

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 34 - Novembre 2004

ÉDITORIAL

« Une croissance nécessitant une participation de tous »

L'accueil de notre collection sur le site du 5^e Régiment du Génie à Versailles a donné lieu depuis quinze mois à des développements dont nous n'aurions pas pu rêver qu'ils s'accomplissent avant de nombreuses années. Ainsi les activités associatives ont mobilisé plus de personnes pour les travaux de restauration, notamment en raison des avantages suivants :

- proximité du site ;
- couverture « en dur » des véhicules améliorant les conditions de travail ;
- de vastes possibilités de circulation (la rame a parcouru, pour la période 2003-2004, plus de 1000 kilomètres sur la ligne circulaire du régiment).

Par ailleurs, l'activité « nuits en Métro » jouit d'un succès non démenti au fil des années : huit circuits auront été organisés en 2004, souvent au profit de groupes, dont une prestation pour la RATP dans le cadre de son programme des Journées du Patrimoine. Il y aura sans doute plus de circuits en 2005 : ils sont déjà complets jusqu'au printemps.

Le nombre d'activités spécifiques aux adhérents n'a pas changé : « pique-nique d'hiver », assemblée générale, sortie d'été. Tout ceci pourrait logiquement nous pousser à une certaine autosatisfaction... il n'en sera rien !

En effet, ce développement a pu être réalisé grâce à une équipe « fondatrice » élargie à quelques nouvelles bonnes

volontés, souvent adhérents de longue date qui « ont fait le pas » ; saluons-les à cette occasion !

L'élargissement du champ d'activité s'est aussi assorti de nouvelles contraintes. Le 5^e RG a accueilli, pour les Journées du Patrimoine, plusieurs milliers de visiteurs, dont plus de 2000 ont emprunté le Métro. Quelle image déplorable aurions-nous donné de nous-même et de nos partenaires (Armée de Terre, RATP) en cas de panne immobilisante, sans pouvoir stopper le flot incessant de nouveaux visiteurs ? En Mayenne, une panne n'aurait eu que de faibles conséquences (faire 200 mètres à pied pour rejoindre son véhicule et rentrer chez soi, dépité, lors de la seule activité annuelle accueillant une soixantaine d'adhérents).

Nous voici, dans le cadre d'une activité de loisirs, devant des obligations presque équivalentes à celles de la RATP lorsqu'elle fait rouler sa propre rame, à ce détail près qu'un incident ne blo-

quera pas une ligne entière !

Ces exigences sont multiples : devoir de transport des voyageurs en sécurité et devoir de fiabilité (blocage des portes, révision du freinage, suppression maximale des risques électriques, révision préventive des équipements, recâblage des véhicules, ...).

Le poids de ces contraintes est écrasant dans la mesure où il ne repose que sur un petit nombre de personnes. Toute augmentation de l'effectif permettra de mieux les répartir.

Formons le vœu que cet éditorial soit compris par tous comme un appel à de nouvelles volontés. Il n'est pas question « d'enchaîner » les nouveaux venus à un emploi du temps trop contraignant ; il n'est pas dévalorisant d'apporter une contribution moins élevée que d'autres membres de l'équipe : l'important est de s'y tenir. Les compétences techniques ne sont pas indispensables ; seuls la bonne humeur, l'esprit d'équipe et... un réveil matin sont nécessaires. ■



Foule des grands jours pour les circulations des Journées du Patrimoine. (photo 5^e Régiment du Génie)

sommaire

compte rendu de l'assemblée générale • la réversibilité de la rame A. 284 p.2 ■
projets associatifs • activités p.3 ■ le centenaire du métro de New-York • librairie p.4

association

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Compte-rendu

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le samedi 24 avril dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Le président par intérim, Guillaume Potier de la Batie, a ouvert la séance à 10 heures. Georges Désarmot a fait lecture du rapport moral du président sortant, Benoît Renard, qui met en lumière la nécessité d'un Comité Directeur uni dans l'action et la décision pour faire face au développement des activités de l'Association. Il n'a pas renouvelé sa candidature au bureau (où il a agi depuis la fondation de l'association en 1992), tout en restant très actif dans les travaux de restauration des véhicules, mobilisant une part importante de son temps libre. Le secrétaire a fait un tour d'horizon des activités et un exposé sur les finances de l'association (communiquées avec le précédent bulletin). L'ADEMAS maintient un niveau d'activité élevé, notamment concernant les circuits nocturnes, source essentielle de financement de nos activités de préservation. Il est précisé que les cotisations et l'activité « librairie » apportent des compléments non négligeables. L'association maintiendra ce cap, seul garant de son indépendance, et de beaucoup plus valorisant que de « mendier » des subventions. Les comptes ont été approuvés par 98 voix contre 3. Ont obtenu : Julian Pepinster 100 voix, Guillaume Potier de la Batie 97 voix, Georges Désarmot 97 voix et Bernard Crespin 96 voix. *Benoît Renard, candidat sortant, ne se représentait pas.*

Le Comité directeur s'est réuni à l'issue de l'Assemblée. Les attributions de chaque élu sont, respectivement, président, vice-président, secrétaire et administrateur

VERSAILLES

La réversibilité de la rame A. 284

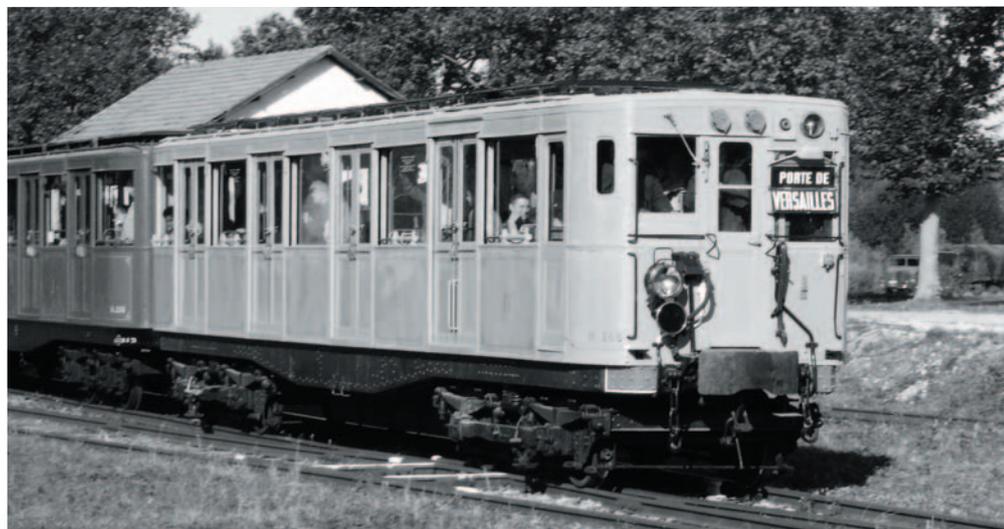
D'importants travaux ont été menés sur la M. 268 afin de lui permettre de commander à distance la M. 340, seul véhicule motorisé du train.

La circulation de la composition M. 340 et AB. 5338 à Versailles en 2003 constituait déjà un net progrès par rapport aux évolutions du T. 94 à Noireux. Toutefois la partie 1^{ère} classe de la remorque mixte, qui constituait l'arrière du train, lui donnait un aspect incomplet et la circulation n'était possible que dans un seul sens. Tant pour corriger ces inconvénients que pour augmenter la capacité de transport du train, il fut décidé de lui adjoindre la motrice grise M. 268. La réversibilité n'était pas acquise pour autant, car dans le système Sprague-Thomson la motrice de conduite doit obligatoirement être alimentée. De plus, la commutation de la marche lente de la M. 340 nécessitait une commande complémentaire. Il fallait donc que la M. 268 reçoive de l'énergie produite par la M. 340 et lui retourne la com-

mande de marche lente, en plus des cinq commandes normales de la ligne de train traction. Encore une fois, le Grimoire* fut mis à contribution pour trouver une solution qui évite la mise en place de câbles et connecteurs supplémentaires entre les deux extrémités du train. Hérités du système Thomson UM, les éléments de la ligne de train traction du Sprague comportent 9 fils, dont 5 seulement sont utilisés. L'emploi des 4 fils restants pour véhiculer les courants nécessaires à la modification semblait tout indiqué. Quelques tests électriques avaient été effectués sur la M. 268 : ils avaient montré de nombreux défauts d'isolement sur les circuits auxiliaires et on pouvait penser que le circuit de commande ne valait guère mieux. Pour garantir la fiabilité du fonctionnement, il n'y avait pas d'autre choix que de procéder à un recâblage complet.

Un coffret de commande auxiliaire fut implanté au niveau de l'ancien compteur d'énergie, sur la M. 268 et sur la M. 340. Sur la M. 340 ce coffret permet l'alimentation des fils 4, 5 et 6 de la ligne de train par la haute tension, tandis que sur la M. 268 les fils 4, 5 et 6 arrivent sur un interrupteur principal avant d'être redistribués vers le manipulateur et les circuits auxiliaires, dont le compresseur. Le fil 7, enfin, fournit le signal de commutation marche lente à la M. 340 via un interrupteur permettant le choix entre la marche lente et la marche normale. Ainsi modifiée, la motrice grise M. 268 devient la première « S » de la famille Sprague. ■

*Terme familièrement employé au sein de l'équipe technique pour désigner les ouvrages de Georges Lemel « Les voitures du chemin de fer métropolitain de Paris » parus en 1964.



La M 268 vue en tête de la rame lors des Journées du Patrimoine. (photo Dominique Craquelin)

ASSOCIATION

Des projets pour l'avenir

Il a fallu réussir à marquer une «pause» dans la gestion des circuits et des chantiers pour réfléchir à l'avenir. Voici quelques unes des réflexions menées par des membres du comité directeur et de l'équipe technique.

Les circuits en Métro tels qu'ils ont lieu depuis 12 ans ne doivent pas être perçus comme une fin en soi.

Le partenariat proposé par la RATP pour les Journées du Patrimoine a engendré un grand nombre de retours presse, confirmant le caractère positif de ce type d'activité. La direction envisage désormais d'étendre ces activités au delà de cette manifestation annuelle.

Il est trop tôt pour évoquer les activités pouvant être mises en place par la RATP avec notre concours, mais il ne fait aucun doute qu'une telle évolution, si elle est confirmée, est la seule possibilité d'asseoir la poursuite des activités de préservation.

En Mayenne, l'Association reste liée historiquement et sentimentalement au site et à l'accueil qui lui est réservé depuis de nombreuses années. La nécessité de faire avancer le projet à Versailles limitera dans un avenir proche les travaux aux urgences, à l'entretien courant et à la finalisation des opérations engagées à ce jour (travaux de prolongement de la voie).

A Versailles, la circulation fiabilisée de la rame à trois voitures, au prix d'importants travaux menés par une équipe encore trop limitée en nombre (à New-York-voir page suivante- ils sont une vingtaine de bénévoles, et presque autant de personnel mis à disposition par l'entreprise de transport), reste encore insuffisante en regard de l'afflux potentiel de visiteurs.



Le circuit en Métro du 23 octobre a été l'occasion de saluer dignement le départ en retraite d'un collègue de la RATP, fidèle à nos circuits depuis de nombreuses années. (photo Julian Pepinster)

Préalablement à tous travaux de «grande révision», une batterie de quatre colonnes de levage -provenant des ateliers de la Villette- a pu être sauvegardée cet été. Nos interlocuteurs de la RATP ont dû surmonter des obstacles administratifs lourds pour atteindre cet objectif ; qu'ils en soient ici remerciés.

La récupération d'un tracteur de travaux (T. 74) et de groupes électrogènes de conception récente (le Berliet équipant la M. 340 montre aujourd'hui des signes de faiblesse dus plus à son âge qu'à son usure) est une opération engagée à ce jour. Nous pourrions disposer ainsi, à l'été prochain, d'un engin de réserve permettant de former les membres de l'association et de remplacer au pied levé la M. 340 en cas de défaillance. Ce tracteur sera aussi la première

voiture d'une seconde rame. La remorque mixte ABm. 5, dont la rénovation est commencée mais nécessite encore beaucoup de travail, et une autre «motrice pilote» qui serait modifiée de la même façon que la M. 268 (voir article page précédente), en seront l'aboutissement.

La phase suivante pourrait consister en un troisième engin moteur sur la base d'une voiture à caisse conservée (démarche plus esthétique que le tracteur de travaux). Ce dernier reprendrait sa fonction pleine et initiale d'engin de réserve, permettant à deux trains de sillonner Versailles en même temps ...

Les bonnes volontés qui seraient prêtes à apporter une contribution permettant de transformer ce programme de la forme papier en réalité sont invitées à se manifester ! ■

activités

Expométrieque 2004

Ce grand rendez-vous annuel se tiendra au Grand Dôme de Villebon-sur-Yvette les vendredi 3 et samedi 4 décembre 2005 de 10h à 19h, et dimanche 5 de 10h à 18h.

Des navettes bus seront proposées au départ de Massy-Palaiseau (devant le bâtiment RATP). L'association y tiendra un stand où elle présentera ses activités et un vaste choix de documentation. Nous avons bonne espoir de voir les rames «de série» du MF67 et MP73 commandées par certains de nos adhérents disponibles sur le stand de Malutram S.A.R.L. (anciennement Lars Uenver Kleinserie).

Pique-nique d'hiver

Cette activité, pour laquelle le programme détaillé sera tenu secret jusqu'au jour même -tradition oblige-, aura lieu dans la journée du 22 janvier prochain. *Formulaire d'inscription joint*

À Versailles

Samedi 12 février 2005 : circulation sur la boucle du 5^e Régiment du Génie à Versailles de la rame Sprague à l'intention des adhérents, présentation plus détaillée du chantier à ceux qui envisageraient d'intégrer l'équipe technique. Merci de nous faire part de votre présence par mail ou par un message sur le répondeur téléphonique.

Pièce d'identité indispensable

Activités du 2^e trimestre 2005

Réservez d'ores et déjà vos journées du samedi 23 avril 2005 (assemblée générale), du 4 juin (circuit nocturne en Sprague) et des 17, 18 et 19 juin (Portes Ouvertes à Versailles).

Le centenaire du Métro de New-York

Afin de s'assurer par lui-même de l'intérêt de ces festivités, un de nos intrépides reporters a traversé l'Atlantique.



L'une des rames historiques à la station Grand Central le 27 octobre (photo David Pirmann).

La naissance du Métro de New-York remonte au 27 octobre 1904 (mais des services urbains ferroviaires, parfois déjà électrifiés, existaient auparavant : il s'agissait des lignes aériennes, dénommées «elevated», desservant Brooklyn, d'abord à traction vapeur, puis électrifiées par transformation des voitures voyageurs en automotrices).

Jusqu'à la municipalisation intervenue au lendemain de la seconde guerre mondiale, ce service était assuré par trois entreprises privées, exploitant des lignes à deux gabarits différents (les lignes à petit gabarit sont aujourd'hui signalées par des chiffres, celles à grand gabarit par des lettres).

Le paysage du métro new-yorkais, en particulier des années 1970 et 1980, est mondialement connu pour l'extraordinaire expansion des graffiti. Depuis 15 ans, il n'y a plus de graffiti dans le métro de New-York, mais cette image est restée, notamment dans l'esprit des graffiteurs parisiens, qui effectuent donc une démarche que l'on pourrait qualifier de ringarde (qui porte encore aujourd'hui -sans rire- des vêtements des années 1970 ?).

Un vaste programme d'activités a été offert pour ce centenaire, clairement tourné vers le grand public :

- cinq expositions thématiques différentes, réparties au fil de l'année sur différents sites très bien situés ;
- un festival cinématographique reprenant l'ensemble des films pour lesquels le métro new-yorkais joue un rôle majeur ;
- près de dix nouveaux ouvrages publiés ;
- un nombre important de conférences, visites, portes ouvertes ;

De nombreux circuits spéciaux ont été assurés avec les cinq différents types de matériels historiques (le nombre de voitures de chaque type peut permettre de former plusieurs trains), dont une rame à caisses en bois (limitée aux lignes «elevated»).

Les deux événements ayant drainé le plus de visiteurs ont été le «défilé» de rames historiques, empruntant les voies express de la Brighton Line les 23 et 24 octobre, ainsi que la circulation en service commercial de trois rames historiques les 27, 28 et 29 octobre dernier.

Notre centenaire en 2000 aura paru bien modeste en comparaison ... ■

Librairie

Metro maps of the world

Ouvrage en anglais, par Mark Ovenden, Capital Transport, 136 pages, 24,5 x 28,5 cm à l'italienne, reliure rigide, 40 euros.

Ce nouveau venu est un très beau recueil de reproductions de plans de chaque réseau existant dans le monde, les réseaux les plus anciens et les plus importants disposant de plus grands chapitres pour présenter une généalogie représentative de documents.

L'ouvrage étant essentiellement constitué de plans, la maîtrise parfaite de l'anglais n'est pas nécessaire !

Geisterbahnhöfe

Ouvrage en allemand dont le titre signifie «gares fantômes», par Heinz Knobloch, Michael Richter et Thomas Wenzel, Ch. Links Verlag, 112 pages, 21 x 25 cm, reliure rigide, 24 euros.

Cet ouvrage reprend l'histoire peu commune des gares de la ligne Nord-Sud du S-Bahn de Berlin s'étant retrouvées fermées à Berlin-Est, traversées par des trains desservant Berlin-Ouest, et surveillées 24h/24 par des gardes frontières. Cet ouvrage est illustré de très belles photos.

U-Bahnen in Skandinavien Metros in Scandinavia

Ouvrage bilingue anglais/allemand, écrit et publié par Robert Schwandl, 144 pages, 17 x 24 cm, reliure souple, 19 euros.

Ce petit guide très illustré permet de se familiariser avec les réseaux de transport en commun (Métro et tramway) de Stockholm, Oslo, Helsinki et Copenhague. Souvent méconnus des lecteurs du reste de l'Europe, il n'existait jusqu'à présent que de la littérature dans les langues nationales respectives à leur sujet.