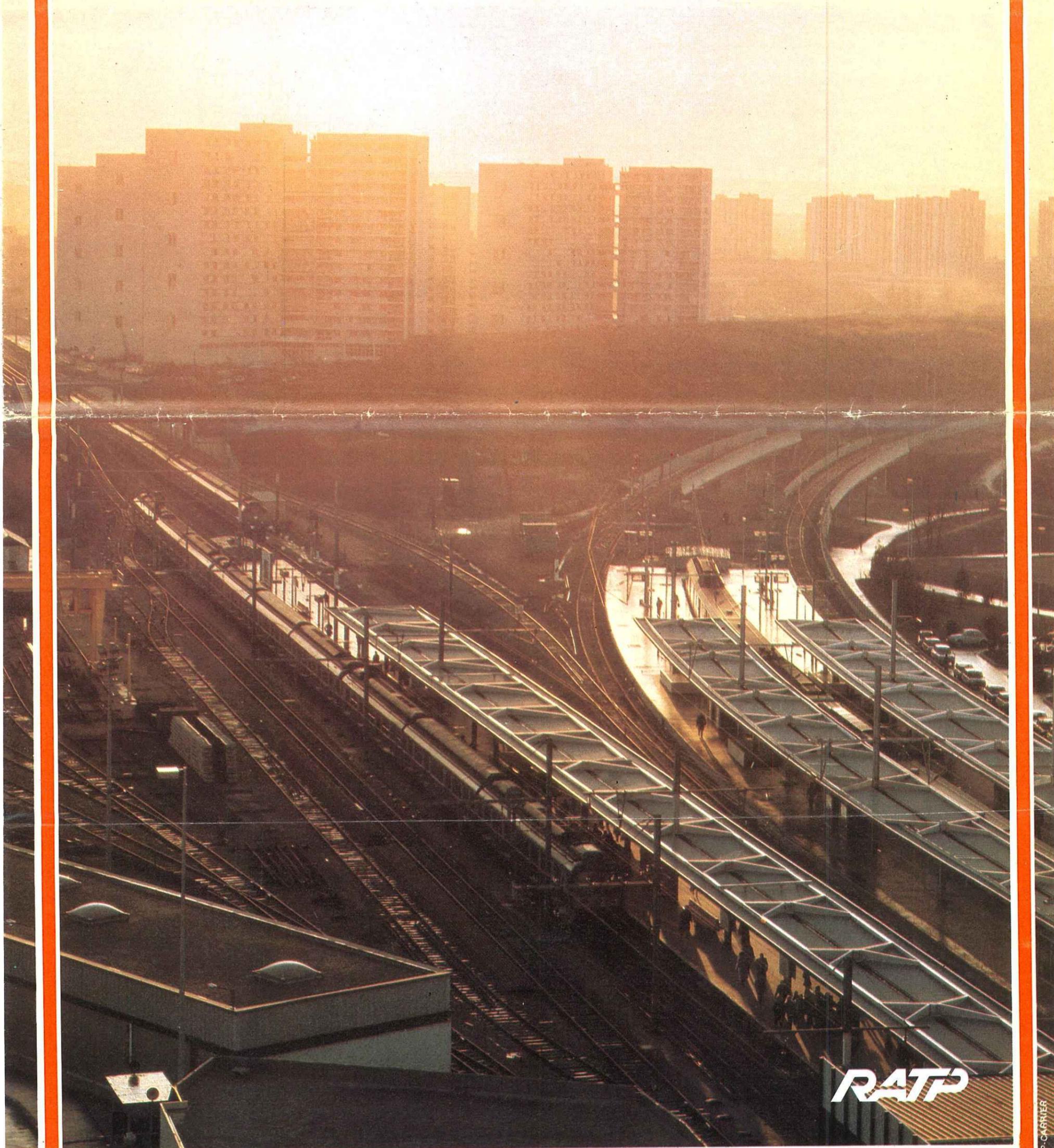


ENTRE Les lignes

N° 37 - MARS-AVRIL 1979 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE

LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS - ISSN 0338-7429



RATP

UNE FONCTION ORIGINALE: LES DELEGUES DEPARTEMENTAUX

Les délégations départementales, pour quoi faire ?

La RATP a beaucoup développé, ces dernières années, son action d'information et de communication vers le grand public, la clientèle et le personnel de l'entreprise.

Une préoccupation essentielle est en effet de dégager le service public du transport de l'image et du comportement d'une administration centralisée, anonyme et lointaine.

A cet égard, un rapprochement entre la RATP et les collectivités locales était souhaitable. Certes les services de la Régie présents sur place — dépôts d'autobus ou chantiers de travaux — entretiennent depuis toujours, dans les domaines de leur compétence, des relations avec les élus et les fonctionnaires locaux.

Le renforcement et la personnalisation de la présence de la RATP dans le département ont été réalisés en confiant à un homme, présent sur place, une mission générale de liaison et de représentation de l'ensemble des services : le délégué départemental.

Le service public s'adapte ainsi une à une à une réalité locale en pleine évolution.

Le découpage de la région Paris-Ile-de-France en sept départements, intervenu en 1964, a été suivi d'une prise de conscience progressive, par chacun d'entre eux, de sa personnalité propre, et du développement d'une vie locale très active.

L'évolution récente du transport urbain a été marquée par sa décentralisation vers la banlieue, où se posent désormais les problèmes majeurs. Il suffit d'évoquer à cet égard l'importance que revêtent aujourd'hui des questions comme le développement du RER et son interconnexion avec la SNCF/banlieue, les prolongements du métro au-delà des limites de Paris, ou la restructuration du réseau d'autobus en banlieue.

Enfin, ces collectivités comptent en leur sein, il ne faut pas l'oublier, des communes qui sont parmi les plus importantes de France quant à leur population. Il s'y pose des problèmes d'équipement importants, avec des difficultés de financement plus ou moins grandes. Or, ces départements participent, à côté de l'Etat, des entreprises et de la clientèle, au financement des transports parisiens. Il est donc naturel que leurs élus soient particulièrement sensibles à tout ce qui concerne leur organisation et les services rendus.

C'est dans l'intention de répondre à ces diverses préoccupations qu'a été mise en place, en 1976, à titre d'essai, la première délégation départementale, en Seine-St-Denis. L'expérience s'étant révélée rapidement concluante, un deuxième délégué a été nommé, en 1977, dans le département des Hauts-de-Seine et un troisième vient de l'être en 1979, dans le département du Val-de-Marne.

Paris constitue un cas particulier : le chargé de mission de la Régie auprès du Parlement et du Conseil de région assure également les relations avec la mairie et le Conseil de Paris.

UNE STRUCTURE LEGERE POUR UNE DOUBLE MISSION D'INFORMATION

Les délégués départementaux sont rattachés à la direction générale mais exercent leurs fonctions dans leur département d'attribution. Leurs bureaux sont situés près des préfectures et des centres administratifs de Bobigny, Nanterre et Créteil. La structure de chaque délégation est extrêmement légère puisque celle-ci est composée du seul délégué — cadre supérieur — et de sa secrétaire. Sa vocation est en effet de personnaliser et de renforcer l'unité de la présence de la RATP dans le département, mais non pas d'exercer les attributions dévolues aux services opérationnels de la Régie.

Le délégué se voit confier une double mission d'information visant à améliorer la connaissance que la Régie possède déjà des problèmes départementaux et à donner aux responsables locaux une meilleure connaissance des objectifs et des moyens du service public du transport.

Les interlocuteurs naturels du délégué sont le préfet et les services préfectoraux, les responsables des services de l'Etat dans le département, des autres services publics et des grandes opérations d'aménagement pour les fonctionnaires et agents de l'Etat, les conseillers généraux, maires et conseillers municipaux pour les élus locaux.

Par sa connaissance des réalités locales et des besoins de transport, le délégué apporte un éclairage complémentaire pour la conduite des études et des opérations. Il assiste les directions en leur fournissant des éléments d'appréciation sur la manière dont le public et les élus ressentent les servi-

ces rendus par la RATP. L'entreprise dispose ainsi d'un jugement extérieur sur l'image de ses produits et son image propre.

Inversement, le délégué doit mieux faire comprendre à ses interlocuteurs, fonctionnaires et élus, le sens des actions de la Régie, par un effort constant d'explication personnalisée, donc débarrassée de toute relation de type technocratique. Il s'efforce de faire admettre que le service public ne peut fournir que des prestations justifiées, sinon en rentabilité strictement financière, du moins en bilan pour la collectivité et qu'une certaine hiérarchisation des urgences et des priorités est inévitable. Enfin, le délégué doit contribuer à faire apprécier à leur juste valeur les réalisations de la RATP.

Les maires produisent naturellement de nombreuses demandes, concernant surtout le réseau d'autobus, dont beaucoup ne peuvent être, au moins dans l'immédiat, satisfaites. Les municipalités comme les conseillers généraux des différents cantons n'apprécient pas toujours correctement les motifs que la RATP peut avoir de refuser un prolongement de ligne ou une modification d'itinéraire. Une démarche personnelle du délégué est alors bien mieux reçue que la lettre plus ou moins laconique d'un service technique ou administratif : au cours d'un entretien, on peut aller plus loin que le problème immédiat, recadrer l'affaire dans un contexte plus général. Cette tâche requiert de bonnes qualités de contact, outre la connaissance du dossier. Elle s'avère

le département. Les liens sont particulièrement étroits avec la direction départementale de l'équipement, par laquelle passent la plupart des réalisations concrètes. Des contacts ont également lieu avec, par exemple, les polices urbaines (pour la circulation des autobus), la direction de l'action sanitaire et sociale, etc. C'est ainsi qu'actuellement, en Seine-St-Denis, le délégué suit activement le lancement de la déclaration d'utilité publique du futur prolongement de la ligne 5 à Bobigny, qui est intervenu fin avril. Ces bonnes relations avec les fonctionnaires assurent à la RATP un suivi indispensable de l'actualité départementale et de l'évolution des projets ; en outre, elles permettent parfois d'activer l'instruction d'un dossier.

... des associations

D'autres rapports, plus épisodiques, se nouent avec les associations d'habitants, comme celles de plus en plus actives « de défense du cadre de vie », les associations d'usagers ou professionnelles. Mais ici, le délégué ne prend pas l'initiative des contacts car les élus sont leurs premiers interlocuteurs. Cependant il fournit aux associations l'information souhaitée lorsqu'elles la demandent. Ainsi, le groupement des industriels de Gennevilliers suit-il régulièrement les étapes du prolongement de la ligne 13 bis.

Quelques contacts ont lieu également avec la presse locale, en particulier les bulletins d'information municipaux qui, distribués dans toutes les boîtes aux lettres, constituent pour la RATP un relais à ne pas négliger.

Plus exceptionnellement, il arrive que de simples particuliers demandent à être reçus par le délégué pour un litige personnel avec la Régie.

UN METIER VIVANT

La qualité et la diversité des interventions font du délégué départemental un homme de communication, un médiateur.

« Ambassadeur » de la Régie dans le département, les contacts qu'il noue ne restent pas au niveau de conversations de salon. Ils sont étayés par une solide connaissance des dossiers et une information très complète sur tous les problèmes d'équipement et de transport du département. Pour acquérir cette connaissance et la maintenir à jour, le délégué participe aux réunions de travail des services de la Régie sur tous les projets locaux, qu'il s'agisse de travaux, d'exploitation, d'expropriations, de questions commerciales, etc. et naturellement aux principales rencontres entre les services départementaux et la RATP. Les relations sont particulièrement étroites avec la direction des études générales (service des lignes nouvelles), les travaux neufs (service des études), le réseau d'autobus et les services juridiques, ainsi qu'avec les établissements locaux (dépôts d'autobus, ateliers).

Si nouer le dialogue et créer des liens constituent la vocation essentielle des délégués, afin de faciliter l'avancement des affaires, cet objectif ne peut être atteint que par la connaissance parfaite des dossiers, une expérience du milieu local, une collaboration étroite avec les services de la RATP concernés, un sens certain de l'humain et du politique. Mais ce sont ces exigences mêmes qui font de la délégation départementale un métier vivant et original.



Préfectures de Nanterre...

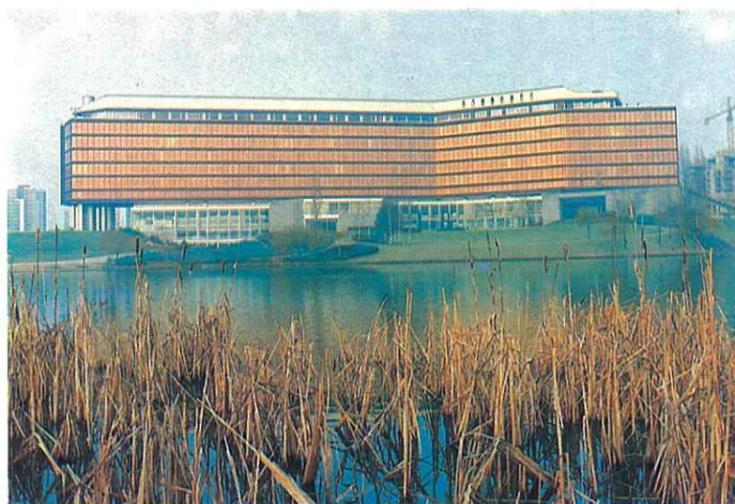
UN ROLE DE CONTACTS ET DE BONS OFFICES...

vis-à-vis des élus...

Le poste de délégué départemental est très personnalisé et l'efficacité de son action fondée sur le tissu de relations qu'il se crée avec le temps. La qualité des contacts avec les élus revêt une très grande importance.

souvent délicate car le délégué doit apparaître comme un interlocuteur et non comme une instance d'appel.

Les délégués suivent tous les problèmes aigus, tels que le fonctionnement défectueux d'un service ou les nuisances causées par les activités de l'entreprise. Ici encore des rencontres, l'ouverture d'un dialogue valent mieux que des échanges de lettres pour détendre les rapports. C'est ainsi que les délégués sont intervenus quand des incidents répétés d'exploitation affectaient, l'année dernière, la



... Créteil

Travaillant au chef-lieu du département, il est naturellement appelé à suivre les travaux du Conseil général, particulièrement les séances consacrées aux transports : sans s'imposer aux élus, il se met à leur disposition pour compléter leur information, répondre à leurs questions que ce soit en commission ou en séance plénière, qu'il siège, à l'invitation du préfet, parmi les collaborateurs de celui-ci ou qu'il se tienne simplement dans la tribune du public. Ainsi est-il appelé à exprimer le point de vue de la RATP, sur certains rapports préfectoraux ou à développer les intentions de la Régie en matière de planification ou de restructuration du réseau local d'autobus. Les débats des Conseils généraux, très représentatifs de la sensibilité des populations, constituent, pour l'entreprise, un baromètre de l'opinion moyenne particulièrement utile.

Les maires sont également des interlocuteurs fréquents. Proches des habitants de leur commune, ils se font l'écho de préoccupations quotidiennes dont il ne faut pas sous-estimer l'intérêt, parce qu'elles traduisent le « vécu du transport ». Les délégués connaissent actuellement personnellement les deux tiers d'entre eux en Seine-St-Denis et Hauts-de-Seine.

ligne B du RER ou, cet hiver, la ligne 13 du métro.

L'une des fonctions du délégué est aussi, sans se substituer aux services qui conservent leurs responsabilités, de suivre la correspondance échangée entre le département et la RATP, dont il reçoit copie, outre les lettres qui lui sont personnellement adressées : il est bien placé pour réduire les délais de réponse, s'assurer que les réponses sont suffisamment circonstanciées ou régler par téléphone, sous quarante-huit heures, les problèmes simples. Face aux questions complexes, il remet en main propre la réponse au destinataire auquel il fournit alors des explications complémentaires.

Dans certains cas, le délégué peut éviter à la Régie un faux pas, en se rendant compte par lui-même d'une situation locale et en confrontant ses impressions avec les exploitants.

... des fonctionnaires...

Les délégués sont en contact avec les fonctionnaires locaux. En principe, ils ont avec le préfet, deux fois par an, une conversation générale. Ils entretiennent des rapports réguliers avec ses collaborateurs, ainsi qu'avec les directeurs des services de l'Etat dans



... et Bobigny

QUI SONT LES DELEGUES DEPARTEMENTAUX

Seine-Saint-Denis :
M. Barraud,
9-19, rue du Chemin-Vert
93000 Bobigny
Tél. : 830.06.00

Hauts-de-Seine :
M. Tronc,
Nouveau centre d'affaires
des Hauts-de-Seine
Im. A, 130, rue du 8-Mai-1945
92000 Nanterre, Tél. : 725.95.33

Val-de-Marne :
M. Aulagnier,
Immeuble « Le Trident »
3-5 voie Félix-Eboué
94000 Créteil
Tél. : 377.12.72

Interconnexion RER ouest : le compte à rebours

La ville nouvelle de Cergy-Pontoise, préfecture du Val-d'Oise et pôle de restructuration de la banlieue nord-ouest s'étend sur 10 736 hectares dont la moitié environ sont urbanisés. Près de 100 000 habitants résident actuellement dans le périmètre de la ville nouvelle qui regroupe 15 communes. Avant l'an 2000 la population de l'agglomération nouvelle pourrait tripler et avoisiner 200 000 habitants.

Comme pour la ville nouvelle d'Evry desservie par la SNCF, depuis décembre 1975, ou pour celle de Marne-la-Vallée reliée à Paris par la ligne A du RER, depuis la mi-décembre 1977, il était indispensable de doter Cergy-Pontoise d'une liaison commode et performante avec la capitale, conçue de manière à pouvoir s'intégrer à moyen terme, au réseau interconnecté RATP-SNCF.

Après l'abandon du projet de liaison Cergy-La Défense par aérotrain, les pouvoirs publics ont, au cours de l'été 1974, retenu une solution fondée sur une utilisation optimale des sections de ligne existantes — Paris-Saint-Lazare — Nanterre-Université et Houilles — Achères — Neuville-sur-Oise — qui permettait de limiter la longueur des nouvelles infrastructures nécessaires et d'en réduire le coût grâce à un tracé évitant les zones fortement urbanisées. Les travaux furent entrepris par la SNCF au printemps 1976.

DE PARIS A CERGY

La liaison Paris-Saint-Lazare — Cergy — 33 km — utilise au départ de la capitale les voies de l'ancienne ligne de Saint-Germain jusqu'à Nanterre-Université, gare de correspondance avec la ligne A du RER. Cette section de ligne de 10 km a été entièrement modernisée comme l'ensemble des lignes de la banlieue de Paris-Saint-Lazare.

De la gare de Nanterre-Université réaménagée en gare de passage avec 3 voies à quai, dont une pour les trains qui conserveront leur terminus dans cette gare, une première section nouvelle de 3 400 m, riche d'ouvrages d'art, permet de rejoindre la ligne Paris — Mantes aux abords de la gare de Houilles. Le franchissement des deux bras de la Seine s'effectue par un ouvrage de 500 m de long constitué par deux viaducs encadrés par deux ouvrages d'accès de 850 et 142 m de long, dits « estacades », réduisant au minimum l'emprise au sol afin de sauvegarder la transparence du site et de préserver les possibilités d'aménagement de ce secteur. L'esthétique des ouvrages d'art, réalisés en béton précontraint, a fait l'objet d'un soin particulier afin qu'ils s'intègrent au mieux dans l'ensemble des infrastructures nouvelles projetées.

De Houilles jusqu'à la bifurcation de Neuville — à 5 km au Sud de Cergy — la liaison nouvelle utilise successivement l'infrastructure de la ligne Paris — Mantes jusqu'à Achères puis la ligne de la rocade Achères-Creil utilisée pour le trafic marchandises. Entre Houilles et Achères l'augmentation de la capacité de la ligne a nécessité des travaux très complexes :

- remodelage de l'ensemble des installations entre Houilles et Sartrouville avec création de voies supplémentaires et construction d'un « saut-de-mouton » nécessaire à l'insertion de la ligne Paris-Cergy au sein du courant de trafic de la ligne de Mantes ;
- remaniement des gares de Houilles et Sartrouville, cette dernière gare

La mise en service de la ligne SNCF de Cergy-Pontoise

Après l'événement décisif constitué par la jonction centrale du RER, en décembre 1977, une nouvelle étape dans la transformation de la structure des réseaux ferroviaires en région Ile-de-France a été franchie avec la mise en service, le 1^{er} avril, de la ligne de Cergy-Pontoise.

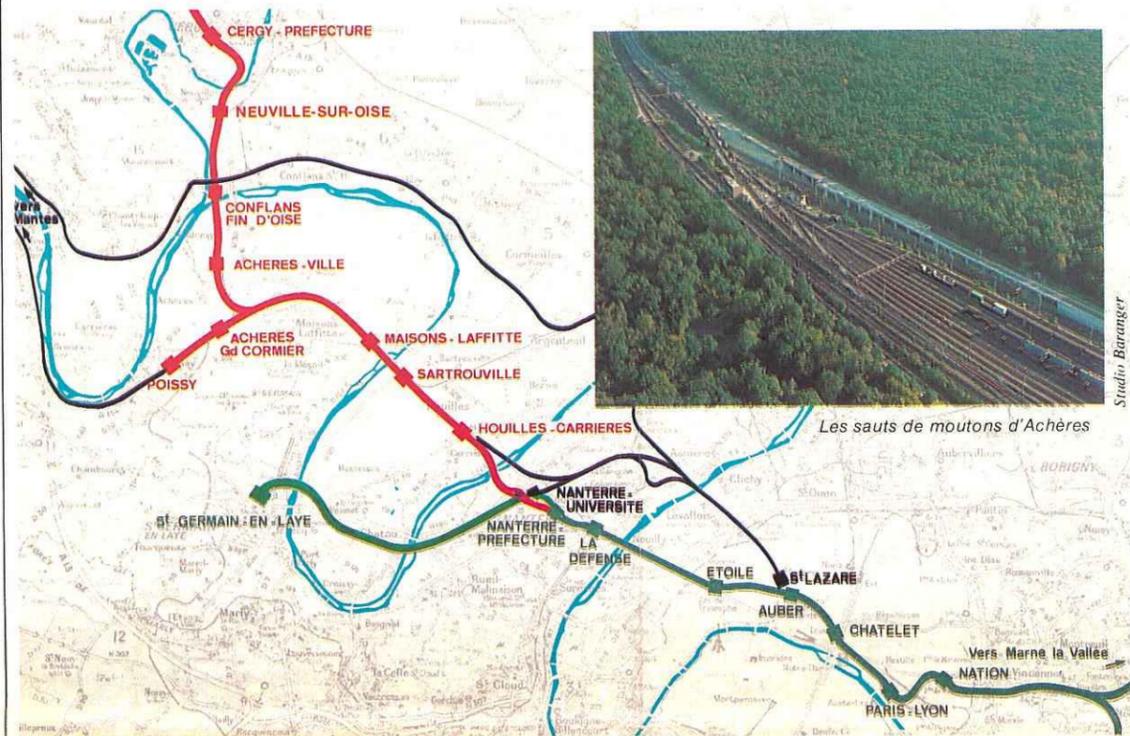
Ces deux réalisations préparent l'interconnexion qui se traduira :

- en 1981, par la mise en service de la liaison « Châtelet-Les Halles-Gare du Nord » et la jonction de la ligne B du RER avec la ligne de Roissy ;
- en 1983-1984, par le raccordement de la

ligne de Cergy à la ligne A du RER à Nanterre-Préfecture ;

• ultérieurement, par une liaison entre les banlieues nord et sud-est de la SNCF, via Gare du Nord, Châtelet et Gare de Lyon, après raccordement des voies de la gare souterraine de banlieue Paris-Lyon à la ligne A du RER.

En outre, dès l'automne 1979, la jonction Invalides-Orsay réalisée par la SNCF, donnera naissance à la seconde ligne Est-Ouest du RER, la ligne C reliant Versailles et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines à la ligne de Juvisy.



Le service

étant dotée d'un poste d'aiguillages dont la zone d'action s'étend sur 9 km et qui traitera quelque 600 trains quotidiens ;

- construction aux abords d'Achères d'un second « saut-de-mouton » nécessaire pour le « reclassement » des trains de banlieue se dirigeant vers Mantes.

Entre Achères et la bifurcation de Neuville le pont de Conflans, à voie unique, a été doublé. Une gare nouvelle, « Achères-Ville », proche de l'agglomération offrira aux usagers une liaison commode tant en direction de Paris que vers Cergy. La seconde section de ligne nouvelle est constituée par l'antenne de 5 km partant de la bifurcation de Neuville et aboutissant à la gare de Cergy-Préfecture. Son tracé a été étudié de manière à éviter les nuisances à la traversée des secteurs urbanisés et à préserver les terrains agricoles. Le franchissement de l'Oise a été réalisé par un viaduc métallique à deux travées de 105 m chacune. Par une tranchée couverte de 580 m la ligne pénètre au cœur de la ville nouvelle pour aboutir à la gare de Cergy-Préfecture.

Cette gare intégrée dans le plan d'aménagement du quartier de la préfecture comporte en sous-sol un quai central de 225 m de long desservant deux voies. Le bâtiment voyageurs est construit en mezzanine. Les deux niveaux sont couverts en totalité par le forum de la ville nouvelle établi au-dessus du terrain naturel.

La correspondance de Nanterre-Université avec la ligne A du RER, donnera aux voyageurs la possibilité d'atteindre, depuis Cergy, La Défense en 30 minutes environ et les quartiers de l'Etoile et du Châtelet en 40 minutes. Outre la carte orange, des billets combinés SNCF-RATP sont prévus pour faciliter la correspondance à Nanterre-Université.

PERSPECTIVES

La desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, telle qu'elle est réalisée au 1^{er} avril, offre l'avantage d'accompagner le développement de l'agglomération. Le projet d'interconnexion viendra l'améliorer dans l'avenir. En effet si la structure du réseau de transports en commun dans l'Ouest est relativement étoffée avec deux lignes SNCF, renforcées par la mise en service de Saint-Lazare — Cergy, la ligne A du RER jusqu'à Saint-Germain-en-Laye ainsi que de nombreuses lignes d'autobus, elle présente néanmoins deux lacunes : un manque de liaison directe entre la ville nouvelle de Cergy et le pôle d'emplois de La Défense et une diffusion insuffisante à travers Paris à partir de la ville nouvelle. En outre, la convergence sur Saint-Lazare de la majeure partie des lignes ferrées de transports en commun qui irriguent le secteur ouest entraîne une congestion de cette gare et de ses abords. L'interconnexion à Nanterre-Préfecture de la ligne de Cergy et de la ligne A du RER, tout en favorisant le rééquilibrage du RER à l'Ouest, fait ainsi le pendant des deux branches existant à l'Est (vers Marne-la-Vallée et vers Boissy-St-Léger), répondra à plusieurs objectifs particuliers :

- offrir à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise l'accès direct à cinq carrefours des transports en commun, à partir desquels la majorité des quartiers de Paris est aisément accessible : Etoile, Auber, Châtelet-Les Halles, Gare de Lyon et Nation ;

- permettre les échanges directs entre la ville nouvelle et le pôle d'emplois de La Défense (30 000 emplois aujourd'hui, mais à terme pas moins de 100 000) ;

- améliorer les liaisons entre la banlieue ouest d'une part, et les banlieues nord, sud et est d'autre part, en les rendant rapides et possibles directement (avec l'Est) ou moyennant un changement à Châtelet ou Gare de Lyon (avec le Nord et le Sud) ;

- offrir une liaison directe entre deux villes nouvelles, Cergy-Pontoise à l'Ouest et Marne-la-Vallée à l'Est ;

- assurer le plein emploi de la capacité du tunnel RER entre Défense et Nation.

La majeure partie des travaux à réaliser devraient débuter en 1982 ; le projet approuvé par le syndicat des transports parisiens (STP) en novembre 1977 comportait deux variantes différant par le fait que certains trains interconnectés, autres que ceux à destination de Cergy-Pontoise, avaient dans un cas le terminus à Houilles et dans l'autre cas, à Poissy.

L'hypothèse Poissy, plus intéressante, bien que son coût soit légère-

ment plus onéreux a été retenue ; car elle permet un accès direct au RER à partir de trois gares supplémentaires (Poissy, Achères-Grand Cormier et Maisons-Laffitte).

Le projet consiste à assurer la continuité des voies de circulation entre la banlieue SNCF et la ligne A du RER. Pour être assurée, cette continuité nécessite la création d'une courte section nouvelle entre la gare de Nanterre-Préfecture sur le RER et un point situé sur l'interstation Nanterre-Université-Houilles de la ligne — Paris-Saint-Lazare à Nanterre-Université — prolongée, à environ 500 m à l'Ouest de Nanterre-Université.

En outre, une capacité suffisante devra être apportée en ligne entre Sartrouville et Maisons-Laffitte par la construction d'une 4^e voie entre ces deux gares.

Les modes d'électrification différents sur le réseau RATP et sur le réseau SNCF de Saint-Lazare conduiront à assurer la nouvelle liaison avec du matériel bicourant.

Avantages voyageurs

Le projet se traduira pour les voyageurs par d'appréciables gains de temps résultant à la fois de la modification de la structure du réseau, qui permettra des liaisons plus directes qu'auparavant avec Paris à partir de nombreuses gares et par une amélioration des fréquences sur certaines liaisons.

Si on compare la situation des gares desservies avant et après la réalisation du projet, on constate une amélioration sensible des liaisons.

En effet, à partir des 29 gares desservies, 9 auront dorénavant un accès à la Défense et au RER sans correspondance et 20 avec une seule correspondance. Tandis qu'avec la situation antérieure, pour 8 des gares, l'accès à la Défense nécessitait deux ou trois correspondances, voire exigeait un transit à Paris-Saint-Lazare pour 12 d'entre elles.

Si l'on choisit l'exemple de la gare de Houilles, les gains de temps pour les voyageurs seraient appréciables et l'accessibilité aux emplois de Paris et de La Défense facilitée par la nouvelle configuration du réseau de transports en commun.

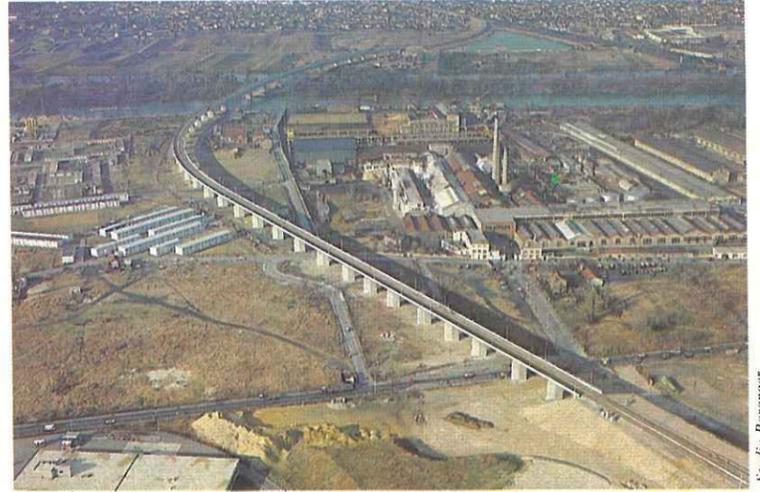
Les commodités nouvelles et les gains de temps pour les voyageurs découlant du projet devraient se traduire par un trafic accru avec, en particulier, près de 16 000 voyageurs sur la section nouvelle « Houilles-Nanterre-Préfecture ». La diminution du trafic, à l'heure de pointe, de la gare Saint-Lazare pourrait atteindre 10 000 voyageurs.

L'avantage apporté aux usagers des transports en commun grâce à l'interconnexion des lignes RATP-SNCF est estimé à 3,4 millions d'heures : gain de temps physique mais aussi économie de fatigue liée à une importante diminution du nombre des correspondances.

Ces gains, ajoutés à ceux que procure la décongestion de la voirie conduisent à un bilan socio-économique, particulièrement favorable, dû à l'importance des gains de temps, à la faiblesse relative du surcoût d'exploitation lié à une meilleure utilisation des moyens de production, ainsi qu'au niveau modeste de l'investissement. L'opération bénéficie, en effet, d'une utilisation, à leur niveau de plein emploi, d'investissements effectués à l'occasion d'opérations antérieures (branche ouest de la ligne A du RER et liaison Cergy-Saint-Lazare).

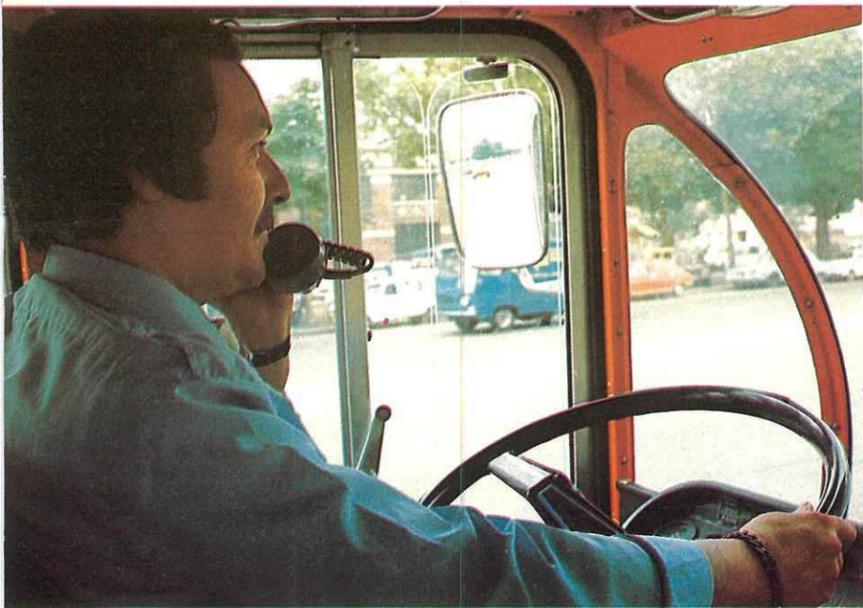


La construction du viaduc Seine



L'estacade d'accès du viaduc Seine

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



RATP-Citibral

Allô, ici le 27^e : j'écoute...

5 à 8 000 communications radiotéléphoniques d'une durée moyenne de 20 secondes : c'est la performance quotidienne du réseau routier grâce à son réseau de radiotéléphonie.

Une étape importante de la modernisation de l'exploitation a été franchie le 17 février avec l'achèvement de l'équipement radiotéléphonique de l'ensemble des lignes de Paris et de la banlieue.

L'expérience acquise au fur et à mesure des mises en service depuis juillet 1974 a pleinement confirmé les espoirs placés dans ce nouveau dispositif d'aide à l'exploitation des autobus. En assurant la liaison directe entre le machiniste et le commandement local de la ligne, la radiotéléphonie a permis d'améliorer la régularité du service, de réduire les délais d'intervention des responsables en cas de perturbations et de renforcer la sécurité. Pour 60 %, les appels émanent du poste de commande local (demande de position de l'autobus sur son parcours essentiellement) et pour 40 % des machinistes (problèmes d'encombrement surtout).

Quelques données techniques : le réseau de radiotéléphonie comporte des stations fixes d'émission-réception regroupées au 57^e étage de la tour Montparnasse, des pupitres d'exploitation situés dans les 49 postes de commandement locaux et à la permanence générale, et à bord de chacun des 3 850 autobus des équipements mobiles (émetteur-récepteur avec haut-parleur, un combiné téléphonique et un boîtier de commande).

Pour le musée, quel arrêt ?

Depuis le début de l'année, de nouveaux plans d'information équipent tous les abris des lignes 28, 38, 58 et 68.

Ces nouveaux panneaux comportent :

- des informations sur la tarification ;
- un plan schématique réduit du réseau d'autobus mettant en évidence le secteur où se trouve l'abri ;
- un plan regroupant les services de soirée, de nuit, des dimanches et fêtes ;
- un plan de quartier très détaillé où figurent les points de vente des titres de transport ;
- un nouveau plan « thermomètre » faisant apparaître le tracé de la ligne dans son environnement ;
- les horaires des lignes qui desservent cet arrêt.

L'ensemble des 800 abris-bus de Paris sera doté de ce nouveau panneau fin 1980.

Coexistence pacifique (suite)

Bilan positif pour les expériences tentées rue de Passy, du 5 novembre 1978 au 6 février 1979, et rue de la Chaussée-d'Antin, du 8 au 31 décembre 1978. La cohabitation piétons-autobus s'est déroulée dans de bonnes conditions et les réactions ont été favorables tant du côté des utilisateurs des lignes concernées que de celui du personnel de la RATP. Les machinistes, à qui des consignes particulières de prudence avaient été données, ont observé une amélioration sensible de l'exploitation.

En ce qui concerne le trafic, il semble qu'une période beaucoup plus longue soit nécessaire pour mesurer l'impact de telles expériences. Voie piétonne + autobus, une solution qui est déjà retenue dans un certain nombre de villes françaises et étrangères.

« Respectez les couloirs de bus, merci »

Lors des deux premières phases de la campagne pour le respect des couloirs réservés, des enquêtes ont été effectuées auprès des automobilistes — cible numéro un — pour en mesurer l'impact.

La phase de sensibilisation a été perçue comme une campagne de civisme. Si un rejet net a été rarement constaté, une adhésion complète, bien que plus répandue, s'est heurtée à une réserve : la campagne aurait dû s'inscrire dans le cadre de la promotion d'un véritable plan de circulation et non pas se limiter au couloir réservé qui apparaît, encore, comme une « pièce rapportée » au stade expérimental.

L'automobiliste reconnaît comme un élément positif la matérialisation du couloir car, à son tour, il ne serait plus gêné par l'autobus sorti de son « territoire ».

L'autre volet de la campagne, la phase d'information, a reçu dans l'ensemble un accueil partagé. Savoir ce qu'on risque en transgressant l'interdit est une bonne chose mais l'amende ne paraît pas élevée et n'est donc pas assez dissuasive.

Pour tous les automobilistes la sanction est la suite logique de la campagne, mais l'efficacité en sera, selon eux, limitée.

Ces premiers résultats appréciés sur un échantillon très réduit devront cependant être confirmés par une analyse plus approfondie.

Après la campagne d'information, les agents de la police municipale et les contrôleurs assermentés de la RATP ont réprimé plus strictement les contraventions. Les premiers résultats de ces actions se traduisent par une diminution de près de la moitié du nombre de voitures stationnant dans les couloirs.

Quoi de neuf dans le métro ?

Le métro à Bobigny

L'enquête pour la déclaration d'utilité publique du prolongement de la ligne 5 à Bobigny-Préfecture, ouverte le 18 avril, doit durer environ un mois. Dès lors, le dossier technique du prolongement sera définitivement approuvé et, lorsque l'opération sera programmée et financée, la RATP sera prête à en aborder la construction (voir description du projet dans *Entre les lignes* n° 36).

Modernisation des stations

Le vert et Lenoir : toute de vert vêtue, la station « Richard-Lenoir » a vu s'achever sa modernisation au mois de mars.

Une enquête, une minute...

Mesurer l'impact des améliorations apportées par les mises en service RER de décembre 1977 et calculer certains indicateurs de trafic (parcours moyens des voyageurs, taux de correspondance...) et de qualité de service, tel est l'objectif d'une enquête menée dans 71 stations du métro et du RER.

Quelque 90 000 utilisateurs au total ont été interviewés du 19 février au 8 mars par des enquêteurs aisément identifiables au badge portant la mention « une enquête, une minute ». Cette enquête, dont les résultats permettront de suivre l'évolution des in-

dicateurs de trafic, est destinée à actualiser celle effectuée au premier trimestre 1978.

Passy : rajeunissement et modernisation

Les services techniques de la RATP vont procéder à la réfection de la station « Passy ». La couverture métallique sera désoxydée et traitée, les structures du viaduc, dont les appareils d'appui assurent la dilatation, seront remises en état. En outre, la voie sera haussée sur un pont provisoire, le temps de reprendre l'étanchéité des cuvettes garde-ballast.

Ces travaux de modernisation et de rajeunissement seront achevés pour l'été 1980.

Parrallèlement, il est envisagé de mécaniser les accès de la station « Passy », cette opération étant cofinancée Ville de Paris - RATP.

MS 61 : + 27

La RATP vient de commander 27 voitures supplémentaires type MS 61 afin de pouvoir renforcer le service de la ligne A du RER où le trafic atteint 30 000 personnes/heure, sur le tronçon central, dans le sens le plus chargé. Ce matériel sera livré progressivement entre avril et juillet 1980.

A cette époque, la RATP recevra également les premiers trains de série MI 79, matériel nouveau conçu dans la perspective de l'interconnexion. Ce matériel sera affecté à la ligne B, ce qui permettra le passage progres-

sif sur la ligne A des voitures MS 61 actuellement en service et la réforme de l'ancien matériel Z.

A terme, une centaine de voitures supplémentaires renforceront ainsi l'exploitation de la ligne A.

Le MF 67 sur la ligne 2

L'arrivée du MF 77 sur la ligne 13 « St-Denis-Châtillon-Montrouge », rendant disponibles des trains de matériel MF 67, a permis d'entreprendre, dès le 19 janvier, le remplacement des trains Sprague-Thomson sur la ligne 2 « Dauphine-Nation ». Sur cette même ligne, les trains modernes circuleront en pilotage automatique au début de l'été prochain. La modernisation du matériel de la ligne 5 « Pantin-Italie » sera également poursuivie et, dès l'été prochain, la moitié du parc de cette ligne sera constituée par des trains de matériel fer moderne.

Halte aux fraudeurs

Afin de mieux dissuader les fraudeurs, la RATP prévoit d'étendre l'installation des dispositifs antifraude. Un appel d'offres a été lancé au mois de février pour la fourniture de 400 dispositifs du type « Pasteur », dont une centaine devrait être livrée en 1980. Il s'agit d'un système bien expérimenté puisque 19 dispositifs de ce type sont d'ores et déjà installés sur le réseau. Conçu pour être aisément adapté aux entrées et aux sorties, ce système a, en outre, l'avantage de ne pas constituer un obstacle à franchir pour le

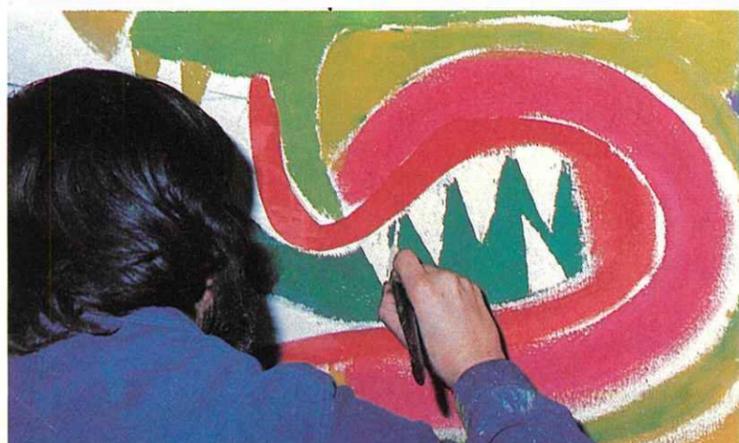
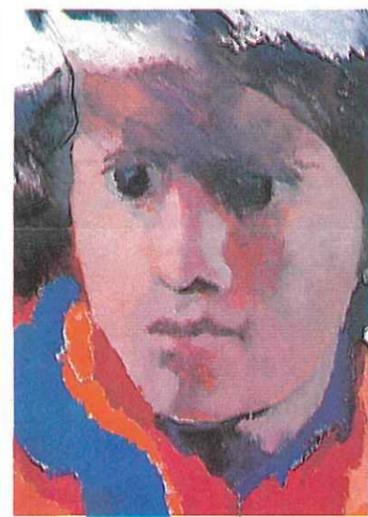
Création en direct

Du 19 au 24 février, la gare de « Châtelet-Les Halles » s'est transformée en centre de création artistique. Un spectacle inhabituel attendait les voyageurs passant par là en fin d'après-midi : cinq peintres chiliens — le groupe Pablo Neruda — réalisaient devant leurs yeux une vaste fresque de 10 m sur 2 m ayant pour

thème « Chants d'Amérique latine aujourd'hui ».

Achevée, l'œuvre est restée exposée jusqu'au 15 mars.

Cette expérience faisait partie d'une série de manifestations culturelles consacrées à l'Amérique latine et organisées par le centre d'animation du Forum des Halles.



Rio : un métro tropical

Rio de Janeiro est entré, le 5 mars dernier, dans la famille des grandes métropoles disposant d'un métro, qui gagne ainsi un 57^e membre.

Le premier tronçon mis en service « Estacio-Gloria » est long de 5 km et compte 8 stations. Le réseau complet sera réalisé d'ici à février 1981 et comportera deux lignes longues respectivement de 13,5 et 8 km ainsi qu'une ligne de prémétro de 16 km — tramway sur site propre pouvant ulté-





voyageur en situation régulière. A l'entrée, il remplace le tourniquet habituel, mais tout en ayant un fonctionnement analogue, il interdit tout passage — même acrobatique. Pour les voyageurs sortants, pas de billet à introduire, pas de tourniquet à fran-

chir : le passage est libre. L'objectif en effet, est d'empêcher l'éventuel fraudeur d'entrer dans le métro par la porte de sortie : au moment où celui-ci pose le pied sur le tapis, les vantaux se rejoignent lui barrant ainsi le passage.

Le Caire

Le 24 janvier dernier a été signé au Caire le contrat de fourniture par l'industrie française aux chemins de fer égyptiens, de 52 rames automotrices électriques destinées à l'actuelle ligne Le Caire-Helwan qui sera incorporée au futur métro. D'un montant de 410 millions de francs, ce contrat constitue la première phase de la réalisation du métro dont l'étude a été faite par Sofretu. Il a été conclu à l'issue d'un appel d'offres international auquel ont ré-

pondu tous les grands constructeurs mondiaux.

São-Paulo

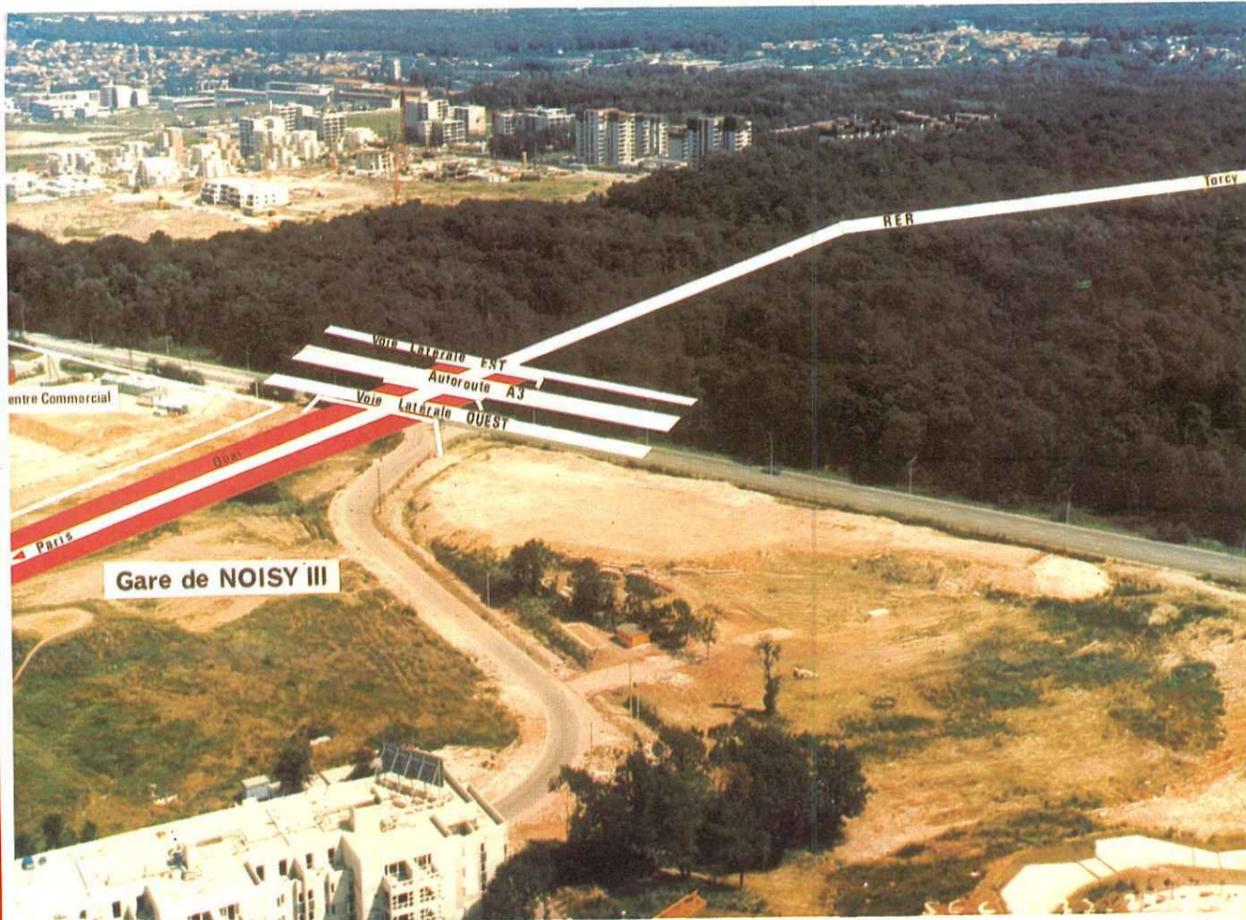
Sofretu va participer aux études pour la mise en place d'un réseau de trolley-bus à São-Paulo au Brésil.

Annaba

A Annaba en Algérie, Sofretu procède au diagnostic de l'exploitation et de l'entretien du service de transport du personnel de l'usine sidérurgique d'El Hadjar.

rieurement être transformé en métro. Pour une superficie de 3 000 km², l'agglomération de Rio qui s'est développée entre l'océan, la montagne et la baie de Guanabara, compte aujourd'hui 9 millions d'habitants et atteindra certainement 13 millions en 1990. C'est dire que la conception de ce réseau de transport est dominée par la densité exceptionnelle du trafic attendu : les brésiliens le nomment le « métro tropical ». Appelé à transporter pendant l'affluence jusqu'à 90 000 voyageurs à l'heure — un record mondial —, le choix s'est porté vers des trains à très grand gabarit (3,17 mètres de largeur soit 26 cm de plus que notre RER), composés de six à huit voitures et se succédant à des intervalles de 90 secondes.

Sofretu est intervenue à partir de 1973 pour redéfinir, d'après des études antérieures, en étroite collaboration avec les ingénieurs et les sociétés d'ingénierie brésiliennes, les spécifications techniques du métro. Ainsi, l'ingénierie réalisée par Sofretu a requis la collaboration de quatre-vingts ingénieurs français sur place et à Paris tandis que les travaux de génie civil et la construction du matériel étaient réalisés par des entreprises brésiliennes. L'industrie française, associée à l'industrie locale, a remporté les marchés d'équipement : sur un montant total de 800 millions de francs, 350 ont été exportés par la France. Un succès de plus pour les métros d'inspiration française qui connaissent déjà une brillante série.



RATP-Travaux Neufs

Le point sur les travaux

Ligne A : prolongement à Torcy

Les travaux des gares de Noisy III (notre photo), Noisiel et Lognes ont débuté, ceux de la gare de Torcy commenceront début mai. Les fondations du viaduc du ru de Maubé sont terminées, les piles sont en cours de réalisation. La construction des deux postes de redressement du courant est en pleine phase de gros œuvre.

Les tunnels à voie unique se poursuivent. Les travaux de second œuvre (carrelage, plomberie...) de la station « Boulogne-Jean Jaurès » ont commencé. Quant à la seconde étape « Boulogne-Jean Jaurès - Pont de Saint-Cloud », les travaux de déviation des canalisations urbaines sont achevés. A tous les carrefours, la pose des parois préfabriquées est entreprise. La construction de la station « Boulogne-Pont de Saint-Cloud » est engagée aux deux extrémités.

tonnier sous la RN 2 et les postes de redressement. L'équipement de la voie est presque terminé et les aménagements des deux stations sont à mi-chemin de leur réalisation. Les équipements électriques, tant en ligne qu'en station, viennent d'être amorcés.

Ligne 13 bis

Les travaux de gros œuvre touchent à leur fin puisque la totalité du prolongement à Asnières-Gennevilliers sera remise aux services d'équipement, mi-avril. La station « Mairie de Clichy » est en cours d'aménagement depuis le début du mois de mars.

Ligne 10

Sur la première section du prolongement « Porte d'Auteuil - Boulogne-Jean Jaurès », la pose des voies dans

Ligne 7

Sur la totalité du prolongement à « Fort-d'Aubervilliers », le gros œuvre est achevé, y compris le passage pié-

Bizarre, vous avez dit bizarre ?



RATP-Ardailon

Du cœur d'un roi de France à une griffe d'homme-tigre, en passant par une dent de mammouth, mille et un objets insolites, tous garantis authentiques, furent exposés à la gare d'Auber du 6 au 18 février.

Les collectionneurs, amateurs et professionnels, étaient venus participer au grand concours de l'insolite organisé par les amateurs de la troisième Foire des collectionneurs. Tous ces trésors, étonnants, étranges,

parfois drôles, ont attiré un large public de voyageurs curieux et amusés, mais aussi des fans du bizarre et de l'exemplaire unique.

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, 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 - M. Dubois - G. Gailard - R. Jung - C. Naar - J.-M. Paumier - J. Thomas - Atelier photographique RATP.
Photographies p. 8 : Carrier et Chabrol

“GRÖS PLAN”

ALTITUDE 3 800 m

Fin 1978, 586 escaliers mécaniques étaient en service sur les réseaux métro et RER, totalisant une hauteur cumulée de près de 3 800 m. La progression se poursuit puisque courant 1979 seront équipées les stations :

	Nombre d'escaliers
Michel-Ange-Auteuil - Ligne 10 (Gare d'Austerlitz - Porte d'Auteuil)	2
Châtelet - Ligne 7 (Porte de la Villette - Mairie d'Ivry)	1
Charonne - Ligne 9 (Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres)	1
Saint-Maur - Ligne 3 (Gallieni - Pont de Levallois)	1
Saint-Maur-Créteil - Ligne A (St-Germain-en-Laye - Boissy-St-Léger)	1
Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins - Ligne 7 (prolongement de la Porte de la Villette à Fort d'Aubervilliers)	3
Fort d'Aubervilliers - Ligne 7 (prolongement de la Porte de la Villette à Fort d'Aubervilliers)	2
Invalides - Correspondances entre les stations des lignes 8 et 13 et la gare SNCF des Invalides	3
La barre des 600 escaliers mécaniques sera alors atteinte.	
Simultanément à ces mises en service, se poursuivra ou débutera l'installation de quelque 50 escaliers mécaniques dans les stations :	
Pont de Levallois-Bécon - Ligne 3 (Pont de Levallois - Gallieni)	1
Les Sablons - Ligne 1 (Pont de Neuilly - Château de Vincennes)	2
Rue des Boulets-Rue de Montreuil - Ligne 9 (Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres)	1
Glacière* - Ligne 6 (Nation - Charles de Gaulle-Etoile)	3
Solférino - Ligne 12 (Porte de la Chapelle - Mairie d'Issy)	1
Mouton-Duvernet - Ligne 4 (Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans)	1
Port-Royal - Ligne B (Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Châtelet-les Halles)	2
Liberté - Ligne 8 (Balard-Créteil)	1
Les Baconnets - Ligne B (Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Châtelet-les Halles)	1
Jasmin - Ligne 9 (Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres)	1
Passy - Ligne 6 (Nation - Etoile-Charles de Gaulle)	2
Gare de Lyon - Ligne A (St-Germain-en-Laye - Boissy-St-Léger - Noisy-le-Grand - Mont d'Est)	27
Mairie de Clichy - Ligne 13 bis (prolongement de la ligne Pte de Clichy à Asnières-Gennevilliers I)	2
Asnières-Gennevilliers I - Ligne 13 bis (prolongement de la ligne de Porte de Clichy à Asnières-Gennevilliers I)	1
Noisy-le-Grand - Mont d'Est - Ligne A (prolongement de la ligne de Noisy-le-Grand Mont d'Est à Torcy)	2
Torcy - Ligne A (prolongement de la ligne de Noisy-le-Grand Mont d'Est à Torcy)	2

* Première station aérienne à être ainsi mécanisée.
RATP-Thibault

nombre de trains permet de doter la ligne d'une réserve importante pour pallier les défaillances éventuelles.

En outre, des agents supplémentaires ont été appelés en renfort tant sur la ligne qu'à l'atelier de Pleyel. Enfin, pour diminuer la surcharge de ce dernier, une fosse de visite à Invalides et une aire de nettoyage à Châtillon seront mises en service courant

aux voyageurs qui ont dû subir de nombreux retards. En effet, « la 13 » a joué de malchance avec une accumulation de difficultés d'exploitation qui ont contribué à dégrader le service, tout particulièrement sur la partie nord de la ligne et la branche de Saint-Denis-Basilique. Elle a pourtant été dotée des tout nouveaux matériels : le MF 67 F, dernier modèle de cette série et le

MF 77, un certain « métro nommé désir ». Mais qui dit « nouveauté » dit aussi période d'adaptation. C'est ce qui s'est passé avec ces matériels modernes comportant de nombreux perfectionnements techniques dont le « rodage » a nécessité des mises au point, des contrôles et des révisions fréquents. Ces incidents techniques ont eu des répercussions d'autant plus

RATP-Minoli



RATP-Minoli

RATP-Minoli

“La 13” sur les voies de la guérison

Au cours des mois de décembre et janvier derniers, la ligne 13, transversale nord-sud appelée à devenir la ligne la plus fréquentée du réseau, a donné bien du souci à son commandement, aux agents d'exploitation et bien sûr

ARAMIS-S

PROCHAINE REALISATION D'UN CENTRE D'EXPERIMENTATION TECHNIQUE

Aramis : sous le nom du célèbre mousquetaire se cache, en vérité, une signification qu'Alexandre Dumas lui-même ne pouvait prévoir à l'époque des rapières, chevauchées et autres diligences. Aujourd'hui, progrès oblige, Aramis est devenu un sigle : Agencement en Rames Automatisées de Modules Indépendants en Station, sigle qui sert d'appellation à un nouveau système de transport, entièrement automatisé et circulant en site propre intégral.

Réalisé par la Société Matra, le système Aramis est constitué, à l'origine, de cabines automotrices sur pneumatiques, d'une capacité de six places, à propulsion électrique, dont la conduite est entièrement automatisée. Un dispositif de programmation équipe chacune d'elles et permet aux passagers d'attendre leur station d'arrivée sans autre intervention que le choix de leur destination. Ces cabines constituent des rames déformables et reformables en marche grâce à un attelage électrique sans contact ; elles peuvent atteindre une vitesse commerciale d'environ 35 km/h du fait de la disposition des stations en dérivation par rapport à la voie principale, et de la possibilité de trajet direct indépendant pour chaque cabine. Un premier prototype a été essayé en 1973/1974.

Depuis cette date, la RATP a été chargée par les pouvoirs publics de piloter un programme de perfectionnement et d'expérimentation de ce système. Après un premier bilan technique et économique effectué en 1976, des études complémentaires ont conduit à la définition d'une variante simplifiée, Aramis-S, permettant une réduction des coûts d'investissement.

Aramis-S se caractérise par un mode d'exploitation omnibus à fréquence élevée (25 à 30 secondes environ) et des stations en ligne. En plus, les voyageurs peuvent se déplacer sur une ligne à plusieurs branches sans changer de véhicule.

Le développement de cette variante Aramis-S commencera par la réalisation dans un premier temps d'un véhicule à 10 places (et non plus 6 comme dans la version originale), d'un banc de test de véhicule et d'un tronçon de voie de 170 m avec une déviation de 80 m de long.

Un accord entre l'Etat et la RATP a été signé en décembre dernier et le marché correspondant vient d'être notifié à la Société Matra.

Les délais de réalisation expérimentale sont de 18 mois. Le site serait celui d'Orly qui a déjà servi aux premiers essais au cours desquels on a pu vérifier le fonctionnement en rames déformables avec trois voitures prototypes.

sensibles que le travail de dépannage et de vérification est effectué dans des ateliers de réparation situés à Carrefour Pleyel, au nord de la ligne, d'où un délai d'acheminement souvent rendu plus long par la structure en fourche de la ligne 13, et une certaine surcharge de ces ateliers.

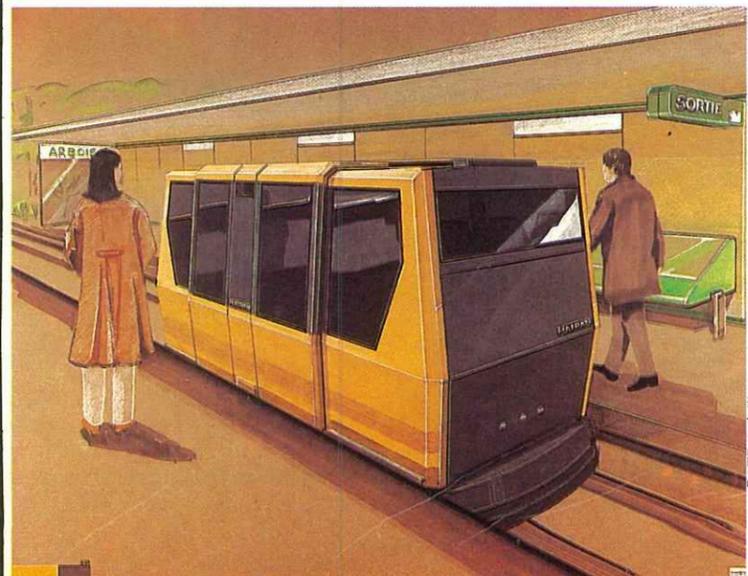
Enfin, une grève du zèle des agents du pilotage automatique (terminée depuis le mois de décembre) avait, fin 1978, rendu encore plus aiguës les maladies de jeunesse de ce matériel.

Pour faire face à cette situation, une série de remèdes avaient, dès fin janvier, permis de surmonter l'essentiel des difficultés.

C'est ainsi que le parc de matériel roulant de « la 13 » a été porté au maximum techniquement possible avec un nombre de trains de 17 % supérieur à celui qui était prévu. Cette augmentation du

1979. Ces mesures devraient permettre d'attendre l'achèvement de la construction de l'atelier de Javel, construction qui s'est heurtée à d'importantes contraintes (l'obtention par exemple du permis de construire dans un quartier à forte densité d'habitation). Il devrait être opérationnel au printemps 1980.

Actuellement, la situation est revenue à peu près normale sur la ligne 13, le nombre de tours perdus correspond à la moyenne du réseau soit 1 % environ du nombre prévu, alors qu'il atteignait jusqu'à 10 % début janvier. Une campagne d'affichage sur les quais et dans les trains MF 77 a expliqué aux voyageurs les difficultés rencontrées sur cette ligne et les a informés des mesures qui ont été prises pour les transporter dans de meilleures conditions.



RATP-Arcandiar



