

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°37 - Janvier 2006

ÉDITORIAL

« Faire évoluer la structure »

Notre association a pris la taille d'une véritable petite entreprise, mais fonctionne toujours comme par le passé, c'est à dire un bureau insuffisamment dimensionné, une gestion inadaptée de nos initiatives et de nos forces.

Une amélioration de cette partie du fonctionnement de notre association sera proposée à l'assemblée générale. Des espoirs sont fondés sur l'élargissement du bureau à de nouveaux membres, autant parmi ceux qui s'investissent depuis longtemps dans les activités de l'association que ceux qui voudraient, parmi les adhérents, «faire le pas» et entrer dans l'équipe active.

Quel paradoxe de pâtir ainsi de telles difficultés, alors que le dynamisme, la cohérence et la valeur de nos activités est reconnu par nos visiteurs, nos adhérents et nos partenaires !

De nombreuses structures comme la notre souffrent régulièrement de crises de croissance, et il y a espoir que nous en sortions plus mûrs.

Il a été demandé par différentes personnes de rappeler l'objectif de l'association. Il est, au titre des statuts, la «mise en valeur du patrimoine historique du métro représenté par le matériel Sprague». Elle se décline jusqu'à présent de deux façons :

- les circuits de nuit, car ils permettent directement cette mise en valeur, et parce qu'ils financent le point suivant ;

- la circulation hors réseau de véhicules, destinée au public, qui se matérialise aujourd'hui à Versailles.

Cette activité, qui nous rapproche du concept du chemin de fer touristique sans devoir en assumer toutes les contraintes, encore trop lourdes pour l'ADEMAS actuellement sera, à moyen terme, le seul moyen de voir fonctionner cette technologie, le jour où les nouvelles conditions d'exploitation ren-

dront incompatible -ou extrêmement limitée- la circulation de véhicules sur le réseau métro.

Précisons enfin certains «non-buts» de l'association :

- la constitution d'un musée de véhicules fixes,

- la formation d'un stock maximal de voitures ;

- un «forum» de centralisation de la mémoire du Métro.

Ne boudons pas notre satisfaction et revenons aussi sur les avancées de l'année écoulée :

- révision de la remorque Abm. 5 (freinage, lignes de train, peinture extérieure, révision des portes et rafraîchissement intérieur) - première présentation lors des Journées portes ouvertes du 5^e RG en juin ;

- révision du tracteur T. 74 (mise en place d'une source d'énergie et d'un redresseur, remise en état de marche, remise en état d'origine de la loge arrière en couleur grise) - première présentation lors des Journées du patrimoine en septembre.

Dans le métro, deux partenariats ont eu lieu avec des lignes pour des circulations commerciales (la ligne 2 et la ligne 7, sur laquelle nous avons bénéficié d'un stand de présentation de nos activités et de vente de documentation). Enfin, la nuit du 29 octobre a vu la première circulation de la rame historique RATP sur la ligne 14, et ce à l'occasion de l'un de nos circuits nocturnes (voir photo en dernière page) ; succès non démenti puisque, après cette première expérience, la ligne 14 a utilisé la rame en ce mois de janvier pour l'inauguration du nouvel atelier de Tolbiac. ■



Journées du patrimoine à Versailles : «rencontre improbable» entre la vapeur et le métro. (photo André Hervann)

sommaire

vœux et planning de travaux • première mise en service du T. 74 p.2 ■

la batterie de vérins de levage • AG, activités et librairie p.3 ■ Livraison du MF 2000 • photo p.4

activités

Vœux 2006

Le bureau et toute l'équipe active de l'Association vous présente ses meilleurs vœux pour l'année 2006. Une belle carte a été transmise à nos correspondants institutionnels et partenaires :

Armée de terre, RATP, fournisseurs, généreux donateurs, ...

Elle est également transmise par Internet à nos adhérents qui ont bien voulu nous communiquer leur adresse électronique. Si vous ne l'avez pas reçue, il est encore temps !

Enfin, la carte d'adhérent est distribuée à tous dès ce bulletin.

Il y a eu cette année le décès de plusieurs adhérents, d'un membre de l'équipe active ainsi que de très proches de cette même équipe ; que ces quelques lignes soient l'expression de notre association à la peine des proches et des familles.

Planning travaux

Dans l'esprit de ce qui a été indiqué dans l'éditorial, la planification des sessions de travail est indiquée dans le bulletin.

Les sessions principales sont prévues toutes les deux semaines ; des sessions peuvent avoir lieu les autres week-end ou en semaine, après accord mutuel des personnes disponibles.

Voici les dates prévues jusqu'en avril. Les adhérents souhaitant se joindre à l'équipe sont priés de prendre contact par téléphone ou par mail :

- 11 et 12 ; 25 et 26 février ;
- 11 et 12 ; 25 et 26 mars ;
- 8 et 9 ; 22 et 23 avril.

L'activité directrice, hors menus travaux, consistera à :

- la remise en service des vérins de levage ;
- la poursuite de travaux sur les véhicules du train en service.

La remise en marche du T. 74 permettra d'inaugurer les sessions d'initiation à la conduite ! Après accord du Régiment, elles seront ouvertes aux adhérents par petits groupes, en principe une fois par mois, sur inscription.

VERSAILLES

Première mise en service du T. 74

Un travail soutenu reste à faire pour que le tracteur T. 74 soit réellement la motrice de réserve et le véhicule de formation désigné.

Dans la nuit du 16 au 17 septembre dernier, à quelques heures de l'ouverture des Journées du patrimoine à Versailles, était mis en service le T. 74 « première version ». Il s'agissait du fonctionnement en marche normale de l'engin, sur un seul groupe moteur, à savoir le n° 1 (bogie et équipement avant).

Pendant la courte période qui s'est écoulée entre l'arrivée du véhicule en juin et cette mise en service en septembre, le plancher a été déposé, les poutres de maintien du groupe, aimablement offertes par l'atelier de la voie RATP, ont été préparées et installées, puis le groupe électrogène a été posé et assujéti.

La loge arrière a été décapée de ses multiples couches de peinture, à l'intérieur comme à l'extérieur. Les défauts de tôlerie de cette partie du véhicule ont été, sinon réparés, durablement rebouchés.

Toutes les parties tôleées initialement vitrées ont été remises en état « tracteur d'origine », à l'exception de deux baies qui auraient nécessité une reprise trop lourde en temps et en moyens.

Avec l'aide du Caporal-chef Petit, de la section Patrimoine du Régiment, qui a bien voulu nous aider durant son temps libre, la remise en peinture de la loge arrière a été effectuée au pistolet, donnant au véhicule un superbe aspect.

Le groupe électrogène ne fournissant que du courant alternatif, l'unité « alimentation électrique » du département « Equipements

et systèmes de transport » de la RATP a bien voulu laisser à notre disposition un lot de diodes de puissance en bon état d'usage, et le distributeur Franco-Belge Électricité nous a accordé, en accord avec l'entreprise Merlin-Gérin, la réduction commerciale normalement offerte à des entreprises bien plus conséquentes, de façon à ce que ces diodes soient disposées dans une armoire électrique dotées de systèmes de commande et de sécurité répondant aux fonctionnalités actuelles.

Après les Journées du patrimoine, c'est l'équipement électrique de cette loge arrière, laissé en l'état et hors tension lors de

cette première mise en service, qui a été pris en main. D'un point de vue esthétique, la loge avant commence à bénéficier du traitement réservé cet été à l'arrière.

Un membre de l'équipe a réalisé un superbe parquet, protégé par un vernis marin, qui est désormais positionné sur la plate-forme. Précédemment à cette opération, la mise à nu du châssis a été mise à profit pour peindre les parties invisibles.

La remise en marche des vérins de levage sera un préalable indispensable à son passage en « marche lente », condition nécessaire à la traction d'un train formé de 3 ou 4 voitures. ■



Le T. 74 vu du côté rénové aux Journées du patrimoine. (photo Julian Pepinster)

ÉQUIPEMENT

La batterie de vérins de levage

Récupérés fin 2004, ils ont été stockés jusqu'à présent, et n'ont subi pour le moment qu'un nettoyage conséquent et déjà bien salubre. Leur remise en marche, liée à des travaux et à une visite d'un organisme de contrôle, est le préalable à des travaux lourds sur nos véhicules.

C'est grâce à la confiance et à la volonté de plusieurs correspondants de la RATP du département «Matériel roulant ferroviaire» qu'une batterie de quatre vérins a pu être donnée à l'association fin 2004, et transportée à Versailles le 22 septembre 2004.

Les contraintes réglementaires, particulièrement justifiées dans la mesure où il s'agit d'engins de levage, sont très strictes. Une mauvaise utilisation, ou un fonctionnement dégradé, peut avoir des conséquences très graves

pour les individus (blessures ou décès par écrasement). La responsabilité de tous les acteurs au cas où un équipement non certifié soit utilisé malgré tout serait engagée.

Nous n'entreprendrons donc rien tant que les appareils n'auront pas été remis en état de fonctionnement, vérifiés et validés.

Le responsable technique, Dominique Craquelin, et le secrétaire, Georges Désarmot, ont établi le processus de remise en marche après accord des autorités du Régiment.

Le préalable nécessaire consistera à l'installation et à l'alimentation électrique des systèmes de commande et des colonnes de levage à proprement parler.

Une fois convenablement installées, il est prévu de faire appel au fabricant pour réaliser les réparations, réglages et vérifications, celles-ci n'étant pas dans notre domaine de compétences.

L'ultime phase consistera à présenter les appareils à un organisme certificateur *ad-hoc* dans le but qu'elles soient de nouveau autorisées à fonctionner. ■



Arrivée des vérins par transport militaire (photo Dominique Craquelin)

association

Assemblée Générale

L'Assemblée Générale se tiendra le 20 mai 2006.

Cette assemblée sera mise à profit pour présenter aux adhérents la réforme de fonctionnement de notre structure. A ce titre, vous êtes invités à être présents en grand nombre et, compte tenu de l'importance des enjeux, le vote sur place sera privilégié (ou par procuration), et non par correspondance. D'ores et déjà, les adhérents qui souhaitent proposer leur candidature sont invités à se déclarer par écrit.

Activités d'hiver

Du 8 au 15 février à lieu au Cinéma l'Entrepôt (Paris XIV^e) le 14^e festival *Cinérail*. Un hommage au Métropolitain aura lieu sous la forme de la projection de quatre films sur le sujet (*Les Portes de la nuit*, *Peur sur la ville*, *Pickpocket* et *Subway*).
infos : www.cinerailest-fest.com

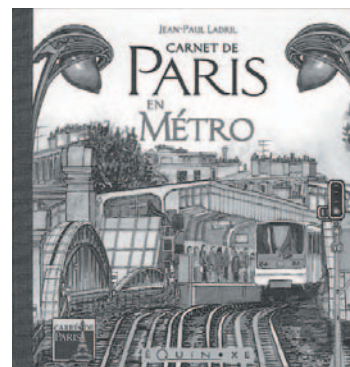
Le 25 février, le COPEF organise un circuit en Sprague (20h - minuit ; début et fin de Porte de Versailles) ; inscrivez-vous vite !

Le 18 mars aura lieu notre traditionnelle visite d'hiver.

Bulletin d'inscription joint

Librairie

« Carnets de Métro », par Jean-Paul Ladril, éditions Equinoxe, format 17 x 17 cm, 126 pages, reliure rigide, 20 EUR (en vente auprès du stand de l'association). Ce joli livret rassemble des aquarelles, sur la base d'images d'hier et d'aujourd'hui, accompagnées de commentaires intéressants et amusants également !



Livraison de la rame de pré-série du MF 2000

La rame de pré-série du MF 2000 a été formée, aux ateliers de Bobigny, le 9 janvier. Après une campagne d'essais, les rames de série devraient être mises en service à partir de 2007 sur la ligne 2 tout d'abord, puis sur les lignes 5 et 9.

Et voilà ... le MF 67 est désormais devenu une vieille chose ; c'est en quelque sorte le «Sprague» de la seconde moitié du XX^e siècle, que la première moitié du XXI^e siècle s'efforcera d'effacer !

La presse a été conviée à la première présentation du MF 2000 et, dans les éditions du 9 janvier, l'on présentait, à coup de qualificatifs justifiés sans doute, car c'est là un matériel moderne, beau et silencieux, ces nouvelles rames de métro.

L'on nous précise que leur livraison commencera fin 2007 et s'étalera jusqu'en 2016. Dans une interview, le Ministre des transports précise, à la question «pourquoi avoir décidé de remplacer en premier lieu les lignes 2, 5 et 9 ?», qu'il «y a un vrai besoin sur ces lignes, extrêmement fréquentées, et sur lesquelles les rames sont vétustes».

Nous reviendrons dans un prochain numéro sur les caractéristiques de ces nouvelles rames ... regrettons seulement le positionnement qui consiste à faire passer pour vétustes des rames qui sortent de révision à mi-vie et qui rouleront encore au moins 15 à 20 ans ! ■



Premiers tours de roue du MF 2000 aux ateliers de Bobigny, le 10 janvier 2006 (photo Erwann Jouan).



La photo de l'année

C'est la première circulation d'une rame Sprague sur la ligne 14, à l'occasion du traditionnel circuit ADEMAs de passage à l'heure d'hiver, dans la nuit du 29 au 30 octobre dernier.

Un arrêt photo de 30 minutes a été assuré à la station Saint-Lazare. A l'occasion de la manœuvre de retournement à Bibliothèque François Mitterrand, quelques rares reporters accompagnant l'équipe de France 2 sont descendus du train pour réaliser plusieurs images de l'événement, parmi lesquelles celle-ci.

Le reportage a été diffusé dans le journal de 13h, sur France 2, le 2 décembre.

Photo Julian Pepinster