

BONNE NOUVELLE

ADEMAS



La gazette de l'Ademas N° 71 – Mars 2022

ÉDITO

La question centrale

qui occupe nos esprits est toujours la suivante : quel avenir pour nos 16 voitures Sprague hébergées à Versailles ?

Une ligne touristique en Île-de-France demeure malheureusement improbable. Les premières approches pour d'éventuelles circulations sur le tram T.13 ont fait l'objet d'une réponse « polie ». Et quand bien même, circuler sur une ligne en exploitation ne pourra pas constituer la base d'un chemin de fer touristique.

C'est donc bien en région que nous trouverons un débouché ; encore faut-il savoir sur quel modèle économique.

Devenir propriétaire de l'infrastructure, même rachetée pour un prix symbolique ? C'est courir à notre perte tant les coûts d'entretien dépasseraient nos moyens.

Assumer l'exploitation en laissant la responsabilité de l'infrastructure à une collectivité locale ? C'est un modèle très répandu. Lorsque les élus « suivent » tout se passe bien mais il existe des exemples de revirement ; le risque de précarité est non négligeable.

Rechercher une ligne ouverte au seul trafic marchandises la semaine et où un touristique opérerait le week-end et les jours fériés ? C'est l'option prévue par la réglementation la plus pertinente. Elle garantit la pérennité de l'infrastructure et ne coûte aux collectivités locales que la redevance au réseau ferré national. Une piste est à l'étude et nous espérons pouvoir la développer prochainement !

Pour aller de l'avant, nous ressortons de la léthargie relative imposée par les événements planétaires. Le bureau de l'association reprend un rythme régulier de pilotage de l'activité principale de rénovation du train gris comme celles qui concourent à notre visibilité avec ceux qui veulent et peuvent y participer : c'est l'occasion de nous retrouver plus nombreux.

Notamment, l'association va entreprendre des démarches auprès de l'administration fiscale pour être reconnue d'intérêt général. De ce fait, les dons effectués à l'ADEMAS ouvriraient droit à une réduction d'impôt sur le revenu de 66 % du montant versé. Le caractère bénévole, la gestion désintéressée et l'absence d'activité lucrative devraient nous rendre éligibles à ce dispositif.

Cotisation 2022

Tous les adhérents ont reçu leur carte 2022, avec une invitation à apporter une cotisation en 2022 si ce n'était déjà le cas.

Cliquez ci-dessous pour adhérer en ligne !

<https://billetweb.fr/adhesions-2022>

Cliquez ci-dessous pour s'inscrire aux activités !

<https://billetweb.fr/initiation-a-la-conduite2>

<https://billetweb.fr/visite-de-la-collection-ratp>

SOMMAIRE

- ▶ **Travaux à l'atelier** p.2
M.268 : début du remontage
- ▶ **Travaux à l'atelier** p.3
M.1308 : chantier de portes et mauvaises surprises
- ▶ **Adieu Sylvain Zalkind** p.4
- ▶ **Métro de New York** p.4
Retrait et préservation opérationnelle de trains emblématiques
- ▶ **Métro de l'île de Wight** p.5
Une tradition qui se poursuit, modernisée !
- ▶ **La vie passée de nos voitures** p.6
Suite : les voitures à poussoirs apparents



Le salon Rail Expo a enfin permis de renouer le contact avec nos sympathisants et lecteurs, qui furent nombreux à acheter à notre stand bien fourni.

Les panneaux de présentation jusqu'alors employés ont été avantageusement remplacés par une bâche imprimée, conçue par l'équipe web, qui permet de visualiser brillamment nos activités en un coup d'œil. (J. Pepinster).

Visite de la collection RATP

Le mercredi 23 mars 2022, la RATP nous accueille pour une visite exceptionnelle, limitée à 15 adhérents. En fonction de son succès, une nouvelle visite pourra être reprogrammée.



Initiation à la conduite

Une nouvelle est organisée le samedi 16 avril 2022 !

Assemblée générale

Sa date est provisoirement fixée au 14 mai 2022 ; informations complémentaires à venir.



Travaux

M.268 : début du remontage

L'extraction des câbles de puissance a été achevée et le tirage va pouvoir enfin commencer non sans avoir connu une part d'incertitude. En effet l'aiguille de tirage allait-elle pouvoir se frayer un chemin dans cet embrouillamini de tuyau ? Hélas non, elle bloque en général au dernier coude. Pour vaincre cette résistance, un puissant flux d'air comprimé est introduit dans les tuyaux tandis que l'on pousse l'aiguille qui finit enfin par déboucher dans la loge. Une corde en nylon servira d'intermédiaire sur laquelle viendra s'accrocher le nouveau câble 70 mm².

Dans la loge, certains équipements ont déjà été remontés après peinture des parois, du plafond et du sol. La progression de ce chantier est très lente en raison des températures, le chauffage d'appoint ne couvrant que de faibles zones à la fois.

Sur la face avant, les nouvelles tôles ont été percées et remontées provisoirement en vue d'éventuels ajustages. Elles seront réexpédiées pour être émaillées ; on rappelle en effet qu'il est quasiment impossible de percer une tôle vitrifiée sous peine de provoquer des éclatements.

Parallèlement, la partie électrique n'est pas en reste avec la conception et la réalisation des nouveaux coffrets. Ils sont au nombre de trois dans la loge :

- Le coffret « prise de parc et commandes



Première présentation du coffret 24 V. (J. Pepinster)

auxiliaires » pour l'alimentation atelier, situé derrière le tableau principal ;

- Le coffret « production 24 V, radio et portes » situé sur la paroi arrière ;
- Le coffret « commande » situé en haut à droite du poste de conduite.

Comme sur les M.340 et M.1266, ces équipements permettent notamment de supprimer toute manipulation de sectionneurs sous tension. Par ailleurs, il est nécessaire d'interdire certains couplages qui seraient incompatibles avec la puissance délivrée par les groupes électrogènes.

Enfin, l'éclairage sera passé en 24 V en remplacement des cinq séries de 3 lampes. Outre la simplification du câblage, il sera possible de prévoir une partie de l'éclairage secourue par batterie. B. Renard



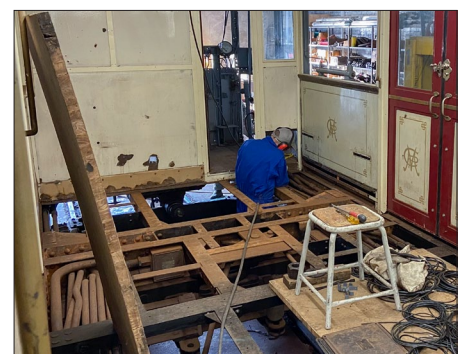
En haut, l'inverseur groupe 1 en cours de rénovation. (A. Marcinkiewicz et J. Pepinster)
Ci-dessus, l'inverseur groupe 2 a été révisé et a repris sa place. (J. Pepinster)



La loge en cours de rééquipement. (A. Marcinkiewicz)



Les tôles brutes ont été ajustées et percées : elles vont repartir pour émaillage. (A. Marcinkiewicz)



La patient décapage du châssis, suivi de sa peinture, touche à sa fin. (A. Marcinkiewicz)



Travaux

M.1308 : chantier de portes et mauvaises surprises

Le chantier de restauration des huit vantaux de portes du côté gauche est en cours. Pour mémoire, on dépose les vitres et les tôles émaillées de façon à bien traiter l'intégralité des surfaces et prévenir la corrosion avant d'appliquer au pistolet trois couches de peinture dans un bâtiment chauffé.

En ce qui concerne le reste de la voiture, la corrosion a malheureusement attaqué les tôles du toit au niveau de leurs points de fixation verticaux : elles devront être intégralement remplacées. Contrairement à la Ab.284, il ne s'agit pas là de tôles émaillées mais de tôles peintes ce qui représente un budget moindre. Le montage sur ces voitures Sprague dernière génération est également plus simplifié au niveau du lanterneau mais, en revanche, chaque travée de toit inclut les sections de tôle roulée formant le débordant de lanterneau : il va donc falloir trouver un métallier pouvant réaliser ce roulage de tôle.



Ce n'est pas très joli à montrer, mais voici le plafond tel qu'il se présente actuellement. Au niveau des colonnes de plate-forme on distingue les points de fixation, tous corrodés. (J. Pepinster)



Souvenir du 17 octobre 1992, lorsque la rame grise de la RATP assura un service historique avec voyageurs sur la ligne 1. La bande métallique sous l'identification de la voiture cache la misère de la corrosion. (G. Potier de la Batie)

Par ailleurs, des tôles avant souffrent de la même corrosion que sur la M.268. Deux tôles sont déjà identifiées (tôle portant le numéro et face inférieure gauche) ... bref pas le choix, il faudra les remplacer !

Enfin dernier dossier et pas des moindres, car il ne concerne pas seulement la M.1308 mais aussi les Ab.487, Bb.546 et M.103 (et curieusement pas les autres voitures), il s'agit de la détérioration spontanée du sol à certains endroits. Ce parquet est réalisé en terrazolith, un ciment magnésien à la composition spéciale. Il est à la fois léger

mais très résistant aux chocs verticaux. La fabrication de ce produit a cessé en 1986. Il va donc falloir trouver un produit de remplacement techniquement possible à mettre en œuvre sur un véhicule ferroviaire, financièrement soutenable pour l'association ... et esthétiquement convenable en terme d'aspect !

Bien qu'il soit prématuré de s'y engager maintenant, c'est bien un chantier fastidieux en perspective qui nécessite des études préalables.

B. Renard



Lorsque la M.268 n'exige pas tous nos soins, les portes de la M.1308 font l'objet d'avancées – quatre de plus à ne pas traiter plus tard. (J. Pepinster)



Exemple de gondolement et décollement du terrazolith. (J. Pepinster)



► Adieu Sylvain Zalkind !

Il y a un peu plus de 30 ans, l'équipe du Copef, et en premier lieu Sylvain Zalkind son président, a vu d'un bon œil l'arrivée d'une joyeuse « tribu » de jeunes passionnés de métro auquel on a progressivement confié une variété d'activités : stand de cartes postales, accueil, encadrement et organisation, commentaire du parcours ... C'est sous ces bons auspices que le noyau initial de notre association s'est connu et rassemblé. Sylvain Zalkind a, depuis les années 1960, été un acteur central de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine ferroviaire, sous toutes ses facettes.

Dans le métro, c'est avec son impulsion que le Copef organisera dès 1978 un premier circuit de nuit en métro. Un concept original et unique dont l'Ademas reprendra le flambeau en densifiant le rythme des circuits à partir du milieu des années 1990 jusqu'à leur brusque suspension en 2007.

C'est encore sous l'influence de Sylvain que sont constituées des rames historiques opérationnelles en 1985 puis, à la fin des années 1990 est impulsé le classement Monument historique et la révision de la rame A.475. Enfin, plus récemment, ses interventions ont contribué à la protection de l'important parc supplémentaire confié à l'Ademas depuis 2016.

Il s'est éteint en un souffle le 22 décembre, âgé de 90 ans, devant la gare de Lyon alors qu'il se rendait en famille pour les fêtes.

Adieu Sylvain !

Les adhérents de l'ADEMAS



Dans le métro de Londres le 24 septembre 2017 lors du voyage organisé en commun Ademas-Copef - À Robinson le 15 mai 1993 (J. Pepinster) - à Versailles lors de l'AG du 6 avril 2019 (A. Marcinkiewicz).

► Métro de New York Retrait et préservation opérationnelle de trains emblématiques

Le métro de New York est un gigantesque réseau de 1070 km de voies en exploitation, sans interruption nocturne, depuis sa création en 1904. Les trois compagnies l'ayant créé ont été fusionnées dans un dispositif unifié en 1940, où cohabitent deux gabarits.

Dans les années 1960, un vaste programme de remplacement du matériel d'avant guerre fut engagé, un matériel désormais iconique fut commandé à hauteur de 600 voitures, mis en service à partir de 1964, les « R-32 ». Iconique il l'était en inaugurant une longue lignée de voitures en acier inoxydable climatisées : un standard new-yorkais désormais.

Ces voitures ont tiré discrètement leur révérence pendant le confinement 2020, à la faveur de la réduction du service.

La ville, l'autorité organisatrice et l'exploitant, travaillant de concert, ont souhaité offrir aux voyageurs de derniers adieux à la scène du quotidien.

Ces derniers tours ont eu lieu le 9 janvier 2022 dans le cadre d'une belle manifestation officielle – toutefois, comme tous les matériels roulants significatifs qui ont précédé, une voiture sera conservée au musée ainsi qu'une formation opérationnelle, venant grossir le parc de huit rames historiques existantes.

Goodbye « Brightliners » !

J. Pepinster



En haut, station Kingston - Throop Avenues, le 8 février 2019.
En bas, le dernier train le 9 janvier 2022 à Sheepshead Bay. (J. Pepinster)



► Le métro de l'Île de Wight Une tradition qui se poursuit, modernisée !

Des nouvelles d'une ligne de chemin de fer électrique assez unique en son genre, celle du chemin de fer de l'Île de Wight (au Royaume-Uni) ou dénommée commercialement « Island Line ».

Cette dernière vient de subir une vague de modernisation, permettant de renforcer son attractivité, mais également sa pérennité.

Ainsi, en 2021, la ligne a vu le départ des « Class 483 » (ex « 1938 tube Stock » du métro de Londres), remplacés par des « Class 484 » (ex « D-Stock »), ainsi que la restauration d'une voie d'évitement pour permettre le cadencement des circulation à la demi-heure. D'autres travaux ont par ailleurs été menés pour améliorer l'accessibilité et le confort des voyageurs.

Notons que depuis l'électrification en 1967, la ligne reste fidèle à l'emploi de matériel roulant provenant du métro de Londres, principalement dû au gabarit réduit de l'unique tunnel de la ligne.

Les rames de matériel « Standard Stock » du début des années 1920 ayant remplacé l'exploitation vapeur en 1967, renommées « class 485 & 486 », furent réformées de 1988 à 1991 après 65 ans de service et remplacées par le matériel du type « 1938 tube stock ».

Ces dernières années, en dépit de leur âge avancé (plus de 80 ans), ce dernier matériel roulant aura assuré jusqu'à la fin un service honorable. Ce matériel détenait par ailleurs le record de longévité de matériel en service commercial au Royaume-Uni.

Trois unités ont été sauvegardés, une par le chemin de fer touristique de l'île : the Isle of Wight Steam Railway (<https://iwsteamrailway.co.uk>) pour une exposition statique dans leur musée, tandis que deux autres unités sont sauvegardées, par the London Transport Traction Group (<http://ltractiongroup.co.uk>) pour une remise en état et permettre une circulation en autonomie sur un chemin de fer touristique. Nous leur souhaitons toute réussite dans ce projet !

G. Dollat

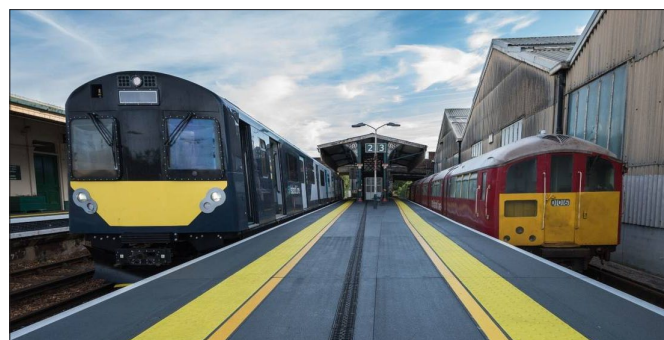
*Ci-dessous, rame Class 484 au terminus de Ryde Pier Head. (DR – Wightlink ferries)
Ci-contre, vues des nouveaux trains. (DR – Wightlink ferries et Southwestern Trains)*



Rame « Standard » à Ryde - St. John's Road le 22 janvier 1972.
(DR - coll. J. Pepinster)



Rame « 1938 » à Shanklin le 20 septembre 2017 lors du voyage Ademas-Copef. (J. Pepinster)





La vie passée de nos voitures

Suite : les voitures à pousoirs apparents

La M.1266

livraison 1931	parc affecté aux lignes 8 et 9
1950-1953	parc affecté aux lignes 8 et 9 et quelques voitures sur la ligne 10
juin 1957	mutation de la ligne 9 à la ligne 8
octobre 1963	retour sur la ligne 6
juillet 1974	affectation à la ligne 14
avril 1975	mutation de la ligne 14 à la ligne 5
juillet 1979	mutation de la ligne 5 à la ligne 9
juin à novembre 1982	garage
16 avril 1983	fin d'exploitation
novembre 1987 à septembre 1995	affectation rame historique A.475
été 1999 à mai 2005	exposition à Invalides
juin 2005	arrivée à Versailles



La M.1266 à Quai de la Gare en 1964 avec au premier plan l'automobile du photographe. (G. Laforgerie)

Les Bb.546 et Bb.572

livraison 1932	parc affecté aux lignes 1, 4, 7, 9 et 12
après 1935	parc affecté aux lignes 4, 7, 9 et 12
1950 à 1952	parc essentiellement affecté aux lignes 4, 7 et 9 et quelques voitures aux lignes 11 et 13
1953 à 1960	parc affecté aux lignes 4, 7, 9 et 12



La M.1266 à Miromesnil en février 1981. (P. Lesure)

La Bb.546

juin 1967	mutation de la ligne 4 à la ligne 9
juin à novembre 1982	garage
16 avril 1983	fin d'exploitation
1992 à 2007	exposition à l'Espace Maillot
août 2016	arrivée à Versailles



La Bb.546 est bien cachée dans ce train vu à Nation en 1982. (G. Laforgerie)

La Bb.572

octobre 1972	mutation de la ligne 7 à la ligne 9
février 1975	mutation sur la ligne 14
juin 1976	mutation sur la ligne 3 ^{bis}
janvier 1977 à mars 1985	affectation au centre de formation et adaptation des commandes de frein
1985 à 1992	affectation seconde rame historique A.487
août 2016	arrivée à Versailles



La Bb.572 au centre de formation de Gare du Nord le 16 mars 1983. (A. Wright)

Sources : Notre Métro, Jean Robert, 1983 ; Fonds documentaire de Pascal Lesure (1934 et 1950 à 1960 : statistiques ; à partir de 1956 : mutations individuelles des voitures)

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 – SIREN 893 687 426
 Adresse postale : ADEMAs, c/o Maison des associations, 2^{bis} place de Touraine, 78000 Versailles
 Téléphone : 07 53 84 65 95 – Courriel : secretariat@ademas-metro.org
 Merci à tous pour avoir collaboré à cette édition – Directeur de la publication : D. Craquelin