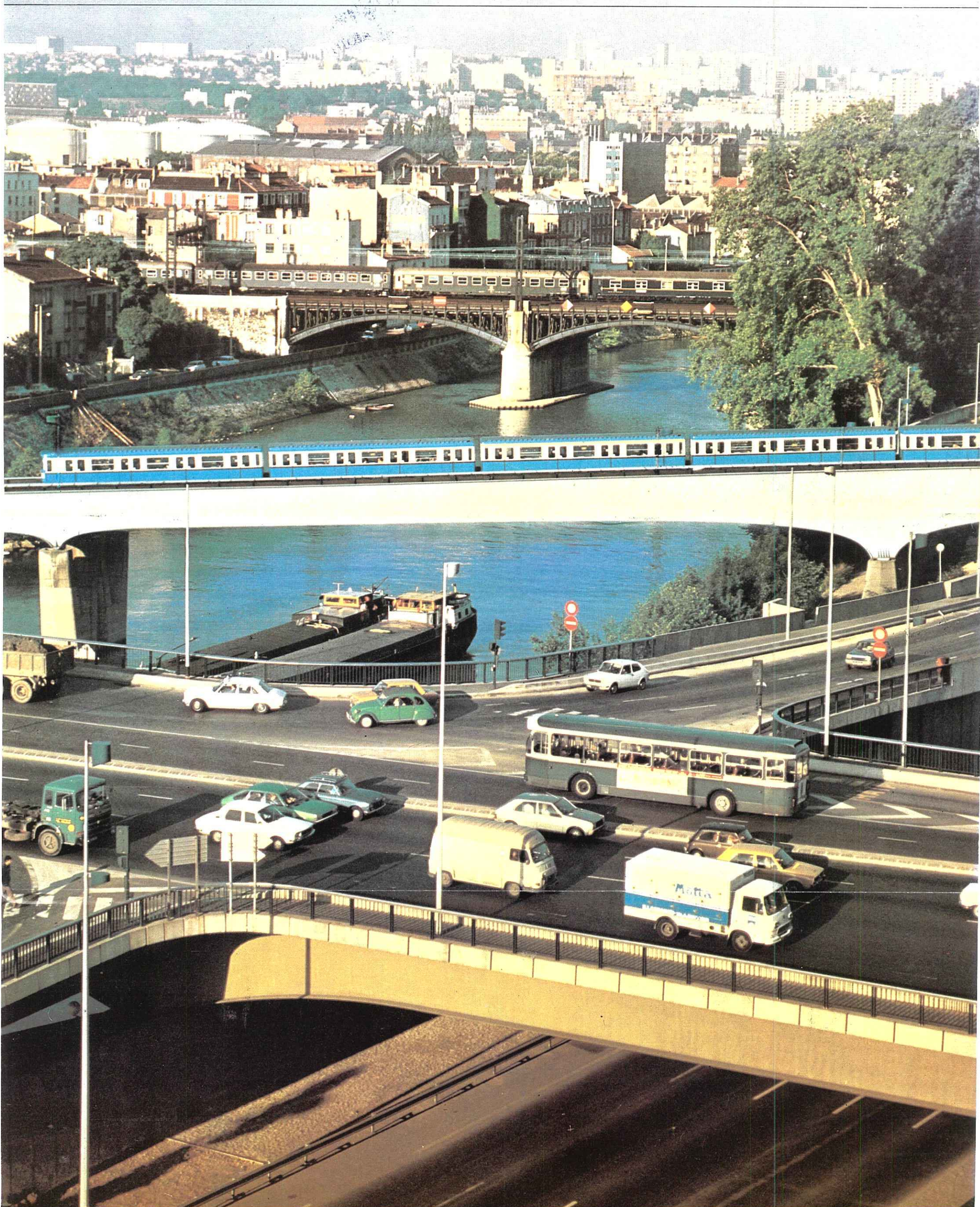


entre les lignes

RATP

N° 34 SEPT. 1978 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

ISSN 0338-7429





LE PLAN D'ENTREPRISE 19

Le plan d'entreprise 1979-1983 vient de paraître. S'il s'inscrit comme les cinq précédents dans une politique continue, il n'en contient pas moins certaines innovations et n'hésite pas à voir loin : pour lui, 1983 c'est demain et 1990 le futur proche.

La RATP exerce une activité indispensable au fonctionnement et à la vie de la région Ile-de-France. Elle doit en effet mettre à la disposition des 10 millions d'habitants de cette région des transports en commun nombreux, rapides et confortables et ainsi proposer au public un véritable choix entre le transport individuel et le transport collectif.

Mais la RATP est aussi un service public dont les dépenses sont en

partie financées par l'Etat et les collectivités locales, ce qui implique que certaines décisions reviennent aux pouvoirs publics et aux élus. Le plan d'entreprise permet à la Régie de les informer sur ses projets et sur les objectifs d'amélioration des transports en commun de la région.

C'est pourquoi le plan d'entreprise ne décrit pas ce que la RATP va faire mais ce qu'elle voudrait, ce qu'elle propose de faire.

Comment est élaboré le plan d'entreprise ?

Le plan 1979-1983 est paru en septembre 1978 mais sa procédure d'élaboration a commencé en août 1977, lorsque la direction générale a adressé à chaque direction une « lettre d'orientations ». Celle-ci contient les lignes directrices de la politique à mener, mais aussi les contraintes de l'environnement. Dans le contexte ainsi défini, les directions ont la responsabilité d'élaborer leurs propres

plans, c'est-à-dire de définir leurs objectifs et leur programme d'action pour les cinq années à venir.

Pour cela, elles ont le choix des méthodes de travail. C'est ainsi qu'en plus des « spécialistes du plan » (la mission plan d'entreprise et les correspondants plan auprès de chaque direction), 700 agents de tous les secteurs de l'entreprise ont participé à l'élaboration du plan 1979-1983.

Demain le métro : un réseau plus attractif

La RATP souhaite poursuivre la réalisation de prolongements de lignes de métro vers les communes de banlieue très peuplées de la première couronne restant encore mal desservies. L'arrivée du métro en un point facile à rallier par d'autres moyens de transport en commun ou par des moyens individuels constituerait pour les habitants de ces communes, et pour ceux de localités plus lointaines, un gain de temps important et de meilleures conditions d'accès vers Paris.

Les limites externes de la première couronne ne devront toutefois pas être franchies car, au-delà, l'accès à Paris par le métro deviendrait moins bon que par le RER ou les trains de la SNCF.

Ouverture de 11 kilomètres de lignes

Demain — c'est-à-dire au cours du plan — six tronçons représentant 11 km de lignes de métro pourraient être ouverts aux voyageurs. D'autre part, le projet de base de la Régie envisage 5 autres opérations qui pourraient être engagées ; elles permettraient la construction de 11,5 km de lignes supplémentaires dont la mise en exploitation devrait intervenir après 1983.

Le plan 1979-1983 prévoit l'engagement des mêmes prolongements que le plan 1978-1982. Toutefois, la mise en service de certains tronçons se trouve différée d'une ou deux années du fait de la réduction du montant des investissements par rapport à l'hypothèse retenue par la Régie pour le plan 1978-1982.

Modernisation du matériel

La disparition du matériel ancien, qui demeure un des objectifs prioritaires du plan, sera réalisée en 1982. Les voyageurs auront alors exclusivement à leur disposition des véhicules modernes et confortables.

Fin 1981, en dehors du matériel

articulé, en service sur la ligne n° 10 « Porte d'Auteuil - Gare d'Orléans-Austerlitz » (qui date de 1950 mais a été rénové en 1976), trois types de matériel se partageront le réseau :

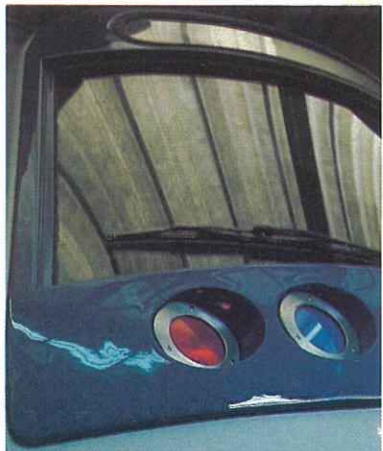
- le matériel sur pneumatiques (930 voitures) MP 55 et MP 59 rénovés, MP 73 ;
- le matériel fer de 1^{re} génération dit MF 67 (1 500 voitures) ;
- le matériel fer de 2^e génération dit MF 77 (1 000 voitures).

Priorité à l'accueil et à l'information des voyageurs

Au terme du plan, le voyageur disposera à l'heure de pointe d'une meilleure aisance, puisque le taux de charge de 4 voyageurs debout par mètre carré ne devrait pas être dépassé.

La rénovation des stations sera poursuivie pour créer une ambiance agréable ainsi que l'amélioration du confort thermique grâce à l'installation d'ouvrages de ventilation. L'animation des stations sera poursuivie soit par des manifestations artistiques, sportives, etc., soit par des expositions culturelles ou éducatives.

Les informations favorisant une meilleure liaison entre les modes de



transports en commun et renseignant sur la ville (plans des réseaux, de quartier, plans sectoriels de banlieue) seront complétées et diversifiées.

Un soin particulier sera apporté à l'information sur les incidents de service. La mise en service progressive d'un poste central en liaison avec chaque station fournira par sonorisation ou télé-affichage les renseignements utiles au public.

La sécurité des voyageurs et des agents demeurera une préoccupation majeure. Outre la généralisation des bornes d'alarme sur les quais, qui permettent au voyageur d'entrer en contact avec le chef de station, une liaison phonique avec les conducteurs sera possible à bord des nouveaux trains MF 77. Le poste central permettra, par ailleurs, d'accroître l'efficacité de la surveillance et des interventions assurées par l'unité spécialisée de police disposant d'un système de radio interne couvrant tout le réseau.



Développement et interconnexion pour le RER

Après la mise en service, en décembre 1977, du tronçon central de la ligne A et du prolongement de la ligne B Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Robinson à Châtelet-Les Halles, le RER connaîtra d'autres développements et l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP.

Dès 1979, la ligne C SNCF reliera Versailles à Juvisy par la jonction Invalides - Orsay.

La desserte de la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée sera assurée, en 1980, par le prolongement de la ligne A, jusqu'à Noisy-le-Grand-Mont d'Est à Torcy.

La mise en service du prolongement de la ligne B de Châtelet-Les Halles à la Gare du Nord permettra, en 1981, la circulation de quelques trains RATP sur les voies de la SNCF en direction de Mitry-Mory et Roissy-Charles-de-Gaulle.

A l'achèvement des travaux de la Gare du Nord souterraine en 1982, des trains de la RATP et de la SNCF circuleront sur la transversale Nord-Sud « Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Robinson Mitry-Roissy ». Cette pre-





mière opération d'interconnexion sera complétée par celle à Nanterre-Préfecture des lignes SNCF de Cergy et de Poissy.

A plus long terme, des trains SNCF provenant de la banlieue sud-est et se dirigeant vers la banlieue



nord pourraient emprunter les tunnels de la RATP entre Gare de Lyon et Gare du Nord. La ligne D serait alors créée.

Les opérations d'interconnexion permettraient un meilleur accès à Paris pour 4 500 000 personnes, facilité-

raient les liaisons de banlieue à banlieue et assureraient la desserte des villes nouvelles.

En outre, confort et sécurité dans le RER seront également de rigueur ; le matériel « interconnexion » (MI 79) y contribuera.

L'autobus : faciliter la circulation

Dans Paris, le développement et les interconnexions du RER, l'évolution de l'urbanisme, l'attrait de l'autobus depuis la création de la carte orange et la forte augmentation de son trafic impliquent une restructuration d'ensemble du réseau. Des études sont déjà engagées, elles seront poursuivies et devraient aboutir avant 1983.



D'autre part, l'étude de l'autobus futur, successeur des « standard » et des PR 100, sera activement poursuivie.

Qualité de service et information sont indissociables ; c'est pourquoi, des actions seront menées afin que l'usage de l'autobus soit facilité aux voyageurs.

Vers les couloirs de circulation en site propre

La réalisation de ces objectifs de qualité de service est toutefois très dépendante de la vitesse des autobus. En effet, un autobus bloqué dans la circulation à une vitesse très faible, le trajet est beaucoup plus long, le temps d'attente est considérablement augmenté. Les conditions de circulation actuelles n'étant pas irréversibles, la Régie propose pour améliorer la circulation de ses véhicules :

- la multiplication des couloirs de circulation et une amélioration de leur surveillance complétées par la mise en service de commandes de feux à distance ;
- la création de couloirs de circulation en site propre, c'est-à-dire d'emprises au sol, strictement réservées aux autobus, séparées physiquement de la circulation générale (bordures ou plots infranchissables) dont les avantages sont considérables : service rapide et régulier, vitesse accrue (20 à 30 km/h), débit important (5 000 voyageurs/heure). Deux projets totalisant 17,5 km ont été étudiés et seront prochainement entrepris, l'un sur la RN 305 et l'autre sur les RN 186 et 192.



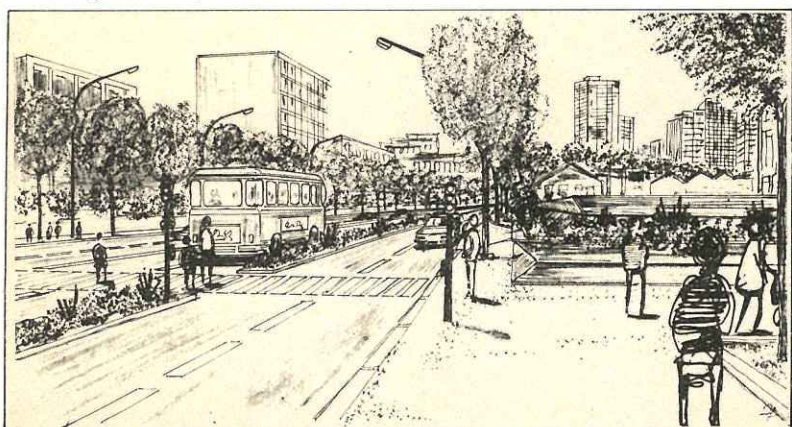
Un matériel modernisé

Cette qualité de service, la RATP a le souci de toujours l'améliorer malgré un environnement souvent défavorable.

Aussi est-il prévu d'utiliser tous les moyens qui pourraient être dégagés par l'augmentation des vitesses commerciales pour renforcer le service aux heures de pointe, essentiellement en banlieue.

Offrir une bonne qualité de service, c'est également mettre à la disposition des voyageurs un matériel récent, confortable, attractif, en parfait état.

Le renouvellement du matériel roulant sera donc poursuivi au rythme actuel. Fin 1979, les PGR (autobus à gabarit réduit) seront retirés de la circulation et remplacés par des autobus « standard ».



RECHERCHER DE NOUVELLES ECONOMIES D'ENERGIE

Pour la première fois, un chapitre complet du plan d'entreprise est consacré aux économies d'énergie. Depuis 1973, la RATP élabore un programme pour réduire sa consommation d'énergie.

Des actions sont d'ores et déjà engagées :

- modération de l'allure des trains circulant en pilotage automatique ;
- récupération de l'énergie à l'accélération et au freinage (hacheurs de courant) ;
- évolution technique des autobus (injection directe, réduction du poids à vide...) ;
- diversification des sources d'énergie et aménagements multiples pour le chauffage

et la réfrigération des bâtiments administratifs, dépôts et ateliers. D'autres actions sont à l'étude ou envisagées. Elles ont trait : à l'éclairage des stations, des accès et des tunnels ; au fonctionnement des ventilateurs, climatiseurs et escaliers mécaniques ; à l'autobus futur.

La Régie, une communauté d'hommes et de femmes

Les prévisions d'effectifs sont faites aux conditions de travail en vigueur au 1^{er} janvier 1978, c'est-à-dire sans préjuger des mesures qui pourraient être prises dans la période couverte par le plan, l'incidence éventuelle sur les effectifs de telles mesures ne pouvant être évaluée qu'à la suite de nécessaires négociations avec les représentants du personnel.

Les effectifs prévus (qui diminuent moins rapidement que dans le plan précédent) devraient décroître de 1,1 % d'ici 1983. Les réductions d'effectifs dues aux opérations d'automatisation et d'informatisation contenues dans le plan font un peu plus que compenser les suppléments

d'effectifs nécessités par les opérations d'extension des réseaux et d'amélioration de la qualité de service.

Le plan contient aussi différents programmes d'actions destinées à servir à la fois la satisfaction de ceux qui font vivre l'entreprise et son développement. Trois actions parmi toutes celles entreprises illustrent cette ambition.

Publication d'un bilan social

Réaliser une meilleure circulation de l'information à l'intérieur de la RATP reste un des objectifs prioritaires du plan ce personnel. Dans ce but

et conformément à la loi du 12 juillet 1977, la Régie publiera au printemps 1979, un « Bilan social ». C'est l'état descriptif de la situation sociale de l'année écoulée destiné à faciliter la concertation notamment à l'occasion de différends collectifs. Il est soumis au Comité d'entreprise.

Tableau des données du passé, il permettra, après son examen, d'évoquer les mesures à prendre pour l'avenir, et donc de planifier.

La gestion prévisionnelle des cadres

Améliorer les politiques d'affectation et de carrière du personnel est

aussi un objectif du plan de personnel, par la gestion prévisionnelle d'une part et par l'étude d'un plan de recrutement d'autre part.

Le déroulement de la première étape (mise en place de la gestion prévisionnelle des cadres) se poursuivra sous ses deux aspects :

— La gestion prévisionnelle globale pour définir des politiques coordonnées de recrutement, d'avancement et de structure hiérarchique de la RATP.

— La gestion prévisionnelle individuelle pour satisfaire les besoins de l'entreprise tant à court qu'à long terme et pour mieux connaître les aspirations individuelles des cadres. Le programme de mobilité organisé dès 1978 sera poursuivi.

Un premier plan de recrutement expérimental (couvrant l'ensemble

des moyens d'embauche, de concours, de promotions, de mutations) est à l'étude pour la période 1979-1983. Il s'accompagne d'une réflexion sur des procédures plus délégataires.

Affirmer la formation

Donner aux agents une formation adaptée reste également un objectif prioritaire.

Depuis octobre 1977, est engagée au Centre d'instruction et de perfectionnement du réseau routier une action de modernisation des méthodes pédagogiques qui se poursuivra en 1979. Simultanément, les élèves machinistes-receveurs pourront profiter d'une formation adaptée à leur fonction de relation avec la clientèle.

Objectif 83 : 2,2 milliards de voyages

En 1983, le trafic de l'ensemble des réseaux devrait atteindre 2 163 millions de voyages effectués (un voyage étant considéré comme tel à chaque fois qu'un voyageur franchit un contrôle), soit une croissance annuelle de l'ordre de 1,4 %. Dans le même temps, les déplacements motorisés devraient progresser de 0,6 %. La comparaison de ces chiffres traduit la volonté de la RATP d'accroître le rôle des transports en commun dans la région Ile-de-France.

Par ailleurs, la situation financière de la RATP devrait s'améliorer très légèrement. L'évolution des tarifs

devrait permettre une meilleure couverture des dépenses d'exploitation par les recettes directes du trafic. Le choix de la progression des tarifs résulte de la volonté de maintenir la part relative des recettes directes et des conséquences de la limitation des ressources issues du versement de transport.

Dans ces conditions, la part relative de l'indemnité compensatrice (contribution de l'Etat et des collectivités locales), dans l'ensemble des recettes passerait de 39 % à 38 % entre 1979 et 1983.

L'avenir en région Ile-de-France

La croissance de la population de la région Ile-de-France est désormais ralentie — Paris et la proche banlieue se dépeuplent, seule la lointaine banlieue poursuit sa croissance. Si cette tendance se maintient, la région Ile-de-France comptera, au plus, en 1990, 11 millions d'habitants qui effectueront chaque jour 19 millions de déplacements.

La population se retirant des zones fortement desservies par les transports en commun pour s'implanter dans des zones plus difficiles d'accès, ce marché des déplacements devrait simultanément changer de structure.

Dans ces conditions, si l'on maintenait l'offre à son niveau actuel (géographiquement et en qualité de service), jusqu'en 1990, la part des transports collectifs passerait de 35 % à 33,5 %, diminution qui toucherait essentiellement les liaisons internes à la moyenne banlieue.

L'habitat, l'emploi, l'utilisation du temps, le réseau de transports collectifs et la qualité de son offre conditionnent donc l'évolution du marché des déplacements. L'accroissement du parc automobile est également un facteur important : en 1990, la barre des 4 millions de voitures sera franchie pour la région.

LA STRATEGIE DU TISSERAND

Pour accroître son rôle dans le marché des déplacements, la RATP propose de « tisser » progressivement un véritable réseau de transport en Ile-de-France capable d'assurer l'unité de la région, en lui offrant, à grande échelle, ce que le réseau de métro a pu apporter à Paris au début du siècle. Par véritable réseau, il faut entendre que pour le voyageur, l'ensemble des modes de transport mis à sa disposition doivent être perçus comme un réseau unique et non comme la superposition de plusieurs réseaux.

Pour atteindre cet objectif, il faudrait compléter les réseaux du métro et du RER par des autobus circulant en site propre. Long de 150 km, ce réseau de sites propres se composerait de :

- 2 rocade complètes : la petite ceinture de Paris (PC sur site propre, 80 voitures) ; une rocade proche de Paris dans le Sud (environ 2 à 3 km des limites de Pa-

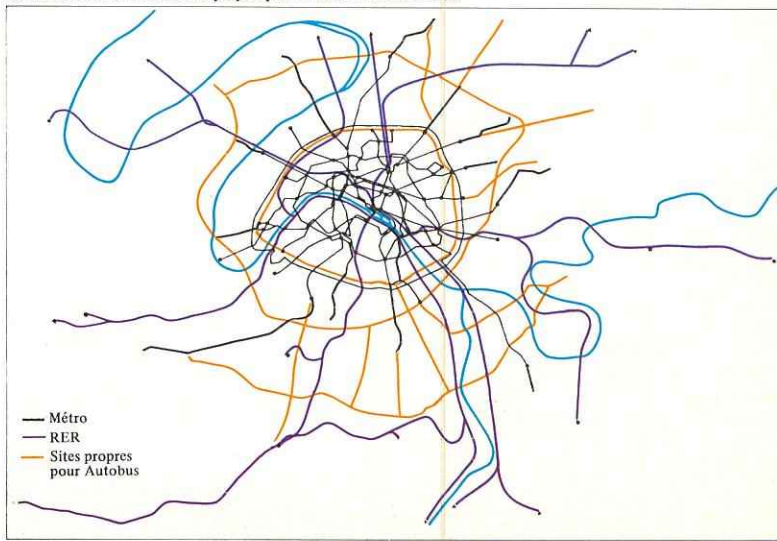
ris) et un peu plus éloignée dans le Nord en suivant la RN 186 desservant 16 stations de métro en banlieue ;

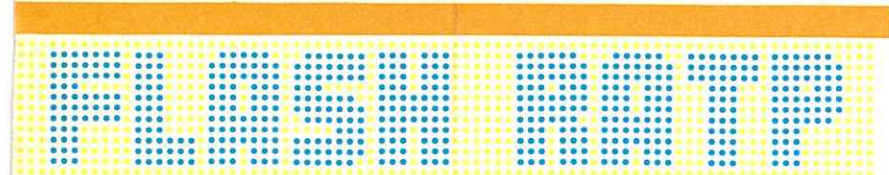
- 1 rocade partielle dans le Sud suivant la RN 186 de Versailles à Créteil ;
- une dizaine de radiales aboutissant aux prolongements de lignes de métro.

L'impact de la « stratégie du tisserand » serait considérable. Ces actions permettraient aux heures de pointe :

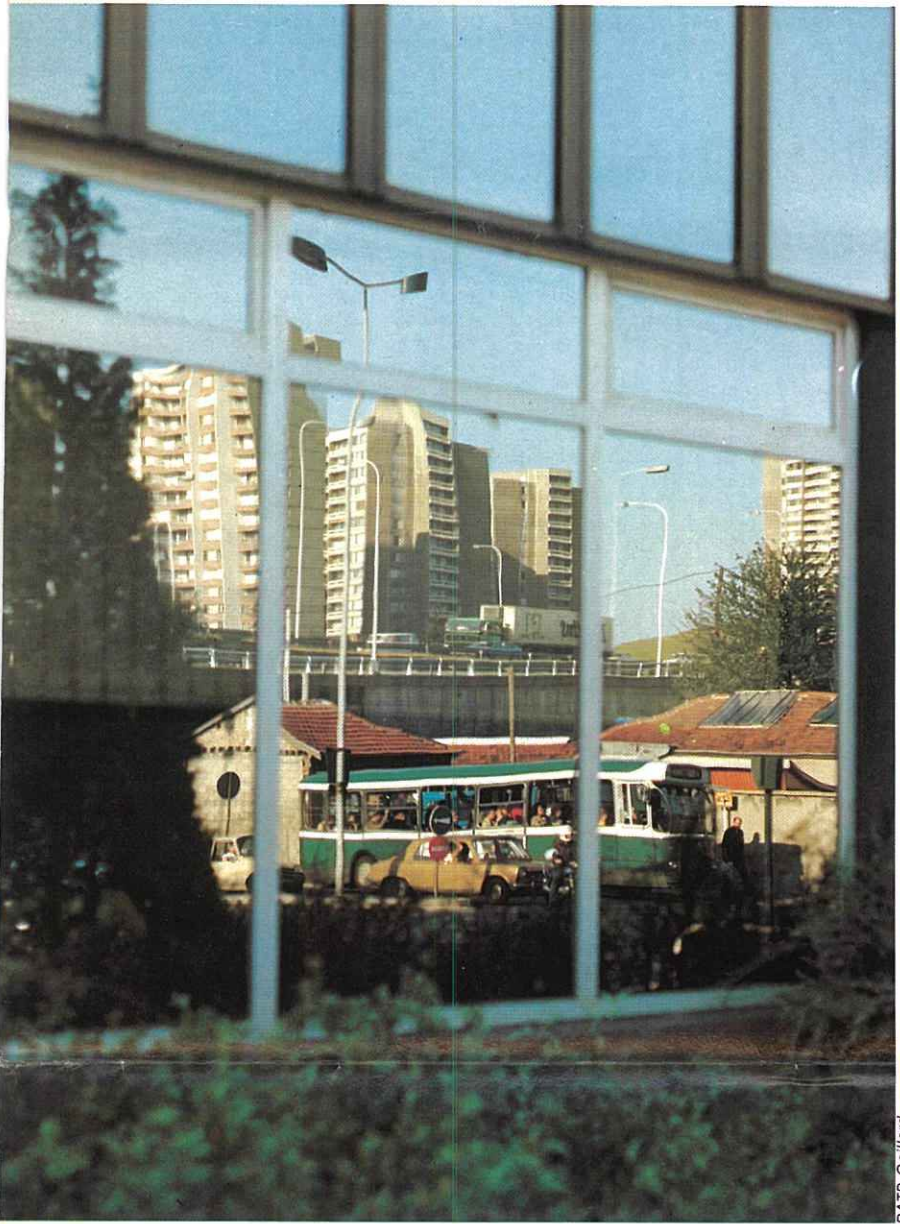
- des économies de temps évaluées à 60 millions d'heures par an, soit trois fois ce que la jonction Auber-Nation de la ligne A du RER a apporté ;
- des gains d'espace représentant 600 km de files de circulation de voitures particulières et 40 000 places de parking soit environ la superficie de tous les parking publics de Paris ;
- une économie de 220 millions de litres de carburant, soit 1,3 % de la consommation totale d'essence de la France.

Les réseaux RER, métro et sites propres pour autobus à l'horizon 1990





Que se passe-t-il sur le réseau d'autobus?



RATP-Gaillard

Réseau de banlieue

Depuis le 15 septembre une opération combinée, destinée à améliorer la desserte du secteur Livry-Gargan-Villiers-le-Bel, a débuté avec le prolongement de la ligne 246 B « Pantin (Eglise) - Pavillons-sous-Bois (Les Platanes) » à Livry-Gargan (Mairie) et le remplacement de la ligne 246 N par la ligne 147 N du lundi au samedi aux heures de pointe et le dimanche toute la journée.

Le 1^{er} octobre verra le prolongement, sur la ligne 268 B « Saint-Denis - Villiers-le-Bel », de l'antenne « Villiers-le-Bel - La Cerisaie » à l'avenue des Erables.

Couloirs de circulation

A Paris, 199 couloirs dans le sens ou à contre sens de la circulation générale totalisaient, à la fin du mois de juin, 95 km et intéressaient 55 lignes urbaines et 22 lignes de banlieue. Il convient d'ajouter qu'à la suite de l'arrêté municipal du 13 juin 1978, 12,5 km de nouveaux couloirs seront progressivement réalisés à partir du deuxième semestre.

En banlieue, 57 couloirs totalisaient à la même date 29 km et intéressaient 5 lignes urbaines et 64 lignes de banlieue.

La photo dans le métro

3 400 documents photographiques ont été envoyés par les participants au concours photographique « Photo-métro », qui s'est déroulé en mai et juin derniers, sur le thème « Le métro et le RER d'aujourd'hui ». Quantité donc, mais aussi qualité ; ce ne sont pas les jurys qui le démentiront, eux qui eurent la tâche ingrate de sélectionner les meilleures photographies de chacune des trois catégories — amateurs, moins de quinze ans et personnel RATP — le résultat de ce safari photos à travers le métro

et le RER fera l'objet d'une exposition qui débutera le 6 octobre prochain à la gare RER de Châtelet-les Halles.

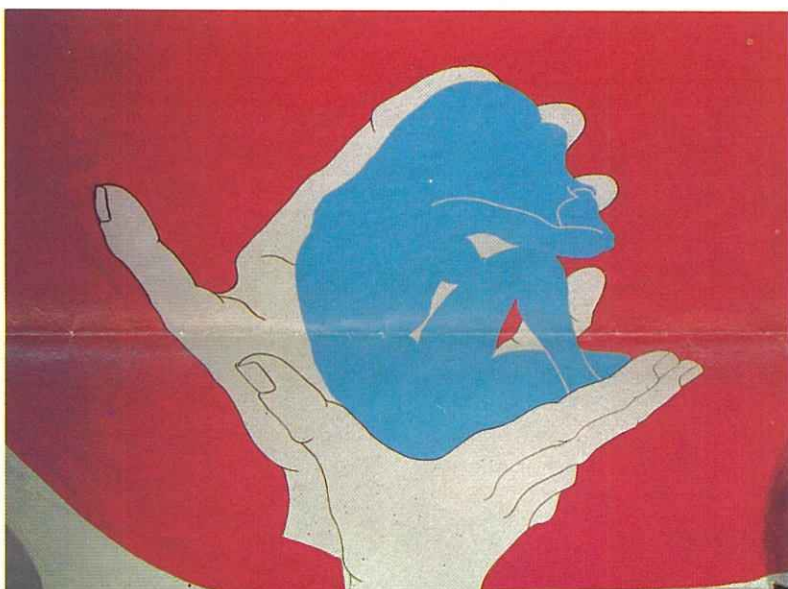
Cette présentation des œuvres du concours s'intégrera à une grande exposition photographique où le thème du métro sera abordé dans l'optique la plus large, comme un immense journal d'images : de Paris à New York, de Moscou à Tokyo, de Stockholm à Pékin, de Montréal à Londres, du début du Métropolitain à nos jours, un voyage « underground »

et un rendez-vous de la photographie à ne pas manquer.

Un reportage complet sera consacré à cette opération dans le prochain numéro d'Entre les Lignes. Nous pouvons d'ores et déjà féliciter les premiers prix : M. Robert Doulliet, catégorie personnel RATP (service TE) ; M. Bureau, catégorie amateurs grand public ; chez les moins de 15 ans, Agnès Perrin, catégorie enfants du personnel et Arnel Veilhan, catégorie grand public.



RATP-Roy



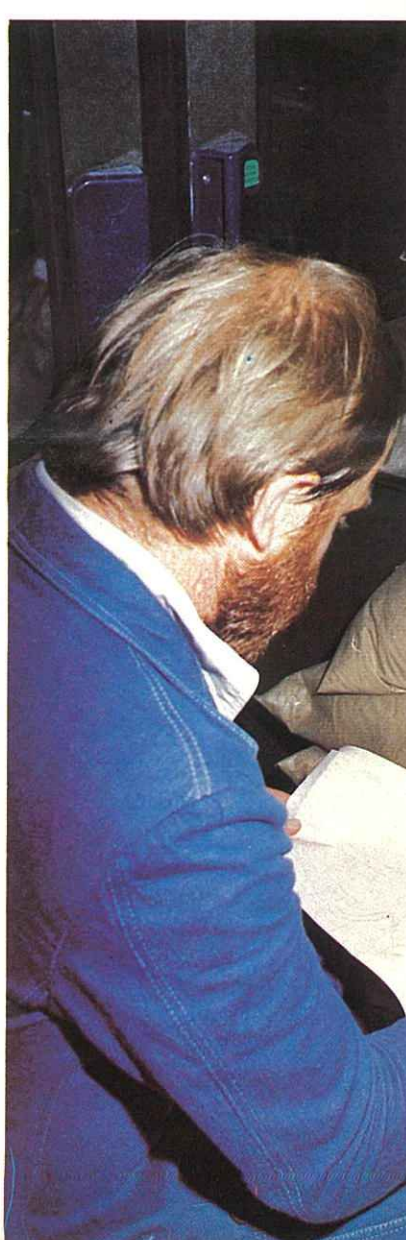
RATP-Roy

Quand "République" prend des couleurs

Suivre attentivement le cheminement des voyageurs et les transporter, tels sont deux des objectifs de la RATP, mis en images par les étudiants de la section arts plastiques de la faculté de Vincennes. La station « République » a vu, en effet, chaque nuit de la fin du mois de juin, se déployer leurs échafaudages dans les couloirs de correspondance. Le résultat est une suite de fresques colorées, figuratives ou abstraites, visant à animer les allées et venues des passants de la République.



Quoi de



Les Archives de France à "Gare de Lyon"



RATP

En décembre 1977, dans le but de familiariser le grand public avec les richesses des Archives de France, peu connues de celui-ci, la RATP avait, en collaboration avec la direction des Archives de France, organisé à la gare « Châtelet-les Halles » du RER deux expositions.

L'une avait pour thème « L'histoire des Halles et du Châtelet », l'autre était destinée à donner un aperçu rapide sur les Archives de France et, à travers elles, sur l'histoire de notre pays.

Ces expositions ayant rencontré un grand succès auprès du public, la RATP accueille, dans la salle des échanges de la gare RER « Gare de Lyon », une nouvelle exposition : « Les Archives de France, mémoire de la Nation »

Des photographies de documents, de plans et de cartes provenant des Archives nationales et choisis en fonction de leur intérêt et de leur qualité esthétique y sont mises en valeur par une présentation triangulaire d'une grande originalité.

Après un flash sur les bâtiments des Archives nationales (Hôtels de Soubise et de Rohan) et départementales (Tour de Rouen) et sur les dépôts d'archives traditionnels (salle du Parlement) et modernes (rayonnages compacts), l'exposition comporte essentiellement des documents regroupés par thème :

évolution des supports de l'écriture, plans de Paris aux XVI^e et XVIII^e siècles, la France et l'unité française, Jeanne d'Arc, François 1^{er} et Henri VIII d'Angleterre, l'Enseignement et l'Eglise.

Quatre vitrines présentent en outre des fac-similés des documents majeurs de l'histoire de France ; elles sont consacrées à l'ancien régime, à Napoléon et à Louis-Philippe. Des moulages de sceaux et une très belle copie de reliure d'un registre de la Maison du Roi, exécutée par l'atelier de restauration des Archives nationales, sont exposés dans la quatrième. Des agrandissements de moulages de sceaux et des affiches d'expositions complètent l'ensemble.



Le point sur les travaux

Gare de Lyon

A la gare souterraine SNCF de Paris-Lyon, côté banlieue, le bétonnage du radier de l'ouvrage de sortie est terminé.

Marne-la-Vallée

Les travaux de génie civil ont débuté sur l'ensemble de la section « Noisy-le-Grand - Mont d'Est » de la ligne A. L'inauguration est prévue pour la fin de 1980.

Ligne 13bis

Sur le prolongement de la ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers, les travaux souterrains ont pris fin côté Clichy ; côté Asnières, la voie est terminée sur 400 m en zone aérienne. Quand à la station « Asnières-Gennevilliers 1 » et aux 500 m de souterrain, réalisés au milieu de la nappe phréatique, ils sont avancés au tiers. Un nouveau pont enjambe désormais la Seine...

RATP-Billerach



RATP-Ardillon

“Petite romance”

Les amours de deux enfants surdoués, tel est le thème du film tourné à Paris par George Roy Hill, déjà réalisateur de l'Arnaque. Adapté du roman de Patrick Cauvin : « E = MC2, mon amour », c'est la rencontre - coup de foudre d'un jeune français Daniel et d'une américaine Lauren. Promenades interminables main dans la main, jeux qu'ils ont inventés à leur mesure (belote + échecs + dés, boursicotique sur ordinateur), fugue à Venise et serments sur le Pont des Soupirs. Des surdoués romantiques, en somme...

RATP-Dumas



De Dunkerque à la victoire

Ou la traversée de la deuxième guerre mondiale par quatre amis qui décident, à l'annonce de celle-ci, de se retrouver chaque année, à la même date, au même endroit, contre vents et marées.

Umberto Lenzi, qui dirigeait George Hamilton, Annie Duperey, George Peppard et Jean-Pierre Cassel, avait recréé dans le métro, le temps d'une prise de vue, le Paris occupé de 1940.



RATP-Carrier



RATP-Carrier

La renaissance à Port-Marly

Après Boulogne, Epinay, Billancourt, faudra-t-il compter, désormais, avec les studios RATP de Port-Marly ? On serait tenté de le croire au vu de ce « plateau » de cinéma monté dans la remise de Port-Marly, désaffectée depuis la mise en service du dépôt de Nanterre.

Walerian Borowczyk, le metteur en scène polonais des « Contes immoraux », tournait « Les Héroïnes du Mal ». La chambre des signatures et les fresques du Palais du Vatican avaient été reconstituées, avec un soin tout particulier, pour les besoins du film.



neuf dans le métro ?

Petits essais de nuit

Une rame transportant à 100 km/h, à travers Paris, des dizaines de sacs de sable, voilà un spectacle insolite ! Ça s'est passé cet été, chaque nuit, entre 1 h et 5 h, sur la ligne B « Saint-Denis-Basilique — Châtillon-Montrouge ».

Véritable examen de passage, pour le matériel MF 77 qui devait satisfaire à de nombreux contrôles : contrôle des performances de freinage, de démarrage, de marche en pilotage automatique ; mise au point des réglages et étude des conditions de fonctionnement en situation dégradée...

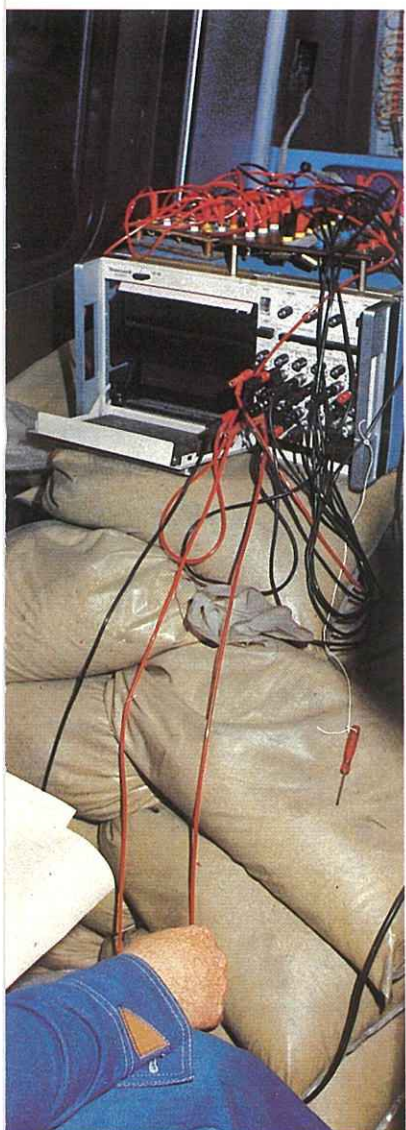
Tout ceci sous l'œil attentif et sévère des spécialistes installés devant les cadrans de drôles de machines ayant pour noms enregistreurs, multimètres ou autres oscillographes.

Résultats d'exploitation

Le pourcentage des voyages « carte orange » comparé à l'ensemble du trafic fait apparaître, entre 1977 et 1978, une augmentation de 39,2 à 43,3 % sur le métro et le RER, de 54,2 à 55,4 % sur le réseau d'autobus au détriment des voyages effectués avec un billet ou une carte hebdomadaire. Cette variation résulte de la progression continue des ventes de « cartes orange » (+ 12,7 %), les titres classiques accusant une diminution légèrement inférieure à cette valeur.

Rénovation des stations

Si l'été fut timide, il n'en est pas de même des teintes retenues pour les stations rénovées de la ligne 8 « Balard-Créteil » : orange pour « Porte de Charenton », jaune pour « République ».



entre les lignes

RATP

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06.
Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50, 6971, 6973.
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Laurent Boilet
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Michel Dubois, Martine Pelletier
Conception SVB
Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Arrivet - J. Barrau de Lorde - H. Groua - G. Gaillard - M.L. Garnier - R. Maubois - C. Naar - J. Thomas.
Atelier photographique RATP.



LYON: VILLE METRO



« La cigogne » Hachette

De la gare de Perrache à Cusset, le métro lyonnais suit très exactement le tracé de l'ancêtre ligne de surface n° 7, égrenant au passage les noms de quelques hauts lieux de l'histoire passée ou moderne de la ville : Bellecour, les Cordeliers, les Brotteaux et enfin, le complexe ultra-moderne de la Part-Dieu.

Au sortir de la gare de Perrache, première surprise : une étrange construction compacte, de béton rose, aux verrières bleutées, qui tient du supermarché mâtiné de blockhaus. Il s'agit en fait de la gare routière de Perrache, véritable centre d'échanges bâti sur la liaison autoroutière Paris-Méditerranée, à la verticale du



La place Bellecour.

terminus de la ligne A du métro, près de la gare SNCF.

Ce « complexe » une fois traversé, changement de décor et retour

à l'écologie. La place Carnot avec ses arbres, ses bancs de bois, ses fontaines et ses statues est le point de départ du secteur piétonnier le plus im-



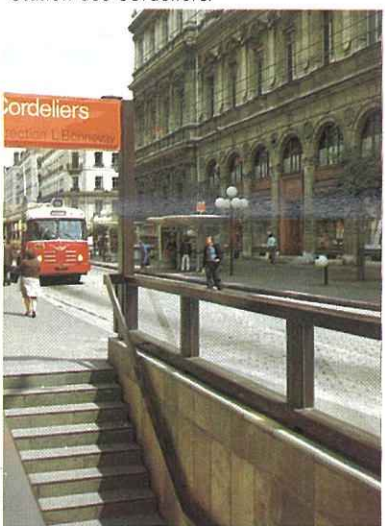
La gare routière de Perrache.

portant de France. Quel rapport avec le métro, pensez-vous ? Précisément, sa construction commencée le 1^{er} mai 1973 avait nécessité dans ce quartier la coupure au trafic automobile de rues très importantes. Or les commerçants riverains — emmenés en voyage à Munich pour constater de visu le modèle allemand de centre urbain piétonnier — continuèrent à faire difficilement certes, des affaires au milieu du battage des palplanches et des poussières du chantier. D'où l'idée qui mûrit peu à peu de conserver aux piétons les espaces ainsi temporairement libérés de l'automobile. Résultat : un cheminement piétonnier de 2,4 km entre Perrache et l'Hôtel de Ville, en plein cœur de la presqu'île entre Saône et Rhône et qui devrait, à l'avenir, être étendu. Or sous cette zone passe, à fleur de terre, la ligne A du métro, à 60 cm sous la rue Victor-Hugo, les places Carnot et Bellecour et la rue de la République.

Longue de 9,6 km, comprenant 13 stations, la ligne A vire après la station Hôtel-de-Ville vers l'Est, franchit le Rhône à l'intérieur de 2 caissons constituant la structure du pont Morand, au-dessus duquel passe la circulation routière, avant de rejoindre Villeurbanne.

Depuis la station Hôtel-de-Ville également, s'amorce un tronçon

Station des Cordeliers.

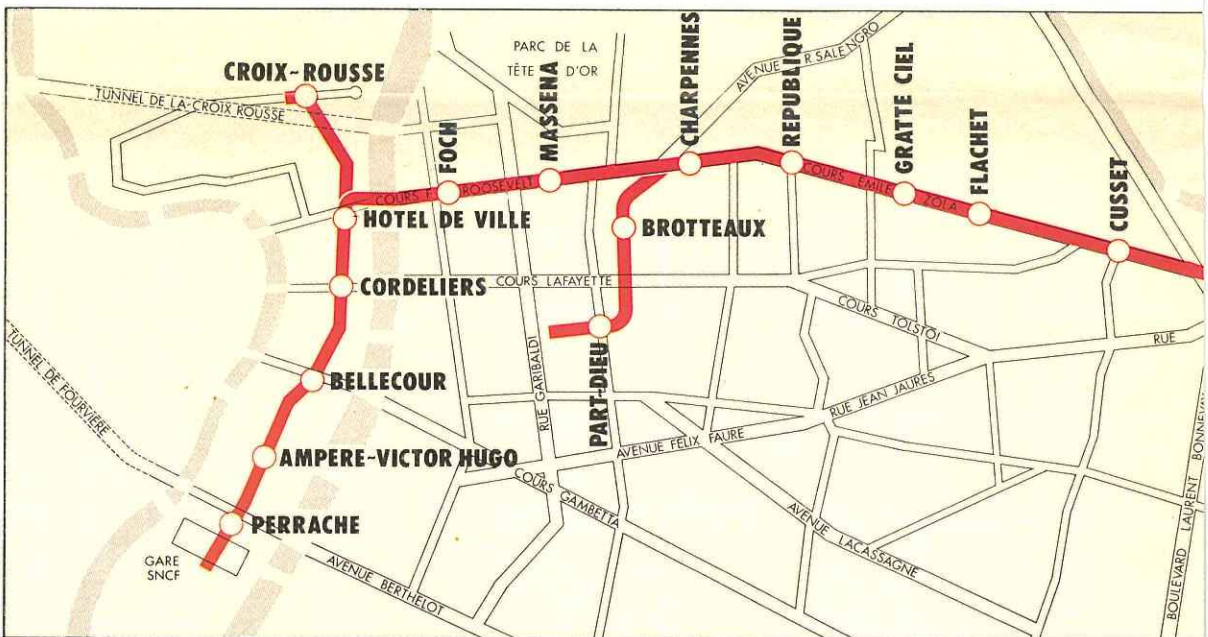


conduisant au plateau de la Croix-Rousse. Pour gravir, sur 700 m, les 18 % de la célèbre colline, cette ligne C, dont le tracé coïncide avec celui du funiculaire de jadis, est équipée de trois voitures spéciales à crémaillère débrayable, de fabrication et de coût helvétiques (un véhicule : 5,90 millions...).

Enfin, seconde station de correspondance : Charpenne. Terminus de la ligne B qui, après « Les Brot-



RATP



Théâtre romain.

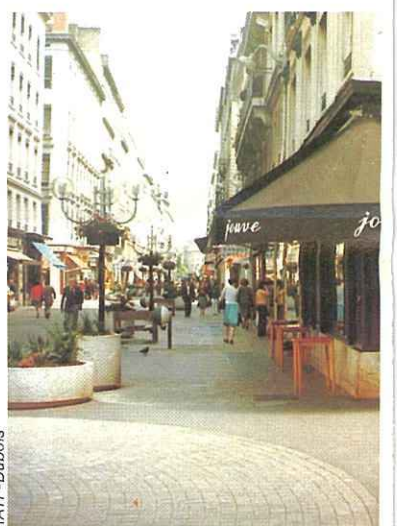


Veronèse-Kodak

teaux », dessert la Part-Dieu, centre directionnel abritant 12 000 emplois dont ceux de la Courly (la communauté urbaine de Lyon). La station, comme celle de Châtelet-les Halles, sert de fondation au vaste centre commercial.

C'est dire que tout au long de son parcours, le métro a modifié profondément le paysage urbain en dynamisant la volonté d'organiser la vie de la cité, une œuvre de longue haleine qui

requiert des investissements élevés. C'est le cas notamment du métro dont l'efficacité optimum ne saurait être atteinte que par une couverture globale des secteurs de l'agglomération dont le potentiel de trafic le justifie. Les prolongements rendent des services plus que proportionnels à leur longueur, en raison de « l'effet de réseau » qui permet des correspondances de plus en plus nombreuses. Inscrit d'ores et déjà au programme, le prolongement de la ligne B sur 2,4 km

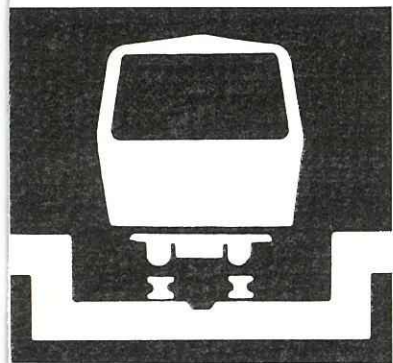


RATP-Dubois

à partir de la Part-Dieu vient de commencer. Pour la suite, subsistent plusieurs hypothèses concrétisées essentiellement par deux projets :

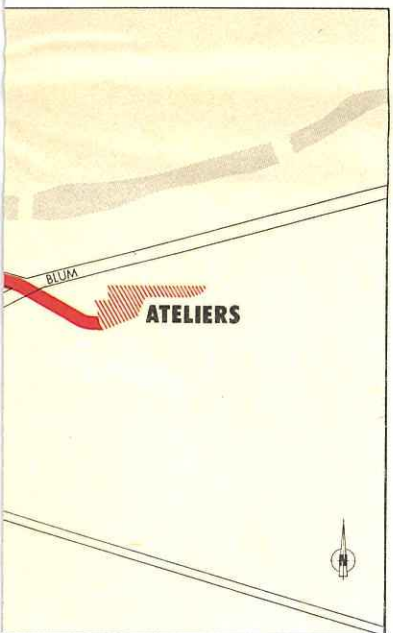
— le prolongement de la ligne C sur le plateau de Croix-Rousse-Caluire au moyen des automotrices à crémaillère débrayable dont le type serait dérivé du matériel actuel, mais amélioré sur le plan des performances et surtout du prix de revient de la place offerte ;

POLE



La tour de la Maison du Crible

Les 11 kilomètres des lignes A, B et C traversent tout à la fois des quartiers prestigieux et riches d'histoire. Ils donnent également au centre urbain de Lyon un second souffle en améliorant considérablement son accessibilité.



— la réalisation d'une ligne D Bellecour-Vénissieux qui pourrait être exploitée en métro sur pneus ou en tramways en site propre plus ou moins complet. Les premières études de variantes ont déjà été entreprises et si le choix entre les options possibles intervient en 1979, la mise en service pourrait être effective vers 1985.

Mais rien n'est joué et souvent à l'horizon, l'avenir se dessine avec une sage lenteur.



Une rame en station



Le PCC (poste de commande et de contrôle centralisés)

Haut de gamme



Outil essentiel du développement de l'agglomération lyonnaise, le métro constitue également une prestigieuse vitrine de la technologie française dans la capitale de la région Rhône-Alpes.

Conçu et réalisé par la Sémaly (Société d'étude du métropolitain de l'agglomération lyonnaise), le métro qui, oh ! surprise, roule à gauche, est superbe. Couleur corail, montées sur pneumatiques, les voitures larges de 2,90 m offrent 160 places assises et quelles places ! Genre canapé simili avec appui-tête. Objectif visé : 3 voyageurs au m². Quand on sait que les rails métalliques reposent sur des traverses avec « chaussons élastiques », on ne saurait s'étonner de la douceur, de la légèreté de la circulation, des 21 rames de 3 voitures qui, sans à coup et en silence, sillonnent le tunnel. En silence, pas exactement, pour cause de maladie de jeunesse ; les pales des ventilateurs émettant encore une stridence désagréable. Le constructeur a promis d'y remédier. Au freinage également, un long sifflement accompagne l'arrêt de la rame. La mise en service prochaine du pilotage automatique devrait supprimer ce crissement.

Ce métro, qui n'en demeure pas moins des plus séduisants, traverse des stations construites à 4 m de profondeur sous la chaussée, c'est assez dire leur facilité d'accès. Certaines d'entre elles paraissent peut-être quelque peu exiguës, les quais latéraux ont en moyenne 3 m de large et 70,50 de long et devraient assurer en étape finale un débit de pointe de 20 000 voyageurs/heure, mais toutes sont décorées avec bonheur. Y ont trouvé place des œuvres d'artistes contemporains lyonnais, trois sculpteurs : Avoscan, Ciescla et Lovato, trois peintres : Avril, Dettinger et Grandjean.

Il va sans dire que, côté coulisse, il a été fait appel aux techniques

d'exploitation les plus modernes. Le PCC (poste de commande et de contrôle centralisés), situé à la Part-Dieu, regroupe 3 centres respectivement chargés du trafic (CCT), des stations (CCS) et de l'énergie (CCE). Par rapport à Paris, seul le CCS est original puisqu'il centralise à lui seul la surveillance de toutes les stations grâce à des appareils de télévision, de détection incendie, de voyants de signalisation relatifs aux équipements de stat on, de réseaux téléphoniques et enfin des équipements de sonorisation. Aussi n'existe-t-il pas d'agent permanent en station mais des agents itinérants inspectant successivement un certain nombre de stations. Le contrôle des titres de transport dépend d'équipes de contrôleurs qui interviennent indifféremment sur les lignes de métro et d'autobus.

Fin juin, juste avant la période des vacances, le trafic jour ouvrable s'élevait à 137 000 voyageurs, beau score pour le dernier né des métros de l'Hexagone, d'autant plus qu'il était atteint après une grève des conducteurs — ils voulaient la parité avec leurs homologues parisiens — grève à laquelle les Lyonnais ne manquèrent pas d'être sensibles malgré la jeunesse de ce mode de transport. Il faut dire que les gains de temps sont appréciables : « Perrache-Donnevay » 17 minutes au lieu des trois quarts d'heure minimum, « Charpenne-Part-Dieu » 3 minutes et « Gare de Perrache-Gare des Brotteaux » 15 minutes, correspondance à « Charpenne » incluse. En heure normale les rames se succèdent sur la ligne A à 6 minutes d'intervalle, 3 aux heures de pointe ; sur la ligne B, respectivement 5 et 2,30 minutes. Ainsi est assuré en heure de pointe un débit de l'ordre de 7 700 voyageurs. A une forte augmentation du trafic il serait toujours loisible de répondre par l'adjonction d'une quatrième voiture aux rames actuellement en service de 5 à 24 heures.

Autobus-métro un mariage réussi

Le 2 mai 1978, la Société lyonnaise de transports en commun (TCL) prenait en charge l'exploitation du métro que le Syndicat des transports en commun de la région lyonnaise (TCRL) avait décidé de lui confier dès 1976.

Cette intégration d'un mode nouveau de transport « en site propre » n'a pas été, on l'imagine, sans effet sur une société qui employait fin 1977, 2 761 personnes, transportait chaque jour ouvrable 600 000 voyageurs sur 68 lignes.

TCL	1977
• Voyageurs transportés	192 millions
• Kilomètres parcourus	34,5 M
• Longueur du réseau	700 km
• Nombre de lignes :	
bus	63
funiculaires	2
navettes	3
• Nombre de km de couloirs réservés	37
• Nombre de véhicules	1 042
Autobus	846
Trolleybus	189
Funiculaires	4
Métro crémaillère	3

3 objectifs furent poursuivis :

- utiliser le métro d'une façon optimale ;
- éviter la dualité métro-autobus ;
- améliorer le maillage du réseau de surface afin de permettre au plus grand nombre de Lyonnais de bénéficier d'un réseau cohérent. A cet effet, les mesures prises — et qui furent

toutes opérationnelles dès le jour J, le 2 mai 1977, la performance mérite d'être soulignée — concernent :

- la suppression des lignes ou portions de lignes non utilisées en raison de la concurrence métro ;
- le rabattement des lignes sur les stations terminales, où ont été constitués de véritables centres de correspondances (Laurent-Bonnevay, Perrache et ultérieurement Hôtel-de-Ville) ;
- les déviations locales des lignes permettant un contact maximum entre les lignes du réseau de surface et le métro : au total, 45 lignes ont au moins un point de contact avec le métro ;
- le renforcement des fréquences des lignes assurant de fortes correspondances avec le métro, afin de mettre en concordance avec lui la qualité du service offert sur les trajets terminaux avec les lignes d'autobus. Ces mesures concernent plus particulièrement le secteur Est dont la desserte est assurée à partir de Laurent-Bonnevay.

Au total, 27 lignes ont été touchées par la restructuration du réseau de surface.

Pour permettre sa mise en œuvre, des ouvrages importants ont été créés tels que les gares routières de Laurent-Bonnevay et de Perrache, et des terminus aux points de contact ont été spécialement étudiés et implantés à Hôtel-de-Ville, Brotteaux et Part-Dieu.

A l'occasion de la mise en service du métro, le Syndicat des TCRL a procédé à une très importante ré-

forme tarifaire fondée sur les quatre objectifs suivants :

- 1) privilégier les abonnés, en fusionnant tous les abonnements existant auparavant en un seul abonnement mensuel valable sur le réseau urbain à un prix attractif ;
- 2) favoriser les correspondances et spécialement les liaisons bus-métro en créant un nouveau titre de transport valable pendant une heure sur tout le réseau urbain quelles que soient les lignes empruntées. Ce « ticket urbain », vendu à l'unité (2,60 F) ou en carnet (11,50 F le carnet de 6 tickets) avec réduction, remplace les billets antérieurs de trajet simple et de correspondance ;
- 3) libre accès au métro — les accès au métro sont sans tourniquet, ni autre dispositif de barrière. Il est en effet normal de considérer le métro sur le plan des accès comme un système aussi libre que les autobus et trolleybus où se pratique depuis 1973, à la satisfaction générale, le « libre-service ». Il y a donc standardisation de tous les composteurs de tickets sur tout le réseau TCRL. La seule différence est que ces appareils sont embarqués à bord des véhicules du réseau de surface, alors qu'ils sont fixés sur les quais des stations de métro, au sommet de potelets métalliques régulièrement espacés formant une sorte de « peigne » canalisant les voyageurs ;
- 4) tarif unique (indépendant de la distance parcourue) sur le réseau urbain TCL. Le tarif est étendu à toutes les communes de la banlieue desservies.

Cette restructuration a pour but avant tout, le maintien d'une recette moyenne par voyageur identique en francs constants, et une certaine égalité de traitement entre les habitants desservis qu'ils aient à emprunter une ou plusieurs lignes pour se rendre à destination. Alors, cher le ticket de métro ? Pour répondre, il faut savoir que le Parisien paie un peu moins de la moitié du montant des charges de fonctionnement du métro, et le Lyonnais 61 % ! De plus, l'Etat ne compense pas le manque à gagner dû aux tarifs sociaux pratiqués. Cependant les prix en vigueur, ajoutés aux prévisions du trafic métro, devraient permettre de ne pas obérer les coûts des transports lyonnais où, de toute façon, le taux de couverture des dépenses par les recettes a été en 1976 de 66 %. Comment améliorer la situation ? En rendant le réseau encore plus attractif. Le plan de développement 1977-1981 des TCL prévoit pour 1981, un trafic de 205 millions de voyageurs, dont 177 pour le réseau de surface et 28 pour le métro. Soit une hausse de 20 % en 4 ans du taux d'utilisation des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise. Pour rendre cette hausse plus performante des solutions plus radicales devraient être prises : création de sites protégés pour les lignes entre le centre et la périphérie, extension des priorités de circulation accordées aux autobus. Ce n'est qu'à ce prix que pourra être approché l'objectif fixé par le V^e plan : assurer 60 % des déplacements en moyens de transport collectifs dans les agglomérations de province.

LA NOUVELLE GENERATION "METRO"



Début 1975, LA RATP passe le « contrat du siècle », une commande de 1 000 voitures de la seconde génération du matériel fer/métro : le MF 77, fruit d'une étroite collaboration entre les spécialistes ferroviaires et le grand public. C'est ainsi qu'un véritable cahier des charges commercial, établi à partir d'enquêtes, préconisait 12 améliorations (conditions climatiques, confort, accessibilité, etc.). Divers points furent, en plus, approfondis pour mieux cerner

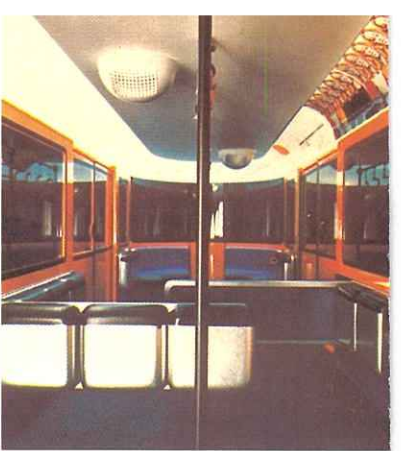
les désirs des voyageurs. Les résultats servirent à définir la future caisse du MF 77. Parallèlement au programme de recherches lancé début 1974 et qui concernait l'aménagement interne et l'aspect extérieur des voitures, une maquette grandeur nature était élaborée.

MF 77

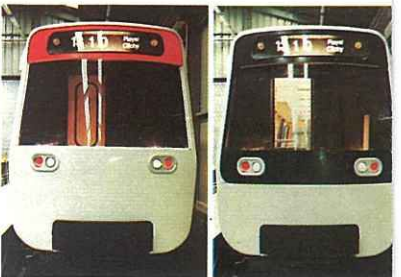
RATP-Carrier



RATP-Thibaut



RATP-Thibaut



RATP-Ardailion

Mai 1975 : les Parisiens la découvrent lors de « Métrorama », exposition tenue Porte Maillot à l'occasion du 75^e anniversaire du métro de Paris. Des enquêtes sont effectuées auprès des 130 000 visiteurs qui explicitent leurs observations dans un livre mis à leur disposition. Ils se prononcent à cette occasion pour un avant très bombé et une couleur neutre, non agressive. En mars 1977, sièges et résille d'éclairage sont expérimentés en service normal sur une voiture spécialement aménagée de la ligne 3 « Gallieni-Pont de Levallois ». Là encore, la RATP sollicite l'opinion des voyageurs. Enfin, en décembre 1977, une rame MF 77 est présente à Châtelet-les Halles lors de l'exposition « Bilan d'une décennie ».

Acheminée par la SNCF, de Raismes-Valenciennes à la gare de Grenelle-Marchandises, la première rame MF 77 a rejoint ensuite, le 23 juin dernier, tractée par 2 motrices du Nord-Sud, son

premier atelier RATP, celui de Vaugirard. Ce fut ensuite au tour des ateliers de Choisy d'accueillir la rame pour l'équiper en vue de la phase d'essai.



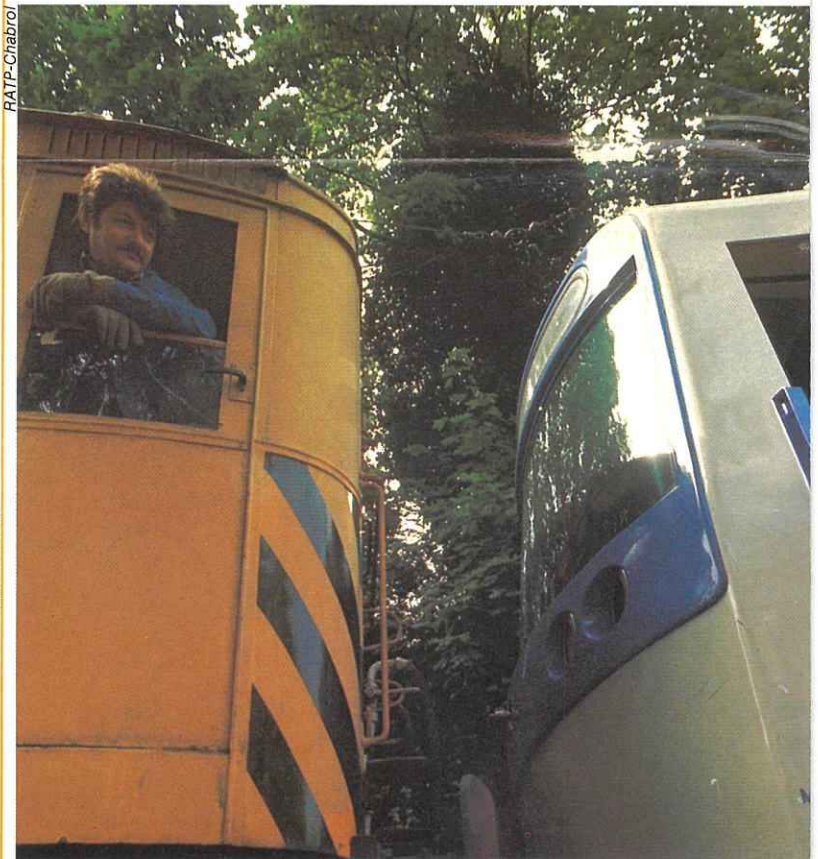
RATP-Barinet



RATP-Barinet



RATP-Barinet



RATP-Thibaut

Les essais eurent lieu sur la ligne 13 « Saint-Denis-Basilique/Châtillon-Montrouge », de fin juillet à la mi-septembre, à l'heure où s'arrête le dernier métro. Leur objectif : vérifier que les performances requises (vitesse, consommation, effort de traction et de freinage) sont respectées. La fiabilité de tous les organes doit, en effet, être totale pour le « grand jour ».



RATP-Thibaut

Pendant ce temps à Raismes (près de Valenciennes), les premières voitures prennent forme aux usines de la Société Franco-Belge de matériel de chemin de fer selon une technologie ultra-moderne : — un châssis-caisse en alliage d'aluminium permet un gain de masse par voiture d'une tonne et demie. — les premiers prototypes font l'objet de contrôles sévères, particulièrement d'endurance, simulant 30 années d'utilisation.



La mise en service de la première rame du MF 77 est prévue à l'automne sur la ligne 13. Les voyageurs découvriront, parmi de multiples innovations, le galbe « design » de la rame, « l'ilot de tranquillité » sis en bout de voiture, l'assise plus agréable des sièges, les larges baies vitrées, bref un confort auquel ils ne seront pas insensibles puisqu'aussi bien ils auront contribué à ce « mieux être » qu'apporte le métro des années 90.