

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 54 – Avril 2014

ÉDITO

Du nouveau à Versailles

Chers tous,

Après de nombreux efforts -tant du côté de l'autorité militaire que du nôtre- nous avons pu finaliser les conditions réglementaires nécessaires à l'utilisation de toutes les voies de la partie sud du camp des Matelots, maintenant isolée de la partie nord par l'ouverture au public de l'allée des Mortemets.

Parallèlement, le GSBdD de Versailles, qui nous accueille, a fait procéder aux réparations prescrites par Systra sur l'installation ferroviaire des Matelots.

Il nous est donc maintenant possible de circuler sur l'ensemble de la partie sud avec les adhérents, la circulation avec du public ne trouvant hélas pas de solution administrative pour l'instant. Cela nous permet de vous proposer de nouveau des séances d'initiation à la conduite de nos matériels préférés avec des parcours attrayants. L'utilisation de la voie circulaire comme naguère, nécessitant la fermeture de l'allée des Mortemets au public, n'est pas exclue mais revêtira un caractère exceptionnel. D'autres travaux, commencés l'année dernière, doivent s'achever cet été : ce sont ceux nécessaires au mouvement du « Diplodocus » vers la position d'exposition qui lui a été choisie depuis la dissolution du « 5 ». Son déplacement sera un événement exceptionnel que nous espérons réaliser bientôt avec le concours de la SNCF, pour ensuite commencer le diagnostic de « la bête ».

Toujours concernant les matériels militaires, les travaux que nous effectuons sur le wagon « Chemilly 002 » dans le cadre de la Fédération Patrimoine Génie Versailles sont terminés pour ce qui est de la reconstruction de la première moitié des structures métalliques. Dès que le musée du génie aura mis en place les financements correspondants, nous commencerons une activité nouvelle pour nous : le rivetage à chaud.

Il faut enfin mentionner l'aide toute particulière qui nous est apportée par les responsables de l'atelier de Vaugirard : qu'ils soient ici de nouveau remerciés pour leur soutien à nos activités. Les quelques pages de ce bulletin exposeront les dernières avancées et nouveautés, à l'atelier sur le T91, dans les visites, dans les publications, ...

Enfin, l'Assemblée Générale, le 24 mai, sera l'occasion d'approfondir et d'échanger sur tous ces sujets ; venez nombreux !

SOMMAIRE

- ▶ **Noirieux et Versailles** p.2
réforme de la Bb 528 ; nouveaux outils
- ▶ **Balades à pied** p.3
éditions 2014 & nouveautés vues sur le réseau
- ▶ **La vie de l'association** p.4
programme « printemps-été »
- ▶ **Initiations conduite** p.4
programme prévisionnel
- ▶ **Assemblée générale le 24 mai** p.5
présentation des actions en cours et à venir
- ▶ **Cartes postales** p.5
édition d'une série de 11 cartes par l'association
- ▶ **Les 150 ans du métro de Londres** p.6
un événement exceptionnel



Notre première visite conférence d'un groupe « jeunesse », signalé dans le précédent Bonne Nouvelle, a été l'occasion de circuler dans le premier MF01 de la ligne 9, le lendemain de sa première mise en service ! (J. Pepinster).



Petite évolution du bulletin : nous repassons sur un logiciel de mise en page professionnel. Un adhérent a aimablement reproduit en l'améliorant la maquette retenue il y a deux ans.



► Noireux et Versailles : réforme de la remorque Bb 528 nouveaux outils

La Bb 528 a été récupérée il y a une quinzaine d'années dans l'objectif de la « dépouiller » pour pièces. C'est un véhicule qui a passé 20 années à servir de « wagon » de transport d'outillage lourd, tuyaux, ferrailles, ciment, etc, sur les chantiers d'injection du métro et qui ne peut être remis en état « voyageurs ».

Un premier acte de démontage de tôles émaillées a été engagé par Guillaume Potier de la Bâtie, responsable du site, qui sera poursuivi lors d'une session de travail début mai. Les composants récupérés seront d'ordre esthétique (tôles, portes), et mécanique (pièces de freinage), avant destruction de la structure ainsi « déshabillée ». À l'atelier, deux outils neufs ont été acquis (presse hydraulique de 30 tonnes, cabine de sablage de pièces) et un autre offert par l'atelier de Vaugirard (plieuse). Ils permettent d'effectuer des travaux soignés, occasionnent d'importants gains de temps et font la joie des travailleurs du weekend !



Vue récente (automne 2013) de la Bb 528 à Noireux. Sous le numéro V 331, elle assurait des transports de matériel et de consommables sur les chantiers de nuit du Métro, à ce titre son intérieur est ... très dégradé. (J.-F. Daudrix).



Les trois nouveaux outils, bienvenus à l'atelier : de gauche à droite, la cabine de sablage en plein emploi, la presse, la plieuse, convenablement décorée du lapin « Serge » du Métro ; en effet, on risque « de se faire pincer très fort » ! (J. Pepinster).



► Balades à pied éditions 2014 & nouveautés vues sur le réseau

Les visites-conférences à pied, avec le stand de documentation déployé à la fin des visites (et quelques fois par an lors de plusieurs salons) sont, avec les cotisations, les principales ressources de l'Association.

Les nouveautés 2014 sont pour le moment liées aux chantiers de l'opération de longue haleine «renouveau du Métro» et aux évolutions du parc de matériel roulant. Ils concernent les deux trajets «Châtelet» et «Invalides», dont le parcours terminal emprunte la ligne 5, puis la 9. La correspondance s'effectuait à Oberkampf, en raison de ses attraits multiples: station de la ligne 5 orange de style «Mouton», station de la ligne 9 à 105 mètres, constitution des accès montrant visiblement les différentes phases de travaux (époque ligne 5 en 1907, époque ligne 9 en 1935), trafic adapté au stationnement du groupe.

Mais «on n'arrête pas le progrès» ! Le 8 février 2014 (photo panoramique), nous avons pour la dernière fois parcouru la station de la ligne 5 en époque «Casimir». En attendant la remise en exploitation de la station, nous changeons à République !

Depuis le début des visites en 2008, il y a eu plusieurs changements dans le déroulement de nos circuits:

- le parcours initial du circuit «Châtelet» était trop long ; nous avons «coupé» à Oberkampf l'antenne vers la Place des Fêtes, lassés d'être interpellés par les SdF peuplant les quais de la ligne 7^{bis};

- les trajets «Invalides», «Dauphine» et «Denfert» ont été créés. Le trajet «Denfert» est pour le moment laissé de côté, n'apportant qu'une satisfaction partielle des participants. Le trajet «Dauphine» fait l'objet d'un arrêt supplémentaire à «Madeleine» pour apprécier l'oeuvre artistique «Ryaba la Poule», offerte par le métro de Moscou en retour du montage sur ce

réseau d'un accès Guimard (afin de ne pas provoquer le malheur, il est impératif de toucher l'oeuf d'or de ladite poulette).

Le décor a lui aussi changé ! Outre Oberkampf indiqué plus haut, nous avons assisté à la métamorphose en style «renouveau du Métro» des stations suivantes: Gare de l'Est, lignes 5 & 7 et Bastille ligne 5 (ex. style «Mouton»), Jaurès, ligne 7 bis (alors en état d'origine), Odéon ligne 4 (alors carrossée).

Les trains ont aussi changé ! Au début, nous n'avions que les regrettés MP59 sur la ligne 4 ; nous avons assisté à leur remplacement progressif par les MP89 de la ligne 1. Nous avons assisté de la même manière au remplacement des MF67F de la ligne 5 par des MF01, avec leurs deux décorations successives (livrée «RATP», puis livrée «STIF»), et c'est désormais le tour de la ligne 9, que nous voyons évoluer presque chaque semaine.

Sur les autres lignes empruntées, on assiste aux transferts de matériel roulant caractérisant «le début de la fin» des grandes familles de matériel roulant, comme à l'époque du Sprague. Les formations «type 3» de la ligne 9 sont progressivement reversées à la ligne 10, qui se séparera de ses «E» ex. ligne 2, et à la ligne 12, en renfort du parc suite au prolongement réalisé et celui à venir ; cette ligne a notamment récupéré la rame prototype surnommée «bonbonnière».



Visite de Solférino, seule station du «Nord-Sud» en état d'origine de 1910 ; passage de la rame MF67 «bonbonnière» (J. Pepinster)

*Dernier arrêt à Oberkampf le 8 février 2014 avant travaux !
Au second plan, un MF01 en livrée «STIF»
(J. Pepinster)*





► La vie de l'association programme « printemps-été »

Dans le Métro, c'est la poursuite active de nos visites, que les beaux jours ne devraient pas réduire, au contraire (ci contre, le billet « 2014 » recto-verso ; taille réelle : 20 x 10,5 cm).

À Versailles, les travaux d'hiver se terminent sur le T91, rendu actif au freinage, avec le remontage des derniers équipements de la loge avant, la pose de baies vitrées là où elles avaient été tôlees au fil des ans, et la réparation d'une tôle cabossée.

Des reprises de caisse sur la M340 sont indispensables. Deux montants de portes de la face gauche de la voiture sont en effet fissurés, ils vont être réparés par soudure profonde (assainissement de la fissure, élargissement, soudure, meulage et peinture). Sur la face avant de la caisse (voir photo), l'enduit mis en 2003 pour boucher les trous ne fera bientôt plus illusion ! La tôle dégradée sera déposée, les points de fixation seront reproduits sur une tôle neuve qui viendra prendre sa place avant repose des composants. Enfin, une peinture neuve complètera le travail après repose de moulures décoratives manquantes.

Il nous appartiendra ensuite de poursuivre cet été les travaux commencés sur le F2020 du patrimoine militaire et sur le wagon Chemilly, dans l'optique des commémorations de la Grande Guerre. Tout ceci sera ponctué par l'Assemblée Générale, le 24 mai 2014.



À gauche, les composants d'ores et déjà remontés dans la loge avant du T91 ; à droite, la tôle percée qu'il nous va falloir remplacer sur la M340. (J. Pepinster).



Fin des travaux de tôlerie de la première moitié du wagon Chemilly. (D. Craquelin).

► Initiations conduite programme prévisionnel

A NOTER !

- Effectif : 6 personnes par journée
- Adhésion à jour de cotisation (assurance)
- Durée : prévoir la journée.
- Déjeuner : sur place, prévoir 12 € de participation
- Période : cet été
- Impératif : une pièce d'identité pour l'accès
- Idéalement : être véhiculé et récupérer les piétons !



Contact et renseignements :
secretariat@ademas-assoc.com
 ou, à défaut, par téléphone
 ou courrier postal



► Assemblée générale le 24 mai : présentation des actions en cours et à venir

Grâce à l'aimable accueil de son Secrétaire général et du personnel de l'établissement, l'EIVP nous accueille à nouveau pour l'Assemblée Générale 2014. celle-ci se tiendra le 24 mai à partir de 9h30 (accès à partir de 9h) afin de :

- prendre connaissance et voter sur rapports moraux et financiers ;
- exposer les actions menées et à venir ;
- valider une proposition de modification du règlement intérieur visant à améliorer le fonctionnement de l'association et à faciliter l'accueil de visiteurs (document joint à l'envoi du « Bonne Nouvelle ») ;
- élire les membres du comité directeur dont les postes sont en renouvellement (4).

École des Ingénieurs de la Ville de Paris - 80 rue Rébeval - 75019 Paris
Métro : Belleville ou Pyrénées

Le présent avis tient lieu de convocation.

Les candidats se feront connaître avant le 12 mai 2014 et communiqueront leurs projets pour l'association sous forme succincte.

Cotisation

Merci d'être à jour de cotisation (lors de l'AG au plus tard : 30 € membre associé ; 50 € ou plus pour les bienfaiteurs). Il est possible de se faire représenter par un adhérent de son choix en avisant le bureau et en communiquant un pouvoir au mandataire concerné. La nouvelle carte d'adhérent sera remise lors de l'AG !

Repas en commun

Un déjeuner en commun sera organisé dans un établissement du quartier. Pour y participer, se signaler avant le 12 mai et prévoir un budget de 25 € environ par convive.

► Cartes postales

Cela faisait bien longtemps que l'ADEMAS n'avait pas publié de cartes postales... nous nous rattrapons par l'édition de 11 d'un coup !

Envoi de la série par voie postale pour 10 euros franco (chèque, Paypal, espèces), ou lors de l'Assemblée Générale (5,50 euros).





Les 150 ans du Métro de Londres un événement exceptionnel

« Nous, les français, nous sommes les meilleurs, car nous sommes les premiers à avoir eu « l'idée » du Métro ! » C'est sur ces quelques mots que commencent parfois les visites-conférences.

Seulement, il est ensuite précisé que d'autres ont eu l'idée presque aussitôt que nous et, pendant que nous discutons les avantages et inconvénients façon « village Gaulois », les autres l'ont réalisé.

Londres a ainsi inventé deux fois le Métro : une première fois, en 1863, en prolongeant en ville (par un ensemble varié de tranchées, tunnels, viaducs) une ligne de banlieue, tractée par le seul moyen possible et adapté, des locomotives à vapeur ; et une seconde fois, en 1890, en inventant le Métro pour de bon, selon des critères inchangés depuis et qui se sont imposés à tous les réseaux du monde :

- **électrique** (et par rames automotrices réversibles) ;
- **souterrain** ou essentiellement souterrain ;
- « **exclusif** », dans le sens où ces métropolitains ne partagent généralement pas leur infrastructure avec des transports d'autre nature, tels que marchandises ou services de voyageurs grandes lignes.

Cet anniversaire a été fêté avec respect pour le patrimoine désigné pour représenter ces « 150 premières années » : des expositions, des ouvrages en garderont une mémoire durable. Sur le moment, il y a eu plusieurs manifestations avec circulations de trains historiques, en traction par locomotive électrique ou vapeur, avec deux formations différentes :

- une formation « courte » représentant les premiers temps du service (voiture voyageur courte à trois essieux parallèles reconstruite sur la base d'une ruine, fourgon de transport de lait) ;
- une formation « longue », plus adaptées aux circulations historiques avec transport de voyageurs, avec une rame de quatre voitures à bogies à caisse en bois (plus le fourgon à lait et la voiture courte le cas échéant).

Cet anniversaire du « premier métro du monde » n'a été fêté que sur les lignes correspondant, en terme de gabarit, à cette première phase de conception (Metropolitan Line & District Line).

Attendons avec impatience l'année 2040, qui sera le cent cinquantième du premier métro électrique et souterrain. Il existe de la première ligne une locomotive électrique, une voiture complète exposée au musée des transports, comme l'est le « Milk Van » n°4, ainsi que deux autres voitures, aujourd'hui en ruine ; préparons-nous à les voir rouler dans le « Tube » à cette occasion !



La rame historique composée d'un fourgon à lait (Milk Van) n°4 (1896), la voiture de première n°353 (1892), et la rame de type « Ashbury » (1898) ont été tractés par la machine n° 1 du Metropolitan Railway (1898) ainsi que par la machine électrique n°12 « Sarah Siddons » (1922).

À gauche, une marche d'essais, « on a wet night », du train d'anniversaire, vu à Ealing Common (District Line). (photos B. Hardy).

Bonne Nouvelle, 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^{er} juillet 1901 – Journal officiel du 29 avril 1992

Adresse postale : ADEMAs, c/o Versailles associations, 2 bis place de Touraine, 78000 Versailles

Téléphone : 07 53 84 65 95 – Courriel : secretariat@ademas-assoc.com

Merci à tous pour avoir collaboré à cette édition ; directeur de la publication : D. Craquelin