

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°27 - Septembre 2001

ÉDITORIAL

« Matériels historiques et réseaux actuels »

Ce n'est que sur intervention expresse de la direction de la RATP que la rame Sprague a repris, pour trois mois, ses circuits dominicaux sur la ligne 6, sans que l'on sache parfaitement ce qu'il adviendra après. En effet, à la mi-juin, la situation était encore figée, telle que nous la décrivions dans le précédent «Bonne Nouvelle».

Quelle leçon tirer de cet épisode ? Dans la foulée du Centenaire, il y a eu un regain d'intérêt pour le patrimoine du métro (notamment les accès Guimard), mais il ne semble pas y avoir de mouvement de fond au sein de la RATP pour faire circuler la rame historique qui suscite, à mesure que les années passent une appréhension, voire de l'agacement. Il s'agit d'un matériel de moins en moins connu des exploitants et des mainteneurs ; le caractère techniquement hybride de la rame A. 475 ne fait que renforcer cet état de fait. Bien qu'il ait circulé 75 ans, il fait désormais peur ; il n'est véritablement apprécié que de façon statique.

De quelle façon la situation peut-elle évoluer sur le long terme ? La RATP s'impose une obligation de non régression en matière de sécurité ferroviaire

DERNIÈRE MINUTE !

Pour les Journées du Patrimoine, la rame Sprague circulera avec voyageurs sur la ligne 12 le samedi 15 septembre. Départs toutes les deux heures de Porte de Versailles à partir de 9h, et de Porte de la Chapelle à partir de 10h.



La rame A. 475 sur le pont de Bercy (Photo RATP - Bruno Marguerite)

; dans ces conditions, il semble non seulement exclu que les autres voitures Sprague reprennent du service dans leur état conventionnel, mais la rame Sprague A. 475 devra subir toutes les modifications qui pourraient être imposées au fur et à mesure du temps.

On ne trouve pas, au sein de la RATP, une «famille Sprague» comme il existe au sein d'Air France -toutes proportions gardées- une «famille Concorde», puissante et efficace, qui a su vaincre des réticences autrement plus justifiées (il y a tout de même eu 113 victimes) que les problèmes de mise aux normes du Sprague.

C'est vers la formation d'un groupe transversal d'agents des différents services (conduite, entretien, commercialisation), constitué de façon informelle, que l'on devrait s'orienter.

On constate malheureusement que les compétences ont tendance à se déliter, que la motivation s'échappe tandis que la transmission du savoir des «anciens» n'est pas facilitée.

Comme pour la traction vapeur, qui voit d'année en année son domaine d'action se réduire du fait des relevements de vitesse et du trafic, le Sprague aura-t-il encore sa place sur un réseau appelé à se moderniser dans les vingt années qui viennent ? Déjà, il ne peut circuler sur la ligne 7^{bis} (graissage de voie), ou peut-être les lignes équipées de portes palières, comme la 14.

La solution d'avenir, et nos collègues d'autres associations ferroviaires actives en province nous tracent la voie, c'est de constituer un réseau dédié au Sprague et aux matériels historiques du métro. C'est à ce travail de fond que l'Ademas a commencé à s'employer modestement, et dans l'état actuel des choses, sur le site mayennais. La signature le 15 février 2000 d'une charte entre la Facs-Unecto et les pouvoirs publics reconnaissant officiellement la valeur et l'intérêt des chemins de fer touristiques ouvre des perspectives intéressantes pour l'avenir. ■

CIRCUIT SPRAGUE DU DIMANCHE 7 OCTOBRE • Des places sont réservées pour l'Ademas pour le circuit Sprague sur la ligne 6 du dimanche 7 octobre. Le circuit comprend un aller et retour commenté sur la ligne puis un pot offert à l'arrivée par l'Ademas. Venez très nombreux à ce circuit, qui nous permettra de nous retrouver à bord de la rame A. 475, ce qui n'était pas arrivé depuis fort longtemps. Prix des places : 70 FRF (tarif de groupe), à faire parvenir d'**urgence** à l'Ademas. Le rendez-vous est fixé à 16 heures à la station Kléber.

sommaire

Escapade en train vapeur • Assemblée générale-p.2 ■ Travaux en cours • Activités à suivre p.3 ■ Les aménagements des voitures rénovées et du MF88 p.4

à suivre

BALADE

Circuit COPEF en train à vapeur

Ce circuit sera tracté par la 141 R 840 sur les lignes de la banlieue parisienne, l'après-midi du samedi 13 octobre 2001.

Le départ et l'arrivée auront lieu de la gare de l'Est, via Valenton (grande ceinture), Juvisy, Massy-Palaiseau, Versailles, Nanterre, les Batignolles et la petite ceinture (partie nord).

La circulation d'un train vapeur en Île-de-France au départ d'une grande gare parisienne est suffisamment rare pour justifier d'y participer nombreux.

L'intérêt et la variété du parcours emprunté via, notamment des lignes SNCF à fort trafic, correspond justement à l'image que nous voulons donner d'un patrimoine historique ferroviaire vivant : de « vraies » lignes, de « vrais » trains à une « vraie » vitesse.

La participation aux frais sera, pour les membres de l'ADEMAS, de 44,21 € (290 francs) en seconde classe et 56,41 € (370 francs) en première classe.

Renseignements et inscriptions : COPEF, 19 rue d'Amsterdam, 75008 Paris

Tél. : 01 45 81 11 06

Fax. : 01 45 81 11 05

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.

ASSOCIATION

Assemblée générale : compte-rendu

L'assemblée générale ordinaire 2001 s'est tenue au centre d'instruction RATP de la Gare du Nord.

Le président ouvre l'assemblée à 10h05 et présente, dans son rapport moral, l'évolution depuis l'an dernier dans différents domaines, alors que l'association entre dans sa dixième année d'existence, et présente une analyse de la situation actuelle structurée autour de deux interrogations : Où en est on ? Que peut-on faire ?

Sur « l'acquis » de l'association, le président expose la bonne réussite opérationnelle de nos circuits, dans leur rythme actuel. Les travaux de préservation en Mayenne, où l'intérêt et la qualité de notre travail est désormais reconnu, seront poursuivis grâce au généreux accueil que nous recevons sur le site.

Sur l'avenir, la limite de nos capacités à organiser plus de quatre ou cinq voyages par an est soulignée, mais elle n'impose que de très faibles contraintes de fonctionnement. Un rythme beaucoup plus élevé imposerait des remises en questions difficilement compatibles avec les contraintes professionnelles des uns et des autres. Pour l'activité de préservation, le président rappelle le besoin de consolider notre situation et la nécessité d'une grande clarté dans le choix des objectifs poursuivis, en particuliers par ceux de l'association particulièrement impliqués dans le projet.

Le compte rendu d'activités qui s'ensuit, en quelques 60 diapositives présentées par Julian Pepinster, illustre l'ensemble de ces activités.

La présentation des comptes illustre la baisse du volume glo-

bal d'activités en 2000, du fait de n'avoir pu organiser de circuits en métro pendant une bonne partie de l'année. Une seule nuit en métro a pu être organisée, les activités associatives étant réalisées à « prix coûtant ».

Le niveau des cotisations baisse très légèrement, autour de 2600 € (environ 17 000 F). Le chiffre d'affaires de l'activité librairie baisse en conséquence, mais la marge dégagée reste élevée. L'association a reçu pour

Les comptes sont approuvés à l'unanimité par 69 voix. Six candidats se présentaient pour cinq postes à pourvoir. Résultats : Julian Pepinster 64 voix élu, Guillaume Potier de la Batie 64 voix élu, Benoît Renard 63 voix élu, Baudouin Cusin-Berche 52 voix élu, Yves Norry 48 voix élu, Bernard Crespin, 31 voix.

Après clôture de l'assemblée à 12h10, la journée s'est poursuivie par un déjeuner en commun dans une brasserie avoisinante, puis l'après-midi a été consacrée



Visite du site de Noirieux et déjeuner insolite en juillet dernier (Photo Julian Pepinster)

un peu plus de 450 € (environ 3 000 F) de dons cette année, et elle a réalisé des prestations extérieures pour une somme totale de 215 € (1 400 F). L'activité « matériel historique » est restée à un niveau assez élevé malgré le manque de recettes. Les travaux ont été essentiellement liés à des aménagements du site qui ne pouvaient être plus retardés et aux travaux de remise à niveau esthétique de la M. 268.

Résultats des votes

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.

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

Huile de coude

Avaries techniques, début de la révision de la M. 268, réception de nouveaux équipements... le programme en Mayenne a été chargé !

La présence de courant électrique, et donc la mise sous tension et la circulation de nos matériels roulants a donné lieu au traitement de quelques avaries... très formatrices ! Revue des différents chantiers accomplis ou en cours.

> *T. 94* : le compresseur, mis sous la caisse après des manœuvres complexes, ne fonctionnait en fait qu'au quart de sa capacité. Sur les deux pistons, un seul était actif seulement à l'aspiration tandis que l'autre refoulait à l'extérieur l'air comprimé produit. Les adhérents présents le 7 juillet ont pu entendre ce compresseur souffreteux qui, ne produisant pas suffisamment d'air, provoqua des désordres dans le freinage. Dès le lendemain pourtant, le problème a été résolu ; il s'agissait simplement de deux clapets légèrement grippés. Dès lors, le dimanche 8 juillet, la première circulation d'une rame Sprague (motrice + remorque) autonome a pu avoir lieu.

Auparavant, un travail important a été fourni pour rééquiper le *T. 94* en air comprimé. Outre la pose du compresseur, il a fallu raccorder les différentes conduites, les triple-valves, et les réservoirs (auxiliaires et principaux). De fait, le *T. 94* freine désormais efficacement, entraînant dans son sillage la *Abm. 5*, elle-même active au freinage, dont le circuit lumière a été remis en état.

> *Alimentation électrique* : une audacieuse tentative, finalement couronnée de succès, a consisté à mettre en parallèle les deux groupes électrogène. La puis-

sance est augmentée de 50 % environ (et non 100 % comme imaginé du fait de la moyenne tolérance du deuxième groupe au démarrage du Sprague) permettant tout de même le franchissement de la rampe dans le célèbre grondement des



Deux voitures mixtes (Photo Julian Pepinster)

moteurs qui se fait modestement entendre. Malheureusement, un roulement de la pompe à eau du groupe «Vendeuvre» prêté par le Copef a lâché le 6 juillet, réduisant à un aller-retour les circulations prévues le 7 juillet, pour ne pas surchauffer le moteur, ce qui aurait irréversiblement détruit sa culasse. La réparation est aujourd'hui effectuée.

> *M. 268* : la remise en peinture s'achève. Elle a été rendu nécessaire par l'application de nouveaux traitements anticorrosifs et par l'emploi de peintures de haute qualité, la classique «glycéro» s'avérant bien insuffisante. Toutefois, les bas de portes se sont avérés très corrodés, provoquant le gonflement de ceux-ci et une résistance insupportable à l'ouverture des vantaux. Après examen, la découpe des bas de portes a été effectuée,

et une «réparation-type» engagée par soudure d'un ensemble neuf à la porte existante. Ce système de réparation pourra ainsi être étendu à la *Abm. 5* puis à la Nord-Sud, réduisant ainsi considérablement l'hypothèque de rénovation esthétique

de ces voitures. Ces travaux sont l'occasion en outre de mener à bien la remise en état du circuit de porte (poussoirs, boîtes de contact) et de la loge du conducteur. La remise en place des équipements de commande est lancée ; c'est un chantier minutieux que de replacer les 24 contacteurs sous la caisse, ce qui représente environ 250 branchements à effectuer dans une position inconfortable dans la mesure où nous n'avons pas le matériel nécessaire pour lever la motrice.

> *Arrivée d'équipements nouveaux* : différentes opportunités se sont offertes ; du matériel de pose de voie et de l'outillage provenant du chemin de fer industriel de la Plaine Saint-Denis a été racheté pour un prix symbolique, ainsi qu'un équipement de production de courant continu, datant des

à suivre

EXPOSITION

Salon Expométrique

Expométrique 2001 aura lieu les vendredi 2 novembre (de 10h à 20h), samedi 3 (de 10h à 19h) et dimanche 4 (de 10h à 18h) à Villebon-sur-Yvette (Essonne), au «Grand Dôme». Accès par la ligne B du RER, parking gratuit de 1500 places. Présence d'un stand de l'ADEMAS.

EN LIBRAIRIE

Une synthèse sur le matériel roulant

Gaston Jacobs nous présente ici un ouvrage dans la lignée de celui qu'il a publié il y a quelques années sur les automotrices de la ligne de Sceaux. Un livre au fond dense et précis : on peut vraiment y «apprendre» le fonctionnement et l'histoire de tout le matériel roulant du métro. Saluons, et recommandons l'achat, de cette synthèse de qualité. Regrettons seulement le manque de développement du chapitre consacré au matériel de maintenance (trains de travaux) et une iconographie tristounette... mais ce dernier point revêt un caractère secondaire : cet ouvrage n'est pas un «livre d'images», mais plutôt une étude fouillée.

années vingt, récupéré à titre muséographique. Un lot de 200 traverses en azobé provenant de la RATP (ateliers de la Villette) s'ajoute désormais aux 300 mètres de rails récupérés au musée de Saint-Mandé avant sa destruction et le transfert de la collection à Colombes. Enfin, la perspective de la récupération d'un groupe électrogène plus puissant se confirme. ■

DOSSIER

Aménagement esthétique du matériel roulant : rénovations & MF88

Dans cette avant-dernier « épisode » de la longue histoire de l'esthétique du matériel roulant du métro apparaît la rénovation à mi-vie de l'importante série du MF67 (ainsi que le MP73 qui est son équivalent « pneumatique »), ainsi que l'arrivée du MF88, sorte de « laboratoire » des équipements futurs.

La rénovation esthétique du MF67 et du MP73

Malgré l'évolution des « modes » en matière de dégradation gratuite des espaces publics (graffiti...), le métro restait touché de façon limitée mais régulière par le phénomène, assez ancien, de lacération des banquettes. C'est donc un tissu en velours armé qui a été employé lors de ces modifications, menées de pair avec « l'individualisation » des places assises (deux sièges simples posés côte-à-côte sans séparation plutôt qu'une grande banquette double) ; ces modifications notables du confort ont été menées au début des années 1990. Elles ont d'abord été apportées aux trains des lignes 2 et 3bis, puis cette opération a été maintenue par la suite dans le cadre d'une rénovation plus poussée.

L'aménagement intérieur, bien que très fonctionnel, montrant des signes d'usure, une campagne de remise à niveau plus complète de l'esthétique de certaines des voitures MF67 a été engagée au milieu des années 1990, touchant le parc des lignes 9 et, à nouveau, 3bis. Des assises individuelles, aux couleurs plus recherchées que lors des premières modifications, réalisées avec des matières plastiques bleu foncé d'aspect mat, ont remplacé les grandes banquettes. Le velours armé est parsemé de touches multicolores, il est fixé sur un châssis en matière plastique brillante couleur « vert RATP ». Les parois en stratifié couleur limon ont été remplacées par un nouveau revêtement à touches multicolores, au même dessin que le velours des sièges. Les tôles prélaquées ont été reprises avec un blanc plus franc, les encadrements de baie vitrée également. Enfin, les caches en plexiglas protégeant les tubes fluorescent ont été changés, car ils avaient jauni avec le temps.

L'allure générale du véhicule est modifiée par la généralisation des nouvelles cou-

leurs de l'entreprise, avec remplacement du macaron d'origine sur les faces avant par le logo actuel, désormais rehaussé par un fond marron foncé.

Ces travaux ne modifient donc pas en profondeur l'esthétique du MF67 (par comparaison, la transforma-

tion plus profonde du matériel articulé et du MP59 de la ligne 1 avaient pu faire croire à une partie des voyageurs qu'il s'agissait de matériel neuf !).

Le matériel MF67 étant appelé à circuler de nombreuses années encore, les trains de la ligne 3, des séries les plus anciennes, bénéficieront dans les prochaines années d'une remise à neuf beaucoup plus approfondie que celle présentée ici : la décoration et l'aménagement des voitures seront totalement repensés avec des critères actuels.

Le MP73 a bénéficié d'une rénovation de l'intérieur des voitures se basant sur les mêmes principes que pour les rames des lignes 3bis et 9. Toutefois, le caractère essentiellement aérien de la ligne 6 a justifié le choix d'une gamme de couleurs différente, dans les tons citron/citron vert, pour la couleur du velours des sièges et des panneaux en stratifié, afin d'offrir une ambiance bien adaptée à la lumière du jour.

Enfin, l'année 2000 aura vu apparaître sur la ligne 10 un prototype de rénovation esthétique légère, du même principe que celle réalisée à la fin des années 1990. Ici, le vert RATP est moins présent, il cède la place au bleu pétrole. Toutefois, la vraie déception par rapport à ce nouvel aménagement réside dans la sellerie - inexistante - du revêtement, fixé à même un support rigide (leur confort est comparable à celui des banquettes des célèbres « TN » parisiens) : nul doute que les clientèles plus « influentes » de cette ligne des beaux quartiers sauront faire entendre leur désaccord.



Le MF88 circule sur la ligne 7bis
(Photo RATP)

Le MF88 : un prototype grandeur nature

Nous ne nous étendrons pas ici sur les caractéristiques techniques particulières de ces trains (essieux guidés), abondamment exposées dans diverses publications, y compris dans la revue *Chemins de Fer*. Ces nouvelles technologies de roulement, appliquées pour la première fois dans le but de les valider, de les modifier ou de ne pas les retenir pour les futures générations de matériel roulant, ont été également l'occasion de tester de nouveaux aménagements visibles du public :

- l'intercirculation totale le long du train ;
- le siège « cantilever » (fixation en porte-à-faux renforcée sur la paroi de la voiture, sans emprise au sol du siège) ;
- le retour des tôles émaillées sur les parois intérieures (d'un ton de rose dont on avait perdu l'habitude depuis la disparition des remorques Sprague-Thomson de 1ère classe) ;
- extérieurement, de vastes parois en verre collé, laissées transparentes au niveau des baies et recouvertes de tain noir sur le reste des surfaces.

Fragiles et souvent fêlées en raison des vibrations issues du roulement de la rame, les grandes parois vitrées ne dépasseront pas le stade expérimental du MF88, tout comme le revêtement émaillé. Par contre, le siège cantilever et l'intercirculation totale sont des éléments retenus pour les trains à venir (MP 89 et MF2000). ■