

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°39 - Janvier 2007

ÉDITORIAL

Le Comité Directeur souhaite aux adhérents de l'ADEMAS, à leurs proches et aux correspondants de l'association, une excellente année 2007.

« Le tournant de 2007 »

Le Sprague-Thomson fêtera son Centenaire en 2008, et c'est dès maintenant qu'il faut prévoir cette manifestation. Après les premières voitures à caisse en bois de 1900, vite dépassées puis condamnées lors de la catastrophe de Couronnes, le Sprague-Thomson est bien en fait le premier métro *moderne, rapide et sûr* de Paris. Autour d'un tel concept, qui allie patrimoine et principes de modernisation, peuvent être articulées des activités fédératrices pour l'image de la RATP, valorisantes et constructives pour l'Association.

Le Centenaire du bus aura été l'occasion de vérifier, sinon de confirmer, l'intérêt du public pour le patrimoine «de la vie de tous les jours». Gageons que la direction de la RATP, au moment où elle s'engage dans de nouveaux travaux : automatisation de la ligne 1, opération *Ouragan*, ..., «saisira au bond» l'opportunité d'une activité festive fédératrice marquante, plus encore que ne le fut le Centenaire du réseau en 2000. Ce dernier a un peu manqué de visibilité, exception faite du *Rallye du Centenaire*, - bien que n'ayant duré qu'une journée - pour rendre acceptables auprès des voyageurs les difficultés qu'il faudra endurer quotidiennement avant que ces nouveaux systèmes ne soient opérationnels.

Plusieurs membres de l'association ont contribué à cette réflexion et Benoît Renard, membre fondateur, a rédigé et accompagné la présentation de ces propositions :

- rénovation de nouvelles voitures historiques, complémentaires à la rame historique actuelle, afin de disposer au minimum d'une motrice de réserve offrant plus de sûreté à l'exploitation actuelle, voire même constitution d'une seconde rame historique ;
- au moins l'un de ces nouveaux véhicules serait un véritable véhicule centenaire (motrice «500» de 1908 ou remorque «600» de 1909) ;
- reprise d'activités type «métropolitain tour», le week-end en journée, pouvant être mieux associées à la communica-

tion institutionnelle de la RATP ;

- partenariat opérationnel de l'association lié à un engagement plus marqué de l'entreprise sur la préservation hors réseau, car un jour viendra - encore éloigné mais inéluctable - où il ne sera plus possible de faire rouler du matériel ancien sur le réseau : notre action prendra ce jour là toute son ampleur. L'année 2007 sera ainsi partagée entre la gestion de nos circuits, amenés déjà à évoluer cette année, une activité à Versailles toujours soutenue (les prestations offertes au public sont perçues comme étant bien préparées et attrayantes), et la conception sereine d'activités futures qui marqueront sans doute une évolution certaine de notre fonctionnement actuel. ■

SITE INTERNET DE L'ASSOCIATION

Désormais en ligne, son adresse est <http://ademas.assoc.free.fr>
Merci par avance de votre visite et de vos remarques ou contributions !



Première circulation simultanée de deux trains de voyageurs à Versailles, lors des Journées du Patrimoine de septembre 2006. Avec la rame historique circulant sur la ligne 7, cela faisait trois trains en tout ! ... nombre jamais atteint depuis le 16 avril 1983, dernier jour d'exploitation commerciale du Sprague-Thomson. (photo Hervé Deville)

AVIS IMPORTANT

Le secrétariat à Boulogne n'est plus actif, merci d'envoyer toute correspondance au siège social : ADEMAS, 15 rue Erlanger, 75016 Paris - la ligne téléphonique fera l'objet ultérieurement d'un transfert ou d'un changement. Le bureau adresse ses vifs remerciements à Benoît Renard, membre fondateur et ancien Président, pour le traitement du courrier et des communications depuis la création de l'association en 1992.

sommaire

Compte rendu de l'assemblée générale • initiation à la conduite p.2 ■
circuits de nuit • calendrier de travaux • activités • cotisations p.3 ■ librairie • DVD p.4

association

L'assemblée générale ordinaire 2006 s'est tenue le samedi 3 juin de 10h à 13h dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Dans son rapport moral, le Président a exposé le travail quotidien assumé par tous les membres de l'équipe active pour faire vivre la préservation et la mise en valeur de ce patrimoine. Le Secrétaire a exposé les activités, puis le Président a repris la parole pour un exposé des comptes (communiqués avec le précédent bulletin et pouvant être transmis sur demande). Après avoir salué le grand nombre de candidatures permettant un élargissement du bureau dans la taille prévue par les statuts, le bureau a donné la parole aux candidats, et des points de vue constructifs ont été échangés avec les adhérents qui souhaitaient s'exprimer et approfondir certains points essentiels à la cohésion du groupe ; le bon accueil de nos collections en Mayenne a été chaleureusement réitéré par les propriétaires du site. Le site Internet a fait l'objet d'une présentation assidue aux adhérents. Afin de favoriser l'investissement de chacun dans cette assemblée, le vote par correspondance a été écarté au profit de celui par procuration, et bien entendu pour celui en personne. Suffrages exprimés : 46 Comptes approuvés par 45 voix. Ont obtenu :

Julian Pepinster 41 voix, élu
Georges Désarmot 41 voix, élu,
G. Potier de la Batie 39 voix, élu
Jean-Emmanuel Terrier 39 voix, élu
Erwann Jouan 38 voix, élu
Dominique Craquelin 34 voix, élu
Hervé Deville, 33 voix, élu
Paul Cardon, 25 voix.

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

VERSAILLES

Séances d'initiation à la conduite

Évoquées depuis longtemps, ces séances pourront commencer en 2007. Il s'agit toutefois d'activités sensibles nécessitant sérieux et assiduité : le responsable technique a souhaité que soit publié sous sa plume cet article.

La été rappelé à plusieurs reprises que l'un des buts de l'association était bien l'exploitation de son propre matériel. Ce but est maintenant atteint, avec deux trains pouvant être mis en service, même s'il reste encore beaucoup à faire. Lors des manifestations, où ces trains circulent, des adhérents éprouvent naturellement une forte envie de les conduire. Mais la circulation de ces trains présente les mêmes dangers potentiels que celle des « vrais trains ». Ce ne sont pas des jouets et il est évidemment impossible d'accepter de réduire cette activité à son seul aspect ludique. Comme les trains du service commercial, nos trains transportent des passagers qui ne doivent en aucun cas être exposés, de plus à leur insu, à des risques accrus par un manque de compétence et d'aptitude des conducteurs. L'ambiance festive régnant généralement pendant ces circulations ne doit pas de surcroît être génératrice de comportements laxistes vis-à-vis des règles de sécurité. C'est pourquoi les commandes des trains ne sont confiées qu'à des personnes dont les connaissances théoriques et pratiques reconnues leur permettent d'assurer ce service dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Elles ont de plus la capacité de réagir avec rapidité et sang froid aux situations d'urgence qui peuvent survenir à tout moment. Veiller à ce que les conditions

de sécurité soient toujours les meilleures est un devoir vis-à-vis de nos passagers, de l'autorité militaire qui nous accueille et des dirigeants de l'association. En tant que responsable technique, j'ai défini et soumis à l'approbation du comité directeur les règles d'exploitation et de sécurité. Je veille au premier chef à leur application car garantir la sécurité générale de nos activités est la première de mes préoccupations, comme ce doit l'être pour tous. Ceci m'amène, lors des manifestations publiques, à refuser systématiquement la conduite des trains aux personnes non prévues et à intervenir en cas de manquement. Depuis les premières circulations des matériels de l'association à

Versailles en 2003, aucun incident mettant en cause la sécurité n'est survenu.

En apportant ces précisions j'espère éviter ou lever tout malentendu sur les raisons des refus, de façon à ce que les circulations de nos trains soient toujours sources de plaisirs partagés. Toutefois il est bien naturel que les membres de l'association d'exploitation du matériel Sprague souhaitent conduire des Sprague. C'est pourquoi, comme il a déjà été annoncé, des sessions de formation à la conduite seront organisées à partir du mois d'avril 2007. Des informations complémentaires sur ce sujet sont données ci-dessous. ■

Dominique Craquelin

FORMATION DES CONDUCTEURS

Pour nous aider à organiser des sessions de formation à la conduite des Sprague nous avons besoin de connaître les attentes des membres de l'association sur ce sujet. Aussi nous formulons ici quelques propositions sur le déroulement et le contenu possible de ces sessions. La participation financière -raisonnable- demandée sera déterminée en fonction du nombre de personnes intéressées.

Le questionnaire ci-dessous vous permettra d'exprimer vos choix et observations, souhaités pour la mi-février au plus tard, permettant ainsi au plus grand nombre de trouver satisfaction dans cette activité.

La formation se déroulera à Versailles et est envisagée sur deux niveaux :

- Un niveau initiation, nécessitant un minimum de connaissances théoriques pour comprendre le fonctionnement des organes de commandes, qui permette à chaque participant de conduire un train pendant 30 minutes environ. Cette formation durera une journée pour six participants et pourra être renouvelée en fonction du nombre de demandes.
 - Un niveau perfectionnement, plutôt destiné aux personnes désireuses de s'impliquer au sein de l'équipe technique. Cette formation donnera à ses participants les connaissances nécessaires pour prendre la responsabilité de la conduite d'un train. Son contenu imposera une durée étendue sur plusieurs journées.
- Pour les membres mineurs de l'association, seul le niveau initiation sera accessible et la présence d'un responsable légal obligatoire.*

- quel niveau de formation vous intéresse-t-il ?

- préférez vous le samedi ou le dimanche pour cette activité ?

- pouvez vous rejoindre le camp des Matelots par vos propres moyens ?

- à quelle heure pouvez vous rejoindre le site, ou à défaut la gare Versailles rive gauche ?

- à quelle heure approximative souhaitez vous terminer l'activité ?

- pour éviter d'écourter la journée par un repas à l'extérieur préférez vous prévoir votre repas ?

- quelles connaissances techniques possédez-vous sur le système Sprague ?

CIRCUITS

Nouveautés 2007



C'est dans une station en cours d'achèvement que le tout premier train de voyageurs est entré à Olympiades dans la nuit du 29 au 30 octobre 2006. La situation en travaux ne permettait pas que les visiteurs y descendent en nombre ; toutefois quelques privilégiés ont pu prendre des photos uniques ... (photo Erwann Jouan)

L'association a bon espoir qu'un certain nombre des propositions qu'elle a formulées dans l'optique du centenaire du Sprague en 2008 soit retenues et, mieux encore, qu'elle en soit partenaire. D'ici là l'année 2007 donnera lieu, dans l'espace métropolitain, à un certain nombre de modifications irréversibles qui ont une incidence directe sur l'organisation des circuits en métro tels qu'ils ont lieu actuellement.

L'allongement du service

Il a été décidé par le Syndicat des transports en Île-de-France (STIF), autorité organisatrice de l'ensemble des entreprises de transport public. Le métropolitain fait l'objet d'une modification de ses horaires qui - en dehors des périodes de conflits - étaient les mêmes depuis 1900. Depuis le 23 décembre, les derniers trains arrivent à leurs terminus à 2h15 au lieu d'1h15 jusqu'à présent, les samedis soirs et veilles de fêtes. Fin 2007, il

est prévu que cette mesure soit aussi appliquée les vendredis soirs ainsi que sur le RER, qui n'est pas encore concerné.

Toutefois, ce « balai » de 2h15 ne sera programmé que sur les terminus extrêmes des lignes, alors que la pratique actuelle offre des « derniers trains » sur un ensemble de terminus partiels, permettant de satisfaire le maximum de voyageurs (exemple de la ligne 9 : Pont de Sèvres, Porte de Saint-Cloud, République dans les deux sens, Porte de Montreuil et Mairie de Montreuil : six derniers trains arrivent au même moment en des endroits différents !).

L'intervalle dans cette heure supplémentaire de service est prévu de 10 minutes, donc supérieur à l'intervalle actuel à ces heures, qui est de 8 mn 45 au maximum. Différentes options sont envisagées avec nos correspondants pour s'adapter à ces nouvelles contraintes.

L'automatisation de la ligne 1

Prévue à l'horizon 2011, l'auto-

matisation de la ligne 1 entraînera la pose de portes palières (actuellement en expérimentation sur la ligne 13 entre Saint-Lazare et Invalides) rendant impossible toute circulation intéressante sur la ligne 1. La voie d'évitement dans l'ancienne boucle de Porte Maillot, qui permet le garage du train à la fin de chaque circuit, ne sera bientôt plus qu'un souvenir, puisque cette ancienne boucle terminale de 1900 va être réutilisée pour l'installation d'un poste de maintenance des trains.

L'ensemble des travaux rend donc impraticable la ligne 1 dès le début 2007.

Providentiellement, nos correspondants des ateliers de Villette nous indiquent que nous pouvons revenir au point de départ pour y terminer nos circuits, tant que d'importants travaux prévus sur le site ne sont pas engagés. Ce bon accueil nous permet ainsi, coup sur coup, de trouver une solution à ces deux « défis » de 2007. Merci à eux !

activités

Planning travaux

Des sessions peuvent avoir lieu les autres week-end ou en semaine, après accord mutuel des intéressés. Les adhérents souhaitant se joindre à l'équipe sont priés de prendre contact par mail autant que possible :

- 27 et 28 janvier ;
- 18 ; 24 et 25 février ;
- 10 et 11 ; 24 et 25 mars.

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

- la mise en place de la marche lente du T. 74 ;
- la poursuite de travaux sur les véhicules des trains en service ;
- la participation aux travaux de rénovation d'un wagon militaire ancien confié à l'association.

Le bureau a prévu une contribution de 15 EUR aux repas pris au restaurant local lors des sessions de travail.

Sortie d'hiver

Le 17 février aura lieu le traditionnel pique-nique d'hiver (bulletin d'inscription joint).

Il n'y a pas de circulation en service voyageurs de la rame historique annoncée pour le moment.

Le 17 mars nuit en métro selon les nouveaux horaires (bulletin d'inscription joint).

Nous invitons nos adhérents internautes à nous communiquer leur adresse mail : pour une information de dernière minute, ou lorsque quelques places se libèrent à un circuit, il n'est pas possible d'envoyer un avis postal.

A noter pour le printemps/été :

- ouverture du prolongement à Olympiades prévu le 29 avril ;
- Journées portes ouvertes à Versailles les 24 et 25 juin.

Cotisation 2007

Le montant de la cotisation est inchangé (à partir de 25 EUR).

Le comité directeur remercie la fidélité de tous les adhérents, alors que la charge de travail sur les véhicules et pour la préparation des activités n'a pas permis cette année une parution régulière du bulletin.

Librairie

100 ans de bus

Le centenaire de l'autobus parisien a donné lieu, en septembre, à une belle et grande manifestation. Deux ouvrages ont été publiés à cette occasion : un « beau livre » et une brochure.

Par un ensemble d'auteurs de la RATP, éditions LBM, format 26 x 30 cm à l'italienne.

Livre : 191 pages, reliure rigide, 35 EUR (en vente au stand de l'association).

Brochure : 35 pages, reliure souple, 6,90 EUR (en vente au stand de l'association). Ces documents offrent une intéressante mise à jour par rapport aux livres existants encore disponibles ; ils font l'objet d'un renouveau iconographique. Cette excellente initiative est un garant de leur succès commercial. Par rapport aux publications antérieures ont été ajoutés quelques chapitres sur la vie de l'exploitation et le quotidien du voyage, avec notamment des pages très colorées sur les titres de transports, objets d'une véritable collection.



Un ticket pour Paris

Toujours à l'occasion du Centenaire du Bus, la RATP a souhaité éditer un ouvrage plus général sur les transports parisiens, étant entendu que les titres existants sont tous épuisés.

Rédigé par un ensemble d'auteurs RATP, éditions du Reader's Digest, format 26,5 x 29,5 cm à l'italienne, 223 pages, reliure rigide, 33,20 EUR (disponible au stand de l'association).

Ce livre de connaissance générale fait l'objet d'une belle mise en page et d'une iconographie qui, à défaut d'apporter un renouvellement, est parlante.

C'est un beau cadeau à offrir à quelqu'un souhaitant faire une connaissance détaillée avec le monde des transports parisiens.

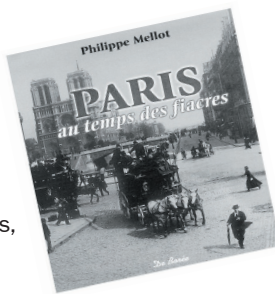


Paris au temps des fiacres

C'est par le truchement des transports de surface (fiacres, tramways, omnibus) que l'auteur a rassemblé et décrit, arrondissement par arrondissement, un ensemble dense de très belles photos qui illustrent bien, par leur « vie », la vie parisienne de tous les jours.

Un recueil qui séduira nos adhérents qui, disposant déjà d'une bibliothèque technique fournie, apprécieront cet ouvrage doté d'un supplément d'âme.

Philippe Mellot, éditions de Borée, format 25 x 30 cm, reliure rigide, 36 EUR (en vente auprès du stand de l'association).



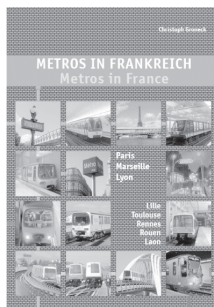
Metros in Frankreich

C'est d'un auteur allemand que nous devons ce catalogue de métros français, rédigé en allemand et anglais et relu - pour sa partie parisienne - par votre serviteur.

Il fait suite à des ouvrages du même format décrivant les stations du métro de Berlin, les gares du S-bahn de la même ville, les métros d'Espagne.

C'est un guide pratique pour découvrir les réseaux de transport concernés, idéal lorsque l'on arrive en ville et que l'on n'y connaît rien !

Christoph Groneck, éditions Robert Schwandl, format 17 x 24 cm, 144 pages, reliure souple, 19 EUR (disponible au stand de l'association).



Dictionnaire des stations de Métro

C'est la 5e édition de ce dictionnaire déjà vendu à plus de 30 000 exemplaires : voici le livre le plus diffusé sur le thème du métro parisien.

Cette nouvelle édition a fait l'objet d'une augmentation du format et du nombre

de pages, et le texte a été entièrement remis à jour. Cet élargissement aura été l'occasion d'inclure un plus grand nombre de reproductions de cartes anciennes, notamment des plans peu connus.

Gérard Rolland, éditions Bonneton, format 13 x 20 cm, 224 pages, reliure souple, 12 EUR (disponible au stand de l'association).



Métrocab : la ligne 5

Par Jean Tricoire, éditions de la Vie du Rail, DVD, 56 minutes, 25 EUR (en vente auprès du stand de l'association).

On avait bien saisi l'intérêt - jusqu'à épuisement des thèmes et des lecteurs - des accompagnements en cabine de TGV, autorails, trains grandes lignes ...

Ce qui tombait sous le sens est enfin arrivé ! Une balade avec le conducteur sur une ligne de métro ; toute la ligne au demeurant, car ce qui est possible sur la ligne 5 ne l'est pas sur Paris-Bâle !

C'est Jean Tricoire, auteur de « Cent ans de Métro en 14 lignes », qui a signé les commentaires du DVD. Sont ajoutés à l'écran d'intéressantes précisions concernant le profil, la vitesse, le kilométrage. Supposant qu'il n'est pas envisagé d'éditer un DVD par ligne, le choix de la ligne 5 paraît satisfaisant, car elle offre une grande variété d'univers (aérien, souterrain, viaduc d'Austerlitz, voies de service d'intérêt historique à quai de

la Rapée, Gare du Nord, ...) et l'avantage supérieur de ne pas être doté de matériel à roulement sur pneumatiques.



Dans le prochain Bonne Nouvelle sera présenté le livre sur la ligne de la Bastille, écrit et illustré par Didier Leroy, adhérent de longue date de l'association (il sera en vente et pourra être dédié lors de la sortie du 17 février), ainsi qu'un ouvrage sur les transports entre Paris et Saint-Germain-en-Laye.