

# BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°25 - Septembre 2000



Ambiance à bord  
d'une voiture Sprague  
en... Mayenne !  
Photo Julian Pepinster

## ÉDITORIAL

### « L'après-centenaire... »

La période qui s'ouvre maintenant pourrait être celle de la normalisation. Les festivités liées au centenaire du métro, sur lesquelles chacun peut désormais se faire une opinion, sont à présent presque terminées.

Les circuits en Sprague qui se sont déroulés sur la ligne 6 ont certes attiré un nombre de visiteurs conséquent (environ 300 par mois) mais ne sont pour le moment qu'une opération ponctuelle financée dans le cadre de l'opération « Centenaire ». Le coût de ces circuits est en fait important : outre les frais ferroviaires (entretien de la rame, conduite et manœuvre), la RATP a supporté d'importants frais de promotion (affichage, personnel dédié),

d'encadrement (présence de personnel salarié à chaque circulation), et d'animation (commentaire assuré par des comédiens rémunérés). Chaque franc de chiffre d'affaires représente alors un coût pour la collectivité.

La reprise de nos circuits nocturnes peut ainsi s'envisager, dans la mesure où ils dégagent un chiffre d'affaires pour la RATP, sans lui occasionner de coûts.

Réflexion faite, il reste deux grandes options possibles à l'exploitation future de la rame A. 475 :

- les circuits nocturnes car ils permettent aux deux acteurs (RATP et ADEMAS) de fonctionner sur des bases économiques saines ; la RATP est payée à sa juste valeur pour la réalisation de sa prestation ferroviaire, l'ADEMAS dégage un bénéfice -sous réserve d'une fréquentation suffisante- permettant le financement de son activité de préservation sans réclamer

de subventions aux frais du contribuable (jusqu'à maintenant, l'ADEMAS a essentiellement financé ses activités de préservation par le fruit de son travail, ainsi que par les cotisations des adhérents) ;

- les circulations occasionnelles de la rame Sprague en service voyageur sur des lignes de métro. Cette activité, déjà organisée à plusieurs reprises dans les années passées, est accessible à tous sans distinction. Elle ne suppose pas de commercialisation coûteuse et permet enfin à la rame A. 475, classée Monument Historique, d'être largement visible du public, ce qui entre véritablement dans son nouveau cahier des charges : celui de « monument ».

Le Centenaire passé, place désormais « aux centenaires » (ligne 2 en 2002, ligne 3 en 2003... jusqu'au Nord-Sud en 2010) qui nous offriront peut-être d'autres occasions de circuler sur les lignes de métro en rame Sprague. ■

## sommaire

Compte-rendu de l'AG p.2 ■ Le point en Mayenne p.3 ■ Une visite en métro nocturne à Londres p.4

à suivre

## SALON

**Expométrie 2000**

Les 17 (soirée seulement), 18 et 19 novembre : présence d'un stand de l'ADEMAS au salon Expométrie 2000 au gymnase Floréal (Métro Mairie des Lilas, navettes assurées en autobus).

## EXPOSITION

**Autour du métro**

Du 25 novembre 2000 au 7 janvier 2001 : exposition « *Le Métro a 100 ans* » à Rambouillet. Présentation d'un siècle de métro à travers de nombreux objets typiques de l'exploitation (bancs de stations, sièges de Sprague, Nord-Sud, MA), avec de nombreux objets et photos prêtés par l'ADEMAS.

Exposition en deux parties :

> Palais du Roi de Rome (rue du général de Gaulle) pour les objets principalement (du mercredi au dimanche inclus, de 14 h à 18 h)

> Musée Rambolitrain (rue Jeanne d'Arc) pour les maquettes et photographies (du mercredi au dimanche inclus, de 10 h à 12 h et de 14 h à 17 h 30).

**Le 16 décembre, nous vous proposerons une visite de l'exposition, suivi de notre traditionnel pique-nique hivernal qui aura lieu au milieu des collections d'automobiles anciennes du musée Rambolitrain.**

## ASSOCIATION

# Compte-rendu de l'assemblée générale

*L'assemblée générale ordinaire 2000 s'est tenue dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Conclusions.*

**L**e président Benoît Renard a ouvert la séance à 10 heures par le rapport moral qui fait part de la suspension des activités nocturnes sur décision de la RATP dans le cadre des animations du Centenaire du Métro. Nous avons bon espoir de reprendre nos activités fin 2000 / début 2001, mais il faudra certainement une « temporisation » après la fin de ces festivités. En tout état de cause, c'est désormais sur des terrains « politiques » que nous évoluons. Si l'année en cours est ainsi marquée par peu d'activités, l'année 1999 a été faste en travaux et deux nouvelles voitures sont venues s'ajouter à la collection ABm 29 (aménagée en salon par la RATP en 1967) et Bb 691 (que nous utilisons actuellement comme dépôt de pièces techniques). Aucune autre réforme n'est actuellement pressentie, mais nous gardons un œil vigilant.

En Mayenne, les travaux lourds de voie ont été enfin achevés cet hiver, et nous avons pu nous lancer dans la rénovation des véhicules : la M. 268 est désormais entièrement repeinte, et ses banquettes ont été profondément rénovées. Le compte rendu d'activités qui s'ensuit, en quelques 120 diapositives présentées par Julian Pepinster, illustre l'ensemble de ces activités.

La présentation des comptes illustre les bons résultats issus des trains spéciaux 1999, la stabilité



Peu de sorties nocturnes depuis la fin 1999...

des cotisations et le doublement de chiffre d'affaires de la librairie. L'activité matériel historique est restée très soutenue cette année, mais a été légèrement moins coûteuse, les transports de véhicules et de matériel de voie — extrêmement coûteux — ayant été moins nombreux cette année. L'association a soldé le remboursement d'avances qui lui avaient été consenties en 1992. Enfin, si nous n'avons pas reçu de dons ou de subventions sous forme financière, nous remercions à cette occasion monsieur et madame Potier qui acceptent d'accueillir nos collections et nos travaux sur leur terrain depuis l'origine.

Les adhérents ont été appelés à se prononcer sur l'approbation des comptes d'une part, et le renouvellement du comité directeur d'autre part.

Les comptes sont approuvés par 79 voix contre 1. Cinq candidats se présentaient pour cinq postes

à pourvoir. Résultats : Julian Pepinster 82 voix élu, Guillaume Potier de la Batie 80 voix élu, Benoît Renard 80 voix élu, Yves Norry 79 voix élu, Baudouin Cusin-Berche 77 voix élu.

Après clôture de l'assemblée à 12h30, la journée s'est poursuivie par un déjeuner en commun dans une brasserie avoisinante, puis l'après-midi a été consacrée à une visite du centre d'instruction guidée par des formateurs de la RATP, avec initiation à la conduite.

*Conformément aux statuts, le comité directeur s'est réuni pour élire en son sein le bureau de l'association. Il a reconduit ses membres aux fonctions qu'ils occupaient précédemment, à savoir : Benoît Renard, président - Guillaume Potier de la Batie, vice-président - Julian Pepinster, secrétaire - Baudouin Cusin Berche, secrétaire-adjoint - Yves Norry, administrateur. ■*

MAYENNE

# Station... Mayenne

*Comme l'an passé, une cinquantaine d'adhérents s'étaient rassemblés pour cette journée à la campagne. Récit.*

**L**es personnes présentes ont pu juger de l'avancement des travaux, tant sur le site (dressage de la voie, sol en gravillons...) que sur le matériel roulant (remise sous tension 72 V de l'élément MA, peinture et restauration de la motrice grise M. 268, présence de nouveaux véhicules).

Après le buffet et le barbecue, deux circulations étaient programmées : l'une en MA avec commentaire assuré à la sonorisation (comme lors d'un véritable circuit ADEMAs dans le métro !), puis l'autre à bord de la M. 268.

La « vitesse commerciale » a été sensiblement augmentée en un an, passant de quelque 3 km/h à 10 km/h environ, grâce à un meilleur réglage moteur du locotracteur, et au dressage de la voie. Ce faisant, le véritable crissement caractéristique du métro est désormais reproduit dans notre courbe à 35 mètres de rayon.

## Suite des travaux

Après l'application d'une nouvelle couche, la grande peinture de la M. 268 est désormais achevée... reste à effectuer la grande révision. Pour ce, une paire de bogies moteur et un compresseur ont pu être récupérés auprès de la RATP, ainsi que diverses pièces techniques (contacteurs, inverseurs...).

Ce chantier, qui suppose le levage de la M. 268 pour la permutation des bogies, sera progressivement engagé par la révision de circuits simples (lumière, compresseur), puis de la traction et de la commande. La « saison de peinture » s'achevant, ce n'est que l'année pro-

chaine que d'autres véhicules pourront être traités (comptenu de la relative facilité des travaux à effectuer, la remorque mixte ABm. 5 pourrait être repeinte et restaurée à partir de 2001).

## Arrivée du courant électrique

Le COPEF (Cercle ouest parisien d'études ferroviaires) est propriétaire d'un groupe électrogène fournissant du courant continu. Ce groupe, installé sur

été réalisé avec succès sur le T. 94 le 14 août, cette date marquant ainsi le premier jour de circulation par l'électricité d'un de nos véhicules en Mayenne. Toutefois, la puissance disponible était encore trop faible pour permettre au lourd tracteur T. 94 (40 tonnes), accompagné du wagonnet transportant le groupe électrogène (8 tonnes), de franchir (en utilisant seulement deux moteurs sur quatre) la forte rampe doublée d'une courbe de 35 mètres de rayon



Un métro à la campagne !

un ancien wagonnet, servait à faire fonctionner la motrice M 4098 des tramways de Vienne (Autriche) avant qu'elle ne rejoigne les ateliers RATP des Moulineaux pour d'importants travaux d'adaptation (changement des bandages d'essieux, des vitrages et du système de captation de courant) en vue d'effectuer des circulations sur la ligne T2. Ce projet étant désormais concrétisé, le groupe électrogène sans utilisation sur la ligne T2 a été confié temporairement à l'ADEMAS. Il permet la remise sous tension de nos véhicules. La lumière, le compresseur (freinage) ainsi que la commande (contacteurs pour le Sprague) ont été remis en marche sur le MA et le T. 94. Un premier essai de traction a

qui caractérise l'installation de Noirieux. Progressivement, les éléments de troisième rail pourront être raccordés et remis sous tension cet hiver, permettant au matériel roulant de capter lui-même le courant nécessaire au freinage, à la lumière, à la fermeture des portes... et également à la traction lorsque cela est possible (notamment du fait de la suppression de la charge du wagonnet, utilisé à poste fixe).

Il nous reste encore à faire avant de pouvoir franchir cette nouvelle étape et, plus tard encore, d'acquiescer un groupe électrogène puissant (au moins 75 KVA) ou d'être raccordé à une ligne EDF adaptée, chacune de ces solutions présentant des avantages et des inconvénients. ■

à suivre

BOUQUINS

## Sous le regard de René Minoli

Photographe retraité de la RATP et adhérent de l'ADEMAS, René Minoli vous propose son nouvel ouvrage « Le fantôme des Lilas », véritable roman dans un univers marqué par le métro : construction, évolution, vie et coulisses. Format poche, 200 pages environ, 74 francs (11,28 €). Vous pouvez le réserver auprès du secrétaire de l'ADEMAS et vous le faire expédier sans frais. Vous pouvez également réserver l'ouvrage « Conducteurs du siècle », recueil d'anecdotes de conducteurs du métro parisien publié à l'occasion du Centenaire.

ANIMATION

## Le Rallye du Centenaire

Le samedi 7 octobre, la RATP propose à ses voyageurs de participer à un grand jeu de piste sur ses réseaux. Le but : partir à la recherche de questions, y répondre et collecter des points. Des centaines de cadeaux attendent les vainqueurs dont un voyage à Kourou, un voyage à bord de l'Orient-Express, un séjour à Londres. Inscription préalable obligatoire. Bulletins disponibles dans les agences commerciales RATP, les Relay, les bus et sur Internet.

<http://www.ratp.fr>

<http://www.100anslemetro.com>

Pour d'autres informations, vous pouvez appeler le serveur vocal du Rallye : 0 802 803 804

(N° Indigo, 0,79 F la minute)

DOSSIER

# Un circuit nocturne à... Londres !

C'est avec un grand intérêt et une certaine curiosité que nous (Julian Pepinster et Benoît Renard) nous sommes rendu le 30 juillet à cette grande première dans le métro de Londres : l'organisation d'un circuit nocturne.

**A**près un rapide trajet en Eurostar (quoique l'arrivée sur Londres, avec ses courbes à faible rayon et sa voie éclissée apparaît quelque peu surprenante à notre époque), c'était l'arrivée à Waterloo.

La journée du samedi permit la visite du musée des Transports. Il présente un nombre limité mais représentatif de véhicules des différents réseaux de Londres (bus, tramway, métro des deux gabarits) avec une forte scénographie, quelques éléments d'interactivité (simulateurs de conduite, scène vivante et commentée de la construction d'un tunnel...) et de très nombreux objets de mobilier, techniques ou commerciaux. La faible superficie du musée, situé en plein centre ville (Covent Garden), rend l'atmosphère particulièrement bruyante, notamment du fait des nombreux enfants à qui l'on offre pas suffisamment d'activités spécifiques. Enfin -mais qui s'en rend véritablement compte-, la disposition des lieux fige la collection dans son état actuel, rendant tout changement complexe et coûteux. Mais les résultats sont là : une fréquentation record tout au long de l'année. Un bon dîner pakistanaï (suivi d'une bière dans un pub avec l'un de nos adhérents britannique) nous mirent d'aplomb pour nous rendre à West Ruislip où la rame affrétée nous attendait, prête au départ. Il s'agit d'une rame prototype à petit gabarit (Tube). Ce matériel de conception évoluée pour l'époque a été construit par Cravens Ltd (d'où son nom) et mis en service en 1960 ; il s'agissait alors d'une série pro-

totype limitée à 12 motrices seulement, destinée à valider des innovations techniques et esthétiques. Le besoin pressant de renouvellement du parc poussa le London Transport à faire construire rapidement, dès 1962, une série très importante de matériel roulant identique à celle déjà livrée en 1959, et d'une conception déjà assez ancienne. Les innovations expérimentées sur les *Cravens* ne s'appliqueront en fait que sur les véhicules apparus en 1967 (Victoria Line, pilotage automatique) et en 1972 (à conduite manuelle pour le reste du réseau).

Ces voitures ont essentiellement circulé sur la petite navette Woodford-Hainault de la Central Line, eu égard à leur nombre limité. Aucune remorque n'ayant été construite à l'origine, ce sont des voitures de série dite «Standard», construites entre 1922 et 1934, qui furent transformées afin de réaliser des compositions à quatre voitures. A partir de 1976, on transforma des remorques de conception bien plus moderne datant de 1938 afin de remplacer ces voitures déjà bien âgées et réduire les trains à trois caisses ; c'est sous cette dernière forme que se présente la rame historique dans laquelle nous avons circulé. Les trains *Cravens* ont été retirés de l'exploitation en 1996, et cette ultime rame -repeinte en rouge "Métro de Londres"- appartient à une association qui a la possibilité de garer, entretenir et faire circuler ce train sur le réseau.

Contrairement au métro parisien, le réseau actuel est issu de racines historiques et techniques extrêmement complexes et différentes : notre circuit consistait donc uniquement à fêter le centenaire de la Central Line, que nous n'avons pas quittée de la nuit... mais sur laquelle nous avons tout de même parcouru 131 kilomètres !

Nous avons quitté West Ruislip à 1h30. Un premier arrêt à North Acton nous

permet d'inverser notre sens de marche et de nous rendre à Ealing Broadway, second terminus ouest de la ligne : cette dernière station n'est jamais vraiment fermée car elle est desservie de jour comme de nuit par des trains régionaux à grand parcours. Nous repartons ensuite en direction du centre de Londres, non sans visiter la station fermée de Wood Lane, mise en service en 1908 afin de desservir l'exposition Franco-Britannique, mais qui fut fermée en 1947 au profit d'une nouvelle station adjacente à White City, plus accessible. Arrivés dans la section centrale de la ligne, désormais souterraine, nous marquons un arrêt dans la seconde et dernière station fermée de la ligne : British Museum. Celle-ci a été ouverte dès 1900, mais fermée en 1933 au profit d'une nouvelle station construite à une centaine de mètres (Holborn), offrant une correspondance avec la Piccadilly Line. Les quais ayant été détruits, il nous fut ici impossible de descendre du train.

À la demande de l'exploitant, aucun autre arrêt ne pouvait être marqué dans d'autres stations souterraines, et il faut attendre que nous quittions à nouveau le souterrain pour marquer de nouveaux arrêts. Le passage à Theydon Bois annonce par ses odeurs agricoles l'arrivée au très rural terminus d'Epping, où nous marquons un arrêt prolongé. Nous redescendons ensuite sur Woodford où nous nous engageons sur la navette pour Hainault, là où a circulé notre rame pendant plus de 30 ans.

Nous profitons du tracé en surface de cette ligne pour marquer plusieurs arrêts dans des stations qui conservent encore des aménagements caractéristiques des anciennes lignes de chemins de fer qui y circulaient jusqu'à la fin des années 1940. Nous retraversons à nouveau le tronçon central et nous marquons un dernier arrêt à White City avant d'arriver à 5h30 à West Ruislip : il fait déjà jour ! ■

## Central line

Off-peak running times between stations  
Please allow slightly longer for your journey during peak hours

