

# BONNE NOUVELLE



La deuxième génération des successeurs du Sprague s'affirme. Après le MF 88 sur la ligne 7 bis, vue ici d'un MP 89 bientôt en circulation sur la ligne 1, en attendant le MF 2000 sur d'autres lignes

Vue de la rame Sprague à la Porte Maillot le samedi 18 janvier 1997 passant aux côtés d'un MP 89 garé.

(Photo Cyril PRODANOVIC)

**LA GAZETTE DE L'ADEMAS.**

*N° 16 - février 1997*

# ÉDITO

## *L'ultime année*

L'année 1997 est entamée, nous rapprochant ainsi de 1999, année du cinquantenaire de la RATP et surtout de 2000, centenaire du Métro de Paris. Quels seront les axes principaux de ces commémorations pour le voyageur -car c'est vers lui qu'il faut se tourner- ? Rien ne semble encore clairement défini.

Le Centenaire du Métro s'inscrira *de facto* dans l'ensemble des manifestations prévues pour le passage au troisième millénaire, dont les directions sont tracées au niveau national. Au beau milieu de l'année 2000, qui risque finalement d'être surchargée, comment le Métro pourra-t-il se distinguer ?

La simplicité et l'authenticité nous semblent être la clé d'un Centenaire du Métro réussi. Pour cela, on peut songer à la mise en valeur optimale de quelques stations judicieusement choisies pour leur histoire ou leur décoration, ainsi bien entendu qu'à des circulations à bord des rames qui ont marqué le premier siècle métropolitain (Métro en bois, Sprague & Nord-Sud, rames articulé & sur pneumatiques).

A ce sujet, on peut nourrir les plus vives inquiétudes. Alors que la révision de la rame "Sprague" verte a duré 10 mois (novembre 1993 - août 1994), on peut raisonnablement en compter autant pour les rames Sprague grises & Nord-Sud. Cependant, l'activité d'un atelier de la RATP ne pouvant être entièrement consacrée à la révision de matériel historique, les trois ans qui nous séparent du centenaire semblent juste suffire ... à condition de prendre la bonne décision rapidement.

Les mois à venir seront également l'occasion de finaliser nos aménagements sur le site mayennais où nous espérons faire évoluer notre rame Articulée pour cet été.

Après un hiver rigoureux consacré à quelques travaux de drainage, le printemps sera consacré à la pose de la voie (voir Bonne Nouvelle n°15). Elle mesurera, au total, 200 mètres de long, l'équivalent de l'interstation "Cluny La-Sorbonne - Maubert-Mutualité" ... qui vit circuler notre MA de 1975 à 1994.

Parallèlement, nous nous réjouissons de la fréquence de nos voyages (un tout les deux mois en moyenne depuis juin 96) qui constitue une bonne "vitesse de croisière". La circulation du 12 avril prochain, qui se déroulera en après-midi, nous permet de diversifier nos activités.

Cependant, il ne faut pas oublier que la charge de travail pour l'organisation d'un voyage ne s'impute pas qu'au moment même de l'excursion. Il y a tout le travail de promotion, de préparation des documentations, de traitement des inscriptions ; cela nécessite une grande disponibilité. Les moyens d'une organisation mieux répartie, qui pourrait être en partenariat avec la RATP, compte tenu de l'entrée dans la vie professionnelle de quelques membres du Comité Directeur, devront être trouvés d'ici la fin de l'année 1997.

---

## A SUIVRE ...

**Voyage proposé par le COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires). Le samedi 8 mars à 15 heures, visite pré-inaugurale de la ligne de Pacy sur Eure à Breuilpont (Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure). Visite des installations de Pacy sur Eure, présentation des matériels, parcours sur la ligne avec l'autorail Renault ABJ4 n° X 3601, fin de la visite vers 17 h 15.**

**Participation aux frais, départ de Paris et parcours d'approche en autocar, 150 Francs par personne (100 Francs au départ de Mantes la Jolie, et 70 Francs sur place).**

**Inscription rapide au COPEF  
19, rue d'Amsterdam 75008 PARIS  
Téléphone : 01 45 81 11 06**

# JOURNÉE DU SAMEDI 12 AVRIL 1997

## Programme

- 13 h 00 - 16 h 00      Circuit en rame "Sprague-Thomson" avec visite de la station jamais ouverte Haxo
- 16 h 00 - 18 h 00      Assemblée Générale Ordinaire 1997

L'Assemblée Générale ordinaire 1997 se tiendra le **samedi 12 avril 1997 à 16 heures**, dans la station de Métro "Porte des Lilas". Entrée **exclusivement** par l'accès en haut de l'escalier menant à la ligne 3bis direction Porte des Lilas (près de l'ascenseur d'entrée/sortie) *voir plan ci-dessous*.

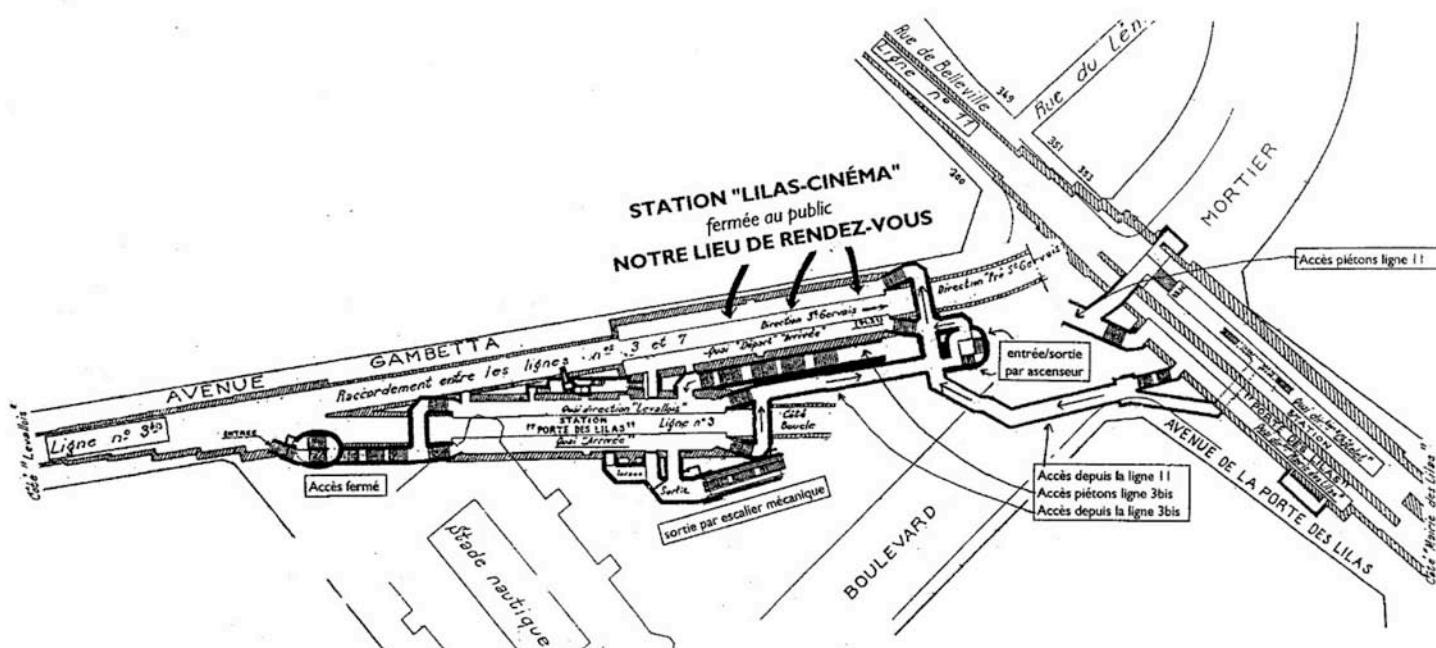
Les adhérents désirant se présenter à l'élection du Comité Directeur sont priés de faire acte de candidature et profession de foi par lettre adressée avant le 1<sup>er</sup> mars 1997 au 17 rue des Abondances, 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT.

*Tout adhérent dans l'impossibilité d'assister à l'Assemblée Générale pourra s'y faire représenter en confiant un pouvoir à une personne de son choix. Le vote par correspondance est possible ; merci de nous contacter afin que nous vous fassions parvenir les documents en temps utile.*

## ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

- Ouverture et rapport annuel par le Président,
- Compte rendu d'activité (avec projection de diapositives) par le Secrétaire,
- Rapport financier par le Trésorier,
- Vote pour le renouvellement du Comité Directeur et l'approbation des comptes suivi des résultats,
- Informations et questions diverses,
- Cocktail.

**LE PRÉSENT AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.**



# PORTE DAUPHINE : ULTIME TÉMOIN DU MÉTRO DE 1900

## *Les tâtonnements de la décoration du métro en 1900*

La station Porte Dauphine a été ouverte au public le 13 décembre 1900, au titre de "l'embranchement" Étoile - Porte Dauphine, qui n'allait pas tarder à être prolongé, par parties, jusqu'à la Place de la Nation, créant ainsi la ligne 2 Nord, aujourd'hui ligne 2.

Lors de la mise en service du métro en 1900, une partie des éléments qui allaient fixer le décor et le fonctionnement du métro parisien pour les nombreuses années à venir n'étaient pas encore réglés à titre définitif. On installa sur les trois lignes ou parties de lignes mises en service à cette époque des carrelages de modèles différents, de façon à sélectionner le meilleur.

Aujourd'hui, beaucoup de ces témoignages des tâtonnements du métro du début du siècle, qui ne sait pas bien s'il doit être un "gros tramway" ou "un petit chemin de fer", ont disparu.

Il nous reste aujourd'hui quelques éléments peu visibles de cette époque. Seul l'œil exercé les reconnaît. Les couloirs étriqués ont été agrandis dans les années 30, les faïences "prototypes" ont disparu ou restent cachées derrière les carrossages publicitaires des stations George V, Champs-Élysées Clemenceau, Tuileries et Porte de Vincennes (cette dernière laissant encore une place très visible à ce carrelage).

## *Une station unique en son genre*

Porte Dauphine est remarquable par son revêtement en faïences originales, à l'aspect très "artisanal", sa boucle de retournement impressionnante au rayon de courbure incroyablement petit, ses agrandissements des années 1930 (couloirs à la largeur & au développement démesuré), son entrée Guimard - emblématique et unique - un modèle couvert et très élaboré et enfin sa très belle voûte englobant les deux quais départ et arrivée, à l'une des extrémités de la station.

## *Un parcours saisissant dans le temps*

Le voyageur d'aujourd'hui, qui entre par l'accès Guimard, peut voir le travail du célèbre architecte, voir le revêtement des parois de l'escalier, façon "gros blocs de pierre" réalisés en matière - pierre de verre Garchey - translucide assez curieuse (ce revêtement est, à tort, recouvert de peinture), circuler ensuite dans un couloir datant des années 1930, avec frises et cadres publicitaires style "art déco". Il traverse ensuite une salle des billets plus ancienne en carreaux biseautés 7,5 X 15 cm. décorée de frises à losanges marron, achète ses billets à un guichet des années 70 et passe un tourniquet en inox de la même époque. Il traverse un cube en béton sinistre, arrive enfin sur un quai n'ayant pas changé d'aspect depuis bientôt un siècle, puis attend dans le vacarme assourdissant - à peine atténué par le système d'arrosage des rails avec de l'eau - du passage du train dans la boucle de retournement.

On notera également, sur le quai "arrivée", les ultimes publicités dont l'entourage est réalisé en frises papier imitant un carrelage, et un support d'information en bois fort ancien.

## *Conserver aujourd'hui pour mettre en valeur demain*

Ces vestiges sont aujourd'hui précieux et rares ; la remise en état de la station Porte Dauphine entre dans le cadre d'une réflexion qui dépasse la notion d'entretien cyclique des ouvrages de génie civil. C'est ainsi que le principe de la conservation des éléments existants, en les intégrant à des aménagements modernes de qualité, a été accepté, mais le détail du programme des travaux doit encore être défini.

La station Porte Dauphine est d'un intérêt considérable. Elle montre, mieux qu'ailleurs, l'évolution du métropolitain de 1900 à nos jours, par le changement et la continuité.

**Une station à visiter absolument !**