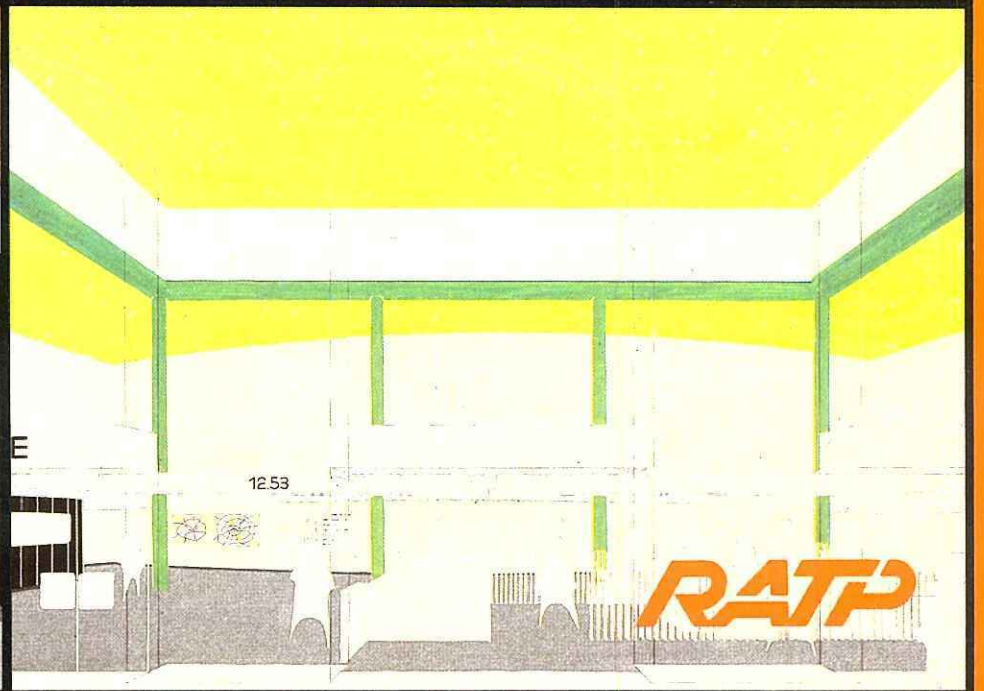
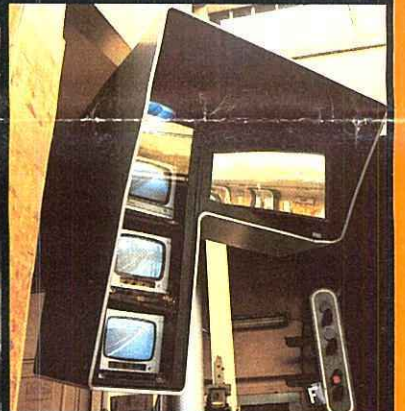
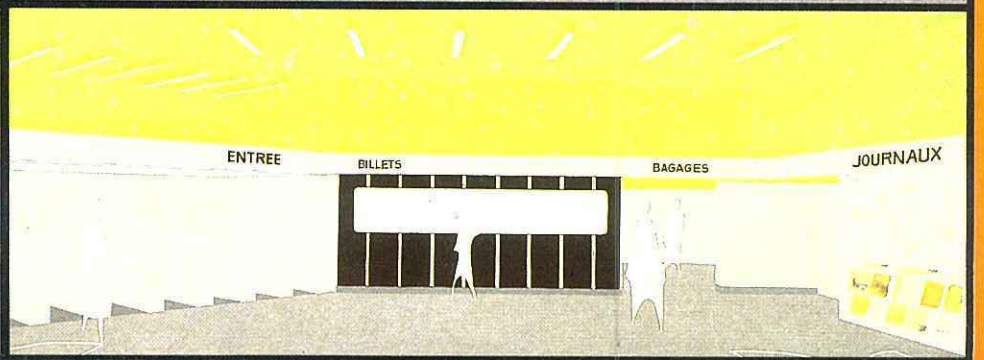
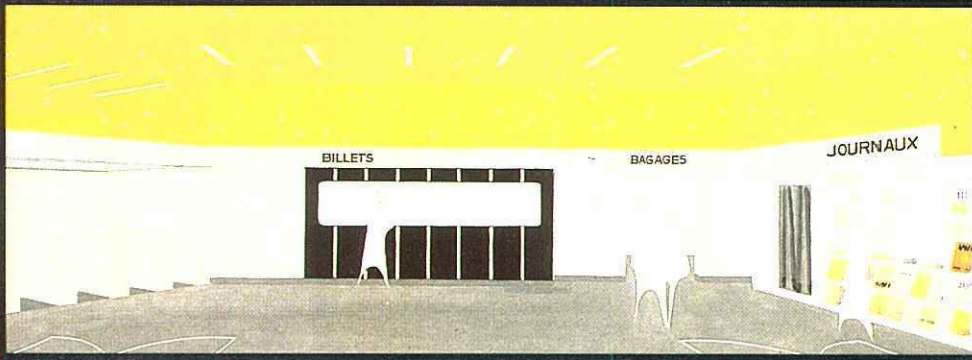
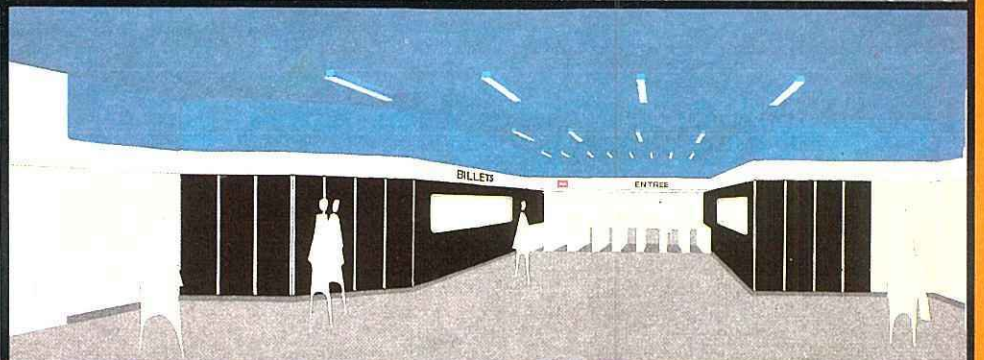
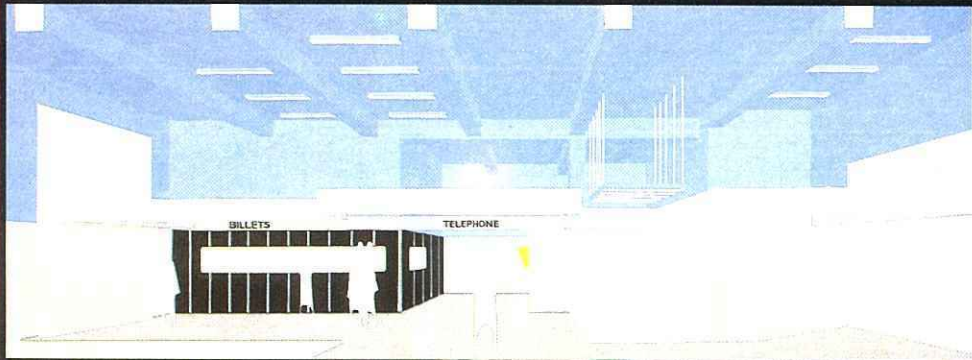


ENTRE Les lignes

N° 42 - JANVIER-FEVRIER 1980 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE

LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS - ISSN 0338-7429



Les gares de la ligne B : 4 époques, 4 styles... métamorphosés

Il a fallu qu'un jour de décembre, c'était en 1977, on décide de faire se rejoindre en plein cœur de Paris, à Châtelet-Les Halles exactement, deux lignes du RER — la ligne de Sceaux, devenue ligne B et la ligne A, née de la jonction centrale des branches est et ouest déjà existantes du RER — pour qu'une évidence se fasse jour. Non seulement on avait réuni deux lignes au passé différent mais plus encore, on faisait cohabiter deux générations ! Une comparaison peu flatteuse pour la ligne de Sceaux dont la majorité des gares approchent les cent ans, si elles ne les ont pas déjà dépassés.

Outre leur architecture, parfois désuète, souvent vieillotte et inhospitalière, les gares de la ligne B souffrent du mal de l'encombrement et du manque d'homogénéité, sans parler des mauvaises conditions d'exploitation qu'ils engendrent. Y compris pour les gares rénovées depuis une dizaine d'années, les opérations semblent avoir été conçues et réalisées au coup par coup, sans plan d'ensemble. D'autre part, la perspective de l'interconnexion et l'arrivée du matériel adapté à l'événement, le MI 79, rendaient encore plus flagrant le côté démodé des gares.

Leur réhabilitation s'imposait, alors place aux études et à la définition d'un « parti d'ensemble », susceptible de servir de guide pour toutes les actions de rénovation envisageables sur la ligne B.

Optique RER

Mais plus que d'une rénovation, c'est de l'intégration de la ligne B au RER dont il s'agit, cette ligne qui est une entité à part et dont la configuration sur le terrain, rend plus difficile son homogénéisation aux autres lignes. Car si la ligne A « Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger » représente dans l'opinion le type même de la ligne RER moderne, avec la traversée complète de l'agglomération, reliant entre elles les banlieues opposées, il n'en va pas de même de la ligne B, dont les trains et les infrastructures n'ont pas été conçus dans l'optique du RER et qui aboutit au centre de Paris.



RATP - Chabrol



RATP - Chabrol



RATP - Ardillon



RATP - Chabrol



RATP - Ardillon

Des travaux importants au niveau des quais, nécessités par l'interconnexion fixant leur longueur à 225 mètres, étant en cours, le programme de rénovation devait en tenir compte en s'imbriquant, autant que faire se peut, dans les plannings de réalisation. La mise en place du contrôle automatique dans les salles des recettes représente une contrainte supplémentaire au niveau de la répartition de l'espace, non négligeable, puisqu'elle est prévue, dans un premier temps, jusqu'aux Baconnets. La difficulté étant de trouver le parti d'ensemble valable pour une ligne longue de 37,7 km, comptant 30 gares, y compris la branche de Robinson, et s'étirant au milieu de paysages différents qui vont du rural à l'urbain.

Géographiquement la gare est située à proximité de lieux familiers aux voyageurs : domicile, quartier connu, lieu d'achat et ces lieux appartiennent eux-mêmes à une région précise ; elle doit donc faire partie du réseau de transports mais aussi présenter une certaine continuité avec ces lieux familiers. Qualitativement, il semble souhaitable que la gare présente le même niveau de qualité que la commune.

Etablir une liste prioritaire des gares à traiter, à partir des critères de trafic, de vétusté et d'opérations prévues sur le plan technique représentait la première étape, se fixer un programme architectural constituait la seconde.

Chaque gare a été décomposée en trois parties : l'extérieur, l'intérieur y compris les locaux du personnel et les quais.

Respect de l'architecture

Architecturalement parlant, quatre styles se distinguent sur l'ensemble de la ligne : le néo-classique (Sceaux, Robinson, Gif-sur-Yvette...), le type 1930 (Laplace, Bagneux...), la brique en parement (Fontaine-Michalon, Massy-Palaiseau...), le rural (Bourg-la-Reine, Palaiseau, Lozère...). La rénovation devait respecter ces données architecturales tout en essayant d'en tirer le meilleur parti.

Côté jardin...

Ce qui frappe au premier abord c'est l'encombrement dont sont affligées les façades des bâtiments, on pourrait presque raconter l'histoire de chaque gare au travers des « parasites » qui l'étouffent : pendules, panneaux d'affichage, appareils, etc. L'aménagement physique des abords, qui assurent la transition

ou la continuité entre la ville et la gare semble important. L'exemple de Bourg-la-Reine est intéressant à cet égard : en séparant la gare du trafic, l'aménagement de type placette en facilite l'abord et constitue un espace pouvant avoir d'autres fonctions : lieu d'attente lorsque la saison le permet et d'informations sur le réseau et la ville, support du mobilier urbain (dégageant les façades trop souvent envahies grâce au retour de ces signes en avant des façades sur un mobilier spécifique), signalétique RER ponctuant l'espace réservé à la gare.

En plus du travail d'apurement des façades, un travail de mise en valeur des partis originaux semble intéressant.



H. Clausse

Intérieurs...

L'intérieur des bâtiments est avant toute chose un lieu de circulation et ensuite un lieu d'achat de titres de transport. Si l'espace intérieur est suffisant d'autres fonctions pourront se greffer sur les deux principales : à savoir l'attente, et les achats par exemple. Il faut donc donner une unité de volume à la salle en rythmant l'espace au moyen de constantes : une bonne signalétique intérieure, un jeu de couleurs et d'éclairage, l'espace devant apparaître comme facile à parcourir. Et si, au travers du traitement du lieu, une certaine ambiance est créée, elle pourra renforcer la qualité de l'accueil.

Chaque gare étant dotée d'une couleur spécifique, conjugée sur les différents éléments du mobilier, l'impression d'une suite coordonnée dans la couleur est ainsi créée pour le voyageur. L'unité de la ligne s'en trouve affirmée.

Les passerelles et les architectures métalliques telles celles de Robinson, si elles posent des problèmes de franchissement en hiver, sont esthétiquement plus légères que les passerelles en béton.

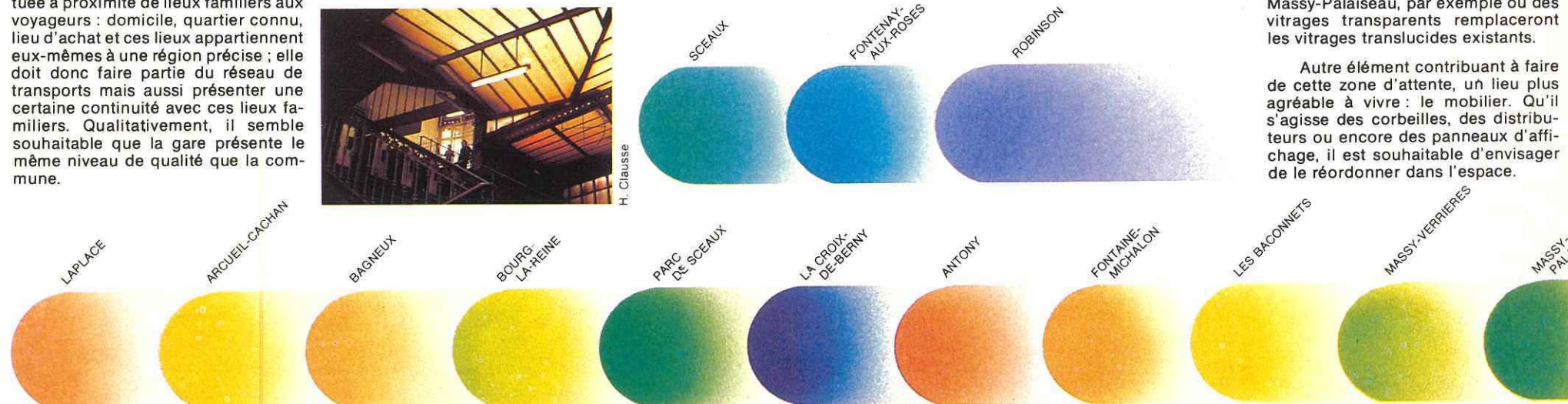
Côté cour...

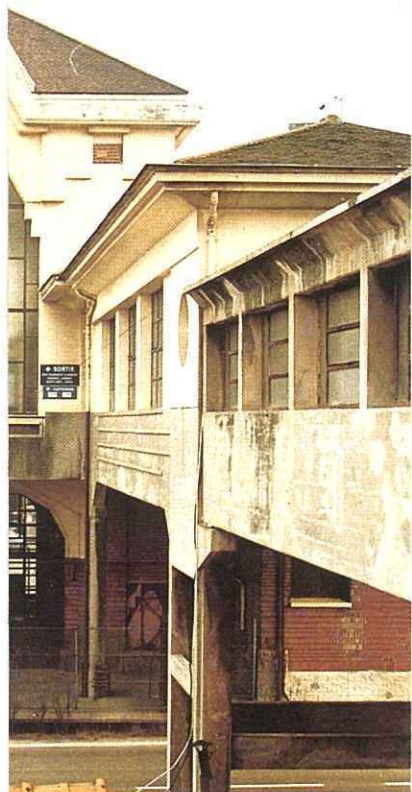
La gare, pour de nombreux voyageurs, se résume très souvent aux seuls quais. C'est l'espace de l'attente. Or avec leur allongement à 225 mètres et l'apparition prochaine du train tricolore, cette attente va s'étaler dans l'espace, ce qui suppose d'étendre de beaucoup les protections contre les intempéries, en multipliant les abris, dont un nouveau modèle a été mis au point pour la circonstance.

La multiplication des sièges coquilles, type métro, se fera au travers d'une unification — on ne compte aujourd'hui pas moins de huit sortes de bancs sur les seuls 37 km de ligne !

Mais c'est aussi un espace qu'il faut ouvrir sur la nature, même si l'on doit pour ce faire diminuer la surface inutilisée des panneaux publicitaires. Cette ouverture se fera également au niveau des nouveaux abris, leurs parois étant toute de verre vêtues, mais concernera encore les anciens abris voire certaines passerelles, comme à Massy-Palaiseau, par exemple où des vitrages transparents remplaceront les vitrages translucides existants.

Autre élément contribuant à faire de cette zone d'attente, un lieu plus agréable à vivre : le mobilier. Qu'il s'agisse des corbeilles, des distributeurs ou encore des panneaux d'affichage, il est souhaitable d'envisager de le réordonner dans l'espace.





RATP - Ardillon



6



RATP - Chabrol



RATP - Ardillon



RATP - Ardillon

1 - Massy-Palaiseau, un « monument » où la brique en parement côtoie des verrières 1930. 2 - Le néo-classique façon Sceaux. 3 - Une métamorphose colorée à Laplace (1930). 4 et 5 - Le charme des petites gares rurales.

6 et 7 - Un nouveau type d'abri est né.

8, 9 et 10 - Un présent conjugué au passé.



RATP - Carrier



H. Clausse



RATP



H. Clausse

en sera ainsi jusqu'au terme du programme.

La gare de Laplace est actuellement en pleine métamorphose, livrée aux différents corps de métier qui s'affairent à lui rendre une âme. Parallèlement les quais de Port-Royal se débarrassent des rides accumulées sur la pierre de leurs parois ; la salle des billets de Gentilly et l'escalier d'accès aux quais apparaissent tout d'orange carrelé ; Denfert-Rochereau, après quelques travaux préliminaires, va procéder au « lifting » des salles de billets et des quais.

Dans le courant de l'année 1980, une action forte sera entreprise à Bourg-la-Reine, la municipalité s'étant prononcée sur l'un des deux projets proposés par les services de la RATP (photo centrale de couverture).

La fréquence des arrêts de trains dans cette gare (semi-direct de St-Rémy-lès-Chevreuse, omnibus de Massy, et train pour Robinson) et l'importance de la poussière de rouille dégagée par les freinages successifs a rendu nécessaire une solution originale pour la rénovation de la façade : elle sera carrelée, ce qui facilitera grandement la fonction entretien, toujours sous-jacente.

Des travaux au niveau des quais et de la façade de la gare d'Arcueil seront également entrepris, la salle et les abords de Bagneux feront peau neuve, un accès supplémentaire facilitera les flux de voyageurs à Arcueil-Cachan. Fin 1980, une action forte devrait être entreprise à Robinson, tandis que Fontaine-Michalon rénoverait sa salle des billets.

Au rythme d'une gare en totalité par an et de trois gares au niveau des quais, onze premières gares seront modernisées avant la fin de l'année et la métamorphose finale sera achevée en 1985.

Au nombre des actions complémentaires entreprises conjointement à la rénovation, l'équipement des quais de toutes les gares de nouveaux écrans de visualisation, participe à l'amélioration de l'exploitation en facilitant la tâche du conducteur.

Soixante millions de francs

La modernisation des gares de la ligne B représente un investissement global de l'ordre de 66 MF qui se répartit ainsi : 5,6 MF en 1979, 11 MF en 1980 et ensuite 0 MF par an jusqu'en 1985.

De par la région qu'elle dessert et les paysages qu'elle traverse, de par les caractéristiques qui lui sont propres, il apparaît clairement qu'il s'agissait, non pas d'une simple rénovation, mais de l'intégration de la ligne B à un réseau moderne de transport au niveau de la région Ile-de-France. Intégration difficile en raison du passé de la ligne mais aussi des habitudes des voyageurs, qui appréciaient l'accès libre aux gares, et qui se trouvent contrariées par l'installation du contrôle automatique. Mais n'est-ce pas le prix à payer pour entrer dans l'ère de l'interconnexion ?



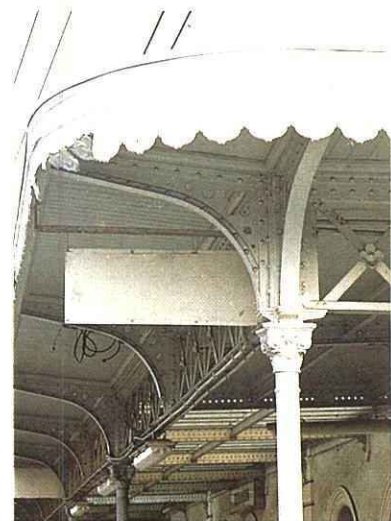
RATP - Chabrol



RATP - Ardillon



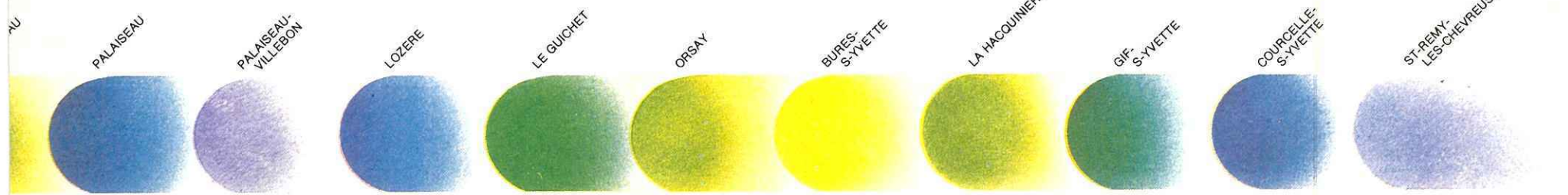
RATP - Ardillon



RATP - Chabrol

Plan 79-85

Le programme de rénovation qui tient compte de toutes les opérations ayant une incidence directe sur l'aspect et le confort des gares, débouche sur deux types d'actions : des actions « fortes » tout à la fois sur l'extérieur, l'intérieur et les quais — elles s'appliquent aux gares prioritaires ; des actions « légères », réservées à celles dont « le mal » est plus localisé, salle des recettes ou quais. Le point d'orgue étant, dans chaque cas, la mise en place du sigle RER. Les actions fortes et légères s'imbriquent dans la première tranche des travaux engagés en 1979, et il



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

Nouvelle circulaire

Le 1^{er} janvier, la RATP a modifié la desserte par autobus de la commune de Saint-Maur, dans le Val-de-Marne, en créant une nouvelle ligne circulaire exploitée sous les indices 109 A et 109 B.

Cette modification, qui participe à l'ensemble des actions de restructuration du réseau dans le département, a été décidée en concertation avec la municipalité.

Cette nouvelle ligne circulaire est exploitée dans les deux sens et relie, à partir de la gare RER de Champigny, celle de La Varenne-Chennevières, le quartier de la Pie, le centre administratif et la gare RER du Parc.

Parallèlement, quatre autres lignes desservant Saint-Maur ont été aménagées afin d'éviter la superposition de certains itinéraires.

La campagne des couloirs

Relancée en février, la campagne pour le respect des couloirs réservés

aux autobus a enfoncé un peu plus profond le clou dans la tête des automobilistes.

Dans un premier temps, les bus ont arboré sur leur face avant des affichettes donnant la parole aux machinistes. « Couloir libre, vous êtes à l'heure », « vous attendez moins mon bus », ou bien encore « mon bus va plus vite » pouvait-on lire sur les avant-bus.

La seconde étape de la campagne qui utilisait le mobilier urbain s'est montrée beaucoup plus autoritaire. Sur un ton ferme, le texte qui venait à l'appui de l'illustration de l'affiche mettait l'accent sur la signification du panneau « couloir réservé » en montrant le profit que tout un chacun peut tirer de son respect. La mise en garde était sans équivoque : l'automobiliste qui « tombe dans le panneau » prend le risque d'être sanctionné par une amende.

Quel est l'argument le plus efficace ? La campagne d'information ou la surveillance de la police ? Il ne fait pas de doute que si on enregistre, après chaque campagne, une diminution de la fréquentation illicite des couloirs, c'est bien parce que la menace atteint son objectif. Mais au moins l'interdit gagne-t-il à être explicite.



Ça bouge !

Les débuts de l'image animée

« Ça bouge ! » s'exclamaient avec admiration, il y a presque un siècle, les spectateurs des premiers films cinématographiques.

L'extraordinaire aventure des précurseurs et des pionniers du cinéma a été présentée aux voyageurs du métro au cours d'une exposition à Châtelet-les Halles, du 11 au 21 janvier.

Si l'image animée a connu son couronnement avec le cinématographe des frères Lumière, elle est née bien avant lui. On peut situer l'invention de la « camera obscura » (chambre noire) au Moyen Âge. Pendant des siècles, la lanterne magique et le théâtre d'ombres ont constitué des spectacles fort élaborés. Enfin, le 19^e siècle a vu fleurir les jouets optiques mettant en œuvre la persistance rétinienne.

Gravures, photos, affiches et appareils anciens ont permis aux voyageurs du métro de remonter aux sources du septième art.



RATP - Chabrol

L'exil

Les téléspectateurs allemands pourront bientôt voir « L'exil », un feuilleton dont plusieurs scènes se déroulent dans le métro de Paris.

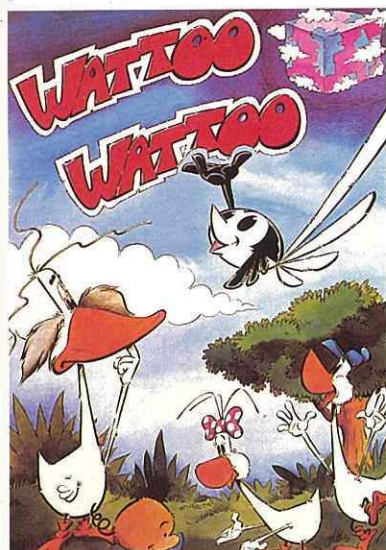
L'action se passe en 1935, alors qu'Hitler, au pouvoir en Allemagne, a acculé à l'exil des milliers de Juifs. On les retrouve dans plusieurs capitales d'Europe et, en particulier, à Paris.



RATP - Carrier

Watoo-Watoo

Watoo-Watoo, l'oiseau géant est descendu à Châtelet-Les Halles à l'occasion des fêtes de fin d'année. Bien connu des jeunes téléspectateurs, ce curieux volatile de bande dessinée a fait la joie des petits voyageurs... et des grands. Chaque projection était suivie de jeux réservés aux enfants et portant sur les animaux. La jeune génération aime les animaux et l'a prouvé.



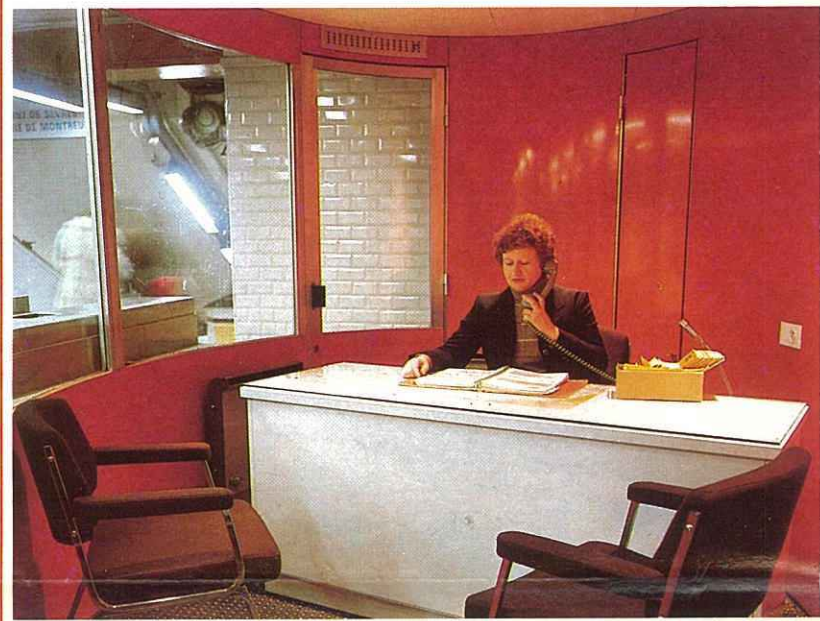
Directeur Fondateur : Michel Linon
 Directeur de la publication : Marce Kopp
 Rédaction : Marie-Claire Ballot, Chantal Naar, Martine Pelletier.
 Conception SVB. Souchal Van Bever
 Imprimerie L'Avenir Graphique
 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
 Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, F. Laurent, H. Mathieu, R. Terrisse, J. Thomas, Atelier photographique RATP.
 Photographies p. 1 : Jean Charron, RATP-Ardillon, Carrier, Chabrol.
 Photographies p. 8 : RATP-Ardillon, Barinet, Carrier, Gaillard, Minoli, Roy, Thibaut.

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.



Quoi de neuf



RATP - M

Les événements transport de l'année

Cette année, la RATP va mettre en service 13 kilomètres supplémentaires de lignes de métro ou de RER, créer deux gares d'autobus et aménager, en plusieurs secteurs, le réseau d'autobus de banlieue. A côté de ces réalisations achevées courant 80, elle poursuivra également les travaux en cours pour les prolongements à venir, le renouvellement et la modernisation des parcs de matériel roulant et redoublera d'efforts pour améliorer la circulation des autobus dans Paris.

Sur le métro, deux prolongements seront mis en service cette année : celui de la ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers au début du mois de mai et celui de la ligne 10 de Porte d'Auteuil à Boulogne - Jean-Jaurès, en octobre. Quant au RER, c'est en décembre que la ligne A sera étendue

de Noisy-le-Grand - Mont d'Est jusqu'à Torcy.

Les prolongements de la ligne 13 bis et de la ligne A seront accompagnés d'un réaménagement du réseau d'autobus dans les secteurs concernés. Deux gares routières verront le jour, à Asnières-Gennevilliers et à Torcy.

La restructuration du réseau d'autobus dans les départements de la couronne va avancer d'un grand pas, en 1980, en banlieue nord particulièrement. Au mois de mai, la ligne 354 « Epinay-Cygne d'Enghien - Saint-Denis - Général Leclerc » sera prolongée jusqu'à la préfecture de Bobigny. 10 km supplémentaires qui vont donner naissance à une ligne de rocade en Seine-Saint-Denis, assurant une liaison directe de 17 km au total entre Epinay, Saint-Denis, La Courneuve et la préfecture de Bobigny. Simultanément, dans le Val-d'Oise, le prolongement du 268 B « Gare de Villiers-le-Bel - Villiers-le-Bel - Les

Olivier Garros



L. Froissart





RATP-Minoli

La pierre et le ciseau

C'était l'année dernière, le pont de la ligne B enjambant la rue d'Alésia était en piteux état. Il n'y avait plus de temps à perdre pour commencer sa restauration. Ce qui fut fait.

Mais on ne restaure pas un monument historique comme on retape sa maison de campagne. Le pont d'Alésia, achevé en 1868, méritait tous les égards dus aux édifices classés. Aussi est-ce à des tailleurs de pierre traditionnels que la RATP a demandé d'effectuer le travail.

Les nouveaux balustres et le couronnement du pont ont été réalisés dans les ateliers des tailleurs de pierre de Vienne (France), puis assemblés et mis en place au-dessus de la voie publique, suivant les règles séculaires qu'ont observées de tous temps les compagnons bâtisseurs. Le corps de balustrade une fois achevé, c'est le sculpteur Sofianos qui a procédé à la décoration de l'ouvrage.

La photo ci-contre nous le montre mettant la dernière main aux reliefs, qui, sous les coups adroits de son ciseau, feront revivre dans la pierre les armoiries de Paris.

dans le métro?

« 5 pièces » à Croix-de-Chavaux

Un drôle de nom pour le bureau de station prototype qui a récemment été installé à Croix-de-Chavaux (ligne 9). Ainsi appelé par les agents de la station en raison de sa structure en cinq cellules distinctes, sa caractéristique principale réside dans ses avantages fonctionnels.

Alors que les bureaux courants n'isolent pas les différentes fonctions les unes des autres, celui-ci, avec cinq locaux bien distincts, permet aux agents de travailler sans gêner leurs collègues occupés à une autre tâche que la leur. Et réciproquement.

Trois cellules pour trois fonctions différentes, le bureau de vente, le bureau de comptabilité et le bureau de chef de station et deux cellules dites « de confort », le vestiaire et le local de détente : voilà la composition de ce « 5 pièces » dont chacune est iso-

lée des autres par des portes de style « salon ».

Boom sur la 7

Les prévisions de trafic sur le prolongement de la ligne 7 de Porte de la Villette à Fort d'Aubervilliers ont été largement dépassées. Mais ce qui est remarquable, c'est la rapidité avec laquelle la fréquentation des deux nouvelles stations est parvenue à son plein régime. Six semaines après le 4 octobre 1979, jour de la mise en service du prolongement, l'objectif trafic était atteint. Une bonne performance si on la compare à la montée en régime du prolongement de la ligne 13 qui s'était déroulée sur 3 mois.

Un tel phénomène n'est cependant pas dû au hasard : la RATP avait en effet mené une campagne d'information dont la cible avait été particulièrement bien cernée et qui, par sa précision, a facilité les changements d'habitudes et accéléré les transferts de l'autobus au métro.

illésime 80

Erables » jusqu'à la gare SNCF de Garges-Sarcelles constituera l'amorce d'une ligne de rocade dans ce département.

La circulation des autobus dans Paris sera sensiblement améliorée avec la création de 10 km de couloirs réservés supplémentaires, ce qui portera, dans Paris, la longueur totale des couloirs mis bout à bout à 105,4 km. Ce sont principalement les deux lignes périphériques PC et 62 « Cours de Vincennes - Porte de Saint-Cloud » et les deux radiales nord-sud, 38 « Porte d'Orléans - Gare de l'Est » et 47 « Gare du Nord - Kremlin-Bicêtre » qui seront les grandes bénéficiaires de ces réalisations.

Côté matériel roulant, c'est bien sûr le RER qui connaîtra cette année l'événement vedette avec l'arrivée au printemps du MI 79 sur la ligne B. Le « train tricolore » est le matériel du futur réseau interconnecté RATP-SNCF ; la mise en service voyageurs

du premier train de ce type donnera donc dès cette année un avant-goût du futur.

Pour ce qui est du métro et des autobus, le renouvellement du matériel sera poursuivi. Comme en 1979, 345 autobus standard viendront remplacer les véhicules atteints par la limite d'âge — l'âge moyen du parc sera grâce à eux maintenu à 6 ans —. Sur le métro aussi, un vent de jeunesse soufflera : après la ligne 13 l'an passé, les lignes 7 et 8 accueilleront la nouvelle génération de matériel en recevant les « métros blancs » (matériel MF 77) dont elles seront progressivement équipées.

Tous ces événements qui seront l'aboutissement des efforts fournis par la RATP pour améliorer le service rendu aux voyageurs, feront de 1980 un millésime particulièrement riche dont on retiendra surtout les mises en service des prolongements des lignes 13, 10 du métro et de la ligne A du RER. Un calendrier exceptionnel.

RATP-Chabrol



Ligne A : le viaduc du ru de Maubert

RATP-Travaux neufs

Le point sur les travaux

Ligne 7 au sud

Sur le premier tronçon du prolongement, entre Maison-Blanche et la rue de la Convention au Kremlin-Bicêtre, un pas important a été franchi au tout début de l'année avec le commencement des travaux de génie civil.

Ligne 13 bis

Activité conforme au calendrier établi avec la poursuite des travaux d'installation des équipements électriques et d'aménagement des stations. Ces travaux sont bien avancés puisqu'on est

d'ores et déjà en mesure de prévoir les débuts de la marche à blanc pour le 19 avril. Rappelons que la mise en service du prolongement aura lieu début mai.

Ligne 10

La pose des voies est terminée sur la première section du prolongement de la Porte d'Auteuil jusqu'à la station « Boulogne - Jean-Jaurès » comprise. Les travaux de second œuvre et l'équipement électrique sont en cours sur cette section.

Quant à la seconde étape de ce pro-

longement, les travaux de génie civil touchent à leur fin en ligne et sont effectués aux trois-quarts dans la station terminus « Boulogne - Pont de Saint-Cloud ».

Ligne A

Jusqu'à l'entrée de la gare de Torcy, le gros œuvre est presque achevé. Sur les 1100 m restant (gare, arrière-gare et voie de retournement des trains), ils sont avancés à plus de la moitié. Au fur et à mesure, on procède à la pose des voies sur les sections du prolongement dont les travaux de génie civil sont achevés.

Entrée des affiches

En novembre dernier, plus de 130 000 voyageurs du métro ont assisté à l'un des 60 spectacles de danse que proposait « Il danse, il danse, le métro ». Conséquence inattendue de ce succès : le métro va entrer au théâtre national de l'Opéra. En effet, les affiches réalisées pour annoncer cette animation ont été demandées par la bibliothèque de l'Opéra, pour figurer parmi les précieux documents sur la danse qu'elle a mission de rechercher et de conserver.



Ecom

Les messagers venus des Andes

Du 6 au 27 décembre dernier, les voyageurs du RER transitant par la salle des échanges de Châtelet-Les Halles ont respiré une bouffée d'air venu d'ailleurs.

Afin de faire entrevoir, sinon connaître aux Parisiens, la musique populaire telle qu'elle est quotidiennement vécue sur les hauts plateaux des Andes, en Equateur, au Pérou et en Bolivie, le groupe « Bolivia-Manta-Rupay » a exposé des documents témoignant de la richesse des traditions de ces pays lointains. En outre, chaque soir, il a, dans le cadre de cette exposition, donné des concerts de flûtes indiennes.

Nombreux furent les voyageurs qui se sont arrêtés, ne serait-ce qu'un instant, pour voir et écouter ces témoignages. Témoignages d'une lutte farouche pour le maintien de traditions dont la survie est menacée. Le groupe « Bolivia-Manta-Rupay » a voulu montrer qu'on ne peut pas tout détruire impunément au nom du progrès.



RATP-Minoli





H. Clausse

Deux ans de RER en chiffres

Décembre 1977 : trois infrastructures nouvelles sont mises en service sur le RER, donnant à celui-ci la véritable dimension d'un réseau express régional.

La jonction centrale, entre Auber et Nation des anciennes lignes de Boissy-Saint-Léger et de Saint-Germain-en-Laye, le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet-Les Halles et la création de l'antenne de Marne-la-Vallée donnaient naissance à un réseau constitué de deux lignes : les lignes A et B. Cette nouvelle physionomie du RER a considérablement amélioré l'accessibilité au centre de Paris pour un grand nombre de voyageurs.

**53 %
DE VOYAGEURS
EN PLUS**

Un jour ouvrable type de novembre 1977, 500 000 voyageurs utilisaient le RER. En novembre 1979, ce chiffre

est passé à 762 000, soit une augmentation de 53 % en deux ans. L'évolution du trafic n'est cependant pas uniforme sur le réseau.

GRAND PLAN

Evolution du trafic des différentes parties de lignes (entrants journaliers entre 6 h et 21 h)

	Novembre 1977	Novembre 1979	%
Ligne A1 (St-Germain-en-Laye - La Défense)	105 000	129 000	+ 23
Ligne A2 (Boissy-St-Léger - Vincennes)	73 000	90 000	+ 23
Ligne A3* (Val-de-Fontenay - Noisy)	25 000	39 000	+ 56
Ligne B (St-Rémy-lès-Chevreuse - Gertilly)	104 000	110 000	+ 6
Gares de Paris	218 000	394 000	+ 80

* Cette section n'existait pas avant décembre 1977, le chiffre indiqué est celui du trafic en mars 1978, après 3 mois d'exploitation.

On constate une quasi stabilité de la ligne B, une progression importante des branches de Boissy-Saint-Léger et de Saint-Germain.

L'augmentation est exceptionnellement forte sur les gares intra-muros (ligne B, de Luxembourg à Cité Universitaire, ligne A de Charles de Gaulle-Etoile à Nation) et sur la nouvelle branche de Marne-la-Vallée.

Dans le cas de cette dernière, l'évolution du trafic est liée à la poussée de l'urbanisme de la ville nouvelle ; dans celui des gares de Paris, la création de Châtelet-Les Halles et de Gare de Lyon a eu un impact considérable sur l'ensemble.

	mars 1978	novembre 1979	%
Noisy-le-Grand - Mont d'Est	7 000	11 500	64 %
Val-de-Fontenay	7 000	12 500	78 %
Neuilly-Plaisance	6 700	10 000	49 %
Bry-sur-Marne	3 500	5 000	43 %

Les anciennes gares

Dans Paris, Auber et Charles de Gaulle-Etoile, désormais accessibles depuis la banlieue est, gagnent un trafic important : + 100 % à Auber, avec 75 000 voyageurs, + 20 % à Charles de Gaulle-Etoile avec 65 000 voyageurs.

Comme on pouvait s'y attendre, Denfert-Rochereau et Nation accusent une baisse notable, respectivement -30 % et -20 % ; en effet, ces deux gares ont désormais cessé d'être les seuls points de correspondance avec le métro.

Luxembourg gagne 27 % de voyageurs : cette gare joue en effet, pour son quartier, le rôle d'une station de métro depuis qu'elle est reliée à Châtelet-Les Halles.

L'évolution des gares de la branche ouest est surtout marquée par La Défense qui est passée en deux ans de

Les six nouvelles gares

Châtelet-Les Halles : le trafic de cette gare, plaque tournante du RER, se situe à un niveau très élevé et fortement ascendant puisque, de mars 1978 à novembre 1979, il a augmenté de 45 %, le nombre de voyageurs entrants passant de 62 000 à 90 000.

Gare de Lyon : la progression de son trafic est plus modérée avec 29 000 entrants journaliers en mars 1978 et 35 000 en novembre 1979, soit 20 %. Les quatre gares de la branche de Marne-la-Vallée se situent nettement au-dessus de la moyenne du RER :

30 000 à 45 000 voyageurs et 55 000 les jours de salon, soit pendant un tiers de l'année environ.

Sur la branche est, la progression du trafic est générale sauf à Nogent-sur-Marne, où les rabattements en autobus ont été en partie supprimés. Vincennes, avec un trafic triplé en deux ans, détient le record de hausse. Il s'explique par la situation géographique de cette gare, proche des stations Bérault et Château de Vincennes du métro, qui sont désormais moins fréquentées.

INFLUENCE DU RER

sur le métro...

L'un des objectifs du RER était de décharger le métro. Le trafic de plusieurs lignes se trouve notablement diminué.

TRAFIC 1979 : HAUSSE DE 3%

En 1979, le cap des deux milliards de voyageurs atteint l'année précédente pour l'ensemble des réseaux a été maintenu et même dépassé avec 2,07 milliards de voyageurs transportés, soit une progression de 3 %. Cette hausse confirme la courbe ascendante, amorcée en 1975 ; son rythme tend cependant à se modérer, peut-être en raison du tassement de l'évolution démographique en région

Ile-de-France. Il faut aussi considérer que le phénomène carte orange est maintenant amorti avec un nombre de coupons vendus qui n'augmente plus guère.

Mais une autre hypothèse doit aussi être envisagée : une aggravation brutale de la crise de l'énergie pourrait provoquer une montée en flèche de la demande en transports collectifs.

Stabilité du métro

Le trafic du métro qui, depuis quelques années, augmentait d'une manière soutenue, semble avec 1 107 millions de voyages effectués, être parvenu à un palier. Après un pourcentage de hausse de 2,9 entre 1976 et 1977, de 2,1 entre 1977 et 1978, la courbe du trafic métro ne s'est élevée que de 0,3 %

entre 1978 et 1979.

L'ouverture du prolongement de la ligne 7 jusqu'à Fort d'Aubervilliers est intervenue trop tard dans l'année (en octobre) pour apporter une incidence significative sur l'ensemble des résultats de l'exercice.

Croissance rapide sur le RER

Cette année encore, le meilleur score est remporté par le RER qui a vu le nombre de ses voyageurs s'accroître d'environ 10 %, passant de 178 à 196 millions sur les lignes A et B.

En deux ans, depuis les mises en service simultanées de décembre 1977 de la jonction centrale entre Auber et Nation des lignes de Saint-Germain-

en-Laye et de Boissy-Saint-Léger, de la nouvelle branche de Marne-la-Vallée et du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet-Les Halles, donnant ainsi naissance aux deux lignes A et B, le trafic a connu une croissance spectaculaire de 50 %.

Sur les 196 millions de voyages effectués sur le RER en 1979, 70 % l'ont été sur la seule ligne A.

Autobus : reprise de la cadence

Après un ralentissement, en 1978, de la croissance du trafic autobus, dû au transfert vers le RER d'une partie des utilisateurs de certaines lignes du réseau parisien, la cadence soutenue de la progression connue ces dernières années a repris, avec une hausse de 5,8 % du nombre de voyageurs en banlieue et de 4,7 % à Paris. Les autobus des lignes parisiennes ont transporté 321 millions de voyageurs, celles de banlieue, 426 millions.

1978 apparaît donc comme une parenthèse

dans une courbe nettement en hausse depuis 1974, passant de 500 millions de voyages à 765 millions l'an passé.

Les 20 lignes affrétées par la RATP dans trois villes nouvelles (5 à Evry, 7 à Saint-Quentin-en-Yvelines, 8 à Cergy), ont vu, elles aussi, leur trafic s'accroître avec 12 millions de voyages en 1979, soit une augmentation de 10,1 % par rapport à l'année précédente.

Carte orange : le plein régime

Depuis sa création en 1975, la carte orange avait connu un développement ultra-rapide qui, ces derniers mois, semble vouloir se stabiliser. D'une année à l'autre, la vente s'est accrue de 4,8 % avec 15,2 millions de coupons mensuels contre 14,5.

Le phénomène carte orange tend à s'amortir et, avec 1,4 million de coupons vendus un mois de trafic normal, il semble que le rythme du plein ré-

gime soit quasiment atteint. La formule carte orange annuelle a, elle, marqué davantage de points avec 10 000 coupons vendus en 1979.

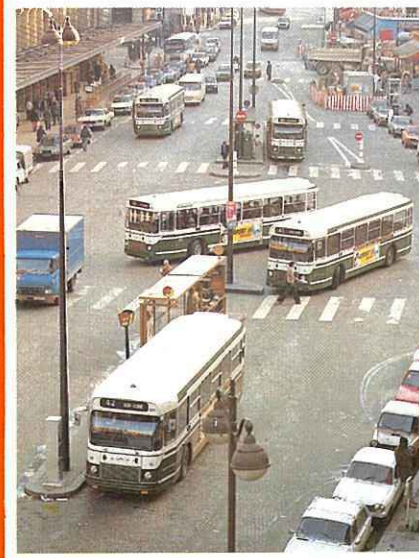
C'est plus de la moitié — 53 % — des voyageurs RATP qui utilisent la carte orange. Pourcentage se répartissant sur 67 % des voyageurs autobus contre 47 % des voyageurs métro.

Résultats en millions de voyages

Réseaux	1978	1979	%
Métro	1 103	1 107	+ 0,4
RER (lignes A et B)	178	196	+ 10,1
Autobus Paris	306	321	+ 4,9
Autobus banlieue	402	426	+ 6

Résultat global du trafic, y compris le funiculaire, les lignes affrétées et les services divers

	2 010	2 070	+ 3
--	-------	-------	-----



RATP - Ardillon

La baisse la plus forte est celle de la ligne 1 « Vincennes-Neuilly », en concurrence directe avec le RER entre Nation et Charles de Gaulle-Etoile à la pointe du soir, la charge a diminué de plus de 30 % entre Gare de Lyon et Châtelet.

La partie sud de la ligne 4 « Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans » est également allégée, de 20 à 30 % entre Odéon et Denfert-Rochereau, avec un maximum de près de 30 % entre cette dernière station et Raspail.

La ligne 9 « Pont de Sèvres - Mairie de Montreuil » se trouve maintenant en concurrence, dans sa partie centrale, avec la section « Auber-Nation » du RER. Sa décharge, variable selon les tronçons, va de 15 à 30 %.

La ligne 6 réalise le bouclage entre trois gares du RER : aussi est-elle déchargée, assez uniformément, de 10 à 15 % sur toute sa longueur.

... sur les autobus

Dans le secteur de Marne-la-Vallée, les rabattements par autobus s'effectuent maintenant sur les gares de la branche de Marne-la-Vallée : le trafic en autobus vers les gares de Joinville-le-Pont et surtout Nogent, a, en conséquence, diminué de près de 40 %.

... sur la SNCF

La nouvelle correspondance SNCF-RER de Val-de-Fontenay a entraîné une diminution du trafic d'environ

10 % à la gare de l'Est. La gare de Paris-Saint-Lazare accuse une diminution du trafic de 2 % au profit de la ligne A.

... sur l'automobile

Les mises en service RER de décembre 1977 ont exercé une influence qu'on peut qualifier d'importante, bien que relative dans la mesure où le trafic automobile continue à croître, de façon modérée, mais constante. Environ 3,5 % des déplacements actuels en RER étaient, en 1977, effectués auparavant avec des modes individuels (essentiellement la voiture particulière). 3 sur 4 de ces nouveaux voyageurs ont renoncé totalement à l'usage de leur voiture, 1 l'utilise pour se rabattre sur le RER.

Le budget 1980

Un budget contraignant...

La conjoncture économique générale demeurera difficile en 1980. Des contraintes financières rigoureuses ont donc pesé sur l'élaboration du nouveau budget, dont les dépenses, égales aux recettes, s'élèvent cette année à 7 361 millions de francs.

Le financement de la RATP provient, on le sait, pour l'essentiel, de trois sources différentes : la vente des titres de transport aux voyageurs, le versement de transport aux employeurs, les participations de l'Etat et des collectivités locales.

Compte tenu des difficultés rencontrées par les collectivités publiques dans l'établissement de leurs propres budgets, il est apparu indispensable de limiter le montant de leurs participations. L'indemnité compensatrice* voit ainsi sa progression limitée à 9,6 %, elle ne représente plus que 33 % des recettes, contre 35 % l'année précédente.

Ce freinage implique un concours plus important des voyageurs au financement de leur transport, donc une augmentation des tarifs. L'hypothèse retenue est celle d'une majoration de 25 centimes du prix du billet de métro, qui passerait, au 1^{er} juillet 1980, de 1,50 F à 1,75 F. L'effort demandé à la clientèle n'est pas négligeable puisque

l'évolution prévisible des prix et des salaires n'atteindra pas ce pourcentage de 16,7 %. Est-il pour autant excessif ?

La part du coût du transport payée par le voyageur n'a cessé de régresser du fait de longues périodes sans réajustements tarifaires : alors qu'elle était de 75 % en 1961, elle n'atteint plus aujourd'hui que 40 %. Aussi devient-il nécessaire, pendant une certaine période, d'augmenter les tarifs plus rapidement que le prix des autres services, sans enlever pour autant à la tarification son caractère social. Le prix de 2,69 F que le billet de métro devrait atteindre en 1980 si le voyageur prenait en charge la totalité du coût de son transport, le démontre amplement.

Le prix du transport public à Paris est d'ailleurs l'un des plus faibles du monde, qu'on l'apprecie en niveau ou par rapport à la qualité du service rendu (maillage du réseau, qualité des dessertes).

La progression régulière du trafic montre que la clientèle, qui est loin d'être toute entière captive des transports en commun, ne refuse pas le retour progressif des tarifs à des valeurs plus normales, que justifie en outre l'amélioration de la qualité du service intervenue en une dizaine d'années.

L'augmentation attendue des recettes du trafic, produit de la vente des titres de transport au public, est de l'ordre de 20 %.

... qui réalise néanmoins les principaux objectifs du plan

Les mêmes contraintes qui conduisent à un rééquilibrage entre les différentes sources de recettes imposent un strict contrôle de l'évolution de chaque poste de dépenses. Le budget ne s'en situe pas moins dans la ligne des grandes orientations du plan d'entreprise et intègre naturellement la mise en service des prolongements de ligne prévus cette année ainsi que le renouvellement rapide du matériel roulant (387 voitures pour le métro et le RER, et 345 autobus).

Le niveau des services offerts s'accroît ainsi de 2,1 millions de kilomètres-voitures sur le réseau ferroviaire, afin d'assurer les nouvelles dessertes et les renforcements de service prévus sur les lignes A et B.

Sur le réseau d'autobus, les services sont maintenus au même niveau qu'en 1979, ce qui n'est pas pleinement satisfaisant.

Cependant, l'allègement attendu de la mise en service des nouvelles dessertes ferroviaires permettra d'engager quelques opérations de restructuration : la plus importante sera la création d'une ligne

* indemnité due à la RATP pour non application du tarif qui assurerait l'équilibre budgétaire et payée par l'Etat (70 %) et les collectivités locales (30 %).

RATP-Ardillon

de rocade entre les deux principales villes du département de la Seine-Saint-Denis, Saint-Denis et Bobigny. Mais, plus que jamais, l'amélioration de la vitesse de l'autobus constitue un impératif car elle permettrait de dégager d'importants moyens supplémentaires pour l'extension ou le renforcement des services d'autobus. Elle constituera donc encore pour la RATP, en 1980, une préoccupation essentielle.

Quant au trafic, le budget retient l'hypothèse d'un accroissement modéré du nombre des voyages : 1,5 % en moyenne (0,8 % au réseau ferré et 2,8 % au réseau d'autobus).

L'ensemble des dépenses marque une progression de 15,3 %, qu'a permis d'atténuer l'augmentation du trafic générateur de recettes. Outre l'évolution de la conjoncture, il faut y voir l'effet du renchérissement de l'énergie et du poids accru des charges liées aux investissements.

Malgré la stabilisation des effectifs, les dépenses du personnel croissent de 12,4 %, en raison essentiellement du vieillissement du personnel, donc de son « glissement » vers des positions mieux rémunérées, de l'évolution de la technicité des emplois et des charges sociales.

Le poste énergie augmente de 20 % et les frais financiers de plus de 22 %. Ce dernier poste est à mettre en relation avec l'intensive politique d'investissements poursuivie depuis une quinzaine d'années. L'évolution du poste matières et travaux contenue dans une limite de 12,3 % résulte plus particulièrement des marchés de nettoyage des installations du réseau ferré. Elle n'est pas anormale, puisque les salaires du personnel employé à ces tâches augmentent plus vite que la moyenne, ce dont on ne peut que se louer sur le plan social, tancis que les contraintes de l'exploitation limitent les opérations de productivité.

Le budget 1980, ainsi présenté assure le fonctionnement normal de la RATP, garantit la poursuite des investissements essentiels tout

en réalisant un transfert — modéré — des charges du contribuable vers les voyageurs.

La conjoncture est néanmoins incertaine, comme le montre le réajustement des coûts de l'énergie intervenu dès le début de l'année alors qu'il n'était pas prévu avant plusieurs mois.

La révision budgétaire devra — tâche ardue — prendre en compte, à mi-80, l'impact de tels événements extérieurs qui déjouent parfois les prévisions établies avec la plus grande prudence.

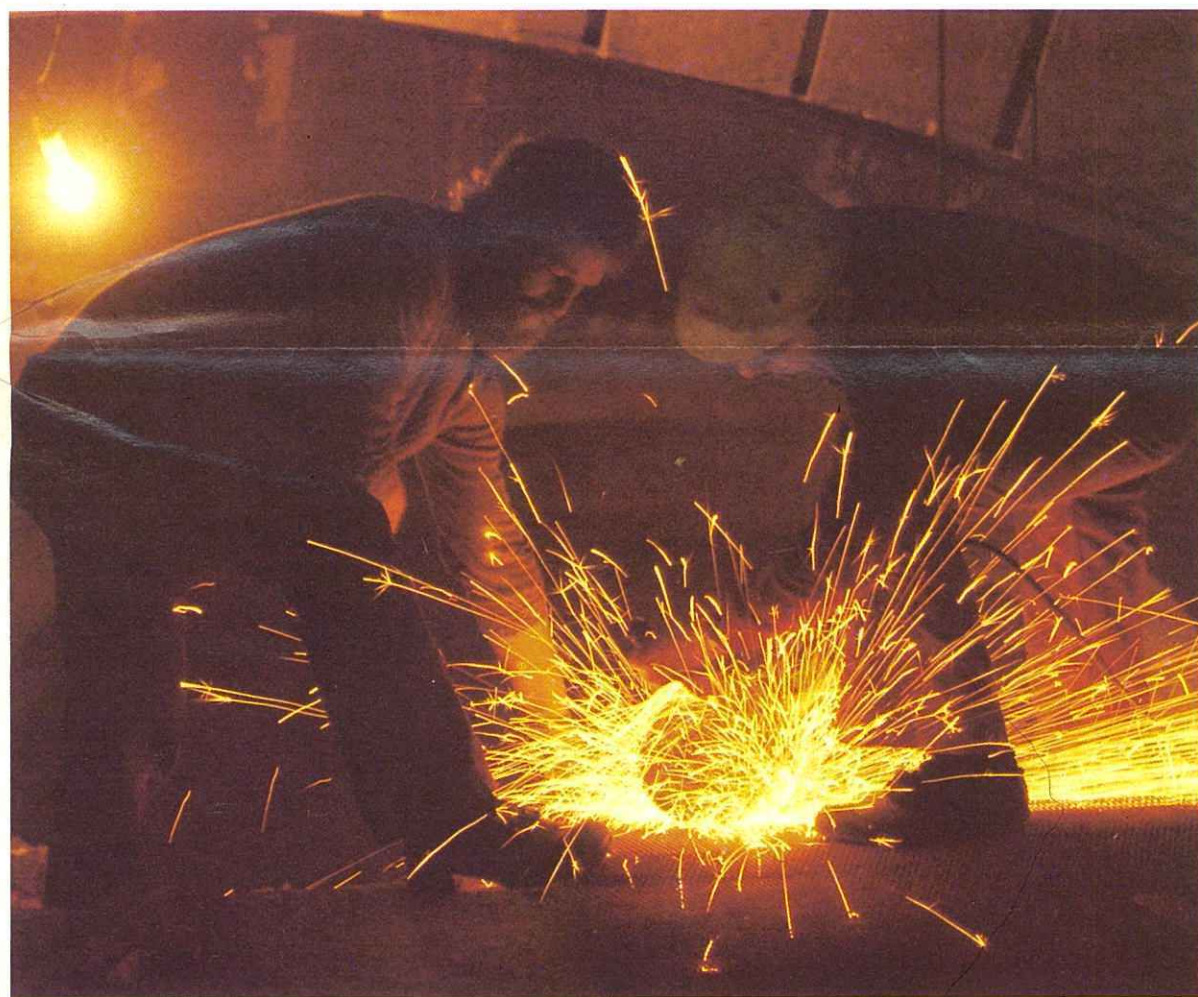
Les investissements en 1980

Le programme d'investissements s'élève, cette année, à 2 568 MF pour les autorisations de programme et à 2 871 MF pour les crédits de paiement. En 1979, ces chiffres étaient respectivement 2 357 et 2 433 MF.

On constate une stabilité du volume des autorisations de programme alors que les crédits de paiement progressent sensiblement : 18 %, avec une hypothèse de dérive des prix de 9,1 %.

Quel sera l'emploi de ces crédits (en millions de francs) ?

Extension des réseaux :	829,35
RER	: 558
métro	: 271,35
Amélioration de l'exploitation :	329,80
Modernisation et gros entretien :	428,50
Commandes de matériel roulant :	861,95
RER	: 233,40
métro	: 443,20
autobus	: 185,35
Total hors taxes :	2 449,60
Total toutes taxes comprises :	2 871



RATP - Barinot

DEPENSES

Aléas 35 MF	0,5 %
Dotations 251 MF	3,4 %
Energie 296 MF	4 %
Personnel 4 680 MF	63,6 %
Impôts 588 MF	8 %
Matières, Travaux divers 775 MF	10,5 %
Frais financiers 736 MF	10 %

Total 7 361 MF

Budget 1980 en millions de francs

RECETTES*

8,3 %	Divers 610 MF
33,3 %	indemnité compensatrice 2 448 MF
18,3 %	Remboursement des tarifs réduits 1 349 MF
40,1 %	Recettes du trafic 2 954 MF

Total 7 361 MF

* Asses-tax de l'augmentation effective du module tarifaire de 1,50 F à 1,75 F au 1^{er} 1980

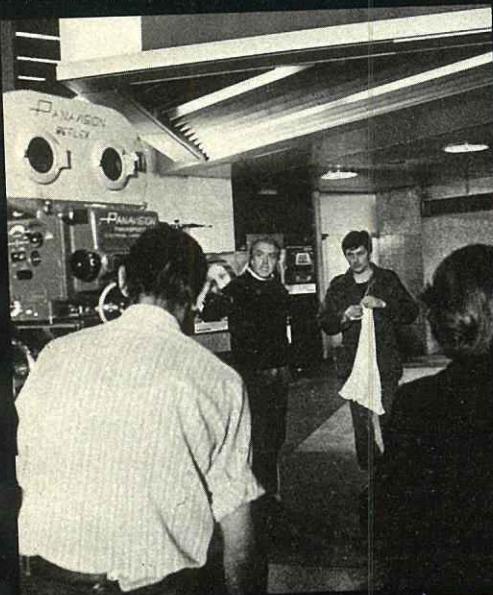
Métro grand écran



Peur sur la ville d'Henri Verneuil



Les Chinois à Paris de Jean Yanne

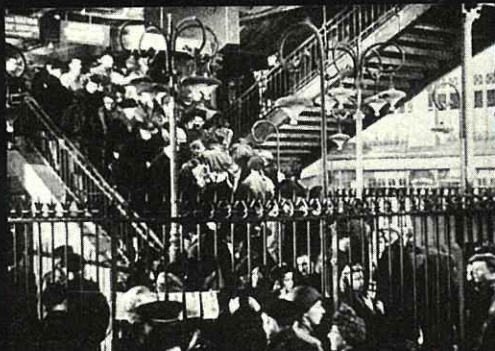


Mort d'un pourri de Georges Lautner

Métro-foule ou métro-solitude, métro-banal ou métro-arcade, métro-refuge ou métro-angoisse... l'univers du métro a mille et une facettes.

Un microcosme qui fascine, semble-t-il, de nombreux cinéastes si l'on en juge par les innombrables scènes tournées dans le métro.

Lieu privilégié des rencontres, des regards qui se croisent et des rendez-



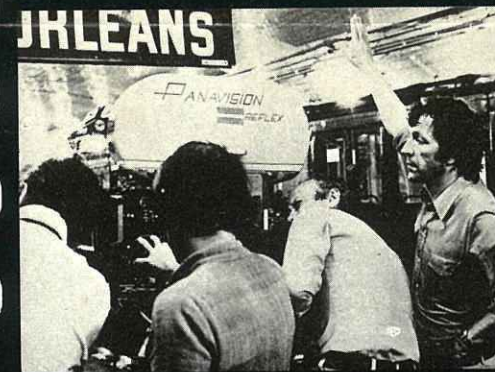
Les portes de la nuit de Marcel Carne



Les petits câlins de Jean-Marie Poiré



Robert et Robert de Claude Lelouch



Section spéciale de Costa Gavras



Le passé simple de Michel Drach

vous. Combien d'amitiés ont pu se nouer et d'amours se dénouer dans ce décor de faïence ?

Le métro, c'est aussi la carte postale, le symbole de Paris. La découverte prend le pas sur le quotidien et la caméra abandonne les visages pour des images évocatrices du Paris qui vibre au-dessus. « Etoile », « Pigalle », « Montparnasse » ou « Concorde », combien de valises ont transité dans cette station ou dans celle-là, le temps pour leur propriétaire d'un premier contact avec la capitale ?

Pour d'autres scénaristes, le métro devient l'endroit idéal des traditionnelles parties de « aux gendarmes et aux voleurs ». Métro-planque ou métro-piège, le fugitif échappe à ses poursuivants en



Buffet froid de Bertrand Blier



Nous irons tous au paradis d'Yves Robert



Quand la ville s'éveille de Pierre Grasset



File Story de Jacques Deray

s'engouffrant dans une bouche de métro ou se retrouve, menottes aux poignets, prisonnier des portières qui claquent et du train qui s'ébranle.

Ou le métro-maquis des années quarante, lieu de prédilection pour les messages codés passés furtivement au nez et à la barbe des officiers allemands : c'est le métro du Paris occupé.