

UN MÉTRO À VERSAILLES !



« Rencontre improbable » entre un métro et une machine à vapeur ...
à l'occasion des Journées portes ouvertes du 5^e Régiment du Génie,
au Camp des Matelots en juin 2005, à Versailles (78).

L'association ADEMAS

Fondée en 1992 par un petit groupe de passionnés, l'Association d'Exploitation du Matériel Sprague s'est donné pour but la mise en valeur du patrimoine historique du Métro Parisien. Ses circuits de découverte du Métro la nuit, organisés en collaboration avec les services d'exploitation de la RATP, ont

transporté depuis 1992 plus de 17 000 participants (*chiffre juillet 2007*).

Ces visites permettent de découvrir les coulisses du métro (stations fermées, voies de raccordements, ouvrages exceptionnels) sous un angle inhabituel (animations) ; elles ont fait l'objet d'un large écho dans les médias.

Une motivation profonde

Les entreprises de transport public ferroviaire français ont intégré la notion de Patrimoine ferroviaire, mais sous un angle plutôt statique, tandis que les circulations de véhicules anciens sur des réseaux en constante modernisation deviennent problématique (relèvements de vitesse à la SNCF, systèmes automatisés à la RATP, ...). Les initiatives de préservation et d'animation de matériel ferroviaire historique proviennent généralement du milieu associatif (trains à vapeur, découverte ferroviaire, circuits Rétro-Métro). L'ADEMAS a préservé ainsi une importante collection de matériel historique Métro, de type « Sprague-Thomson », dans le but de pouvoir le présenter un jour sur un site qui lui serait -partiellement ou totalement- consacré.



Arrêt dans une station à l'esthétique particulière (ici, Cité) lors d'un circuit de découverte nocturne du métro organisé par l'ADEMAS.



Pose de la voie sur le site Mayennais.

Première circulation à l'été 2003 : la motrice est encore aux couleurs des trains de travaux.

Constitution d'un site de sauvegarde

Ce projet a été rendu possible en 1995, grâce à la famille d'un membre fondateur, qui possède une belle propriété en Mayenne, sur laquelle se trouve un château du XVIII^e siècle. C'est ensuite le travail intense d'un petit groupe de bénévoles qui a permis de réaliser la «transmutation» de ce qui n'était qu'un champ en un site de préservation de patrimoine ferroviaire. L'appui accordé par les services techniques de la RATP (voie, matériel roulant et services électriques) s'est avéré tout à fait déterminant.

Une voie de manœuvre et de stockage de 400 mètres de long a été posée, au fur et à mesure des besoins, de 1995 à 2003. Le tracé de la voie a été calculé par un membre de l'équipe technique, les terrassements nécessaires à la constitution de la voie ont été réalisés par une entreprise de travaux publics. Les membres de l'association ont cintré sur place les sections courbes et



posé voie et aiguillages. Enfin, dans le cadre d'un partenariat avec le 5^e Régiment du Génie, les réservistes de la 5^e Compagnie de travaux ont procédé au «dressage» final de la voie dans le cadre d'une session d'exercices pratiques liés à leurs compétences.

La présentation dynamique des voitures auprès du public

Les Journées portes ouvertes du 5^e Régiment du Génie de juin 2003, suivies des Journées du patrimoine en septembre de la même année, ont été l'élément moteur de la présentation en circulation des voitures historiques de Métro au Camp des Matelots, à Versailles.

Au lendemain de ces manifestations les conditions du maintien sur place de l'activité ont été définies. Dans le prolongement du partenariat entre le 5^e Régiment du Génie et l'ADEMAS, une convention a été signée le 9 janvier 2004.

Le haut degré de visibilité publique a conduit la RATP à renforcer sa participation à ces opérations, notamment les départements «Patrimoine», «Matériel roulant ferroviaire» et «Equipements et systèmes de transport». Le prêt de véhicules et la récupération de pièces techniques et d'équipements indispensables à la remise en circulation des voitures en toute sécurité pour les visiteurs amenés à circuler dans le train s'est ainsi matérialisé.

Six voitures (quatre propriété de l'ADEMAS, deux du Patrimoine RATP), ont été amenées à Versailles par transport exceptionnel routier.

Les voitures sont garées à l'abri des intempéries, un petit atelier a été aménagé dans des conditions qui permettent de travailler toute l'année.

Ces excellentes conditions d'accueil ont permis, en quatre ans, à une équipe relativement réduite en nombre, mais très motivée, de réviser un premier train vert de 3 voitures, puis une rame grise en 2006.



«Photo souvenir» des travaux de finition de la voie, menés par les réservistes de la 5^e C^e de travaux.



Après la remise aux couleurs d'origine de la motrice active, des travaux de révision électrique et mécanique (changement d'un moteur, du câblage, révision du freinage et des organes de roulement ...) ont eu lieu. Ici, la révision du bogie avant.



Les travaux ont consisté à :

- fiabiliser et apporter des modifications conséquentes aux deux motrices, avec mise en mode « marche lente » ;
- réviser totalement la remorque mixte ;
- révision technique et esthétique d'un tracteur de travaux, avec mise en place d'une source d'énergie. Il est aujourd'hui utilisé pour la traction du second train, et sert également comme engin de secours, de réserve et de formation ;
- remettre en service et faire certifier un ensemble de quatre colonnes de levage indispensables à la réalisation de travaux lourds.

Porté à quatre voitures, le train offre une capacité de près de 150 personnes à chaque rotation de la rame.

En médaillon, l'insigne du 5^e Régiment du Génie.

La révision esthétique et technique de la remorque mixte Abm. 5 s'est étalée sur une année.

C'est aujourd'hui une pièce unique du patrimoine du métro, aucun autre véhicule du même type ne pouvant être présenté.

Le futur proche

La finalisation des rénovations entamées sur chacun des six véhicules reste encore à réaliser :

- remplacement de la source d'énergie de la motrice active du train vert (groupe électrique plus puissant, plus silencieux et plus propre) ;
- réparations sur la caisse de la voiture pilote du train gris ;
- rénovation esthétique conséquente de l'intérieur de la remorque mixte et de ses mobiliers ;
- aboutissement de la rénovation esthétique du tracteur de travaux.

Quel avenir envisager ?

L'intérêt de ces voitures -uniques à être préservées de façon dynamique hors réseau RATP- ira grandissant avec la modernisation du métro, qui réduira les possibilités de circulation de véhicules anciens *in-situ*.

Les voitures de Métro préservées par l'ADEMAS auraient été détruites sans cette intervention. Il est essentiel de continuer à faire vivre les voitures qui auront traversé le XX^e siècle, de la « Belle-Epoque » à la chute du Mur de Berlin ; ce sera le plus bel hommage aux cinquante milliards de voyageurs transportés au fil des ans ...



Le tracteur de travaux a retrouvé progressivement son aspect des années 1960, lorsqu'il a été réalisé sur la base de deux motrices voyageurs réformées datant de 1908.



Une collection représentative de ce patrimoine parisien

Les voitures de l'association représentent l'évolution du métro pendant la première moitié du siècle.

Les véhicules à Versailles sont :

- la motrice active M. 340 (ADEMAS), équipée d'un groupe Diesel-électrique, assurant la traction du train vert ;
- les remorques Abm. 5 (de l'ADEMAS) et Ab. 284 (du Patrimoine RATP), transportant les visiteurs ;
- la M. 268 (de l'ADEMAS, équipée en voiture pilote et démotorisée) assure la réversibilité de la rame grise ;
- la M. 1266 (du Patrimoine RATP, équipée en voiture pilote et démotorisée) assure la réversibilité de la rame verte ;
- le tracteur de travaux T. 74 (ADEMAS) assure la traction de la rame grise et a vocation à devenir ultérieurement une motrice de formation, de manœuvre et de secours.



Le site de préservation en Mayenne héberge plusieurs véhicules conservés pour leur valeur historique, pour leurs pièces, ou en vue d'être utilisés dans le cadre de développements ultérieurs, il s'agit de :

- deux châssis (sans caisse) de voitures à essieux et caisse en bois du début du siècle ;
- une motrice type «Nord-Sud» de 1924 ;

Livraison par transport exceptionnel de la remorque Ab. 284, prêtée par le Patrimoine RATP

- une intéressante remorque mixte aménagée en salon en 1967 pour les besoins de la régie publicitaire Métrobus ;
- trois remorques «Sprague-Thomson» (une grise, deux vertes), aménagées pour les chantiers ;
- un tracteur de travaux «Sprague-Thomson» ;
- une rame articulée de 1952, formée de trois caisses.

Une dernière voiture est hébergée sur le réseau RATP.



Décor forestier pour une promenade en Métro, à courte distance du parc du Château de Versailles !

Remise en service des colonnes de levage.

QUELQUES INFORMATIONS PRATIQUES

Les circuits en métro de l'association ADEMAS sont organisés plusieurs fois par an, en fonction des contraintes techniques de la RATP (depuis septembre 2007 ils sont suspendus). Ce document n'est pas contractuel.

Le cadre du métro, assez inhabituel pour des activités culturelles, nécessite de la part des participants une démarche volontaire pour bien apprécier l'ensemble de la visite (horaire nocturne, parcours commenté, arrêts, visites).

En fonction des contraintes techniques d'exploitation (saison, restrictions de circulation, sécurité, horaires ...), la majorité des activités présentées sur cette brochure est incluse au programme de la visite, mais pas toutes lors du même circuit.

L'Association d'Exploitation du Matériel Sprague a été fondée en 1992 (J.O. du 29.4.1992) et est régie par la Loi de 1901.

ADEMAS - c/o Versailles Associations - 2 bis place de la Touraine - F 78000 Versailles

Téléphone : 07 53 84 65 95

secretariat@ademas-assoc.com - <http://ademas-assoc.com>

Photos : F. Baron, D. Craquelin, G. Désarmot, A. Hervann, Y. Navarre, S. Orero, J. Pepinster.

Conception et réalisation : J. Pepinster, janvier 2007 - édition décembre 2011