

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°28 - Janvier 2002

ÉDITORIAL

Le Comité Directeur souhaite aux adhérents de l'ADEMAS et à leurs proches une excellente année 2002.

« Le développement séparé »

Ce concept, resté plus célèbre dans sa traduction en langue Afrikaans, reflète - toute proportion gardée - la situation que nous vivons actuellement.

D'un côté un système subventionné aux frais de la collectivité permettant à la rame Sprague A. 475 d'effectuer des circuits estivaux et diurnes sur la ligne 6 à un tarif préférentiel pour le client. De l'autre une activité nocturne réalisée en rame contemporaine (actuellement le MF77), aux conditions financières certes dures, mais permettant tout de même à la RATP d'être rémunérée à sa juste valeur pour sa prestation ferroviaire, et à l'ADEMAS de poursuivre son activité de préservation de matériel historique tout en participant à la découverte des coulisses du métro.

Nos demandes d'affrètement de la rame Sprague (à un prix permettant réellement de l'utiliser) ne sont ni acceptées, ni refusées, elles restent sans réponse. Qu'il est regrettable, alors que nous approchons le rythme d'un circuit toutes les six semaines de ne pas avoir pu les réaliser à bord de la rame Sprague ! Le moment n'est-il pas venu de saisir les autorités de tutelle de cette situation alors que la



Pose d'un aiguillage à Noireux (Photo Julian Pepinster)

rame, classée Monument Historique, a bénéficié de subventions de la part de l'État ? Cette démarche n'incombe pas à l'association mais à ceux qui ont suscité ce classement et qui se désolent de voir la rame Sprague passer neuf à dix mois par an dans une voie de garage.

Deux événements majeurs marqueront la période 2002-2003 en Mayenne :

- l'arrivée de nouveaux véhicules,
- le doublement de la longueur de voie ferrée.

Il en sera plus largement question dans l'article suivant mais cette étape nouvelle marque le caractère pérenne du travail commencé en 1995. Bien entendu, à mesure que le projet se développe et se structure, l'impulsion des premiers temps doit céder la place à de la réflexion et plus de pro-

fessionnalisme dans le maniement des outils techniques nécessaires.

Nous vivons actuellement une période cruciale en matière de préservation de matériel Sprague-Thomson ; la fin des tracteurs est proche sur le réseau RATP et ainsi la fin de tout leur environnement (pièces, outillage, savoir-faire) qui sera balayé. Il importe pour l'ADEMAS d'être présente pour assurer la survie de notre matériel garé en Mayenne.

Le concours, le plus souvent officieux, de la RATP nous est bien précieux, à commencer par le don de matériel de voie de réemploi sans lequel rien n'aurait été possible ainsi que l'accès qui peut nous être laissé au prélèvement de pièces sur les véhicules réformés car en 2004... il sera trop tard. ■

sommaire

Travaux en cours • Activités à suivre p.2 ■ Nouveautés en librairie p.3 ■ Les aménagements du matériel métro (fin) : le MP89 et le MF2000 p.4

à suivre

AGENDA

Prenez rendez-vous !

> Le samedi 16 février : sortie piétonne « Promenons-nous dans le métro », ponctuée par le célèbre pique-nique hivernal. Bulletin d'inscription et programme joint.

> Nuit du samedi 20 au dimanche 21 avril 2002 : circuit en métro (rame MF 77) au départ des ateliers de la Villette où l'on peut encore voir les derniers tracteurs de travaux Sprague.

Venez goûter le confort du MF 77 et apprécier son esthétique très « années soixante-dix », au charme délicieusement désuet !

> Le samedi 27 avril 2002 à 10 heures, assemblée générale ordinaire à la gare du Nord, déjeuner en commun et traditionnelle visite du centre d'instruction l'après-midi en compagnie des formateurs de la RATP.

Bulletin d'inscription joint.

Les adhérents souhaitant se porter candidat pour siéger au comité directeur de l'association sont invités à le faire par courrier avant le 1^{er} mars 2002.

> Le samedi 6 juillet 2002 (sous réserve de confirmation) : visite des adhérents en Mayenne. Au programme : circulation électrifiée des voitures préservées par l'association et barbecue campagnard (les documents d'inscription seront envoyés ultérieurement).

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 1^{er} 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.

MAYENNE

La meilleure façon d'avancer...

L'objectif pour 2003 concerne l'extension de la voie ferrée, le rééquipement de la M. 268 et la résolution du problème de traction.

Pas de répit pour le métro à la campagne... L'année qui s'ouvre verra l'extension de notre « réseau » désormais trop court, ainsi que la poursuite de la rénovation des véhicules. Un travail minutieux au service de la préservation du patrimoine métropolitain.

La voie

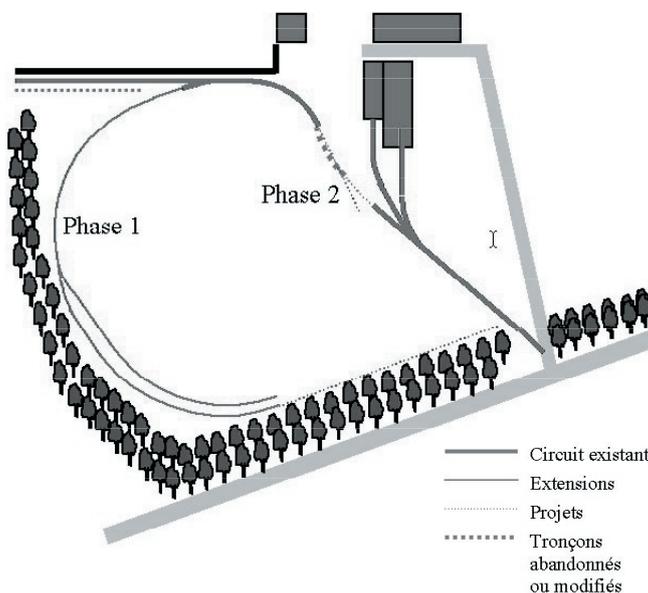
Il devenait impératif d'envisager une extension significative de la longueur de voie ferrée pour trois raisons :

- l'impossibilité d'accueillir de nouveaux véhicules (y compris ceux en instance d'arrivée),
- des possibilités de manœuvres nulles, figeant les véhicules dans leurs garages actuels,
- et la difficulté de circuler.

Le prolongement est conçu de façon à offrir le maximum de places de garage tout en permettant à terme une circulation en boucle plus attrayante que les brefs aller-retour actuels.

Lorsque ce prolongement a été évoqué, il n'était pas du tout évident qu'il fût géométriquement possible ; des courbes trop serrées et des appareils de voie « bricolés » auraient conduits à des vitesses très réduites et des risques de déraillement accrus. Après un travail de mesure et de piquetage, aidé d'un théodolite, le visage de la future voie (voir illustration) se dessine : des courbes maintenues à 45 mètres de rayon, une portion droite de 30 mètres et une voie de garage d'une longueur significative (jusqu'à 10 voitures).

Le délicat travail de cintrage des courbes a commencé, aidé d'une



Présentation du prolongement de la « ligne musée » de Noirieux (schéma Georges Désarmot)

presse hydraulique portable. Sur la plate-forme compactée et garnie de remblai, la pose de la voie pourra commencer. C'est la finition de la voie qui s'avèrera la plus complexe et pour laquelle nous pensons avoir trouvé un partenariat.

La M 268

Le rééquipement du circuit de commande a débuté, ainsi que la remise en état de la loge de conduite, désormais plus avenante.

La réfection des bas de portes se poursuit. Cette opération en apparence simple nécessite un travail minutieux pour la mise en place des « kits de bas de porte », un travail de nettoyage, enduit et ponçage... multiplié par le grand nombre de portes !

L'énergie traction

La cession envisagée par la RATP du TA 01 permettrait de résoudre enfin cette question lancinante. Qu'est-ce que le TA 01 ? C'est une motrice Sprague verte à caisse conservée de 1936 (la M 340, à petit lanterneau) repeinte aux couleurs du matériel de maintenance, équipée d'un groupe électrogène d'une puissance de 120 Kw. De plus, les quatre moteurs sont couplés en série, permettant un excellent couple au démarrage. Il s'agit en tout point techniquement d'un Sprague, et on pourra atteler et commander électriquement toutes nos voitures moyennant une légère modification (utilisation de l'ensemble des fils de la ligne de train). ■

EN LIBRAIRIE

À lire et à relire...

Le centenaire a beau être terminé, les rotatives tournent encore ! Pour preuve, les nombreux ouvrages et documents récemment édités pour lesquels nous vous proposons notre regard.

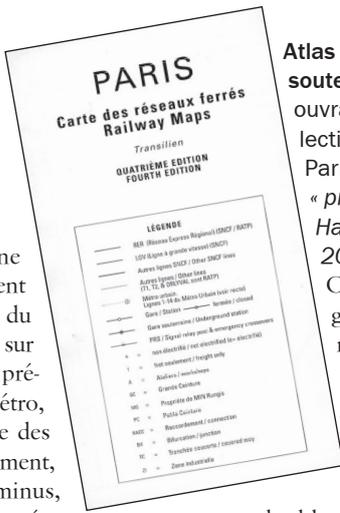
Plan des voies du métro et des chemins de fer en Île-de-France, édité chez Quail Map, 4^{ème} édition.

Il s'agit là d'une édition entièrement revue et corrigée du célèbre plan qui, sur la partie verso présente le réseau métro, indique l'ensemble des voies de raccordement, aiguillages, terminus, ateliers, stations fermées, historique des noms de stations et dates d'ouverture par sections.

La partie recto dédiée au réseau des chemins de fer a été entièrement redessinée en publication assistée par ordinateur, et colorée. Pour plus de lisibilité le plan est passé au format 50 x 70 cm.

Ce super-document est vendu pour la somme modique de 5,50 € (soit 36,07 francs). Pour des commandes plus importantes (reventes associatives, librairies), prière de contacter l'ADEMAS qui a été désignée comme le représentant de l'éditeur

pour les cessions de ce document en France.



Atlas du Paris souterrain, ouvrage collectif, éditions Parigramme, « prix Haussmann 2002 ».

Ce bel ouvrage, abondamment illustré, présente par le biais de petits chapitres sur chaque double page une facette du patrimoine souterrain de Paris et de sa proche banlieue. Quelques chapitres - dont la rédaction a été confiée à votre secrétaire - traitent aussi du métro.

Il ne s'agit pas pour les adhérents de l'ADEMAS de découvrir des éléments nouveaux sur le métro qu'ils connaissent déjà bien, mais plutôt de découvrir tous les autres aspects

du Paris souterrain qui recèle également un patrimoine industriel ancien considérable (carrières, « catacombes », aqueducs, canaux, égouts, autres voies ferrées...).

Caractéristiques : 200 pages, 23 x 21 cm, relié



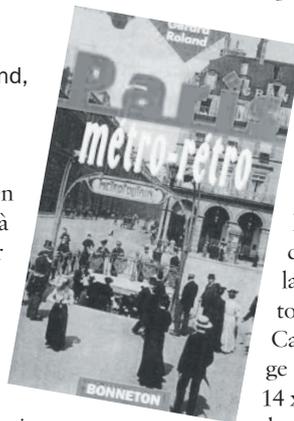
sous jaquette, 500 photos et documents, environ 100 cartes, prix pour les adhérents de l'ADEMAS : 44,00 € (soit 288,62 francs) au lieu de 45,43 € (prix public).

Paris Métro-Rétro, par Gérard Roland, éditions Christine Bonneton. L'auteur n'en est pas à son premier essai, car c'est lui qui a rédigé il y a maintenant quinze ans le petit

ouvrage « Stations de métro - le dictionnaire des 366 stations », maintes fois réédité et toujours un succès.

Ce nouvel ouvrage, au format poche, est illustré à partir de la collection de cartes postales anciennes de l'auteur, qui réalise là une première, et de surcroît un ouvrage bien sympathique. Vous aurez du mal à trouver chez les « marchands » certaines cartes, tellement elles sont rares !

Caractéristiques : 175 pages, 11 x 18 cm, reliure souple, constitué essentiellement de reproductions de cartes anciennes, objets et documents anciens avec, à chaque fois, une légende détaillée. Prix public, 13,57 € (soit 89 Francs).



The Paris Métro: A Ticket to French history, par Susan L. Plotkin, éditions Xlibris Corporation (États-Unis).

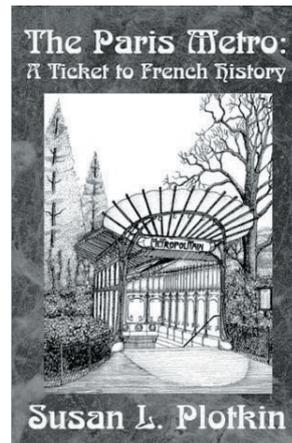
L'auteur - qui a participé à un circuit de visite du métro la nuit organisé par l'ADEMAS - a trouvé l'opportunité de

prendre le nom des stations du réseau pour expliquer à chaque fois un paragraphe de l'histoire de France.

L'ouvrage est précédé d'une introduction sur la construction et l'histoire du métro.

Caractéristiques : ouvrage en anglais, 405 pages, 14 x 21,5 cm, reliure souple, essentiellement textuel avec quelques illustrations.

Prix public : 24,99 \$ US (n'est pas disponible auprès du stand librairie de l'association, mais peut se trouver sur Internet par le biais du site amazon.com notamment, en ajoutant des frais de port de 7,98 \$ US, ou dans n'importe quelle bonne librairie américaine). ■



DOSSIER

Aménagement esthétique du matériel roulant : MP89 et MF2000

Et oui... il y a toujours une fin aux bonnes choses... Voici l'ultime partie de cette longue série d'articles sur l'esthétique des voitures du métro parisien, commencée en 1995 par les premières voitures à caisse en bois de 1900. Ces articles sont également parus dans la revue « Chemins de Fer » (mais en deux parties seulement), abondamment illustrés en couleur.

Le MP89... pour remplacer le MP59

Roger Tallon signe là sans doute sa dernière réalisation pour le métro parisien, le futur MF2000 et la rénovation du MF67 étant confiés à d'autres designers.

Une première maquette grandeur nature, en bois, a été réalisée dans un premier temps ; elle reprend la technologie des parois en verre collé qui sera finalement abandonnée au profit de châssis vitrés classiques. Cette maquette, incluse dans le « module Météor », a été présentée à la maison de la RATP jusqu'à son démontage courant 1999 : elle n'avait plus de raison d'être, la ligne 14 étant ouverte au public.

L'aménagement intérieur se veut très simple : de vastes plate-formes sont accessibles par des portes d'ouverture très large permettant de rendre plus rapide le flux des voyageurs ; le nombre de places assises a été limité afin de faciliter les déplacements à l'intérieur de la rame, désormais équipée de

l'intercirculation totale (les tout premiers trains de la ligne 1 n'en disposaient pas, en raison de difficultés de conception d'un équipement adéquat).

L'ensemble des revêtements du sol, des parois et du plafond est basé sur différents tons de gris rehaussés de touches multicolores. Un éclairage puissant est fourni par deux barres ininterrompues de tubes fluorescents protégés par des caches rectangulaires en plexiglas dépoli blanc. Cet éclairage peut être qualifié de violent. Disposition nouvelle sur le métro parisien, toutes les portes s'ouvrent à chaque arrêt. Le voyageur ne dispose donc plus d'un dispositif permettant de commander leur ouverture. Enfin, le signal sonore annonçant la fermeture des portes est doublé d'un signal lumineux pour les malentendants.

La présence d'une intercirculation modifie l'esthétique du train par rapport à ses prédécesseurs, les éléments la composant n'étant



Le MP89 circule sur les lignes 1 et 14
(Photo RATP)

pas masqués. Les faces des voitures sont dominées par les baies vitrées, occupant les deux-tiers supérieurs ; la face avant, se voulant d'un aspect aérodynamique, est traitée avec des tons sombres de marron. Enfin, les parois des voitures sont caractérisées par le relief des portes, simplement coulissantes sur l'extérieur de la caisse.

Le MP89 existe en version classique avec loge de conduite sur la ligne 1 et sans loge de conduite sur la ligne 14, ce qui permet aux voyageurs d'apprécier une vue dont ils ne pouvaient pas disposer auparavant.

Le MF2000 ; une volonté de synthétiser les meilleures réalisations

Si, pour le MF77, les choix esthétiques ont été traités selon une étude de la clientèle, c'est toujours après la conception technique du véhicule que ces contraintes ont été prises en compte. La conception du MF2000 a été réalisée en traitant de front ces contraintes techniques et esthétiques.

L'agence lyonnaise « Avant-première » a remporté le concours pour le design de ces trains. La face avant est claire et dessinée avec des formes plus douces ; les parois restent dominées par la présence des baies vitrées. L'aménagement intérieur a été réalisé en portant une attention importante à l'éclairage, aussi bien sur sa quantité que sur sa qualité, ce dernier point étant déterminant pour réussir l'ambiance intérieure de ces nouvelles voitures. ■



Le MF2000 circulera sur les lignes 2, 5 et 9
(Photo RATP - Design Avant-première)