

BONNE NOUVELLE

ADEMAMAS



La gazette de l'Ademas N° 59 – Février 2017

ÉDITO

Un quart de siècle !

Notre association fête cette année ses 25 ans. En 1992, on pouvait encore rouler en Sprague (rame verte ou rame grise) sans restriction sur l'ensemble du réseau. Cette année-là trois circuits furent organisés par l'ADEMAS et deux circulations en service voyageurs eurent lieu sur les lignes 1 et 5. Quant aux matériels conservés, ils n'avaient fait l'objet d'aucune dégradation significative.

Dans un contexte fluctuant, avec notamment quelques belles années de circulation avec la rame historique après le centenaire du Métro en 2000, la situation globale s'est détériorée jusqu'à une période récente. Dans le même temps, l'ADEMAS a conduit la restauration d'une partie de sa collection de matériel roulant et est en mesure de faire circuler une rame de quatre voitures dans des conditions techniques satisfaisantes.

La conclusion principale de l'année 2016 est le dénouement de l'opération Villiers dans les meilleures conditions possibles. La convention nous liant avec la RATP doit encore être finalisée à l'heure de la parution du présent bulletin mais elle nous garantit la possibilité d'utiliser les dix voitures confiées avec la visibilité nécessaire dans le temps et dans un cadre juridique équilibré.

La restauration de ces voitures, permettant de constituer à terme trois rames opérationnelles, passe par la recherche de sources de financement complémentaires aux balades à pied dans le Métro. L'objectif est d'organiser à Versailles des circulations combinées Bus & Sprague avec présentation du Diplodocus, en partenariat avec « Autobus de Paris » dont deux TN sont stationnés aux Matelots. Si les modalités pratiques d'organisation reçoivent l'aval des autorités militaires, ces circuits mensuels accueillant 140 personnes en deux vacations se dérouleraient entre mai et octobre.

Une activité régulière à Versailles permettra de donner une fonction à nos matériels même si ce ne sera pas le chemin de fer touristique qui est notre but. Notre spécificité parmi nos collègues exploitants réside dans le fait que notre processus est inversé. En effet, les lignes touristiques se sont constituées à partir de la fermeture de celles-ci à l'exploitation par la SNCF ou les CFTA en rassemblant des acteurs locaux qui ne pouvaient s'y résoudre. Bien souvent le matériel roulant faisait défaut à l'origine. Dans notre cas nous avons un matériel roulant que nous ne souhaitons pas voir dépérir mais la ligne pour les exploiter nous fait défaut ... mais qui sait finirons-nous par la trouver dans les 25 prochaines années !

Les cotisations forment un des moteurs de nos actions !
Merci de prévoir leur renouvellement d'ici à l'assemblée générale (membre actif : 30 € ; bienfaiteur : 50 €).

SOMMAIRE

- ▶ **Matériel roulant** p.2
Réception de pièces et travaux Ab.284
- ▶ **Patrimoine & militaire** p.3
Diplodocus et journées du patrimoine
- ▶ **« L'opération Villiers »** p.5
Quinze ans d'histoire, six mois de travaux
- ▶ **Lavatory-cireur** p.6
Une vie oubliée de notre réseau



*Ca s'est passé à Bonne Nouvelle !
Vue prise le 13 décembre 2016, dernier jour de circulation du MF67
sur la ligne 9. Le train était pavoisé et animé pour cette dernière
occasion. (J. Pepinster)*

Assemblée générale

Notre Assemblée Générale 2017 sera accueillie à la Maison des associations de Versailles, située à proximité de la gare de Viroflay - rive droite. Elle se tiendra le **22 avril à partir de 10 h** afin de :

- exposer et voter les rapports moraux et financiers ;
- exposer les actions menées et à venir ;
- élire les membres du bureau concernés par leur renouvellement.



Maison des associations - 2 bis place de Touraine
- 78000 Versailles

**Le présent avis tient lieu de convocation.
Les candidats se feront connaître avant le 2 avril 2017 et communiqueront leurs projets pour l'association sous forme succincte.**

**Après le déjeuner en commun à « La grille de l'orangerie », nous irons au Camp des Matelots et présenterons les travaux réalisés et en cours.
Nous circulerons dans nos voitures.**



Matériel roulant

Réception de pièces et travaux Ab.284

La rénovation intérieure de la ABm.5 s'est achevée *in extremis* la veille des Journées du Patrimoine. Elle a donc à nouveau transporté des voyageurs le dimanche 18 septembre, dans un état de présentation désormais très satisfaisant. Il restera les bogies à traiter (décapage, peinture).

Manutentions de bogies

Les efforts de l'équipe technique se sont portés vers la réorganisation de la réserve des bogies provenant de véhicules réformés, stockés depuis des années. Les plus abîmés ont dû être éliminés, faute de place. Si les bogies porteurs sont aisément manœuvrables à l'aide de la grue Haulotte il n'en n'est pas de même pour les bogies moteurs dont le poids avoisine les 10 tonnes. Leur démotorisation est donc nécessaire à leur manutention et c'est de toute façon un préalable à leur éventuelle remise en service. Cette opération, quoique prévue par conception, n'est pas très aisée sur des bogies dont le dernier démontage doit remonter à plus de 40 ans. Il a fallu compter deux journées complètes pour chaque bogie, du début du démontage à la fin des opérations de manutention.

Nous conservons des réserves nécessaires pour toutes nos voitures, à savoir :

- des bogies moteurs n°2 pour les M.340, M.268, T.74 et T.91 ;
- des bogies moteurs n°3 pour les M.1266,

M.1308, M.103 ;

- des bogies moteurs n°1 pour la M.517 ;
- des bogies porteurs n°1 pour les M.517 et Bb.753 ;
- des bogies porteurs n°3 pour les Ab.284, ABm.5, ABm.29, Bb.546, Bb.572, Bb.782, Ab.487.

Remise en service de la Ab.284

La Ab.284 est la toute première remorque de première classe à quatre portes par face, livrée en 1929 (la toute dernière, la Ab.487 livrée en 1935 est également présente à Versailles !). Elle est restée en exploitation jusqu'en 1976 puis a été conservée par la RATP qui nous l'a confiée en 2004. Elle a régulièrement servi lors des nombreuses circulations qui eurent lieu à Versailles entre 2004 et 2010. Des « anciennes » de Versailles, seule la Ab.284 était encore posée sur des essieux à boîtes à huile. Si des essieux sur boîte à rouleaux nous avaient été fournis par la

*Rangement d'un bogie moteur par grutage.
Au premier plan, les moteurs préalablement
déposés et rangés. (J. Pepinster)*

*Droite : la corrosion dans le plafond de la Ab.284
après dépose des couvre-joints. (A. Prodanovic)*



L'intérieur pimpant de la ABm.5 lors des Journées du patrimoine. (A. Prodanovic)

RATP, l'adaptation du système graisseur de voie sur ces essieux nécessitait la fabrication de pièces spécifiques, enfin réalisées. Après le remplacement de ses essieux, la voiture bénéficie donc désormais des mêmes qualités de roulement que ses consœurs.

Après cette première étape, des opérations approfondies de restauration sont apparues nécessaires sur cette belle voiture.

Des travaux de remise en état du plafond sont indispensables afin d'accueillir à nouveau des voyageurs. Cette partie supérieure du lanterneau est constituée de tôles vitrifiées





blanches rivetées à un profilé en U. Un couvre joint émaillé plaqué contre un fer plat masque la jointure intérieure. Hélas, une épaisse bande de tissu, naturellement spongieux, a été interposée entre le fer plat et la partie inférieure du U. La corrosion s'est donc développée au point de provoquer la déformation et l'éclatement de la plupart des couvre joints émaillés. Mais le mal s'est hélas propagé aux tôles elles même à l'endroit de leur fixation. Au mieux il reste une fine dentelle de métal, au pire la corrosion a fait entièrement disparaître la tôle : impossible d'envisager le remontage dans ces conditions. C'est donc bien une refabrication des tôles émaillées du plafond qu'il va falloir entreprendre, mais la commande ne pourra être faite qu'après avoir déposé toutes les tôles. En effet, s'agissant de tôles vitrifiées, les perçages des trous de fixation doivent être effectués avant l'émaillage. Les tôles

sont-elles toutes identiques ? La méfiance est de mise ... Ce chantier fastidieux peut être mené de façon totalement indépendante du reste de la voiture car la corrosion ne s'est pas étendue plus loin. Fort heureusement, seule cette voiture semble concernée par ce type de montage. Le lanterneau est en cours de piquetage et sera repeint en blanc et le reste de l'intérieur en beige clair tandis que le décapage et la peinture des portes ont été effectués cet hiver. Les banquettes seront décapées et revernies et les mains courantes retrempées dans un bain de nickel après démontage. A l'extérieur, la dernière couche de rouge apposée en 1996 a manifestement très mal réagi avec les anciens fonds donnant un aspect « peau de lézard » à l'ensemble ... un décapage et une nouvelle peinture s'imposent. A ce stade les extrémités de la voiture ont déjà été traitées.



Adaptation de la commande du graisseur sur une boîte à rouleaux de la Ab.284 (A. Marcinkiewicz)

Par ailleurs, la rénovation électrique de la voiture est effectuée à cette occasion. Les lignes de train restées en « gutta-percha » sont recâblées. L'éclairage toujours réalisé en haute tension par des lampes associées en série, sera modifié par une alimentation en 24 V, secourue par batteries, comme sur la M.340.

B. Renard

► Patrimoine & militaire

Les travaux sur le Diplodocus se sont poursuivis avec le traitement du compartiment moteur, préalable à sa repose. Le travail a consisté à piquer au marteau pneumatique les couches successives de peinture de façon à partir sur une base saine. Un salubre dégraissage du compartiment au nettoyeur haute pression a précédé cette opération. Une première couche de peinture a été effectuée ... avant que la baisse des températures n'interrompe ce travail qui sera achevé aux beaux jours. Quelques reprises de peinture indispensables devront également être effectuées par endroits sur l'engin. Outre la repose du moteur révisé avec le concours de la société SAMD, il restera à remettre les cabines en état de présentation (dégrippage, grattage, nettoyage, changement des plexiglas, peinture).

D. Craquelin



Ci-dessus : Par un dimanche (moyennement) ensoleillé de septembre, les Journées du Patrimoine ont accueilli quelque 450 visiteurs, tous sur inscription préalable, nos journées étant « privées » : officiels, personnels militaires, adhérents des associations, et leurs accompagnants (A. Marcinkiewicz).

Ci-contre : nettoyage et peinture du compartiment moteur (D. Craquelin)



« L'opération Villiers » Quinze ans d'histoire, six mois de transports et de travaux

Contexte

A l'été 2002, les deux rames historiques non utilisées ainsi que le matériel Nord-Sud subsistant ont quitté le raccordement Monge / Maubert-Mutualité pour la boucle de Villiers (cf Bonne Nouvelle n°26 et 58).



1^{er} août 2002, départ de Monge - 13 mars 2007, départ de Porte Maillot (J. Pepinster)

Au printemps 2007, les cinq voitures de l'Espace Maillot quittent la ligne 1 pour Villiers, puis une des remorques de l'Espace Invalides. Ce matériel est ensuite rejoint par deux engins de travaux dont la préservation a été considérée pertinente à l'époque.

Le matériel ainsi préservé se compose ainsi :
M.473 - M.429 - Bb.713 - Ab.411 - Bb.782
- M.1308 - M.270 (ex-rame grise complétée de deux motrices de réserve)

M.103 - Bb.751 - Ab.487 - Bb.572 (ex-deuxième rame verte amputée de la M.333 classé MH et remise en état de présentation)

M.2103 - A.1036 - M.2104 (matériel Nord-Sud)

M.757 - Bb.240 - Ab.253 - Bb.546 - M.517 (voitures de l'Espace Maillot)

Bb.753 (voiture de l'Espace Invalides)

T.242 ex-Nord-Sud - V.315 ex-ABm.51 (matériel de travaux).



Sortie des Ab.253 et Ab.411, copieusement dégradées, en mai 2016. (L. Hatier)
Les mêmes vues dans la réserve muséographique de Villeneuve-Saint-Georges fin 2016 : ça va mieux ! (J. Pepinster)



Les conditions de stockage, relativement satisfaisantes jusqu'en 2008, se sont progressivement détériorées à la suite d'intrusions et à de nombreux pillages (vol de mobiliers, vitres brisées). Les protections mécaniques remises en état après chaque intrusion se sont révélées insuffisantes tant qu'elles n'étaient pas complétées par une surveillance électronique.

Il devenait urgent de trouver une solution, si possible constructive, à cette situation préjudiciable à la conservation du matériel historique Métro. Par ailleurs, des interventions impératives de maintenance devaient être effectuées sur la voûte du tunnel.

Répartition des voitures

Il a donc été décidé de procéder à l'évacuation complète de la boucle de Villiers, et de donner une affectation à chaque voiture ainsi « remontée » une à une vers les Ateliers de la Villette.

1 - La RATP préserve dans sa réserve muséographique de Villeneuve-Saint-Georges les matériels uniques dans leur série, et une représentation conséquente de chaque famille même si d'autres exemplaires existent par ailleurs. Les voitures ainsi préservées ont bénéficié des dernières prestations des ateliers de Vaugirard pour être mises en état de présentation. Il s'agit des :

M.270 - Bb.713 - Ab.411 (demi rame grise)

M.757 - Bb.240 - Ab.253 (matériels unique des séries 1913 à 1924)

M.2104 - A.1036 (Nord-Sud)

2 - L'ADEMAS a formulé des demandes de préservation dans l'optique de constituer à terme quatre rames de quatre voitures (une grise et trois vertes), ces rames devant former l'ossature d'un futur chemin de fer touristique.



Les voitures suivantes sont ainsi arrivées à Versailles de juin à début août 2016 :

M.1308 - Bb.782 - Ab.487 (rame grise)

M.517 - M.103 - Bb.546 - Bb.572 - Bb.753 (rames vertes)

3 – Le reliquat, constitué de doublons, de voitures en mauvais état ou ne présentant pas d'intérêt, a été détruit. Préalablement, un maximum de pièces a été récupéré. Les voitures concernées sont les :

M. 429 – M.473 (motrices grises)

V.315 ex-ABm.51 – T.242 ex Nord-Sud (véhicules de travaux)

Bb.751 (remorque verte)

M.2103 (motrice Nord-Sud).

Remerciements

Cette opération s'est déroulée de la meilleure façon qui soit grâce à la RATP et au GsBdD de Versailles dont l'appui concomitant a été décisif.

Merci à la RATP qui a bien voulu nous confier les voitures demandées, les acheminer à Versailles et organiser leur bâchage, ainsi que nous donner la possibilité d'effectuer des prélèvements de pièces détachées sur les véhicules réformés pour les compléter autant que possible.

Merci au commandant du Groupement de Soutien de Base de Défense de Versailles, qui a bien voulu accepter le stockage de huit véhicules supplémentaires au camp des Matelots.

Il nous reste désormais à entamer le long travail de restauration. Celui-ci devrait concerner dans un premier temps par l'allongement de la rame grise à quatre voitures (ajout de la Bb.782), le remplacement de la M.268 par la M.1308 comme voiture pilote puis enfin par la motorisation de la M.268 (installation de groupes électrogènes). Enfin, la M.517 de 1908, qui constitue la pièce la plus intéressante, a déjà fait une partie du chemin vers sa remise en état de présentation.

B. Renard

*La Bb.782 après repose des baies et un bon coup de propre (D. Craquelin)
Départ de la M.517 de Villiers (J. Pepinster)
Arrivée de la M.1308 (C. Prodanovic)
Départ de la Bb.751 pour démantèlement, préalablement ses portes ont été prélevées au profit de la Ab.487 (J. Pepinster)*





► Lavatory-cireur Une vie oubliée de notre réseau

C'est manifestement avec la constitution du réseau complémentaire du métro, mis en service après la première Guerre Mondiale, qu'apparaît le service de lavatory-cireur, les accès aux stations du réseau initial étant assez justement dimensionnés. La première station concernée par ce service est Palais Royal dont le prolongement en 1916 de la ligne 7 depuis Opéra marque le premier acte de ce réseau complémentaire dont le déploiement prendra une vingtaine d'années.

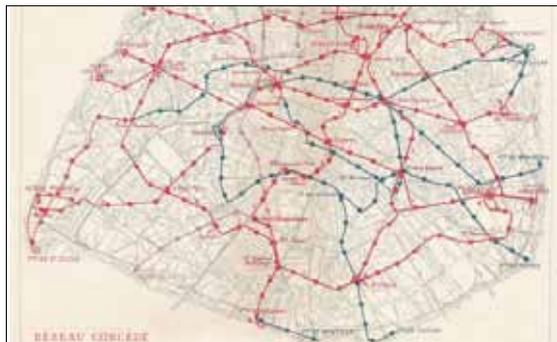
Avec ce réseau complémentaire ces espaces destinés aux besoins naturels apparaissent dans un grand nombre de stations nouvelles. Par ailleurs, l'élargissement d'accès exigus du réseau initial est mis à profit pour positionner des lavatories dans des stations modernisées.

A présent, assez peu de ces services, que l'on trouvait dans plusieurs dizaines de stations, subsistent.

A qui la faute ? Au téléphone ! Avec le développement du téléphone automatique dans les années 1960, nombre de lavatories, confiés alors à un concessionnaire de la Ville de Paris indépendant de l'exploitation du métro, ont été réemployés pour y loger des dispositifs de distribution des lignes téléphoniques. Ces locaux restent encore utilisés par ces concessions, les équipements prenant désormais bien moins de place. Toutefois, « 3G », « 4G » ... et toutes les autres générations à venir ne sont pas prêtes à rendre la place !

Cet article se veut être un simple essai sur le sujet, la documentation faisant défaut. Toute information et témoignage sur le sujet est recherchée afin de préciser les origines et les destinées de ces locaux faïencés !

J. Pepinster



Le réseau complémentaire, en bleu (coll. J. Pepinster)



De gauche à droite : Porte de Versailles, Pont Neuf, Strasbourg-Saint-Denis, Maubert-Mutualité
Ci-dessous, réemplois : local PTT à Charles Michels, salle de réunion d'un service RATP (remarquer au sol le tracé des cloisons). Le dispositif téléphonique est toujours actif mais, ses composants s'étant miniaturisés, il a pu être logé dans un secteur restreint du local (photos J. Pepinster).



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