

# BONNE NOUVELLE



2 motrices, 2 destins :  
A gauche, la M 1350 de 1935 destinée aux trains spéciaux,  
A droite, la M 857 de 1923, destinée au Musée.  
Finitions de peinture en atelier.  
*Photo Julian PÉPINSTER.*

**LA GAZETTE DE L'ADEMAS.**

*N°7 - Juillet 1994.*



## ***Le temps qui passe...***

Huit mois après son entrée à l'atelier, la rame "Sprague-Thomson" verte et rouge A. 475 roulera, pimpante, en pleine torpeur estivale, pour une nuit d'essais. Elle n'aura malheureusement pas pu circuler, comme prévu, le 2 juillet à l'occasion de notre train spécial, annulé en conséquence.

Quel pied de nez à l'histoire que de voir, soixante ans après sa construction, et onze ans après son retrait de la circulation, une rame historique s'appêtant à entamer une seconde carrière !

Théoriquement, la rame "Nord-Sud" et la rame grise et rouge ne devraient pas trop tarder à suivre le même chemin, afin de disposer d'un parc de trois trains anciens pour le centenaire du métropolitain en juillet 2000.

Le Centenaire... Déjà dans six ans, et l'ADEMAS se doit d'y être présente.

## **A SUIVRE ...**

**Le COPEF (cercle ouest parisien d'Etudes ferroviaires) vous propose...**

Le **dimanche 2 octobre 1994**, le COPEF organise un voyage en train spécial avec la 2D2 5525 (de 1934).

Parcours de Paris-Montparnasse (départ 8 h 30) au Mans à bord d'un train "inox" des années 50, avec la nouvelle voiture bar du COPEF.

Circulation sur le train touristique à vapeur de Connerré à Bonnétable avec déjeuner champêtre à Tuffé.

Retour à Paris-Montparnasse à 19 h 30.

Participation aux frais, déjeuner compris, 440 Francs (enfants de moins de 12 ans, 250 francs).

C'est donc comme prévu, le mercredi 15 juin, qu'a eu lieu, sur la ligne 10, la dernière circulation du matériel "Articulé" (MA), de 1952. L'ADEMAS s'est associée à cette manifestation en apportant son concours à la réalisation de l'affichage et de la décoration du train.

Malheureusement, il reste peu d'espoir de conserver en état de marche une rame articulée. Le problème du garage du train, de sa remise en état (peinture notamment) rendent ses perspectives de circulation peu probables.

Avant hier, la disparition des poinçonneurs (1973), hier celle du "Sprague-Thomson" (1983), aujourd'hui celle des trains articulés, demain celle des premières rames sur pneumatiques de la ligne 11 (MP 55), le temps passe pour le Métro, mais pour nous aussi...

Le **dimanche 16 octobre 1994**, le COPEF organise un voyage en train spécial en Île de France à bord de voitures grand confort "Euraffaires", avec voiture bar et voiture restaurant, tractées par la plus moderne des locomotives, la "Sybic".

Départ de Paris-Austerlitz vers 9 h 30, parcours vers Orly, Massy RER B, Châtelet RER A, Cergy, Epône, Plaisir, Versailles, RER C, Juvisy, Corbeil, Melun, Villeneuve, Valenton, Gagny, Noisy, Bobigny, Champigny, Sucy et Rungis.

Retour à Paris-Austerlitz vers 19 h 30.

Participation aux frais:

2ème classe sans restauration: 350 Francs.

2ème classe avec coffret-repas: 430 Francs.

1ère classe avec restauration à la place par les Wagons-lits: 790 Francs.

Publication ADEMAS, 17 rue des Abondances, 92100 BOULOGNE

Téléphone: (1) 48 25 13 32.

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1994

L'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR) a eu la gentillesse de bien vouloir nous accueillir à nouveau au Musée des Transports de Saint Mandé afin que nous puissions organiser l'Assemblée Générale Ordinaire 1994.

Dans la matinée, une promenade Parisienne en ancien autobus à plate-forme "TN 4H", appartenant à la collection du Musée, est organisée. Elle est ponctuée par un déjeuner en commun au restaurant "Chartier".

## *Compte rendu de l'Assemblée.*

L'Assemblée Générale est ouverte par le président Benoît RENARD à 15 heures. 31 membres sont présents ou représentés.

## *Le Rapport du Président.*

Le rapport moral du Président souligne le début de reconnaissance dont bénéficie l'ADEMAS de la part de la RATP, de la presse et du public. La coopération étroite d'Associations comme l'ADEMAS avec les entreprises de transport est une condition indispensable à la mise en valeur du patrimoine historique.

Des interlocuteurs motivés et compétents ont été désignés et les rames historiques sont restaurées : l'avenir semble assuré. Différentes possibilités ont été envisagées par la RATP pour créer enfin une structure à part entière autour des animations en trains historiques ; structure à laquelle nous participerions.

Mais la condition de la viabilité de trois (ou plus) rames de Métro historiques à Paris réside dans une exploitation fréquente, cohérente et rentable.

Des parcours intéressants, des animations, un commentaire vivant au long du voyage et le petit déjeuner sur le quai au petit matin s'inscrivent dans cette perspective.

L'organisation de tels voyages est lourde et requiert la présence d'une équipe soudée et efficace, ce qui est le cas.

Après clôture de l'Assemblée Générale à 17 heures, les adhérents sont conviés à un cocktail, ils sont également invités à visiter le Musée.

Suite à l'Assemblée Générale, et conformément aux statuts, la répartition des postes du Comité Directeur a été définie ainsi:  
Président: Benoît RENARD ; Vice-président: Guillaume POTIER DE LA BATIE ;  
Secrétaire: Julian PÉPINSTER ; Trésorier: Baudouin CUSIN BERCHE.

Certains points noirs subsistent :

- L'envoi de voitures "Sprague-Thomson" dans l'Orléanais,
- La situation critique du matériel "Z" ligne de Sceaux,
- Le problème du relogement du Musée des Transports toujours latent.

## *Rapport du Secrétaire.*

Après le rapport du Président, un compte rendu d'activités en diapositives est présenté par le Secrétaire. En une demie heure, il permet de souligner les aspects les plus marquants de nos différentes prestations depuis mai 1993.

L'exposé des comptes fait apparaître une trésorerie saine mais un passif de dettes encore important, bien qu'ayant été diminué de près de 14 000 Francs cette année. Une meilleure gestion de voyages de meilleure qualité, bien que moins nombreux et engageant plus de frais d'organisation, a permis de dégager un excédent double de celui de l'an dernier.

## *Les Votes.*

L'Assemblée Générale approuve les comptes à l'unanimité.

Les membres du Comité Directeur sont ensuite renouvelés.

Sont élus:

Benoît RENARD, 31 voix  
Julian PÉPINSTER, 30 voix  
Guillaume POTIER DE LA BATIE, 30 voix  
Baudouin CUSIN BERCHE, 28 voix

# SALUT MA VEDETTE !

## 42 ANS DE BONNS SERVICES

### *11 avril 1994: le début de la fin*

C'est en effet à cette date, au moment du passage du "tableau" d'hiver au "tableau" d'été que cessa la circulation régulière des rames articulées sur la ligne 10 du Métro. Passant de 34 à 30 trains en circulation au maximum des heures de pointes, le parc de matériel moderne MF 67 - renforcé par l'arrivée de rames de la ligne 7bis (Louis Blanc / Pré Saint Gervais) - devenait suffisant pour assurer à lui seul l'exploitation.

Le restant des rames "M.A" était convoyé au rythme d'un élément par semaine chez le ferrailleur tandis que deux trains restaient en état de marche jusqu'au 15 juin, date fixée pour les ultimes tours de roues.

### *Mercredi 15 juin 1994, 16 h 30*

Durant les deux derniers mois, il fallait prendre son mal en patience pour voir un M.A sur la 10. Au mieux, un ou deux trains roulaient aux heures de pointe, et encore, pas tous les jours !

Mais les mieux renseignés ont pu réaliser les plus beaux clichés et tourner les plus belles images (vidéo ou...cinéma 16 mm !)

Menée à bien au milieu d'un contexte social difficile sur la ligne 10, l'opération "Salut M.A Vedette !" n'aura pas été réalisée sans difficultés.

Un concours de dessins et des livrets de découpages pour enfants, des billets commémoratifs, un affichage en ligne et la décoration et l'animation du dernier jour de circulation ont été organisés en étroite collaboration entre la ligne 10 et l'Association ADEMAS.

C'est donc le mercredi 15 juin, à 15 heures 15, que s'ébranla - bruyamment - le dernier train de la Porte d'Auteuil. Un chef de train en costume d'époque, des publicités anciennes, des plans de ligne d'époque nous ramenèrent 20 ans en arrière alors que des confiseries étaient gracieusement distribuées aux voyageurs, et que ce dernier tour était animé par le biais de la sonorisation.



Derniers tours de roues des "trains articulés". Photo Cyril PRODANOVIC

Après le succès de ces festivités auprès des voyageurs, la ligne 10 envisagerait de conserver en état de marche le train de ce dernier jour (E.023/E.034).