

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°31 - Septembre 2003

ÉDITORIAL

« Si Versailles m'était conté... »

Aucune circulation n'aura vraisemblablement lieu à bord de la rame Sprague A. 475 en 2003. Cependant, les réparations sont en cours sur les organes d'attelage de deux voitures (M. 1350 et Ab. 475) augurant une reprise des circulations au tout début de 2004. Malheureusement, des déformations importantes mal réparées en leur temps sur le châssis de la M. 333 ont conduit à stopper la rénovation en état de marche de cette motrice qui sera cantonnée à une présentation statique dans un futur Musée des Transports. Il n'en restera pas moins que la remise en état d'une motrice de réserve semble impérieuse si on souhaite faire fonctionner la rame A. 475 en service voyageur ou si on programme à l'avance une suite de manifestations pour lesquelles l'inscription préalable de participants est requise. Les incidents passés devraient conduire à accélérer le choix et les travaux sur une autre motrice qui pourrait, pourquoi pas, remplacer une des remorques de seconde classe sur la rame ; au moins serait-on en mesure de « perdre » un compresseur ou un groupe moteur sans remettre en cause la circulation en cours. Alors que la rame Sprague A.475 est techniquement unique de par ses modifications, il conviendrait tout logiquement de programmer la rénovation d'une seconde rame présentant les mêmes caractéristiques... on ne fait pas autrement en construction navale ou aéronautique.

L'absence de la rame Sprague ce premier semestre 2003 n'a pas empêché l'association de poursuivre ses activités sur le réseau avec quatre circuits nocturnes, trois activités spécifiquement réservées aux adhérents (pique-nique le 8 février, assemblée générale et initiation à la conduite le 10 mai, visite en Mayenne le 5 juillet) et enfin la circulation d'une rame Sprague (M. 340 équipée d'un groupe électrogène, AB.5338 remorque mixte allégée prêtée par la RATP) à Versailles sur la boucle du 5e Régiment du Génie lors des journées portes ouvertes (voir Bonne Nouvelle n°30) les 13, 14 et 15 juin dernier. Nous n'avons été certains de réaliser cette dernière opération que quelques jours auparavant, grâce à la ténacité du Capitaine Desaulle, chef des services techniques du 5e Régiment du Génie ; ainsi les adhérents n'ont pu être avisés à temps. Malgré quelques aléas, la rame a assuré sans défaillir son service voyageur durant ces trois journées où quelques 100 kilomètres auront été parcourus.

Après la circulation, le Capitaine Desaulle nous a proposé de pérenniser

l'activité Métro au sein du Régiment en rapatriant un certain nombre de voitures présentes en Mayenne afin de constituer une rame fonctionnelle en permanence, apte à circuler à l'occasion de manifestations ou réceptions organisées par le Régiment ou par l'ADEMAS. Cette perspective semble d'autant plus intéressante que les voitures Sprague seront garées à l'abri des intempéries, permettant un travail constant tout au long de l'année sur le matériel roulant. Naturellement, les réserves de pièces détachées ou de voitures non aptes à transporter des voyageurs ou en attente de restauration sont conservées en Mayenne.

Ainsi, la perspective de faire vivre notre collection se trouve de beaucoup avancée par rapport à ce qui était imaginé il y a encore quelques semaines ; la visibilité de notre action se trouvera renforcée avec une rame en état de marche à 15 kilomètres de Paris. Apercevoir la chapelle du Château de Versailles depuis la loge de conduite d'une motrice Sprague, qu'y-a-t-il au dessus de cela ? ...■



La rame Sprague-Thomson au 5e Régiment du Génie : motrice M. 340 de l'ADEMAS, remorque AB 5338 prêtée par le Patrimoine RATP. Elle est précédée d'un Dodge (véhicule rail-route militaire) et suivie d'un locotracteur identique à celui déjà présent en Mayenne, tous deux dotés du tamponnement "Métro" (photo Julian Pepinster)

sommaire

Activités de l'automne • Assemblée générale • Expométrieque p.2 ■ Modifications sur la M. 340 • Alain Rambaud p.3 ■ Un précédent britannique ! • Sprague virtuel p.4

activités

JOURNÉES EUROPÉENNES
DU PATRIMOINE

Rail et armée (bis)

Les samedi 20 et dimanche 21 septembre 2003 auront lieu de nouvelles journées "portes ouvertes" du 5e régiment du Génie à Versailles (accès libre de 9h à 18h, parking, restauration). Les véhicules historiques de la collection du Musée de Mulhouse, présentés sur les Champs-Élysées pour la manifestation "Le train Capitale" y seront visibles, avant leur retour définitif dans la riante banlieue de Mulhouse.

Le régiment présentera également sa collection de véhicules et équipements militaires ferroviaires, le plus célèbre étant la grue surnommée "Diplodocus". Pour circuler d'une activité à l'autre, c'est la rame Sprague de l'ADEMAS qui sera à l'honneur et qui transportera les visiteurs attendus en grand nombre. Des navettes bus sont prévues au départ de la gare des Chantiers et de celle de Rive gauche (à confirmer). Par la route, quitter Versailles par la route de Saint-Cyr (ancienne RN 10), après 500 mètres, prendre l'allée des Matelots sur la gauche, vous y êtes !

AU BOUT DE LA NUIT

En MF 67 !

Un circuit nocturne aura lieu dans la nuit du samedi 25 au dimanche 26 octobre. Venez nombreux : nous aurons une heure de plus cette nuit là !
documentation jointe

Courrier électronique

L'association s'est dotée d'une boîte aux lettres pour recevoir les courriers électroniques. Il s'agit de :
ademass@orange.fr

ASSOCIATION

Assemblée générale

Compte-rendu des débats qui se sont tenus le 10 mai dernier en centre d'instruction RATP de gare du Nord

L'assemblée est ouverte à 10h15. Le président expose, dans son rapport moral, le contraste entre le développement des activités de préservation de l'ADEMAS et l'empressement limité que montre la RATP à maintenir la rame Sprague en état de marche.

« L'action de l'association ne peut que consister à sensibiliser quelques interlocuteurs à la RATP pour faire évoluer cette situation. En effet, l'ADEMAS ne compte pas 10 000 membres et ne possède pas en son sein des personnalités médiatiques ou influentes ; les moyens d'action restent limités. Pour maintenir notre degré de visibilité, nous continuons à organiser des circuits en rame contemporaines dont le succès est important ». La problématique de notre projet de préservation est évoquée : « doit-on se contenter d'une perspective limitée aux membres de l'ADEMAS ou s'ouvrir vers une exploitation plus ouverte sur un autre site ? Nos travaux sur les matériels roulants doivent ménager toutes les solutions ». Enfin, il est rappelé que l'ADEMAS n'est pas seulement une activité récréative, c'est le seul espoir de faire circuler du Sprague à l'avenir alors que la



"Train inaugural" du prolongement des voies sur le site mayennais (photo Laurent Lacas)

préservation statique existe déjà. « Ceux qui œuvrent pour l'association doivent le faire de façon désintéressée, ce n'est pas à l'ADEMAS que l'on affirmara une position sociale ou que l'on récoltera des prébendes ».

Le compte-rendu d'activité est ensuite présenté sous forme d'une cinquantaine de diapositives.

L'exposé des comptes reprend le commentaire annexé au bulletin de vote envoyé à tous les adhérents. Les adhérents sont ensuite appelés à se prononcer sur les comptes d'une part, le renouvellement du comité directeur

d'autre part. Les résultats sont les suivants :

Comptes : votants 98, exprimés 94, pour 92, contre 2 ; les comptes sont approuvés.

Comité directeur : votants 98, exprimés 97, J. Pepinster 96, G. Désarmot 95, G. Potier 94, B. Crespin 94, B. Renard 92, élus.

Après clôture de l'assemblée, la journée s'est poursuivie par un déjeuner en commun, 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 ■

Expométrie 2003

Ce grand rendez-vous francilien annuel verra, comme chaque année, la présence d'un stand de l'ADEMAS où l'on trouvera un large choix de livres et de documentation spécialisée sur le sujet « Métro » avec une

présentation des activités de l'association.

Grand dôme de Villebon-sur-Yvette ; vendredi 21 (soirée nocturne), samedi 22 et dimanche 23 novembre (toute la journée). Des navettes bus seront proposées au départ de la gare de

Massy-Palaiseau (devant la gare RATP) ; un vaste parking est accessible sur place. Le modélisateur allemand Lars-Uenver présentera à cette occasion les modèles réduits de MF 67 et MP 73, signalés dans le précédent "Bonne Nouvelle" ■

VERSAILLES

Modifications sur la M. 340 (ex. TA 01)

Des travaux qui permettent de bénéficier de toute la puissance offerte par le groupe électrogène

Gâce au TA 01, tracteur d'atelier à marche lente, l'association a pu assurer une prestation appréciée lors des journées portes ouvertes du 5e

tôles émaillées rescapées ont été décapées, tandis que le reste de la caisse recevait une peinture verte conforme à sa couleur d'origine.

Du côté du circuit de traction,

réduisant ainsi l'effort à la jante.

Dans son nouveau mode de fonctionnement, la M 340 est devenue une motrice à trois moteurs -M3- sans doute



Le TA 01 tel qu'il a circulé en juin ; il est désormais redevenu la M. 340 -motrice verte- et a retrouvé une puissance plus conséquente. (photo Sylvain Oréro)

Régiment du Génie.

Toutefois, conçu pour des manœuvres aux ateliers de Choisy, sa puissance assez faible au démarrage créait des situations difficiles, particulièrement en rampe. Par ailleurs, sa couleur jaune de véhicule de maintenance n'était pas du meilleur effet.

Profitant de la période estivale, l'association s'est attachée à redonner au TA 01 l'aspect d'origine de la M 340. Les

un nouveau séquençage de l'enclenchement des contacteurs, plus proche du fonctionnement normal, a été appliqué.

En mode *marche lente*, le TA 01 circulait uniquement sur le groupe avant, mais avec les deux rhéostats de traction en série, la progression des enclenchements n'étant réalisée que sur le groupe 1. De plus, pour assurer des manœuvres de grande précision, les inducteurs des moteurs étaient shuntés au démarrage,

une première dans la famille Sprague-Thomson, avec deux rhéostats de traction actifs. Ses performances s'en sont trouvées sensiblement améliorées : le démarrage dans les rampes du réseau du Régiment avec un train de 70 tonnes ne pose plus aucun problème.

Une évolution ultérieure consisterait à trouver un autre groupe électrogène pour que la M 340 redevenue une vraie "M4" ■

adieu

Alain Rambaud
(1924-2003)

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès d'Alain Rambaud survenu le 10 août dernier. Ingénieur commercial à MTE (Matériel de traction électrique, intégrée depuis à Alstom), il aura participé au développement de nombreux matériels roulants, en particulier à traction électrique à fréquence industrielle.

Membre du Gétum, de l'Afac, de l'Amtuir, du Copef et puis plus récemment de l'Ademas, il a cru très tôt avec quelques uns au retour du tramway dans nos villes, consacrant les dernières années de son activité à une fonction de conseil aux collectivités désireuses d'y implanter ce moyen de transport.

Apprécié unanimement, il nous a beaucoup soutenu auprès de ses interlocuteurs du monde ferroviaire dans les débuts de l'Association, alors que notre reconnaissance était difficile. Très rapidement, il est devenu un ami et, presque toutes les semaines, nous le retrouvions le samedi à la gare de l'Est dans les locaux de l'Afac avant de poursuivre la soirée autour d'un repas riche en anecdotes, car il avait une vaste connaissance du monde ferroviaire.

Depuis quelques mois, ses ennuis de santé avaient pris une plus grande ampleur et l'avaient obligés à rester à son domicile, puis en milieu médical. C'est un ami qui nous quitte ; toutes nos condoléances vont à Madame Rambaud, à sa fille et à ses petites-filles.

Un précédent britannique !



La station de Métro North Weald : pas un immeuble à l'horizon !

C'est chez nos voisins britanniques que, jusque en 1994, on pouvait faire une bucolique promenade à bord d'une rame de métro.

Située à l'est de Londres, dans la partie terminale de la Central Line, la ligne Epping - Ongar, comportant 4 stations terminus inclus, fut ouverte en 1865. Reprise par le London Transport en 1933, elle ne fut toutefois électrifiée qu'à la fin des années cinquante par la méthode traditionnelle du métro de Londres (un rail central et un rail latéral) et exploitée dès lors par le caractéristique matériel du « Tube ».

Pour une ligne d'un réseau métropolitain dont on connaît l'importance, elle comportait quelques particularités, tout d'abord, le fait d'être à voie unique. Cela lui avait valu de rester exploitée en navette séparée de la Central Line principale. Deux trains exploitaient à l'origine la ligne, la station de North Weald étant dotée d'un évitement. Après la dépose de celle-ci vers 1975, un seul train assura l'exploitation de la ligne.

La ligne comportait une station dénommée Blake Hall qui cumulait les étrangetés. Elle établissait un record probablement mondial parmi les réseaux métropolitains de la planète : celui de la plus faible fréquentation puisque seulement six voyageurs par jour l'utilisaient ! Cette station était d'ailleurs située au milieu de nulle part, Blake Hall

n'étant même pas une localité, mais un gros manoir situé non loin de là. Un métro pour desservir un château... encore une fois, Noireux a eu un précédent !

Cette même station, de part son éloignement de toute civilisation, était alimentée en électricité par la ligne elle-même depuis le terminus de Ongar. Les utilisateurs de la station savaient quant le train quittait ledit terminus, puisque tout l'éclairage baissait d'intensité, celle-ci étant absorbée par le démarrage. L'éclairage revenait au fur et à mesure de l'accélération du train. Lorsque celui-ci après son arrêt à Blake Hall, redémarrait, le phénomène se reproduisait.

Enfin pour l'anecdote, on peut mentionner que, toujours à Blake Hall pendant le torride été 1976, un conducteur de rame fut agressé et mordu par un lapin fou !

Après sa fermeture en 1994, le London Transport revendit la ligne à une société dénommée Epping & Ongar Railway. Mais depuis la ligne est toujours à l'abandon, sa réouverture revenant régulièrement dans les pourparlers régionaux... sans résultat pour l'instant. Un peu de matériel ancien, dont une locomotive à vapeur, est exposé de façon statique au terminus de Ongar. La voie n'a pas été déposée, mais les rails de courant ont disparu. Triste sort pour ce qui aurait pu devenir une plaisante ligne musée du métro londonien ■

informatique

Sprague virtuel

Beaucoup d'entre vous connaissent le jeu informatique Train Simulator proposé par Microsoft. Vendu avec uniquement des lignes et rames étrangères (USA, Japon, Autriche, Angleterre), il a immédiatement suscité l'engouement de créateurs indépendants qui se sont mis au travail afin de proposer matériels et itinéraires français. Énormément de « classiques » du chemin de fer français sont aujourd'hui disponibles (TGV, CC 6500, 141 R, etc.) et certains créateurs se sont donc intéressés à des matériels un peu plus spécifiques. Sur le site ajtrainsim.free.fr, on peut ainsi trouver une superbe rame MI 79, mais surtout, l'annonce avec photos des premières ébauches, d'une rame Sprague. Le matériel choisi est la classique rame de 2 motrices et remorques de 14,20 m. La rame est visiblement modélisée à base de photos d'où une texture assez convaincante. Notez en particulier sur la photo jointe, le réalisme des bogies, même si les remorques se voient dotées de frotteurs ! Certains détails manquent également mais rappelons tout de même qu'il s'agit d'un premier jet et qu'il convient donc de ne pas porter un jugement hâtif. On ne dispose pas encore d'informations sur la reproduction des sons, mais gageons que l'auteur aura à cœur de restituer l'ambiance sonore unique de ce matériel. Ses précédentes créations sont en tout cas très encourageantes. Ainsi sur le MI 79, rien ne manque : fermeture des portes, timbre de départ, bourdonnement du hacheur, etc. Saluons en tout cas l'initiative de ce créateur, et aussi le fait qu'il mette gratuitement ses créations à la disposition des amateurs. La sortie de cette rame est prévue dans le courant de cette année. Espérons aussi que quelqu'un aura alors à cœur de créer une ligne métropolitaine pour recevoir cette belle rame. On se prend déjà à rêver d'attaquer le toboggan de la Rapée dans le claquement des contacteurs et le grognement des engrenages...