetière des métros menacé

L'ancien terminus de la ligne 3, où sont entreposées une vingtaine de vieilles rames, doit accueillir une voie de garage. Ce qui inquiète les amoureux du patrimoine ferroviaire.

Ancienne boucle de retournement de la station Villiers (XVII^e). Des rames parfois centenaires dorment depuis des dizaines d'années sous le parc Monceau. (Sleepycity.net/Dsankt.)

UNE BOUCHE D'AÉRATION cachée par des plantes et un escalier inaccessible : voilà les seules traces visibles au parc Monceau qui témoignent de l'histoire souterraine des lieux. Au début du siècle dernier, une boucle de retournement a été créée à la station Villiers, qui constituait alors le terminus de la ligne 3.

L'espace a ensuite accueilli durant les années 1930 la direction de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP), avant de devenir un centre de formation jusqu'aux années 1980.

Aujourd'hui désaffectée, la boucle de retournement abrite une vingtaine de rames laissées à l'abandon. Un patrimoine que Jean-Paul Devienne espère bien

mettre en valeur, tandis que la RATP s'apprête à transformer les lieux en voie de garage. Sur son blog Paris Bise Art, ce passionné de l'histoire des transports parisiens s'alarmait récemment d'un « massacre » à venir.

Parmi les vestiges situés sous le parc Monceau figurent deux motrices mises en service au début du XX^e siècle, trois rames de la compagnie Nord-Sud datant de la même époque ou encore des voitures

Sprague de la CPM équipées de sièges en bois. « Des amis m'ont informé que tout ce matériel va partir à la ferraille, indique-t-il. Et c'est le département patrimoine de la RATP qui organise cette destruction ! »

En tant qu'ancien président de l'Association d'exploitation du matériel Sprague, Jean-Paul Devienne a pu découvrir les lieux interdits au public lors d'une visite. « Personne ne s'est jamais préoccupé de la conservation de ce matériel, qui a été recouvert de tags et de poussières au fil des années », peste celui qui milite pour la création d'un musée dédié aux transports dans la capitale (lire ci-dessous).

S'il conçoit que la RATP a « besoin de place », le consultant en entreprises accuse la Régie d'avoir voulu se débarrasser des rames abandonnées « en cachette », avant que l'affaire ne s'ébruite. « Elles ne seront en aucun cas détruites, elles seront simplement déplacées pour libérer l'une des deux voies, réplique le département du patrimoine de la RATP. Une partie du matériel va être stockée et rénovée dans notre ré-

serve historique de Villeneuve-Saint-Georges (NDLR : dans le Val-de-Marne), que nous ouvrons au public lors de certaines occasions comme les Journées européennes du patrimoine. » Preuve de l'engouement des Parisiens et

des Franciliens pour l'histoire de leurs transports, les six visites prévues les 6, 7 et 8 février à Villeneuve-Saint-Georges pour la quatrième édition de Paris face cachée affichent déjà complet.

ALEXANDRE ARLOT

« Ces rames ne seront en aucun cas détruites, elles seront simplement déplacées »

Le département patrimoine de la RATP



Cette rame Sprague de deuxième classe, dotée de sièges en bois, appartenait à la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP), l'établissement public qui assurait la gestion du métro dans la première moitié du XX^e siècle. Recouverte de poussière, elle est devenue un spot pour les graffeurs de la capitale.

(DR.)

A quand un musée des transports franciliens ?

« J'ai vécu dix ans à Londres, où se trouve un fabuleux musée à Covent Garden, raconte Jean-Paul Devienne. Toutes les grandes capitales occidentales ont leur musée des transports, sauf Paris. » Pour ce féru d'histoire, le déplacement des rames abandonnées de la ligne 3 est l'occasion de relancer l'idée d'un lieu dédié aux transports d'Ile-de-France. Outre le musée vivant du chemin de fer de Longueville (Seine-et-Marne) qui fait la part belle aux locomotives, l'Association du musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTUIR) est bien propriétaire du musée du même nom qui abrite une collection de 140 pièces. Mais celui-ci a déjà connu trois déménagements en un peu plus d'un demi-siècle d'existence : ouvert à Malakoff (Hauts-de-Seine) en 1957, il a successivement été déplacé à Saint-Mandé (Val-de-Marne), Colombes (Hauts-de-Seine) puis Chelles (Seine-et-Marne), où il occupe depuis 2007 un bâtiment provisoire. Autre problème de taille, il n'est ouvert au public qu'à de rares occasions. « Nous possédons la première collection de France et nous portons ce projet de musée des transports franciliens depuis des dizaines d'années », rappelle Michel Arlais, le président de l'AMTUIR. Ce dernier n'a pas perdu espoir pour autant, d'autant que la nouvelle équipe municipale — de droite — élue l'an passé à Chelles souhaiterait mener ce dossier à son terme. Aucun calendrier n'a encore été annoncé. « Mais on y croit dur comme fer », confie Michel Arlais.

A.A.



Les rames situées sur l'une des deux voies de la boucle vont prochainement être déplacées dans la réserve historique de la RATP à Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) afin de créer une voie de garage pour les métros qui circulent sur la ligne 3. Les autres devraient rester sur place. (Sleepycity.net/Dsankt.)