

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 58 – Août 2016

ÉDITO

Pour les générations futures

Cela faisait un moment que le sujet était en suspens à la RATP : que faire des Sprague garés dans la voie d'accès de l'ancienne boucle du terminus de Villiers ?

La décision a été prise : la RATP en conserve une partie pour compléter sa réserve muséographique dans les locaux de Villeneuve-Saint-Georges, de façon à présenter une motrice et une remorque caractéristiques des diverses évolutions du matériel métro, et se sépare des doublons. Parallèlement, les actions nécessaires pour présenter de nouveau la rame historique A. 475 sont engagées.

Des actions toutes d'endurance :

- rénovation esthétique de 8 voitures issues de Villiers et présentées à Villeneuve -l'ADEMAS a apporté une contribution en pièces techniques et esthétiques-,

- engagement du dossier et des travaux permettant à la rame historique de réapparaître en public, matérialisé notamment par la formation de personnel de conduite,

- notre association est entendue dans sa demande d'obtention de véhicules : sur 15 véhicules non retenus pour une présentation à Villeneuve, les 10 voitures demandées par l'ADEMAS ont été mises à sa disposition, les autres servant de banque de pièces avant leur disparition définitive. Il sera ainsi possible de former quatre trains de quatre voitures, permettant de satisfaire à l'option la plus généreuse de nos projets. Si nous sommes assez précisément fixés sur la nature et le volume des travaux techniques et esthétiques à réaliser, les problématiques du type et du lieu d'exploitation restent entières, toute la communication et l'activité commerciale sont à penser et construire : vaste programme. Il est désormais pertinent de communiquer plus ardemment sur ce projet et de nouer les liens nécessaires avec de futurs partenaires ...

Merci à la direction générale de la RATP, aux départements de la communication et du matériel roulant ferroviaire de renouveler leur confiance dans notre travail en rendant possible la préservation de la matière première d'un tel projet. Merci également aux autorités militaires du camp des Matelots qui ont permis l'accueil d'un nouveau contingent de Sprague à Versailles.

La période écoulée a aussi été l'occasion d'événements : fête de la vapeur, assemblée générale. Nous avons aussi perdu un bon camarade, adhérent actif, d'autres, plus jeunes, viennent nous rejoindre : la vie continue !

SOMMAIRE

- ▶ **Fête de la vapeur** p.2
Retour sur un bel événement et sa préparation
- ▶ **En revenant de la Somme** p.4
La rénovation intérieure de la ABm 5
- ▶ **Assemblée générale** p.5
- ▶ **Pascal Pontremoli** p.5
- ▶ **Patrimoine ferroviaire militaire** p.5
Diplodocus et wagon plat
- ▶ **La boucle de Villiers** p.6
une infrastructure hors du commun métropolitain



Arrivée sur le réseau en 1908, la M. 517 quitte les rails du Métro parisien après 108 ans de présence pour un nouveau destin ; derrière, le tracteur ex-Nord-Sud T. 242, autre pensionnaire de Villiers. (J. Pepinster)

Journées européennes du patrimoine

La RATP propose un riche programme incluant des circulations en autobus à plateforme et des activités sur inscription, notamment l'atelier de Bobigny, la machine à laver de la ligne 7, le chantier de prolongement de la ligne 14, l'atelier de signalétique, visites-conférences, et une « enquête du M » au sein de la collection visible à Villeneuve-Saint-Georges. Inscriptions sur www.ratp.fr à partir du 6 septembre.



Le Camp des Matelots sera ouvert le dimanche 18 septembre 2016 de 10h à 18h à la même occasion à destination principale des élus du département des Yvelines et des militaires. Les adhérents sont bienvenus pourvu de s'être préalablement fait connaître avant le 9 septembre, selon indication dans l'invitation jointe au bulletin. Notre rame et des bus circuleront à cette occasion.



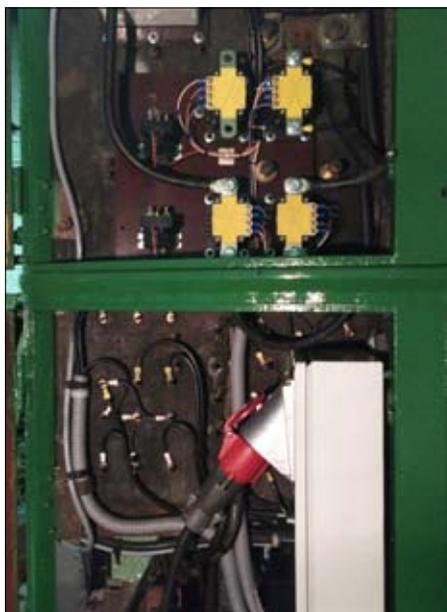
► Fête de la vapeur

Retour sur un bel événement et sa préparation

Les deux années intenses de travail sur le train ont été couronnées de succès : la rame Sprague à 4 voitures a fonctionné à l'occasion de la Fête de la Vapeur.

Les travaux effectués sur la ABm. 29 ont été décrits dans les numéros précédents. Ils se sont achevés par la pose des banquettes et des mains courantes. Cette tâche s'est révélée ardue car nous n'avions pas, bien entendu, les banquettes d'origine de la voiture (disparues en 1967 lors de sa transformation). Si l'installation des banquettes de seconde classe n'a pas soulevé de problème particulier, il en a été autrement en première. En effet, les sièges reposent sur des cales en bois qu'il a fallu réaliser sur mesure pour compenser les variations du niveau du sol. Par ailleurs, seules quelques mains courantes ont pu être réinstallées ... la hauteur des barres de maintien étant souvent trop importante.

Sur la M. 1266, l'installation du coffret de commande en basse tension a été réalisée et la commande des portes rendue opérationnelle. Au niveau esthétique, le lanterneau a été repeint et les parties émaillées décapées tandis que la face avant et le premier quart de la voiture ont reçu deux couches de vert. Enfin, une ceinture de caisse corrodée a été changée et des réparations de tôlerie par soudure ont été effectuées sur la face avant. Sur la M. 340, le coffret de commande a été rendu opérationnel nuitamment quelques heures avant le chargement de la voiture ... le planning a vraiment été très chargé !



Vue de l'arrière du tableau principal de la M.340. En haut les contacteurs Gigavac GX46 assurant l'alimentation des moteurs ainsi que la commutation marche lente / marche normale. En bas la prise « de parc » permettant l'alimentation de la rame (compresseur, éclairage, commande) par le courant du secteur. (J. Pepinster)

Désormais, plus besoin de manipuler les sectionneurs traction sous tension, les relais Gigavac assurent cette fonction de même que toutes les commandes en loge. Une sonde a été introduite dans un carter moteur afin de mesurer la vitesse réelle du train, elle s'affiche désormais ! Au niveau esthétique la face avant a été repeinte entièrement après remplacement d'une tôle corrodée. Le chargement des voitures pour Saint-Valery-sur-Somme a débuté le 5 avril au matin avec le départ des ABm. 5 et M. 340. Un



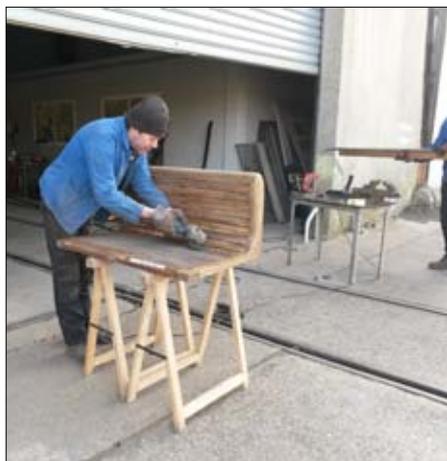
5 avril 2016, 0 h 30, circulation de la M.340 avec ses modifications ... tout fonctionne ! Départ pour la Baie de Somme à 8 h 00. (J. Pepinster)

essai préalable de la rame à quatre voitures a néanmoins eu lieu sans incident ... si ce n'est une inversion de fils sur la ligne traction, vite corrigée, ayant pour effet de faire partir le train dans le sens opposé ! Le 7 avril les ABm. 5 et M. 1266 sont parties rejoindre la Baie de Somme ; la rame effectue ses premiers essais au complet.

Une panne électrique se manifeste souvent sur le Sprague par la dégradation avancée d'un isolant. Sur un câble, il pourra s'agir d'un court-circuit par contact avec la masse, ou d'une alimentation intempestive par fuite de courant d'un fil vers un autre (raison pour laquelle nous changeons les câbles



Soudure au MIG d'une tôle de réparation à l'avant droit de la M. 340, cette opération était indispensable avant de repeindre l'avant de la motrice. (J. Pepinster)



Sur la ABm. 29, le long chantier de rénovation des banquettes touche à sa fin, la réinstallation est proche ! (A. Marcinkiewicz)

Réalisation du connecteur de la sonde de vitesse sur la M. 340 réalisée pendant le levage de la voiture. (J. Pepinster)





d'origine gainés de gutta-percha). Les contacteurs sont suspendus sous tension par l'intermédiaire de boulons isolants: l'un d'entre eux a fondu lors d'une marche d'essai, provoquant l'impossibilité pour la M. 340 de repartir en marche lente et endommageant la platine isolante en bakélite. Le changement de cette pièce sur une M4 sans lever la voiture ni disposer de fosse est quelque peu inconfortable mais a pu être mené après un aller-retour Saint-Valery – Versailles pour chercher la pièce car nous n'avions pas anticipé ce type de panne. Les marches d'essais ont permis quelques belles circulations nocturnes dont l'une avec le soleil couchant sur la Baie.

Le 15 avril, c'est une foule digne des heures de pointe du métro parisien qui attendait sur le quai de Noyelles ... la rame était littéralement bondée. Quelle belle renaissance pour la ABm. 29 qui recevait ses premiers voyageurs depuis près de 50 ans !

Le programme de circulation était identique à celui observé en 2013, quatre allers-retours le samedi et autant le dimanche où le beau temps était de la partie !

Le samedi 16 avril 2016 le Sprague aura encore transporté des voyageurs Qui l'aurait parié le samedi 16 avril 1983 à la station Porte de Saint-Cloud lorsque la rame A. 487 est arrivée pour son dernier voyage.

B. Renard



La rame Sprague côté M. 340 au soleil couchant de la Baie de Somme. L'ultime circulation haut-le-pied pour le retour au dépôt de Saint-Valery le dimanche 17 avril a donné l'occasion d'une photo de groupe réunissant les personnels de l'ASVi, du CFBS et de l'ADEMAS.



Les voyageurs ont pris place dans la ABm. 29 en ce dimanche ensoleillé. Il y manque encore quelques mains courantes et surtout la cloison de séparation entre les deux classes. Depuis le mois d'avril, grâce à l'un de nos fidèles adhérents et après une chasse fructueuse sur « leboncoin », il n'y manque plus aucune banquette désormais !



► En revenant de la Somme La rénovation intérieure de la ABm. 5

La remorque ABm. 5 est préservée par l'association depuis juillet 1998. Elle a été rachetée à un ferrailleur qui l'avait conservée à l'issue de sa réforme par la RATP en 1991. Cette voiture avait été récupérée en assez mauvais état, même si la quasi-totalité de son aménagement intérieur était présent. Elle a été bien protégée sous bâche en Mayenne.

Elle a été transférée à Versailles fin 2003 en vue de sa restauration en état de marche. Celle-ci a débuté en septembre 2004 et s'est achevée juste à temps pour les journées portes ouvertes du 5^e Régiment du Génie en juin 2005. L'extérieur, les portes, le lanterneau ont été repeints et les circuits électriques recâblés, l'intérieur devant être fait ... plus tard !

C'est donc en 2016 que nous entamons ce chantier, et que nous en profiterons pour repeindre également l'extérieur, la peinture de 2005 étant un peu défraîchie.

Les banquettes et les mains courantes ont été déposées, seuls subsistent les pieds de banquette dont le retrait provoquerait l'éclatement du ciment magnésien au sol. Les vitrages sont déposés également, de façon à traiter efficacement les entourages. Les portes sont simplement déconjuguées tandis que les poussoirs de portes sont retirés de façon à faciliter la peinture des montants.

Les banquettes ont été intégralement décapées et quatre couches de vernis ont été nécessaires pour leur redonner une belle allure. Les mains courantes font l'objet d'un traitement chimique pour qu'elles retrouvent leur éclat d'origine ; en effet la forme tourmentée des supports de portes bagages nous a dissuadé d'entreprendre un lustrage manuel alors que quelques minutes dans un bain suffisent !

Les montants intérieurs sont décapés au dérouilleur pneumatique, un engin bruyant mais facile d'emploi et très efficace.

La voiture sera repeinte identiquement aux autres: RAL 6010 pour le vert, RAL 3003 pour le rouge, RAL 1015 pour l'intérieur, RAL 3005 pour les portes et les pieds de banquette. Les autres parties de voitures sont noires (toiture, châssis, bogies) ou blanches (lanterneau, plafond).

Avec cette rénovation, les deux remorques mixtes de la rame verte seront dans un état de présentation identique. Les futurs travaux concerneront la modification du circuit d'éclairage afin de l'alimenter en 24 V avec présence d'un éclairage secouru.

B. Renard



Ci-dessus : l'intérieur désormais dépouillé de la ABm. 5, il reste à décaper les montants, masquer les tôles émaillées avant de peindre (J. Pepinster). La voiture vue en service à Porte des Lilas le 17 janvier 1981 (A. Wright). Sous une publicité pour un magasin titrant « Catherine Deneuve, l'anti-star » se cachait ce graffiti politique de 1981 ! (A. Prodanovic) Ci-dessous, la formation à quatre voitures lors de la Fête de la Vapeur en Baie de Somme : la ABm. 5 se trouve en seconde position. (J. Pepinster)





► Patrimoine ferroviaire militaire

Même sans bouger, le moteur du Diplodocus avance : cylindres rectifiés et remis en place dans le bloc avec des pistons neufs, culasses révisées et remontées après rodage des 24 soupapes.

La pompe d'injection, partiellement grippée, a été remise en état dans un atelier spécialisé. La livraison des pièces de rechange de la pompe à eau est imminente, dernier organe manquant avant les essais thermiques. Avec sa repose, le diagnostic des organes électriques va pouvoir commencer : on entre dans le vif du sujet !

Un grand merci à la Société d'Application de Moteur Diesel, qui nous apporte tout son savoir-faire et son réseau de contacts pour trouver les pièces d'un moteur fabriqué en 1954.

D. Craquelin

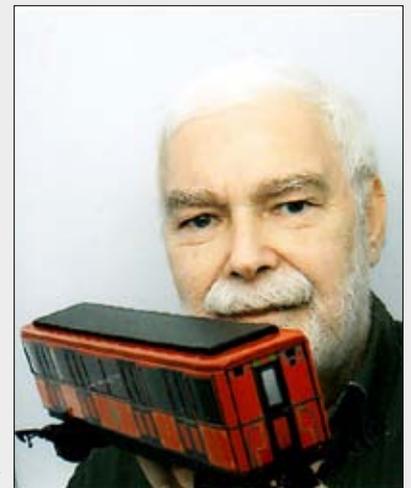
► Assemblée générale

C'est en mars que notre bon camarade Pascal Pontremoli s'est éteint, guéri d'un cancer mais abattu par la nocivité des traitements.

Participant actif aux activités culturelles, aux stands et visites conférences, soigneux concepteur de nos « billets géants », acteur dans l'édition de « Bonne Nouvelle », nous venions de terminer ensemble, dans des conditions compliquées on l'imagine mais avec succès, l'édition du livre sur les plans du métro de Paris.

La bibliothèque « métro » qu'il nous donne sera accessible à Versailles les jours d'activité. Adieu Pascal !

M. Ovenden - J. Pepinster



Composition de la rame inspirée des formations en service sur la ligne 13 de juin 1973 à janvier 1975. (J. Pepinster)

L'assemblée générale est ouverte à 10 heures le 7 mai 2016 dans les locaux de la Maison des associations qui abritent le siège social et le courrier postal de l'association.

Dans son rapport moral, le président évoque le sort des voitures historiques situées à Villiers et dont le déménagement est entamé. L'association a demandé la récupération de dix voitures auprès de la RATP et cette démarche a reçu un accueil favorable. Ce parc permettrait de constituer à terme quatre rames de quatre voitures. La question de l'utilisation de ces voitures reste entière. Dans un premier temps, le concept de chemin de fer touristique itinérant, le temps d'une saison sur un réseau, semble le plus pertinent mais l'équation économique d'un tel projet reste à réaliser, les recettes de billetterie ne pouvant pas couvrir les dépenses d'acheminement des voitures. Les relations avec l'autorité militaire au camp

des matelots se sont développées ; des visites de groupes avec circulation de nos matériels sont envisageables. Enfin le rapport n'omet pas de remercier les membres de l'équipe active, tant pour l'animation des balades que pour les travaux sur le matériel roulant à Versailles. L'appui de nos correspondants des services de maintenance à la RATP est à nouveau souligné.

Le trésorier présente ensuite les comptes de l'année 2015, faisant état d'un résultat en déficit en raison des nombreux travaux réalisés sur nos matériels, notamment dans le domaine de l'équipement radio, essentiel pour assurer une circulation avec des passagers, en Baie de Somme notamment, dans des conditions satisfaisantes. Le dépouillement des votes fait apparaître 36 votants présents ou représentés, 36 exprimés. Les comptes font l'objet d'un vote positif par 34 voix. Les trois candidats sortants sont élus par 36 voix pour Julian Pepinster et Jean-Emmanuel Terrier et 35 voix pour Jean-François



Circulation appréciée du TN4B de Guillaume Potier de la Batie pour l'AG ; devant le Château de Versailles, ce vendeur de tours Eiffel n'en revient pas ! (J. Pepinster)

Daudrix. Après un échange de question avec les adhérents, essentiellement au sujet des voitures stationnées dans la boucle de Villiers, l'Assemblée est close à midi. Un trajet en autobus ancien à travers la ville de Versailles conduit les adhérents au restaurant « La Grille de l'Orangerie ». A l'issue du repas, une visite et des circulations clôturent cette belle journée !

Lors d'une réunion ultérieure du bureau, le comité directeur est composé comme suit : Dominique Craquelin, président Julian Pepinster, vice-président Jean-François Daudrix, trésorier Guillaume Potier de la Batie, Benoît Renard, Jean-Emmanuel Terrier, administrateurs



► la boucle de Villiers une infrastructure hors du commun métropolitain

Revenons un peu sur l'histoire particulière de cette « Boucle de Villiers » où ont été stationnées de nombreuses années des voitures historiques.

L'infrastructure initialement construite (début des travaux en 1899) prévoyait à cet endroit la fusion des actuelles lignes 2 et 3 afin d'exploiter en tronçon commun le parcours jusqu'à l'Etoile, où les deux lignes se seraient séparées. L'on sait que ce concept d'exploitation fut abandonné bien avant la mise en service du réseau mais deux ouvrages furent construits dans cette optique : Villiers et Gare de Lyon. Courant 1902, l'ouvrage initialement construit à niveau est approfondi côté ligne 3 en vue du prolongement ultérieur à Porte de Champerret, décidé en 1901, donnant à la voûte de cette station cette double hauteur unique sur le réseau et l'on construit sous le parc Monceau une boucle de retournement. La ligne 2 est mise en service ici le 7 octobre 1902, la ligne 3 le 19 octobre 1904 de Villiers à Père Lachaise.

En 1910, la ligne 3 est prolongée vers la porte de Champerret : la boucle et près de 200 mètres de double voie d'approche sont « débranchées », la ligne 3 bifurquant sous l'avenue de Villiers. La boucle va alors servir de position avancée pour les chantiers de voie en relation avec l'atelier localisé sur la mezzanine et, en 1912, cette dernière est transformée en sous-station de rectification d'électricité.

Vers 1935, cet ensemble est aménagé en abri antiaérien destiné à accueillir le commandement du métropolitain en situation de crise. La boucle est défermée, aménagée avec des locaux (chambres, salles, bureaux). L'ensemble du site est protégé des attaques aux gaz avec de massives portes étanches disposées de manière à pouvoir sectionner l'abri en cas d'attaque, un dispositif de filtrage d'air est inclus à cet ensemble.

Après guerre, l'abri n'a que peu ou pas servi - en tout état de cause, il n'y a pas eu d'attaque aux gaz - le site est réemployé en centre de perfectionnement technique et administratif (CPTA) et en centre de médecine du travail, les voies accueillent une partie de la formation des conducteurs.

Avec l'ouverture d'un nouveau centre de formation à Noisiel en 1990, Van Dyck est abandonné, les formations de conduite sont transférées à Gare de Lyon.

En 2002, les deux rames historiques désormais inemployées et le matériel Nord-Sud y sont transférées, suivies en 2007 par les voitures issues de l'Espace Maillot.

Les voitures anciennes de Villiers retrouvent le jour en 2016 et il est désormais prévu de stocker à Villiers des voitures MF67 en prévision d'une possible réforme anticipée des MF88 de la ligne 7^{bis}.

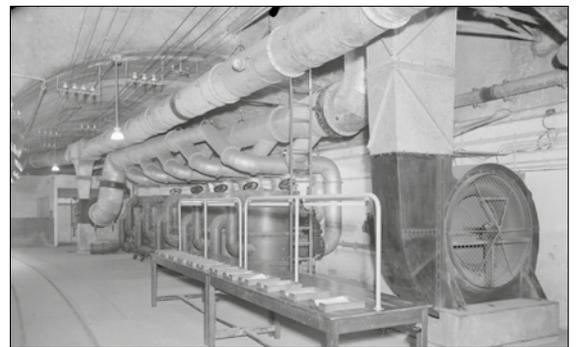
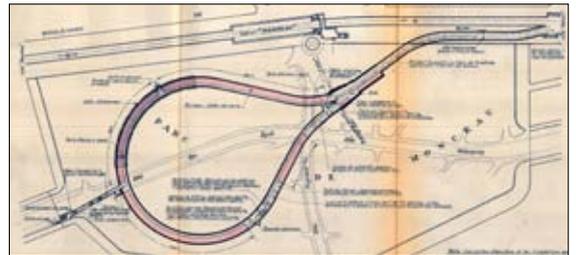
J. Pepinster

Ci-dessous : portes étanches, sas d'accès et dispositifs de ventilation sur les voies et dans la boucle (J. Pepinster) - vue d'ambiance des locaux de la boucle (DR).

Ci-contre : plan de la boucle aménagée et de ses voies d'approche et vue de 1948 du dispositif de filtrage subsistant alors (RATP).



Sous creusement de l'ouvrage, vue du 2 juin 1902. (cliché A470 collection RATP) et travaux de raccordement aux voies prolongées vers Porte de Champerret le 25 mars 1910 - ouverture le 23 mai (coll. Ville de Paris)



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 Maison des 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