

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N° 35 - Février 2005

ÉDITORIAL

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

« Le prochain défi : la véritable fin du Sprague sur le Métro »

Le 16 avril 1983 roulait la dernière rame Sprague-Thomson sur le réseau. Dernière ? Pas tout-à-fait ! En effet la RATP a mis en place, depuis la fin des années 1950, un important parc de matériel de maintenance nécessaire au bon entretien des infrastructures, constitué à partir de matériel roulant « Sprague-Thomson » réformé.

Plus de vingt ans se sont écoulés et la situation a évolué. Les tracteurs à marche autonome (TMA) sont apparus au milieu des années 1980 afin de pouvoir assurer le renouvellement des voies et du ballast (RVB). Commencé en 1987, ce chantier se terminera au début 2006 lorsque les travaux sur la ligne 5 seront achevés. Vingt ans auront alors été employés au renouvellement total des voies à roulement classique sur fer, la même opération n'étant pas programmée sur les lignes pneus pour le moment.

Par ailleurs, en vue du remplacement total du matériel Sprague, de nouveaux tracteurs de travaux (les TME), sans batteries mais aptes à fonctionner de façon mixte avec les TMA, ont été commandés, et les trois premières unités, livrées à partir d'octobre, sont actuellement en essais.

La réception dans les prochains mois de cette série de véhicules, couplée à la fin de l'opération RVB, mettra fin à la circulation quotidienne des tracteurs Sprague : le parc de matériel contemporain sera suffisant. La réforme des tracteurs est actuellement prévue pour 2008 (année du centenaire des motrices constituant plusieurs d'entre-eux). Seules les anciennes remorques circuleront encore plusieurs années sous forme de wagons-plateaux.

Ce qui a rendu la situation du matériel historique Sprague particulièrement favorable (un matériel « historique » pour le voyageur, tandis qu'il était encore « actuel » pour l'exploitant), sera donc bientôt terminé.

Il importe donc de réfléchir dès maintenant pour préserver à l'échelle des unités qui resteront encore en service (à ce jour, rame historique RATP et rames ADEMAS) ce qui sera indispen-

sable à leur maintenabilité, autant à la RATP qu'au sein de l'association :

- un potentiel humain motivé ;
- des pièces détachées.

Aujourd'hui, la gestion de ces pièces occupe du personnel à plein temps, ainsi que des locaux et des surfaces pour les objets les plus volumineux et lourds - qu'en sera-t-il dans quelques années lorsqu'il ne restera plus que quelques wagons à entretenir ?

Veillons donc à ne pas reproduire les erreurs du passé en la matière (à la réforme des autobus SC10, une bonne partie du stock de pièces a été détruite sans constituer une réserve suffisante pour les véhicules historiques).

Enfin, la question de constituer une seconde rame historique sur le réseau Métro étant toujours posée, sa réalisation (longue et coûteuse) est encore possible par l'existence d'un site dédié. Dans cinq ans, il sera trop tard ... ■



Premiers tours de roues du TME 15 aux ateliers de Vaugirard le 13 octobre 2004. (photo Julian Pepinster)

sommaire

assemblée générale 2005 • Remise en marche d'un graisseur de voie p.2 ■ travaux sur les véhicules de l'association • activités p.3 ■ Une Sprague ... outre-Atlantique ! • librairie p.4

association

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Appel à candidats

Les adhérents souhaitant se présenter à l'élection du comité directeur sont priés d'adresser lettre de candidature et profession de foi avant le 15 mars.

Les documents de vote seront adressés courant mars.

Ordre du jour

L'assemblée générale ordinaire 2005 se tiendra à 10h00 le samedi 23 avril, au Centre d'instruction RATP de Gare du Nord (accès à partir de 9h30 depuis l'angle du boulevard de Denain et de la rue Lafayette).

Il sera demandé aux adhérents, après audition des différents rapports (moral, d'activité et financier) :

- d'approuver les comptes ;
- d'élire le bureau.

Elle sera agrémentée d'une projection et suivie d'un repas en commun plus tardif (voir en page 3 pour l'inscription). La visite prévue l'après midi n'aura pas lieu cette année.

Le stand de librairie de l'association sera mis en place.

CET AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION

Cotisation 2005

Le montant de la cotisation reste inchangé (à partir de 25 EUR). Si votre carte d'adhérent n'est pas déjà jointe à ce bulletin, nous vous invitons à vous en acquitter d'ici au 23 avril.

DERNIERE MINUTE

Décès de Jean Robert

Nous apprenons le décès de Jean Robert, survenu à Neuilly le 2 février. Co-fondateur du Musée des Transports dont il a mené les destinées pendant 36 ans, et auteur d'ouvrages de références (notamment "Les Tramways Parisiens" et "Notre Métro"), c'est l'une des mémoires du Métro qui s'éteint. Toute nos condoléances vont à sa famille et ses proches.

VERSAILLES

Remise en marche d'un graisseur de voie

L'arrivée de la remorque Ab 284 l'été dernier a été l'occasion de résoudre un problème essentiel au maintien des circulations à Versailles.

C'est le 29 décembre 2003 qu'eut lieu à Versailles la première circulation d'une rame de trois voitures. Cela permit de tester les capacités de traction de la M. 340 qui tirait pour l'occasion l'AB 5338 et la M. 268. Le caractère unique de l'AB 5338 (voiture allégée faisant largement appel à l'aluminium et munie de bogies à empattement court) nous incita à recourir à un matériel moins singulier. L'ABm. 5 ne pouvant se substituer à court terme à cette voiture, l'idée de faire venir la Ab. 284 à Versailles prit rapidement consistance, et le département Patrimoine de la RATP, propriétaire du véhicule, donna son accord. Cette superbe voiture est la première d'une longue série munie de 4 portes latérales et elle est le seul matériel Sprague, avec l'ABm. 15, à être encore équipé d'un dispositif de graissage de voie. Un phénomène extrêmement préoccupant apparut de manière fort crue à la fin de la Journée des adhérents, début juillet. De la limaille de fer s'était déposée sur le patin de rail des files externes des portions en courbe dans la partie sud de la boucle. On aurait presque pu en ramasser des poignées entières et les boudins de la M. 340 présentaient une surface semblable à celle d'une râpe. L'expertise du problème nous fit admettre que le profil d'usure des rails de la boucle était agressif pour les boudins. Ceci promettait un avenir funeste aux essieux de la M. 340, au point que la venue de la voiture graisseuse ne nous semblait être

un remède suffisant ; mais son arrivée était programmée !

La Ab. 284 est arrivée fin juillet 2004, étincelante sous les rayons du petit matin. Elle fut promptement nettoyée et intégrée à la rame. Une mise à niveau fut entreprise, les Journées du Patrimoine n'étant plus si lointaines : remplacement du RAX (réservoir du frein), de la triple valve, recâblage de l'éclairage aux « normes » ADEMAS (5 séries de trois ampoules 220 V), vérification des poussoirs et bien entendu mise en service du graisseur de voie. Le graisseur de voie est un dispositif très simple : une réserve d'huile est mise sous pression, par la conduite d'équilibre, à une valeur convenable fixée par un détendeur. Deux plaques de cuivre isolées électriquement sont solidaires de la caisse. Une tige munie d'une touche à chaque extrémité est reliée au bogie. En courbe, la rotation du bogie met en contact la touche avec une des plaques,

ce qui déclenche une électrovalve propulsant l'huile jusqu'à l'éjecteur correspondant à la file externe de la voie. Un relais oléoélectrique coupe l'électrovalve en cas d'arrêt inopiné. Hélas, nous avons dû déchanter à l'arrivée de la Ab. 284 : les éjecteurs avaient été retirés mais fort heureusement une pièce aussi rare existait encore à la RATP. Quelle ne fut pas notre déception - toute relative ! - quand nous les eûmes en main : c'était un petit tuyau recourbé et écrasé à son extrémité : rustique, mais diablement efficace pour produire un brouillard salvateur, que l'on doit diriger sur la partie arrondie du champignon en contact avec le congé des boudins. Il fallut aussi veiller à ce que les contre-rails des appareils de voie ne les arrachassent pas au passage ! A notre grand soulagement, le graissage de la voie a pratiquement annihilé l'agression dont nos malheureux boudins avaient été les victimes ■



La Ab. 284 lors de son déchargement en juillet 2004 au Camp des Matelots.
(photo Georges Désarmot)

ASSOCIATION

Les véhicules de l'association

Trois véhicules appartenant à l'ADEMAS sont présents à Versailles : la M. 340, notre engin moteur, la remorque Abm 5 et la M. 268. Le tracteur Sprague T. 74 viendra prochainement constituer notre seconde motrice active et sera équipé d'un groupe électrogène 180 Kva de conception récente que l'association a acquis en novembre 2004 auprès du loueur « Hertz ».

M. 340 : le groupe électrogène « Berliet » inspirait quelques inquiétudes quant à sa fiabilité. Le radiateur a été entièrement nettoyé (seul un tiers de sa surface contribuait effectivement au refroidissement !), les filtres ont été changés ainsi que l'ensemble des durits d'eau et d'huile. Les culbuteurs ont été réglés et le cache resserré. Malheureusement, à cette occasion, nous avons découvert une fuite d'huile au palier moteur due à l'usure de l'un des silentbloks de la génératrice (ce qui n'empêche toutefois pas la motrice de circuler). La résorption de cette fuite impliquerait la dépose du groupe ; dans ces conditions, nous préférons envisager son remplacement par un groupe récent, plus silencieux, plus puissant et plus léger. Ces travaux pourraient se dérouler au second semestre 2005.

M. 268 : elle a retrouvé son cœur ! Après bien des déboires, un compresseur a pu être réimplanté et a fonctionné le 23 janvier après quinze années de silence. En effet, alors que le compresseur avait été présenté sous la motrice, nous avons constaté que son berceau (qui provient d'une motrice à quatre moteurs de 1928) ne correspondait pas à celui présent sur les



La rénovation des portes est une lourde tâche ... d'autant qu'il y a 16 vantaux par voiture !
(photo Julian Pepinster)

motrices Sprague de dernière génération. Après adaptation du berceau, le compresseur a pris place sous la motrice ... mais il n'y a que 3 centimètres de marge avec le bogie avant en courbe ! Grâce aux modifications électriques effectuées (voir article sur la réversibilité dans le Bonne Nouvelle n°33), le compresseur peut ainsi fonctionner, redonnant vie à la M. 268 et assurant la fiabilité du train dans son ensemble. Quelques mains courantes ont été retrouvées et posées malgré un ajustage délicat, permettant d'améliorer un aménagement intérieur encore incomplet. Le grand défi à relever sera de refaire le parquet en terrazolite (ciment magnésien) ; la formule a été retrouvée (merci Internet !) mais le mode opératoire de la pose nous est encore inconnu.

Abm. 5 : la restauration de la voiture se poursuit à un rythme soutenu pour envisager une circulation aux prochaines Portes ouvertes. L'ensemble de la voi-

ture est concerné (sauf la peinture intérieure prévue à l'été). Les organes d'attelage et de tamponnement sont déposés et changés si besoin ainsi que les organes de freinage (réservoir et triple-valve). Les circuits d'éclairage, de sonneries et de portes sont recâblés (et les tuyaux de cuivre -dans lesquels sont logés les câbles- refaits). Les montants de caisse sont repeints après décapage complet et les tôles vitrifiées revernies (car elles ont malheureusement été dépolies en 1968 lors de la transformation de cette voiture en remorque de seconde classe). Un salutaire démontage et traitement des seuils et des rails de guidage inférieurs des portes a été effectué en janvier. Enfin, pour parfaire la décoration, les loqueteaux de porte seront renickelés et les grilles de porte bagage refaites. Le chantier va s'accélérer courant avril lorsque la température ambiante permettra l'accomplissement de travaux de peinture ■

activités

Repas de l'assemblée générale

Il aura lieu le 23 avril, vers 13h00 à "Extérieur Quai", 4 rue d'Alsace, Paris X^e.

Pour y assister, merci d'adresser à l'association un règlement de 20 EUR par personne, au plus tôt et avant le 20 avril.

Nuit en Métro

Suite au désistement d'un groupe, il reste des places pour la nuit du 16 avril 2005 (qui correspondra, d'ailleurs, à la date anniversaire des 22 ans de la fin du Sprague en service voyageurs). Le bulletin d'inscription est joint. Il est demandé aux adhérents souhaitant y participer d'envoyer leur participation **par retour de courrier**, afin que les places restantes puissent être ensuite proposées aux particuliers en liste d'attente ... depuis de longs mois...

Par contre, il ne faut plus compter s'inscrire -sauf désistement- au circuit du 4 juin : il est complet !

À Versailles

Il est d'ores-et-déjà temps de prévoir sur vos agendas les dates des 18 et 19 juin, lors desquelles Journées portes ouvertes du 5^e Régiment du génie auront lieu. *Programme précisé ultérieurement*

Activités du 2^e semestre 2005

Le traditionnel rendez-vous de l'été est prévu, à Versailles, le samedi 2 juillet (*date communiquée sous réserve d'accord des autorités du Régiment*). Plusieurs circuits en Métro auront lieu au second semestre : nous invitons les adhérents souhaitant y participer à noter la date du 29 octobre, lors de laquelle nous profiterons d'une heure supplémentaire, pour notre plus grand plaisir !

Une Sprague ... outre-Atlantique !

Ou l'histoire étonnante d'une voiture de métro partie au Québec.



Vue de la Ab. 123 à Montréal en 1983, peu avant sa destruction. (photo Marc Dufour)

C'est à l'occasion de l'ouverture à Montréal, en 1965, d'un restaurant dénommé le «Métro-Bastille», dans un imposant édifice de la fin du XIX^e siècle, que fut importée une voiture de Métro.

La Ab. 123, de 1908, débarrassée de ses bogies, quitte le réseau par voie ferrée jusqu'à la mer (on n'a pas encore creusé de tunnel au gabarit Métro sous l'Atlantique).

Les travaux de mise en place du véhicule se déroulent en 1965, alors que l'édifice destiné à accueillir ce restaurant chic est profondément modifié (il s'agit d'un bâtiment à caractère commercial, la quincaillerie Frothingham & Workman Co., située au 157-161 rue Saint-Paul ouest à Montréal).

Un autobus à plate-forme Renault TN6 a également été importé dans le cadre de cette opération d'ampleur (on notera que la caisse de la voiture a été grutée par les toits du bâtiment) ; l'autobus, quant à lui, a servi également lors de l'expo de 1967 qui vit l'inauguration du Métro (lui-même de technologie française). Les sources historiques (du moins celles que l'on peut trouver sur Internet) n'apportent pas beaucoup plus de précisions sur le déroulement de la vie de ce véhicule expatrié. L'on apprend toutefois que l'entreprise fit faillite et que l'édifice resta abandonné jusqu'en 1981 malgré le rachat du bâtiment par des repreneurs.

C'est la filiale québécoise d'Habitat qui entreprend des travaux à partir de 1981, et l'on peut supposer que c'est à cette époque que la caisse de la voiture est déposée et

transférée dans l'atelier municipal de Pointe-Saint-Charles.

C'est lors de la destruction de ces bâtiments en 1983 -précédent de peu celle du véhicule, vu l'état- que Marc Dufour (rencontré en 2000 lors d'un voyage en Amérique du Nord) prend quelques photographies.

Un vue de l'intérieur permet de voir un plan de la ligne 11 apparaissant sous des plans moins anciens des lignes 8 et 9.

Aucune information n'a été retrouvée jusqu'à présent quant aux destinées du bus.

Notons enfin que, à l'occasion de l'inauguration du métro, la France a offert un accès Guimard, qui a été placé à la station Square Victoria. Il a été récemment rénové et a retrouvé, à cette occasion, un aspect beaucoup plus parisien que son adaptation approximative de 1967 ■

plus d'infos : www.emdx.org

Librairie

Métro

Livre d'art, par Larry Yust, 132 pages, 50 x 30 cm à l'italienne, reliure rigide sous coffret, prix public 150 EUR (une réduction intéressante est en négociation ; les adhérents intéressés sont priés d'envoyer un acompte de 120 EUR, il sera fait en sorte que la différence restante soit la plus faible possible).

Les 60 photographies de cet ouvrage artistique -toutes des panoramiques de stations du réseau- ont été réalisées durant l'été 2003 par un réalisateur de cinéma américain, d'où l'impressionnant effet de travelling des images.

On y retrouve une série de stations caractéristiques du Métro parisien : architectures aériennes et souterraines, partis de rénovations appliqués depuis les années 1950 (carrossage, Mouton, Motte-Andreu, Ouï-Dire, Gaudin), interventions d'artistes ou d'architectes (Arts et métiers, Assemblée Nationale, Cluny, ...).

Chaque image est accompagnée d'un texte bilingue (français-anglais) qui donne l'essentiel des éléments historiques et techniques, et tente de montrer comment le caractère de chacune des stations est lié à l'esprit de son quartier.

Cent ans de métros en quatorze lignes

Par Jean Tricoire, 367 pages, 25 x 32 cm, reliure rigide sous jaquette, prix adhérents 44 EUR (prix public 46,50 EUR). Saluons le succès de ce bel et intéressant ouvrage ; épuisé, il a été mis à jour et augmenté de 16 pages.

Regrettons seulement que les couleurs et motifs croquisés de sa jaquette n'aient pas été revus à cette occasion !

