

# BONNE NOUVELLE

**ADEMAS**



La gazette de l'Ademas N° 60 – Août 2017

ÉDITO

## Un tramway à Versailles ...

Avec l'ouverture de la ligne T13 (Achères – Saint-Cyr), le tramway va faire son retour sur le territoire de la Ville de Versailles d'où il était absent depuis le mois de mars 1957. La ligne y fera en effet une incursion avant de desservir la gare RER de Saint-Cyr-l'École. Quant à l'atelier de maintenance et au dépôt, ils seront construits sur les emprises de la gare SNCF de Versailles-Matelots, juste à côté du camp militaire.

Dans ce périmètre classé, il est nécessaire que ce nouvel édifice ne soit pas visible du Château de Versailles. Aussi un important merlon de terre doit être élevé entre le camp des Matelots et le futur technicentre, modifiant un peu l'esthétique des lieux ! La conséquence sera la suppression d'un certain nombre de voies ferrées et un changement de position du quai. L'accès à l'atelier sera lui-même modifié rendant nécessaire le dégarage des voitures stationnées avant toute manœuvre. Ces travaux doivent débuter au mois de septembre et ne seront pas sans conséquence à court et à moyen terme pour nos activités, à court terme par l'isolement de l'atelier du reste des voies le temps des travaux et à moyen terme par la suppression définitive du quai d'embarquement à son emplacement actuel.

Dans le même temps les travaux d'endurance se poursuivent sur les voitures ex-Villiers ainsi que sur la remorque Ab.284 et les colonnes de levage ont fait l'objet de leur entretien périodique ... les activités suivent leur cours.

Le contexte sécuritaire ne nous permet pas d'envisager pour le moment d'activités publiques régulières sur le site de Versailles ; elles seront limitées à quelques circulations internes à l'association ou pour des invités identifiés.

Pour le long terme, l'association s'intéresse à tout type de proposition réaliste pour faire circuler nos voitures, de façon ponctuelle ou pour une installation définitive. Si on nous sollicite nous devons répondre favorablement même si cela doit induire un changement profond pour les membres participants à ces activités. Il faut s'y préparer car il semble très peu probable qu'une ligne de Métro touristique voit le jour à Paris ou en proche banlieue.

Jean-François, après 7 années de trésorerie et toute une carrière dans le secteur financier, prévoit de ne pas renouveler son mandat lors de l'assemblée générale 2017 (qui aura lieu au printemps 2018). L'atelier et les visites ne sont pas l'alpha et l'oméga de l'activité associative ! Merci à ceux se sentant l'âme à participer à cette noble et rigoureuse activité, comme à toute autre du reste, de bien vouloir se manifester.

SOMMAIRE

- ▶ **Matériel roulant** ..... p.2  
Véhicules ex-Villiers : premières interventions
- ▶ **« Versailles » & « Villeneuve »** ..... p.4  
Fabrication de tôles émaillées
- ▶ **La Ab.284** ..... p.4  
Avancement de la révision
- ▶ **Assemblée générale** ..... p.5
- ▶ **Librairie** ..... p.5
- ▶ **Adieu Madame Potier** ..... p.6
- ▶ **En direct du bâtiment 25** ..... p.6



Le 3 juin 2016, visite amicale du musée Rambolitrain (J. Pepinster)

### 34e des journées européennes du patrimoine

La RATP proposera en accès libre les parcours en bus à plate-forme au départ de Gare de Lyon, et sur inscription, visites-conférences, prolongements des lignes 4 et 11, station cinéma, atelier RER de Rueil et machine à laver de Porte d'Ivry.

Inscription dès le 5 septembre à 9h00 sur [www.ratp.fr/journeesdupatrimoine](http://www.ratp.fr/journeesdupatrimoine)

### Voyage à l'île-de-Wight et à Londres

Cet intéressant voyage d'études est enfin planifié. Il permettra de visiter des particularités ferroviaires étonnantes de l'île-de-Wight, au Sud de l'Angleterre, et de découvrir Londres et son réseau ferroviaire. Le parcours aller est en train et bateau, le retour en train via le tunnel.

Il est prévu du 20 au 24 septembre, la participation est estimée en pension complète (hors repas du parcours aller) à 750 € sur la base de chambres partagées, le single occasionnant un surcoût d'une centaine d'euros.

Les adhérents intéressés sont priés de se mettre en relation rapidement, de préférence par des moyens dynamiques (mail, téléphone à défaut).





## Matériel roulant

### Véhicules ex-Villiers : premières interventions

Les huit véhicules provenant de la boucle de Villiers sont arrivés à Versailles au cours de l'été 2016. Tous ont souffert de nombreux pillages de mobilier, étendus à des bris de vitres d'un volume non négligeable. Enfin, tous ont été généreusement tagués, certains depuis plus de vingt ans ! - on a retrouvé des graffitis d'auteurs morts ces dernières années par électrocution, sous un train, etc ... Il n'est pas possible de remettre en état de service toutes ces voitures dans un premier temps. Il s'agit de pouvoir les manœuvrer sans danger et de présenter leur potentiel pour un chemin de fer touristique, sans faire fuir d'épouvante les interlocuteurs : il n'est pas question de garder ceci sous les yeux pendant des années.

L'objectif est donc pour chacun des véhicules :

- Dé-taguage complet (intérieur et extérieur) et lessivage des caisses. A ce sujet, un remerciement tout spécial au service RATP nous ayant procuré le produit dégraffitant professionnel en quantité nécessaire,
- Remplacement des vitres brisées en fonction des stocks constitués et des récupérations de Villiers,
- Remise en place du mobilier manquant, dans la mesure où nous en disposons, et des pièces techniques dans les motrices,
- Peinture ponctuelle de surfaces victimes d'infiltrations,
- Remise des véhicules en état de freinage, de façon à sécuriser les manœuvres, sans voyageur. Il leur faudra attendre la restauration complète du véhicule pour y circuler. Il s'agit enfin de lever au fur et à mesure

les doutes sur la présence d'amiante. Afin d'établir chaque *diagnostic technique amiante* (DTA) avec les services de la RATP, il a été procédé au démontage soigneux des organes identifiés. Nous avons découvert jusqu'à présent des pièces provenant de refabrication postérieures (non amiantées) ou de parties ayant fait l'objet du désamiantage de 1997, soit de pièces composées des fibres dont il sera question dans les DTA.

Une douzaine d'entre nous a mené ces interventions.

#### Bb.782

La Bb.782 (remorque grise de seconde classe) est la première à avoir été traitée. Il n'y manquait que quatre vitres, dont une de porte, facilement remplacées.

Malheureusement, il manque les six portes bagages qui, sur cette série de remorques, sont fixés sur le bandeau supérieur, aux extrémités et au milieu de la voiture ; ils sont difficiles à retrouver sur le « marché » ; ceux de nos adhérents qui auraient ce modèle de souvenir sont invités à se signaler ! En revanche, les deux mains courantes manquantes ont pu être réinstallées. Enfin les conduites pneumatiques ont été purgées et le circuit d'éclairage testé. Pour qu'elle rejoigne la rame grise il faudra changer ses essieux et son réservoir, faire un travail esthétique qui semble laisser le choix entre des variantes, mais ce n'est pas encore prévu au programme. L'expérience à venir sur la Bb.753 nous apportera un certain éclairage.

*Nous avons remis l'oeuvre d'art dans son état original ! (J. Pepinster)*



*Luc a utilisé la force pour dé-taguer la M.1308. (J. Pepinster)*

#### Ab.487

La Ab.487 (remorque de première classe) faisait peur à voir lorsque nous l'avons découverte ... couverte entièrement de graffitis, toutes les baies brisées sauf une, un intérieur noir de poussière et deux paires de portes manquantes. Le nettoyage a été particulièrement long, une « qualité » de graffiti étant particulièrement coriace. Pour les vitrages, le stock a largement servi. Les deux paires de portes provenant de la Bb.751 ont pu être installées dans la Ab.487, non sans avoir auparavant subi une transformation de classe. Quelques portes de première hors d'usage provenant de nos réserves ont donc fait don de leurs tôles rouge. Une infiltration ayant corrodé significativement une partie de la caisse, celle-ci a été traitée avec le dérouilleur à aiguilles puis repeinte.

La voiture a été levée, les bogies vérifiés, nettoyés et graissés. Même si il reste un travail considérable à effectuer pour redonner à cette remorque tout son lustre (le sol notamment est très abîmé), la Ab.487 ne fait désormais plus peur !

*En même-temps la M.517 a repris un aspect plaisant. (A. Prodanovic)*





### M.517

La pièce maîtresse de la collection ne pouvait demeurer sans soins. La voici garée à l'abri, sa structure comportant de nombreuses pièces en bois devant mal supporter le stockage sous bâche.

Nous pensions que cette motrice avait subi relativement peu de dégâts, et elle offre déjà un bel aspect après l'enlèvement de ses quelques graffitis. Toutefois une déformation sur une partie de la caisse a été découverte, elle nécessitera un chantier ultérieur qui occasionnera le démontage plus ou moins total d'une face de la voiture.

Si le remplacement des deux vitres de porte n'a posé aucun souci, les deux baies arrondies de bout de caisse sont une « nouveauté » : les châssis en bois sont en assez mauvais état et il sera nécessaire de les refabriquer, peut-être par un professionnel.

Tous les strapontins subtilisés pourront être remplacés. Mais comme ils proviennent d'anciens tracteurs, ils ont tous été peints et repeints ; ils retrouveront leur aspect d'ori-



gine après sablage et vernissage.

Un éclairage en 230 V avait été monté du temps où cette voiture était présentée à l'espace Maillot (1992-2007), il a été remis en service ainsi que les fanaux arrière.

Les réservoirs d'air ont été déposés et sont réformés car trop anciens, de plus leur côtes diffèrent des réservoirs montés sur les autres voitures. La remise en état de freinage a été effectuée avec un réservoir auxiliaire aux côtes habituelles « standard », pour laquelle Dominique a conçu et réalisé une modification astucieuse des fixations. Enfin au niveau électrique le toron de commande et les câblages de loge ont été soigneusement déposés pour être un jour refaits à l'identique ... aucun élément n'étant susceptible d'être remis sous tension au simple vu de leur aspect. Les éléments manquants dans la loge ont été réinstallés (manipulateur, robinet de mécanicien, sifflet ...). Le levage de la motrice a fait découvrir des desserrages inquiétants aux liaisons bogie-caisse. Les fixations ont été remplacées par des éléments neufs avant nettoyage et graissage des bogies.

Au-delà, la remise en état complète de cette voiture s'avérera un lourd chantier.

### Bb.572

Sous un aspect repoussant au premier abord cette voiture est en excellent état, sans aucune corrosion sur les tôles vitrifiées extérieures. L'intervention majeure a consisté à décoincer trois paires de portes bloquées, par des débris de verre comme par une infiltration qui, durant des années, a eu pour effet de



*Un bon graissage final est de rigueur (A. Prodanovic)*

« souder » les vantaux. D'importantes reprises de peinture ont dû être effectuées après traitement des montants.

Neuf vitres ont été remplacées. Le frein d'immobilisation totalement grippé a été remis en fonction et le freinage nettoyé. Il restera deux baies arrondies à remplacer et un certain nombre de banquettes à retrouver.

### M.1308

Cette motrice grise, unique survivante de la petite série des M.1302 à M.1311, à vocation à intégrer la rame grise. C'est un travail technique et esthétique d'ampleur. Il n'est pas programmé à court terme mais la motrice a été dé-taguée, les vitrages manquants remplacés et des éléments manquant réinstallés (loqueteaux, poignées). La motrice est complète en banquettes et mains courante et devra être rééquipée en tôles décoratives.

Le plafond posera plus de soucis au niveau de certains couvre joints : les point de fixation entre le plafond (peint sur cette série) et les profilés ayant cédés. Sur la caisse les tôles vitrifiées sont en excellent état.

### Bb.753

Le meilleur est pour la fin, car c'est cette voiture qui fera l'objet d'une première remise en circulation, nous permettant toutes les options d'exploitation avec le train vert. Pour le moment, elle a juste eu le droit au même coup de propre que les autres (une face à dé-tager, deux sièges refixés, une baie remplacée, réparation d'une paire de portes vandalisée), laissant apparaître un aspect général ne donnant pas de grosses craintes d'y découvrir des complications importantes.

B. Renard

*Nous nous sommes tous mis ventre-à-terre pour la M.517 (J. Pepinster)*



## « Villeneuve » & « Villiers » Fabrication de tôles émaillées

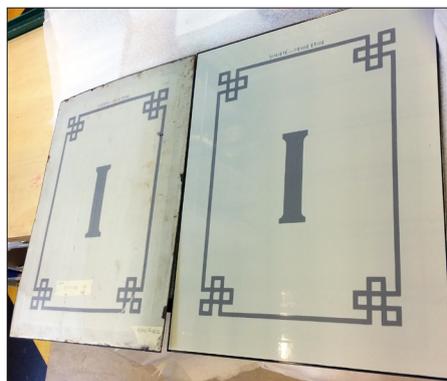
Parmi les nombreux pillages effectués sur les voitures Sprague, on trouve les tôles de banquette, légères et dont l'enlèvement est aisé. Certaines voitures en sont ainsi presque entièrement dépourvues. La chasse sur le net donne des résultats aléatoires, au prix fort élevé pour des objets souvent abîmés. Par ailleurs certaines trappes de numéro de voiture au-dessus des baies ont été subtilisées.

Le volontarisme des services du matériel roulant ferroviaire et de la maintenance des espaces ont permis de fabriquer à l'identique ces éléments décoratifs. Pour la réussite de l'opération, il fallait redessiner ces tôles sur un logiciel de dessin et trouver un industriel compétent. Le service chargé de la signalétique a réalisé la conception des dessins et a mis en place la réalisation par Bretagne Emaillage, dont les prestations sont de belle qualité.

Ce processus a été accompagné par les membres de l'association pour rassembler un modèle de chaque (à Versailles et à Villeneuve), quantifier le besoin total et

accompagner le travail de dessin. Ceci s'est révélé passionnant, complexe et conséquent tant il y a eu des modèles différents. Quoi de commun entre une tôle de banquette de motrice « 500 » (photo de droite) et une tôle de l'ultime remorque première classe construite (ci-dessous, original et reproduction) ? Rien : côtes, couleurs, motifs ... tout a évolué de 1908 à 1935. Elles sont illustrées ici.

Le résultat est tout simplement stupéfiant ! Tout est reconstitué de façon éclatante, le dessin bien sûr mais également son relief : la sensation d'une tôle originale est là. On



goûte avec plaisir une réalisation d'un industriel français pour un prix abordable (et inférieur au marché de la brocante).

Désormais l'ensemble des voitures du parc conservé dispose d'un matériau complet de ce point de vue. Nous proposons notre collaboration pour les véhicules de Villeneuve-Saint-Georges. B. Renard



## La Ab.284 Avancement de la révision

Le travail sur cette voiture n'était pas initialement planifié, c'est l'état inquiétant de la toiture qui a obligé l'équipe à se lancer dans ces travaux.

Ce véhicule est essentiel, car il porte le graisseur de voie. Toute activité future impose sa circulation, aussi sa révision a été engagée.

La moitié du toit a été déposée afin de pouvoir



Le régleur, révisé et débarrassé de sa gangue de graisse séchée. (A. Prodanovic)

en réaliser un neuf. Il est composé de 18 tôles qui, en fonction de leurs dimensions et des détourages d'émail pour les embases de lampes, forment huit modèles différents !

Tout généreux contributeur est le bienvenu, car c'est une dépense élevée et imprévue.



Corrosion des «U» de toit ; il reste un bout du funeste tissu ! (J. Pepinster)



Le plafond démonté de moitié. (A. Prodanovic)

Les autres composants sont traités : remise en état de marche du régulateur de timonerie, révision des portes, décapage au marteau à aiguille et peinture, décapage chimique des émaux indûment peints, rénovation des banquettes.

Nous avons cassé un carreau, espérons ne pas reproduire cet événement !

J. Pepinster



## ► Assemblée générale

L'assemblée générale est ouverte à 10 heures le 22 avril 2017 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 décrit la suite des opérations liées à la récupération des voitures de Villiers.

Ce travail a largement mobilisé les adhérents de l'association en 2016 : réception et manoeuvre des voitures, des pièces volumineuses (bogies, composants, mobiliers). La mise au propre des voitures, présentée dans le détails aux pages 2 et 3 du présent bulletin, a commencé en fin d'été 2016 et se poursuit toute l'année 2017.

Mais 2016 a également été la seconde occasion de mettre en oeuvre le « touristique itinérant », avec le succès de notre visite en Baie de Somme, à 4 voitures, du 15 au 17 avril.

Les relations avec l'autorité militaire au camp des matelots se sont développées, et si des visites de groupes avec circulation de nos matériels ne sont pas envisageables, ce n'est que pour des raisons plus générales. L'étude des possibilités de développement se poursuit avec l'examen d'un projet d'implantation touristique en Mayenne, un clin d'œil aux débuts de l'Ademas !

Tout ceci n'aurait pas été possible sans la participation active et renforcée des membres de l'équipe de l'atelier et des



Regroupements familiaux lors de l'AG  
(D. Craquelin - A. Prodanovic)

visites, accueillant quelques nouveaux acteurs cette année, et le concours des correspondants RATP de la communication, de la maintenance des trains, des espaces, et de l'exploitation métro.

Le trésorier présente ensuite les comptes de l'année 2016, sains et équilibrés. Le dépouillement des votes fait apparaître 60 votants présents ou représentés, 60 exprimés. Les comptes font l'objet d'un vote positif par 59 voix. Les trois candidats sortants sont élus par 60 voix pour Dominique et 59 voix pour Benoît et Guillaume. Après un échange de questions, 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 !



Au terme de l'AG, notre bureau est inchangé :  
Dominique Craquelin, président  
Julian Pepinster, vice-président  
Jean-François Daudrix, trésorier  
Guillaume Potier de la Batie,  
Benoît Renard,  
Jean-Emmanuel Terrier, administrateurs

## ► Le métro pour les nuls ?

« L'histoire du métro parisien » dans la collection « pour les nuls » est tout sauf « nul ».

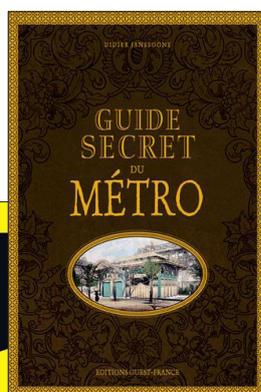
Ce livre n'est pas une nouvelle compilation sur ce sujet, il a été réalisé en compulsant les archives d'origine du métro à la Bibliothèque de l'hôtel de ville de Paris. Vous découvrirez ainsi des aspects jusqu'ici inexplorés de la genèse et de l'histoire ancienne du métro.

Un travail très intéressant donc, ou quelques histoires déformées avec le temps retrouvent leur dimension initiale.

Il y a plusieurs niveaux de lecture : curieux comme spécialistes y trouveront leur compte !

« L'histoire du métro parisien pour les nuls »,

André Mignard,  
Didier Janssone,  
format poche souple,  
216 pages, 11,95€



« Guide secret du métro », Didier Janssone, format poche rigide, 144 pages, 13,50 €

Ce guide a un auteur en commun avec le premier ouvrage, pour un contenu différent. Il fait partie d'une série de « guides secrets » publiés par les éditions Ouest-France.

Notre sujet préféré y est présenté de manière plus ludique et moins approfondie, mais permet un apprentissage général de la chose métropolitaine et la découverte de quelques petits secrets, qui ne le seront désormais plus !

Il fait l'objet d'une superbe mise en page des textes et illustrations, sans doute la plus belle vue jusqu'à présent, alors que le guide « pour les nuls » fait l'objet d'une mise en page économique, sans illustrations.

J. Pepinster



## ► Adieu Madame Potier !

Il y a environ 22 ans, M. et Mme. Potier de la Batie ont accepté l'idée que leur fils et ses joyeux petits camarades viennent poser de la voie ferrée dans un terrain attenant à leur belle propriété de Mayenne, et que de surcroît on y apporte de véritables voitures de métro dessus.

C'est une idée qui n'allait pas de soi, et qui a permis à notre association de prendre sa dimension et de croire en l'avenir malgré les incertitudes. La vie des lieux continue notamment avec Guillaume, leur fils, mais aussi son épouse et leurs trois enfants. Guillaume y rénove des autobus anciens dont il a de quoi être fier, que tous connaissent à Versailles, aux Journées du patrimoine et dans notre gazette.

Chantal Potier de la Batie s'en est allée. Francis, François et Guillaume l'ont accompagnée jusqu'à l'issue. Elle a permis nos folies tout en surveillant comme une maman les grands gamins que nous étions.

Les Potier de la Batie nous ont toujours réservé le meilleur accueil, tant lors de nos nombreuses sessions de travail que lors des piques-niques avec les adhérents organisés au mois de juillet à Noireux. Elle nous a quitté le 16 septembre 2016. Une belle messe en latin nous a rassemblés une dernière fois le 23 septembre à Saint-Louis-d'Antin. Adieu !

Les adhérents de l'ADEMAS



Plate-forme du T.94, journée des adhérents du 3 juillet 2003 (F. Baron) - réception musicale au château de Noireux le 14 septembre 2001 (J. Pepinster) - dans l'élément articulé E.023 le 16 août 1996 (C. Prodanovic).

## ► En direct du bâtiment 25



Nos camarades du musée Rambolitrain lors de leur visite (A. Prodanovic).

La « bibliothèque Pascal Pontremoli » s'installe (J. Pepinster).



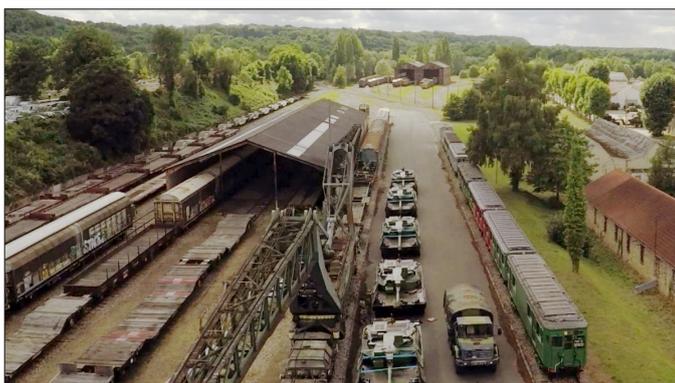
Le bâtiment 25, déjà convenablement équipé pour se réunir, déjeuner ou dormir a été complété depuis peu par la bibliothèque.

Le 3 juin ont été accueillis les membres du musée Rambolitrain (les plus anciens se rappelleront que, en 2000, nous avons réalisé ensemble une belle exposition au Palais du roi de Rome, à Rambouillet, pour le centenaire du métro). Le musée est dédié à la conservation du modélisme ferroviaire. Enfin, le retour à Versailles de la logistique du 14 juillet a occasionné beaucoup de travail et des échanges de qualité.

Nous avons accueilli, à Versailles comme sur le réseau, deux groupes distincts de patients en hôpital de jour, à la satisfaction de nos visiteurs.

Soyez bienvenus à ces moments de travail (intense, passionnant, salissant) de détente et d'étude !

J. Pepinster



Perspective pour le moins inédite des lieux, lors du repli de la fête nationale, le 18 juillet 2017 : les chars Leclerc nous ont tenu compagnie quelques jours ! (D. Craquelin). Repas d'équipe de beaux jours devant le bâtiment 25 et, pendant l'été, les tomates de nos déjeuners poussent ! (A. Prodanovic)

### 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<sup>er</sup> 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