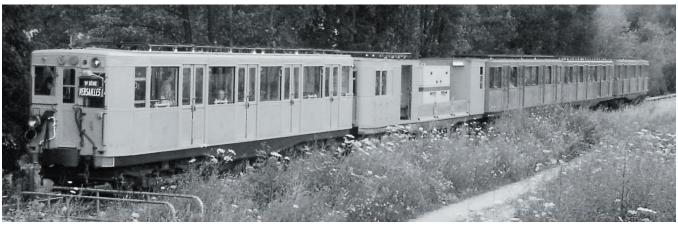
# Bonne Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°42 - Mars 2008



Le 29 juillet 2007, à l'occasion de la Journée des Adhérents, a eu lieu une circulation à 5 voitures, permettant de valider les capacités maximales du dispositif de marche lente du T. 74. (photo Dominique Craquelin)

#### ÉDITORIAL

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

#### « Un pas en avant »

Les conclusions de l'enquête interne ayant fait suite à l'incident ferroviaire survenu le dimanche 16 septembre 2007 avec la rame historique Sprague-Thomson ont été tirées.

Depuis la mi-décembre, la rame est autorisée à circuler dans des conditions identiques à celles antérieures pour ce qui touche aux circulations historiques en service commercial et aux tournages de films.

En revanche, les circuits empruntant plusieurs lignes doivent faire désormais l'objet d'une autorisation préalable de la Direction, et les passages sur voies de service sont assortis d'une démarche supplémentaire visant à accroître leur sécurité.

Il est trop tôt pour préjuger des conditions pratiques d'application à nos circuits, qui n'ont été qu'à peine évoquées.

Toutefois, depuis un peu plus que quinze ans, l'équipe d'organisation et d'encadrement des circuits s'est efforcée, outre l'encadrement des participants, d'être un auxiliaire efficace des personnels RATP présents : aucun incident lié aux participants ou à l'organisation n'a jamais été constaté. Ce n'est pas le fruit de la seule chance : les participants sont encadrés tout au long du circuit dans chaque voiture, des recommandations et les interdictions liées à la sécurité leur sont rappelées au début de la visite, et ils sont invités à avoir avec eux une lampe de poche, facilitant l'évacuation en cas d'incident important.

Consciente de la charge que cela apporte à l'entreprise, mais de l'intérêt en terme d'image qu'elle y trouve également, l'Association est disposée à participer encore plus à cette démarche de sécurité, quitte à la formaliser, à bénéficier de formations, etc.

Depuis 15 ans, la philosophie qui nous a animés a exclu le principe consistant à «courir après les subventions», notamment publiques.

Aujourd'hui, la suspension des circuits nous supprime toute ressource. Les quelques réserves dont nous disposions nous ont permis de poursuivre, pour un temps, des travaux qui bénéficient à des véhicules, qu'ils nous appartiennent en propre ou qu'ils nous soient confiés par nos partenaires du Département Patrimoine de la RATP. Ils participent, à leur niveau, à la bonne image du Métro, donc de la RATP.

Formons le vœu que l'entreprise entende cet appel, et nous apporte une aide à la mise en valeur de son propre patrimoine, soit par une aide matérielle directe, soit en rendant possible la reprise des circuits, quitte à en réduire le rythme pourvu que les conditions financières soient un peu plus favorables ■

#### sommaire

DERNIÈRE MINUTE : Une journée portes ouvertes est organisée aux ateliers RATP de Bobigny le 24 mai, et la rame Sprague est prévue sur la ligne 10 les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin.

Assemblée générale 2007 • travaux d'hiver p.2 ■ le métro de Buenos Aires • calendrier de travaux • activités p.3 ■ le métro de Buenos Aires • sortie d'hiver • p.4

# association

Fidèle aux activités de l'Association depuis de nombreuses années, en participant aux circuits ainsi qu'aux travaux à Versailles, François Baron nous a quitté le 28 ianvier, terrassé par un cancer. Nous exprimons nos condoléances à sa famille. à ses amis, à ses élèves

#### Assemblée Générale

Faute d'un nombre suffisant de participants potentiels enregistrés, les Assemblées Générales extraordinaire et ordinaire du 19 ianvier 2008 ont été reportées. En effet, pour apporter les modifications aux statuts proposées par le bureau, une assemblée extraordinaire, composée d'au moins un quart des adhérents, doit être rassemblée. A défaut d'atteindre cet effectif, une nouvelle assemblée est convoquée au moins un mois plus tard, elle peut alors statuer sur la base de l'effectif présent.

Le 29 mars 2008, à 10h, sont convoquées de nouveau les assemblées générales. Elles se tiendront à l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris, 15 rue Fénelon, Paris Xe. Métro Poissonnière ou Gare de l'Est ; RER Gare du Nord : Bus lignes 26, 30, 32, 42, 43, 48, 54 et 56.

L'assemblée générale extraordinaire sera invitée à se prononcer, après examen, sur la proposition de modification de statuts. L'assemblée générale ordinaire, après audition des différents rapports (moral, d'activité et financier) sera invitée à :

Accès dés 9h.

- se prononcer sur les comptes ;

- élire les membres du bureau. Les adhérents souhaitant se porter candidats sont invités à le faire avant le 17 mars. Le vote sur place étant retenu, seules des procurations peuvent être prévues. L'Assemblée Générale sera agrémentée d'une projection et suivie d'un repas en commun plus tardif (voir p. 3). Le

stand de librairie de l'association

CET AVIS TIENT LIEU DE **CONVOCATION** 

sera mis en place.

#### TRAVAUX

## Activités diverses et d'hiver

a limitation de nos res- au châssis. sources avec la suspension des circuits n'a pas empêché l'avancée du chantier de la M. 340, tout en ayant veillé à

limiter les dépenses.

Caisse et mécanique

La fixation de l'ancien groupe électrogène, particulièrement lourd, avait été assurée par l'intermédiaire de pistes pneu placées le long de sa structure.

Le nouveau groupe pesant moins lourd, et ses dimensions n'étant pas identiques à l'ancien appareil, ces pistes pneu perdaient tout intérêt ... et ajoutaient environ 1000 kg a un châssis déjà très sollicité.

Elles ont donc été déposées, après la pénible opération de meulage et de coupe des multiples soudures les assujettissant

Enfin, le cylindre de frein, objet d'une fuite, a été changé. Groupe Diesel-électrique

Le groupe électrogène d'occasion appelé à remplacer le groupe Berliet déposé (voir précédent Bonne Nouvelle) a été remis en marche en novembre. Il reste à lui intégrer un régulateur, celui d'origine ayant été prélevé par son ancien propriétaire avant la vente du groupe. Circuits électriques

L'accès au dessus du coffre abritant l'équipement électrique est l'occasion rêvée pour remplacer les isolants de façon préventive. La mise en place du redresseur s'est poursuivie, et un système d'éclairage conforme aux règlements régissant désormais les chemins de fer touristiques a été étudié. Il sera appliqué sur

la M. 340 et, si son fonctionnement donne satisfaction, il pourra être ultérieurement installé sur les autres véhicules.

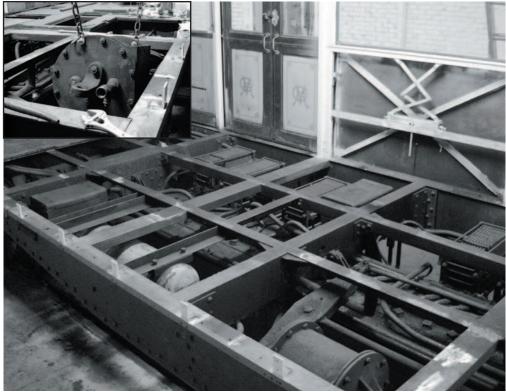
En Mayenne

Les tâches d'entretien courant ont été poursuivies : désherbage, bâchage, remplacement d'un carreau brisé, etc.

En vue de la finalisation de la voie (qui peut avoir lieu potentiellement cet été), des traverses nous ont été cédées, grâce à l'unité Voie de la RATP.

Les traverses, provenant du site historique de la boucle de Maillot, ont été transportées en Mayenne début février.

Nous exprimons ici nos plus sincères remerciements à tous ceux qui ont rendu ces opérations possibles (RATP matériel roulant et unité Voie, 5e Régiment du Génie)

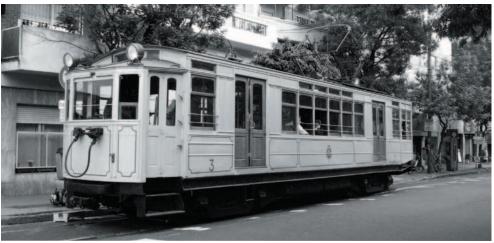


La M. 340 débarrassé de ses pistes pneu. (photo Dominique Craquelin) - En médaillon, dépose du cylindre de frein (photo Julian Pepinster)

#### ÉVASION

### Le métro de Buenos-Aires - « el Subte »

Une fois n'est pas coutume, compte tenu de l'ampleur de la visite, c'est sur deux pages que sera exposée cette fois ci cette découverte.



Les voitures de Buenos-Aires étaient prévues pour une exploitation mixte. Seules deux voitures, aujourd'hui dans la collection de l'association AAT, ont gardé une de leurs deux plateformes « tramway ». Elles circulent le week-end avec les tramways historiques (photo J. Pepinster)

est paradoxalement la suspension des circuits en Sprague qui a permis à votre serviteur de se rendre trois semaines en Argentine et de visiter, notamment, le fabuleux Métro de Buenos-Aires.

C'est le premier réseau de métro d'Amérique latine, mis en service en 1913. En fait, jusqu'en 1969 (ouverture du métro de Mexico), ce fut tout simplement le seul.

Le principe initial, dicté par des contraintes légales, était la constitution d'un «tramway souterrain». En effet, la municipalité était libre d'utiliser (ou de concéder) à sa guise la surface, mais le souterrain argentin appartenait alors à l'état : y faire passer un tramway plutôt qu'un métro fut la subtilité qui permit à la ville de contrôler l'opération. La première ligne avait vocation à offrir un service mixte de métro et de tramway : de «Plaza de Mayo» à «Primera Junta», le service était souterrain sur 9,7 km. Au delà de Primera Iunta, le service se poursuivait en mode tramway sur cinq kilomètres, et ce sur un site propre au milieu de la chaussée.

À cet effet, le matériel roulant avait été conçu de façon peu banale : les deux portes extrêmes étaient basses, pour l'exploitation tramway, et les deux portes centrales étaient hautes, pour l'exploitation Métro.

En 1926, devant l'augmentation de la circulation routière, l'exploitation tramway perdit son site propre. Les retards liés au trafic ayant une incidence sur l'exploitation métro, on sépara le 1er janvier 1927 les deux modes. On fit ainsi rouler de purs tramways en surface, et l'on supprima les portes basses du matériel roulant, lui donnant l'aspect ... qu'il a toujours aujourd'hui, puisque la ligne A est toujours exploitée avec son matériel d'origine (sauf quinze voitures reconstruites avec des caisses métalliques en 1982).

L'affaire fut concédée à une entreprise composée de capitaux britanniques et locaux, la Compagnie anglo-argentine de tramways (CTAA). Les ateliers de Polvorín ont été dimensionnés pour une concession de trois lignes. Finalement, c'est le concessionnaire ultérieur qui construira d'autres lignes, mais sa dimension lui permet de rester aujourd'hui l'unique atelier central du réseau, exception faite de la ligne B qui dispose de son propre atelier de grande révision : le gabarit et l'alimentation électrique (600 Volts par troisième rail) y sont différents. L'atelier est accessible par une voie de raccordement passant en pleine rue, à laquelle on accède par la rampe qui permettait la poursuite de l'exploitation en mode tramway. La circulation de trains de 5 à 7 voitures en pleine rue, aux heures de pointe, ne manque pas de piquant ...

La ligne A est alimentée par caténaire 1100 Volts en tunnel, et à mi-tension en mode tramway. Le reste du réseau hors ligne B est en 1500 Volts par caténaire : les transferts de et vers l'atelier central sont effectués de nuit à puissance réduite. (suite en p. 4)



#### Cotisation 2008

Le montant de la cotisation reste inchangé (à partir de 25 EUR, bienfaiteurs à partir de 50 EUR). La carte d'adhérent est jointe à ce bulletin de façon systématique; merci de penser à régler votre cotisation!

#### Repas de l'assemblée générale

Il aura lieu le 29 mars, vers 13h00 à «Extérieur quai», 5 rue d'Alsace, Paris X<sup>e</sup>.

Pour y participer, merci d'adresser à l'association un règlement de 22 EUR par personne, au plus tôt et avant le 22 mars.

#### Initiation conduite

Les deux sessions menées à Versailles au printemps 2007 ayant fait l'objet d'un grand succès, cette activité est de nouveau envisagée pour le printemps. Merci de vous manifester, par mail, téléphone, ou par courrier. Une fois les participants recensés, l'on s'efforcera de choisir des dates permettant de satisfaire le maximum d'entre eux.

#### Sortie d'hiver

Elle aura lieu le 5 avril (bulletin d'inscription joint)

#### En librairie

Conjointement à l'ouvrage « Métro - RER, une histoire - un avenir » ont été éditées deux livrets illustrés, un pour le Métro, l'autre pour le RER. Ils sont proposés à 6,90 EUR chaque.

#### Planning travaux

Des sessions sont d'ores et déjà prévues les :

- 8/9 et 22/23/24 mars;
- 5/6 et 19/20 avril.

L'activité directrice consistera à la poursuite des travaux sur la M. 340 en vue de sa remotorisation, ainsi que la rénovation de banquettes.

N'hésitez pas à nous contacter en cas d'autres disponibilités!







Rame Siemens années 1930 à la station Caseros sur la ligne H - Rame ex. Tokyo Marunouchi à Carlos Gardel sur la ligne B. Matériel Brugeoise 1913, modifié 1927, de la ligne A, se rendant au dépôt, sur l'avenue Rivadavia. (Photos Julian Pepinster)

La constitution du réseau s'est poursuivie dans les années 1920 par l'actuelle ligne B, concédée à des capitaux américains par l'intermédiaire de la compagnie des Tramways Lacroze. La ligne est ouverte en 1930 et complétée en 1931 ; elle n'a fait l'objet d'un prolongement contemporain qu'en 2003. Dés cette époque, c'est un métro de conception moderne : station et tunnel voûtés, construction par avancement horizontal. La ligne A ayant été construite quant à elle, sur toute sa longueur, en tranchée couverte.

En correspondance avec un réseau de banlieue bénéficiant du même mode de traction, un atelier central commun aux deux réseaux (métro et banlieue) a été réalisé au niveau de la gare «Federico Lacroze».

La matériel d'origine a disparu (trois automotrices sont conservées) à partir de 1995, et remplacé par du matériel d'occasion provenant du réseau de Tokyo, ex. ligne «Marunouchi».

Dans les années 1930, c'est un consortium dirigé par des capitaux espagnols qui reprend la constitution du réseau abandonnée par la CTAA; il porte le doux nom de CHADOPyF (Compañía hispano argentina de obras públicas y finanzas). L'ensemble des lignes construites par ce groupe est caractérisé par la décoration très recherchée des stations, avec notamment des reproductions de paysages et de villes d'Espagne.

Les travaux reprennent avec la ligne transversale C, ouverte en novembre 1934 et terminée en août 1937. Son matériel est alors de fabrication allemande. Il a été remplacé en 1999 par du matériel japonais d'occasion provenant du métro de Nagoya, après un

premier séjour sur la ligne D. Une petite partie du matériel de fabrication Siemens circule toutefois encore sur la ligne H, nouvellement ouverte.

Le tracé initial de la ligne D a été mis en service de 1937 à 1940, prolongé en 1987, 1997, 1999 et 2000.

Cette ligne était initialement exploitée en matériel Siemens, progressivement remplacé, en 1966, par du matériel espagnol a équipement General Electric (aujourd'hui sur la ligne E), puis par le matériel Fiat dans les années 1970 (toujours en circulation sur cette ligne), puis par les voitures Nagoya (aujourd'hui sur la ligne C) et enfin avec du matériel Alstom fabriqué au Brésil, actuellement en cours d'intégration.

La ligne E a été mise en service en 1944. Son terminus initial de Constitución a été reporté à «Bolivar» en 1966, elle est exploitée en totalité avec le matériel General Electric, mais a vu passer initialement le matériel Siemens. Elle a atteint son développement actuel avec des prolongements ouverts en 1966, 1973, 1985 et 1986.

Les indices F et G ne sont pas employés sur le réseau de Buenos-Aires : il sont réservés à deux projets qui ont avancé «moins vite» que celui de la ligne H.

Le premier tronçon de la ligne H a été ouvert en 2007 ; elle a vocation à former une nouvelle transversale, mais écartée de l'hypercentre, cette fonction étant assurée par la ligne C, qui sera ainsi soulagée d'un peu de trafic (c'est aujourd'hui la plus chargée). Un parc de voitures Siemens des années 1930 a été conservé pour circuler sur cette ligne flambant neuve : quel contraste!

Le prolongement de la ligne A courant 2008 donnera lieu à l'adaptation de 4 rames Fiat pour la circulation sous 1100 Volts.

Une association, formée depuis 30 ans, sauvegarde plusieurs voitures de tramways, ainsi que 3 des 4 premières voitures de la ligne A, de construction britannique, et dont la particularité, pour deux d'entreelles, est d'avoir conservé une plate-forme datant de l'exploitation tramway.

Ces sympathiques correspondants ne demandent pas mieux que d'accueillir des visiteurs étrangers : un voyage en groupe, réalisé en collaboration avec le COPEF, est envisagé en février ou mars 2009, notamment pour circuler sur la ligne A dans son matériel d'origine, qui ne roulera pas éternellement ...

Ceux parmi nos lecteurs qui sont intéressés par ce projet sont invités à se manifester rapidement ■



Bonne Nouvelle, la gazette de l'ADEMAS. Lettre d'information de l'Association d'exploitation du matériel Sprague. Association à but non lucratif régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901. Journal officiel du 29/04/1992. 15 rue Erlanger, 75016 Paris. Téléphone et télécopieur: 01 47 46 03 91 ; site Internet: http://ademas.assoc.free.fr - courriel: ademas@orange.fr - Tous droits réservés.