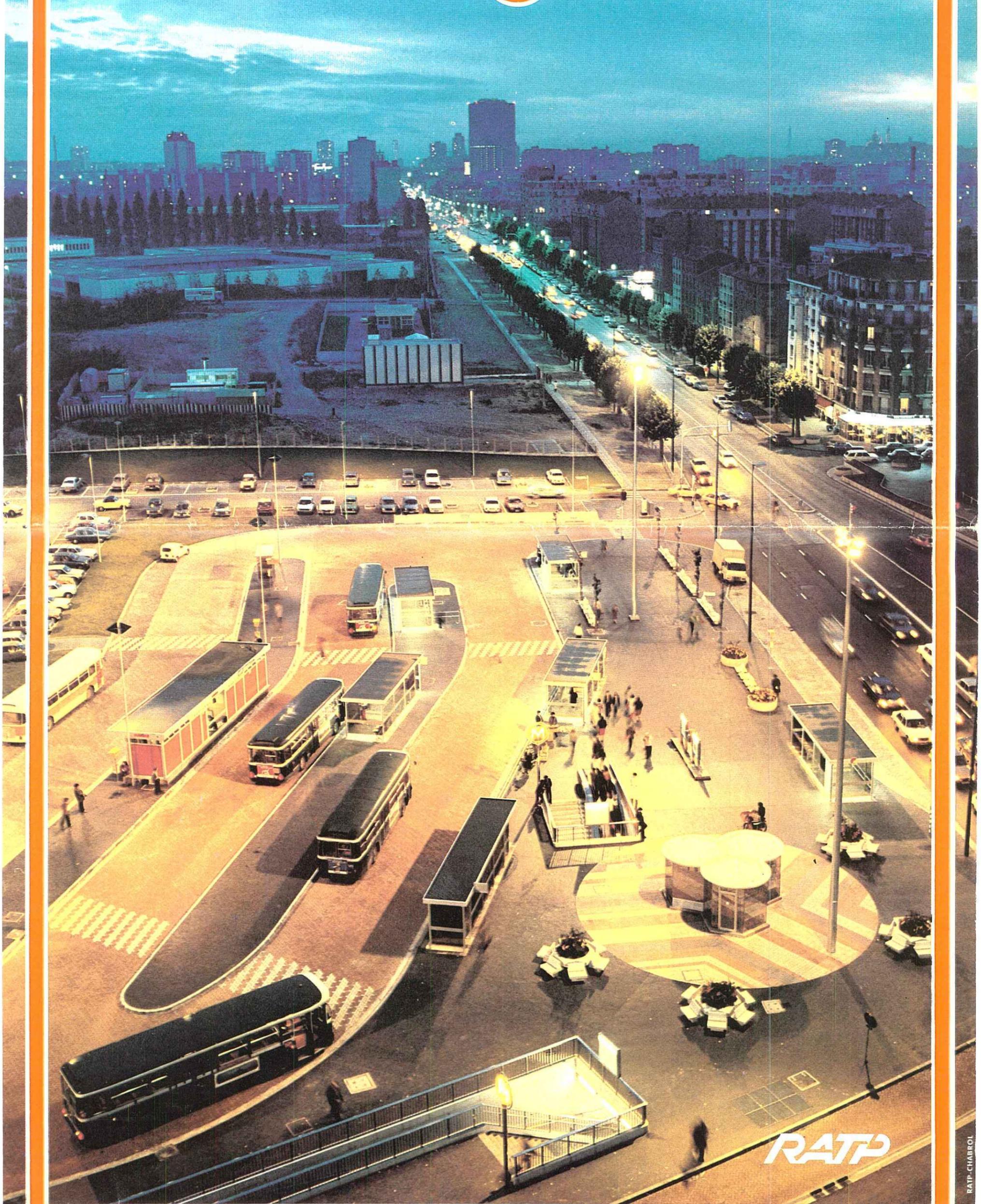


ENTRE Les lignes

N° 41-NOVEMBRE-DECEMBRE 1979 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE

LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS - ISSN 0338-7429



RATP

Un deuxième souffle pour la ligne B

Le premier élément prototype du MI 79 a été livré à la RATP le 5 octobre dernier ; il a été immédiatement équipé pour subir une série d'essais en ligne (voir notre rubrique « gros plan »). La RATP a successivement présenté ce matériel aux élus des communes riveraines de la ligne B et aux journalistes. Sa réception est en effet un événement important, d'abord parce qu'elle annonce l'interconnexion, dont la première étape est désormais prochaine, mais, au moins autant, parce qu'elle va, à court terme, progressivement améliorer les conditions de transport de la clientèle. Le fonctionnement actuel de la ligne connaît en effet un certain nombre de difficultés sur lesquelles il nous semble utile de faire le point, à l'occasion de la préparation du MI 79 pour le service voyageurs.

L'héritage du passé

Depuis décembre 1977, l'ancienne ligne de Sceaux, prolongée de la gare du Luxembourg à « Châtelet-Les Halles », est intégrée au RER dont elle est devenue la ligne B « Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Robinson - Châtelet-Les Halles ». La ligne B est ainsi l'héritière d'une des plus anciennes lignes de chemin de fer de la région parisienne puisqu'elle fut inaugurée... en juin 1846 ! Celle-ci connut de très nombreuses vicissitudes techniques et juridiques dont la connaissance n'est pas indifférente à la compréhension des problèmes actuels.

Conçue au départ comme une ligne expérimentale pour l'essai d'un matériel articulé spécial, la ligne fut longtemps unique en son genre dans l'ensemble du réseau français et sans liaison possible avec les autres lignes en raison de l'écartement de sa voie (1,75 m) de son équipement original

de la ligne B, qui ne se situe pas encore au même niveau.

La ligne B ne connaît pas en effet son développement complet de transversale nord-sud puisqu'actuellement limitée au centre de Paris, elle n'atteint pas encore la gare du Nord SNCF où elle sera raccordée à la ligne de Mitry-Roissy ; par ailleurs, les gares, les trains, les équipements, non conçus dans l'optique du RER, n'ont pas encore été entièrement modernisés ou renouvelés.

La ligne présente enfin des contraintes structurelles, du fait des conditions historiques du développement de l'ancienne ligne de Sceaux :

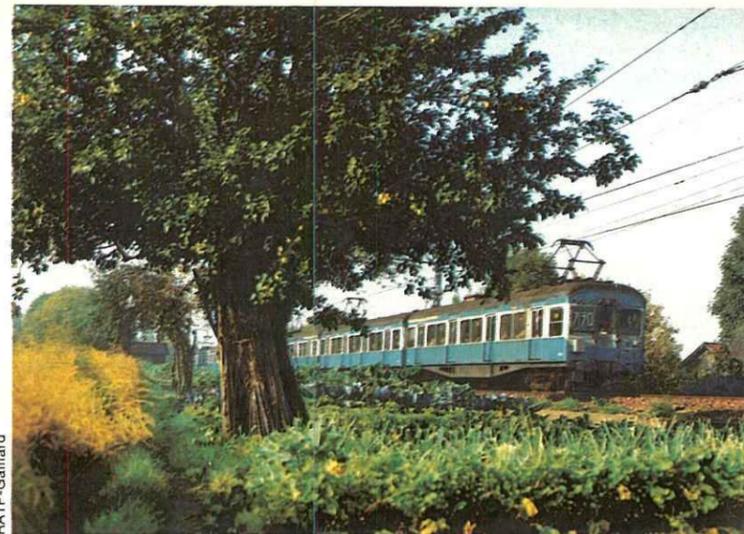
— la structure de la ligne est dissymétrique, une branche très courte, celle de Robinson (3,8 km et 3 gares) venant se greffer sur une ligne principale très longue (35 km et 27 gares). Pour parvenir dans ces conditions à des services équilibrés, l'exploitation est nécessairement complexe, d'autant plus que les cadences de circulation, à l'heure de pointe, sont proches de celles d'une ligne de métro ;

— le tracé est très sinueux, en raison du parti délibérément retenu lors de la création de la ligne. Ce tracé ne peut pratiquement être modifié,

vent dans une perspective majeure : celle de l'interconnexion, puisque la ligne B est destinée à devenir, par étapes, la première ligne interconnectée RATP/SNCF du RER.



MI 79 en gare de Cité Universitaire



RATP-Gaillard

Matériel Z

et de ses courbes à trop faible rayon. La Compagnie d'Orléans, qui reprit la ligne en 1857, entreprit en 1891-1893 de grands travaux de normalisation de celle-ci et la prolongea jusqu'à « Luxembourg ». En 1932, la ligne fut cédée au département de la Seine pour être exploitée, après son électrification, par la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP). L'objectif était de faire de la ligne de Sceaux, qui constituait déjà une pénitente en correspondance avec deux lignes de métro, une artère à grand débit, dont le service serait, à l'heure de pointe, proche de celui du métro. Le métro exploita donc la ligne à partir de 1937, la branche Massy - Saint-Rémy-lès-Chevreuse ne revenant cependant à la RATP qu'en 1964.

Dès lors, le trafic ne cesse de se développer. Il est aujourd'hui de 60 millions de voyageurs environ et représente le tiers de celui du RER-RATP (180 millions en 1978). Chaque jour ouvrable, la ligne est utilisée par plus de 100 000 voyageurs dans chaque sens.

Si la ligne A « Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger » est considérée par l'opinion, à juste titre, comme le type même de la ligne RER, avec la traversée complète de l'agglomération, reliant entre elles les banlieues est et ouest, avec ses gares et ses infrastructures neuves ou complètement modernisées, ses trains récents, il n'en va pas de même

compte tenu du tissu urbain environnant ;

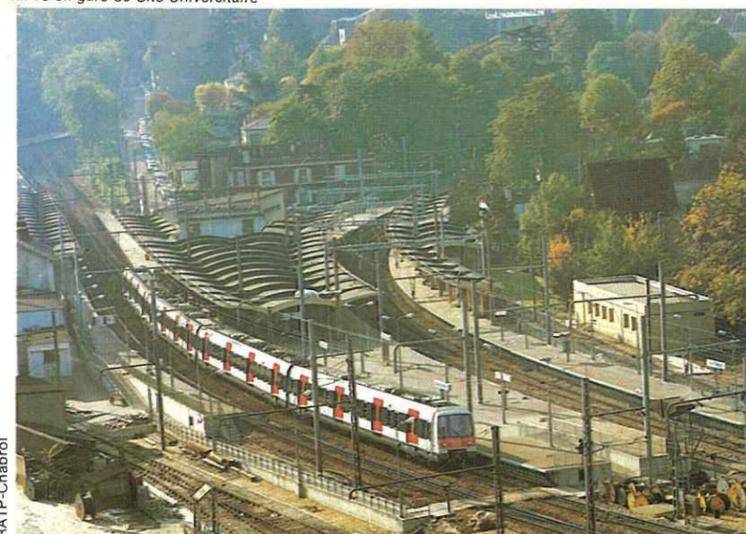
— la distance moyenne entre les gares n'est que de 1,2 km, ce qui est faible pour une ligne de banlieue : sur la ligne A du RER, elle est de plus de 2 km et encore supérieure sur la SNCF-banlieue (2,5 km).

Ces deux dernières caractéristiques limitent la vitesse des trains et pèsent sur la durée des temps de parcours. Mais le rapprochement des gares a une contrepartie favorable : les trajets gare-domicile se trouvent réduits par ce service « porte-à-porte ».

— Le parc de matériel roulant n'est pas homogène et ses éléments les plus anciens sont actuellement à l'origine de nombreuses perturbations.

L'OBJECTIF : METTRE LA LIGNE AU NIVEAU DU RER

La RATP réalise actuellement un programme coordonné de modernisation propre à élever la qualité de service au niveau qui doit être celui du RER : amélioration de l'exploitation, renouvellement du matériel roulant, prolongement à Gare du Nord. Toutes ces actions s'inscri-



MI 79 à Bourg-la-Reine

L'amélioration de l'exploitation

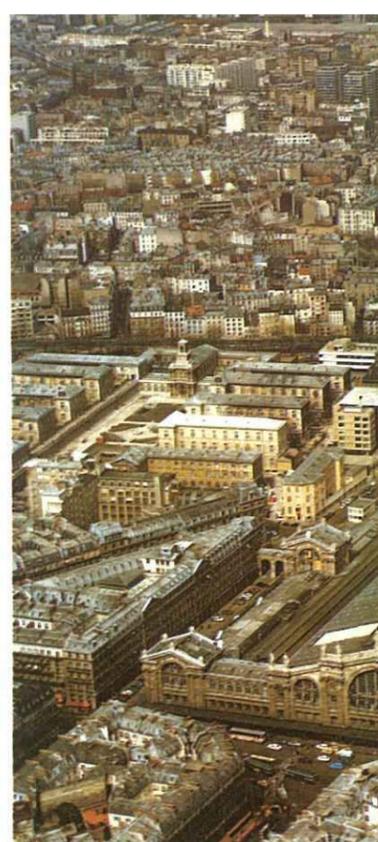
Trois types de trains circulent sur la ligne B : un omnibus Châtelet-Robinson, un omnibus Châtelet - Massy-Palaiseau et un semi-direct Châtelet - Saint-Rémy, direct de Denfert-Rochereau à Massy-Palaiseau (sauf arrêts à Bourg-la-Reine et Antony). Les rafales de trois trains de marches différentes se succèdent actuellement toutes les 9 minutes aux heures de pointe. Le resserrement de la « rafale », qui était autrefois de 13 minutes, a été rendu possible par l'aménagement, sur un kilomètre, d'une zone de dépassement à trois voies à Laplace, l'adaptation, comme sur le métro, de la limitation des temps de stationnement en gare et la gestion du trafic, depuis 1972, par une commande centralisée (simplifiée par rapport à celles de la ligne A et du métro).

Il n'en reste pas moins que la ligne demeure vulnérable dans la mesure même où elle est exploitée au maximum de sa capacité : dans ces conditions, tout retard notable d'un train à l'heure d'affluence peut se répercuter sur plusieurs dizaines d'autres sur les deux voies.

Ces répercussions seraient moins importantes s'il circulait des trains un peu moins nombreux, mais plus longs, de manière à conserver une capacité de transport équivalente : aussi a-t-il été décidé de mettre à profit l'extension des quais de 140 à 225 m, réalisée maintenant dans toutes les gares sauf à Massy-Palaiseau, où elle le sera en avril 1980, pour faire circuler des trains plus longs avec des horaires un peu détendus. Cette opération, qui sera réalisée en septembre 1980, permettra une meilleure régularité, les perturbations étant mieux amorties, d'autant plus que le terminus de « Châtelet » aura été amélioré par mise à la disposition de la ligne B d'une troisième voie.

Une fois réalisée l'interconnexion à « Gare du Nord », l'intervalle pourra à nouveau être resserré à l'heure de pointe, pour faire face au trafic attendu entre « Châtelet » et « Gare du Nord » (plus de 30 000 voyageurs à l'heure de pointe). Entre temps, des améliorations auront été apportées à la commande centralisée, en attendant la construction d'un poste complet.

Concourront également à assurer un meilleur service tous les travaux de modernisation en cours, réalisés dans la perspective de l'interconnexion : révision des caténaires, de la voie, des circuits électriques, de la



Vue sur l'ensemble du chantier de la demi-gare est.

tes entre 1936 et 1962 (matériel Z), réparties à peu près également entre matériel d'avant et d'après-guerre, mais dont la conception générale est la même ;

— 69 voitures identiques à celles en service sur la ligne A (matériel MS 61), introduites à partir de 1967.

Le matériel Z connaît depuis plusieurs années de nombreuses défaillances qui sont à l'origine de la plupart des incidents et irrégularités de service constatés sur la ligne. Certains avaries sont maîtrisées ou en voie de l'être par une action énergique des services d'entretien : c'est ainsi que les améliorations apportées aux circuits pneumatiques de freinage ont pratiquement fait disparaître les blocages de freins intempêtes ; de nombreux vantaux de portes ont été changés, éliminant la plupart des incidents de non fermeture de portes, qui se traduisent par des départs de trains haut le pied. Par contre,

signalisation. Une dizaine de chantiers y travaillent actuellement sur la ligne (voir tableau ci-dessous).

Le renouvellement des trains

Le parc est actuellement constitué de deux familles de trains :

— 148 automotrices construi-

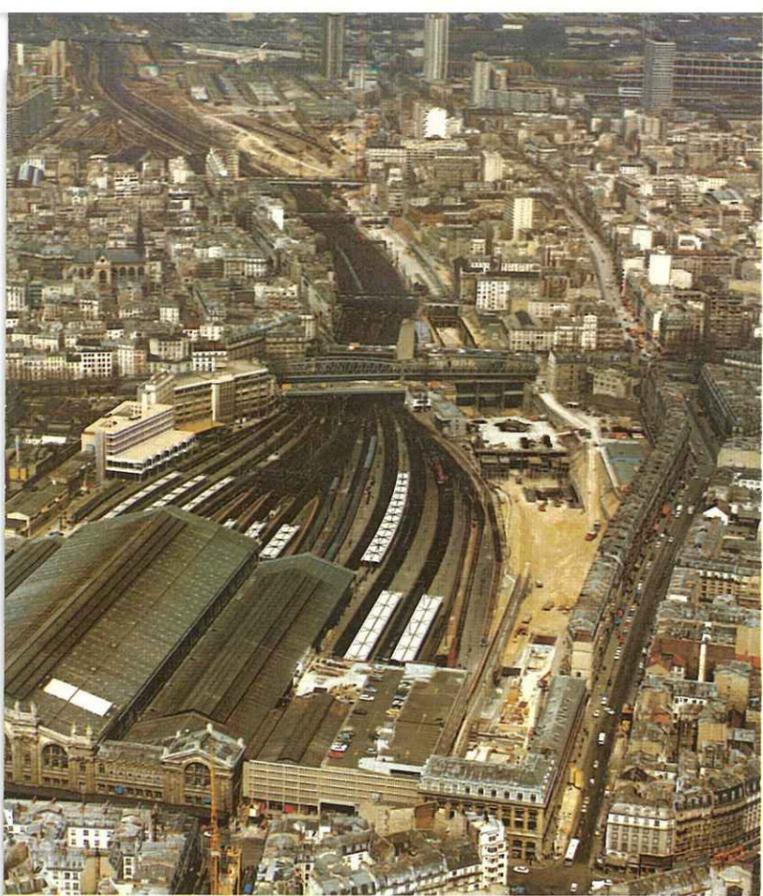


Train MS 61

d'autres types d'incidents sont moins aisés à réduire : par exemple, le nombre croissant des fusions de fusibles de protection de l'équipement d'alimentation en courant de traction, rendant inactives une ou plusieurs motrices. Un train laboratoire circule sur la ligne : les enregistrements effectués devraient permettre d'élucider certains problèmes, les multiples investigations menées jusqu'à présent n'ayant pas donné de résultats positifs.

Modernisation de la ligne B

Nature des opérations	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Travaux liés à l'arrivée du matériel interconnexion									
Allongement des quais de 150 à 225 m									
Renforcement de l'alimentation en énergie électrique									
Alignement de la caténaire									
Adaptation des voies en gare									
• Denfert-Rochereau									
• Saint-Rémy-lès-Chevreuse									
• Massy-Palaiseau									
Adaptation des ateliers de Massy-Palaiseau									
• Voies d'essais									
• Voies de garage									
Amélioration de l'exploitation									
Mise en service des trains MI 79									
Formation des trains Z à huit voitures									
Renouvellement du PCC									
Rénovation des gares									
Travaux liés à l'interconnexion RATP/SNCF									
Adaptation de la signalisation									
Aménagement des voies centrales et de retournement en gare de Châtelet-Les Halles									
Extension des ateliers de Massy-Palaiseau									
(2 ^e phase - entretien du MI 79 de la SNCF)									



des locaux techniques nord, des accès nord, et des travaux au-delà du pont Ordener.

Il reste que la réforme rapide du matériel Z est un objectif prioritaire. Il aurait pu paraître souhaitable, pour le réaliser au plus vite, d'équiper totalement la ligne B avec le matériel MS 61 (type RER ligne A). En fait, ce renouvellement aurait correspondu à un véritable gaspillage dès lors qu'il avait été décidé, en 1972, d'interconnecter la ligne B avec la banlieue nord : le matériel MS 61 n'est pas utilisable dans cette perspective qui nécessitait un matériel banalisé RATP/SNCF, dont l'étude, la commande et la construction ont été menées aussi rapidement qu'il était techniquement possible. La RATP était donc tenue d'exploiter le parc de trains Z en attendant leur renouvellement par le MI 79.

Le premier train MI 79 devrait être mis en service régulier en avril 1980. Au fur et à mesure des livraisons, prévues à la cadence moyenne de 10 trains par an, la RATP reformera progressivement le matériel ancien dont le dernier train devrait disparaître début 1983. Cette réforme commencera, bien entendu, par les trains les plus anciens et par ceux qui ont été à l'origine du plus grand nombre d'incidents. Le retour à une situation normale s'en trouvera accéléré. Il sera également procédé au transfert des trains MS 61 sur la ligne A, dont le parc devra être renforcé, en raison des ouvertures prochaines de la gare SNCF souterraine de banlieue « Gare de Paris-Lyon » et du nouveau prolongement Noisy-Torcy.

Ainsi la ligne B se trouvera en bonne condition pour son prolongement à « Gare du Nord » et sa future interconnexion avec la banlieue nord SNCF.

L'INTERCONNEXION A « GARE DU NORD »

Ce que l'on a pour habitude d'appeler l'interconnexion au 1^{er} degré, c'est-à-dire le raccordement en gare du Nord de la ligne B

Onze passages à niveau subsistent entre Lozère et St-Rémy-lès-Chevreuse. Leur suppression est devenue d'autant plus nécessaire que la densité du trafic bloque la circulation automobile à l'heure de pointe : 40 minutes de fermeture en une heure à Gif-sur-Yvette, à la pointe du soir ! La RATP est très attachée à la disparition rapide de ces passages mais le financement par les collectivités des ouvrages de substitution — passerelles, voies routières — n'est pas toujours facile à organiser.



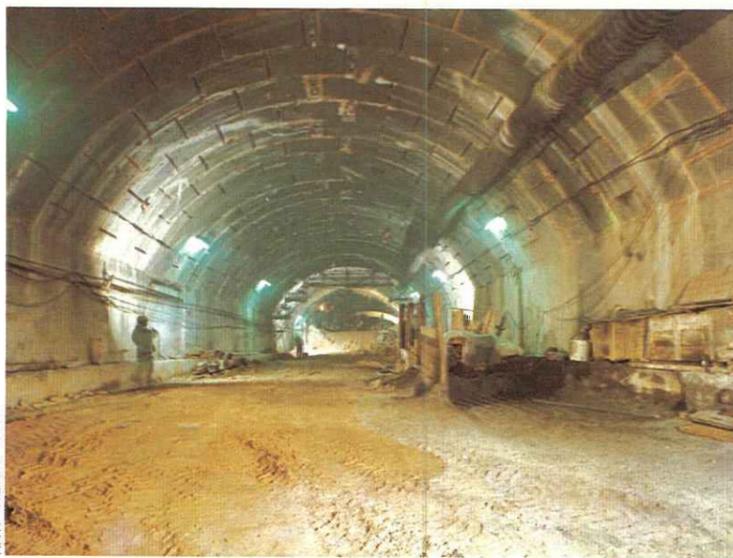
H. Clause

devrait débuter, si tout va bien, en mai 1980. Le transfert des 3 voies de Roissy sur le niveau de surface récemment livré, a permis « d'attaquer » la « demi-gare » ouest dès le début du mois de décembre. Mise en service de la « demi-gare » prévue pour fin 1981.

Côté RATP, cette première phase de l'interconnexion se traduit en tunnels — 1 782 m entre la rue Léopold-Bellan et la gare du Nord — et en ouvrages d'intercommunication entre la gare souterraine et les stations de métro voisines « Gare du Nord » ligne 4 et ligne 5, « Chapelle » ligne 2.

Le profil du tracé s'inscrit entre 5 et 20 m sous le niveau des immeubles, avec son point le plus bas au droit du boulevard Poissonnière. Entre la rue Léopold-Bellan et la rue de Chabrol, ce qui représente 1 257 m, le tunnel est à 2 voies de 9,10 m d'ouverture. Le début 1980 verra le terrassement des 50 derniers mètres de la galerie pilote de reconnaissance — rendue nécessaire par le site géographique particulièrement défavorable —, phase préparatoire à la construction de la voûte, qui est elle-même terrassée sur 376 m et bétonnée sur 271 m à partir des puits Hauteville et Poissonnière.

Puis, en direction de « Gare du Nord », se développe une zone d'ouvrages spéciaux comportant, sur



Un aperçu du tunnel de 12 mètres, réalisé à partir du puits « Valenciennes » au moyen d'une « mécanéral », une machine qui permet non seulement le terrassement de la voûte mais encore la pose d'arcs juxtaposés en béton armé de 1,20 m de largeur — ou voussoirs — au rythme de 1 par jour ! Ur diable de machine... foi de tunnel.

525 m, une série de tunnels à 1 ou 2 voies, avec une ouverture variant de 8,70 m à 12,50 m. Ces tunnels, qui, mis bout à bout totaliseraient 1 193 m, sont exécutés à la haveuse selon le principe de la prévoûte : ce procédé

la SNCF (ligne de Mitry-Roissy), sera réalisée en 1982-1983, en même temps que disparaîtra l'ancien matériel Z.

Dès son arrivée à « Gare du Nord », la ligne B desservira 280 000

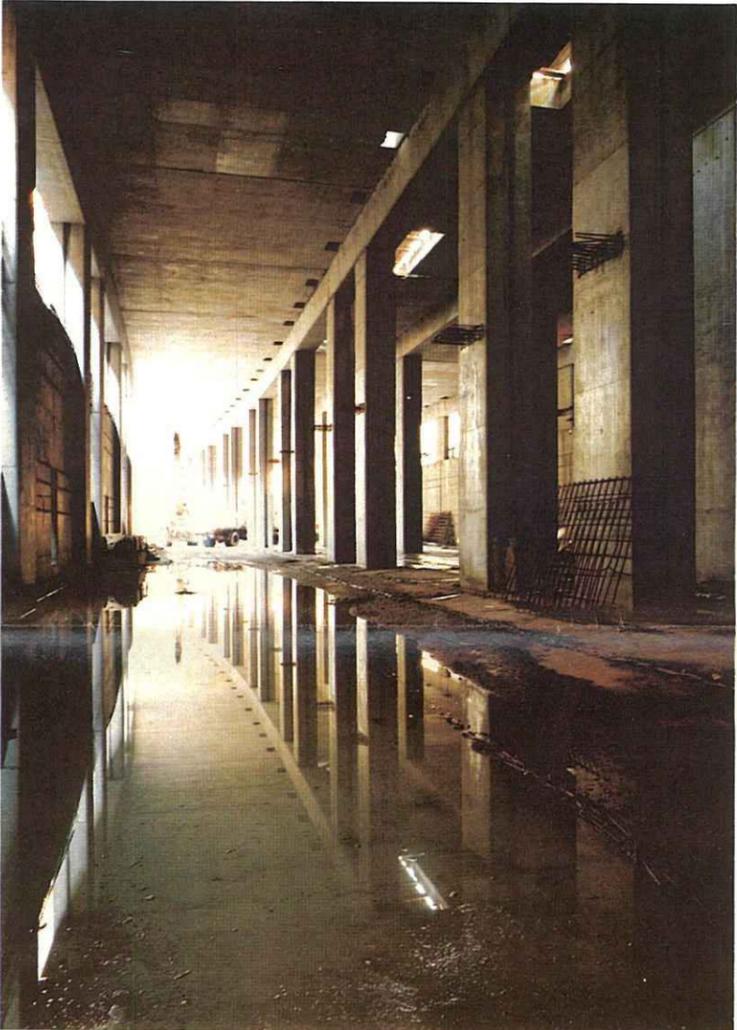
de la RATP aux lignes banlieue « Roissy-Mitry » de la SNCF, est en marche.

Côté SNCF, ce sont la construction de la gare souterraine destinée à grouper les lignes banlieue et de la nouvelle tranchée d'accès aux voies de surface et les travaux délicats de raccordement au faisceau de banlieue existant — 40 km de voies, 30 km de caténaires, 200 appareils d'aiguillage. En résulteront des avantages non négligeables sur le plan de l'exploitation puisque la gare principale sera alors réservée au trafic « grandes lignes », l'ensemble des installations « banlieue » étant reporté, à l'est, dans la gare souterraine en construction. En outre, les gènes créés par l'alternance des trafics devraient disparaître, chaque banlieue devant bénéficier d'un itinéraire indépendant pour les départs et les arrivées.

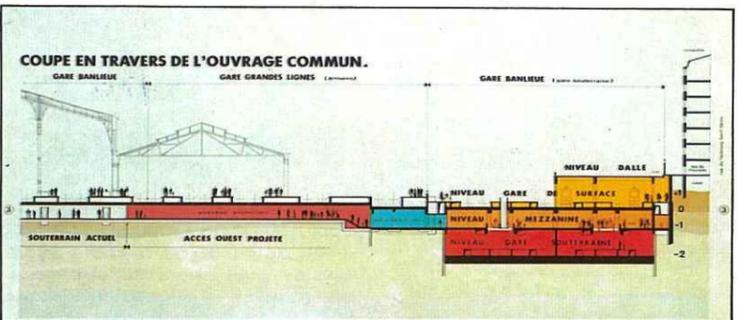
Au terme de la première étape (1982) la gare souterraine — construite par demi-gares successives — comportera 4 niveaux :

- niveau « -2 » : 2 voies interconnectées au réseau RATP (lignes Roissy-Mitry) et 2 voies provisoirement en terminus (Orry-la-Ville) encadrant 2 quais largement dimensionnés. A ce niveau, les correspondances seront possibles sans changement de quai ;
- niveau « -1 » : une grande salle dite « mezzanine », véritable carrefour des circulations, le centre de surveillance, la salle des échanges et la salle des billets RATP étant « à cheval » entre le niveau mezzanine et le niveau de surface ;
- niveau « 0 » : 5 voies de surface SNCF non interconnectées. Dans la 2^e phase de l'interconnexion, 2 voies viendront s'y ajouter ;
- niveau « +1 » : une dalle chantier qui devrait permettre, à terme, de regrouper les terminus des lignes d'autobus du secteur dans cette nouvelle gare routière.

Les travaux de gros œuvre de la « demi-gare » vont bon train, à telle enseigne qu'au 1^{er} janvier 1980, la pose des voies sera entreprise en surface. La pose des voies en souterrain



La « cathédrale de béton » avant la mise en place du niveau mezzanine.



permet de réaliser, sitôt la saignée effectuée, une coque en béton qui durcit, protégeant le terrassement final. Là encore, le procédé est adapté à la géologie et garantit les meilleures conditions de sécurité. Fin 1979, on peut fixer à 60 % le taux d'avancement des travaux de génie civil.

En ce qui concerne les accès, au nord, les travaux d'adaptation de la station « Chapelle » (ligne 2) viennent de commencer et la voûte du couloir de liaison (dont la mécanisation est prévue), est réalisée sur une vingtaine de mètres.

Au sud, on peut distinguer deux chantiers : l'un concernant les couloirs de liaison avec la gare de surface, les lignes de métro en correspondance à « Gare du Nord » qui est avancé à 80 % et demande des phases d'exploitation successives ; l'autre intéressant le gros œuvre des salles d'échanges et de billets réalisé à 80 % lui aussi.

Fin 1981, la ligne B sera prolongée à « Gare du Nord ». L'interconnexion totale avec la banlieue nord de



Exécution de la dalle, niveau gare de surface.

habitants et un nombre égal d'emplois.

Une amélioration importante des liaisons directes assurées par la ligne B sera obtenue dès 1981. La gare commune SNCF/RATP possèdera un réseau d'intercommunications avec la gare grandes lignes de surface, la station de métro « Chapelle » (ligne 2) et, par la suite, la gare de l'Est et la station « Château-Landon » de la ligne 7 du métro.

Ces facilités nouvelles entraîneront une réduction de la charge de la ligne 4 du métro « Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans » la section la plus chargée, au nord de la ligne, perdra 40 % de son trafic, ce qui améliorera considérablement le confort des voyageurs.

La RATP vient enfin de soumettre aux Pouvoirs publics le projet de création d'une gare « Saint-Michel » de la ligne B, qui assurerait, outre la desserte d'un quartier très actif, la correspondance avec la ligne C, achevant ainsi l'intégration de celle-ci au RER. La mise en service de cette gare pourrait intervenir quatre ans après la décision.

Trois milliards de francs investis

Le programme de modernisation et d'extension de la ligne B représente un investissement global de l'ordre de trois milliards de francs 1979. C'est, en ordre de grandeur, le double du coût de la section Auber-Nation de la ligne A (voir détail dans le tableau ci-dessous).

L'ampleur de cet effort montre la place prioritaire que tient actuellement la ligne B dans les programmes d'investissements de la RATP.

Trois milliards d'investissements

Achat de 60 éléments MI 79 de 4 voitures (soit un coût élément de 15,7 MF)	940 MF
Reconstruction et extension de l'atelier de Massy pour l'entretien des trains MI 79	92 MF
Allongement des quais des gares	164 MF
Modernisation des équipements et des bâtiments	234 MF
Prolongement Luxembourg-Châtelet	734 MF
Prolongement Châtelet-Gare du Nord	845 MF

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



Un nouveau couloir à Pantin

Un nouveau couloir réservé de 6 km a été mis en service dans le sens banlieue-Paris sur la RN 3 à Pantin, complétant ainsi les 7 km de couloirs existant déjà dans l'autre sens et bien connus des automobilistes du secteur. Ceux-ci ont été, à cette occasion, sensibilisés à la nécessité de respecter les couloirs : le dépliant « Automobilistes, respectez les couloirs réservés ! » était apposé systématiquement sur les pare-brise des véhicules en stationnement irrégulier.

Fusion

Depuis le 12 novembre dernier, les lignes 136 A et 136 B ne font plus qu'une : la 136 qui, de la Porte de Saint-Cloud à Clamart (Cité de la Plaine), dessert au passage le joli bois de Meudon, du lundi au dimanche.

Sur le banc

La ville de Paris ayant signé une convention avec la SOPACT (société de publicité des abris-bus et cabines téléphoniques) pour l'installation de 330 abris supplémentaires sur les trottoirs parisiens, les utilisateurs des autobus pourront bénéficier de plus de 200 de ces édicules qui seront spécifiquement destinés au réseau de Paris.

Cette construction complémentaire d'abris-bus portera à près de 1 450 le nombre d'arrêts d'autobus équipés d'abris, soit environ 65 % du réseau. Une innovation à relever : un petit banc installé à l'intérieur permettra une attente plus confortable. Il s'agit là d'une réponse à un souhait de nombreux particuliers et élus, et qui sera étendue progressivement à l'ensemble des abris-bus déjà en place.

Par ailleurs, ces abris-bus seront dotés des panneaux d'information « new style » qui équipent déjà certaines lignes.

Le Val-de-Marne en autobus

Dans la série « Bus service », et après le succès remporté dans le département des Hauts-de-Seine, la RATP a mis en circulation un nouveau guide consacré à la desserte du Val-de-Marne en autobus. Outre le plan du département — et ses moyens de transport — de Vincennes à Gentilly en passant par Créteil, Champigny, Villeneuve-Saint-Georges ou l'Hay-les-Roses, au sommaire de ce dépliant, les adresses précises (et la façon de s'y rendre) des administrations et lieux publics, hôpitaux, centres de loisirs et installations sportives des 34 villes concernées.

Diffusé à 400 000 exemplaires dans les présentoirs des autobus, les terminus, les gares RER et SNCF et les établissements publics, il permettra aux habitants du département de répondre à l'invitation de la RATP : « Profitez du Val-de-Marne. Prenez le bus ».

« C'est pour un sondage »

Du 7 novembre au 7 décembre, sur toutes les lignes du réseau d'autobus Paris et banlieue, la RATP a organisé une enquête pour mieux connaître sa clientèle.

Quelque 50 000 personnes ont ainsi livré leurs habitudes de déplacements — où ? comment ? combien ? pourquoi ? — aux enquêteurs, reconnaissables à un badge RATP, qui circulaient dans les autobus.

Belle et bonne

Elle avait l'air de l'être, la pomme, si l'on en juge par l'enthousiasme avec lequel ces voyageurs la croquaient en octobre et novembre derniers dans quarante-huit stations et gares du métro et du RER.

Octobre, c'est le mois de la pomme, la récolte bat son plein dans tous les vergers de France. Un moment privilégié pour rappeler, fruit en main, aux Parisiens, toutes ses qualités.

La golden, catégorie venant en tête de la production nationale, représentait les nombreuses variétés de ce fruit, né avec le monde, qui a gardé, malgré ses lettres de noblesse, toute sa simplicité rustique.

Une initiative de l'Afcofel (association française des comités économiques agricoles des fruits et légumes) qui déversa dans le métro, recettes à l'appui, environ quinze tonnes de ces fruits aussi jaunes que croquants, juteux que sucrés, apportant en quelques bouchées, un soutien dynamique de fraîcheur aux voyageurs.



Buffet froid

Drôle de titre pour le dernier film de Bertrand Blier qui débute par une scène pas banale, elle non plus, dans la gare de La Défense, entre Gérard Depardieu et Michel Serrault. La rencontre fortuite d'Alphonse, un « mec » de trente ans, avec une tignasse en désordre, un vieux pantalon de velours et des chaussures agonisantes et d'un quidam, petit bonhomme à la calvitie naissante, la cinquantaine avec une tête à ne pas avoir de chance. Le courant va-t-il passer ?



Les visiteurs du jeudi

Ils sont une vingtaine environ par semaine, du gamin au retraité, à se présenter au centre de relations publiques de la gare de Châtelet-Les Halles, en quête d'informations sur la RATP.

Au programme de ces jeudis après-midi, la diffusion de trois audiovisuels, réalisés par le service des relations extérieures, sur la région Ile-de-France, les transports qui la desservent et plus précisément ceux de la RATP qui constituent le thème du troisième. Après un traditionnel « questions-réponses », la visite proprement dite débute par la découverte des coulisses de la gare de Châtelet-Les Halles : le centre de surveillance, les centrales de ventilation et de climatisation et un parcours plus inhabituel dans l'arrière-gare, sur le prolongement de la ligne B vers Gare du Nord, où le système de voies du terminus s'éclate dans cinq tunnels.

Enfin, les plus initiés aux techniques ferroviaires sont, sans aucun doute, très à leur aise au PRS de la ligne B, où s'organise la gestion d'un terminus. Une rencontre insolite entre jeunes et moins jeunes, amis des chemins de fer ou simplement curieux, qui font un bout de tunnel ensemble, le temps d'un après-midi.

Quoi de neuf



La chasse aux poussières !

Papiers froissés, vieux tickets et autres débris résisteront-ils à ce nouvel engin, « emmanché d'un long cou », qui vient faire ses preuves le temps d'une mise à l'essai de plusieurs mois sur le métro ? Complétant le train-aspirateur, cette machine a une grande souplesse d'utilisation et offre une bonne sécurité aux agents du nettoyage qu'elle dispense de circuler sur les voies en engluant depuis le quai tout ce qui y traîne.

Modernisation des stations

Au cours du deuxième semestre de cette année, les habitués de « La Motte-Picquet-Grenelle » (lignes 8 et 10), « Chaussée d'Antin » (ligne 7) et

« République » (ligne 11) ont pu découvrir leurs stations embellies, puisque respectivement parées d'orange, de bleu et de rouge.

Halte aux fraudeurs (suite)

La station Chaussée d'Antin a été équipée de passages anti-fraude de type Pasteur. 16 autres stations du réseau vont suivre, grâce à une commande de 93 dispositifs de ce genre qui, rappelons-le, sont conçus pour être aisément adaptés aux entrées comme aux sorties. A l'entrée ils font fonction de tourniquets à péage tandis qu'en sortie, le seul fait de poser le pied sur leur tapis, côté sens interdit, entraîne la fermeture du passage.

ENTRE les lignes

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon
 Directeur de la publication : Marcel Kopp
 Rédaction : Marie-Claire Ballot, Chantal Naar, Martine Pelletier, Conception SVB
 Imprimerie L'Avenir Graphique
 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
 Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
 J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, J.-C. Lablée, F. Laurent, J.-M. Paumier, J. Thomas.
 Atelier photographique RATP.
 Photographies page 8 : RATP, Ardaillon, Carrier, Chabrol, Gaillard, Minoli, Roy.

Le point sur les travaux

Ligne 7, au sud

Côté Paris, les travaux de démolition des immeubles de l'avenue d'Italie ont commencé et les emprises de chantier sont installées.

Côté banlieue, sur la commune du Kremlin-Bicêtre, les déviations des canalisations souterraines se poursuivent.

Ligne 10

La station « Boulogne-Jean-Jaurès » prend sa forme définitive : les carrelages sont en place et l'aménagement intérieur en cours.

L'exécution du tunnel de ce prolongement a fait ces derniers mois un véritable bond en avant puisque sur sa

deuxième section, toutes les parois latérales préfabriquées sont posées, les dalles de couverture terminées et l'excavation sous dalle aux deux tiers réalisée, y compris l'exécution du radier. Tandis que les travaux de construction de la seconde station

« Boulogne-Pont de Saint-Cloud » avancent à un rythme satisfaisant.

Ligne A

Sur sa partie Noisy-le-Grand-Noisiel, les travaux du prolongement sont

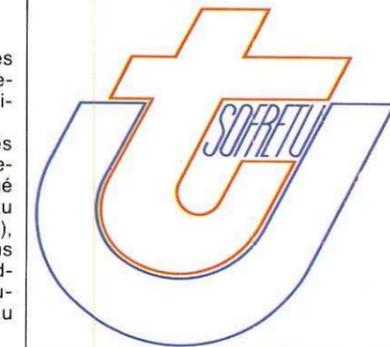
maintenant dans les mains du service de la voie. La phase de finition est entreprise pour quelques mois.

Le génie civil du viaduc du rd de Mauboué est terminé, seuls restent à effectuer les travaux d'étanchéité.

Prolongement de la ligne 7 au sud : travaux préparatoires de déviation des canalisations urbaines.

RATP-Travaux Neufs.

RATP-Carrier



Santiago

Un contrat complémentaire d'ingénierie et d'assistance technique a été signé, le 7 novembre 1979, entre la direction générale du métro de Santiago du Chili et Sofretu. Cette collaboration portera sur l'étude de la conduite en usine et une assistance pour la mise en exploitation de dix trains supplémentaires que le métro de Santiago vient de commander à l'industrie française.

AUBER

OPÉRA - HAUTE - CAUMARTIN



dans le métro?

Polyglottes

Ou une nouvelle génération de distributeurs de titres de transport. Conçus par la société EMD (Electronique Marcel Dassault), ils sont à l'essai, depuis le mois de novembre, à la station Gare de Lyon de la ligne 1 (Vincennes-Neuilly).

Des sophistications techniques les différencient des distributeurs déjà installés sur les réseaux RATP. Tout d'abord, un écran cathodique de visualisation permet au voyageur d'engager une conversation avec l'appareil : selon la manipulation effectuée par le client pour obtenir son titre de transport, un texte s'inscrit sur l'écran de la machine en guise de réponse. Neuf textes sont actuellement enregistrés et si cela est nécessaire, le système permet d'en ajouter plusieurs autres.

La deuxième innovation intéresse au premier chef les touristes étrangers :

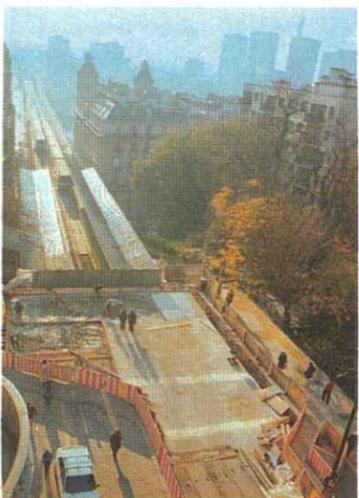


du sol et ceci, y compris dans les tunnels à gabarit réduit. A son bord, un système vidéo enregistre de manière continue la vitesse et le point kilométrique, très utiles pour localiser et juger de l'importance du défaut rencontré.

La cabine d'observation ou vigie, située sur la toiture de la voiture, est protégée par un pare-brise feuilleté de 35 mm d'épaisseur. Détail rassurant en cas de choc, pour les observateurs du service des caténaires qui y sont installés.

Permission de minuit pour les décibels

Le service d'entretien des ouvrages d'art de la RATP travaille depuis plusieurs mois à la réfection du viaduc de Passy et à la refonte de l'armature métallique de cette station de la ligne 6 (Nation-Charles de Gaulle-Etoile).



Pour dégager au maximum l'emprise des travaux et libérer un espace suffisant, la RATP a trouvé une solution originale pour la circulation des rames en démontant une partie de la voie à l'emplacement du chantier. Les deux pistes de roulement et le rail de guidage latéral ont été déposés et l'on a vu pour la première fois un métro sur pneus circuler sur rails.

En outre, pour faciliter les travaux et surtout limiter les nuisances phoniques occasionnées aux riverains par l'activité nocturne des chantiers, l'exploitation de la ligne a été interrompue entre les stations Bir-Hakeim et Trocadéro pendant le mois de novembre, du lundi au vendredi à partir de 21 heures, permettant de ce fait d'exécuter les traitements les plus bruyants avant minuit.

Délégation départementale



Les dirigeants de la RATP ont accueilli les élus locaux et les représen-

tants de l'administration dans les bureaux de la délégation départementale RATP des Hauts-de-Seine situés à Nanterre.

Cette réception a officialisé, après celle de son homologue de la Seine-Saint-Denis, la mission du délégué départemental, M. Jacques Tronc (au second plan à droite sur la photo), dont le rôle est d'assurer les liaisons entre la RATP, les collectivités et administrations locales pour la résolution des problèmes de transport au sein du département.

«Le Tigre» dans le métro

un hommage à Georges Clemenceau

La RATP s'est associée à la commémoration du cinquantième anniversaire de la mort de Georges Clemenceau en organisant, en novembre et décembre derniers, à la gare RER de Châtelet-Les Halles, une exposition consacrée à l'homme d'état.

Photographies et textes illustraient la vie de l'homme contrasté, complexe, contradictoire et solitaire, tour à tour, écrivain, journaliste, médecin, homme politique. Editorialiste à l'Au-

rore, c'est lui qui, le 12 janvier 1898, publie le réquisitoire de Zola, contre l'affaire Dreyfus, ce terrible « J'accuse ». Vingt ans plus tard, le 11 novembre 1918, à la tribune de la Chambre des députés, vieux monsieur à moustache blanche, il donne lecture de l'armistice provisoire qui, le matin même, a été signé dans un wagon-salon de la gare de Rethondes, par l'Allemagne et les alliés. Le « Tigre » devient le « Père la Victoire ».



Retour en force

Un machiniste de la RATP, Pierre Mondy en l'occurrence, mène une vie paisible auprès de son épouse Bernadette Lafont, lorsqu'un ancien amant de celle-ci, Victor Lanoux, qui sort de prison pour tout arranger, re-surgit. Tout se complique et le mari n'est même plus tranquille sur son autobus où l'amant vient le harceler. Un trio infernal pour les besoins d'un film de Jean-Marie Poiré.



RATP-Ardalion

RATP-Carrier



il suffit d'appuyer sur un bouton et le texte s'inscrit en anglais ou en allemand.

L'inspectrice des caténaires

Le « wagon-panto » est mort, vive la voiture d'observation des caténaires ! Celle-ci, lors de son voyage inaugural sur le RER le 26 octobre dernier, a définitivement supplanté son ancêtre devenu décidément trop vétuste. Quelques menus réglages et mises au point restent à faire, mais dès à présent, la RATP dispose d'un engin qui permet, sans limitation de vitesse, pendant les heures creuses de l'exploitation, de visualiser dans de bonnes conditions le contact caténaire-pantographe.

Dotée d'équipements perfectionnés, cette nouvelle machine permet de contrôler mensuellement et en l'espace de deux jours les quelque 200 km de caténaires des lignes A et B, détectant rapidement les anomalies difficilement repérables à partir

Un nouveau prolongement en octobre dernier, la ligne 7 à Aubervilliers : l'ancien terminus « Porte de la Villette » se devait d'être en beauté pour la circonstance.

RATP-Ardalion

RATP-Carrier

Les aiguilleurs de la ville

346.14.14 ? Bonjour. Je suis à Paris, devant l'Hôtel de Ville et je dois me rendre au château de Versailles. Quel est le trajet le plus commode ? Pour le commun des Parisiens, ce n'est pas, a priori, un problème aussi facile à résoudre qu'il pourrait en avoir l'air. D'où l'utilité de connaître ce précieux numéro de téléphone qui permet d'en trouver la solution en quelques minutes.

Un seul numéro, dix lignes groupées : c'est le centre d'information téléphonique de la RATP, à votre service 24 heures sur 24. Il est difficile d'imaginer l'importance du stock d'informations qu'il faut emmagasiner pour être en mesure de répondre à 1 400 appels en moyenne les jours ouvrables.

Le CIT utilise pour ce faire les techniques modernes de documentation : sur 30 microfiches figurent la totalité des tarifs, des horaires de la SNCF, de la RATP et de l'APTR, les plans des réseaux et les itinéraires des lignes d'autobus. Le plan de chaque commune des cinq zones carte orange est photographié sur une planche de diapositives. Grâce aux microfiches et aux diapo-plans, l'opérateur qui

vous répond est, en principe, en mesure d'apporter la solution à votre problème, si celui-ci n'est pas trop complexe. Mais il arrive aussi de recourir à la documentation traditionnelle : une bibliothèque composée de guides, de plans, d'ouvrages techni-

GRANDS PLANS

RATP-Chabrol



ques complète le stock d'informations « standard » que possède chaque opérateur.

Les 14 personnes qui composent l'équipe du CIT ont en effet leur documentation personnelle ; elle est la même pour tous. En volume, ce n'est pas très impressionnant puisque tout tient dans un classeur de format courant, mais en revanche, on est surpris d'apprendre que cette « Bible » renferme des milliers d'informations.

Il y aura bientôt quatre ans que le CIT existe, puisque sa création a coïncidé avec celle de la carte orange en 1976. Coïncidence voulue car, en instaurant un titre de transport commun à trois entreprises distinctes, il fallait nécessairement centraliser la structure d'information du public. Pour-

quoi à la RATP ? Parce qu'elle détient le réseau le plus complexe : les autobus, et que la majorité des questions porte sur celui-ci.

La tenue de la documentation représente un travail permanent et obligatoirement quotidien. Les mises à jour, en effet, concernent aussi bien les horaires et les tarifs que le changement d'un nom de rue dans une ville de grande banlieue.

La notoriété du CIT est certaine. Le public, désormais, connaît le numéro d'appel ou du moins sait où le trouver, puisqu'il figure sur tous les plans et dépliants édités par la RATP. Il est devenu, au fil des mois, non seulement le guide du voyageur des villes mais aussi sa référence quand il veut obtenir un renseignement officiel en

matière de transport. C'est pourquoi le nombre de 1 400 appels par jour connaît de temps en temps des montées en flèche quand un événement vient modifier les habitudes. Une grève ou un prolongement de ligne apportent plusieurs centaines de coups de fil. Ce fut le cas cet automne à l'occasion du prolongement de la ligne 7 du métro et de la création de la ligne C du RER. Une grève importante, une hausse des tarifs font, pour reprendre le jargon du métier, « sauter le standard ».

Moralité : ne perdez pas patience si, la prochaine fois que vous composez le 346.14.14, un disque vous demande de bien vouloir attendre quelques instants. C'est la rançon du succès.



La batterie des appareils de mesures installés à bord du train.

plus que si l'essai est concluant, la réponse est acquise une fois pour toutes, s'il survient un ennui, toute la conception du matériel est remise en question. Pour subir cet examen, le MI 79 a été bardé de barrettes de bois dont l'encombrement simule celui des objets divers qui, par la suite, risquent accidentellement d'accroître le gabarit du train. Le parcours, sur l'ensemble du RER, s'est déroulé sans accrochage intempêtif. Résultat positif : à la RATP comme à la SNCF, on est sûr maintenant de faire circuler le MI 79 sur l'ensemble du réseau.

N'oublions pas que, dès avril 1980, le MI 79 circulera sur la ligne B et sera entretenu dans les ateliers de Massy et qu'il devra aller jusqu'à Boissy-Saint-Léger pour les grandes révisions.

Les essais en ligne se déroulent la nuit, en dehors des heures d'exploitation. A vitesse normale ou bien à 120 ou encore à 140 km/h, les appareils de mesures décèlent les moindres perturbations qui peuvent survenir, notamment sur la signalisation et sur les nombreux automatismes.

Ce premier élément de quatre voitures a bien sûr connu quelques panes, mais les essais sont, à la limite, faits pour les provoquer. Les techniciens, pour chaque cas, recherchent les causes de l'incident et apprennent à y remédier et à empêcher sa répétition. Le plus souvent, les panes ne relèvent pas de problèmes techniques mais de réglages à mettre au point.

Un examen de tous les instants, à la fois pour le matériel et pour les hommes car, aux côtés des deux équipes RATP et SNCF, des ingénieurs représentant les trois constructeurs — société Franco-Belge, CEM Oerlikon et ANF Industrie — sont en permanence à bord du train lors des essais, pour agir sur le terrain et surtout pour transmettre leurs observations afin de pouvoir éventuellement corriger le tir sur la chaîne même d'où sortiront les éléments de série.

En exploitation normale, un train MI 79 pourra comprendre deux éléments de quatre voitures chacun.

Aussi, dès que la SNCF a reçu son propre élément prototype, fin novembre, s'est-on empressé de former un train de huit voitures : il fallait s'assurer du bon fonctionnement des deux éléments une fois réunis.

Un autre aspect non moins important de ces six mois d'essais est celui de la formation du personnel de conduite.

Grâce à des exposés qui leur ont été faits, les conducteurs de la ligne B se préparent depuis quelques mois déjà à l'arrivée de leur nouvelle machine.

L'élément tête de série leur a permis, dès octobre, de mettre en pratique l'enseignement théorique. La formation des conducteurs représente la moitié du temps passé aux essais : un seul poste de conduite, ce n'est bien sûr pas beaucoup pour former l'ensemble du personnel. Car dans ce domaine, la RATP et la SNCF ne disposent pas de simulateur qui pourrait venir s'ajouter au matériel en ligne.

Néanmoins, en avril, les conducteurs de la ligne B seront fin prêts pour emmener les voyageurs à bord du MI 79.

RATP-Chabrol

RATP-Carrière

L'EXPLOITATION DE LA LIGNE A intérêt général et intérêt particulier

C'est bien en termes d'intérêt général et d'intérêt particulier que doivent être considérées les critiques exprimées, particulièrement depuis quelques mois, à l'égard du mode d'exploitation de la ligne A.

Diverses manifestations ont perturbé à plusieurs reprises le trafic de cette ligne. Des groupes de manifestants ont, en effet, employé des méthodes aux limites de la violence, cette action étant justifiée, à leurs yeux, par le désir de faire aboutir des revendications locales. Ce vent de mécontentement, concentré sur les gares de Nanterre-Ville et Nanterre-Préfecture, vise à obtenir l'arrêt de tous les trains dans ces deux gares.

Tous les besoins dans la balance

Il est indéniable que l'ensemble des habitants des communes riveraines apprécie à leur juste valeur les facilités de transport que leur apporte, depuis sa création en 1977, la ligne A, née de la jonction centrale entre Auber et Nation. La ligne A — Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger ou Marne-la-Vallée — permet en effet une liaison directe entre les banlieues ouest et est et offre un accès rapide au centre de Paris (au maximum 25 mn). Un service, il faut le reconnaître, qui a été salué par une rare unanimité.

Cependant, des incidents répétés se sont produits à Nanterre sous le prétexte que les gares de Nanterre-Ville et Nanterre-Préfecture ne sont desservies que par un train sur deux, allant jusqu'à l'arrêt forcé des trains semi-directs par la descente de manifestants sur la voie. De tels actes visent à accréditer l'opinion que l'exploitation de la ligne est mal organisée et pénalise certaines catégories de voyageurs par rapport à d'autres.

Les habitants de Nanterre bénéficient de la présence de trois gares RER sur le territoire de leur commune dont une assure une correspondance avec la ligne SNCF de Cergy-Pontoise : une desserte qui peut susciter l'envie de bien d'autres villes de la banlieue.

Le trafic des trains, qui s'effectue selon des horaires stricts, n'impose pas de longues attentes aux voyageurs. L'amélioration réalisée en 1978 par la RATP, qui a ramené, à l'exception des deux mois d'été, l'intervalle entre deux trains, de 12 à 10 mn sur les 3 branches extérieures de la ligne, à l'heure de pointe et l'a maintenu à cette dernière valeur aux heures creuses de la journée et du soir, a naturellement bénéficié aux gares de Nanterre comme aux autres gares de la ligne.

La définition des services assurés par les trains sur l'ensemble de la ligne A répond à l'exigence d'ajustement de l'offre au niveau de la demande dans les différents secteurs. Le système d'exploitation par zone, avec alternance de trains omnibus et de trains semi-directs, est le seul à pouvoir permettre, pour un parc donné de matériel roulant, à la fois de réduire les temps de parcours pour les habitants des communes les plus éloignées et d'assurer les intervalles les plus courts (3 trains en 10 mn) sur le tronçon central Défense-Vincennes, dont la desserte est prioritaire en raison de son taux de charge particulièrement élevé.

Le choix des gares qui ne sont pas desservies par tous les trains ne peut être taxé de discriminatoire, puisque c'est le cas de 40 % des gares de la ligne A. Il ne serait pas possible d'y renoncer pour Nanterre sans le faire également pour d'autres gares actuellement desservies dans les mêmes conditions, bien qu'elles connaissent une fréquentation plus élevée. Tel serait le cas par exemple de la gare de Saint-Germain-en-Laye dont le nombre quotidien de voyageurs entrants (17 100) est le double de celui de Nanterre-Ville (8 700).

L'utilisation des deniers publics

Comme toute entreprise, la RATP doit fonder ses décisions sur des bases saines quant à sa gestion. En outre, étant entreprise publique, elle a obligation d'accorder au mieux ses actions avec l'intérêt de la collectivité.

Le nombre de trains dont dispose la RATP ne permettrait pas — même en tenant compte des commandes en cours — d'assurer un service tout omnibus sans dégrader le niveau et donc la qualité du service sur le tronçon central, ce qui serait préjudiciable à l'intérêt général.

Si, lors de la réalisation de la jonction centrale, la RATP avait pris la décision de commander les trains supplémentaires qu'il faudrait avoir aujourd'hui pour retrouver les intervalles particulièrement réduits pratiqués avant décembre 1977 aux extrémités de la ligne, elle irait actuellement vers la situation absurde d'un parc de matériel excédentaire. En effet, au fur et à mesure des livraisons des trains MI 79 affectés à la ligne B, le matériel moderne actuel de cette ligne sera transféré sur la ligne A. Parallèlement au renforcement du parc, la RATP procédera naturellement à des aménagements améliorant l'ensemble des dessertes, donc les intervalles, mais elle ne renoncera pas au principe de l'alternance de trains semi-directs et omnibus sur les branches extérieures.

La collectivité a d'autant moins de raisons de supporter tout investissement supplémentaire que l'actuel mode de desserte donne satisfaction à la grande majorité des voyageurs. Celui-ci constitue à l'évidence la solution la plus avantageuse. C'est à ce titre qu'il est, par ailleurs, adopté sur toutes les lignes de banlieue RATP et SNCF, ainsi que dans toutes les grandes agglomérations du monde.

Ainsi, la RATP continuera d'écarter des revendications sans fondement et contraires à l'intérêt général.



L'examen de passage du MI 79

Arrivé au tout début du mois d'octobre, le prototype du futur matériel interconnexion — le MI 79 — est, depuis, soumis à toutes sortes d'épreuves. C'est qu'avant d'être lancé sur les rails pour assurer un service voyageurs, il doit faire la preuve de ses capacités.

Tout nouveau, tout beau qu'il est, le MI ne fait pas exception à la règle. S'il fallait, pour cela, n'avancer qu'une raison, elle serait évidente : les constructeurs ne disposent pas de voies d'essais suffisantes sur les lieux de fabrication, celles qui existent sont trop réduites pour permettre de tester à fond le matériel.

La livraison de l'élément tête de série d'un matériel nouveau exige une mise au point minutieuse de tous les organes.

Le premier travail des ingénieurs et des techniciens de la RATP a donc été un travail de vérification générale du prototype, vérification des dispositifs et des appareillages électriques, vérification de la mécanique. Une étape d'observation et de préparation du matériel, qui a duré deux semaines et pendant laquelle une équipe de la RATP et une équipe de la SNCF ont installé une imposante batterie d'appareils de mesures qui devront, durant toute la période d'essai, leur fournir une multitude de renseignements. Equipé de tous ces appareils capables de déceler les moindres anomalies, le MI 79 a pu alors effectuer ses premiers tours de roue en ligne dans des conditions semblables à celles de l'exploitation normale.

Les essais de gabarit sont sans doute les plus urgents à effectuer, d'autant

Les gares d'autobus à la recherche d'une autre dimension

Octobre 79 : prolongement à Aubervilliers de la ligne 7 du métro avec ouverture de deux nouvelles stations. Pour utiliser au maximum les possibilités nouvelles résultant de ce prolongement, la contexture du réseau d'autobus se voit modifiée.

Une nouvelle gare d'autobus est née à l'angle de l'avenue Jean-Jaurès (RN 2) et de l'avenue de la Division-Leclerc à Aubervilliers (notre photo de couverture). Aménagée en site propre, elle est en liaison directe avec la station de métro. Cette opération pourrait demeurer à tout jamais partie intégrante de « l'opération » Aubervilliers si elle n'était, de surcroît, le prélude à la troisième génération des gares d'autobus ou gares

routières à la RATP. A ceux qui pourraient s'étonner de l'existence de gares routières à la RATP, ce terme « revu et corrigé » s'applique aux terminus de lignes d'autobus d'une certaine importance qui ont la particularité d'être en même temps des points de correspondance avec un mode de transport lourd, qu'il s'agisse d'une station de métro, d'une gare RER ou de la SNCF.

Les résultats d'une étude récente devaient cristalliser les critiques formulées par les voyageurs à l'encontre des gares routières et ouvrir les voies d'un renouvellement.

Retour aux sources

Tant au point de vue fonctionnel qu'au plan esthétique, la conception des gares routières a sensiblement évolué durant les dernières décennies, dégageant deux époques :

- la génération des années 1950 offre des gares caractérisées par l'aménagement, au niveau des quais, de cheminements piétonniers entièrement couverts et des abris de type traditionnel ayant peu de surfaces vitrées. C'est Château de Vincennes ou Pont de Sèvres. Même si l'ensemble consti-

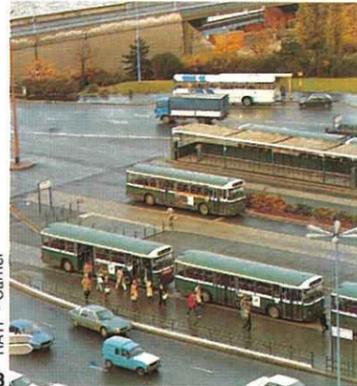
quatre, s'appliquent aux fonctions essentielles qu'un terminus d'échange doit assurer pour les voyageurs : l'accueil, la sécurisation, la détente et la valorisation du temps d'attente.

Fort d'Aubervilliers ou la transition

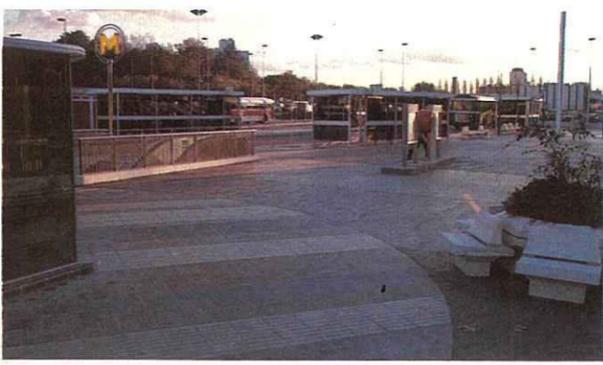
(superficie totale : 7 900 m² dont 1 950 pour l'APTR)

Compte tenu de sa date de mise en service, il n'a pas été possible de remettre en cause radicalement la structure de la gare, les

aires d'attente qui, tout en favorisant les échanges, remplira la fonction accueil, détente et valorisation du temps passé grâce à des aménagements divers : à l'endroit le plus proche des points de départ, quelques sièges baquets s'insèrent sur des banquettes carrelées, offriront, outre un confort appréciable, un rappel du « mobilier métro ». Ce « cœur » abritera également un point d'information avec les panneaux d'affichage réservés aux plans des réseaux, une borne téléphonique, un kiosque à dominante information locale — la gare routière est située à cheval sur les territoires d'Asnières et de Gennevilliers — et



1. Fort d'Aubervilliers inaugure les sièges « miséricordes ».
2. La gare d'Aubervilliers vue du « pôle d'animation ».
3. Le terminus d'échanges de Pont-de-Sèvres avec, au premier plan, le quai arrivée.



tuait, à l'époque, un progrès indiscutable en assurant une protection assez satisfaisante des voyageurs, il apparaît aujourd'hui comme un univers essentiellement fonctionnel, lourd, voire inesthétique et nécessitant un entretien coûteux (nettoyage, renouvellement des peintures) ;

- qu'elles soient construites en surface comme Porte de Saint-Cloud, Porte de Paris, ou souterraines comme Nogent-sur-Marne, Gallieni, La Défense, les gares conçues à partir des années 1960 et dites de deuxième génération, se distinguent des précédentes par une amélioration sensible du « fonctionnel » sur le plan des correspondances inter-modes : recherche du plus court trajet, mécanisation des dénivellées et amélioration de la signalisation des correspondances. Toutefois, même si les gares de surface ont fait un progrès au plan esthétique en raison de l'accroissement des surfaces vitrées, ce qui les rend plus légères, l'absence totale de recherche décorative qui les caractérise — les démarquant nettement des installations voisines tels que quais et couloirs du métro et du RER — va à l'encontre du concept de réseau unique RATP

marchés concernant les abris voyageurs ayant déjà été signés.

Seuls les aménagements intérieurs des abris ont pu être modifiés : la barrière centrale contraignant les voyageurs à se mettre en file a été supprimée au profit de la création de bancs de repos formant un siège haut continu, inspiré des sièges « miséricorde ».

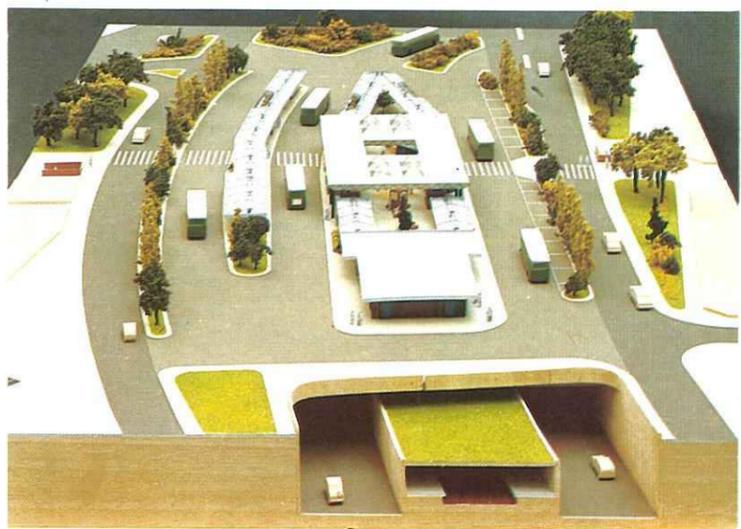
Le terre-plein central s'est vu transformé en « pôle d'animation » avec la création d'un point de rencontre-attente à l'air libre, composé de sièges en béton moulé ceinturant des jardinières, le tout organisé autour d'un kiosque à vocation de salle d'attente abritée.

Quant aux matériaux (terre cuite et béton coloré), leur sélection a été opérée dans le but de distinguer les endroits privilégiés : points d'attente sous abris, point de rencontre-attente central, les cheminements de quai à

trois commerces. L'espace sera rythmé par des arrangements paysagers, situés à l'aplomb d'ajours de la couverture, et les voyageurs se trouveront « canalisés » en douceur, jusqu'au point de départ, grâce à un cheminement de sièges « miséricorde ». Un substitut de choix, en vérité, aux légendaires serre-files de priorité.

Le choix d'un éclairage d'ambiance courant sous les marquises, mais spécifique à chaque abri, sans oublier l'éclairage urbain, le traitement des sols en céramique avec alternance de béton, le tout dans une gamme chromatique chaude (de l'ocre rouge au brun) contribueront à la qualité de l'ouvrage et permettront la pose d'une signalétique en continuité avec celle de la station de métro.

Le bien-vivre des gares routières serait-il en train de naître ? Rendez-vous à Asnières-Gennevilliers fin avril 1980.



Gabriel-Péri (Asnières-Gennevilliers) un avant-goût de demain

Gare prototype, d'une superficie de 7 800 m², Gabriel-Péri (ex « AG1 ») constitue une petite révolution en raison de ses nombreuses innovations : une plateforme centrale large, reliée directement à la station de métro, tout comme les quais secondaires, par des escaliers d'accès ; en lieu et place des abris voyageurs classiques, est créée une structure de protection continue contre les intempéries avec couverture de toutes les circulations sous forme de marquise et, au centre, une

Torcy ou l'adaptation à la demande

L'environnement est à peine délimité, les besoins du trafic sont encore imprécis : nous sommes à Marne-la-Vallée et l'extension de la desserte locale dépend du développement de la ville nouvelle.

Si l'organisation des ouvrages a été pensée en plusieurs phases, leur superficie sera dès le départ de 7 500 m², y compris les zones APTR. A la mise en service, prévue pour la fin 1980, Torcy abritera 3 lignes RATP exploitées, pour la première fois, avec un seul point départ/arrivée. Ce quai sera aménagé sous la forme d'une galerie basse couverte, protégée des

vents dominants et de la pluie par une façade en pan de glace et les pôles de départ/arrivée seront animés au moyen d'une rotonde carrelée et de jardinières, des sièges « miséricordes » s'insérant sur la maçonnerie. En outre, un éclairage bien adapté, des matériaux de revêtement de sol de qualité devraient contribuer à rendre ce cadre agréable et permettre aux voyageurs une attente plus sereine.

La Défense : pour une réhabilitation des gares en sous-sol

La gare routière « nord » de La Défense qui s'étend sous la dalle de surface constituant l'esplanade, regroupe actuellement les fonctions « départ » et « arrivée » des autobus.

Une telle situation est génératrice d'inconfort et de nuisances nombreuses : c'est le royaume des courants d'air froids (en raison d'une ouverture sur trois côtés), chargés des odeurs des gaz d'échappement des autobus. Bordée sur deux côtés par des axes routiers à fort débit, les nuisances phoniques s'ajoutent aux premières, annihilant les quelques tentatives réalisées pour donner un peu de confort aux voyageurs, notamment pendant l'attente aux heures creuses.

La gare routière « nord » dans son fonctionnement actuel constitue une étape transitoire imposée par le phasage des travaux de l'EPAD (Etablissement Public pour l'Aménagement

de la Défense). En 1980, une gare routière de même surface dite « gare sud » permettra de recevoir les autobus à l'arrivée, la gare nord actuelle assurant uniquement les départs.

Quelques lignes desservant Paris prendront leur départ au sud pour des raisons de sens de circulation dans le nœud routier que constitue « La Défense ».

Une gare arrivée est conçue pour recevoir des voyageurs transitant vers un autre mode de transport (RER — SNCF ou autobus). Les voyageurs n'y séjournant pas, le traitement décoratif a porté essentiellement ici sur l'organisation de l'espace, rythmé par des repères visuels au niveau des trémies d'accès au RER, par une différenciation des quais grâce à un jeu de couleurs, par un graphisme directionnel utilisant des éléments techniques existants : poteaux, gaines de ventilation et murs.

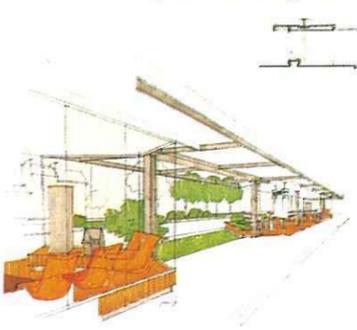
Le poste de commandement local, constitué de plusieurs cellules au sein d'un même volume, a fait l'objet d'une recherche esthétique permettant son intégration à l'ensemble de la gare.

L'existence de 3 points de départ va permettre de tester une solution originale pour la protection du voyageur pendant la période d'attente. L'aire d'attente, commune à plusieurs points de départ, sera constituée d'un volume vitré entièrement clos. L'accès pour les voyageurs entrants venant des commerces supérieurs ou du RER, se fera par des portes vitrées automatiques. Côté cour, c'est-à-dire côté quai, l'accès aux autobus se fera par le même dispositif asservi à la présence simultanée de la voiture et des voyageurs. Ce système, associé à une légère mise en surpression du volume, interdira à l'air vicié de pénétrer dans le « sas ». Côté jardin, une zone aménagée avec sièges, panneaux d'information, plans des réseaux et horaires, animation paysagée permettra la détente, notamment aux heures creuses.

Certes, quelques problèmes techniques restent à résoudre mais ce projet, sous réserve d'approbation, devrait conduire à la mise en service de « La Défense sud » à l'horizon 81.

Un programme plus vaste, lié il est vrai à plusieurs paramètres — prolongements de lignes de métro, augmentation de la demande de trafic, déblocage de crédits — pourrait s'appliquer à Bobigny, Pont de Sèvres, Château de Vincennes, Pantin et Villejuif III.

Si les années 70 ont marqué le renouveau du métro, du RER et de l'autobus, les années 80 seront celles de leur coordination et de leur intégration au sein d'un réseau de transport unique.



De la perception...

Le diagnostic établi par l'étude SERETES sur les gares routières existantes est un constat relativement simple que la mauvaise perception qu'en ont les voyageurs n'a fait que renforcer : absence d'éléments de confort (qu'il s'agisse de sièges, d'aires d'attente ou encore de protections contre les nuisances de tous ordres), génératrice de fatigue et d'un certain malaise (impression d'être parké dans les files d'attente) ; manque d'aménagement de ces lieux, qui sont dotés d'une signalétique parfois insuffisante, souvent mal intégrée et dépourvus de services annexes tels que des téléphones, distributeurs, boutiques ou toilettes, qui contribue à créer cet espace peu accueillant où les voyageurs perçoivent le temps passé — d'autant plus long que les conditions d'attente sont mauvaises — comme un temps vide. Si l'on ajoute que l'environnement est souvent laid, voire rebutant, on comprendra que ce constat ait conduit à la définition d'un ensemble de règles destinées à améliorer les conditions de passage et d'attente des voyageurs dans les gares routières.

... à la réalisation

Le diagnostic rendu, restait à prescrire les remèdes, c'est-à-dire les principes d'aménagement ; ces principes, au nombre de

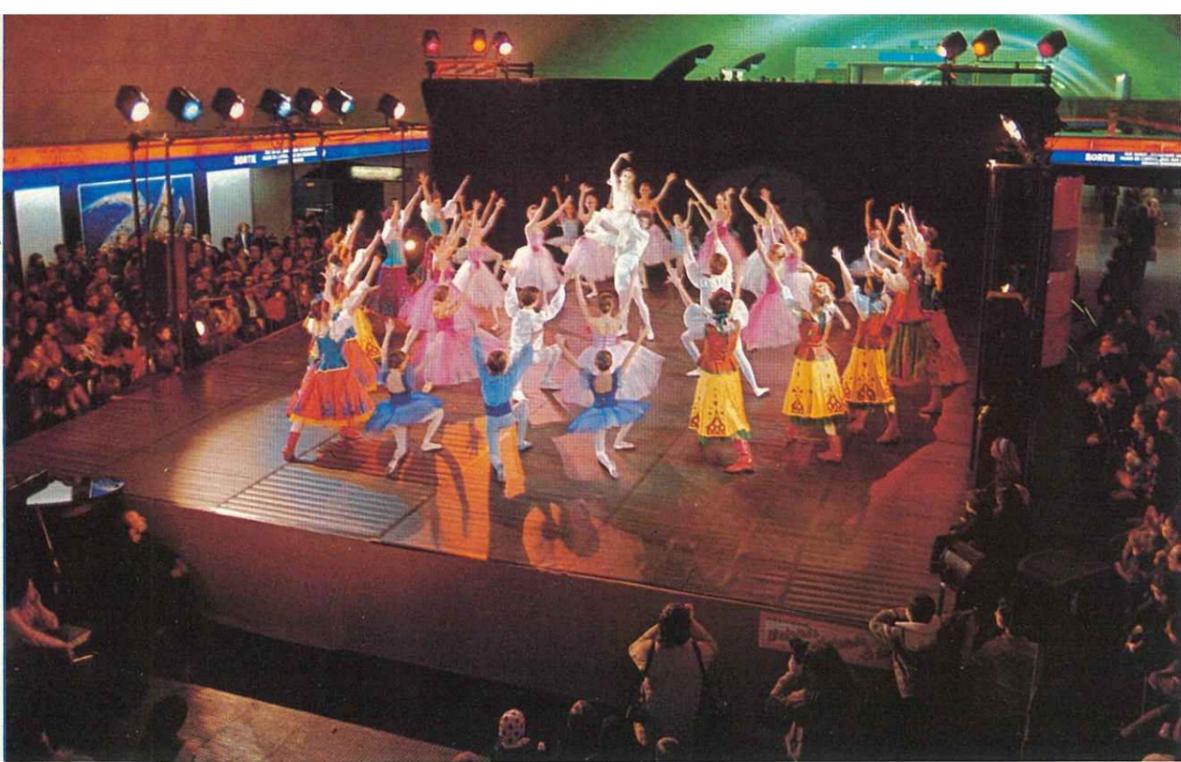
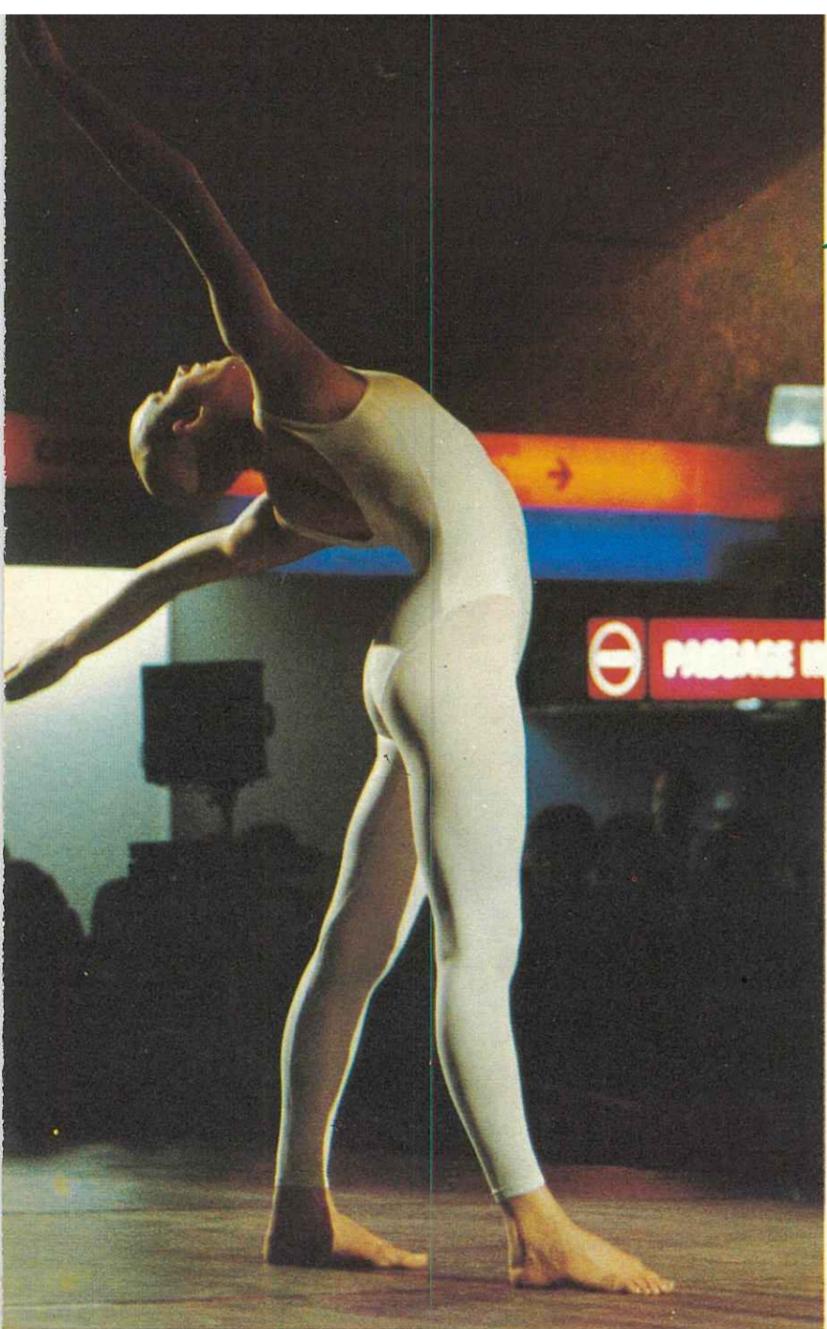
RATP-Thibaut

Lionel Froissart

RATP-Thibaut

5

RATP-Carrier



Du 21 au 24 novembre, 500 danseurs, 50 spectacles de danse classique et contemporaine, folklorique française et étrangère, de variété et de salon.

