

# BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 30 - Avril 2003

## ÉDITORIAL

### « Le développement entravé »

L'année 2002 s'est achevée fastueusement pour la rame Sprague, après une trentaine de prestations effectuées (circuits sur la ligne 6, circuits ADEMAS, circulations en service voyageur sur les lignes 3, 7 et 12) tandis qu'étaient exposés sur le réseau même des véhicules à l'intérêt historique considérable (motrice Nord-Sud, motrice Thomson-double à caisse en bois). Outre la satisfaction rencontrée à chacune de ces manifestations, elles permettent au public de rencontrer des agents de la RATP en dehors des situations imposées (vente, contrôle).

Tout laissait à penser que l'année 2003 s'ouvrirait sous les mêmes auspices... mais nous sommes en France où la gestion du matériel historique n'est pas empreinte de la même rigueur que chez nos amis allemands, suisses ou belges. À l'occasion

d'une ultime campagne de désamiantage sur la rame Sprague A. 475, des fissures ont été découvertes sur certains organes d'attelage, nécessitant une expertise approfondie avant réparation. Dans le même temps, la volonté de faire circuler la rame l'été sur la ligne 6 s'érousse, et trop peu au sein de la RATP manifestent de l'intérêt pour le Sprague : le centenaire est déjà bien loin.

Si les réparations seront bien effectuées (à un horizon indéterminé), qu'advient-il de la rame, retournée sur son lieu de garage ? Il a bien été démontré que le Sprague est un vecteur de com-

munication et d'image, non un objet purement commercial, à la rentabilité aléatoire et illusoire.

Plus que jamais, alors que faire circuler du matériel ancien sur les réseaux de transports urbains devient difficile, notre projet de réseau dédié au Sprague devient pertinent. Cependant, alors qu'un travail considérable a déjà été réalisé, ce type d'action ne peut se concevoir qu'à une échelle de vingt ou trente années, comme en témoignent nos collègues d'autres associations ferroviaires. Or, les travaux de préservation de l'ADEMAS n'ont véritablement débuté qu'en 1997... ■



La visite du 8 février dernier a été l'occasion, pour les adhérents participant à cette activité, de découvrir ce site méconnu du réseau parisien. (photo Julian Pepinster)

## sommaire

Activités à suivre • Le 5e régiment du génie vient en aide p.2 ■

Augmentation de la capacité d'accueil • Modélisme métropolitain p.3 ■ Nouveautés en librairie p.4

à suivre

## AU BOUT DE LA NUIT En MF 67 !

Des circuits nocturnes sur le réseau métro sont prévus dans les nuit du samedi 17 au dimanche 18 mai, et une date supplémentaire est prévue pour la nuit du 7 au 8 juin si le nombre de participants est suffisant.

Ces visites auront lieu à bord d'une rame MF 67 de la ligne 3, le départ et l'arrivée auront lieu de la station "Porte des Lilas - cinéma".

*Ne pas hésiter à utiliser la brochure joint pour les autres circuits, en corrigeant manuellement la date pré-imprimée.*

## PORTES OUVERTES

### Le rail et l'armée

Les samedi 14 et dimanche 15 juin 2003 auront lieu les journées "Portes Ouvertes" du 5e régiment du Génie à Versailles (accès libre).

De nombreuses présentations et circulations de véhicules ferroviaires, animations militaires, stands associatifs variés (modélisme, documentation, histoire) vous attendent sur place (prévoir une journée complète).

Des navettes bus sont prévues au départ de Versailles - Rive gauche (sous réserve de confirmation).

L'ADEMAS disposera d'un stand où nous aurons plaisir à vous accueillir. Venez nombreux à ce grand rendez-vous ferroviaire d'Île-de-France !

## TRAVAUX

# Le 5e régiment du génie vient en aide...

*... et nous apportera sa précieuse expérience, et sa participation, du 24 mai au 12 juin 2003.*

**M**algré une météo peu favorable et divers aléas, la pose de la voie ferrée s'est poursuivie, avec l'appareil de voie et une partie en plate-forme double qui nous permettra enfin de composer notre rame Sprague. Sur la partie déjà réalisée, la qualité recherchée doit pouvoir permettre une circulation à la vitesse de 15 km/h en toute sécurité. Pour cela, il faut non seulement ballaster la voie, mais également la bourrer en donnant un dévers correct dans la partie à 45 mètres de rayon. Pour mémoire, on rappellera que le dévers, en donnant une inclinaison vers l'intérieur de la courbe, permet de lutter contre la force centrifuge. En effet, sous la pression de celle-ci, la roue a tendance à vouloir monter sur le champignon du rail extérieur avec les risques de déraillement que cela suppose. Des contacts suivis avec le 5e



le prolongement des voies existantes à fière allure (photo Julian Pepinster)

régiment du Génie depuis plus d'un an (la plate-forme a été réalisée selon leurs préconisations) débouchent sur une offre de partenariat pour la finition de notre voie. Le travail sera réalisé par les réservistes dans le cadre de leur formation continue, où

ils pourront "s'exercer" sur une voie en courbe sévère.

Ce partenariat représente pour l'association une opportunité exceptionnelle qui témoigne du sérieux reconnu de notre travail par des professionnels d'expérience. ■

## ASSOCIATION

# Assemblée générale

*Venez participer aux "élections" le samedi 10 mai prochain !*

**A**ttention, la date est modifiée par rapport à ce qui avait pu être annoncé précédemment). L'assemblée générale ordinaire 2003 se tiendra au centre d'instruction RATP de la Gare du Nord, le samedi 10 mai 2003, 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

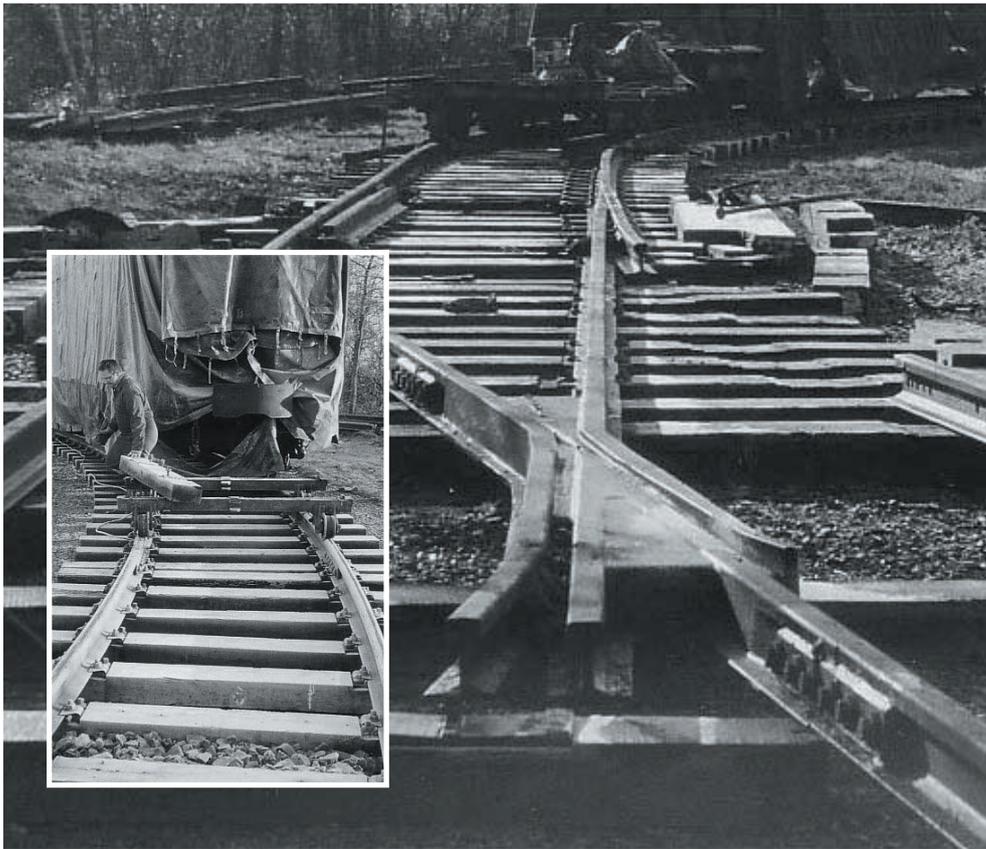
# Augmentation de la capacité d'accueil

*L'augmentation globale des activités sur le chantier en Mayenne attire quelques nouvelles vocations...*

**L**a Bb. 747 (V. 367) est une remorque Sprague profondément transformée par la RATP à la fin des années soixante-dix pour y accueillir un

eu le temps de nous y consacrer. Toutefois, pour augmenter la capacité d'accueil des membres désireux de venir participer aux activités en Mayenne, cette remorque sera affectée à un

Si le travail en Mayenne est parfois physiquement lourd et répétitif (pose de voie, restauration des voitures), pointilleux (électricité, mécanique), il n'en reste pas moins passionnant,



Montage d'un nouvel appareil de voie et, en médaillon, manutention de traverses un matin d'hiver. (photos Philippe Eyraud)

vestiaire aux ateliers de Saint-Fargeau (suppression de quatre paires de portes, fermeture du lanterneau, dépose des aménagements intérieurs, mise en place de cloisons métalliques et d'un parquet en liège vitrifié, peinture en bleu roi MF 67). Arrivée en Mayenne au mois de février 2002, nous n'avions pas

double usage : une chambre à coucher supplémentaire et une salle de bain avec douche, grandement attendue. Les travaux d'aménagement, qui couvrent la plomberie (douche, chauffage), l'équipement électrique et les revêtements de sol et de peinture, doivent être achevés pour le début mai.

avec la satisfaction ultime de rouler avec ses propres rames sur sa propre voie... qu'y-a-t-il au dessus de cela ?

Nous rappelons donc que les sessions de travail sont ouvertes à tous, la seule qualité requise étant le courage (nous recherchons cependant un tôlier-soudeur pour cet été) ! ■

## à suivre

## MODÉLISME FERROVIAIRE

## Enfin une pensée pour le métro !

Un modèle de rame Sprague-Thomson à l'échelle HO, en cours de conception chez Transmondia, 48 rue de Douai, 75009 Paris. Tél. : 01 42 81 22 89 ; fax. : 01 49 95 08 09

Un autre fabricant de modélisme prépare différentes versions à l'échelle HO des voitures MF 67 et MP 73. Le prix proposé pour une rame de trois voitures motrice + remorque de première classe + motrice oscille de 715 à 760 € en fonction du type de matériel roulant et de la version proposée (couleurs d'origine ou actuelles). Le supplément pour les deux remorques de seconde classe est tarifé de 315 à 360 €, selon les mêmes critères. Un premier contact avec ce fabricant, à l'occasion d'Expométrie 2002, nous a laissé bonne impression ; il a précisé à cette occasion qu'il ne s'agirait que d'une petite série.

L'association peut faire parvenir aux adhérents intéressés le formulaire détaillé, ou bien le fabricant peut être contacté directement à :

Modellbahn-Atelier Lars Uenver  
Alt Niederursel 25  
D - 60439 Frankfurt am Main  
Tél. : +49 69 580 309 60  
Fax. : +49 69 580 309 61  
E-mail : L.Uenver.Kleinserie-Anlagenbau@t-online.de  
site internet : www.modellbahn-atelier-uenver.de

# Notre sélection librairie : de nouveaux ouvrages

## Le Bus, un réseau dans la ville

Jean Tricoire, édité par la RATP

Ce sympathique ouvrage au prix attrayant reprend de façon synthétique l'histoire du réseau routier parisien, il est doté d'une belle iconographie. Caractéristiques : 112 pages, 15x21 cm, reliure souple. Prix : 9 €.

## Le RER, le réseau francilien

Jean Tricoire, édité par la RATP

Ce second volume, dans le même principe que le livre sur les bus, amorce ainsi une série de guides *maison* sur les transports en Île-de-France. On pourra faire des éloges réitérés et appuyés sur son contenu. Toutefois, autant l'iconographie de la période contemporaine est attrayante, les images de la "préhistoire" du RER manquent un peu de saveur. Caractéristiques : 144 pages, 15x21 cm, reliure souple. Prix : 9 €.



## Ligne 72 - Point-du-Jour - son histoire des années 1900 à nos jours

Bruno Lamotte, édité par la RATP

Saluons ici l'initiative d'un machiniste de la ligne 72 (Hôtel de Ville - Parc de Saint-Cloud) qui a réussi à faire adhérer ses collègues et son encadrement à un projet de mise en valeur du patrimoine. Ce document constitue le *catalogue* d'une manifestation prévue prochainement sur cette ligne, avec cir-



culatation de bus anciens à plate-forme. Un document au format sympathique, reproduisant quelques documents rares, ce qui excuse parfois quelques défauts de qualité d'image. Caractéristiques : 55 pages, 15x30 cm (à l'italienne), reliure souple. Prix : 5 €.

## Le Métro de Paris - tome II - les lignes complémentaires

Jean-Pierre Rigouard, éditions Alan Sutton

Annoncé dans le précédent "Bonne Nouvelle", le voici désormais sorti des presses ! Parfait compagnon du premier volume (même série, même présentation), nous retrouvons encore un très beau choix de cartes postales anciennes sur le thème du métro parisien (208 vues). Ce choix est d'autant plus difficile que, s'agissant de lignes ouvertes plus tardivement, le métro était déjà entré dans les habitudes des citadins et intéressait moins les éditeurs de cartes postales (par rapport à la "nouveau" qu'il a représenté dans les dix premières années du siècle). On regrettera seulement quelques imprécisions dans les légendes. Caractéristiques : 128 pages, 16,5x23,5 cm, reliure souple. Prix pour les adhérents : 18 € (au lieu de 19 €).



## La ligne des Moulineaux

Pierre Bouchez, édité par la RATP et le COPEF

A l'heure où la ligne de tramway T2 approche ses six années d'existence, et que les premières rames Citadis viennent épauler le parc d'origine, insuffisant en nombre, il était temps de publier une étude approfondie sur cette ligne longeant Paris sans jamais toucher la capi-



talé. Tout en saluant la qualité du contenu, regrettons seulement que, pour des contraintes budgétaires sans doute, il ne s'agisse pas d'un *livre* à proprement parler, mais plutôt d'une très belle brochure (papier non glacé, reliure par agrafes). Caractéristiques : 104 pages, 21x30 cm, reliure souple. Prix : 10 €.

## Paris Tram - L'histoire mouvementée du tramway parisien et des petits trains en Île-de-France

Clive Lamming, éditions Parigramme

Les éditions Parigramme commencent à nous habituer à leurs ouvrages aux contenus de qualité et sympathiquement illustrés... attention au phénomène d'ac-

coutumance !

Cet ouvrage se présente dans le même format et le même esprit que *Métro Insolite*, du même auteur, qui fait un "tabac" au stand librairie lors des nuits en métro. C'est un guide qui permet de redécouvrir l'histoire de ce mode de transport dans Paris, depuis l'invention du transport guidé en grande Bretagne, les premiers tramways parisiens, l'apogée et la disparition du réseau jusqu'à sa renaissance dans nos banlieues. Un chapitre est également consacré à ces "tramways sur [bords de] routes" qu'étaient le Paris-Arpajon, Paris - Saint-Germain et Chemins de fer de grande banlieue. Caractéristiques : 160 pages, 14 x 21 cm, reliure souple, 19 € (18 € pour nos adhérents).

