

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°26 - Mars 2001

ÉDITORIAL

« Le temps des décisions... »

La rame Sprague A. 475 n'a pas circulé depuis le 27 août 2000, alors même qu'elle est en parfait état de marche et que nous faisons face à une forte demande de participants pour des circuits nocturnes. Elle continue du reste à être entretenue et les travaux se poursuivent sur la M. 333, future motrice de réserve. Cette situation ubuesque, qui n'est pas sans rappeler par certains caractères la période brejnevienne, ne peut qu'être appelée à évoluer.

Les circuits en Sprague sur la ligne 6 ont été discrètement arrêtés car trop coûteux et lourds dans leur organisation (voir BN n°25), à l'insu d'un grand nombre de personnes. Nous sommes évidemment très désireux de reprendre nos circuits nocturnes en rame Sprague plutôt qu'en MF 67 comme actuellement. Rien ne justifie la « rétention » de ce train classé Monument Historique (et donc destiné à être présenté au public), pour lequel il est question qu'une subvention des pouvoirs publics soit accordée.

En attendant, nous avons pu organiser trois circuits en MF 67 (octobre 2000, janvier et février 2001), dont deux avaient été partiellement ou totalement réservés par des amicales, fort réussis par leur organisation et leur ambiance. Un sujet de préoccupation est apparu, en plus des difficultés de circulation de la rame Sprague, c'est le sort des autres



Le triste état des autres voitures garées sous tunnel (Photo Julian Pepinster)

voitures conservées à Paris sous tunnel (ex-rame historique grise, voitures Nord-Sud, ex-seconde rame historique verte). Depuis de nombreuses années déjà, elles étaient lourdement taggées, ce qui ne portait pas préjudice à leur conservation et à leur circulation autonome.

Malheureusement des pillages ont eu lieu récemment, probablement encouragés par l'état d'abandon visible des ces voitures, et une publicité faite autour de leur localisation. Ainsi, des portes d'intercirculation, des manomètres, manipulateurs, robinets de mécanicien, tôles de banquettes... ont été volés pour probablement être revendus quelques centaines de francs.

Face à cette situation, l'Association a alerté les principaux responsables de la RATP concernés afin de dégager des

axes de solution à cette situation. Bien que rien ne soit encore clairement défini, l'on s'acheminerait vers une mise en sécurité de la rame grise et de la rame Nord-Sud, en attendant peut-être des jours meilleurs pour une remise en état ; certaines voitures pouvant être éventuellement cédées à l'ADEMAS.

Que ce soit sur l'utilisation de la rame Sprague et sur le sort des autres véhicules, l'année 2001 connaîtra inévitablement des décisions.

Cotisations 2001

Nous invitons les adhérents qui n'auraient pas encore pu le faire à renouveler leur cotisation pour 2001. Ce soutien est essentiel au bon fonctionnement de notre association. La cotisation s'élève à 164 francs, soit 25 euros. ■

sommaire

AGENDA • Prochain circuit nocturne prévu pour la nuit du 23 juin à bord d'un MF 77 au départ de la Vilette.

Escapade campagnarde • Assemblée générale p.2 ■ Travaux en cours • Sursis pour le Sprague p.3 ■ Les aménagements du MF 77-p.4

à suivre

BALADE

Vadrouille à Paris

Le samedi 5 mai, René Minoli, adhérent de l'ADEMAS, photographe et auteur des livres *Mémoires d'un œil de Taupe* et *L'inconnu des Lilas* nous propose de le suivre pour une sympathique visite guidée d'une journée à la découverte des canaux parisiens. Le rendez-vous aura lieu au quai de la Rapée vers 9h30 pour un retour quai d'Orsay vers 17h. Le matin, parcours pédestre le long du canal jusqu'à la Villette avec visite commentée des sites caractéristiques (écluses, ponts, sites historiques et cinématographiques). À l'arrivée au bassin de la Villette, déjeuner en commun. Retour en bateau avec franchissement des écluses, parcours du tunnel sous le boulevard Richard Lenoir, passage sous la colonne de Juillet, traversée du port de l' Arsenal et trajet sur la Seine jusqu'au quai d'Orsay. Cette promenade d'une journée nécessite de bonnes chaussures de marche (attention, le trajet à pied durera quatre heures) et, pour parer à toute éventualité, un parapluie. La participation aux frais s'élève, déjeuner compris, à 200 francs (30,49 €) par participant.

René Minoli propose d'autres visites dans Paris (passages couverts...); le contacter.

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. Journal officiel du 29/04/1992.

17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Téléphone et télécopie : 01-48-25-13-32. Tous droits réservés. Siège social : 15, rue Erlanger, 75016 Paris.

SORTIE

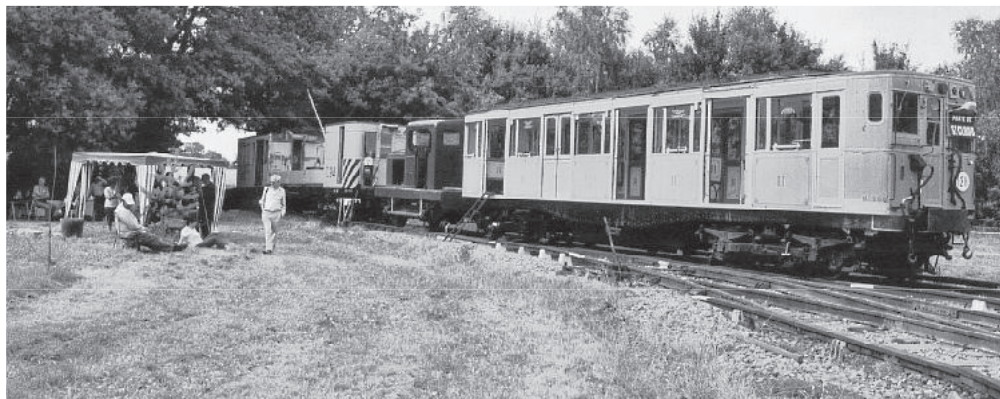
Escapade campagnarde

La désormais traditionnelle visite en Mayenne se déroulera le samedi 7 juillet prochain.

Outre les biens connus et appréciés buffet et barbecue, la grande nouveauté cette année est la présence désormais de courant électrique qui donne véritablement vie à nos véhicules. Les adhérents pourront ainsi s'essayer à la conduite d'un tracteur Sprague (T. 94) sur quelques mètres, la puissance

développée étant encore insuffisante pour franchir la rampe et parcourir l'intégralité de la voie (voir BN n°25), ou au poste de chef de train (fermeture des portes) sur la motrice grise M. 268... si nous pouvons y reposer le compresseur d'ici là. Nous vous recommandons vivement de participer nombreux à cette visite qui permettra à

venus les années précédentes de mesurer l'évolution des travaux, et aux autres de mieux saisir l'action menée par l'association en dehors des activités parisiennes. Vous trouverez ci-joint un bulletin de participation ainsi que les recommandations faites au sujet de la présence de courant électrique sur le site. ■



Une « station » de métro bien champêtre ! (Photo Julian Pepinster)

ASSOCIATION

Assemblée générale

Venez participer à nos « élections 2001 » le samedi 19 mai prochain !

Attention, la date est modifiée par rapport à ce qui avait pu être annoncé précédemment). L'assemblée générale ordinaire 2001 se tiendra au centre d'instruction RATP de la Gare du Nord, le samedi 19 mai 2001, à 10 heures précises (accès par l'entrée

à l'angle de la rue Lafayette et du boulevard de Denain). Il sera demandé aux adhérents, après audition des différents rapports (moral, d'activité et financier) :

- d'approuver les comptes ;
- d'élire le comité directeur.

L'assemblée sera suivie d'un déjeuner en commun puis

l'après-midi d'une visite du centre d'instruction de la RATP avec initiation à la conduite et projections vidéo (bulletin d'inscription joint). ■

NOTE : Le présent avis tient lieu de convocation à l'assemblée générale. Possibilité de voter par correspondance (docs joints).

MAYENNE

Travaux en cours

Malgré des conditions climatiques peu clémentes, les travaux ont pu avancer sur l'aménagement du site.

La « mauvaise saison », particulièrement éprouvante cette année par l'importance des précipitations, ne pouvait guère qu'être consacrée à des travaux d'aménagement lourds laissés en suspens en 2000 par manque de moyens financiers. Notre voie souffrait en effet du caractère insécuritaire de ses extrémités, d'un côté par l'absence de butoirs, et de l'autre par la présence à l'entrée d'une rampe beaucoup trop forte.

Pour des raisons de drainage, des écoulements ont été refaits, la voie remontée de plusieurs centimètres et l'entrée redessinée pour faciliter les manœuvres de chargement et déchargement. Des travaux de sécurisation de



Circulation de la M. 268 pour le centenaire du métro ! (Photo Julian Pepinster)

l'installation électrique 220 V ont été entrepris, un rangement complet des pièces et objets techniques et historiques effectué. Le reste du printemps doit voir la pose des compresseurs sous le T. 94 et la M. 268, rendant ainsi le T. 94 entièrement autonome et la M. 268 active au freinage.

Ce n'est que dans les quelques semaines du mois de juin - et si possible avant la visite du 7 juillet - que l'on pourra entreprendre la reprise en peinture de la M. 268. Nous lançons un appel aux adhérents volontaires pour participer à ces travaux, plus particulièrement entre le 15 juin et le 7 juillet. ■

MATÉRIELS

Sursis pour le Sprague

L'année 2000 a vu d'importantes réformes de tracteurs Sprague, dans l'objectif d'une fin très proche. Il n'est pas inutile de revenir sur l'histoire de ces engins extraordinaires qui vont finalement bénéficier d'un sursis supplémentaire.

Dans les années cinquante et soixante, la RATP a procédé à la transformation de motrices des premières séries (type 500 et 600 à deux moteurs) en tracteur de travaux par la suppression du compartiment voyageur, et la soudure de deux motrices par le milieu, constituant ainsi des motrices à deux loges et à

quatre moteurs. Des remorques ont suivi le même chemin pour être transformées en plateau. Ces tracteurs assurent un service lourd et éprouvant chaque nuit, dans le grondement des moteurs et le claquement des contacteurs, transportant souvent des charges importantes.

Depuis le milieu des années quatre-vingts, ils sont épaulés par les TMA (tracteurs à marche autonome), fonctionnant sur batteries lors des chantiers de renouvellement des voies. Garées à l'air libre, les caisses des tracteurs Sprague ont souffert de la corrosion et ont dû être retôlées dans les années quatre-vingt-dix avant que des problèmes de

« mises aux normes » (frein inépuisable, conduite contrôlée...) ne soient soulevés. Vu le coût et le faible intérêt à transformer des véhicules de près de 90 ans d'âge, la RATP a passé commande de tracteurs nouvelle génération (TNG) pour remplacer le Sprague. Après avoir beaucoup démolé de véhicules l'année passée, la Régie se veut plus prudente désormais avant de proclamer la fin du Sprague qui ne disparaîtra totalement que lorsque les TNG auront été non seulement réceptionnés, mais aussi éprouvés, repoussant leur réforme sans doute au-delà de 2005 selon l'un de nos correspondants. Pour le moment,

à suivre

INITIATION

Y-a-t-il un pilote dans le train ?

Le samedi 19 mai, à l'occasion de l'assemblée générale, l'ADEMAS vous propose une initiation à la conduite d'une rame de métro encadrée par les formateurs de la RATP au centre d'Instruction de la gare du Nord. L'occasion pour les novices d'assouvir un vieux rêve et pour ceux ayant pratiqué l'exercice les précédentes années de se tenir à jour !

ANIMATION

Week-end à Versailles

Les samedi 9 et dimanche 10 juin, journées portes ouvertes au 5^{ème} Régiment du Génie à Versailles. Présence d'un stand de l'ADEMAS. Il s'agit d'un week-end à ne pas manquer par l'intérêt et la variété des matériels roulants ferroviaires et routiers présentés. Exposition de modélisme, reconstitution de grandes batailles militaires...

Pour vous y rendre : camp des Matelots, route nationale 10. Accès par autobus depuis la gare de Versailles-Chantiers.

les réformes programmées sont suspendues et le parc restera à effectif constant jusqu'à nouvel ordre. Il sera peut-être ainsi possible de fêter le centenaire effectif de certains véhicules dans quelques années... Un contre-exemple positif à méditer par certains médias toujours prompts à critiquer systématiquement la gestion de l'argent public. ■

DOSSIER

Aménagement esthétique du matériel roulant : le MF 77

Auparavant, seuls les ingénieurs concevaient les véhicules de chemin de fer. C'est désormais une période révolutionnée pour le métro avec l'avènement du « métro blanc » : ce sera « un métro nommé désir ».

La RATP s'engageait alors tout juste dans une très importante campagne de communication, réalisée - fait nouveau - avec une agence de publicité (Ecom/Univas).

Inégalée jusqu'à nos jours par un établissement public, cette campagne va voir sa maturité au début des années quatre-vingts dans ce que l'on pourrait dénommer « la saga du ticket ».

Pour la première fois de son histoire, une entreprise de transport public à Paris va chercher à s'informer des aspirations de sa clientèle avant de concevoir un produit qui lui est destiné. C'est à l'étude de ces sondages d'opinion que sera défini le cahier des charges des futures rames et stations.

L'aménagement conçu par les architectes Motte et Andreu va permettre de rénover les stations anciennes du réseau de façon visible, sans nécessiter une reconstruction totale qui eût été trop coûteuse.

Les rames MF77 vont traduire les souhaits du moment : convivialité, intimité et individualité dans une même voiture. Un éclairage plus doux diffusé par des résilles

métalliques, des tons de bleu plus intimistes pour les parois intérieures, des sièges individualisés plutôt que des banquettes, un « coin salon » constitué de banquettes longitudinales et enfin l'extrémité des voitures vitrées permettant de voir le train dans toute sa longueur.

Le profil galbé des véhicules, plus généreux et utilisant au maximum les possibilités offertes par les tunnels parisiens, permet à chaque voyageur de disposer d'une place assise plus large.

Les voitures sont toutes peintes extérieu-

rement, l'une des premières voitures - mais définitivement de couleur blanche - est exposée devant les Galeries Lafayette en 1978, puis la première rame de type MF77 est mise en service sur la ligne 13, inaugurée par sa « marraine », Mireille Darc.

Au début des années quatre-vingt-dix, les rames ont été reprises extérieurement pour y ajouter le vert RATP, l'intérieur restant en état d'origine.

Aujourd'hui, l'aménagement du MF77 est passé de mode, et certains de ses équipements posent des problèmes structurels

d'entretien : il va bénéficier prochainement d'un lifting.

Alors même que les nouveaux aménagements restent indéfinis, il est acquis

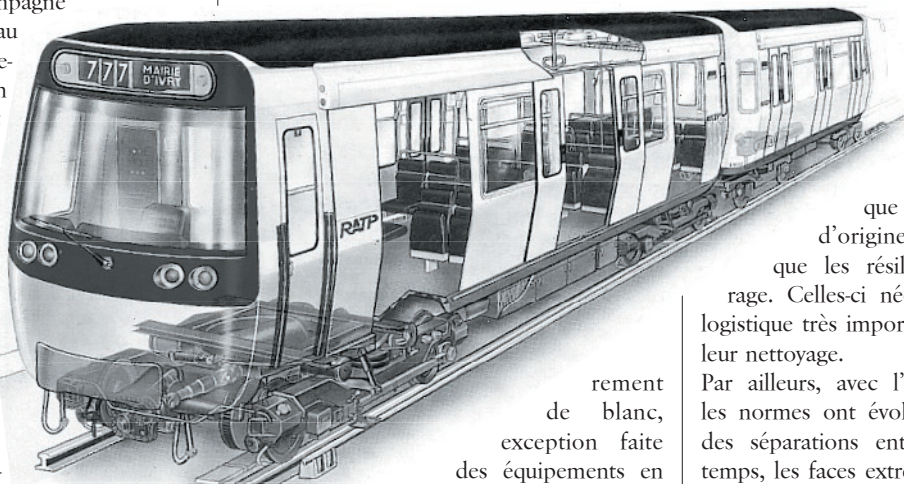
que certaines dispositions d'origine disparaîtront telles

que les résilles protégeant l'éclairage.

Celles-ci nécessitent en effet une logistique très importante et coûteuse pour leur nettoyage.

Par ailleurs, avec l'avènement du MP89, les normes ont évolué avec la disparition des séparations entre voitures. En leurs temps, les faces extrêmes du MF77 avaient été équipées de baies dont le verre avait été conçu pour résister à des températures élevées en cas d'incendie. L'instabilité de l'un des éléments chimiques entrant dans la composition du verre lui a fait perdre sa transparence au fil du temps.

Désormais, puisque les matériels actuels sont équipés de l'intercirculation entre chaque voiture, le verre de sécurité utilisé de façon commune en chemin de fer remplace petit à petit ces verres spéciaux. ■



rement de blanc, exception faite des équipements en relief (commande d'ouverture

des portes, encadrement de la baie vitrée du conducteur et des feux de position), de couleur bleu pétrole.

Une maquette grandeur nature est exposée à « Métrorama » (belle exposition de matériel roulant commémorant les 75 ans du métro à la Porte Maillot). Si l'aménagement intérieur correspond assez fidèlement à sa version définitive, la caisse est peinte en vert, rehaussé de touches marron et jaune...

Dernière minute... Dernière minute... Dernière minute...

> *Paris RER Handbook* par Brian Patton, 136 pages, format 15x21, couverture souple, tout en couleurs, 135 francs. C'est le pendant pour le RER du bien connu *Paris Metro Handbook* de Brian Hardy, dont la 3^{ème} édition revue et corrigée est également disponible depuis quelques mois. Ce nouvel ouvrage traite là d'un domaine complexe dont les limites sont encore, pour l'utilisateur comme pour le spécialiste, encore floues. À ce titre, ce livre s'étend également aux autres lignes de banlieue d'Île de France.

> *Métro Insolite* par Clive Lamming, 175 pages, format 14x21, couverture souple, essentiellement en couleurs. Un bon petit livre format poche bien illustré et d'un style agréable. C'est bien le type de document qui manquait sur le métro : un guide à conserver sur soi pour se documenter en se promenant dans le métro "en individuel". Jusqu'à aujourd'hui seul le livre de Brian Hardy (cité plus haut) offrait cette possibilité, mais avait l'inconvénient majeur de n'être disponible que dans la langue de Shakespeare.

> La revue *Chemins de Fer* publiée sur deux numéros un grand article illustré sur l'esthétique du matériel métro depuis l'origine, rédigé par Benoît Renard et Julian Pepinster. Vous pouvez vous les procurer dans les bons kiosques au directement auprès de l'AFAC à la gare de l'Est (contact AFAC : 01 40 38 20 92).

> Deux falots anciens de Sprague-Thomson appartenant à des sympathisants sont proposés à la vente pour 1 600 Francs pièce, contacter le secrétaire qui se chargera de la transaction.

> Votre secrétaire a été honoré d'apporter sa collaboration aux ouvrages *Paris Metro Handbook* et *Métro Insolite* et peut ainsi vous assurer que les textes ont été dûment relus, seules quelques erreurs s'étant glissées dans certaines légendes... mais les adhérents de l'ADEMAS les découvriront bien vite !

Ces ouvrages, ainsi que ceux parus pour le Centenaire (Cent ans de métro en 14 lignes, l'Inconnu des Lilas, Chroniques Métropolitaines, le Métro de Paris - images de la cons-

truction, Conducteurs du siècle et la réédition de l'Aventure du métropolitain par Roger-Henri Guerrand que nous accueillons depuis peu parmi les nouveaux adhérents) seront présentés lors de l'assemblée générale ainsi que d'autres livres moins récents, documents anciens et "vieux papiers métropolitains" en constant renouvellement.