BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS N°36 – Juin 2005

ÉDITORIAL

« Un point d'étape »

À la veille des Journées portes ouvertes du 5e Régiment du Génie, il est possible aujourd'hui de porter un premier regard sur deux années de partenariat constructif avec l'Armée de terre.

De premiers travaux avaient eu lieu avec les Réservistes au mois de mai 2003, ayant permis de finaliser la pose du prolongement de notre voie sur le site Mayennais.

Nos voitures ont été accueillies pour les précédentes portes ouvertes, qui s'étaient déroulées en juin 2003.

Satisfait de notre participation, notre interlocuteur militaire d'alors, le Capitaine Desaulle, nous a proposé de transformer notre passage en hébergement sur le site ; cette offre a obtenu l'aval du Colonel Barillon, Chef de Corps du Régiment, avec qui une convention fut signée en janvier 2004, formalisant ainsi notre présence.

Les conditions d'accueil exceptionnelles qui nous ont été offertes (hangar couvert et atelier), alliées à la sûreté maximale d'un site militaire et à sa proximité avec Paris ont permis que soient atteints des objectifs fixés en commun -au prix d'un travail acharné des membres de l'équipe qui mobilisent non seulement leurs week-ends, mais également en fonction des besoins soirées et congés-.

Le vendredi 3 juin, jusque tôt dans la matinée du samedi, a ainsi vu les manœuvres de véhicules arrivant sur le site et le quittant également :

- arrivée de la M. 1266 et départ de la AB 5338 vers les réserves la RATP ;
- arrivée du tracteur T. 74.

Comme la période de pression extrême liée à la préparation des Journées portes ouvertes, auxquelles il faut ajouter les huit circuits nocturnes assurés au premier semestre, sera bientôt retombée, il faudra profiter de l'été pour engager les travaux du T. 74 et de la mise en réversibilité de la voiture prêtée par le Patrimoine RATP.

Aujourd'hui, c'est une rame de quatre voitures qui pourra rouler. Avec l'arrivée de ces véhicules, les bases d'une seconde formation sont lancées.

L'état du groupe Diesel-électrique Berliet équipant la M. 340 inspire de grandes inquiétudes si bien que l'on ne peut préjuger de la poursuite des circulations en cas de panne majeure de l'engin thermique. Ne plus être en mesure d'assurer notre prestation sur une longue durée serait préjudiciable à notre partenariat, ainsi les travaux sur le T. 74 vont être engagés sans tarder.

Espérons que le pique-nique qui rassemblera de nombreux adhérents le 2 juillet sera l'occasion d'élargir encore l'équipe technique, qui a encore besoin de quelques nouvelles bonnes volontés pour permettre à ceux qui se sont dépensés sans compter de reprendre un rythme plus serein.

À l'heure des remerciements, il faut saluer aussi ceux qui apportent une contribution décisive par l'encadrement et l'animation des circuits sur le réseau et à nos correspondants de la RATP qui, fort obligeamment, préparent nos circuits et nous fournissent des pièces pour les voitures.

Enfin, que le dernier clin d'œil soit pour les adhérents qui dirigent vers l'association les groupes qui viennent participer aux circuits de nuit et qui contribuent, également, à la réussite de l'œuvre commune. ■

L'arrivée en transport exceptionnel du tracteur T. 74 dans la nuit du 3 au 4 juin. (photo Julian Pepinster)

sommaire

compte rendu de l'assemblée générale • remplacement d'un moteur de traction p.2 ■
révision de la remorque mixte • activités p.3 ■ Sprague au Danemark • librairie • Internet p.4

association

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Compte-rendu

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le samedi 23 avril dans le centre d'instruction RATP de la Gare du Nord. Le président, Julian Pepinster, a ouvert la séance à 10 heures 15. Lors de la présentation de son rapport moral, le Président est revenu sur la difficulté pour une équipe encore trop peu nombreuse -malgré ses développements récents- pour assumer toutes les tâches qui incombent à l'association. Le secrétaire a fait un exposé détaillé des activités, autant celles menées dans le cadre de la préservation et des travaux sur les voitures, du partenariat avec la RATP et l'Armée de Terre, et le développement ininterrompu des circuits sur le réseau Métro. Le Président a poursuivi par 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.
Les comptes ont été approuvés par 91 voix contre 5.
Suffrages exprimés : 100
Ont obtenu :
Georges Désarmot 96 voix,
Bernard Crespin 95 voix,
Julian Pepinster 95 voix et
Guillaume Potier de la Batie 95 voix.

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

VERSAILLES

Remplacement d'un moteur de traction

La M. 340, seule motrice active de la rame circulant au Camp des Matelots, a bénéficié du remplacement d'un moteur hors-service.

Depuis la récupération de la M. 340 à l'été 2003 (alors tracteur de travaux reconnaissable sous l'indice TA. 01), un dysfonctionnement majeur, connu mais non résolu, subsistait : la panne du moteur n° 3.
Le retard apporté par le transporteur routier au transfert du T. 74 -rendant matériellement impossible sa remise en service pour les Journées portes ouvertes de juin 2005-, les possibilités de voir aboutir la révision de la remorque ABm. 5 dans le même délai, et une opportunité inattendue de disposer d'un moteur en bon état ont précipité cette opération de remplacement.
En effet, techniquement parlant, le renouvellement du moteur hors-service est la condition indispensable du passage de la composition du train de trois à quatre voitures, la quatrième voiture étant la remorque ABm. 5, elle-même en révision : les deux opérations devaient donc être menées de front.
C'est dans un délai réduit (première quinzaine de mai) que les opérations ont été menées.
Le prêt de deux vérins portatifs de 100 tonnes par la 10e Compagnie de travaux de voie ferrée (10e CTVF) ont permis de réaliser relativement facilement l'opération de levage (conformément à nos engagements -et à la législation- nous n'utiliserons nos colonnes de levage que lorsqu'elles auront obtenu toutes les autorisations légales).
La démotorisation de la M. 1266 par la RATP, de façon notamment à faciliter son transport, a permis de récupérer un moteur issu de cette voiture. Le type de moteur -d'un modèle plus ancien que ceux qui équipent aujourd'hui les tracteurs de travaux ou la rame historique- a rendu cette opération possible (il demande un entretien plus soutenu... mais heureusement nous n'en avons qu'un seul ! Il présente par ailleurs des qualités d'isolement électrique qui sont excellentes).
C'est grâce aux nouvelles grues Liebherr en dotation à la 10e CTVF que, une fois le bogie dégagé, l'échange (un moteur pèse 2,8 tonnes) a pu être effectué à l'aide d'une grue. Les qualités de maniabilité de l'engin ont permis le positionnement du « nouveau » moteur, qui s'effectue au millimètre près.
Pendant ce temps, le responsable technique menait la discrète -mais indispensable- tâche de modification du câblage afin de rendre l'alimentation électrique de ce moteur effective.
Tous nos remerciements vont à nos correspondants RATP qui ont réalisé la cession gracieuse et le transfert de ce moteur, et les conseils qui nous ont permis de réussir du premier coup la pose de cette imposante pièce. ■

Manœuvre du nouveau moteur à la grue. (photo Julian Pepinster)

VERSAILLES

Remise en circulation de la remorque mixte

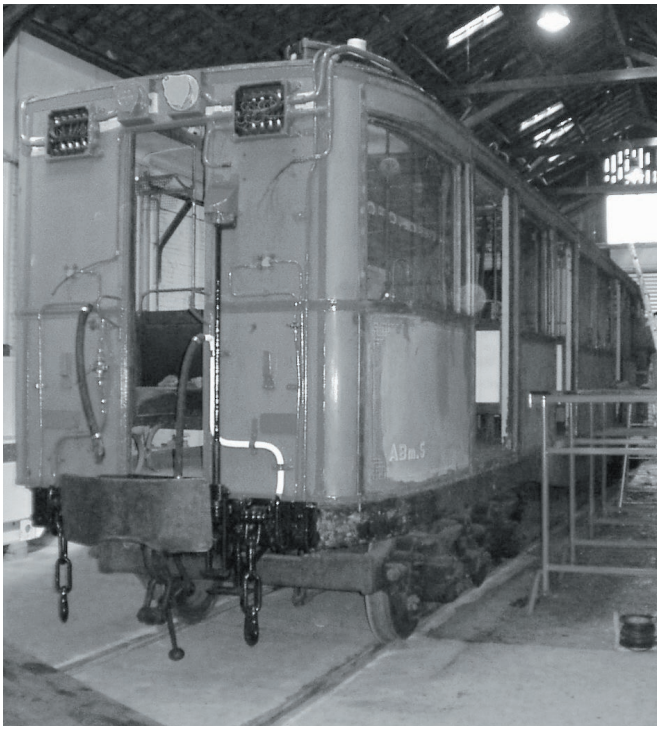
Récupérée par l'association il y a sept ans déjà, la remorque mixte «lourde» ABm. 5 n'avait plus été présentée depuis sa circulation en Mayenne à l'été 1999. Elle peut à nouveau circuler après 10 mois de travaux.

Annoncées comme «sauvées de l'oubli», dans le Bonne Nouvelle n° 20 d'août 1998, il aura fallu «un peu plus» de temps que celui annoncé dans différents articles de notre gazette pour finalement rendre vie à deux des trois voitures rachetées *in-extremis* auprès d'un ferrailleur en 1998. Cette opération avait alors pu être menée grâce aux contributions conjointes de l'association et des finances personnelles de plusieurs membres actifs.

Si la remorque mixte a pu être présentée dans un état sommaire à l'été 1999, elle a été ensuite bâchée et n'a plus été présentée, ses portes trop rouillées ne se manœuvrant plus.

C'est justement par la réparation et la peinture des portes que la révision de cette voiture a été commencée à l'hiver dernier, les pièces corrodées (glissières de bas de portes) ayant été précédemment réparées par un carrossier. La période froide a été également mise à profit pour décaper les multiples couches de peinture couvrant les tôles émaillées. En effet, le déclassement de cette remorque mixte en voiture de seconde, en 1968, avait donné lieu à une première couche uniforme de vert, et son reclassement en 1973 à une couche de rouge sur la section de première classe.

Les attelages ont été déposés et révisés, les pièces dégradées ont été réparées ou remplacées. Les seuils et rails de portes, en très mauvais état, ont été également intégralement déposées, assainis et remontés. L'ensemble des équipements électriques (lignes de train, éclairage, sonneries, contacts de portes) et pneumatiques (circuit de freinage, de portes et poussoirs) ont bénéficié du même traitement.



Travaux de peinture de la voiture ABm. 5 (photo François Baron)

Dés le retour de températures plus clémentes, les montants métalliques précédemment mis à nu ont été apprêtés et peints ; le toit a été protégé avec une peinture goudronnante d'aspect brillant. Ce n'est qu'à partir de ce moment que le véhicule a commencé à prendre un aspect avenant.

A l'intérieur, seul le lanterneau a été décapé de sa vieille peinture et repeint en blanc. Pour les Journées portes ouvertes, la voiture circulera avec un intérieur en état d'usage, la rénovation des banquettes étant une opération longue, il a été décidé de l'engager progressivement, et d'attendre que celles-ci soient démontées pour réaliser la peinture intérieure.

Enfin, l'on a du recourir au subterfuge du vernis pour rendre aux tôles émaillées leur aspect initial brillant (elles ont été dépolies pour leur mise en peinture en 1968), la «touche finale» ayant consisté au remontage des poignées et loqueteaux confiées à un professionnel pour leur renickelage. ■

activités

Journées Portes Ouvertes à Versailles

Ce grand rendez-vous se tiendra au Camp des matelots les samedi 18 et dimanche 19 juin 2005 de 10h à 19h.

Des navettes bus seront proposées au départ de la gare de Versailles - Chantiers. Des véhicules rares, outre ceux du Régiment, y circuleront : machines vapeur Cockerill, Mallet à voie normale et matériels à voie étroite. Les véhicules ferroviaires et routiers du patrimoine militaire seront présentés (plusieurs ont été rénovés depuis les précédentes Portes ouvertes).

L'association y mettra en circulation la rame de métro historique composée désormais de quatre voitures, et y tiendra un stand où elle présentera ses activités et des documents à vendre. Des attractions pour jeunes et adultes seront proposées (baptême en hélicoptère...), et des stands de restauration seront à la disposition des visiteurs. Les rames «de série» du MF67 et MP73 commandées par nos adhérents seront disponibles sur le stand de Malutram S.A.R.L. (*anciennement* Lars Uenver Kleinserie).

Circulation historique sur le réseau

La rame historique circulera en service voyageurs exceptionnel sur la ligne 2 le dimanche 26 juin (2 tours et demi au départ de Nation à 9h50, 3 tours au départ de Porte Dauphine à 13h30).

Une exposition sur Guimard avec conférences a également lieu.

Journée des adhérents

Elle aura lieu le 2 juillet ; merci d'utiliser le bulletin d'inscription joint et de prendre note des conditions et du lieu de rendez-vous.

Une voiture de métro au Danemark

L'ultime chapitre des voitures de métro ayant quitté le réseau pour une retraite à l'étranger -plus ou moins heureuse nous l'aurons vu- se termine par un récit qui ouvre plus de questions qu'il n'offre de réponses...

La voiture Sprague photographiée au Danemark. Pourquoi, où, quand, comment ? ... sont des questions qui restent sans réponses ; l'étude du décor ne permettant pas de bien préciser sa localisation... (document Knud Petersen).

C'est dans les années 1970 qu'une remorque de seconde classe à trois portes -la Bb. 362- a été exposée au Danemark dans le cadre d'une opération commerciale sur des produits français. L'histoire dit que cette voiture est revenue sur le réseau parisien pour y finir sa carrière.

Quelques années plus tard, pour un motif inconnu (mais sans doute du même ordre), une remorque de première classe au numéro inconnu de la série Ab. 284 à Ab. 460 est partie, cette fois-ci définitivement, au Danemark.

En 1999, grâce à l'aide d'Internet, qui facilite grandement ce type de recherches, et suite à de nombreuses réponses infructueuses, un internaute Danois et ferroviphile nous a fait parvenir la photographie illustrant cet article, sans pouvoir mieux la localiser que «dans le secteur de Ringkøbing».

Ceux qui, parmi nos lecteurs, disposeraient d'informations complémentaires, de photographies... ou seraient disposés à relancer les recherches, en seraient grandement remerciés et verraient le fruit de leurs travaux publiés. ■

librairie

Histoire illustrée des stations de métro

Il s'agit la de la réédition, mais avec une couverture plus réussie, d'un ouvrage édité il y a quelques années (qui avait notamment pour défaut de présenter une motrice Sprague... imprimée à l'envers !). Dans le même esprit que le «Dictionnaire des stations de métro» de Gérard Roland, et la «Petite histoire des stations de Métro» de Pierre Miquel, il s'agit là essentiellement de narrer le lien historique du nom de la station, avec des dessins ou des illustrations.
Philippe Game et Danielle Michaud,
Lodi éditions,
288 pages, 24 x 32 cm,
reliure rigide, 24 euros.

MISE EN PLACE D'UNE LISTE DE DIFFUSION SUR INTERNET

Si le bulletin est l'occasion, quatre fois par an, de communiquer avec tous les adhérents, où qu'ils résident, il est parfois des occasions manquées d'informer les adhérents de l'association, quasiment en temps réel :
- d'une manifestation pouvant les intéresser, organisée par une autre association ou par une entreprise de transports (telle la circulation commerciale historique de la rame Sprague ou le programme «ferroviaire» des Journées du Patrimoine...) ;
- de modifications ou de l'annulation d'un programme annoncé dans le bulletin ;
- de la disponibilité de quelques places à une nuit en métro...
- en outre, les adhérents trouvant, dans leurs recherches électroniques, des éléments ou des sites intéressants dans notre domaine pourront les communiquer à l'association qui les retransmettra après validation par un membre du bureau.

Tous les adhérents qui souhaiteraient être intégrés à cette liste de diffusion sont invités à adresser un courriel à l'association, en indiquant comme motif dans l'objet du message «liste de diffusion» suivi du numéro d'adhérent (reproduit en italique sur l'étiquette-adresse de l'enveloppe contenant ce bulletin et sur la carte d'adhérent).

Nous profiterons de l'occasion pour corriger et compléter le fichier des adhérents, nous invitons les internautes à vérifier sur l'enveloppe la validité de l'adresse postale, et de bien vouloir contribuer à la mise à jour du fichier en nous transmettant leurs coordonnées téléphoniques complètes.

Comme par le passé, l'association ne communiquera à quiconque le contenu du fichier d'adhérents, en dehors du seul élément public du fichier : le nom et le prénom.

ademas@orange.fr

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 1er juillet 1901. Journal officiel du 29/04/1992. 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Téléphone et télécopie : 01-48-25-13-32 ; email : ademas@orange.fr
Tous droits réservés. *Siège social : 15, rue Erlanger, 75016 Paris.*