

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 64 – Juin 2019

ÉDITO

Préparons-nous ... à exploiter !

Au mois de juillet dernier, la chef du groupement de soutien de Versailles, qui héberge nos matériels, nous a fait savoir qu'elle comptait donner une suite favorable à nos demandes d'accueil de petits groupes de visiteurs pour effectuer un voyage en Sprague au camp des Matelots. Les nombreuses mutations de l'été au sein de l'équipe de commandement du groupement ont notablement ralenti l'avancée de ce dossier, et ce n'est que le 22 mai dernier que les modalités de cet accueil ont été définies.

Les conditions d'accès à un terrain militaire, assez restrictives, surtout actuellement, se sont finalement transformées en un enrichissement du programme. Nos visiteurs ne se présenteront pas en individuel, mais en groupe constitué d'une quarantaine de personnes, à bord d'un autobus ancien effectuant une balade dans Versailles. Il nous appartiendra de les contrôler au début du circuit. Il ne s'agira toutefois que de nos « clients » habituels, comités d'entreprise ou associations, qui présentent une certaine garantie sécuritaire. La visite sera naturellement complétée par la présentation du Diplodocus, élément incontournable pour justifier la présence de visiteurs civils sur le site. A nous de présenter ce monument historique sous le meilleur jour possible.

Mais un point important reste à régler : la conformité de notre système de transport aux prescriptions du référentiel technique du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), qui définit les conditions d'exploitation des chemins de fer touristiques et historiques. Cette attestation de conformité nous est bien légitimement demandée par les autorités du camp, mais le STRMTG refuse d'intervenir sur un site militaire. Nous nous tournons donc vers un organisme qualifié agréé pour engager cette démarche de certification, ce qui prendra probablement quelques mois, et surtout ... quelques Euros.

En revanche l'infrastructure sort du périmètre, car entretenue par l'armée et déjà contrôlée par Systra, filiale SNCF/RATP.

La certification concerne aussi la formation des agents d'exploitation, la validation et le suivi de leurs connaissances. Aussi, avis aux amateurs : conducteur, chef de train, aiguilleur, conducteur de groupe électrogène, attaleur, agent d'accompagnement dans les voitures, surveillant de passage à niveau, voici quelques exemples des postes à pourvoir pour ces circulations.

Notre ambition est de pouvoir démarrer cette activité cette année, avant la fin de la période touristique, et d'être prêts à circuler pour les journées du patrimoine, si les autorités militaires souhaitent proposer cette activité dans leur programme. Pari difficile, mais si c'est impossible, nous ne le savons pas !

SOMMAIRE

- ▶ **Matériel roulant** p.2
Fin des travaux sur la Ab.284
- ▶ **Matériel roulant** p.3
Projet 440 Kva pour la M.268 : c'est parti !
- ▶ **Christian Cierniak** p.4
Salut camarade !
- ▶ **Activités et librairie** p.4-5
- ▶ **Assemblée générale** p.5
- ▶ **1914-1918 dans le métro** p.6
Aléas de l'exploitation (1^{er} partie)



Du 1^{er} au 5 mai, à Bruxelles, on fêtait les 150 ans des tramways. Pour la parade du premier jour, 45 véhicules étaient présentés, l'essentiel en circulation, avec environ 50 000 visiteurs, selon la Police comme les organisateurs ! (J. Pepinster)

Journée d'initiation à la conduite

Poursuite de ce programme apprécié !
Une nouvelle session est prévue en octobre dans la mesure où les conditions exposées dans l'éditorial auront été atteintes.

Forum des associations

A Versailles, le 7 septembre 2019
Bâtiment de la Petite Ecurie, avenue de Sceaux.



Journées européennes du Patrimoine

A Versailles et dans le métro, les 21 et 22 septembre 2019.
Informations détaillées communiquées ultérieurement.

Salon Rail Expo

A Chartres, du 22 au 24 novembre 2019
Parc des Expositions de Chartres.



► Matériel roulant

Fin des travaux sur la Ab.284

C'était dit ! Il fallait que ce chantier se termine pour l'AG du 6 avril. A ce moment-là (début février) les tôles émaillées n'étaient fixées que provisoirement par quelques vis et les débordants de lanterneau juste positionnés



La Ab.284 à Créteil en mai 1977. (F. Viellard)

après leur mise en peinture au mois de janvier. Dans un premier temps, la nature et la quantité de visserie nécessaire a été déterminée. C'est au total près de 1000 vis qui se répartissent comme suit :

- Vis à tête fraisée empreinte BTR pour les couvre joints intérieurs (et écrous plats) ;
- Vis à tête fraisée fendue pour les cornières latérales intérieures (et écrous borgnes) ;
- Vis à tête ronde BTR pour les débordants de lanterneau (et écrous borgnes).

Trois serrages successifs furent nécessaires car de la mousse (hydrofuge cette fois-ci) a été intercalée entre les tôles émaillées et ses supports. Ce travail effectué, les trous de fixation des embases de lampe et de passage

des fils d'alimentation ont été percés.

La fixation définitive des tôles ainsi réalisée, restent les éléments de décoration. Les couvre joints émaillés d'origine de la Ab.284, hideusement déformés par la corrosion, ont été en presque totalité écartés au profit de ceux récupérés sur une des voitures démolies en 2016. Le remontage des colonnes émaillées ainsi que des supports de plan de ligne s'est avéré parfois fastidieux, certaines pièces n'ayant malheureusement pas été repérées au démontage.

Enfin, l'éclairage a été rebranché. Celui-ci avait été rénové en 2004, il n'a donc pas été besoin de renouveler le câblage. En revanche les tuyaux de cuivre qui protègent les câbles supportent mal les manipulations successives Il a fallu jouer de patience pour leur redonner une forme acceptable.

S'agissant des ampoules, après un essai infructueux en LED (tension insuffisante), des exemplaires modèle « Edison » ont été installés, reproduisant à merveille l'éclairage blafard diffusé à l'intérieur des Sprague avant la guerre. La pose de publicités émaillées « Gitanes » refabriquées et de reproductions de plans de ligne anciens achèvent cette belle restauration !

Bravo à tous pour cette conclusion heureuse, qui nous permet d'engager l'opération suivante : la M. 268.

B. Renard



Vue lors de l'Assemblée générale. (J. Pepinster)



Le 9 septembre 2000, à Noirieux, la M.268 vient de retrouver la lumière ! (J. Pepinster)
Le 6 avril 2019, nous sommes plus nombreux pour une nouvelle aventure : sa remotorisation ! (C. Prodanovic)



► Matériel roulant

Projet 440 Kva pour la M.268 : c'est parti !

Dès le lendemain de l'assemblée générale, après d'ultimes photos souvenir de la M.268 dans son état « voyageurs », les travaux débutèrent.

Le projet consiste à doter la M.268 de deux groupes électrogènes de 220 Kva (offerts par la société TSO – voir Bonne Nouvelle n°63) afin d'alimenter les deux groupes de traction en marche normale série / parallèle. Cette transformation doit s'effectuer en préservant l'intégrité esthétique de la caisse. Le résultat attendu doit permettre l'évolution de la M.268 en tête d'une rame de cinq voitures sur la plupart des lignes ferroviaires avec une vitesse acceptable, même sur un profil relativement difficile.

On distingue trois phases de travail dans ce projet même si certaines se chevaucheront dans le temps :

Phase 1 : préparation de la voiture à la réception des groupes électrogènes. Ce travail vient de débuter par la dépose du ciment magnésien puis des tôles ondulées le supportant ; celles-ci sont en très mauvais état, très corrodées et considérablement déformées. Le châssis rendu ainsi accessible pourra être traité et repeint. On en profitera pour déposer le rhéostat de traction (inutilisable en l'état), les réservoirs (qui doivent être éprouvés) et le compresseur (dont le berceau n'est pas conforme). Ce travail effectué, les profilés en H devant répartir la charge des groupes électrogènes sur le châssis seront installés et soudés à la structure. On inclura dans cette phase la reprise peinture des montants de caisse et le changement de la tôle émaillée avant droite. Idéalement cette phase devrait être



29 juillet 1999 : l'on s'affaire sur la peinture à Noirieux (J. Pepinster)



Dépose des banquettes en avril ... (C. Prodanovic) achevée à la fin de l'année 2019.

Phase 2 : introduction des groupes électrogènes. Ceux-ci doivent être décapotés, vidangés et les radiateurs déposés. La partie inférieure du capotage peut rentrer par l'embrasure des portes puis l'ensemble moteur / alternateur reposé dessus à l'intérieur de la voiture. Cette manipulation nécessitera l'acquisition d'un portique. Enfin, chaque groupe électrogène sera associé à un redresseur. Certains éléments ont été approvisionnés (disjoncteurs 400 A et centrales de mesure) mais à ce stade il reste à financer l'enveloppe de ces armoires ... et à les réaliser !

Phase 3 : remise en état de motrice active. La M.268 a été dé-motorisée en 1990 et son équipement de commande était saccagé (fils coupés au-dessus des cosses) lorsque l'ADEMAS fit l'acquisition de la motrice en 1998 auprès d'un ferrailleur. Il faut donc reconstituer l'intégralité des contacteurs sous la caisse et changer les câbles reliant cette partie de l'équipement à la loge de

29 mai 1990 : dernier jour de service comme tracteur de manœuvre aux ateliers de Boulogne (J. Pepinster).



Juin 2005 : aux JPO du 5e RG. (D. Craquelin)



... puis en juin du parquet terrazolith (J. Pepinster).

conduite, ceux-ci étant en gutta-percha. Les câbles alimentant les moteurs avant doivent aussi par précaution être changés. Pour les moteurs arrière il faut espérer que les mesures d'isolement soit satisfaisantes ; il est en effet impossible de changer ces câbles par leur cheminement d'origine. A ce stade seules les lignes de train, le manipulateur de conduite, l'éclairage, la commande des portes et le circuit d'alimentation du compresseur ont été recâblés en 2004 afin d'adapter la M.268 en voiture pilote. La pose de moteurs de traction sur les bogies devra aussi être réalisée, il s'agit d'un travail délicat car la tolérance de cote entre le corps de l'essieu et les coussinets en régule est très faible ... Toute erreur se paye par un démontage de l'ensemble ! Enfin, un contrôle des organes de choc et traction sera effectué.

Ce projet de grande ampleur doit s'étaler sur près de deux ans.

Les premiers essais sur la boucle des matelots sont prévus à l'hiver 2021.

B. Renard



Christian Cierniak Salut camarade !

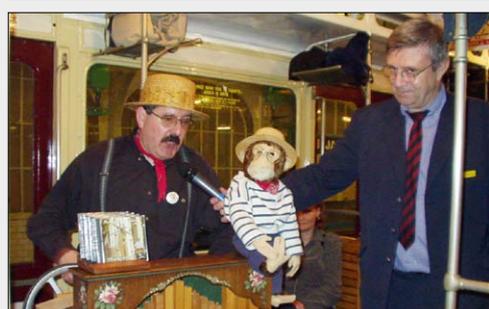
Christian Cierniak est parti le mercredi 6 février 2019 au terme d'une courte et terrible maladie. Il participa activement aux activités de l'association, en se consacrant, de 1999 à 2012, plus particulièrement à l'animation de celles nous offrant notre visibilité et nos ressources : les circuits de nuit en métro, puis les visites conférences à pied, avec également une participation aux travaux de l'atelier et à nos premières circulations à Versailles.

Toute sa vie, Christian fut un imprévisible et infatigable révolutionnaire.

Son exigence de changement et de respect de la mémoire l'aura amené à de nombreuses et successives participations volontaires dans des sujets aussi variés que les mondes syndicaux, politiques, de radio libre, d'assistance aux démunis, et enfin associatif, à l'ADEMAs et à l'AMTUIR.

Il a laissé à l'association et partout où il est intervenu un souvenir durable de caractère, de ténacité et de volontariat. Merci à Alain Chauffour, adhérent de l'association, et à son fils Anthony Cierniak d'avoir rendu possible la sauvegarde par l'ADEMAs de son riche fonds documentaire « métro ». Les livres sont venus compléter la bibliothèque fondée par le don de Pascal Pontremoli, auquel s'ajoute une rare documentation issue notamment du fonds de Pascal Lesure, décédé en 1990, nous « confiant le souvenir du vieux métro de Paris-France » (Claude Roy, « Un seul poème », 1954).

Les adhérents de l'ADEMAs



Ci-contre : circulation historique en service voyageur sur la ligne 7 à Louis Blanc, le 20 avril 2002, et le 6 août 2002, lors du transfert de Monge à Villiers des « rames historiques » (ici, la M.103) qui avaient déjà pris une première couche (J. Pepinster).

Ci-dessus : à Haxo lors du circuit de la nuit du 23 octobre 2004

et à Versailles le 8 mai 2004 (F. Baron).

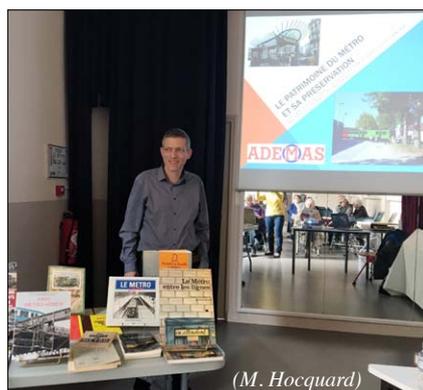
Notre installation était encore très sommaire !

A droite : reportage radiophonique lors de la journée des adhérents à Noirieux le 8 juillet 2000 (J. Pepinster).

Journées du patrimoine 2008 à Versailles et à la même époque lors des premières visites conférences (M. Loyer).

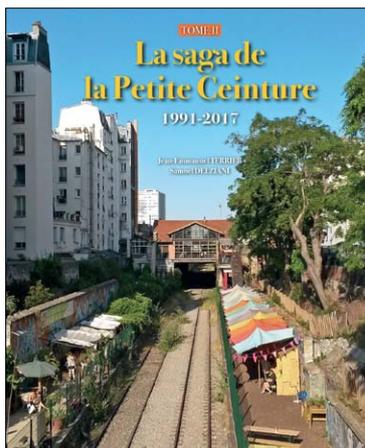
Avec François Pinçon, l'organiste des nuits en métro, le 24 octobre 2004 au petit matin à Jaurès pour une célèbre chanson de Jacques Dutronc : « Il est cinq heures, Paris s'éveille » (F. Baron).

Activités et librairie



(M. Hocquard)

Outre le rythme soutenu de nos visites-conférences, une présentation du patrimoine du métro, de notre association et de la richesse bibliophile de notre sujet préféré a eu lieu à la bibliothèque Notre-Dame, à Versailles, le 8 avril. Elle a rassemblé une vingtaine d'auditeurs. Nous espérons que cet échange noué lors du Forum des Associations en appellera d'autres !



Mentionnons également la publication en 2018 du tome 2 de « La saga de la Petite Ceinture », recouvrant sa période touristique intense des années 1990 ainsi que les multiples projets proposés depuis une quinzaine d'années.

Par Samuel Delziani et Jean-Emmanuel Terrier, éditions la Vie du Rail, format 21 x 29,7 cm, reliure rigide, 160 pages, 39 €.



► Assemblée générale

L'assemblée générale est ouverte à 10 heures le 9 avril 2019 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 communique le chemin encourageant pris dans la perspective d'accueillir de petits groupes de visiteurs pour présenter nos matériels et le Diplodocus : un projet va être soumis, tenant compte des contraintes de sécurité du site et d'assurance. Il est également prévue une ouverture au public pour les Journées du patrimoine.

Le travail de mise au propre des voitures « ex. Villiers » que la RATP nous confie est pour ainsi dire terminé : il reste à analyser deux motrices et à en présenter une de plus à l'expertise RATP. Une fois l'ensemble des expertises « amiante » formalisées, nous espérons que la convention de mise à disposition pourra être promptement signée. Le chantier de rénovation de la Ab.284 a été terminé pour cette AG ; c'est le plus important jamais réalisé jusqu'à présent par les membres de l'association, il s'est déroulé sur trois ans. Les autres activités notables de l'année ont concerné la mise au propre de la M.103, la rénovation d'une cabine du Diplodocus et la réception de groupes électrogènes offerts par TSO.

Cette opportunité imprévue a modifié le programme des prochaines années, la possi-



L'assemblée générale, attentive. (A. Marcinkiewicz)

bilité de créer une rame grise opérationnelle étant à saisir : le chantier de remotorisation de la M.268 commencera dès après l'AG dans l'optique de la rendre opérationnelle dans moins de deux ans.

Chacun pourra apprécier le travail effectué lors de la visite de l'après-midi, ou au fil de ces pages pour ceux ne pouvant venir. Tout ceci n'aurait pas été possible sans la participation active des membres actifs des visites-conférences et de l'atelier.

Le trésorier présente les comptes de l'année 2018 avec un résultat négatif de 9702 € bien que la situation financière de l'association n'ait jamais été débitrice. En effet, des dépenses exceptionnelles ont été effectuées devant des nécessités ou opportunités : achat d'un plafond émaillé neuf pour la Ab.284 et d'un véritable écusson historique pouvant

être ultérieurement reproduit et reposé sur nos voitures. Sur proposition de l'assemblée, le vote est effectué à main levée. Les comptes et les trois candidats font l'objet d'un vote unanime (35 adhérents présents et 8 pouvoirs), 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 clôture cette belle journée. Il n'a malheureusement pas été possible de circuler cette fois-ci.

Le bureau : D. Craquelin, président ; B. Renard, trésorier ; J. Pepinster, secrétaire ; G. Potier de la Batie et J.-E. Terrier, administrateurs.

► Librairie

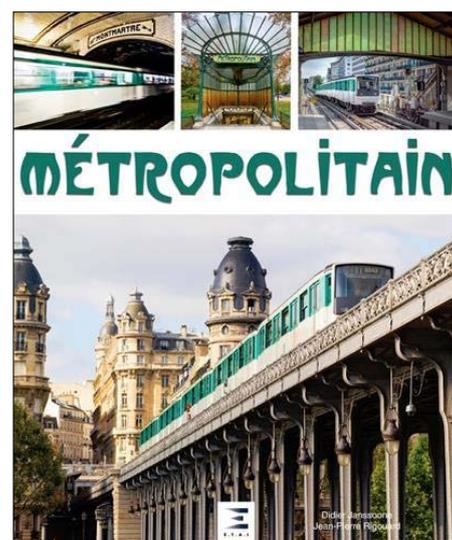
Un très bel ouvrage photographique, recommandé, illustrant la variété et l'évolution de cinq (premiers) réseaux européens : Paris, Prague, Vienne, Helsinki et Moscou.

Son prix peut faire un peu peur, mais celle-ci se dissout lorsque l'on ouvre le livre et que l'on apprécie la qualité et la variété des images. On attend avec envie les volumes suivants ! « Métros d'Europe - Album photos, livre 1 », Boris Kogut, éditions Boris Kogut, format 25 x 32,5 à l'italienne, reliure rigide, 246 pages, 79 €



Un nouveau livre de deux auteurs ayant jusqu'à présent travaillé indépendamment. Jean-Pierre Rigouard pour 4 recueils de reproductions de cartes postales anciennes, Didier Janssoone sur un « Guide secret du métro » et, avec André Mignard, une remarquable histoire du métro, soit disant « pour les nuls ».

Un ouvrage assez mélangé donc, présenté sous forme thématique, qui fait la part belle au fonds iconographique de cartes postales. Editions E.T.A.I., format 23,5 x 29 cm, reliure rigide, 160 pages, 39 €





La première Guerre Mondiale dans le métro Aléas de l'exploitation (1^e partie)

Au quotidien, pour fonctionner, un réseau de métro a besoin de personnel et d'énergie. En temps de guerre, ces deux ressources sont réduites : le personnel est en partie mobilisé, la ressource énergétique -le charbon en ce temps- est essentiellement situé en zone occupée par l'ennemi à l'arrière du front.

Dés le 2 août 1914, les restrictions les plus importantes vont s'appliquer au début du conflit et 5 lignes sont intégralement ou partiellement suspendues : 2, 5 (Etoile à Italie), 6 (Italie-Nation), 7 (branche Pré-Saint-Gervais) et 8. 38 stations sont fermées sur les sections maintenues en service. L'amplitude d'exploitation la plus réduite se limitera à 7h30-19h30 quotidiennement, la majorité des ascenseurs sont arrêtés.

Les compagnies obtiennent pendant cette période des sursis d'appel de contingent et emploient du personnel temporaire et féminin (2/3 de l'effectif en 1915). Une allocation plus importante de charbon leur est également consentie. A partir du 20 août ces mesures portent effet et, progressivement, le service reprend : le 18 octobre, le service est rétabli sur toutes les lignes de 6h à 21h30, avec 12 stations fermées.

Courant 1915, les stations sont progressivement rouvertes et le service est déclaré similaire à celui d'avant guerre en date du 19 septembre 1915.

L'autorisation donnée par le Préfet de Police en janvier 1915 d'équiper les portes de fermeture pneumatique, mise en œuvre en quelques mois, permet de réduire le personnel à bord des trains.

Les chantiers sont poursuivis et donnent lieu à des ouvertures partielles ou décalées, les « billets de correspondance » par voie publique entre les lignes 1 et 8 à Concorde, en service depuis 1913, sont supprimés le 31 janvier 1915. A cette même date est mise en place la première « porte tournante » permettant de dédier un accès à la sortie sans le surveiller. Ce dispositif sera rapidement mis en place dans d'autres accès similaires.

Enfin, à partir de janvier 1915, les « militaires blessés, dont l'état exige manifestement des attentions spéciales » voyagent en première avec un billet de seconde.

L'année 1916 donne lieu au prolongement de la ligne 7 entre Opéra et Palais-Royal ; faute de matériaux, cette dernière restera sans carrelage jusqu'à l'après-guerre. En août, le Nord-Sud est prolongé à Porte de la Chapelle et créée une nouvelle sous-station : Duhesme. Le système de fermeture pneumatique des portes est amélioré, afin de coupler le signal de départ par corne avec la fermeture effective des portes. A partir d'avril 1916, les aveugles sont transportés gratuitement. L'augmentation du trafic apparaît sensiblement (+21%) en cours d'année, dont le revenu est consommé par l'augmentation des matières premières et le versement d'allocations de vie chère au personnel, et également par la mise en place de provisions pour charges exceptionnelles de guerre au sujet desquelles les compagnies présentent des demandes de compensation aux finances publiques, qui sont rejetées.

En novembre, les ouvrières des usines sont autorisées à voyager en première classe avant 6h du matin et, en décembre, un-tiers de l'éclairage des voitures, et la moitié de celui des stations est mis hors service afin d'économiser énergie et fournitures. Les difficultés d'approvisionnement de charbon, en qualité comme en quantité, occasionneront à plusieurs reprises des réductions de service à l'hiver 1916-1917.

J. Pepinster

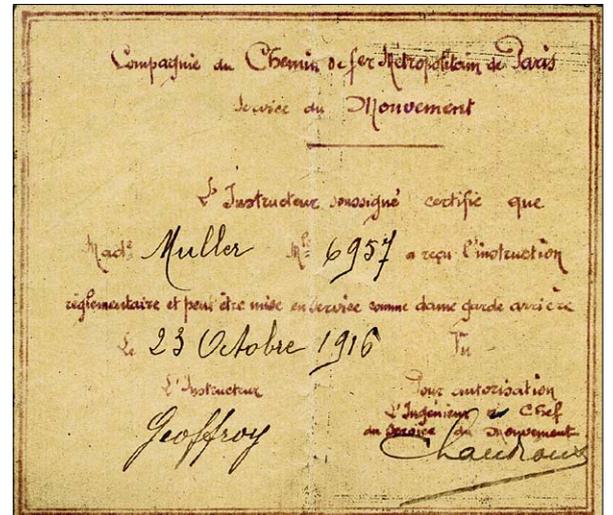
Exemples de couleurs aléatoires pour la billetterie. (fonds Drie coll. J. Pepinster).



Billet de correspondance du 17 novembre 1914 (coll. J. Pepinster). « Porte tournante » de Concorde, toujours en place en novembre 1967. Souvent surnommées « hachoirs », une petite plaque émaillée précise « avancez sans vous presser » ! (RATP)



Ambiance de surcharge aux accès de Concorde en 1919, très représentative du quotidien des voyageurs pendant la Grande Guerre (Roger-Viollet).



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