

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 32 - Décembre 2003

ÉDITORIAL

« Versailles, c'est parti ... »

Le partenariat entre l'ADEMAS et le 5^e Régiment du Génie s'est désormais concrétisé avec la signature d'une convention. Il importe de souligner les conditions très favorables qui nous sont consenties avec trois éléments essentiels qui nous faisaient défaut jusqu'à présent :

- le garage sous couvert de six voitures de Métro (deux rames Sprague de trois voitures),
- un site à proximité immédiate de Paris garanti contre le vandalisme (enceinte militaire),
- un cadre juridique.

Enfin, la possibilité de rouler sur une longueur significative en circulaire est un élément déterminant de motivation.

Le montage juridique retenu est le suivant : l'ADEMAS met à disposition ses véhicules (ou ceux qui lui seraient confiés) au Club sportif et artistique du 5^e Régiment (CSA), l'association étant maître d'ouvrage des travaux effectués sur les voitures. La maîtrise d'œuvre est assurée par le CSA au sein duquel une section « Patrimoine » est créée avec le support technique et logistique du Régiment. Les membres de l'ADEMAS sont invités à s'inscrire au CSA section « Patrimoine » pour participer aux travaux dans l'enceinte militaire. Les circulations auront lieu à l'occasion de manifestations internes au Régiment, de journées « adhérents » de l'ADEMAS (avec initiation

à la conduite possible) ou enfin lors de manifestations publiques organisées par le Régiment comme en 2003 (journées portes ouvertes, journées du patrimoine).

Toutefois, il faut désormais être pleinement conscient de ce que cette nouvelle situation implique : il s'agit de circuler avec voyageurs à bord de nos propres véhicules (ou ceux qui nous seraient confiés). L'état du matériel roulant doit permettre d'accueillir du public dans de bonnes conditions de sécurité. Les obligations ne sont pas les mêmes que sur le réseau parisien, toutefois il n'est pas question de faire circuler des voitures en mauvais état technique (freinage défectueux, absence de fermeture des portes). L'appui de la RATP pourra donc également être recherché pour la fourniture de pièces détachées ou de conseils techniques, voire pour envisager à Versailles la

circulation ponctuelle de voitures qui malheureusement ne circuleront plus jamais sur le réseau (rame à caisse en bois, voitures Nord-Sud).

Aussi, les activités de l'Association se trouvent-elles recentrées.

Sur le site mayennais, nous avons essentiellement accompli des missions d'infrastructure (terrassment, plateforme, voie ferrée, adductions diverses ...) qui s'achèvent aujourd'hui avec le rangement définitif des voitures conservées sur la voie récemment prolongée ; il s'agira désormais d'assurer en Mayenne une préservation en bon ordre des voitures non transférables à Versailles et d'organiser au mieux le stock de pièces détachées.

Ainsi serons nous à Versailles dégagés de toute nécessité de gestion de l'infrastructure et notre énergie pourra être pleinement dirigée vers la restauration et l'entretien du Sprague...■



Le partenariat avec l'Armée de terre a débuté en mai 2003, avec la venue sur le chantier en Mayenne d'un détachement de la Compagnie de réserve à l'occasion d'un exercice. Une semaine durant, dotés du savoir et du matériel adapté, la voie posée par l'équipe de l'Association a pu être finalisée : mécanisme de l'appareil de voie, bourrage, nivelage. (photo Julian Pepinster)

sommaire

Circulation historique • nuit en métro • constitution de l'équipe travaux p.2 ■ nouveautés en librairie • activités à Versailles et à Paris • Assemblée générale p.3 ■ des livres en allemand p.4

activités

CIRCULATION HISTORIQUE Trois petits tours et puis s'en va !

Le samedi 13 décembre 2003, la rame historique Sprague-Thomson de la RATP circulera sur la ligne 7, à l'occasion d'une journée portes ouvertes.

Après cette opération, elle retournera aux ateliers afin que l'on poursuive, définitivement espérons-le, les travaux engagés depuis plusieurs mois suite à la découverte de fissures et de déformations dans les organes d'attelage et de tamponnement. La reprise de l'exploitation est annoncée pour Pâques.

La rame stationnera à Mairie d'Ivry de 9h30 à 11h00 (premier départ pour La Courneuve) ; départ de la Courneuve à 12h00 pour Villejuif ; départ de Villejuif pour Porte de la Villette à 13h00. La rame stationne à Porte de la Villette de 14h à 16h, puis elle repart pour son ultime voyage pour Mairie d'Ivry (arrivée 16h45, fin de la manifestation). Le même jour, de 10h à 17h, une visite des ateliers de maintenance de Choisy est proposée. Pour accéder aux ateliers, il faudra prendre une navette assurée en MF77 au départ de Porte d'Ivry ; ce train spécial accèdera aux ateliers en empruntant la voie de raccordement. Outre la visite de l'atelier lui-même, de nombreux stands seront à la disposition des visiteurs, y compris un stand de l'association.

AU BOUT DE LA NUIT

En MF 67 !

Un circuit nocturne aura lieu dans la nuit du samedi 6 au dimanche 7 mars.

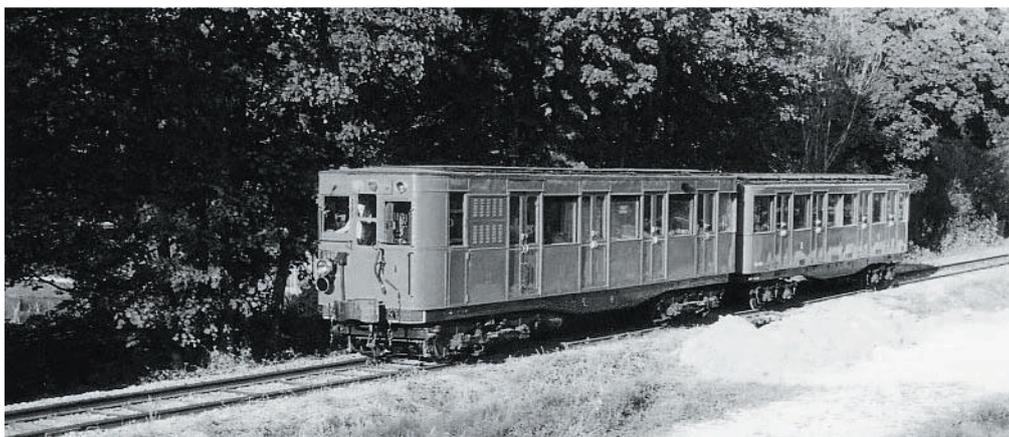
Inscrivez-vous rapidement ; il ne reste que peu de places...

documentation jointe

VERSAILLES

Une équipe de travail

En vue de tenir le programme de travaux du 1^{er} trimestre, nécessaire pour mener à bien le projet, il est nécessaire de constituer une équipe de travail élargie.



Ses tôles émaillées décapées et ses parties peintes désormais vertes, la M. 340 a plus fière allure ; elle offre de meilleurs performances depuis que le schéma de traction a été repris. Tous ces travaux, menés en urgence le temps d'un été par une équipe réduite, ne peuvent se concevoir comme un mode de fonctionnement durable. (photo Julian Pepinster)

La réussite de notre action passe nécessairement par une participation plus nombreuse des adhérents de l'ADEMAS. Les conditions le permettent avec un site à proximité de Paris (15 kilomètres), des coûts de transports négligeables, et surtout la possibilité de consacrer qu'une seule journée d'un week-end par exemple à l'activité (en Mayenne, la présence est d'au moins deux jours). Jusqu'à présent, pour les travaux réalisés en 2003 à Versailles (voir Bonne Nouvelle n°31), la charge de travail a été trop importante sur un petit nombre d'individus. Ils n'ont pas ménagé leur temps et leur énergie, mais ceci ne peut pas être un mode de fonctionnement pérenne. Sans vouloir un effectif pléthorique, la venue dans l'équipe technique de quelques bonnes volontés supplémentaires permettra une bonne répartition des tâches et un bon usage des disponibilités de chacun. Une rame de Métro fonctionnelle en perma-

nence légitime notre présence à Versailles. Toutefois, plus nous circulerons, plus les causes de pannes se multiplieront, et plus les nécessités de maintenance préventive et curative seront grandes. Seule une équipe élargie et renforcée pourra y faire face. Deux groupes aux activités distinctes (mais sans cloisonnement) sont proposés : la maintenance électrique / mécanique des véhicules et la restauration esthétique. Les adhérents susceptibles de participer — même modestement mais avec fiabilité — à cette nouvelle activité sont invités à se présenter lors des journées du 10 et 11 janvier à Versailles (voir ci-après).

Programme de travaux, objectifs à réaliser pour la fin mai 2004, objectifs futurs

La situation actuelle se compose d'une rame de deux voitures, la M. 340 équipée d'un groupe électrogène et la remorque mixte AB. 5338 appartenant au département Patrimoine de la RATP. Deux véhicules provenant de Mayenne sont présents

à Versailles : la remorque mixte ABm. 5 en début de restauration esthétique, la motrice grise M. 268 nécessitant une remise à niveau technique. Enfin, la remorque mixte ABm. 51, cédée par la RATP à l'ADEMAS en octobre 2003, en bon état, devra ultérieurement retrouver ses aménagements voyageurs (banquettes, mains courante).

Pour la fin mai 2004, l'objectif est de sécuriser le fonctionnement de la M. 340 (remplacement de ressorts de suspension et des réservoirs d'air comprimé, obtention du maintien de fermeture des portes à contrevoie), rendre la ABm. 5 en état esthétique (peinture) et rendre la M. 268 active au freinage pour prévoir la réversibilité du train. Pour la fin 2004 et le début 2005, il est envisagé la constitution d'une deuxième rame Sprague avec équipement d'une motrice en groupes électrogènes. Des démarches sont en cours auprès de la RATP, disposée à céder quelques voitures de sa collection « en doublon » ■

LIBRAIRIE

Belles feuilles pour l'hiver

Alors que les ouvrages publiés à l'occasion du Centenaire du métro en 2000 arrivent à épuisement, d'autres travaux sortent de presse, complétant ainsi nos bibliothèques et occupant les longues soirées d'hiver.

Le métropolitain d'Hector Guimard

Frédéric Descouturelle, André Mignard & Michel Rodriguez

Il a toujours été facile, concernant les édicules Guimard, de scander à qui voulait l'entendre, « C'est vraiment formidable ! ». Par contre, étudier réellement le sujet, effectuer un recensement des accès existant et ayant existé, les modifications, les prototypes, les projets ... s'avère plus difficile !

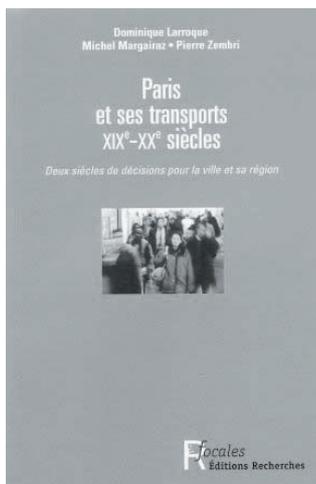
Voilà enfin un véritable travail effectué sur ce sujet, qui

mairie à l'autre, qu'a été réalisé ce luxueux ouvrage, qui reprend, transversalement aux différents modes de transport sur rail (Métro inclus), l'histoire des transports, leur fonction structurante de la ville telle qu'elle est devenue, leurs « signes extérieurs de richesse » et leur patri-

moine.
Caractéristiques : 286 pages, 24x28 cm, reliure rigide, 40 €

ont dirigé l'expansion de ces réseaux, qui sont la base des services offerts aujourd'hui aux Franciliens.

Caractéristiques : 408 pages, 16x24 cm, reliure souple, 30,50 € (29 € pour les adhérents)



Paris et ses transports XIX^e - XX^e siècles

Deux siècles de décisions pour la ville et sa région

Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, éd. Recherches

Voici un gros travail d'historiens reconnus offrant une véritable analyse de la conséquence des décisions politiques nationales et locales sur le développement des réseaux de transports urbains dans l'agglomération parisienne.

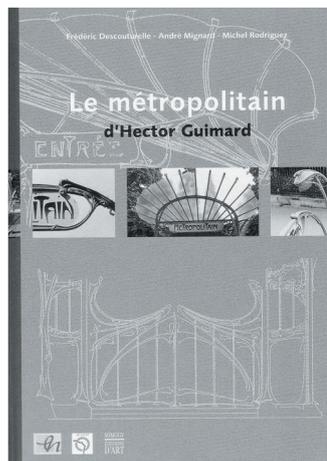
Il n'y a certes pas beaucoup d'images (50 en tout) dans cet ouvrage d'abord destiné à être lu. On y trouve peu de descriptions techniques des ouvrages et des véhicules, mais une importante étude des options économiques, des choix politiques et, *in fine*, des personnalités qui

175 ans de transports parisiens

Jean Tricoire, édité par la RATP

Il s'agit là du troisième ouvrage d'une série commencée avec le Bus (n°1 - déjà épuisé) et le RER (n°2). Ce sympathique ouvrage au prix attrayant reprend de façon synthétique l'histoire des transports parisiens depuis leur origine : les fameux « carrosses à cinq sols » de Blaise Pascal.

Caractéristiques : 72 pages, 15x21 cm, reliure souple, 9 €



fait date parmi les publications sur le thème métropolitain, en réalisant un document compréhensible pour les néophytes et agréablement illustré.

Caractéristiques : 152 pages, 17x24,5 cm, reliure rigide, 30 €

Paris et ses chemins de fer

Karen Bowie, Simon Texier, collection Action artistique de la ville de Paris

C'est à l'occasion d'une exposition itinérante, passant d'une

activités

A Versailles ...

Les samedi 10 janvier et du dimanche 11 janvier 2004 : présentation des travaux sur la rame Sprague de Versailles aux adhérents susceptibles d'intégrer le CSA ; participation de ceux-ci aux travaux en cours. Contacter l'association par téléphone 01 48 25 13 32 ou e-mail : ademas@orange.fr pour les modalités.

Fin mai 2004 (date à confirmer ultérieurement) : circulation sur la boucle du 5e Régiment du Génie à Versailles de la rame Sprague de l'ADEMAS à l'intention des adhérents, avec séances de conduite.

Dans le Métro ...

Journée du samedi 21 février 2004 : traditionnel pique-nique hivernal précédé d'une visite surprise dans le Métro (brochure jointe).

Assemblée générale

L'assemblée générale ordinaire 2004 se tiendra le samedi 24 avril, et sera suivie d'un repas en commun et, l'après-midi, d'une initiation à la conduite du MF 67 (documents d'inscription envoyés ultérieurement). Une modification des statuts, rendue nécessaire par l'activité à Versailles, sera à l'ordre du jour. Les personnes souhaitant se présenter à l'élection du comité directeur sont priées de faire parvenir lettre de candidature et profession de foi au 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt avant le 1^{er} mars 2004.

Des livres venus de l'est

Après avoir présenté, il y a un an, l'ouvrage sur Paris souterrain édité à Berlin, voici un descriptif des livres proposés par la même maison sur le patrimoine souterrain et ferroviaire d'autres grandes villes.

A l'occasion d'un déplacement aux confins de la Prusse, votre secrétaire s'est transformé en un « Sherpa des pays (supposés) froids » pour vous rapporter quelques exemplaires d'ouvrages sur les patrimoines souterrains des grandes villes du monde, parus chez le même éditeur berlinois que l'ouvrage « *Der Untergrund von Paris* » présenté dans un précédent bulletin, et dont les quelques exemplaires ont eu beaucoup de succès auprès des adhérents. Il faut préciser que les dénominateurs communs à ces ouvrages sont la langue allemande et une superbe iconographie. Le prix public des trois premiers s'élève pour chacun à 34,80 € (32,30 € pour nos adhérents). Les adhérents désireux de se procurer ces ouvrages sont priés de passer commande auprès du secrétaire (les ouvrages seront remis à l'occasion d'activités ou sur rendez-vous, sinon frais de port en sus).

Dunkle Welten - Bunker, Tunnel und Gewölbe unter Berlin

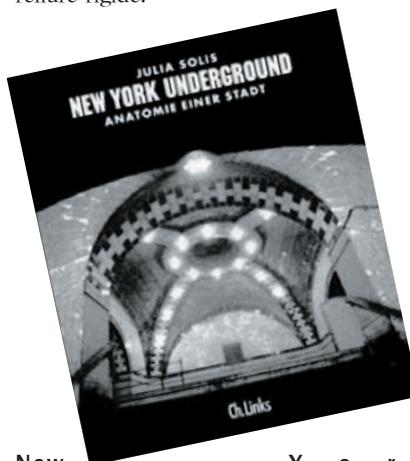
Dietmar Arnold, Ingmar Arnold et Frieder Salm, éditions Ch. Links

Un passionnant ouvrage sur Berlin qui, comme Paris, dispose d'un important patrimoine souterrain, à la différence qu'il est moins ancien que le nôtre, dans la mesure où cette ville n'est pas bâtie sur une solide assise de pierre, mais dans des terrains inconsistants et gorgés d'eau !

On trouve beaucoup d'intérêt à découvrir au fil de cet ouvrage les vestiges d'anciens



abris de la dernière guerre à vocation civile, militaire ou gouvernementale, les ouvrages construits sous la direction de l'ancienne république démocratique et enfin, les nombreux ouvrages utilisés, abandonnés, où jamais terminés, à vocation ferroviaire. Caractéristiques : 224 pages, 21,5 x 25 cm, reliure rigide.



New York Underground - Anatomie einer Stadt

Julia Solis, éditions Ch. Links

Dans cet ouvrage, l'auteur est allé étudier les caractéristiques souterraines particulières à cette ville, c'est-à-dire en particulier les premiers aqueducs et les premiers égouts, le très ancien tunnel ferroviaire d'Atlantic avenue, « redécouvert » et mis en valeur par un historien ferroviaire, les tunnels ferroviaires abandonnés ayant supporté un « squattage » largement médiatisé dans les années 1980 et bien entendu, l'extraordinaire réseau du Métro, largement présenté dans cet ouvrage. Le livre se termine sur les vestiges souterrains subsistant de l'attentat du 11 septembre 2001.

Caractéristiques : 192 pages, 21,5 x 25 cm, reliure rigide.

Unter Wien - Auf den Spuren des Dritten Mannes durch Kanäle, Gräfte und Kasematten

Glück, la Speranza et Ryborg, éditions Ch. Links

Les auteurs nous font découvrir le patrimoine souterrain de Vienne, incluant non seu-



lement le système de transport ferroviaire souterrain, mais aussi en particulier les canaux les souterrains, les égouts anciens et les « caveaux » qui caractérisent particulièrement cette ville.

Caractéristiques : 184 pages, 21,5 x 25 cm, reliure rigide.

Der Potsdamer Platz von unten - Eine Zeitreise durch dunkle Welten

Dietmar Arnold, éditions Ch. Links

Ce petit livre, au format de poche est un guide à la découverte du riche patrimoine souterrain dans le secteur de la Potsdamer Platz à Berlin, ancien centre de la ville avant sa partition, qui a vocation à le redevenir. Un document toujours bien illustré. Caractéristiques : 112 pages, 17 x 24 cm, reliure souple, 9,90 €

