

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°29 - Novembre 2002

ÉDITORIAL

« Le développement partagé »

Ce titre n'est pas une formule creuse de campagne électorale mais bien le reflet du contexte actuel pour notre association. En effet, la prestation de conférence-commentaires assurée lors des circuits RATP sur la ligne 6 par quelques membres du comité directeur et de l'équipe d'organisation des activités semble donner satisfaction à nos interlocuteurs... mais également au public finalement très désireux d'explication sur le métro et son histoire.

En 1999, nous avions préconisé dans un document intitulé « Exploitation de la rame historique Sprague-Thomson A. 475 rénovée : situation actuelle, éléments d'analyse marketing et propositions », une utilisation « à trois étages » de la rame Sprague, telle que nous la connaissons en 2002 :

1 - Les circulations commerciales en service voyageur

Manifestations simples à réaliser, elles drainent un très large public. c'est bien l'un des seuls cas où le Patrimoine va à la rencontre de son public et non l'inverse. Après les lignes 7, 12 et 3, espérons que d'autres seront tentés de remettre ainsi en circulation le Sprague.

2 - Les circuits diurnes

Un peu plus complexes à mettre en place (publicité, système de réservation), ils sont toutefois rodés depuis trois années sur la ligne 6. Manquant à l'origine de contenu, la conférence et le commentaire donnés sur le quai et

dans la rame renforcent l'intérêt de ces circuits. Ce concept ne reste cependant pas figé dans le temps et espérons qu'il pourra évoluer à l'avenir.

3 - Les circuits nocturnes

Nous tenons le rythme de 5 à 6 circuits par an, où la participation des groupes (comités d'entreprise, amicales...) tend à devenir prépondérante. Toutefois, notre clientèle est bien identifiée ; elle est plutôt constituée de personnes (âges et catégories sociale confondus) attachées aux valeurs traditionnelles représentées par le patrimoine historique.

Ce sont ainsi près de 30 prestations qui auront été demandées à la rame A. 475 cette année, toutes utilisations confondues. Pour consolider cette situation, et offrir notamment lors des circu-

lations en service commercial mieux qu'un passage toutes les heures, il faudrait véritablement envisager la remise en état d'une autre rame. Deux trains historiques pour un réseau de 15 lignes transportant 3,5 millions de voyageurs par jour, est-ce vraiment trop ?

Dans cette optique, le garage et la reconstitution des trois autres rames (grise A. 411, verte A. 487 et Nord-Sud) dans un lieu plus sûr que le sinistre raccordement de Monge-Maubert préserve l'avenir.

Pour ce qui concerne la gestion de notre collection, les travaux se poursuivent en Mayenne avec d'une part le prolongement de la voie et d'autre part des travaux d'installation sur le site trop longtemps différés par manque de moyens financiers. ■



Un des conférenciers de l'Association, en tenue d'époque, lors des Journées du Patrimoine à Porte d'Ivry (Photo Julian Pepinster)

Le très grand nombre d'activités que l'équipe restreinte de l'association a dû assumer cette année (préparation et organisation de circuits plus nombreux, activités sur la ligne 6 avec la RATP, journées du patrimoine, travaux en Mayenne), couplés avec les contraintes professionnelles de chacun, ont dépassé notre rythme habituel de temps passé à faire fonctionner l'association. Le bulletin "Bonne Nouvelle" ne sera donc paru que deux fois cette année. Le comité directeur espère que les adhérents de l'association ne lui tiendront pas trop rigueur de cette "crise de croissance".

Enfin, en cette fin d'année, nous souhaitons aux adhérents de l'association, et à leurs proches, de très bonnes fêtes de fin d'année et nos meilleurs vœux pour 2003.

sommaire

Soirée pneu ! • Assemblée générale-p.2 ■ Travaux en cours • Activités à suivre p.3 ■ Nouveautés en librairie p.4

à suivre

INSOLITE

Soirée pneu !

Soirée du samedi 26 janvier 2003 : Le COPEF (Cercle ouest parisien d'études ferroviaires) organise, avec le concours de l'ADEMAS, un circuit exceptionnel à bord d'une rame à roulement sur pneumatiques type MP 73 de la ligne 6. Départ (20h00) et arrivée (0h30) de la station Kléber, parcours de la ligne 1 jusqu'à la Défense puis jusqu'à la Nation, parcours sur la ligne 6 pour rejoindre la ligne 14. Parcours de l'ensemble de la ligne 14, avec visite commentée de l'atelier souterrain d'Olympiades, retour par la ligne 6 jusqu'à Kléber. Participation aux frais pour les adhérents ADEMAS et les participants les accompagnant 22 € (plein tarif: 25 €), bulletin d'inscription joint. Nous recommandons très vivement à nos adhérents ce circuit exceptionnel, qui verra pour la première fois la circulation avec voyageurs sur la ligne 14 d'une rame plus ancienne qu'elle !

BALADE

Métro pique-nique

Samedi 8 février 2003 : prome-nons-nous dans le métro. Un parcours différent de l'année dernière vous sera proposé, avec un pique-nique dans un endroit différent également.

ASSOCIATION

Assemblée générale : compte-rendu

L'assemblée générale ordinaire 2002 s'est tenue le 27 avril dernier au centre d'instruction RATP de la Gare du Nord.

L'assemblée est ouverte à 10h15. Le Président expose, dans son rapport moral, les évolutions encourageantes des activités de l'association depuis l'an dernier. Les relations avec la RATP ont évoluées vers un véritable partenariat, notamment dans le cadre des circuits touristiques organisés l'été sur la ligne 6.

Dans ce cadre, l'association a, de nouveau, pu accéder à la rame historique Sprague-Thomson pour ses circuits nocturnes, dont le succès n'a pas été démenti.

Ces nombreuses activités ont permis de reprendre le rythme des travaux en Mayenne, autant sur l'amélioration et l'extension des infrastructures que sur la rénovation des véhicules.

Enfin, une réflexion sur le long terme est engagée sur l'avenir de notre collection dans le cadre d'une mise en valeur dynamique pouvant mener à la présentation de tout ou partie des véhicules sur un chemin de fer touristique existant, ou à créer.

Le compte rendu qui s'ensuit, en 50 diapositives présentées par le secrétaire, illustre l'ensemble de ces activités.

La présentation des comptes illustre la reprise déjà évoquée. Le chiffre d'affaire des circuits (37 192 €) dépasse ainsi celui de l'année 1999, dernière année « de référence » en la matière. Toutefois, l'amélioration des prestations offertes lors des circuits (animation musicale, produits plus variés et de qualité meilleure lors du « pot ») limitent le bénéfice (13 660 €).



Construction d'une route ? Et non ... c'est bien de l'assiette de la future voie qu'il s'agit !

Les cotisations retrouvent leur niveau habituel (3 635 €). Le chiffre d'affaires de l'activité librairie (6 747 €) a été entretenu par la variété des produits proposés, mais la marge dégagée est moins élevée qu'en 1999 (environ 1 600 €), celle-ci étant artificiellement limitée par la situation des stocks en fin d'année. L'association a reçu pour 161 € de dons cette année (ceci n'incluant pas évidemment l'accueil gracieux réservé à nos collections ...), mais n'a pas réalisé des prestations extérieures payantes. L'activité « matériel historique » est restée soutenue (16 119 €), comme exposé dans le rapport moral. Cette année bien chargée aura, après tous ces travaux, laissé un résultat positif de 759 €.

Résultats des votes

Les adhérents (96 votants) 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 à l'unanimité par 87 voix contre 2. Cinq candidats se présentaient pour cinq postes à pourvoir. Résultats : Guillaume

Potier de la Batie 95 voix élu, Julian Pepinster 93 voix élu, Yves Norry 91 voix élu, Benoît Renard 90 voix élu, Baudouin Cusin-Berche 84 voix élu.

Après clôture de l'assemblée à 12h15, 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.

Le 5 septembre 2002, conformément à l'article 11 des statuts, Georges Désarmot a été admis au comité directeur en tant qu'administrateur.

MAYENNE

Histoire de cintrage

Cintrer une voie (voire la décintrer), n'est pas une affaire de tout repos. Détails.

La pose de la voie ferrée, amorcée lors de la visite du mois de juillet où un tronçon de 27 mètres a été « inauguré », se poursuit à un rythme soutenu avec l'objectif de pouvoir circuler en

portative (elle pèse tout de même près de 80 kilos), le cintrage pouvait commencer... mais comment faire ? Quelle force exercer pour être certains d'obtenir le rayon voulu ?

Dans un premier temps, après divers essais, une courbe d'éta-

entre le milieu de la règle et le champignon du rail (calcul de la flèche de l'arc). Si la valeur est trop faible, il faut recintrer, sinon, il faut « décintrer » mais cette opération est des plus imprécise.

En fait, des écarts de cintrage



Les ressources de l'Association ont notamment contribué à des travaux de grande ampleur. (photos Guillaume Potier de la Batie)

juillet 2003 sur l'ensemble de la plate-forme déjà réalisée. Ainsi, nous pourrions effectuer toutes les compositions possibles et notamment une première rame Sprague M. 340 (TA 01 équipé d'un groupe électrogène) - Abm.5 - M. 268. Cependant, si la pose de la voie ne présente pas de difficultés particulières, si ce n'est le poids des matériaux, le cintrage des rails a été plus complexe à initier.

Les rayons de courbure que nous pratiquons (45 mètres) obligent, comme sur le réseau RATP, à cintrer préalablement le rail par l'intermédiaire d'une presse hydraulique à la pression de 400 bars.

Équipés d'une cintrreuse à rail

lonnage théorique a été établie, donnant une « sortie du piston » de la cintrreuse d'une valeur de 33,90 mm pour obtenir un cintrage à 45 mètres de rayon. De cette façon, il aurait suffi d'appliquer cette valeur à tous les points de cintrage (tous les 345 millimètres) pour tomber juste... mais c'était sans compter les caprices de l'acier.

Certains rails sont très tendres, d'autres sont tellement durs que nous en avons brisé deux ! Il faut donc procéder empiriquement. Pour corriger une erreur et s'ajuster en cours de cintrage sur un même coupon (9 mètres de long), une règle est utilisée (2,70 mètres de long seulement) : on mesure la distance

par rapport à la valeur de 45 mètres de rayon sont tolérables ; l'acier est finalement assez élastique sur une telle longueur. Ce qui importe, c'est de positionner les traverses au centre de la plate-forme pour ne pas dévier le tracé définitif de la voie, ensuite les coupons cintrés « suivent » le mouvement qu'on leur impose.

Il reste enfin à couper les rails intérieurs pour réaliser des joints concordants, puis à les percer pour les éclipser, cette opération demandant une certaine finesse de réglage de la perceuse. Une fois l'ensemble boulonné, nous pouvons fièrement rouler sur 9 mètres de voie supplémentaires ! ■

à suivre

AU BOUT DE LA NUIT

En Sprague ou en MF ?

A l'occasion de travaux menés cet automne sur la rame Historique Sprague-Thomson de la RATP (qui consistaient à ôter de faibles quantités d'amiante située sous les motrices, entre les paniers de résistances et le châssis), des signes d'usure ont été décelés dans les attelages. Un mois ou un an ? Nul ne peut encore prévoir la durée d'immobilisation de cette rame, le temps nécessaire pour trouver les causes de cette usure rapide et pour remplacer ces attelages qu'il va falloir -du moins partiellement- faire fabriquer.

En attendant des nouvelles, et quel que soit le type de rame disponible, le prochain circuit est programmé pour la nuit du samedi 12 au dimanche 13 avril 2003, avec très certainement un trajet avec départ et arrivée de Gare du Nord.

ASSOCIATION

Assemblée générale

Samedi 26 avril 2003 : assemblée générale ordinaire 2003, au centre d'instruction de la gare du Nord (convocation envoyée ultérieurement). Il est rappelé que les personnes souhaitant se présenter à l'élection du comité directeur sont priées d'envoyer leur candidature et leur profession de foi avant le 1er mars 2003.

Nos coups de cœur librairie : une sélection d'ouvrages

Le métro de Paris, les premières lignes

Jean-Pierre Rigouard, éditions Alan Sutton

Un recueil de reproductions d'un très beau choix de cartes postales anciennes sur le thème du métro parisien (226 vues). Un prochain ouvrage, en préparation, traitera des lignes 7 et au-delà. Caractéristiques : 128 pages, 16,5x23,5 cm, reliure souple. Prix pour les adhérents : 18 € (au lieu de 19 €).



une contribution documentaire de notre part. Ils ont fait acte de contrition et ont promis de le traiter dans un prochain ouvrage.

Caractéristiques : 188 pages, 21x25 cm, reliure rigide. Prix pour les adhérents : 33 € (au lieu de 35 €).

Cet éditeur a réalisé d'autres ouvrages de qualité équivalente sur Berlin et New-York : nous en recevrons quelques exemplaires prochainement.

Ateliers

Éditions Alternatives

Métro super coloriage

Bruno Ulmer, éditions Au même titre

Recueil des œuvres d'art que l'auteur a réalisé à partir de fragments d'anciennes affiches publicitaires laissées en place sous les carrossages publicitaires entre 1957 et 1962, et mises à jour lors de travaux dans le métro. Un ouvrage surprenant et coloré.

Caractéristiques : 126 pages, 25x26,5 cm, reliure souple. Prix pour les adhérents : 35 € (au lieu de 37,50 €).



Catalogue de la belle exposition de photographies, présentée à la Maison de la RATP du 21 septembre au 25 novembre, mettant en valeur le caractère industriel des ateliers de la RATP au sein de la ville.

Caractéristiques : 128 pages, 21x28 cm, reliure souple. Prix pour les adhérents : 21,50 € (au lieu de 23 €).

lieu de

Der Untergrund von Paris

Günter Liehr et Olivier Faÿ, éditions Ch. Links

Un ouvrage en allemand superbement illustré sur Paris souterrain (anciennes carrières, ossuaires, égouts, adductions d'eau, abris de défense passive...). Limités par la place, les auteurs n'ont traité le réseau métropolitain que de façon succincte, bien qu'ils aient reçu



Précédemment à ce dernier ouvrage, la SEDP (Société d'études et de développement patrimonial de la RATP) a publié, à l'occasion de chaque opération de développement patrimonial de sites appartenant à la RATP, de beaux documents présentés sous boîte cartonnée, format 22,5x23 cm, reprenant l'histoire des lieux depuis l'origine de

l'urbanisation, l'arrivée du transport public, l'évolution des sites jusqu'à leur mutation actuelle. Chaque boîte contient deux volumes.

RATP, transformation d'un patrimoine industriel - Les sous-stations électriques Laborde et Vaneau

2 volumes de 60 pages chacun. Prix pour les adhérents : 17 € (au lieu de 18 €).

RATP, quai des Grands Augustins, quai de la Rapée

2 volumes de 72 et 120 pages. Prix pour les adhérents : 15 € (au lieu de 14 €).

RATP, patrimoine industriel et urbanisme - Le dépôt du Hainaut

2 volumes de 96 et 108 pages. Prix pour les adhérents : 21,50 € (au lieu de 23 €).

