

BONNE Nouvelle

La gazette de l'ADEMAS

N°46 - Octobre 2009

ÉDITORIAL

« Une équipe en ordre de marche pour étudier de multiples options »

L'équipe active de l'Association n'a pas chômé, ce printemps pour préparer les Journées Portes Ouvertes, puis cet été (voir page 2) afin d'être prête pour les Journées du Patrimoine.

Les activités techniques à Versailles ne doivent cependant pas faire oublier la contribution de nombreux adhérents à la constitution de nos indispensables ressources: tant conférencier qu'accompagnateur à nos visites-conférences, dont le succès ne se dément pas (nous ne pouvons proposer de visite avant le 5 décembre!), que pour tenir les stands, ils permettent d'éveiller l'intérêt des visiteurs qui adhéreront pour certains, ou qui feront l'acquisition d'ouvrages dont la recette viendra «alimenter l'avenir».

Les trains des Journées du Patrimoine ont accueilli à Versailles 3000 person-



nes et à Paris le nombre de visiteurs a été bien plus grand. L'Association a apporté son concours à leur préparation et à la résolution de problèmes techniques apparus sur les véhicules. Nous remercions la RATP et Promo Métro pour avoir rendu possible la tenue d'un stand associatif à Porte d'Auteuil où ces véhicules furent exposés.

Ces activités sont l'occasion d'entretenir des partenariats actifs et de les formaliser dans un avenir que nous

espérons proche: ce sera alors un gros travail à accomplir.

La ligne d'action est claire, même si notre future implantation ne l'est pas encore: en vue de l'exploitation d'un chemin de fer touristique, il faut utiliser au mieux le temps encore potentiellement disponible à Versailles pour disposer d'un effectif de véhicules opérationnels suffisant. L'objectif en la matière est de former deux trains de quatre voitures et de disposer de deux tracteur autonomes pour les manœuvres et le secours. Ce type de projet est de grande ampleur et est semé de contraintes techniques.

Le projet retenu devra mobiliser l'équipe active, dont l'élargissement sera indispensable. Dans cette optique, la récupération du T91 a été essentielle, et ne pouvait être reportée faute de véhicule aussi intéressant disponible plus tard.

S'il est nécessaire de faire de la mécanique pour contribuer à la sauvegarde de ce patrimoine, l'étude de projets réalistes pour la mise en valeur de notre collection est tout aussi indispensable; cette réflexion est ouverte à tous! ■



Grand succès pour l'édition 2009 des Journées du Patrimoine, à Paris comme à Versailles (photos Martin Loyer et Nicolas Coudreau).

sommaire

Travaux d'été • activités p.2 ■ objets • librairie p.3 ■ nouveau convoi d'Auteuil • p.4

activités

Planning travaux

Des activités ont lieu sur le T. 91 tous les week-end, ou presque ! Il est encore temps de se frotter à la matière ...

Printemps-automne

Les 19 et 20 septembre, ont eu lieu les Journées du Patrimoine. La circulation historique sur la ligne 10 s'est déroulée avec l'exposition des voitures B.161, M.535 et Ab167 à Porte d'Auteuil (stand de l'association) et la circulation de nos rames à Versailles. Signalons aussi la circulation d'autobus à plate-forme sur la ligne 72 (entre la Concorde et l'Hôtel de Ville), dont le TN4B appartenant à Guillaume Potier de la Batie, et une ouverture des ateliers bus de Championnet.

La Journée Portes Ouvertes aux ateliers RATP de Sucy le 10 octobre a été reportée.

La circulation d'un train à vapeur sur la section Est du RER A a toutefois été maintenue, sur inscription, les 10 et 11 octobre.

Le 24 octobre, à 14 heures, au Transit Museum de New-York, Boerum Place/Schermerhorn Street, Brooklyn, station «Hoyt-Schermerhorn» (pressentie pour être rebaptisée Michael Jackson) lancement de l'édition américaine *Paris Underground*.

Les adhérents passant par là peuvent venir y retrouver l'auteur et le président de l'Association, qui s'y trouveront.

Les 27, 28 et 29 novembre, traditionnel salon «Rail Expo» au Grand Dôme de Villebon-sur-Yvette. Parking gratuit et navettes depuis la gare de Massy-Palaiseau.

Le samedi 5 décembre à 9h00, station Châtelet, place Sainte-Opportune, visite-conférence (présentation faite dans le BN n°44). L'inscription préalable pour les adhérents est de 5 euros.

Le lundi 14 décembre, de 16h à 21h, après-midi et soirée «Librairie de Noël» avec café et thé offert au «Petit Vatel», 5 rue Lobineau, 75006 Paris, métro Mabillon ou Odéon.

ASSOCIATION

Université d'été

ou l'histoire d'un bogie qui ne se portait pas si bien !

Comme en toute période de l'année les activités se sont avérées intenses.

La Journée des adhérents, le 4 juillet, a été l'occasion de présenter les travaux réalisés, relatés dans le précédent bulletin, concernant les échanges d'organes de roulement, la finalisation de la remotorisation de la M.340 et le maintien de fermeture des portes de son train.

C'est lors d'un nettoyage des bogies de la M.268 qu'a été découverte une importante fissure sur une traverse du bogie avant. Cette fissure traversant la pièce dans presque toute sa hauteur, le véhicule a été immobilisé immédiatement.

Après avoir obtenu des devis déraisonnables ou envisagé un nouvel échange de bogies, c'est finalement sur place que, grâce au responsable de la collection de véhicules militaires se trouvant au 5^e RG, venu avec l'équipement nécessaire, la fissure a été comblée sur toute sa profondeur. Par sécurité, la pièce a été renforcée par un long contrefort de 25 mm d'épaisseur, et par



L'arrivée du T.91, descendu de la plate-forme par le T.74, au fond. (photo Nicolas Coudreau)

une plaque de 10mm, soudée, percée, boulonnée avec la craudine. Cela ne bougera plus ! Nous avons profité de cette immobilisation pour commencer à rééquiper le «piano» de cette voiture, et poser une main courante manquante.

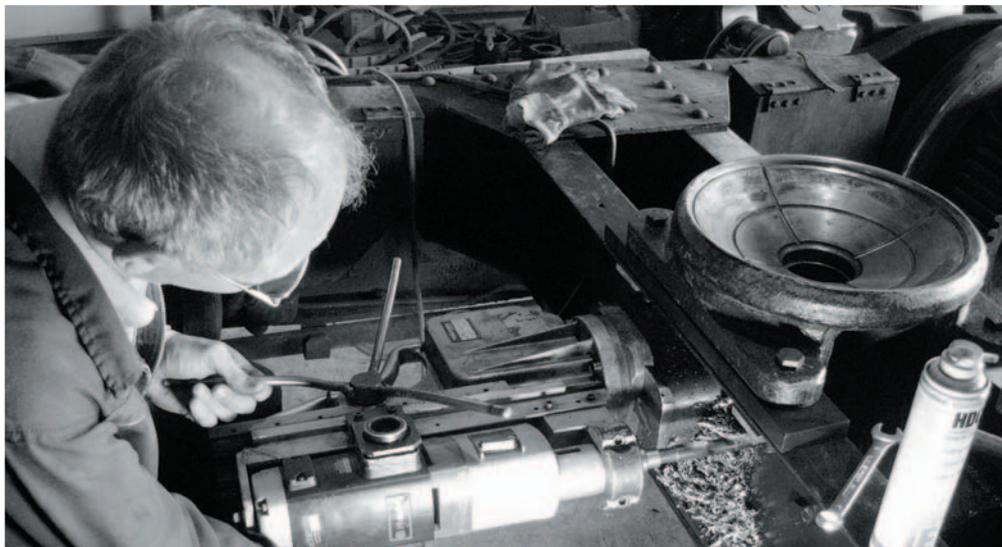
Il a fallu ensuite régler la suspension des 6 voitures pour égaliser les hauteurs de caisse et de tampons à une hauteur convenable à l'aide de cotes relevées dans «l'Album du matériel roulant». Il a fallu tenir compte des différents types de ressorts et de leurs réactions ... Après divers essais, échanges, pose (et dépose) de cales, les six voitures sont au même niveau, et satis-

font aux règles des chemins de fer touristiques.

Mais le plus grand moment de l'été a eu lieu avec l'arrivée d'un nouveau membre dans la famille : après plusieurs mois de préparation, puis de démarches, le tracteur T.91 est arrivé à Versailles le 26 août 2009.

L'Association adresse ses plus vifs remerciements aux partenaires RATP qui ont rendu possible l'opération, ainsi qu'à notre ami soudeur !

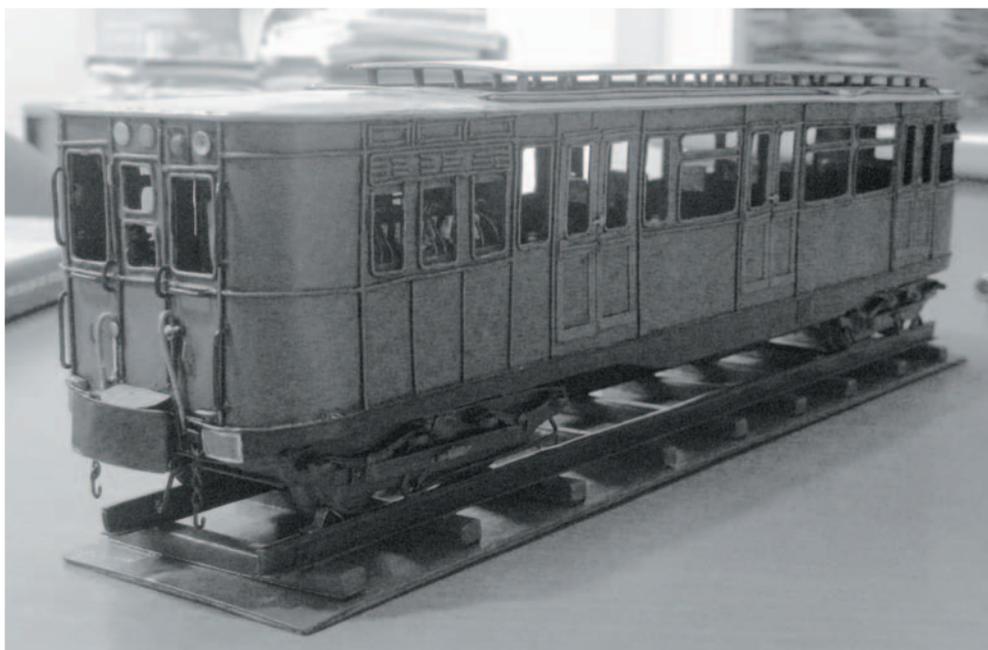
Les activités ont repris le 5 septembre avec la venue du groupe lié au train spécial de la 141 R 840, puis par les Journées du Patrimoine. ■



Percement de la traverse du bogie avec une perceuse à fixation magnétique ... des trous de 60 mm de profondeur ! (photo Julian Pepinster)

OBJETS

La maquette d'une voiture centenaire



L'arrivée sur le marché de modèles réduits représentant le métro est chose suffisamment rare pour être notée.

L'association a apporté une contribution documentaire et les éléments nécessaires à la

finalisation de la maquette de la M.535, produite par la maison «Gulf Stream» avec la participation de la RATP qui a, notamment, donné accès au véhicule original pour les relevés.

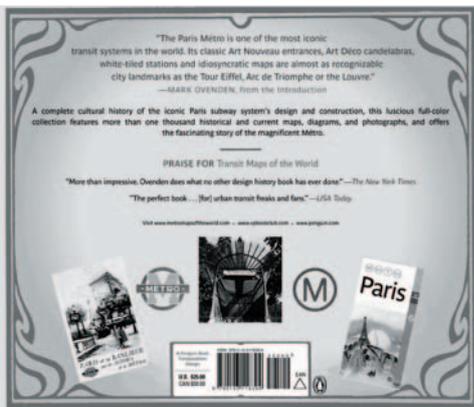
Cette belle maquette, qui rappelle les gros jouets anciens des années 1930, a été pro-

posée pour la première fois aux Journées du Patrimoine, à l'occasion du stand que l'association a pu avoir, un peu en dernière minute, à la station Porte d'Auteuil ... à quelques mètres de la «vraie» M.535. Elle est vendue au prix de 69 euros. ■



Paris Underground

C'est l'édition américaine de l'ouvrage *Paris Métro Style* sorti l'an dernier en Grande-Bretagne, mais avec une présentation bien plus réussie, seule la couverture est un peu triste, mais elle correspond à l'esprit du marché américain. Par Mark Ovenden avec la contribution de plusieurs membres de l'ADEMAS, éditions Penguin, 24 x 27,5 cm à l'italienne, 176 pages, reliure souple, Son prix de vente européen est de 20 euros.



Librairie

Métropolisson

C'est un ouvrage tout en images, où une photo est prise sur le quai avec une scène qui rappelle humoristiquement, sous forme de jeu de mot, le nom de la station. Très sympathique !

Par Janol Apin, éditions Lacarothé, 120 pages, format 21,5 x 28,5 cm à l'italienne, reliure rigide, 25 euros.



Fantaisies souterraines: l'intégrale

Voici une nouvelle édition d'un ouvrage, caractérisé par des photos érotiques prises -disons plutôt «volées»- dans le métro, déjà évoqué, à ce détail près que le petit livret d'images a, lui aussi, bien grandi ! C'est désormais un beau cahier format 28,7 x 21 cm, par Jam Abelanet, à reliure souple de 100 pages. Son prix est de 34 euros; des exemplaires du premier «livret» sont disponibles à la vente à un prix, lui aussi, attractif.



Coller des affiches dans de telles conditions ... une véritable dégradation des conditions de travail !

Le nouveau « convoi d'Auteuil »

Le Sprague-Thomson en circulation dans le Métro de Paris n'a pas totalement disparu ! Une page va être tournée avec la réforme prochaine du « convoi d'Auteuil » tiré par des tracteurs ex-Nord-Sud.



Le convoi « Nord-Sud » à Auteuil (photo Nicolas Coudreau)

Pendant les travaux de reconstruction de l'atelier de Boulogne en vue de l'arrivée des rames MF01 sur la ligne 9, l'atelier d'Auteuil assura non seulement la maintenance des trains de la ligne 10 mais également d'une partie de ceux de la ligne 9. C'est l'un des rares ateliers souterrains du métro avec l'atelier des Lilas: Pleyel et Javel ne sont souterrains que parce qu'ils sont « recouverts ». Les ateliers souterrains ont ainsi fait l'objet pendant des dizaines d'années d'une desserte exclusivement ferroviaire pour la livraison de pièces, mais cette exclusivité a disparu avec la création de monte-charge de forte capacité sur ces sites, notamment aux Lilas où la construction, il y a une quinzaine d'années, d'un monte-charge pouvant transporter des essieux et des bogies, a mis fin au convoi « P », qui était une desserte hebdomadaire assurée depuis l'atelier de Fontenay.

Ainsi, seul l'atelier d'Auteuil conservera-t-il durablement ce type de desserte, encore assurée pour peu de temps par deux tracteurs ex-Nord-Sud seuls ou avec l'adjonction d'un à trois plateaux, selon le volume à transporter. Le choix de ces motrices au lieu de tracteurs classiques est lié surtout à la capacité de leur plate-forme à transporter de lourdes charges plutôt qu'à l'inutilité de la seconde loge dans cette manœuvre. Les tracteurs Nord-Sud ont conservé leur châssis d'origine d'un seul tenant, tandis que les tracteurs à deux loges ont fait l'objet d'une découpe de châssis qui limite la capacité de

transport de la plate-forme à 6 tonnes. La libération de rames MF67E de la ligne 2, remplacées par des MF01, permet à la RATP non seulement de se doter d'un stock de pièces prélevées sur les voitures réformées, mais également de constituer un train de travaux de quatre voitures (M 10338 - B 14326 - N 11302 - M 10320) destiné à remplacer la formation actuellement utilisée. À ce titre, l'atelier d'Auteuil sera le seul site à maintenir les rames MF67E lorsqu'elles auront définitivement quitté la ligne 2: les rames de la ligne 10, le « Convoi d'Auteuil » et trois trains de formation qui vont remplacer des rames plus anciennes à Gare du Nord.

Les voitures ont été repeintes aux couleurs des véhicules de maintenance et les motrices extrêmes sont marquées « Convoi d'Auteuil ». Les banquettes ont été déposées, et des points d'arrimage de colis ont été fixés le long des parois.

Enfin, la motrice intermédiaire « N » a fait l'objet d'une vaste découpe de caisse permettant de char-

ger les pièces les plus volumineuses.

C'est la une grande nouveauté, car c'est la première fois sur le réseau parisien que, depuis le Sprague-Thomson, un matériel roulant est transformé pour des fonctions exclusivement techniques.

Cette méthode courante n'a en général été appliquée que sur des matériels de conception extrêmement robuste d'avant-guerre, les matériels contemporains, dimensionnés plus justement, étant moins adaptés à ce genre de transformation.

On notera toutefois que le métro de New-York (sinon d'autres réseaux pour lesquels la recherche reste à mener) nous a précédé en la matière, en recyclant du matériel des années 1950 et 1960 dans la traction des trains de collecte des ordures en station et celle des rames à finances.



Pendant quelques temps, après enlèvement du pelliculage avant la peinture, les voitures ont retrouvé cette belle couleur bleue ... que de souvenirs !

Le nouveau convoi d'Auteuil vu aux ateliers de Vaugirard. (photos Julian Pepinster)

