

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 66 – Janvier 2020

ÉDITO

Consolider les avancées

Après la certification de notre chemin de fer historique obtenue en 2019, et deux premières journées d'exploitation réussies lors des Journées européennes du Patrimoine, il nous reste à consolider ces acquis. Ce sera déjà le cas avec les circulations proposées au printemps pour les groupes qui inscrits pour les activités « visite de Versailles en bus et métro ancien » - un premier groupe est déjà planifié. Ces activités contribuent à une visibilité accrue pour notre association.

Le message adressé s'articule autour d'un projet clair. Un chemin de fer historique ouvert à tous verra-t-il le jour à Versailles ? Cela serait attrayant mais est peu probable compte tenu de la vocation militaire du site et de la discrétion qui doit le caractériser. L'ADEMAS doit-elle maintenant déménager vers un autre site en région, à supposer de trouver un territoire accueillant ? C'est une perspective intéressante qui demande encore un gros travail d'étude. On ajoutera que le parc de matériel roulant opérationnel est encore insuffisant en quantité pour exploiter une ligne avec une bonne fiabilité. Il nous faut donc poursuivre notre travail à Versailles tant qu'une infrastructure similaire n'est pas disponible sur un autre site. Notre consolidation passera également par un renforcement des compétences techniques de l'équipe active pour garantir la pérennité de nos activités.

Le concept de chemin de fer touristique itinérant (pour le moment mis en œuvre avec le Chemin de fer de la baie de Somme) est celui que nous cherchons toujours à développer. Il correspond à ce que l'association sait engager comme moyen humain et représente un effort financier compatible avec ce qu'une collectivité peut consacrer à ce type d'animation. Enfin, la convention de mise à disposition de dix voitures Sprague signée avec la RATP prévoit toutes possibilités de mise en valeur conjointe.

Les adhésions, visites et ventes formeront nos ressources économiques au fil de l'année pour poursuivre les travaux présentés dans ce numéro, étaler les coûts de la certification et remettre en état le rideau métallique de l'atelier.

Une cotisation bienfaitrice de chacun à l'avenir du Sprague-Thomson permettra d'y pourvoir !

A tous, une bonne année 2020 : santé, amis et famille, activités !

Pensez à la cotisation 2020 !

Adhésion associée : 30 €

Adhésion bienfaiteur : à partir de 50 €

Adhérez en ligne sur <https://ademas-metro.paris>

SOMMAIRE

- ▶ **Matériel roulant** p.2
Projet 440 Kva pour la M.268 : le sol
- ▶ **Journées du patrimoine** p.3
Récit de l'opération
- ▶ **Diplodocus** p.4
Début d'une seconde cabine
- ▶ **Acquisitions, surprises, activités ...** p.5
- ▶ **Centenaire du métro de Madrid** p.6
Rénovation de voitures et d'accès anciens



Pour fêter les 50 ans du RER, un train à vapeur a circulé avec voyageurs les 12 et 13 octobre 2019 entre Boissy-Saint-Léger et Joinville-le-Pont. (B. Faudeux)

Assemblée générale

Notre Assemblée Générale 2020 sera accueillie à la Maison des associations de Versailles, située à proximité de la gare de Viroflay - rive droite. Elle se tiendra le **samedi 18 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 comité directeur.

La participation à l'assemblée générale nécessite le règlement préalable de la cotisation 2020.



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

Le présent avis tient lieu de convocation.

Les candidats se feront connaître avant le 18 mars 2020 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

Projet 440 Kva pour la M.268 : le sol

Avant l'installation des redresseurs, la partie avant du compartiment voyageur a été décapée et repeinte. Le démontage du plancher restant a été effectué aussitôt après. Sur la partie arrière, une surface supplémentaire de châssis a été grattée et repeinte, précédée par le démontage de certains tuyaux de protection des câbles 70 mm² du circuit de traction. Les boîtes électriques de jonction « moteur » ont été déposées. Celles-ci reçoivent une nouvelle platine isolante et leurs cosses sont nettoyées. L'opération de dépose est particulièrement pénible ... car elle n'a pas été prévue ! Il est nécessaire de faire passer une clef à chaîne pour progressivement faire tourner les manchons dont il est facile d'imaginer le degré de grippage ... De plus il est impératif de préserver l'intégrité des câbles reliant les boîtes arrière à la loge ; ils sont impossibles à extraire (seuls les câbles allant au rhéostat seront changés).

Durant la période hivernale, les travaux de peinture sont suspendus, seul le grattage du châssis se poursuivra. Au niveau de la caisse, la partie avant droite a déjà été repeinte. Avant émaillage, la future tôle de la loge (préalablement cintrée par notre prestataire) a été présentée et percée ... et sera ainsi prête à poser lors de son retour du fabricant. A cet endroit, la ceinture médiane de caisse, fortement corrodée, a dû être changée. Sa remplaçante, pour l'anecdote, est un morceau de ceinture droite de l'ex-Bb.528 qui a été patiemment cintrée. En revanche, deux autres profilés devront être refabriqués à neuf, l'usinage

étant trop délicat pour nos capacités.

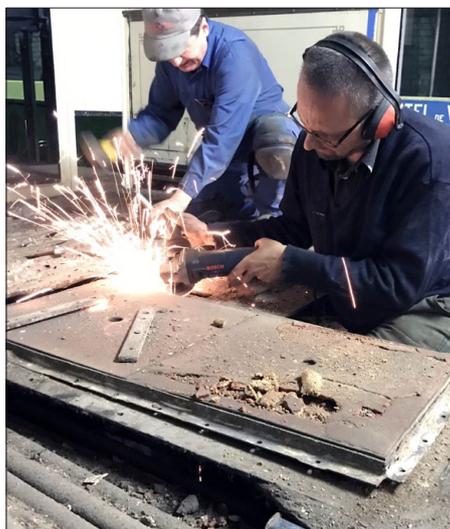
En parallèle, un panier de rhéostat (dont l'une des résistances en fonte est cassée) sera démonté entièrement et pour les autres, ils seront *a minima* testés et leurs cosses nettoyées. Enfin, l'ensemble des contacteurs peut également être préparé en atelier, ... Un travail long tant le nombre de pièces composant chacun d'entre eux est important. Nos stocks étant conséquents, le remontage avec des pièces neuves sera privilégié. Ces travaux ont l'avantage de s'effectuer en atelier chauffé !

B. Renard

La tôle de la loge de conduite a été montée à blanc avant retour en Bretagne pour émaillage.

La nouvelle ceinture de caisse est également visible. (J. Pepinster)

Ci-dessous : le 3 novembre 2019, on termine la dépose du parquet à l'avant et l'on poursuit la peinture du châssis à l'arrière. (G. Dollat)



Vue des boîtes de jonction traction révisées. (A. Marcinkiewicz)



► Journées du patrimoine Récit de l'opération

Le 20 septembre dernier, l'ADEMAS renouait joyeusement avec le rythme presque oublié depuis 9 ans de portes ouvertes lors des Journées européennes du patrimoine.

Près de 120 km ont été parcourus en deux jours, avec un service plus intense le samedi grâce au beau temps (524 visiteurs) et une journée de dimanche grise et parfois pluvieuse, lors de laquelle 343 visiteurs ont toutefois été accueillis.

Les navettes en autobus ancien ont relié les casernes de Croÿ et des Matelots, et aussi permis aux visiteurs non véhiculés d'accéder agréablement et aisément aux Matelots.

Les travaux du Diplodocus et la M.517 ont été présentés à un auditoire attentif. Comme à l'accoutumée, le COPEF a proposé au public un riche choix documentaire au sein de la voiture-poste, et Balmoral Green a présenté des véhicules militaires magnifiquement restaurés et fonctionnels.

Tous se joignent pour remercier Madame le commissaire en chef Perego, chef de groupement, pour avoir rendu possibles ces belles journées, et la RATP pour avoir inclus notre activité dans le programme communiqué au public.

J. Pepinster



Le chef de groupement pose devant l'un des deux bus. (J. Pepinster)



Les gestes du métier sont maîtrisés avec flegme. (J. Pepinster)



Ci-dessus : ambiance bucolique sur la circulaire (B. Faudeux), voiture poste (J. Pepinster) et véhicules militaires (L. Méreur).

Ci-dessous : ambiance dans la voiture Ab.284. (A. Marcinkiewicz) Montée des voyageurs dans le « balai » du samedi soir. (J. Pepinster)





Diplodocus Début d'une seconde cabine

La zone repeinte a fait un grand bond en avant cette année ! Quasiment toute une face du châssis ainsi que la partie sous une flèche a été piquetée et repeinte. L'un des bras d'appui a également été traité. L'aspect de l'engin est ainsi beaucoup plus seyant. Ces travaux se sont déroulés à vive allure afin de présenter la plus grande surface repeinte possible pour les Journées Européennes du Patrimoine.

Une importante reprise a dû être faite à l'une des contre flèche, véritable réceptacle d'eau pluviale lorsque la flèche est relevée. Les trous d'évacuation des eaux ont été curés et deux bonnes couches de peinture supplémentaires ont été faites.

Sur la cabine A, les éléments avant et arrière ont été reposés et un bâchage a ainsi pu être effectué. Il reste encore à finir la partie centrale. Fortement corrodés, les profilés et rail de fixation de la cabine ont été refaits à neuf.

Peu avant l'automne, une première partie du bogie de la cabine B a été mis à nu et peint.

Enfin, les vitrages, réalisés à la mesure, ont été reçus en fin d'année et reposés les 26 et 27 décembre sur les trois sections de la cabine A.

B. Renard



Le Diplodocus aux Journées du Patrimoine, au centre des activités. (L. Méreur)



Aspect général des parties rénovées avant les Journées du Patrimoine, incluant au second plan une partie du châssis du corps central. (D. Craquelin)



Grutage du toit de la cabine A le 8 septembre. (G. Dollat)



Élément médian de la cabine A enfin équipé fin décembre ! (J. Pepinster)



Versailles Acquisitions et surprise !



Ce billet du 21 décembre 1912 se trouvait dans un amas de poussière entre la tôle et les lattes d'une banquette de la M.517 ! (J. Pepinster)



Ces rares indicateurs lumineux type ligne 7 ont été trouvés sur « Le bon coin » ; ils prendront place le moment venu dans la M.103, où ils étaient manquants ! (A. Marcinkiewicz)



Sincères remerciements à la SNCF pour nous avoir généreusement cédés ces estacades réformées qui permettront -après quelques travaux- d'améliorer le mouvement voyageur lors de nos activités à venir. (J. Pepinster)

Activités associatives Forum des associations de Versailles, Rail Expo, web ...

Le 7 septembre, le Forum des Associations de Versailles nous a permis de nous faire connaître, de créer des liens et de communiquer sur les Journées du Patrimoine alors en préparation.

Du 22 au 24 novembre, nous étions de retour à Chartres pour Rail Expo où nous avons poursuivi la présentation de notre activité.

L'une et l'autre des activités ont apporté des ressources via le stand de librairie, particulièrement bienvenues dans cette période où d'importantes dépenses se présentent.

Pour les Journées du patrimoine a été mis en service un nouveau site internet, amené à remplacer celui de 2007. Il reste encore à l'enrichir ! **Visitez le à <https://ademas-metro.paris>**

Ci-dessous, à Versailles (J. Pepinster)
Ci-contre, à Chartres (A. Marcinkiewicz)





Centenaire du métro de Madrid

Rénovations de voitures et d'accès anciens

Le 17 octobre 1919 était inauguré par le Roi Alphonse XIII la première ligne de métro de la péninsule ibérique, la section Sol - Cuatro Caminos de l'actuelle ligne 1 du réseau.

Depuis la réforme des dernières rames classiques en juin 1991, dont des voitures furent conservées, jusqu'à cette année de centenaire, plusieurs opérations à caractère patrimonial ont été effectuées.

De 2006 à 2008 furent restaurées, puis ouvertes au public, la station fermée Chamberí (ouverte en 1919 ; fermée en 1966 lors de l'allongement des trains à 6 voitures) ainsi que l'usine électrique de Pacífico (mise en service en 1924 pour garantir la ressource électrique ; arrêtée en 1972), en partenariat avec une association internalisée de mise en valeur du patrimoine, « Anden 0 ».

A partir de 2016 se bâtit le programme du Centenaire. Outre plusieurs expositions, colloques et publications, il est retenu de rénover la dernière salle de distribution de billets d'origine subsistante, abandonnée dans les années 1960 avec l'allongement des quais de la ligne 1, à la station Pacífico, et de procéder à une rénovation muséographique (toute circulation étant pour le moment exclue) de 14 des véhicules anciens stockés depuis les années 1990.

Pour saisir la portée du chantier engagé, il faut savoir que les voitures classiques du métro de Madrid, et notamment les plus anciennes, ont fait l'objet au fil du temps de modifications conséquentes : allongement de caisses des premières séries et, pour toutes, modification des caisses, des mobiliers, des portes, des baies, ... rien à voir avec notre bon vieux Sprague-Thomson qui fut réformé tel qu'il avait été livré !

Les voitures historiques sont exposées, de façon permanente pour le moment, à la station Chamartín.

J. Pepinster (texte et photos)

Vue partielle des voitures présentées en 2019 à Chamartín ; à gauche, une voiture « Bulevares » de la même série que celle visible en service à droite, mais remise intégralement en état d'origine. En médaillon, intérieur d'une voiture « Cuatro Caminos » de 1919, remise à l'original.



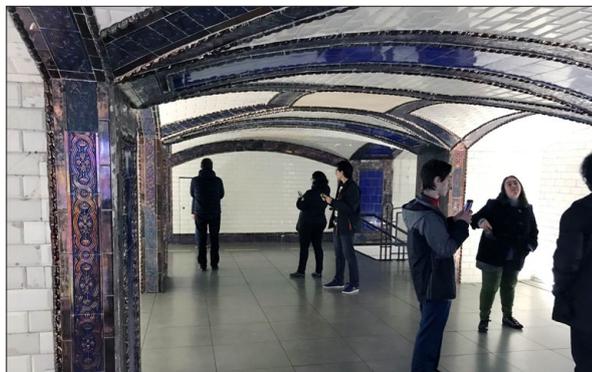
A droite, l'ancien vestibule d'accès de Pacífico, rare vestige des éléments décoratifs conçus par l'architecte-décorateur du métro, Antonio Palacios.



Les sites historiques ouverts en 2008, vus en 2011.



Élément série « Bulevares » de 1945 vu en mai 1989, en queue d'une rame au départ du terminus Plaza de Castilla (formations réduites à 4 voitures le week-end). Le métro de Madrid roule à gauche.



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