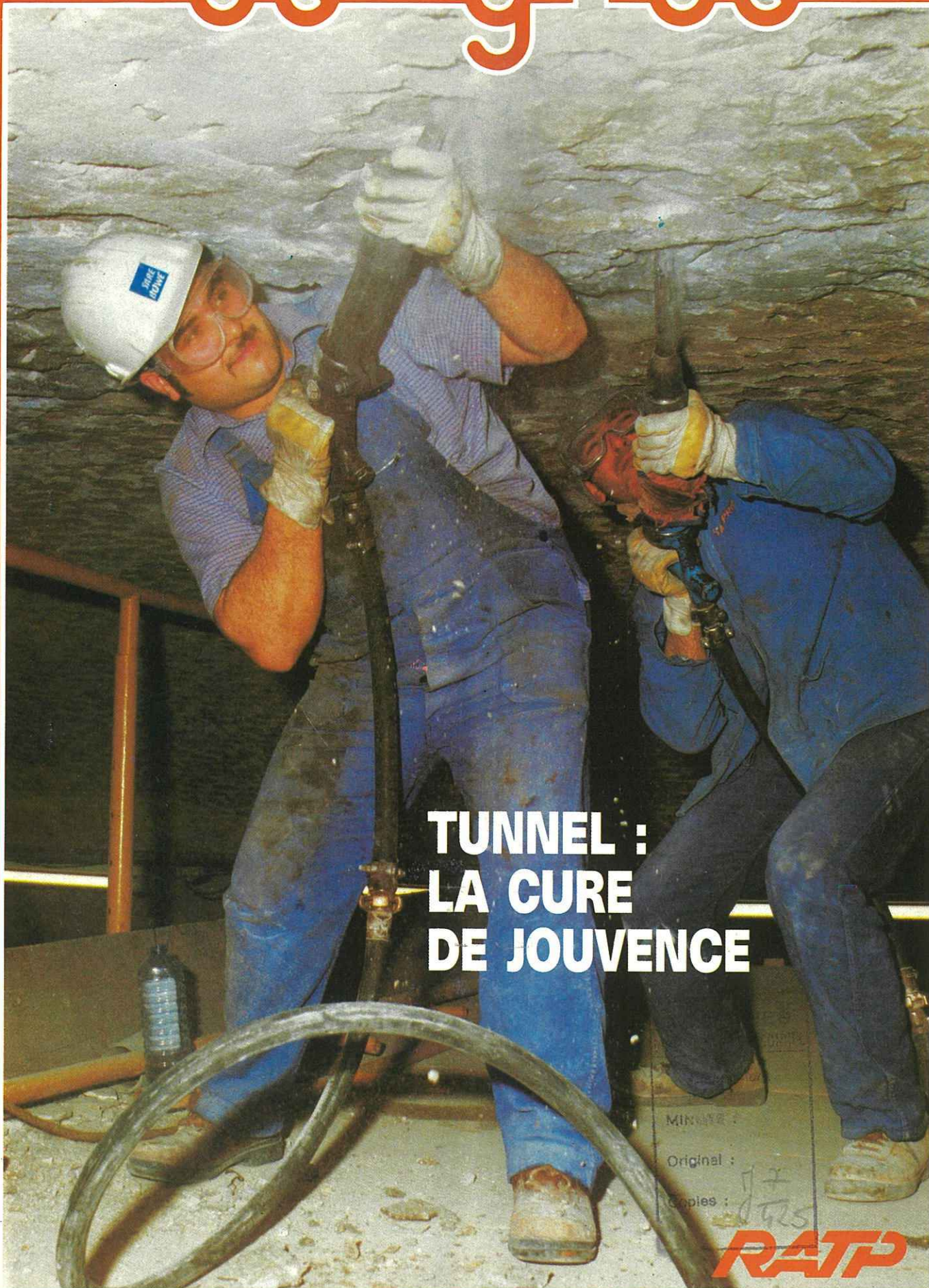


ENTRE les lignes



**TUNNEL :
LA CURE
DE JOUVENCE**

MINUTE :

Original :

Copies :

RATP



SK : on monte en marche

Vous pouvez le voir et l'utiliser au Parc des expositions de Villepinte. Le Soulevé Kermadec est un système de transport entièrement automatique qui peut correspondre à de nombreux besoins : desserte de parkings, de voies piétonnes, rabattement sur les transports, lourds, etc. Ses cabines abritent 12 personnes et se déplacent à 20 km/h grâce à une pince débrayable accrochant un câble sans fin.

La RATP a été chargée d'animer un groupe de travail étudiant sa fiabilité, sa sécurité, ses coûts et les réactions des usagers. Bien que sans limite théorique, le SK semble mieux adapté aux courtes distances (quelques centaines de mètres). A Villepinte, le tracé compte 310 mètres et un intervalle minimal de 15 secondes permet de transporter 3 300 personnes à l'heure. Pour savoir « comment ça marche », retrouvez le SK dans nos pages Actualités (voir p. 28).

RATP-Thibaut

N° 92
Juin 1986

SOMMAIRE

COUVERTURE :
RATP-Chabrol

3 Editorial

4 Ça coince sur la A

6 Les eaux du métro

10 De l'art à la pub

12 Le tunnel fait peau neuve

14 RER : sécurité-incendie

17 Temps micro

20 Tickson, le père du ticket

22 Le Trans Val-de-Marne

25 Passeport
pour une excursion

27 Actualités

28 La chronique du conseil

30 Sports

Dernière :
« L'info d'hier »,
de J.-C. Dorgère et J.-L. Lacan.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction abonnements :
53 ter, quai des Grands-Augustins
75006 PARIS. Tél. : 40-46-43-52

Directeur de la publication :
Pierre Alain Douay
Coordination :
Alain Malglaive
Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion
Christian Chaumereuil, Pascal Bègue

N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et
agences de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique,
ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.



Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJJEF).

Photographies :
N-Audiovisuel
J. Thomas, P. Michaud.

Centre de production audiovisuel
RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B.
Chabrol, G. Gaillard, M. Marguerite,
R. Minoli, R. Roy, H. Thibaut.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre les lignes* n'engagent que la
responsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités
appartenant à des organismes
extérieurs ne sauraient engager
la RATP.



COMPTER SUR NOUS

On a parlé parfois de la fin des grands travaux. L'actualité dément cette affirmation même si, c'est vrai, le plus important a été réalisé. Qu'on en juge par exemple à travers les derniers numéros d'*Entre les lignes* :

En mars, la ronde des chantiers vous a montré les travaux de l'auto-gare de Torcy, du prolongement de la ligne 7 à la Courneuve, du Centre d'expérimentation d'Aramis, bd Victor.

En mai, vous avez pu voir les travaux de l'interconnexion ouest du RER, ceux de la gare Saint-Michel, ceux de la liaison SNCF Invalides - Vallée de Montmorency dont certains sont réalisés par la RATP.

En avril, c'était la mise au point du projet de prolongement de la ligne 1 à La Défense, une bonne nouvelle pour les voyageurs travaillant ou habi-

tant dans ce quartier. Une bonne nouvelle et une bonne coopération avec l'État, la Région, les Collectivités locales.

Dans ce numéro, vous prendrez connaissance du travail permanent de régénération des souterrains du métro. D'autres grands chantiers vous seront présentés encore, ceux de l'extension et de la modernisation des ateliers du métro et du RER par exemple, ou des dépôts du Réseau Routier.

Il faut enfin souligner de nombreux projets à diverses phases de préparation : le tramway, les sites propres pour autobus, la desserte de Disneyland par la ligne A du RER. Sans oublier, bien sûr, les villes de province et les métropoles étrangères où RATP et Sofretu sont en passe d'intervenir.

Chacun s'accorde à exiger et à reconnaître la compétence de la direction du génie civil.

Avec la direction du développement, elle s'efforce d'ajouter la ténacité nécessaire à l'aboutissement de bons projets pour la collectivité.

Georges RAYNAUD
Directeur du Génie Civil

RER moins bondé : c'est quand ?

Du bon usage de la ligne A. Le mois dernier *Entre les lignes* vous parlait de la campagne de persuasion lancée début avril destinée à discipliner les voyageurs de cette ligne : « RER coincé, je suis bien avancé. » Cinquante secondes de stationnement dans les grandes gares parisiennes aux heures de pointe, c'était l'objectif à atteindre. Une meilleure circulation des trains de cette ligne déjà chargée passe par plus de discipline des voyageurs, condition de leur confort.

Pourquoi avoir engagé un tel pari ? Est-il aujourd'hui gagné ?

Une histoire qui commence mal

L'histoire remonte à septembre dernier. Serge Lagrange, chef de la ligne A, et André Gaudin, son adjoint, nous la racontent : « A l'automne, il y a eu un changement de grille horaire sur la A : 41 trains en circulation aux heures de pointe au lieu de 39 pour mieux transporter les voyageurs. A cette époque, on s'est rendu compte que même sans incident d'exploitation, les retards étaient significatifs et surtout le matin. Ils atteignaient jusqu'à 10-12 minutes dans la matinée contre 4-5 minutes le soir. C'est vrai, la pointe du soir est plus étalée. »

A cela, un coupable désigné par une étude : les temps de stationnement trop longs, mais surtout une inquiétude pour l'avenir. Le SACEM (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) prévu pour 1987, ne donnera son plein effet, c'est-à-dire la réduction de l'intervalle entre deux trains à deux minutes, que si le temps en station de 50 secondes est bien respecté.



Un peu de discipline

Trois gares étaient au plus mal : Gare-de-Lyon et Châtelet-Les Halles le matin, Auber et Châtelet-Les Halles en soirée. Outre la campagne sur toute la ligne, elles ont reçu des remèdes appropriés.

Sensibiliser une foule généralement anxieuse d'être en retard le matin, soucieuse de regagner son domicile au plus vite le soir, voilà la difficulté. Pour engendrer des comportements plus responsables, un dispositif vient d'être mis en place aux « heures chaudes » dans ces trois gares, matin ou soir suivant le trafic.

Un agent de maîtrise, à l'aide d'un micro, diffuse ces messages : « Veuillez dégager le bord du quai et vous tenir en retrait de la bande blanche. Merci ». Puis : « Veuillez dégager les portes, s'il vous plaît. Merci. » « En arrière, s'il vous plaît. Attention à la fermeture des portes. Ne pas gêner leur fermeture. Merci. » Enfin : « En arrière, s'il vous plaît. Attention au départ. Merci. »

Le tout, lu sur un ton énergique, fait presque des miracles. Les voyageurs se surprennent à suivre à la lettre ces conseils de simple bon sens. Les stagiaires TUC (plus d'une vingtaine sur le quai), encadrés par des agents de maîtrise font le reste du travail. Dès que le vibreur fonctionne annonçant la fermeture des portes, ils écartent les voyageurs qui voudraient encore monter et permettent ainsi à la rame de repartir après tout juste 50 s de stationnement, lorsque tout va bien. Les premiers résultats sont dès à présent sensibles. On ne pouvait bien sûr s'attendre à un bouleversement des habitudes ancrées, mais déjà la tendance s'inverse. Les temps de stationnement diminuent. Aux heures de pointe, 4 trains seulement à Gare de Lyon et 7 trains à Châtelet stationnent au-delà du seuil de 50 secondes. Les rames commencent à retrouver une vitesse normale, de l'avis même de certains voyageurs qui sont venus signaler cette amélioration aux gradés présents sur le quai. La ligne A est en bonne voie !



Un matin pas comme les autres

Mardi 22 avril

Rendez-vous a été pris avec Serge Lagrange. Est-ce bien vrai tout ce que l'on raconte sur la A ? Les voyageurs, par leur comportement anarchique se punissent-ils eux-mêmes ? Nous nous sommes rendus dans les deux points critiques du matin Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles.

8 heures, Gare de Lyon

Direction Saint-Germain-en-Laye. Pas grand monde encore. En tête de quai, l'agent de la RATP appelle les voyageurs à plus de discipline. Mais là, ils n'ont pas trop de mérite à suivre ces conseils. Le quai n'est pas encore trop chargé et la circulation est facile.

8 h 05 - 8 h 10

Pas grand monde. A 8 h 15, les choses se gâtent. Les voyageurs sont de plus en plus nombreux et arrivent par vagues. Serge Lagrange « c'est souvent comme ça lorsque plusieurs trains SNCF arrivent en même temps déversant directement de très nombreux banlieusards ».

Et, les voyageurs arrivent toujours plus nombreux... et les trains se succèdent toutes les 2 minutes 30 secondes... et sans cesse ces annonces « Laissez descendre... Attention à la fermeture des portes... en arrière s'il vous plaît... »

Tiens, il se passe quelque chose. 2 minutes, 3 minutes, 4 minutes. Toujours pas de train ! Peu à peu, le quai se charge de monde. C'est vrai le RER en provenance de Torcy est en retard. Serge Lagrange : « Ce matin, ça promet. La ligne ne fonctionne pas très bien, il y a un incident d'exploitation. » Ça y est, la rame arrive, le travail des stagiaires TUC est

difficile. Les voyageurs commencent à s'énervier. Certains arrivent mieux que d'autres à canaliser les usagers de la ligne. Il faudra pourtant attendre plusieurs trains pour que le flux de personnes se résorbe. Quant à nous, direction Châtelet-Les Halles.

8 h 30 Châtelet-Les Halles

C'est le point critique. Il y a du monde sur le quai mais aussi des voyageurs qui veulent descendre. C'est un centre d'échanges. A notre arrivée, l'agent de maîtrise chargé des messages nous explique : « Les trains venant de Torcy ont déjà du retard mais en plus dans la rame précédente, une personne a eu un malaise. Cela n'a rien arrangé. »

A Châtelet comme à Gare de Lyon, c'est le même scénario. Les stagiaires empêchent les voyageurs de monter quand le vibreur fonctionne certains remplissent leur tâche avec sérieux, d'autres sont plus « relax ». Les plus costauds ne sont pas forcément les plus téméraires. Ils sont encouragés par les agents de maîtrise qui les encadrent.

9 h - Bilan

L'heure de pointe est passée. « Ce matin, ce n'était pas facile, il y avait du retard, des trains bondés et des voyageurs mécontents. Des TUCS ont fait les frais de leur colère. Certains ont même reçu des coups... » Satisfait pour certains stagiaires. Quant aux autres, ils feront mieux une prochaine fois...

Maintenant, tous se dispersent dans les stations du métro pour effectuer leurs tâches quotidiennes, la journée n'est pas finie...

Sylvie FRECHARD

Histoires d'eau

Enfoui sous les rues de Paris, le métro semble l'endroit rêvé pour vivre au sec. Pourtant, beaucoup de lignes ne tarderaient pas à être coupées par les eaux si la vigilance des agents chargés des « épuisements » venait à se relâcher. D'ailleurs, pour faire face aux situations exceptionnelles, ils renforcent constamment leurs moyens d'intervention.

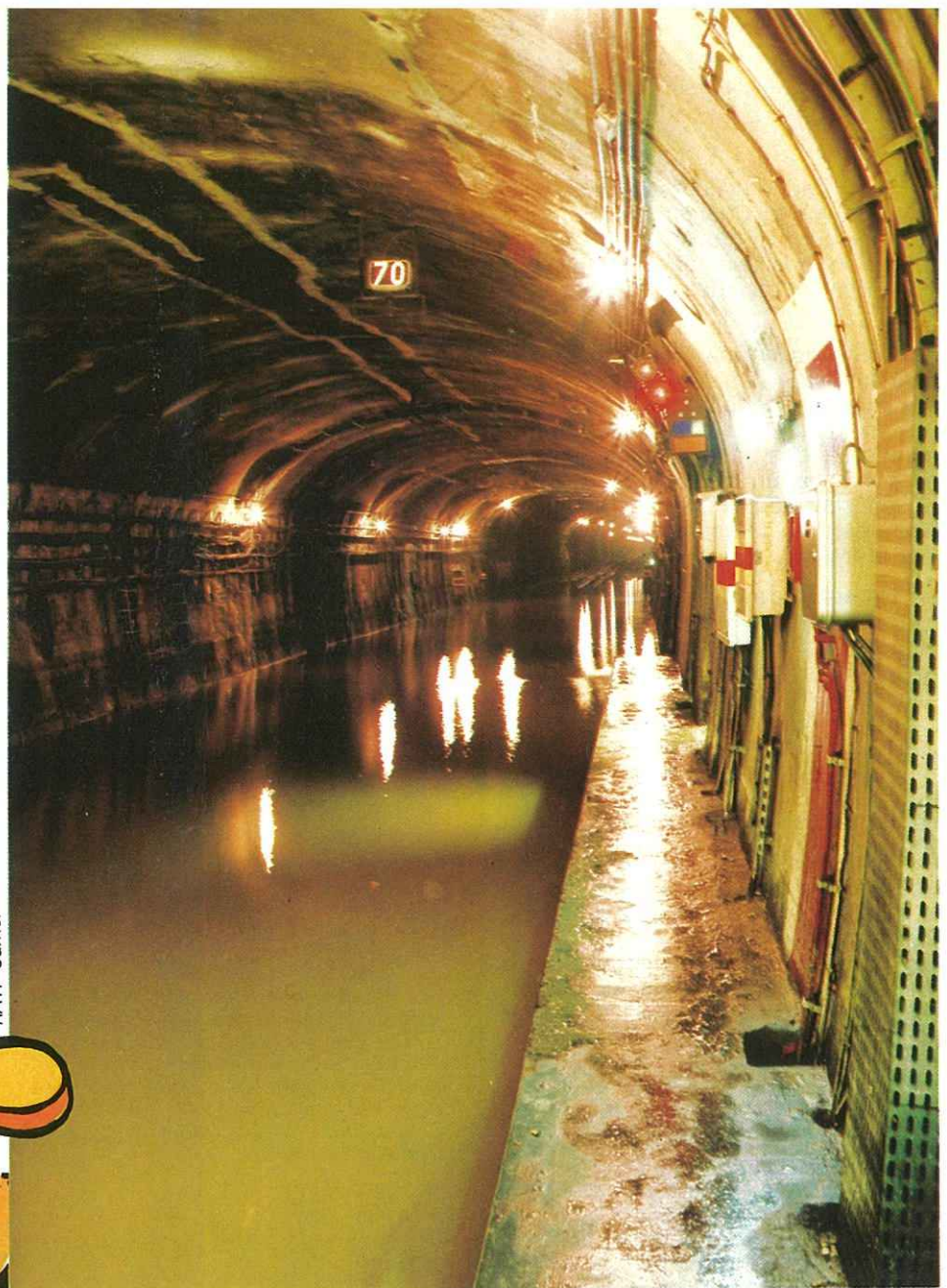
Malgré le soin apporté dans la construction et l'entretien des maçonneries, les ouvrages souterrains du métro ne sont pas parfaitement étanches. Profitant du moindre joint ou de la plus minuscule fissure, l'eau parvient à s'infiltrer. Quelques gouttes par-ci, un léger suintement par-là : pas de quoi noyer le métro ! Pourtant l'année dernière, les 647 groupes de pompage du métro ont « refoulé » plus de 6 millions de mètres cubes d'eau... Largement de quoi transformer Châtelet-Les Halles en aquarium géant !

RATP-Carrier



FLUCTUAT NEC MERGITUR

En maints endroits, le sous-sol de Paris ressemble à une éponge. Bien canalisée entre deux berges de pierre, la Seine est aujourd'hui un fleuve calme et



Station Pantin-Maritime !

docile. A l'époque préhistorique, le paysage était fort différent. La Seine, qui avait la force et l'impétuosité du Rhône, venait lécher le pied des collines de Belleville et de Montmartre. Au printemps, des crues colossales noyaient la plaine de Vaugirard et les environs de l'Opéra.

Vestiges de ces catastrophes passées, une épaisse couche d'alluvions s'étend sous les quartiers du centre de la capitale. Instables et gorgées d'humidité, ces alluvions compliquent singulièrement les travaux de construction. Le chantier de la gare Saint-Michel fournit encore un exemple (voir *Entre les lignes* n° 91, p. 21). Par ailleurs, de nombreux ouvrages souterrains du métro se retrouvent pris dans une gangue spongieuse.

L'importance des infiltrations varie suivant les endroits et suivant les périodes de l'année. Au moment des grandes crues de la Seine, on recueille jusqu'à 30 litres d'eau à la seconde par kilomètre de tunnel. Ce chiffre, validé depuis longtemps par la pratique, per-

met de calculer le débit des pompes à installer dans les points bas du tunnel. Le profil en long d'une ligne de métro ressemble en effet à une succession de montagnes russes. L'eau, qui pénètre dans le souterrain, tend naturellement à se rassembler dans les creux... Simple transposition métropolitaine des lois physiques de Newton ! Faute de pompes, le métro n'aurait plus qu'à chausser des palmes. Dans les endroits critiques (1), la voie serait sous l'eau en quelques heures et il faudrait rapidement interrompre le trafic.

LA TAXE A L'ÉGOUT

Plus de 200 postes d'épuisement, répartis le long des 13 lignes de métro, maintiennent les tunnels au sec. Les postes importants sont équipés d'au moins deux groupes de pompage. Ils fonctionnent en alternance, le groupe à l'arrêt prenant automatiquement le relais en cas de panne. Véritable patron



Mise en place d'une pompe dans le poste d'épuisement de la porte de Clichy.

du poste d'épuisement, le JBR est un gros inverseur électromécanique qui commande les cycles « arrêt/marche » de chaque groupe de pompage. Ces trois lettres sont en fait les initiales d'un ancien agent des services techniques,

Jean-Bernard Reynaud, qui a imaginé cet inverseur.

Mais, le JBR est appelé à s'effacer peu à peu devant l'électronique ! Dans un proche avenir, une dizaine de postes d'épuisement seront « pilotés » par des

automates programmables. Ces petits cerveaux électroniques commanderont la marche des groupes, centraliseront les données recueillies par divers capteurs (importance des apports d'eau, débit des pompes, temps de fonctionnement...) et déclencheront les alarmes en cas de besoin. A terme, dans le cadre du projet MARS (Moyen d'aide à la résolution des signalements), ces alarmes convergeront vers la permanence des services techniques, installée à Bourdon. Par ailleurs, les équipes chargées de l'entretien des épuisements pourront interroger à distance le cerveau électronique chargé de la commande du poste. Le dialogue se fera par le biais d'un *Minitel* branché sur le réseau téléphonique intérieur. Il sera alors possible d'obtenir à distance des informations sur la nature d'une avarie ou les raisons d'une alarme.

L'entretien des épuisements est confié aux agents du département « électromécanique » du service des équipements électriques. Répartis entre Dulong et la Chanoinesse (l'idéal aurait été de leur réserver l'attachement de la rue de l'Aqueduc), ils sont environ 150 à fréquenter les postes d'épuisement du métro (2). (Ils entretiennent aussi les équipements de climatisation et de ventilation du métro... histoire peut-être de changer d'air !) Outre les réparations et les visites techniques périodiques, ils passent beaucoup de temps à traquer les tickets, les gobelets plastiques et autres emballages abandonnés par les Parisiens. Ces détritiques, entraînés par les eaux d'infiltration, auraient tôt fait de s'agglutiner et de boucher les crépines de pompes. Star de la pub, le ticket n'est pas une étoile du caniveau !

Tâche moins prosaïque, les équipes passent régulièrement dans les postes d'épuisement pour relever les compteurs. Oh il ne s'agit pas là d'une quelconque manie des statistiques, mais d'une mesure comptable. La RATP paye aux différentes municipalités une taxe calculée d'après le volume d'eau rejeté annuellement dans les égoûts. En 1985, la Régie a versé près de 2 millions de francs à la ville de Paris.

LE COUP DE POMPE

Les crues de la Seine en hiver, les orages en été, plus les canalisations d'eau qui peuvent avoir des faiblesses n'importe quand, le métro risque à tout moment d'avoir les pieds (pardon les roues !) dans l'eau. Heureusement ce genre de mésaventure reste exception-

(1) A Javel (ligne 10), Concorde (lignes 8 et 12), Invalides (lignes 8 et 13), Cité (ligne 4), Jussieu (Ligne 7), Bastille (lignes 5 et 8) et République (ligne 3), le niveau du rail est atteint en moins de cinq heures. Mais l'endroit le plus sensible se situe paradoxalement loin de la Seine, à la Porte de Clichy (ligne 13).
(2) D'autres équipes, réparties entre Gare de Lyon, Auber et La Défense entretiennent les postes d'épuisement du RER.



La nouvelle remorque d'intervention.

Histoires d'eau

nel. Toutefois, lorsqu'un incident survient, il faut agir vite et « dénoyer » (assécher) rapidement le tunnel.

Depuis 1948, les services techniques de la Régie disposent de moyens d'intervention mobiles. Il s'agit en l'occurrence de pompes auxiliaires, ayant un débit compris entre 550 et 1 400

mètres cubes/heure. Transportées dans des remorques routières, les pompes sont alimentées en énergie par des groupes électrogènes, mobiles eux aussi. L'ensemble est géré en permanence à Bastille, prêt à partir à la moindre alerte de la permanence des services techniques. A plusieurs reprises, ces moyens d'intervention mobiles ont démontré leur efficacité. « *Quand il y a un gros pépin, comme à Pantin, nos moyens sont passés au crible.* », commente Roger Renault qui coordonne, au niveau central, l'action des équipes des épuisements. Entré comme ouvrier à Dulong en 1952, R. Renault est une figure du service. Il y a effectué toute sa carrière et il en connaît tous les dessous. « *Nous essayons sans cesse d'améliorer nos moyens techniques.* » R. Renault fut l'un des farouches défenseurs du projet d'une nouvelle remorque d'intervention. Maintenant que la remorque existe, R. Renault s'attache à promouvoir les relations publiques de son service.

En effet, à l'image de beaucoup d'équipes des services d'entretien ou des services techniques, les agents des « épuisements » sortent rarement de l'ombre. D'ailleurs, ils ne souhaitent guère devenir des vedettes de l'actualité : le genre « information catastrophe » ne leur plaît pas. Mais ils ne souhaitent pas non plus être ignorés de leurs collègues de la Régie. N'oublions pas que sans la vigilance quotidienne des équipes des « épuisements », les investissements consentis par nos grands-parents pour creuser le métro seraient à l'eau depuis longtemps. Toutefois dans le service, personne n'a l'intention de s'endormir sur ses lauriers. On a déjà pas mal d'idées sur la manière de renforcer l'efficacité du travail et tenter (pourquoi pas) le « sans faute ». Côté « assurance contre le dégât des eaux », la RATP semble donc parée.

Christian CHAUMEREUIL

AQUA SIMPLEX

Le 6 juin 1982, à 16 h 30, un orage d'une extrême violence s'abat sur le nord-est de la capitale. A Pantin, l'eau envahit le chantier du prolongement de la ligne 5, vers Bobigny. Sous la poussée liquide, la cloison protégeant le terminus s'effondre. L'eau s'engouffre dans le tunnel en faisant dérailler les bogies de plusieurs trains garés là. En station, l'eau ne tarde pas à recouvrir les quais. Le flot suit la ligne et vient mourir non loin de la station Hoche. L'inondation ne cause aucune victime, mais les dégâts sont considérables. L'exploitation ne pourra reprendre normalement que 21 jours plus tard (Voir *Entre les lignes* n° 56, pp. 25 à 27). Immédiatement prévenues par la permanence des services techniques, les équipes des « épuisements » installent leur matériel. En moins de 30 heures, les huit pompes amenées sur place par les deux remorques d'intervention évacueront 23 000 mètres cubes du souterrain, mettant fin à l'une des plus spectaculaires inondations de l'histoire du métro de Paris.

Trente ans plus tôt, un orage identique avait noyé la ligne 12, entre Porte de Versailles et Mairie d'Issy. Mais l'épisode le plus humide de l'histoire du métro date de l'hiver 1910. La capitale avait alors des airs de cité lacustre.

De la cour de Rome au boulevard Saint-Germain, les Parisiens se déplacent sur des chemins de planches. La Seine a envahi les rues et les badauds se pressent sur les ponts pour voir les eaux boueuses du fleuve lécher le sommet des arches. Le 24 janvier, des infiltrations importantes coupent la ligne 1 près de Bastille, la ligne 4 sous l'île de la Cité et la ligne 5 au quai de la Rapée. Dans la soirée, l'eau envahit le chantier du Nord-Sud (actuelle ligne 12) près de Solférino. L'eau remonte par le tunnel jusqu'à Saint-Lazare et coupe la ligne 3. Dans les jours qui suivent, les alertes se succèdent. Les eaux du canal Saint-Martin noient la station Bréguet-Sabin. La ligne 1 est coupée

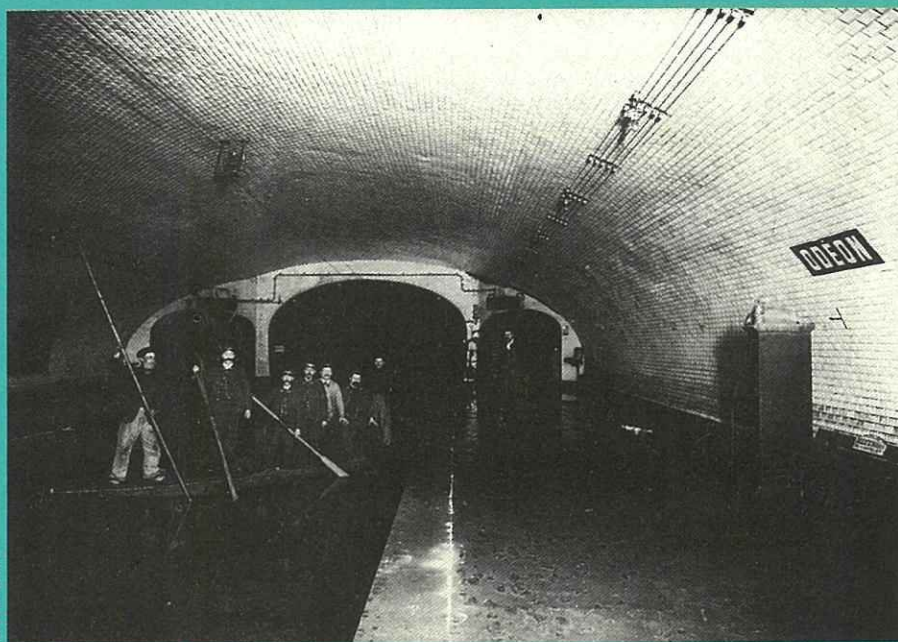
à Reuilly et à Concorde. Remontant par le raccordement de la ligne 3, les eaux atteignent la ligne 5 à hauteur de la station République. Seule la ligne 2, au-dessus de tout, ne sera jamais touchée ! La décrue commence le 30 janvier, mais il faudra attendre la mi-avril pour que le trafic redevienne normal sur toutes les lignes.

Tirant les leçons de l'événement, les moyens de pompage sont considérablement renforcés. Des portes étanches sont installées, par exemple à Invalides, pour stopper la progression des eaux. Au fil des ans, des sécurités viennent renforcer l'efficacité du dispositif. Depuis 70 ans, ce système de protection n'a connu qu'une seule défaillance grave. En 1950, les pompes du poste d'épuisement de la Porte de Clichy s'arrêtent acciden-

tellement dans la nuit. Au matin, un mètre d'eau recouvre les voies dans la boucle de la ligne 13. En revanche, cinq ans plus tard, le métro n'aura pas à souffrir de la crue de la Seine, la plus importante après celle de 1910.

Néanmoins, ces précautions ne sont pas toujours suffisantes pour endiguer des venues d'eau accidentelles, faisant suite à des orages ou à des ruptures de canalisations, comme à Gallieni en 1973. De même, il y a quelques années, la maçonnerie du canal Saint-Martin s'était fissurée et l'eau avait pénétré dans la station Jaurès - ligne 5. Fort heureusement, depuis 1910, aucun agent du métro n'aurait été mené en bateau !

C. C.

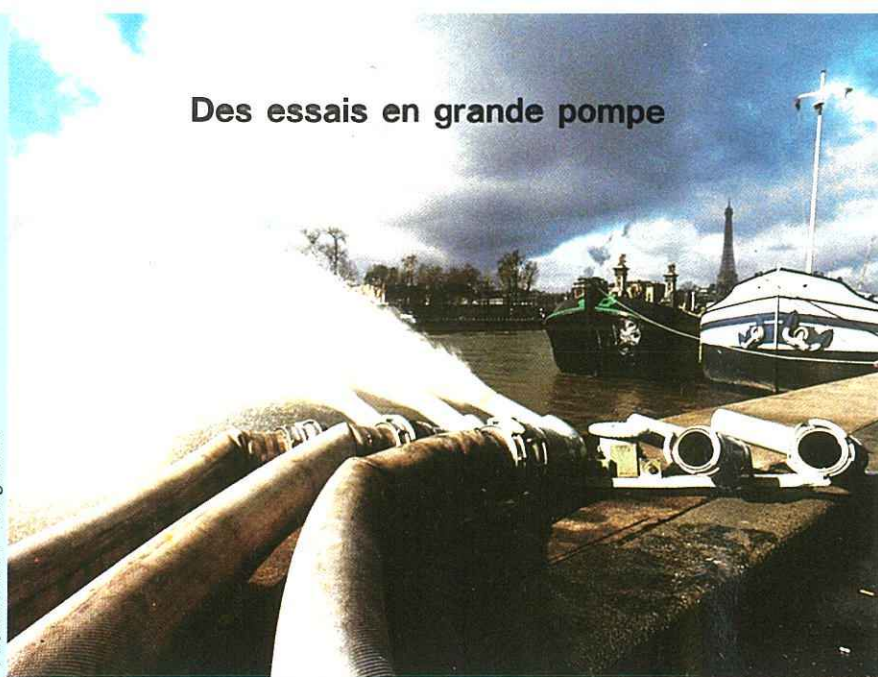


Odéon en février 1910.

RATP-CPA

Des essais en grande pompe

Photos : RATP-Marguerite



« Pierre-Louis Dulong : physicien français, mort à Rouen en 1838, énonça les lois sur la chaleur spécifique. » Témoignage de notoriété, le grand savant possède aujourd'hui une rue dans Paris. Vous ne connaissez pas Pierre-Louis Dulong. Vous ne savez pas où se trouve la rue Dulong. N'ayez surtout aucun complexe ; il n'y a guère que les agents de TE-EVM (1) à connaître le sujet !

A deux pas de la station Villiers, l'attachement de la rue Dulong abrite la moitié des équipes des « épuisements-méto ». Ancien dépôt des omnibus à chevaux, puis sous-station électrique pour les tramways, Dulong est depuis 1948 le domaine des « services techniques » de la RATP. Mais à la Régie, la notoriété de Dulong est avant tout sportive. Un noyau actif de footballeurs de l'équipe FSGT-USMT et des pétanqueurs de haut niveau ont glané de nombreuses récompenses dans diverses compétitions. Soigneusement astiquées, les coupes trônent dans une vitrine au premier étage de l'établissement.

63 ouvriers qualifiés, 12 agents de maîtrise et 3 cadres figurent sur le tableau des effectifs de Dulong. Ils ont en charge la maintenance des ouvrages d'épuisement, de ventilation et de climatisation du métro, situés dans la partie ouest de la capitale. La limite géographique suit approximativement la ligne 4. L'entretien des installations situées à l'est de Paris est du ressort des équipes de Chanoinesse.

Mercredi 24 avril : petit extra pour sept agents puisqu'ils sont en essai pour la matinée avec la remorque d'intervention PE2. « Nous effectuons quatre essais par an, indique Gérard Le Bouquin, responsable de TE-Dulong. Les gens passent par roulement, soit en moyenne une fois tous les trois ans... Ces essais servent d'abord à la formation du personnel. Mais, c'est aussi l'occasion de vérifier le bon état du matériel d'intervention. » La remorque PE2, c'est la fierté du service des « épuisements ». Mise en service l'année dernière, elle remplace l'ancienne « bêtaillère » en bois de 1948. Indirectement, la PE2 est une retombée de l'orage de Pantin. A événements exceptionnels, moyens exceptionnels ! « A force de rajouter du matériel dans la bêtaillère, nous étions à la limite de charge. Le service des Mines se faisait d'ailleurs tirer l'oreille pour nous donner l'autorisation de rouler » signale G. Le Bouquin.



Mise en place des pompes auxiliaires.



On remballage !



Un essai pour la postérité.

Longue de 10 mètres, la nouvelle remorque de « premiers secours inondations » renferme plus de quatre tonnes de matériel. Cinq pompes mobiles capables de rejeter 1 400 mètres cubes d'eau à l'heure à dix mètres de hauteur, 500 mètres de tuyauteries, 330 mètres de câbles électriques, etc. « Nous disposons de moyens lourds, comparables à ceux existant dans les grandes mines », commente G. Le Bouquin. Le matériel des « épuisements » n'a d'ailleurs aucun homologue sur la place de Paris.

Les essais se déroulent comme à l'habitude sur les berges de la Seine, à proximité du pont de la Concorde. La remorque d'intervention et le groupe électrogène, acheminés sur place par les gens de RT-Bastille (2), suscitent la curiosité des quelques promeneurs matinaux. Certains s'arrêtent pour regarder les agents de TE installer leur matériel et dérouler les tuyauteries sur la berge. Par chance, la pluie ne tombe plus et le soleil se montre même par instant entre deux nuages. Trois pompes sont placées dans les eaux de la Seine, en profitant d'une sorte de plan incliné qui descend doucement vers le fleuve. Mais la violence du courant (la Seine amorce une crue de printemps) complique l'opération. Chaussés de cuissardes noires qui leur donnent une allure d'égoutier, deux gars de l'équipe entrent dans l'eau et arriment solidement le matériel avec une grosse corde. Paradoxalement, ce sont deux « anciens » du groupe qui effectuent la manœuvre. Mais rassurez-vous, avant de s'avancer ainsi dans la Seine, ils avaient pris la précaution de passer un harnais de sécurité.

« Ancien », le mot n'est pas vraiment approprié. Dans l'ensemble, les équipes des « épuisements » sont jeunes. La moyenne d'âge avoisine 30 ans. « Beau-coup arrivent dans le service à la sortie de l'école technique ou au retour du service militaire » indique G. Le Bouquin. Mais la mobilité, autant que le recrutement, contribue à maintenir la jeunesse des équipes. A Dulong, près d'un dixième des effectifs change chaque année. Avec une qualification d'électricien ou d'électro-mécanicien en poche, les agents des « épuisements » trouvent assez facilement d'autres points de chute dans la Régie.

Pendant que ronronne le diesel du groupe électrogène, on jette un œil sur l'installation et l'on donne les derniers coups de clé pour serrer les raccords. « Vas-y ! » Le claquement sec de l'interrupteur de l'armoire, de commande, le grondement soudain plus sourd du groupe et quelques secondes plus tard un jet d'eau jaunâtre jaillit de la buse fixée au bord de la berge. Une deuxième, puis une troisième pompe sont mises en route. La gerbe d'eau fait fuir les deux canards qui regardaient la scène. Le spectacle insolite attire de nouveaux badauds. « On laisse tourner un quart d'heure, vingt minutes. Si d'ici là, rien d'anormal se produit, ça peut ensuite tenir durant des heures. »

« Allez, c'est bon. On remballage ! » Démonter, replier, enrôler : l'action fait oublier le petit vent frais qui souffle sur la Seine. Une demi-heure plus tard, la PE2 est pleine, prête à partir. Un essai de routine, sauf pour les deux personnes qui se sont coincés les doigts en repliant les marches d'accès à la remorque. Rien de bien grave, mais c'est jamais agréable ! Pendant que le conducteur de Bastille manœuvre pour ressortir la remorque, l'équipe TE regagne le métro Concorde, direction Dulong. Fin mai, sept de leurs collègues ont effectué un essai avec l'autre remorque d'intervention du service : « la petite ». A l'automne, deux autres essais sont programmés. « En attendant, confie G. Le Bouquin, on espère bien ne pas les voir sortir ! »

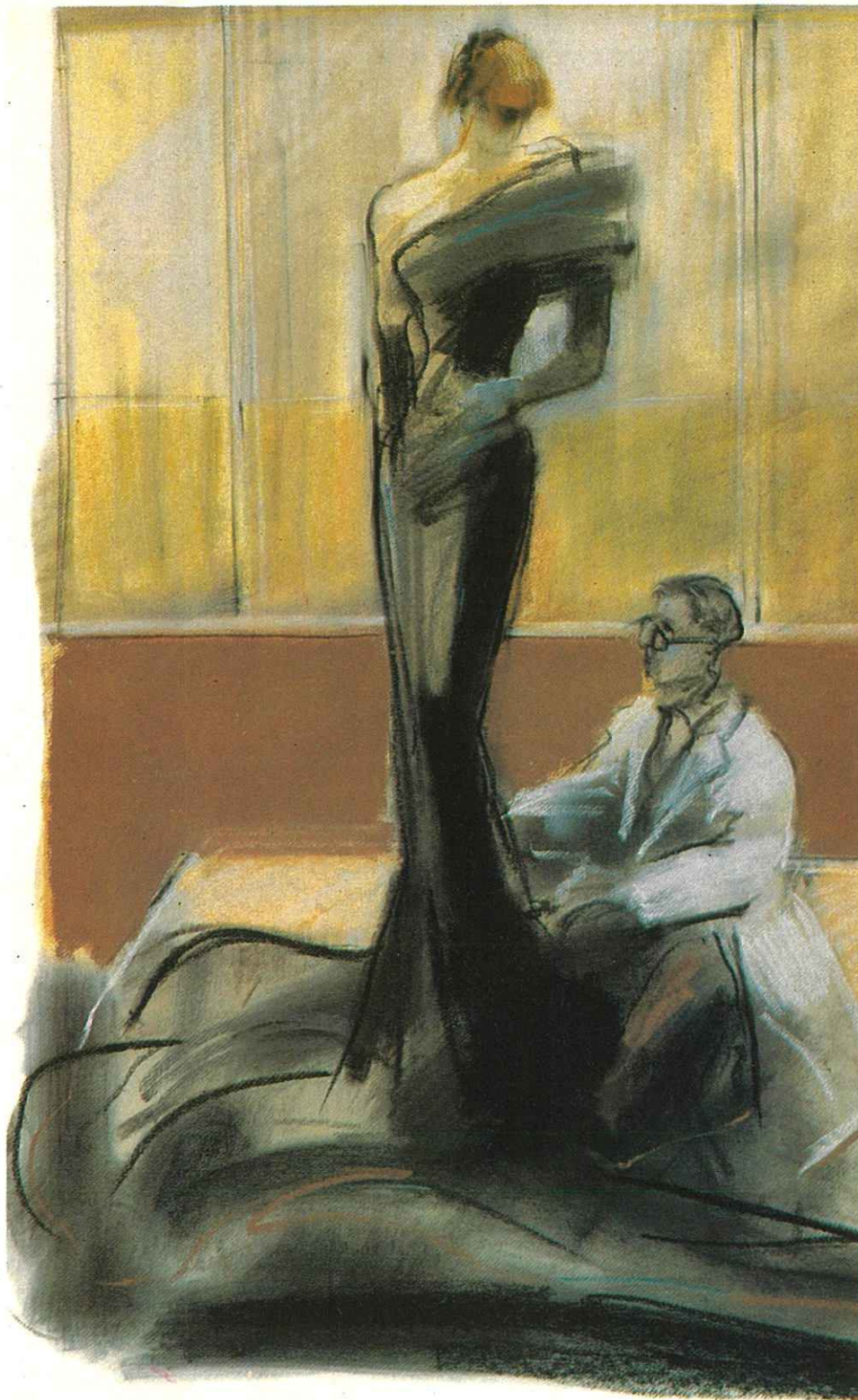
C. C.

(1) Maintenance « Épuisements - Ventilation - Climatisation Métro » au service des équipements électriques
(2) Service du matériel roulant à la direction du réseau routier.

GRAVURES DE MODE

Janvier 1986 : nouvelle année, nouveaux produits, nouvelle mode. La RATP la devance. Sa boutique se fait encore plus chic et lance sa nouvelle collection. Une « arrivée d'air chic à Paris », on ne peut que le remarquer. Une affiche publicitaire consacrait l'événement.

Quelques mois plus tard, premiers beaux jours, premiers désirs d'escapades et d'excursions. Cette fois, « le ticket vous envoyait promener ». Autre affiche.



Marc BOHAN pour Christian DIOR

La pub en peintures

Deux affiches aussi différentes que sont les produits qu'elles proposent. Une même technique :

L'illustration et non plus la photo. Les affiches de la RATP auraient-elles changé de « look » ? A *Entre les lignes* de mener l'enquête.

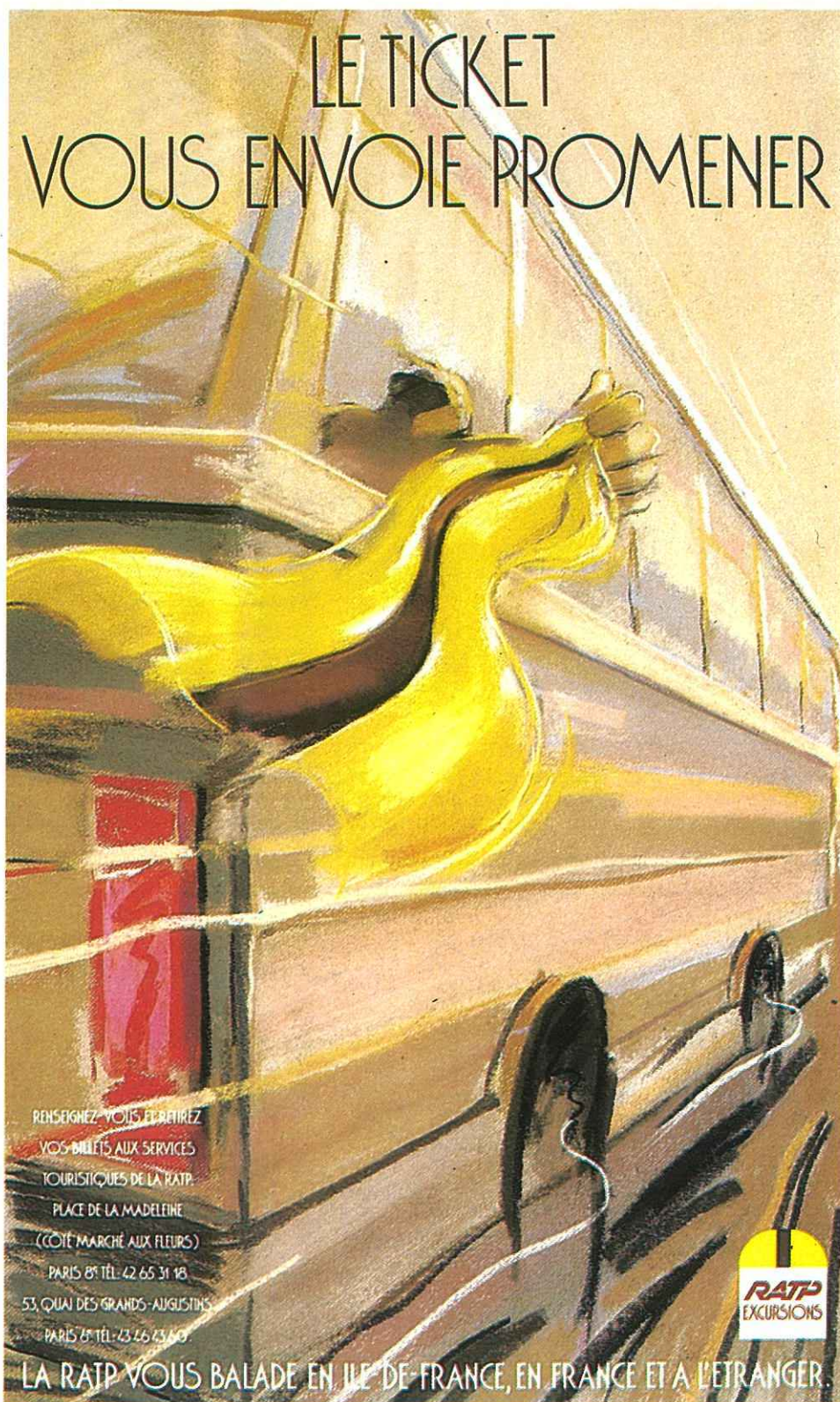
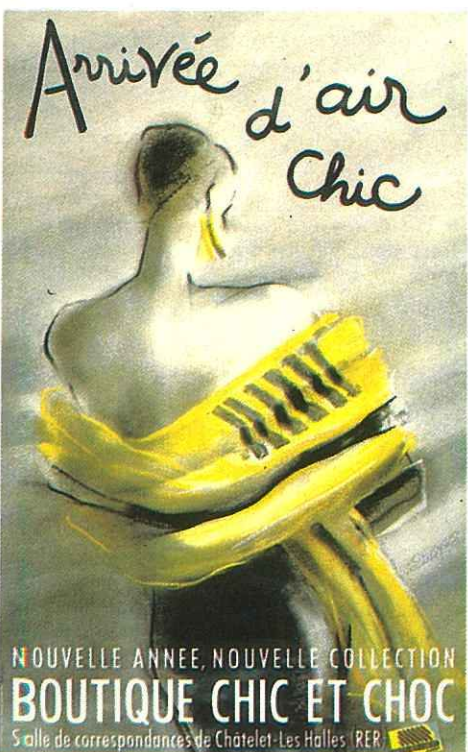
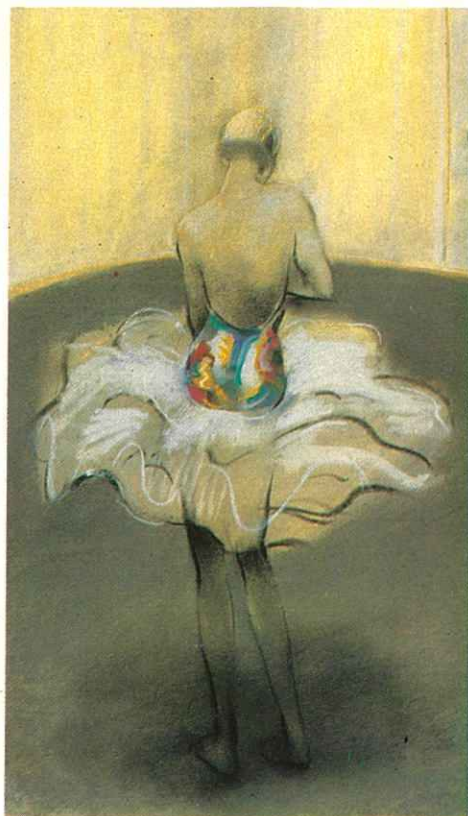
A l'agence ECOM, qui depuis plus de 10 ans conçoit les publicités RATP, Pascal Couvry nous donne quelques précisions : « Non, il ne s'agit pas de concurrencer la photo, mais d'avoir un autre moyen d'expression. Les produits proposés – collection de la boutique, excursions – ne se rapportaient à au-

cune campagne publicitaire de l'entreprise, à aucune animation. Elles ont donc reçu leur code propre. »

L'art, la peinture qui se mettent au service de la publicité ; c'est autant de cordes qui s'ajoutent à son arc et lui apportent de nouveaux instruments de dialogue. Nous sommes allés voir le maître d'ouvrage, celui qui a réalisé ces illustrations.

Vous avez dit Rubens... ?

Paris, le XI^e arrondissement – 7, rue Mont-Louis, un passage, une impasse, au fond à gauche, un atelier : c'est celui



de notre peintre. Il nous reçoit dans une vaste pièce très claire.

On pourrait dire que la RATP s'est payé cette année Rubens (peintre flamand du XVII^e siècle)... à l'orthographe près. Il en a presque le prénom, Ruben Alterio, un Argentin de 36 ans, arrivé en France il y a dix ans. « ... La peinture et la publicité, ça va bien ensemble depuis longtemps déjà. Pour moi, faire une bonne affiche publicitaire ou une très belle peinture, c'est un peu la même chose... »

Celles qu'il a réalisées pour la RATP n'étaient pas son coup d'essai. « J'ai presque toujours peint. Quand je suis

arrivé en France, il a d'abord fallu que je me fasse connaître, mais maintenant, ce n'est plus le problème. Ma charge de travail est inégale, mais je ne me plains pas et il m'arrive même de refuser certains travaux. »

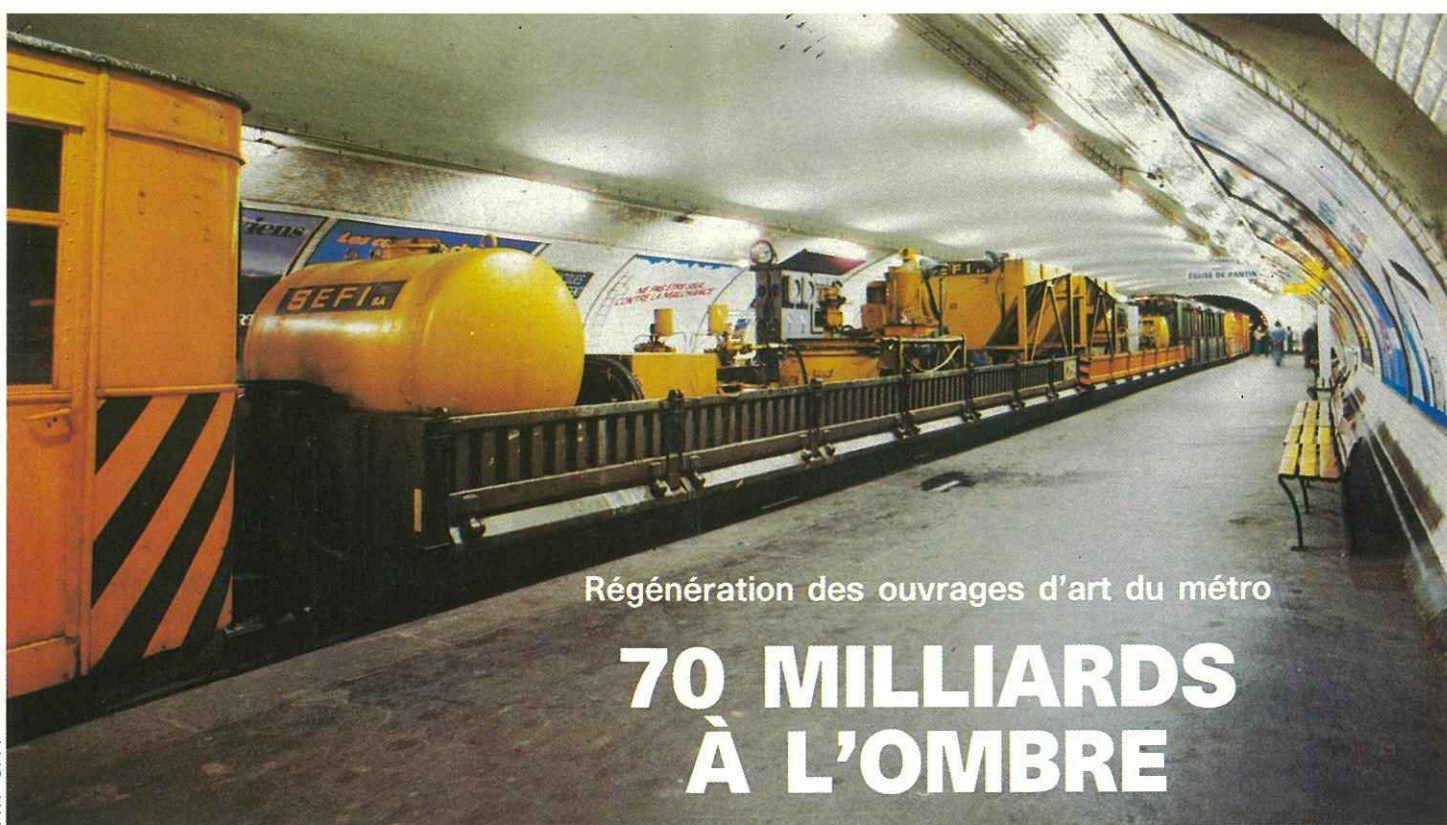
C'est vrai qu'il ne manque pas d'activités, Ruben. Sculpteur, peintre, il travaille pour des agences publicitaires, des magazines et notamment pour « La mode en peinture » dont il dit : « C'est un prétexte, une illustration de la mode. » Un autre exemple que peinture, art, mode et publicité font le plus souvent bon ménage. Il réalise aussi différentes toiles qu'il n'expose pas toujours. « J'ai fait une exposition de tableaux, il y

a deux ans. Depuis, je n'ai pas eu le temps d'en refaire. »

Ruben espère, bien sûr, avoir d'autres affiches publicitaires RATP à sa charge. « Les deux premières étaient, je pense, réussies. Elles se démarquaient non par la force des couleurs, mais par le graphisme. »

Un artiste peut en cacher un autre. Les campagnes RATP se suivent et ne se ressemblent pas, l'illustration est un nouveau langage publicitaire : de quelles nouveautés le ticket sera-t-il demain porteur ?

Sylvie FRECHARD



Régénération des ouvrages d'art du métro

70 MILLIARDS À L'OMBRE

Il n'y a que vingt ans que la RATP s'est lancée dans une politique d'entretien préventif et systématique des tunnels. Il a fallu inventer cette politique et ses outils. Il faut en avoir les crédits. En 18 ans, 101 km ont été régénérés pour un total de 215 km de voies d'exploitation ferroviaire. Le tout sera-t-il achevé en l'an 2000 ?

La Régie s'y emploie tout en recherchant de nouvelles méthodes.

S'il faut parfois refaire la façade, on a coutume de penser que le gros œuvre des bâtiments est éternel, ou presque. Or les souterrains du métro ont une épaisseur inférieure à beaucoup de bâtiments construits à l'époque. En moyenne les murs (piedroits) mesurent 75 centimètres d'épaisseur, le sol (radier) cinquante et la voûte cinquante-cinq. On pense, bien sûr, à la force de la poussée des sols, mais les tunnels sont étudiés pour cela. Le problème c'est quand ça ne pousse plus à un endroit (déséquilibre) et quand les liquides plus ou moins acides attaquent la paroi.

Enfin, l'aspect gruyère de Paris n'arrange pas les choses (carrières, égouts), surtout quand on en ajoute (périphérique, RER, fondations à grande profondeur), modifiant les équilibres.

L'intervention du service de l'aménagement et de l'entretien (NA) peut donc avoir deux motifs : une maçonnerie endommagée ou une maçonnerie « dans le vide ».

L'œil du passe-muraille

Comme en de nombreux domaines, l'outillage était à inventer. Depuis longtemps des trains de travaux permettaient la réparation mais pas la prévention.

Les tâtonnements ont apporté l'expérience, et le progrès technique, l'efficacité. De là on a dégagé deux étapes :

■ Une étape « diagnostic » avec un convoi de reconnaissance des maçonneries.

– Le percement de la paroi par marteau pneumatique permet d'enregistrer des renseignements selon la vitesse de pénétration et les vibrations renvoyées.

– Le « carottage » permet de sonder et d'analyser ensuite le mur ou le sol par prélèvements.

● Un endoscope visualise par un système photographique les parois perforées.

– L'injection d'un coulis de ciment apporte par l'analyse de la quantité et de la pression des renseignements complémentaires.

■ Une étape régénération, réalisée soit à partir de centrales installées en surface, soit avec plusieurs convois spécialisés.

Il s'agit alors, selon des techniques bien précises d'injecter soit dans la maçonnerie pour reconstituer son liant soit au contact des maçonneries et du terrain. Il existe plusieurs méthodes d'injection et plusieurs types de coulis selon la nature du travail.

Chaque train, en plus des plates formes de matériel dispose de deux centrales d'injection comprenant chacune : deux presses hydrauliques, un mélangeur, un bac agitateur, un silo à ciment avec dosage électronique, une commande regroupant le dosage du ciment, de l'eau, des adjuvants, et l'enregistrement des pressions et quantités.

Des francs très lourds

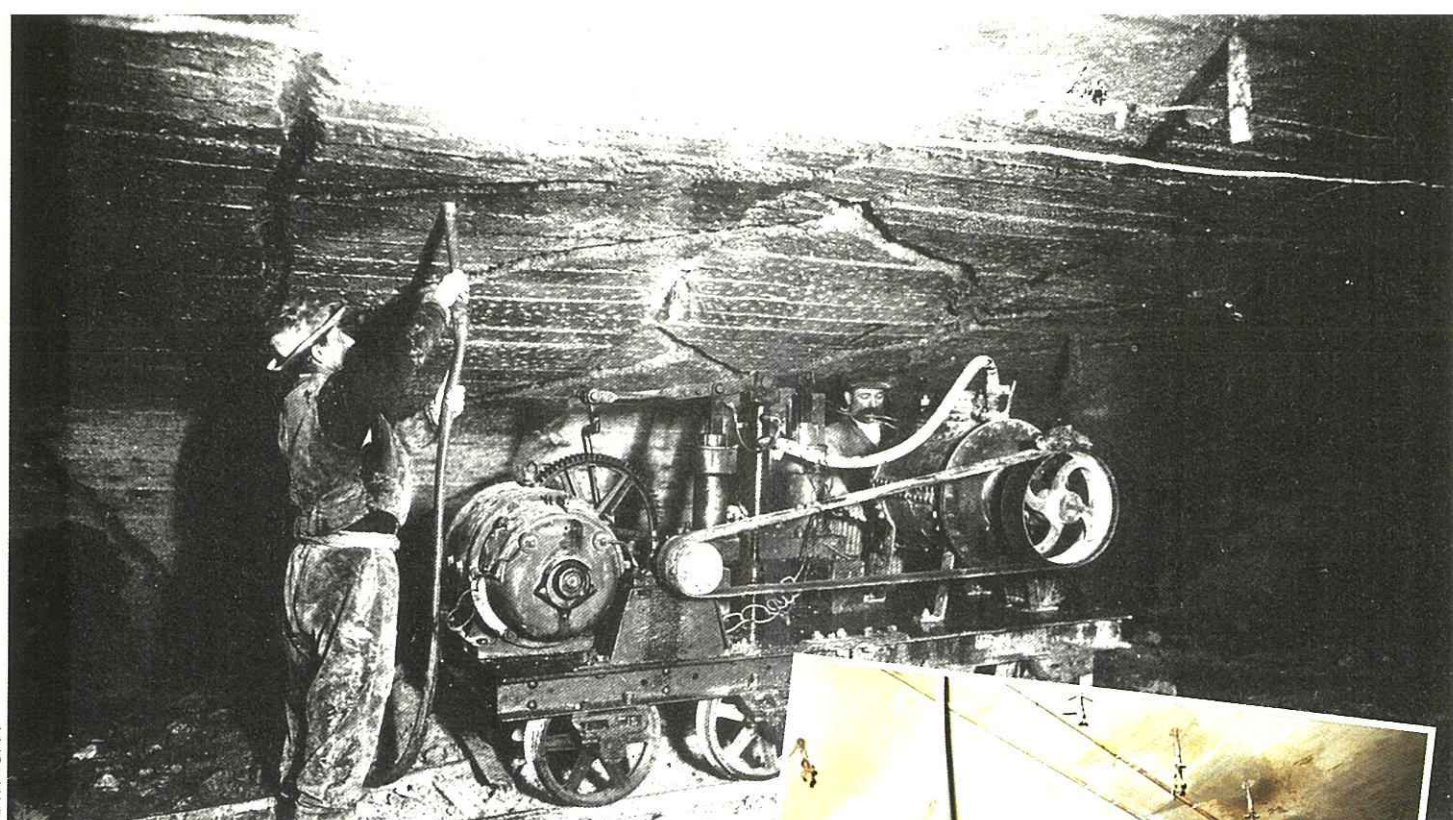
Si elle fournit l'essentiel des outils et du matériel, si elle fixe les règles et contrôle le travail, la RATP sous-traite cette régénération à des entreprises spécialistes*.



Enregistrement de la vitesse de pénétration et des vibrations.



Perforation dans la maçonnerie.



Injection de ciment derrière la maçonnerie ancienne méthode.

Aujourd'hui, le retard longtemps accumulé a été réduit. Les régénérations les plus urgentes réalisées, de nouvelles méthodes peuvent être mises en place. Efficace quand il s'agit de réparer les avaries les plus évidentes, ce système coûte 6 millions de francs au kilomètre régénéré. Lourds, ces francs, très lourds. C'est pourquoi la Régie étudie de nouvelles techniques qui permettraient de surveiller le tunnel sans « ouvrir ». De malade sur une table d'opérations, il reviendrait « patient » « radioscopé ou scannerisé ». Plus rapide et moins onéreux, le système permettrait peut-être également un contrôle préventif des couloirs d'accès aux quais, pour l'instant inaccessibles aux trains de travaux

L'enjeu est d'importance. Il s'agit bien sûr de la sécurité des voyageurs et du personnel. On peut penser que les travaux réalisés depuis 18 ans y répondent. Il s'agit ensuite de la gestion quotidienne d'un patrimoine inestimable. Une approche financière permet de parler de 70 milliards de francs, soit 25 ans de l'investissement total de la Régie.

Il est probable que pour ses cent ans, le métro de Paris aura connu une régénération totale de ses sections endommagées mais de plus bénéficiera d'une surveillance permanente.

Le train-train, quoi...

Jacques MARION

* Les entreprises qui réaliseront et celles qui fournissent les matériels sont choisies selon des critères très sévères. On raconte encore à NA l'aventure de cette société qui prétendait détecter les « vides » et n'avait pas décelé, sous la voie, l'existence d'un... tunnel du RER !

** La revue Études et Projets de la RATP publiera prochainement un dossier plus approfondi dans les domaines technique et recherche.

Manchettes d'injection mises en place et injection de coulis de ciment en cours.



Sondage carotté en souterrain

Bruits de tunnel *

• En 1942, les conducteurs de la ligne 9 ont pu voir sous les rails et les traverses de la voie un véritable bras souterrain de la Seine. Pour prendre ce raccourci, entre Pont de Saint-Cloud et Pont de Sèvres, il avait rongé et emporté le radier.

• A place Balard, le tunnel s'est fissuré sous le poids des remblais entassés pour la construction du périphérique. Un phénomène identique est intervenu à Filles du Calvaire.

• Un restaurateur des boulevards trouva un « beau » matin, sa cave pleine de ciment et ses bouteilles totalement scellées, suite à une injection de régénération.

• Dès le début de la construction du métro, on connaissait le risque des eaux. Plusieurs centaines de « puisards » (voir article p. 6) sont placés aux points bas du réseau pour l'évacuer.

* Rapportés par Jean Robert, « Notre Métro ».

DE LA FUMÉE SANS FEU

RATP - Thibaut-Dumax

La mode, la curiosité et nos restes de rêves d'enfant conduisent beaucoup de gens à poser cette question : « Mais que se passe-t-il dans le métro la nuit ? »

Des artistes ont apporté quelques essais de réponse à toutes les époques : de Marcel Allain avec les aventures de Fantomas à Luc Besson et son film « Subway », en passant par Martin Veyron et ses bandes dessinées.

Outre ces créations, Entre les lignes vous a présenté à plusieurs reprises des réponses plus précises : les travaux de nuit, les trains de nuit (travaux, essais), le travail de la brigade de surveillance, le nettoyage.

Voici un nouvel élément du puzzle...

1 h 48 – Le conducteur du train KEPI 18 informe le PCC (1) au moyen du radiotéléphone que son train circulant sur la voie 1, est arrêté dans l'intergare Châtelet-Les Halles - Luxembourg suite à l'actionnement d'un signal d'alarme. En raison de la courbe du tunnel à voie unique, il ne peut apercevoir l'incident, il quitte la cabine de conduite et procède à la visite de son matériel.

1 h 48 – Le PCC informe l'IPPFE (2).

1 h 49 – Le PCC informe le sous-chef de ligne et la gare Châtelet-Les Halles.

1 h 50 – L'IPPFE informe le chef de la division RER.

1 h 51 – Le conducteur arrive à la hauteur de la 3^e voiture et constate qu'un début d'incendie dans la 4^e voiture dégage une importante quantité de fumée, qui se dirige lentement vers la gare de Châtelet-Les Halles, des voyageurs sont intoxiqués. Le conducteur actionne un coffret de déclenchement, puis, revenu à la cabine de conduite, demande l'envoi d'urgence des secours.

1 h 52 – L'IPPFE, prévenu par le PCC, consulte le guide opérateur et demande au centre de coordinations et de transmissions de la BSPP (3) (CCOT) l'intervention des secours pour feu à bord d'un train ligne B, à proximité de la gare Châtelet-Les Halles ; il indique qu'il y aurait des voyageurs intoxiqués.

1 h 53 – Déclenchement de l'alerte à la BSPP ; le CCOT fait partir trois engins-tonnes, une ambulance de réanimation et le directeur des secours médicaux.

1 h 57 – L'IPPFE donne l'ordre à l'agent de sécurité de la gare Châtelet-Les Halles de commander manuellement le désenfumage de la gare Châtelet-Les Halles, zone quais sud-est et de lui rendre compte de l'exécution de la manœuvre.

Constat – Dans le tunnel, entre la voiture sinistrée et la gare de Châtelet-Les Halles, les fumées sont très denses ; visibilité 15 mètres.

1 h 57 – L'inspecteur de Châtelet-Les Halles tente de se rendre sur le lieu de l'incident, accompagné du chef de gare, mais la fumée empêche toute approche du train.

1 h 57 – Les fumées arrivent dans la gare.

1 h 58 – Les ventilateurs Marché aux Fleurs 1 et 2 de la ligne B, les ventilateurs Sébastopol et Nicolas-Flamel de la ligne A sont en extraction, ils stoppent l'avance de la fumée vers la gare et la canalisent très rapidement en direction de Luxembourg.

1 h 58 – L'IPPFE fait appel aux différentes personnes et aux organismes figurant aux tableaux B, B1, B2 (diffusion des informations).

1 h 58 – Le personnel du premier engin d'incendie se présente à la gare de Châtelet-Les Halles et arrive au centre de surveillance, reçoit les renseignements complémentaires du chef de gare qui les guide vers le tunnel en direction de l'incident.

1 h 59 – Un deuxième engin d'incendie se présente gare de Châtelet-Les Halles.

2 h 00 – Le chef de garde de cet engin d'incendie se présente au centre de surveillance, demande la consignation caténaire ligne B voie 1.

2 h 01 – Le PCC confirme la mise hors tension de la caténaire au chef de garde.

2 h 02 – L'inspecteur de la gare Châtelet-Les Halles demande l'arrêt de l'exploitation sur la voie 1 de la ligne A.

Constat : le tronçon de tunnel Châtelet-Les Halles – voitures sinistrées est totalement désenfumé ; cette disposition permet aux équipes de secours de progresser rapidement vers le sinistre.

2 h 05 – Trafic arrêté sur la voie 1 ligne A.

2 h 06 – Les premières équipes de secours arrivent sur le lieu du sinistre.

2 h 07 – Une division mixte raccordée sur une colonne humide de la gare Châtelet-Les Halles est en cours d'établissement.

2 h 08 – Le personnel du deuxième engin d'incendie arrive sur le lieu du sinistre, il renforce l'action de la première équipe qui s'attache à mesurer le sauvetage des victimes.

2 h 09 – L'inspecteur et le chef de gare de Châtelet-Les Halles se présentent sur le train sinistré.

2 h 10 – L'officier de permanence se présente au centre de surveillance de la gare Châtelet-Les Halles où le poste de commandement principal est établi.

2 h 11 – Le chef de la division RER arrive au poste de commandement principal, puis se dirige sur le train sinistré.

2 h 12 – Premier message de renseignements de l'officier de permanence au CCOT :



« Je prends la direction des secours, je demande une AR (4) et une CRAC RER gare Châtelet-Les Halles, accès voies souterraines Forum, entrée rue Turbigo, angle rue Étienne-Marcel. »

2 h 13 – Des engins d'incendie arrivent à la gare Châtelet-Les Halles.

2 h 15 – Deux équipes médicales se présentent au poste de commandement principal.

2 h 17 – Le chef de la division RER arrive sur le train sinistré.

2 h 18 – Le lieutenant-colonel Joachim se présente au centre de surveillance.

2 h 18 – Mise en service du réseau généphone qui assure la liaison phonique incident – tête du quai 3 de la gare Châtelet-Les Halles.

2 h 19 – Deuxième message de renseignements de l'officier de permanence :

« Feu de wagon sur une rame RER dans l'intergare Châtelet-Les Halles - Luxembourg à 300 mètres environ du quai côté Châtelet ligne B, voie 1, direction Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Une division mixte en cours d'établissement, important dégagement de fumée. Victimes probables. Volume gare désenfumé et en suppression, extraction du tunnel en fonctionnement. Poursuivons reconnaissances. »

2 h 19 – Deux victimes gravement brûlées au visage et aux mains sont ramenées sur le quai par les secours.

2 h 20 – Victimes traitées par la première équipe médicale.

2 h 21 – Le poste de commandement avancé est établi tête du quai 1 gare de Châtelet-Les Halles.

2 h 22 – Deux autres victimes intoxiquées sont traitées par le personnel du deuxième engin d'incendie et prises en charge par la deuxième équipe médicale.

2 h 24 – Troisième message de renseignements au CCOT :

« Lieutenant-colonel Joachim, je prends la direction des secours. Je demande un fourgon rendu gare RER Luxembourg. Mission : effectuer les reconnaissances des voies 1 et 2 de la ligne B jusqu'à la gare Châtelet-Les Halles et un fourgon rendu Gare de Lyon RER pour effectuer des reconnaissances de la voie 1 de la ligne A jusqu'à la gare Châtelet-Les Halles. Les chefs d'agrès rendront compte au... ligne RATP, du début de leurs reconnaissances et utiliseront le téléphone du tunnel pour rendre compte des éventuelles victimes au cours de leur progression. »

2 h 24 – L'eau arrive aux lances d'incendie.

2 h 27 – Mise en œuvre des moyens d'éclairage.

2 h 31 – Quatrième message de renseignements du lieutenant-colonel Joachim :

« Je demande rendu gare de Châtelet-Les Halles un fourgon, deux camionnettes manœuvre de force, brancards du CS Port-Royal et un fourgon électro-ventilateur. Feu éteint au moyen de deux petites lances, reconnaissance des wagons de tête en cours, ventilation efficace. Victimes découvertes. Deux brûlés graves et deux intoxiqués, un blessé léger. »

2 h 31 – Un engin d'incendie se présente gare de Luxembourg pour effectuer les reconnaissances du tunnel.

2 h 32 – Un engin d'incendie se présente Gare de Lyon pour effectuer les reconnaissances du tunnel.

2 h 40 – Les victimes sont acheminées sur les ambulances de réanimation.

2 h 48 – Fin de l'exercice.

DICTIONNAIRE

1. PCC : Poste Central de Contrôle. Des régulateurs visualisent la marche des trains, peuvent couper le courant, agir sur les aiguillages, contacter tous les centres d'exploitation concernés.

2. IPPFE : Inspecteur Principal de Permanence de l'Exploitation du réseau Ferré. Il centralise toutes les informations et coordonne l'intervention des différents services.

3. CCOT : Centre de coordination et de transmissions de la BSPP.

BSPP : Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris.

4. AR : Ambulance de réanimation.

CRAC : Camionnette de réserve air comprimé.

DE LA FUMÉE SANS FEU

Eh oui, il s'agissait d'un exercice. Chaque année, la RATP et les Sapeurs-Pompiers organisent un exercice et quatre manœuvres pour tester leurs capacités d'action.

Si l'objectif est de parfaire la coordination des différents intervenants, de s'habituer à travailler ensemble, chacun en retire bénéfice : la RATP vérifie l'efficacité des consignes d'alarme et d'alerte ainsi que les procédures d'accueil et de guidage des premiers secours. Elle contrôle aussi la fiabilité des différentes installations. La BSPP, elle, vérifie l'efficacité des moyens de télécommunication, la rapidité et l'ordre des secours, entraîne les différentes brigades.

OBJECTIF JAMAIS

Comme c'est le cas dans plusieurs domaines, la réglementation générale de sécurité n'est pas applicable à la RATP. Tout est donc à inventer, en fonction de l'évolution du réseau et des progrès technologiques. Les risques aujourd'hui sont quasiment nuls, dans les

grands réseaux. Mais le risque doit être pris en compte en raison de l'importance des conséquences.

D'ailleurs, Montréal, Londres, Berlin, Lisbonne, Toronto, Hambourg, presque tous les métros ont connu, au moins une fois, des incendies ou explosions dramatiques.

Paris n'a jamais oublié le 10 août 1903 et la mort de 84 voyageurs à la station Couronnes. Le métro avait 3 ans. La sécurité devenait la condition principale de sa survie.

C'est l'objectif de ces simulations d'accidents graves, mais aussi du travail quotidien de nombreux techniciens qui vérifient, installent, améliorent les équipements de sécurité.

Cette année, à l'automne, on organisera probablement un déraillement. Pour cet exercice qui a eu lieu en novembre 1985, la fumée était l'ennemi. Pour cela, 7 500 mètres cubes de fumée ont été sortis de fumigènes et cinq sapeurs pompiers « maquillés » jouaient le rôle des victimes.

AVANT, APRÈS

L'exercice est spectaculaire. Il ne doit pas cacher cependant l'important travail qui intervient avant, pour le préparer, et surtout après pour en tirer leçon.

Il est intéressant de noter comme l'ont fait les pompiers – que les points à améliorer ne sont pas des moyens directement liés à la sécurité matérielle, mais à la communication :

- l'extension du réseau généphone vers le centre de surveillance des grandes gares ;
- liaison entre les différents chefs d'incident ;
- l'information des voyageurs dans la gare (arrêt de l'exploitation et/ou évacuation).

Cela souligne, une fois de plus, que la sécurité ne peut être seulement l'affaire des spécialistes.

Jacques MARION

MÉTRO ET TERRORISME

« Entre les lignes » revient rarement sur un sujet déjà traité. Ces questions de sécurité l'avaient été très complètement dans le numéro d'avril 1984. Seule l'actualité...

Le 20 mars 1986, une sérieuse alerte à la bombe est déclenchée à Châtelet-Les Halles. Il est probable qu'en cas d'explosion, les mêmes procédures de secours et de sécurité auraient été mises en œuvre.

Beaucoup de journaux ont titré sur le thème de la gravité... si elle avait explosé. Elle n'a pas explosé et il y a quelques raisons : la vigilance de certains voyageurs, les décisions immédiatement prises par le personnel, la bonne coordination avec les Pompiers et les services de déminage. Les trains et la station ont été parfaitement évacués... comme pour un exercice.

Si par définition, les actes terroristes peuvent intervenir partout et n'importe quand, la prévention en est difficile partout et notamment dans le métro : difficulté à surveiller jour et nuit 450 stations, 900 quais, 60 kilomètres de couloirs, plus de 3 000 voitures en service à l'heure de pointe, plusieurs centaines d'accès : impossibilité de contrôler au passage – comme dans les aéroports – plus de 5 millions d'entrées par jour.

Il reste l'attention et l'intervention des hommes : les voyageurs, avec cependant un risque d'exagération collective ; les 5 400 agents de station ; les centaines d'ouvriers et techniciens de l'entretien et du nettoyage, dont la vigilance peut être demandée.

Ce sont aussi les 277 agents de la surveillance générale et les 350 policiers du SPSM.



RATP - Thibaut



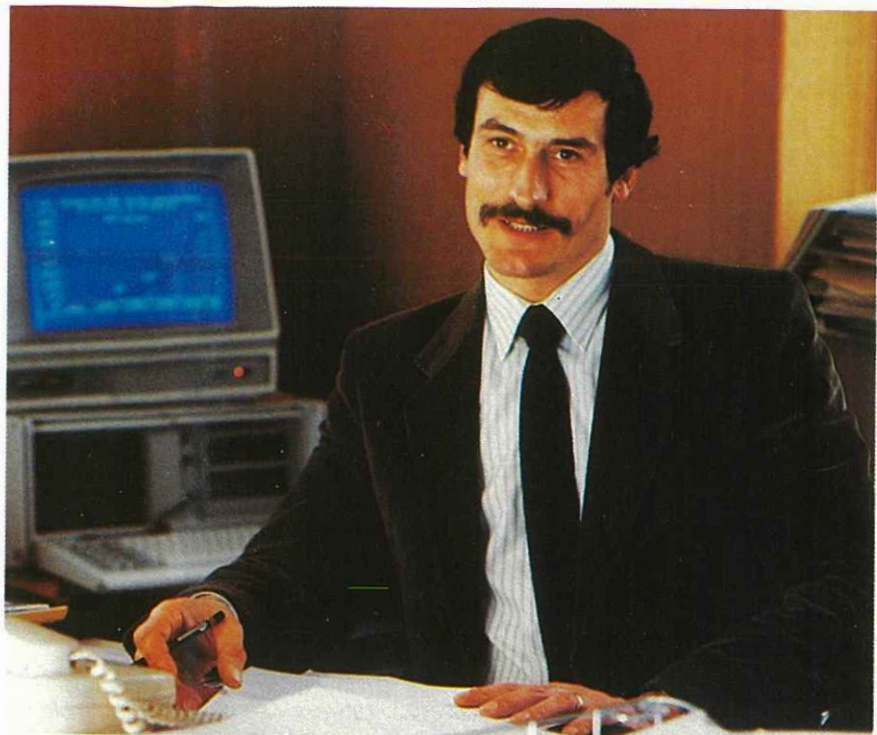
RATP - CPA



RATP - Thibaut

Tony Michas

« La » micro, « le » micro. L'ambiguïté grammaticale révèle les liens nombreux et intimes qui unissent la micro, « technique », au micro, « outil ». L'outil crée-t-il la technique ou la technique engendre-t-elle l'outil ? Le débat anime les esprits depuis l'Antiquité. Concrètement, il se retrouve en filigrane de nombreuses stratégies industrielles et de nombreuses politiques d'équipement. La micro Régie n'y échappe pas.



Jean-Louis Leroy : « stratégie, coordination, promotion de la micro. »

MACHINES... OUTIL !

« Total installé (début avril) : 592. Estimation fin 1986 : 700. Estimation à long terme : 3 000 environ au début des années 1990 ». Ces trois chiffres résument la politique d'équipement de la Régie en micro-ordinateurs. En moyenne, une douzaine de nouveaux micros sont installés chaque mois. Pilote de l'opération : la cellule micro de la division SCP, « stratégie, coordination, promotion », du service SE (1).

ESTAMPILLÉ RÉGIE

Jean-Louis Leroy est l'ancien de la cellule. Arrivé à la division SCP en 1984 (deux ans d'expérience en micro font de vous un ancien !), il a fait ses premières armes Régie dans l'ancien service de l'informatique où il s'occupait de l'installation et de la maintenance des terminaux.

A 37 ans, J.-L. Leroy a déjà pas mal navigué. Électronicien de formation, il a travaillé pendant six ans dans une entreprise spécialisée dans la programmation des machines automatiques et des processus industriels. « Ces expériences professionnelles sont complémentaires. Elles facilitent beaucoup le travail de coordination que je mène aujourd'hui dans le domaine de la micro... L'expérience informatique permet de guider l'utilisateur dans ses choix. L'expérience électronique permet de discuter avec les industriels ».

Les industriels, fabricants de micro-ordinateurs, de « périphériques » (2)

ou de distributeurs de progiciels (3), J.-L. Leroy les connaît bien. « Je reçois la visite d'au moins deux représentants par semaine... Beaucoup de fabricants cherchent à placer un de leurs produits chez nous, rien que pour avoir le nom de la RATP sur la liste de leurs clients. C'est une sorte de garantie technique du produit. » « Fournisseur de... » Voilà une forme de caution commerciale que les grandes marques de champagne utilisent depuis longtemps !

Dans cette masse de produits, la division SCP a sélectionné quelques micros et quelques progiciels. « Au début, nous avons assisté à une prolifération des matériels. Quand on a commencé à restreindre la gamme, nous avons été accusés d'agir en technocrates. Maintenant, les choses sont tassées et les gens comprennent l'intérêt d'une standardisation des matériels... » Le catalogue des produits estampillés « Régie » comporte trois micros et cinq progiciels. Ils couvrent 90 % des besoins potentiels et offrent d'excellentes performances techniques. « Si un utilisateur a besoin d'un micro pour une application particulière, calcul scientifique ou conception assistée par exemple, nous fournissons, après étude détaillée, des outils micros adaptés, même s'ils sortent des standards RATP. Toutefois, nous émettons des réserves sur le suivi, l'aide et le service après-vente que notre direction peut assurer. »

(1) Service des études et de l'organisation.

(2) Équipements satellites qui entourent un micro-ordinateur : disque dur, lecteurs de disquettes pour stocker des informations, imprimantes...

(3) Programme informatique tout fait répondant aux demandes de nombreux utilisateurs de micro-ordinateurs. Contrairement aux logiciels standards, couramment employés en bureautique (tableur, graphiques, traitement de texte par exemple), les progiciels micro-informatiques offrent une certaine souplesse d'utilisation qui facilite l'adaptation aux besoins de chacun.

(4) Abréviation de « Système à maintenance utilisateur ».



SOS SAMU

« Nous rencontrons de plus en plus des utilisateurs « pointus », très au courant des progrès de la micro-informatique... Pour suivre l'évolution des matériels, nous fréquentons assidûment les salons et nous épluchons la presse spécialisée ». Habitant Cergy et travaillant à Noisy, J.-L. Leroy utilise les transports en commun comme salon de lecture. Compte tenu de l'abondance des revues spécialisées, la longueur du trajet quotidien domicile-travail constitue un indéniable avantage.

Mais tous les utilisateurs ne sont pas des cracks de la micro. « Nous avons alors un rôle de conseil... Nous analysons les besoins du demandeur et nous apprécions avec lui l'opportunité d'installer un micro... Nous avons baptisé cela le SAMU (4). Chacune de ces mini-études dure trois à quatre jours. Il ne s'agit pas de livrer un produit clé en main, mais de s'assurer que le micro apportera une réponse adaptée aux demandes de l'utilisateur. » Le SAMU vise à éviter les « micro-placards » qui restent inutilisés, faute de satisfaire réelle-

ment les attentes de l'utilisateur. L'équipement d'un poste de travail (micro, imprimante, progiciels) avoisinant 50 000 F, on ne tient guère à voir les investissements rester dans les cartons d'emballage !

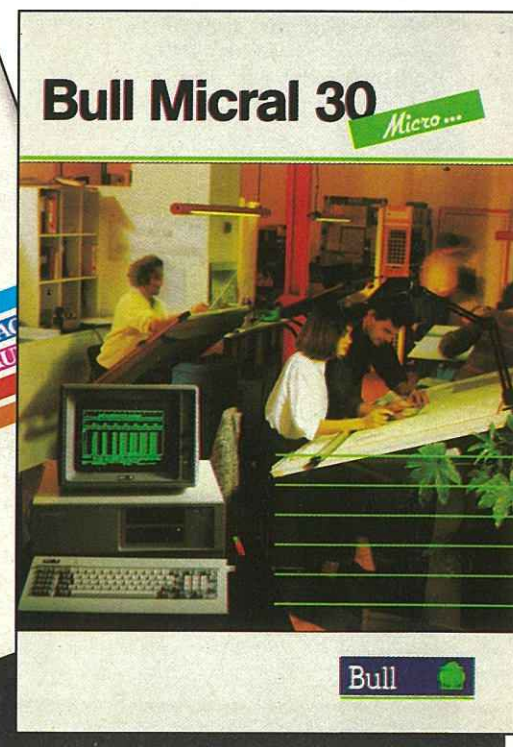
Une enquête récente montre qu'en moyenne 2,5 personnes travaillent sur chacun des micros actuellement en service. Or le micro est un outil individuel. « S'il faut faire la queue pour accéder à la machine, les gens ne tarderont pas à reprendre la gomme et le crayon et à se sentir démotivé, commente J.-L. Leroy. Autant dire que les besoins potentiels sont encore importants ».

Par rapport à d'autres grandes entreprises publiques ou grandes administrations, la Régie a pris « un métro d'avance » au plan de l'équipement micro-informatique. « Nous rencontrons régulièrement nos homologues d'autres entreprises. Souvent leur rôle consiste à centraliser les demandes et à superviser l'achat des matériels. Ils envient beaucoup les structures que nous avons mises en place pour conseiller les utilisateurs, assurer leur formation et leur venir en aide à chaque fois qu'ils rencontrent des difficultés. La micro, par sa souplesse et son caractère personnalisé, est une technologie favorisant l'initiative des individus. Mais le pire serait de laisser les gens face à face avec leurs machines, à chacun de régler seul ses problèmes ! En évitant que l'engouement pour la micro se transforme en découragement devant le micro, le service SE a rempli son contrat vis-à-vis de l'entreprise ».

LE TEMPS DES RÉSEAUX

Les années passent et, malgré cela, les progrès des micro-ordinateurs sont toujours aussi rapides. On annonce l'arrivée prochaine sur le marché de « super-micros » ayant les possibilités des mini-ordinateurs de 1980. « Certains utilisateurs souhaiteraient que l'on remplace rapidement les micros, de manière à leur offrir le dernier matériel, le plus performant, le plus sophistiqué. D'autres personnes craignent en revanche que les efforts accomplis pour se mettre à la micro soient rapidement condamnés par les progrès techniques... » A la Régie, la durée d'amortissement du matériel micro est de sept ans. C'est un compromis de contraintes techniques et de contraintes financières. « Il n'y a pas de règle absolue, commente J.-L. Leroy avec flegme. Sachant que nous devons tenir compte de la pérennité de nos investissements, nous essayons de conseiller utilement les utilisateurs afin de voir, avec eux, si l'évolution de leurs besoins implique réellement la transformation de leur équipement micro ».

A performances égales, les prix des micros baissent régulièrement. « Les tarifs des constructeurs changent deux ou trois fois par an, constate J.-L. Leroy. Le boom de la micro s'explique largement par la guerre commerciale que se livrent les principaux fabricants. » Mais il ne suffit pas d'installer un micro-ordinateur pour répondre aux attentes des utilisateurs. Les équipements satellites (imprimantes, lecteurs



de disquettes...) coûtent chers et ils ne sont pas utilisés en permanence, loin de là. « On nous demande de plus en plus de monter des réseaux locaux avec plusieurs micros afin de mettre en commun des fichiers ou une imprimante performante. Mais la réalisation de ces réseaux se heurte encore à de nombreuses difficultés techniques... Nous lancerons cette année quatre opérations pilotes : une au dépôt d'Asnières, une autre à F-plan, les deux dernières à T et à S pour le télépointage... Il s'agit de défricher le terrain, d'acquérir une expérience pratique et de connaître les contraintes et les possibilités réelles des réseaux locaux. Ces opérations pilotes se déroulent en collaboration avec les services qui ont accepté de se lancer dans l'aventure ».

D'autres réseaux sont en train de naître du rapprochement de la micro et de l'informatique traditionnelle. « Nous devons installer cette année vingt micro-ordinateurs dans les magasins des dépôts d'autobus. Ils remplaceront les terminaux informatiques, mis en place pour permettre le suivi et la gestion centralisée des stocks... Les magasiniers continueront à transmettre quotidiennement les entrées et sorties de pièces détachées ou d'outillage, en tapant sur le clavier de leur micro. Une fois les données enregistrées par l'ordinateur central, ils pourront déconnecter leur micro et l'utiliser de manière autonome, en fonction des besoins locaux. Le micro-ordinateur pourra également servir à d'autres personnes du dépôt... Je ne serais pas étonné de voir ces remplacements se généraliser, d'autant que les différences de prix sont minimes ».

Outil individuel, le micro-ordinateur est de moins en moins un outil isolé. L'interconnexion devient aussi un mot à la mode dans le domaine de la micro ! Hier, la révolution de la micro, c'était l'apparition de machines aux possibilités étonnantes. Aujourd'hui la révolution de la micro, c'est l'émergence de nouvelles formes de travail et de communication. « Les temps changent... Nous devons conseiller sans imposer et être sans cesse à l'affût des dernières nouveautés... L'utilisateur aura toujours le dernier mot, quitte à abandonner l'appareil s'il ne correspond pas à son attente. »

Dans la division SCP, on joue la carte du service technico-commercial, conseils à la clientèle « micro », tout en gardant un œil sur une certaine orthodoxie en matière de politique d'équipement. Une position délicate qui oblige parfois à faire le grand écart.

Christian CHAUMEREUIL

(4) Abréviation de « Système à maintenance utilisateur ».

DES BESOINS SANS LIMITES

Gros systèmes centralisés dans les années soixante, mini-ordinateurs locaux dans les années soixante-dix, micro-ordinateurs individuels dans les années quatre-vingt : l'informatique envahit, chaque jour un peu plus, les grandes entreprises. Des machines de plus en plus en petites et de moins en moins chères que l'on met, toujours en plus grand nombre, à disposition d'utilisateurs de plus en plus divers dans les bureaux, les ateliers, les dépôts, sur ligne... Le tout, sur un fond de concurrence industrielle acharnée entre les constructeurs. Voilà comment apparaît, vu de l'extérieur, le paysage micro-informatique de la RATP. Réalités ou trompe-l'œil ? Nous avons demandé à Médésir Gedin, adjoint au directeur des systèmes d'information, de nous apporter quelques éclaircissements.

Entre les lignes : En micro, comme en beaucoup d'autres secteurs du marché informatique, IBM figure parmi les leaders du marché mondial. Or, IBM n'est pas, et de loin, le principal fournisseur de la RATP. Dans un secteur où l'innovation technologique est galopante, n'est-ce pas un risque ?

Médésir Gedin : le micro-ordinateur est une invention française. A l'époque, personne en Europe n'a cru à l'avenir commercial de cette machine alors qu'aux États-Unis de nombreux constructeurs se sont lancés sur le marché. IBM n'était pas dans le peloton de tête mais il a su se replacer dans la course. Les trois quarts du matériel micro acheté par la Régie sont d'origine française ou construit en France. Nous négocions actuellement un accord cadre avec le Comité interministériel de l'informatique et de la bureautique, ac-

cord au terme duquel nous nous engageons sur une longue période à commander au moins 70 % de matériel français. Compte tenu de notre stratégie actuelle d'équipement en matière de micros, ce contrat ne nous impose aucune contrainte supplémentaire. C'est avant tout une marque de confiance envers nos industriels et un exemple pour d'autres entreprises.

E.L.L. : Confiance oui, mais confiance risquée !

M. Gedin : IBM par sa taille, sa gamme de produit, son expérience représente une commodité et une sécurité pour beaucoup d'entreprises. C'est un argument auquel de nombreux utilisateurs sont sensibles, d'avantage par souci de confort intellectuel me semble-t-il ! On peut obtenir la même sécurité avec des constructeurs nationaux, à condition que ceux-ci se sentent soutenus par une demande qui justifie les efforts à accomplir.

E.L.L. : Les capacités de recherche et d'innovation ne sont pas identiques.

M. Gedin : Certes ! Toutefois si l'on met en commun les possibilités d'études existant au niveau européen, l'écart se réduit sensiblement. Dans cette perspective, la confiance que nous affichons envers les constructeurs européens est une incitation.

E.L.L. : Vous êtes également administrateur de la société Bull qui est le principal fabricant français de micro-ordinateurs. Vous êtes donc bien placé pour faire entendre ce message.

M. Gedin : Je m'y emploie d'autant plus que je siège au titre de représentant des utilisateurs dans le conseil d'administration de Bull. D'ailleurs, Bull consulte de plus en plus régulièrement ses clients pour déterminer avec eux les principales caractéristiques d'utilisation de ses nouveaux matériels. Il s'agit, pour les utilisateurs, de fixer une sorte de cahier des charges fonctionnel, le



Médésir Gedin, adjoint au directeur des systèmes d'information et de l'organisation.

RATP-Marguerite



constructeur trouvant ensuite les solutions techniques permettant de satisfaire leurs attentes. Cette coopération utilisateur-fabricant se veut exemplaire. On ne la retrouve pas chez les industriels américains. Une de nos obsessions vise la compatibilité des matériels, la « portabilité » pour reprendre le terme consacré dans le jargon français ! Même si une nouvelle machine offre des performances techniques trois fois supérieures, elle ne doit pas condamner les applications informatiques déjà existantes. La « compatibilité » est d'ailleurs l'idée qui a permis à IBM d'effectuer un superbe rétablissement commercial sur le marché de la micro et de créer ainsi un standard technique de fait.

E.L.L. : Ne s'agit-il pas aussi d'une compatibilité entre des systèmes informatiques de taille différente.

M. Gedin : Le micro deviendra de plus en plus un moyen d'accès à d'autres systèmes informatiques. Cette tendance commence à se dessiner à la RATP. Si nos devons raccorder les 600 micros sur les ordinateurs de la Régie, il faudrait doubler la puissance de l'ordinateur de télétraitement du centre de Bercy. C'est un des paradoxes de la micro : plus le nombre de micros augmente dans une entreprise, plus les besoins informatiques, au niveau du site central, s'accroissent.

Faites vos prix

Si vous êtes passionné par la micro-informatique et si vous passez (une partie de) vos loisirs devant le petit écran d'un micro, n'hésitez pas à contacter les gens de la division SCP à Noisy (Tél. : 29959 ou 9959). Ils vous indiqueront les adresses de fournisseurs ou de distributeurs d'équipements (micro-ordinateurs, périphériques) et de logiciels qui vous feront bénéficier de réductions spéciales, accordées aux agents RATP. Suivant les marques et les produits, les réductions sont de 15 à 22 % sur les tarifs grand public.

E.L.L. : C'est la mort du micro-ordinateur individuel et d'une certaine image de la micro-informatique qui a fait son succès.

M. Gedin : Vous mélangez allègrement deux choses : les impératifs du poste de travail et les possibilités techniques offertes par le micro-ordinateur. Le micro élabore, à votre demande, les informations nécessaires pour votre travail. Il vous offrira toujours cette autonomie de traitement. Cependant, pour travailler, vous avez besoin de données brutes existant ailleurs et vos résultats doivent être transmis à d'autres personnes dans l'entreprise. Pour effectuer ces échanges d'informations, pour consulter une banque de données, pour alimenter un fichier central, il est nécessaire que votre micro soit connecté à d'autres systèmes informatiques.

E.L.L. : Dans ce cas, le micro n'apporte pas simplement une aide ; il crée aussi de nouvelles relations de travail.

M. Gedin : Certaines banques ont profité de la multiplication des micro-ordinateurs dans leurs services pour imposer une réduction de moitié du volume des papiers en circulation. Elles y sont parvenues et c'est vrai que l'on constate l'apparition de nouvelles habitudes de travail. Le micro met à la disposition de chacun les informations nécessaires dans l'instant. C'est alors un outil d'aide à la décision.

E.L.L. : A vous écouter, les besoins informatiques seraient quasiment illimités.

M. Gedin : Il n'y a pas de limite à l'information. Mais il ne faut pas se laisser griser. Le Centre de Bercy édite actuellement 16 tonnes de listes informatiques par semaine. Quelle est la proportion d'informations véritablement utilisée là-dedans ? Quelques pour cent, et encore je suis optimiste.

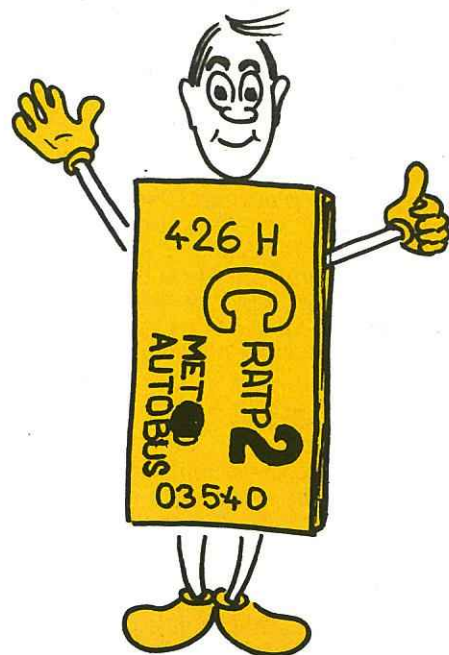
E.L.L. : Avec des réseaux micros connectés sur l'informatique centrale, ne craignez-vous pas de voir s'amplifier les demandes des utilisateurs ?

M. Gedin : En multipliant les micros, en développant le réseau RACINE*, nous leur donnons les moyens de travailler efficacement. Maintenant, c'est à chacun de réfléchir soit a priori, soit au vu de son expérience, sur la bonne utilisation de l'informatique, maxi, mini ou micro.

Propos recueillis par
Christian CHAUMEREUIL

(*) Réseau de transmission de données à grande capacité entre systèmes informatiques ou télématiques (voir *Entre les lignes* n° 80, pp. 9 et 10).

Recherche dans l'intérêt des familles



TICKSON EST NÉ SUR LA 8

Pour nommer ainsi le petit rectangle jaune rayé de marron, il fallait une certaine familiarité, les liens que crée le travail : Tickson est né dans l'imagination d'un conducteur de la ligne 8 en 1972.

Il ne sort donc pas des quartiers chics mais du tunnel, à l'époque où le service des relations extérieures cherchait un « logo » pour représenter la Régie. Entre les lignes, à l'époque où il s'appelait encore « RATP informations », publiait les premiers dessins dans son numéro 3, en janvier 1973. Dans le n° 5, en juillet 1973, il s'identifiait à notre journal.

Son père est Jean-Claude Dorgère, conducteur sur la ligne 8 depuis 1965. Il est à la fois fier et un peu amer de la réussite qu'a connue le ticket, sans lui. Mais l'ingratitude des enfants, dans le milieu de la bande dessinée, est chose courante : tout le monde s'inspire de tout le monde.

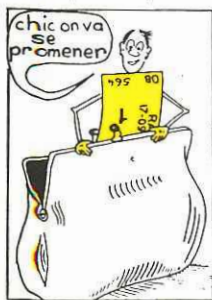
Tickson est probablement arrivé un peu tôt, à un moment où la Régie n'était pas prête à promouvoir un produit et un système d'exploitation encore à l'essai.



Tickson à RATP-Informations en juillet 1973.



Étude pour la première page du journal de la ligne 8.



La journée de Tickson (n° 3, janvier 1973).

Ensuite, alors, Jean-Claude s'essaie au cinéma d'amateur, mais c'est une fausse bonne idée. La vidéo arrive et coûte à cette époque fort cher, éliminant les petits budgets.

Depuis il est revenu au dessin et continue à vouloir le mettre au service de son métier. Au cours d'une réunion d'expression directe où l'on aborde la question du respect des réglementations – c'est toujours l'actualité – une idée lui vient : la rendre plus mémorable et sympathique par l'image.

Aujourd'hui « TOPO »

Avec Jean-Louis Lacan, sous-chef de terminus à Créteil, il s'attaque donc à différents sujets, avec sérieux et humour : la sécurité, les relations avec le voyageur...

C'est une communication professionnelle, où le jargon sort du texte pour venir dans l'image.

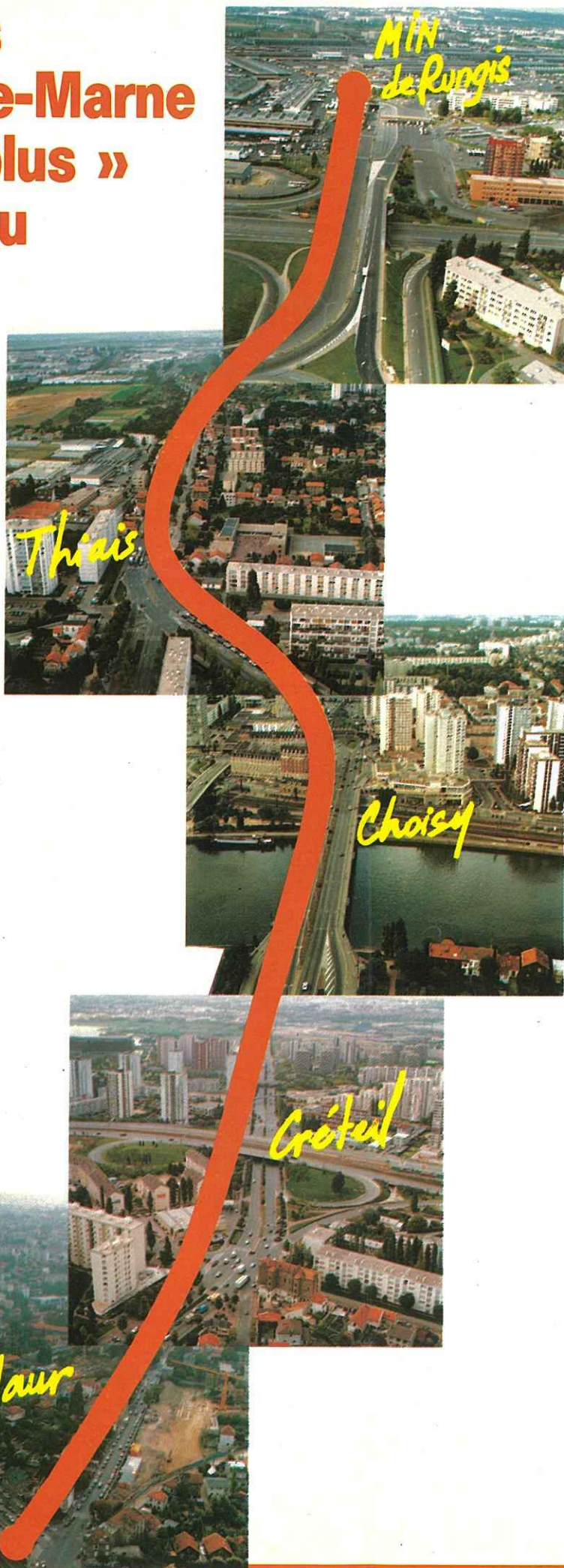
Et puis, parce que la communication est... communicative, est née l'idée d'un petit journal au niveau de la ligne 8 : on y trouverait des informations, des jeux, des petites annonces,... et des dessins.

Pour tout cela, pour ne pas « copier », un nouveau personnage « TOPO » que nous vous présentons.

Mais, bien sûr, Jean-Claude Dorgère sait aussi travailler avec des « vrais » personnages. C'est pourquoi nous lui avons demandé, à défaut de faire la « une » avec Tickson, de faire la « dernière de couverture » avec une bande dessinée.

Jacques MARION

Trans Val-de-Marne le « plus » réseau



Plus rapide, plus commode, plus régulier, le Trans Val-de-Marne (TVM) reliera dans quelques années Saint-Maur à Rungis, en passant par Crétail, Thiais et Choisy-le-Roi. Mais le TVM n'est pas qu'une ligne « en plus ». Comme le futur tramway Saint-Denis-Bobigny, le TVM dessine une rocade qui complétera les grandes liaisons régionales (train, RER, métro), créant ainsi à un réseau plus maillé et plus adapté aux nouvelles habitudes de déplacement des banlieusards.

Inscrit au contrat de plan signé en 1984 entre l'État et la région Ile-de-France, présenté devant les élus locaux et régionaux le 17 octobre 1985, le principe de la liaison « Trans Val-de-Marne » a été approuvé par le Conseil d'administration de la RATP, le 27 mars dernier. L'idée d'une liaison en site propre à travers le Val-de-Marne avait émergé en 1969, dans le cadre des travaux préparatoires au VI^e Plan. Dans les années soixante-dix, les services de l'Équipement et l'IAURIF (1) pilotèrent plusieurs études sur le tracé et la desserte de cette future liaison. En 1976, la RATP présente le schéma d'un réseau *Aramis*, articulé autour de la liaison Trans Val-de-Marne. Ensuite, on évoque l'éventualité d'un mini-métro, type VAL. Mais ces solutions étaient trop coûteuses, compte tenu du trafic attendu. Enfin en 1982, le ministère des Transports réaffirme « la priorité accordée au développement des transports en commun entre les communes de banlieue au moyen de liaisons en sites propres urbains, exploités par autobus ou tramway, programmables à court terme et d'un coût raisonnable ». Trans Val-de-Marne répond à ce cahier des charges.

A vol d'oiseau

Établi à une dizaine de kilomètres des portes de Paris, le *Trans Val-de-Marne* (TVM) reliera la gare RER de Saint-Maur-Crétail au Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis. Il desservira au passage les communes de Crétail, Choisy-le-Roi et Thiais. Sur les douze kilomètres et demi du parcours, douze seront en site propre. Ce dernier sera établi, soit dans l'axe de la chaussée (sur 7 250 mètres), soit de part et d'autre de la chaussée (sur 4 220 mètres), soit carrément hors voirie (sur 600 mètres). L'itinéraire du TVM suivra la nationale 186. Au cours des prochaines années, le trafic automobile sur la RN 186 va diminuer en raison de l'ouverture progressive de l'autoroute A 86, dans ce secteur du Val-de-Marne. Le site propre du TVM occupera l'espace ainsi disponible le long de la RN 186.

Un système de priorité aux feux permettra au TVM de franchir sans difficulté les carrefours. La traversée du carrefour Pompadour se fera néan-

moins à l'aide d'un viaduc réservé exclusivement au TVM. Quelques centaines de mètres plus loin, le TVM donnera correspondance aux trains desservant la gare SNCF de « Pompadour », sur la ligne Paris-Lyon/Melun. Cette nouvelle gare remplacerait celle de Villeneuve-Prairie, située un peu au sud.

Outre la banlieue SNCF de Paris-Sud-Est, le TVM sera en correspondance avec d'autres axes de transport importants : la ligne A du RER à Saint-Maur, la ligne 8 du métro à Créteil-Université, la ligne C du RER à Choisy-le-Roi. Enfin, n'oublions pas au carrefour Rouget-de-l'Isle et au Cor de Chasse, les lignes de bus 183, 185 et 285 qui drainent les communes situées le long de la RN 305 et de la RN 7.

43 000 voyageurs devraient utiliser quotidiennement le TVM, avec des pointes de 1 600 personnes à l'heure sur le tronçon le plus chargé. La desserte sera assurée par des autobus articulés. L'intervalle sera de 4 à 5 minutes aux heures de pointe et de 8 minutes aux heures creuses. La vitesse commerciale devrait friser 22 kilomètres/heure alors qu'elle ne dépasse pas 14 kilomètres/heure sur l'ensemble du réseau bus de banlieue. Il faudra à peine plus d'une demi-heure pour aller de Saint-Maur à Rungis, soit deux fois moins qu'aujourd'hui !

Travaux au programme

La réalisation du TVM est liée au calendrier de mise en service de l'autoroute A 86. Les travaux pourraient commencer dès l'année prochaine sur la partie Est (Créteil et Saint-Maur) et sur la partie Ouest (Thiais, MIN de Rungis). La traversée de Choisy et l'aménagement du carrefour Pompadour seraient entrepris vers 1990-1991. L'ensemble du TVM pourrait être achevé en 1992.

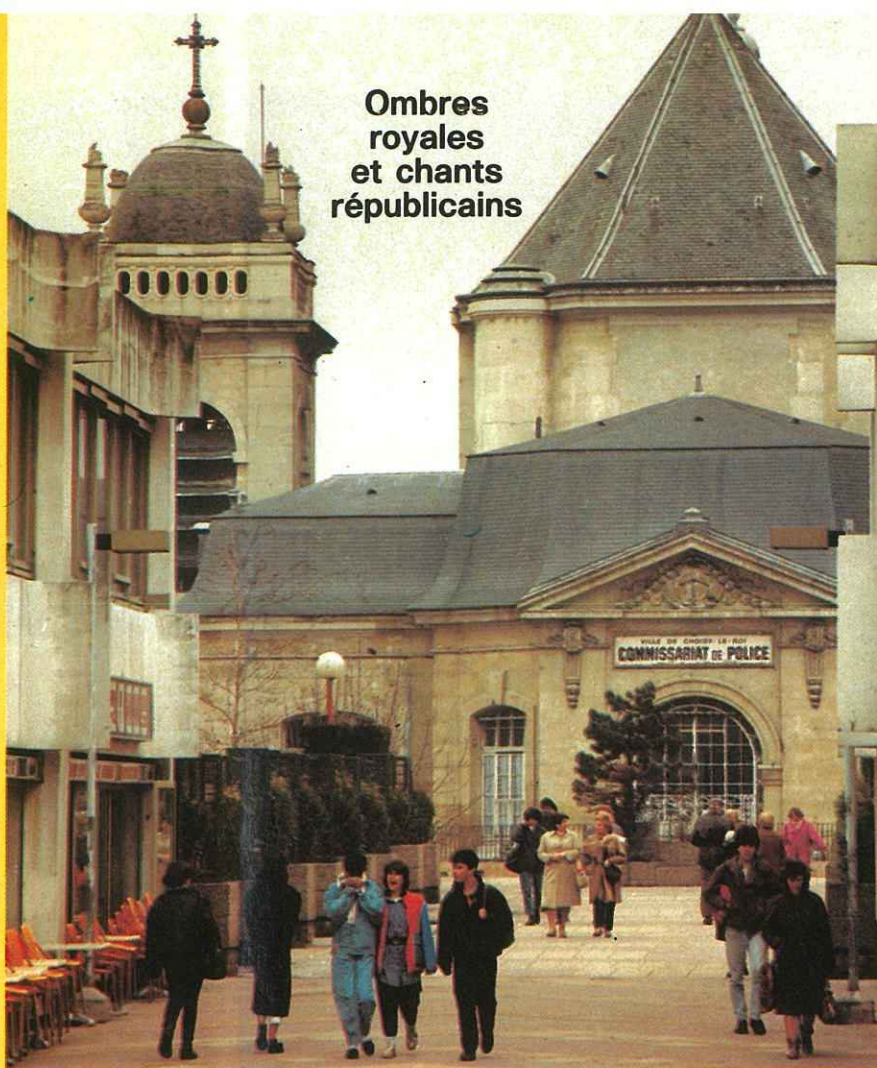
Le coût des travaux est estimé à 432 millions de francs (coût hors taxe au 1.1.1985) (2). Sur ce total, les acquisitions foncières (terrains, bâtiments frappés d'alignement) représentent 21 millions de francs, les travaux de génie civil (site propre, viaduc Pompadour...) 280 millions de francs et les équipements (signalisation, arrêts, système d'aide à l'exploitation) 131 millions de francs. Les infrastructures du TVM seront financées à 50 % par l'État et à 50 % par la région Ile-de-France. La RATP aura en charge le matériel roulant et l'exploitation du site propre.

Les installations du TVM pourront être empruntées par d'autres lignes

(1) Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

(2) Le montant de la première tranche de travaux (soit 250 millions de francs) sera financé grâce aux crédits inscrits dans le contrat de plan État-Région.

Ombres royales et chants républicains



Choisy-le-Roi, un passé bien discret.

Des grands immeubles de Créteil aux entrepôts de Rungis, le trajet du TVM n'a rien d'attrayant pour les touristes pressés. Pourtant, la ville de Choisy fut pendant des décennies une résidence royale dont il ne reste plus grand-chose. De 1680 à 1686, Mlle de Montpensier, dite la Grande Mademoiselle, nièce de Louis XIII, fit édifier à deux pas de la Seine, dans l'axe de l'actuelle rue Jean-Jaurès, une demeure qu'elle légua au Grand Dauphin, fils de Louis XIV. Mais ce dernier préférait les plaisirs de Meudon, plus proche de Versailles, au calme campagnard de Choisy. En 1739, Louis XV rachète la propriété à Mme de Louvois. Il confie à Gabriel la conduite des travaux d'agrandissement du château dont la pièce maîtresse devient le théâtre, avec son décor de boiseries et de rocailles. Mais Choisy était célèbre pour son petit château, achevé en 1756, une construction dans la lignée du petit Trianon de Versailles. Outre sa décoration raffinée, le petit château possédait une « table volante » qui permettait de remonter les plats, directement servis dans les cuisines. Ainsi les domestiques ne pouvaient pas identifier les convives. Prudence, prudence !

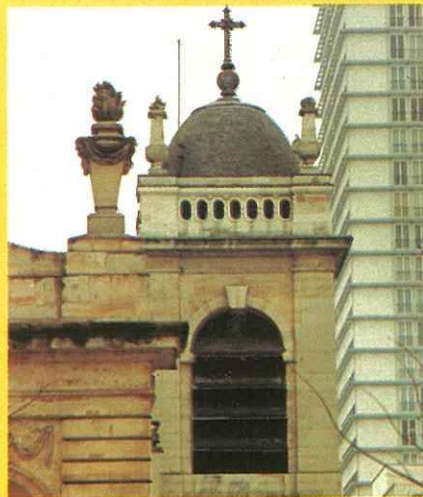
Abandonné par souci d'économie par Louis XIV, le château fut vendu comme bien national à la Révolution. Aujourd'hui, il ne reste presque plus rien du Choisy royal. Le commissariat de police occupe l'ancien pavillon du roi. Il jouxte l'église Saint-Louis, suffisamment vaste pour accueillir la Cour lors de ses passages à Choisy. Du petit Choisy, il ne subsiste plus qu'un vase, une statue et un dessus de porte au Musée du Louvre.

Une des visiteuses assidue du château de Choisy fut Mme de Pompadour,

favorite de Louis XV. On voyait souvent son carrosse suivre l'allée d'honneur, traverser le pont de Choisy et filer par la route de Créteil. Deux kilomètres plus loin, au milieu de la plaine de Valenton, l'attelage obliquait vers Limeil-Brévannes où Mme de Pompadour possédait une folie campagnarde. Le lieu-dit où le carrosse changeait de route fut baptisé carrefour Pompadour.

Choisy la royale accueillit, après la Révolution, le compositeur Rouget de Lisle qui y décéda en 1836. Mais plus que les couplets républicains de la Marseillaise, l'industrialisation de la commune à la fin du XIX^e siècle contribua à effacer les traces de son passé monarchique.

C. C.



TRANS VAL-DE-MARNE LE « PLUS » RÉSEAU



Superbus assurera la desserte du TVM.

d'autobus. La desserte sera d'ailleurs remaniée pour tenir compte de la nouvelle liaison. Mais le TVM n'est pas une simple ligne « Superbus » venant remplacer l'actuel 392. C'est avant tout une rocade destinée à « interconnecter » plusieurs axes « lourds » métro-RER de l'Ile-de-France. TVM dans le Val-de-Marne et le tramway en Seine-Saint-Denis sont deux chaînons d'un grand

réseau de transport régional, articulé autour des différents pôles d'activité de l'Ile-de-France. Paris occupera toujours une place importante dans ce réseau. Toutefois, il ne sera plus le lieu unique à partir duquel rayonnent toutes les lignes. Évry, Cergy, Bobigny, Créteil, La Défense, Vélizy, Saint-Denis, Noisy-le-Grand seront quelques-uns des pôles importants de ce réseau maillé. Trans

Val-de-Marne s'inscrit donc parmi les actions prioritaires retenues par la RATP dans le cadre de sa stratégie de desserte des banlieues (3). Avec autant d'atouts dans son jeu, TVM devrait gagner la partie.

Christian CHAUMEREUIL

(3) Voir *Entre les lignes* n° 81, pp. 11 à 19.

JUGER SUR PIÈCE

La concrétisation du projet TVM est accueillie avec sa satisfaction au réseau routier. Toutefois, fidèle à sa tradition de réserve, le routier attend de juger sur pièce. La prudence de l'exploitant tempère ainsi le lyrisme journalistique... caractéristique d'*Entre les lignes* diront certains !

« Les déplacements entre banlieues se développent, mais c'est un trafic diffus, très éclaté » constate Robert Bonecase, chef du service des études d'exploitation. « On ne voit pas apparaître de demandes privilégiant d'emblée telle ou telle liaison... Le trafic sur certaines rocades, comme le 323, est supérieur aux prévisions initiales. Toutefois les chiffres, en valeurs absolues, restent dans la moyenne des résultats des autres lignes du réseau ». La création de liaisons rapides, tramway, TVM, pourrait néanmoins contribuer à drainer et à structurer le trafic entre les banlieues. « Les deux liaisons ne sont pas comparables, continue R. Bonecase. Le tramway traverse des secteurs très urbanisés. En revanche, le TVM est tracé plus loin de Paris et il passe en limite des zones urbanisées. Cette différence ressort d'ailleurs assez bien des estimations de trafic ».

« Le projet du TVM marque une date importante, souligne Maurice Bourgoin, directeur du réseau routier. C'est une opportunité historique puisqu'il s'agit de récupérer de l'espace sur la voirie pour créer une infrastructure de transports en

commun... Il est d'ailleurs capital que les délais de réalisation du TVM soient scrupuleusement respectés. Sinon, le délestage constaté sur la RN 186, après la mise en service de l'autoroute A 86, incitera de nouveaux banlieusards à prendre leur voiture et il ne sera plus question de réserver de la place aux transports en commun ».

« Toutes les études montrent que l'attente est le critère déterminant dans le choix d'un moyen de transport, reprend R. Bonecase. Je viens de lire une étude sur le VAL qui confirme encore cela. Avec le VAL, il n'y a plus besoin de se préoccuper des horaires. C'est cela la vraie nouveauté pour les Lillois et elle relègue au second plan de l'automatisme intégral... Sur nos grandes lignes de rocades, pour être réellement attractif, nous devrions faire du 2 à 3 minutes d'intervalle aux heures de pointe. Nous aurions alors un niveau de service comparable à celui des radiales ferroviaires, RER et métro. Mais le trafic ne justifie pas une telle desserte. Ou alors, il faut accepter de privilégier ces lignes et leur consacrer des moyens considérables, sans se soucier, pendant un temps, des résultats d'exploitation ».

« Cela montre bien qu'un effort financier en faveur des transports en commun doit s'accompagner corrélativement d'une politique de promotion de l'usage des transports en commun, poursuit M. Bourgoin. C'est d'autant plus vrai en

banlieue où l'usage de l'automobile offre d'indéniables avantages. Nos voisins helvétiques et d'Outre-Rhin l'ont parfaitement compris en privilégiant les parcs de liaison*, les plans de circulation et la lutte contre le stationnement sauvage... En contribuant à augmenter le trafic des transports en commun, ces mesures permettent de rentabiliser effectivement les investissements consentis pour construire un site propre, installer un système de régulation ou créer de nouvelles liaisons ».

Malgré le démarrage des projets « tramway » et « TVM », on constate, côté routier, que cette volonté politique est longue à se dessiner. Les difficultés rencontrées par d'autres projets, comme les sites propres de la RN 192, de la RN 306 ou de la RN 305, sont là pour le rappeler. On souhaite également que la priorité accordée aux deux grands projets de rocades ne remette pas en cause des opérations plus ponctuelles, facilitant l'exploitation du réseau existant. Néanmoins, on espère que le côté promotionnel du projet TVM sera un élément important en faveur de l'élaboration d'une politique générale des déplacements dans l'agglomération parisienne.

C. C.

(*) Parking de grande capacité, implantés à proximité des transports en commun. Plusieurs parcs de liaisons sont en service à côté des gares du RER.



Ballade... pour une excursion

Viens, je t'emmène avec moi, en balade. On laisse tout, on s'en va, en balade...

Et si c'était le ticket de métro qui, une fois n'est pas coutume, vous faisait cette invitation... Y répondriez-vous ?

Oui... alors vous viendrez grossir les rangs de ces 8 000 personnes qui, chaque année, répondent à l'appel du ticket en participant aux excursions proposées.

Passeport sans frontière

Elles existent depuis bien longtemps maintenant et connaissent leurs heures de gloire dans les années 1976-1980 pour enregistrer depuis un certain tassement. Faut-il rendre responsable la hausse du prix des excursions ? Peut-être. Mais la clientèle, assez âgée, ne se renouvelle pas beaucoup. Malgré les efforts du service touristique et de locations de la RATP pour proposer chaque année de nouvelles promenades, certains ont déjà participé à toutes celles qui les tentaient.

Ce ticket qui, maintenant, se permet quelques familiarités en vous « envoyant balader » a pour l'occasion plusieurs parents : la RATP et la société Estournet Frères. La première organise en autobus PR 100 une cinquantaine d'excursions de Royaumont à Guernantes en passant par la vallée de Chevreuse, ses châteaux (Breteuil, Dampierre et la Mauvière), ses forêts et les Vaux de Cernay que l'on ne peut, comme d'autres lieux d'ailleurs, visiter individuellement. Toutes ces escapades ont en commun leur relative proximité de la capitale.

Si, par contre, vous souhaitez aller plus loin, partir plus longtemps, il faut un matériel plus approprié aux longues distances. C'est la société Estournet Frères qui vous emmènera. A son programme, 10 jours en Autriche via l'Allemagne, l'Autriche, le Liechtenstein et la Suisse, 8 jours au Danemark, etc. Vous pouvez aussi rester dans l'Hexagone et visiter en une journée Amboise, Arromanches ou Reims.

Plus... pour moins

Des excursions, il y en a au total 80 (RATP et Estournet). Chacune d'entre elles est l'aboutissement d'un important effort de recherches et de négociations. C'est le travail habituel à la société Estournet. Elle organise depuis de longues

années voyages et excursions à travers le monde.

A la RATP, ce n'est pas la même chose. C'est essentiellement un agent du réseau routier – du service touristique et de locations – qui remplit cette mission particulière.

Dès le printemps, il effectue ses premières recherches à l'aide de documents divers. Ensuite, à l'automne, il prend son « bâton de pèlerin » et guidé par les grands événements des mois à venir (culturels, sportifs, etc.), il part à la recherche de nouvelles excursions pour les visiteurs du printemps et de l'été.

Un travail délicat et pour lequel l'imagination et le sens pratique ne doivent pas manquer. Il faut d'abord avoir



RATP-CPA

Hier comme aujourd'hui, une promenade en campagne.

Ballade pour une excursion

l'idée d'un trajet intéressant, vérifier ensuite que le circuit soit adapté à la circulation d'un autobus et réalisable dans des temps raisonnables. Reste à régler de nombreux détails. Pour les excursions d'une journée, les participants pourront-ils se restaurer convenablement à midi dans des établissements proches ? Il faut s'en assurer, mais surtout négocier les prix des visites en groupe avec les propriétaires ou conservateurs des musées, châteaux ou autres monuments historiques.

Pouvoir et savoir offrir des excursions intéressantes pour un prix attractif à une clientèle exigeante. C'est l'objectif de la RATP. A tous ceux qui ont quelques envies de balades, le ticket donne rendez-vous... la saison 86 est loin d'être terminée.

Sylvie FRECHARD

86

RENSEIGNEZ-VOUS ET RETIREZ
VOS BILLETS AUX SERVICES
TOURISTIQUES DE LA RATP:
PLACE DE LA MADELEINE
(CÔTÉ MARCHÉ AUX FLEURS)
PARIS 8^e. TÉL: 42 65 31 18

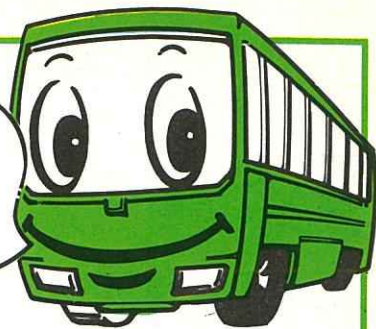
53, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS.

PARIS 6^e. TÉL: 43 46 43 60.

PRÉPAREZ VOS VALISES,
QUAND LA RATP PART EN VISITE,
C'EST TOURISTIQUE... ET CHIC!



PARTIR...



Parmi toutes les excursions, n'en citons que quelques-unes au hasard, la liste en serait trop longue.

● RATP

● VAUX-LE-VICOMTE : le château de Nicolas Fouquet, visite des appartements, des salons d'apparat, les jardins de Le Notre et le parc. Le musée des équipages.

Départ à 12 h 45 - Retour vers 20 h, 171 F.

● CHANTILLY : Le Petit Château, œuvre de Jean Bullant et le Grand Château. Musée Condé ou Parc, Hameau, Jeu de Paume et extérieurs des deux châteaux, de la Maison de Sylvie et des Grandes Écuries. Forêts de Chantilly et de Coyella-Forêt.

Départ à 13 h 25 - Retour vers 19 h 30, 147 F.

● PROVINS : Visite de la ville haute : portes Saint-Jean et de Jouy, les remparts, la grange aux dîmes, place du Châtel, église Saint-Quiriace, tour César, caveau du Saint-Esprit. Église Saint-Ayoul en ville basse. L'église de Rampillon.

Départ à 12 h 35 - Retour vers 20 h 45, 178 F.

● ESTOURNET

● LONDRES - WINDSOR - 3 JOURS : Samedi : Déjeuner sur le bateau entre Calais et Douvres. Canterbury : la cathédrale, les rues anciennes, les alentours. Londres : installation à l'hôtel, dîner, hébergement. Soirée libre. Dimanche : visite guidée de Londres. Windsor : déjeuner puis visite du château royal. Retour à Londres. Inoubliable soirée médiévale dans le vieux donjon de la Tour de Londres (dîner, vin, et spectacle inclus). Lundi : Greenwich-Village : visite du Cutty-Sark, magnifique trois-mâts, un des derniers cap-horniers. Déjeuner, puis retour. 2 390 F.

● LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - 2 JOURS :

samedi : Luxembourg : déjeuner, puis mini-tour dans la cité européenne. La Suisse luxembourgeoise, la vallée de l'Ernz noire. Les ruines romantiques du château de Beaufort. Gorges du Loup. Echternach : dîner et nuit à l'hôtel dans une des plus jolies cités du Grand Duché. Soirée libre. Dimanche : vallée de la Sure. Vianden : vue du plus grand château luxembourgeois. Arrêt promenade dans un site splendide. Clervaux : déjeuner. Retour en France par la Belgique. Bouillon : arrêt détente. Retour sur Paris. 1 120 F.

● AMBOISE : Visite du Clos-Lucé, dernière demeure de Léonard de Vinci où son exposées ses fabuleuses machines. Chenonceau : joyau de la Renaissance construit dans le lit du Cher. Chissay-en-Touraine : dégustation de liqueurs et d'eau-de-vie.

Départ à 7 h - Retour vers 22 h, 265 F.



Duke comme Bach

Passer du jazz à la musique classique et, inversement, de Jean-Sébastien Bach à Duke Ellington, cela peut très bien se faire. En tout cas, Alain Perreau le fait.

Musicien de l'Harmonie de la RATP et musicien-président de l'Orchestre symphonique, il participe à un groupe de jazz : le « 78 All Stars ».

Dans cette formation, deux autres agents : Bernard Farin qui travaille à GP et Yves Magnier du bureau d'études de NT. Accompagnés par quatre amis, ils sont respectivement trompette, trombone, batteur.

« 78 All Stars » ne signifie rien, sinon que l'orchestre est parti des Yvelines.

Le jazz club « Le Petit Journal » les présente ainsi : « L'orchestre joue un jazz très vigoureux et gai dans un style « Revival » très affirmé avec, et pour le plaisir, quelques incursions dans un répertoire plus swing. »

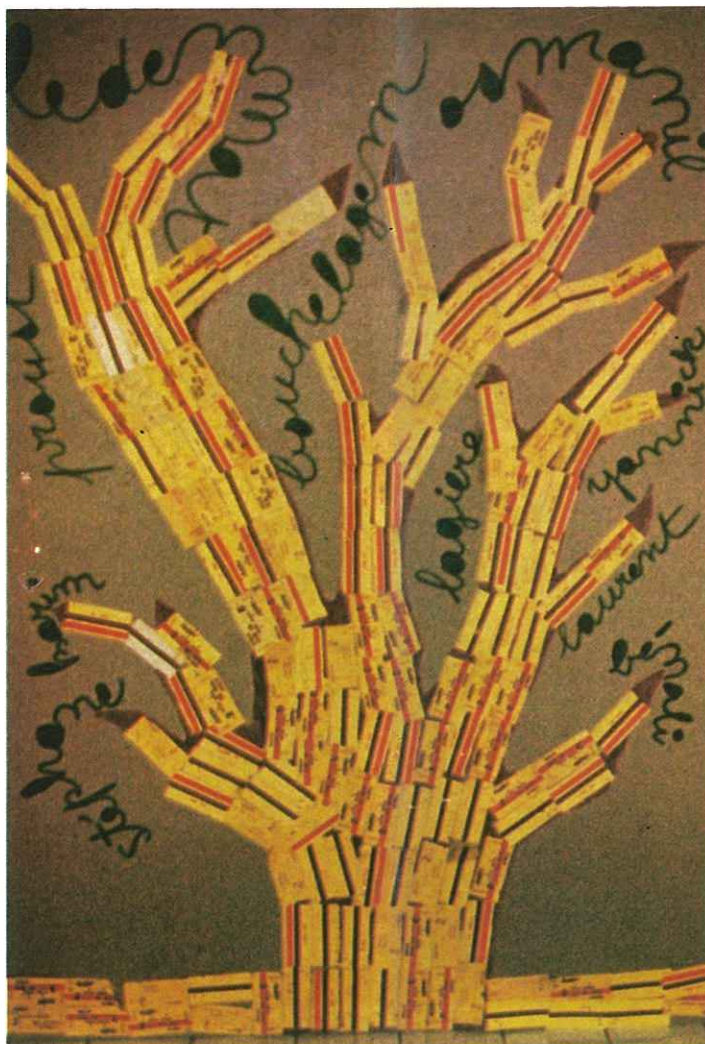
La revue « Jazz Magazine » éclaire ainsi ce propos pour les spécialistes : « Le 78 All Stars défend les couleurs d'un jazz issu de la tradition new orlean's « revitalisé », avec parfois quelques incursions dans les sphères de la swing era. En résulte une musique aux accents chaleureux d'une vivante expressivité, et à l'élaboration de laquelle chacun participe avec joie et compétence, soit un parfait exemple de jubilation collective et communicative. »

Avec ce jargon et ces expressions anglaises, nos agents n'ont pas dû être dépayés...

Il reste la musique et peut-être les rencontrerez-vous dans un cabaret ou sur le lieu de leurs vacances animant la soirée.

En attendant, vous pouvez les écouter en demandant le disque qu'ils ont enregistré : au Groupement horticole ou à la régie des orchestres, 44, rue des Maraîchers - Prix : 60 francs. Ces grands succès des plus grands, de 1918 à 1946, revus aux sonorités de 1986, sont audibles par toutes les oreilles.

J. M.



Promotions internes

Messieurs Claude Quin, président du conseil d'administration de la RATP, et André Marcq, directeur général adjoint, ont été nommés respectivement chevalier et officier de la Légion d'honneur. Monsieur Pierre Faucheux, directeur du réseau ferré, a été nommé commandeur dans l'Ordre national du mérite.

Des enfants à l'ouvrage

Ils s'appellent Mélanie ou Caroline, Antoine ou Mathieu, ont entre 7 et 13 ans. Des enfants comme nous en côtoyons tous les jours, timides ou audacieux, peureux ou téméraires. Tous sensibles et créatifs comme on l'est à leur âge. La vie les a pourtant marqués d'un handicap temporaire pour certains, définitif pour d'autres. Ils font partie de l'externat psychothérapique « Le Coteau » à Vitry-sur-Seine.

Ces enfants ont ensemble imaginé cet « arbre à tickets » destiné à décorer leur lieu de vie. Sachant tout le travail que cette réalisation a nécessité pour eux, leurs éducateurs, leurs instituteurs, nous avons voulu le publier en espérant que vous aussi, vous l'appréciez.

Il n'y a jamais de règle sans exception. C'est la même chose au Conseil d'administration. La réunion habituelle, programmée pour le dernier vendredi du mois, s'est tenue le jeudi 27 mars. Week-end de Pâques fait loi !

La Chronique du Conseil

Le geste qui sauve

Le 20 mars dernier, un voyageur découvre un colis suspect dans une voiture du RER. Par prudence, il jette le sac dans le tunnel entre les gares d'Auber et de Châtelet-Les Halles. Bien lui en prit puisque le colis renfermait une bombe. Commentant cet événement, le Directeur général insiste sur les conséquences d'une exceptionnelle gravité qu'aurait eu un attentat dans le RER, à une heure de fort trafic. M. Rousselot rappelle que non seulement l'attention et l'esprit d'initiative des voyageurs, mais encore l'efficacité, l'organisation, l'initiative du personnel d'exploitation et la parfaite collaboration avec la police, ont permis d'éviter une catastrophe.

Bien que le déroulement de ces événements soit plutôt rassurant, il convient de rester très vigilant. Des recommandations ont été données, tant aux agents

de la RATP qu'aux voyageurs, pour intervenir dès que le moindre risque est identifié.

Le Président souligne que la notion de service public revêt ici son entière dimension et ajoute, qu'en accord avec le Conseil d'administration, des remerciements seront adressés au SPSM (1) et aux divers agents de la RATP concernés.

RER : gonfler les artères

Une grande partie de la matière fut ensuite consacrée à un

débat d'orientation sur les moyens d'accroître la capacité de transport de la ligne A du RER. La qualité du dossier préparé ces derniers mois par les services concernés fut d'ailleurs saluée unanimement par le Conseil.

D'emblée, plusieurs administrateurs soulignent que l'amélioration de la ligne A doit s'intégrer dans le problème global de l'aménagement de la région Ile-de-France et demandent que les études prennent aussi en compte les conséquences du prolongement de la ligne 1 à La Défense (2).

Pour le court terme, l'accord se fait sur la nécessité d'une politique d'information et de respon-

sabilisation des usagers. L'objectif est de limiter le temps de stationnement à 50 secondes pour permettre de tenir les intervalles prévus par le programme d'exploitation. Ensuite l'utilisation de TUC pour canaliser les flux de voyageurs ou l'adoption de certaines mesures directives (portillons) tendant à canaliser les usagers sont évoqués. Enfin, des réticences sont exprimées quant à l'éventuelle suppression des strapontins ou de quelques sièges dans les trains. Plusieurs administrateurs voient là une contradiction avec la politique de développement du confort, promue par l'entreprise.

Sur les solutions à long terme, des avis parfois réservés, sont également exprimés sur le principe d'une tarification dissuasive aux heures de pointe. L'ensemble des administrateurs souhaite la mise en œuvre rapide du site propre pour autobus entre Gare du Nord et Gare Saint-Lazare. Par ailleurs, ils marquent un intérêt pour l'idée d'un métro automatique entre Gare du Nord et Auber, tout en demandant que l'on continue à étudier le détournement de la ligne D par le quartier Saint-Lazare, malgré le coût élevé des travaux à réaliser.

Prenant alors la parole, le Commissaire du gouvernement

ACTUALITES



La pince est débloquée, les bandes transporteuses ont conduit la cabine sur son aire de retournement.

SK : On monte en marche...

(Suite de la page 2)

Il ne s'arrête pas en station... Enfin, pas vraiment puisqu'il avance à 1 km/h, soit encore 27 centimètres/seconde. Ensuite il atteint 20 km/h. Entre temps, une pince a permis par un embrayage progressif l'entraînement des véhicules.

Le roulement est assuré par des roues garnies de bandages en polyuréthane sur deux rails. Le guidage est assuré par des galets latéraux. En station, le ralentissement est assuré d'une part grâce à une surélévation de la voie, d'autre part par le débrayage de la pince. Le relais est pris par une bande transporteuse entraînant deux roues à friction

solidaires du véhicule.

L'accélération se fait à l'inverse, c'est-à-dire par une légère pente et l'embrayage de la pince sur le câble entraîné par un moteur asynchrone. La régulation des véhicules est automatique et un système de « cantonnement » empêche toute collision. En bout de ligne, les voitures font demi-tour et repartent.

Ce système expérimental de Villepinte a été cofinancé par l'État, la Région et le Parc des expositions. Un autre SK est en service à Vancouver qui abrite l'exposition universelle 1986 et assure une liaison de 150 mètres en viaduc du pavillon français.

J. M.

souhaite que la réflexion sur l'information des usagers soit poursuivie. Il insiste pour qu'une tarification dissuasive ne soit pas écartée a priori. Enfin, il rappelle que les grandes opérations d'investissement doivent être prises en compte dans le schéma de transport de la région parisienne.

Après que la Directeur général ait répondu à certaines questions techniques, notamment sur les possibilités d'allongement des quais et des rames, le Président conclut le débat en précisant que les mesures à court terme sont indispensables pour faire face à la montée du trafic et améliorer la situation actuelle.

Quant aux mesures à moyen terme, elles seront précisées et soumises ensuite au Conseil.

Puis, il demande l'appui des représentants de la Ville de Paris pour faire aboutir les négociations et la réalisation d'un site propre entre la Gare du Nord et la Gare Saint-Lazare. En ce qui concerne les solutions à long terme, le Président estime nécessaire une étude comparative des coûts et des avantages des deux solutions envisagées :

La déviation de la ligne D par Auber d'une part, la réalisation de la ligne D directe et d'un mé-

tro automatique d'autre part. Enfin il suggère qu'une contribution soit prélevée au titre de la charge foncière sur les nouveaux mètres carrés de bureau autorisés dans Paris. Pour conclure, il émet de fortes réserves sur la surtarification aux heures de pointe, qui toucherait principalement les salariés.

En outre, il considère qu'une telle décision, sans grand effet dissuasif, aurait nécessairement un caractère stratégique et politique, et qu'elle risquerait aussi de stimuler la fraude.

Règlement, règlement

Le Conseil devait discuter ensuite de plusieurs modifications du statut concernant les commissions de classement, le conseil de discipline, l'expression et la représentation du personnel. Selon certains administrateurs, les modifications proposées ont été appliquées avant d'être approuvées. Ils regrettent par ailleurs, que l'opportunité d'un allègement du système très complexe des commissions de classement n'ait pas été saisie par la direction du personnel.

Plusieurs administrateurs soulignent que les modifications proposées résultent d'un compromis. Certains le trouvent fragile et considèrent le changement introduit comme nécessairement limité.

Répondant aux diverses questions, André Marcq, Directeur général adjoint, souligne que le dossier a été élaboré, en commission mixte du statut, dans les règles légales et que les commissions de classement et le conseil de discipline fonctionnent toujours selon l'ancien système. Enfin, il confirme que ce texte résulte bien d'un compromis entre plusieurs positions divergentes.

Le Conseil d'administration approuve les diverses modifications au statut du personnel par 17 voix pour, 4 contre et 3 abstentions.

Ticket Villette

Faisant suite à l'ouverture du nouveau musée des Sciences et des Techniques, le terminal bus et les accès de la station Porte de la Villette doivent être modifiés pour permettre une meilleure desserte du musée et une meil-

leure intégration des transports avec les nouveaux équipements du quartier.

Le coût des travaux sera pris en charge par l'Établissement public du Parc de La Villette.

Constatant que l'ensemble des sources de financement n'étaient pas encore arrêtées, plusieurs administrateurs s'inquiètent de savoir si la RATP ne risquait pas d'être sollicitée pour financer certains équipements techniques.

Le Conseil approuve à l'unanimité le projet de réaménagement. La délibération spécifie que le financement doit être assuré par l'établissement public, qui fera sienne la totalité des risques.

Parmi les autres décisions de la réunion du mois de mars, le Conseil devait approuver les comptes de l'exercice 1985 de la Caisse de Coordination et le schéma de principe du Trans Val-de-Marne (voir l'article consacré à ce sujet dans ce numéro).

(1) Service de protection de la sécurité du métro de la préfecture de police de Paris.

(2) Voir *Entre les lignes* n° 90, pp. 11 à 14.

ACTUALITES

Un été show

Les animations du métro ne partent pas en vacances en juillet. Et c'est tant mieux pour les voyageurs du métro et du RER.

Sportifs, à vos marques ! Ou plutôt à vos vélos du 4 au 20 juillet ! Vous pourrez suivre en direct dans plusieurs stations de métro les étapes du Tour de France, ceci grâce à un accord passé avec Antenne 2.

Amoureux des voyages, prenez un ticket sans frontière. La statue de la Liberté à New York fête son centenaire et la RATP s'associe à l'événement. Le 4 juillet à Auber, la journée sera placée sous les couleurs des États-Unis. Un visa pour une présentation de mode, de musique et de peintures américaines.

S. F.



Livres et compact-disques à Noisy

La Société Littéraire et Artistique du Métropolitain (SLAM) vient d'inaugurer officiellement une nouvelle bibliothèque de prêt à Noisy-le-Grand, dans l'immeuble RATP. L'entrée se trouve dans le hall d'accueil, niveau 0 du bâtiment. La bibliothèque est ouverte tous les jours, sauf le lundi, de 9 h à 15 h. Outre les 3 000 ouvrages qui constituent le fonds de prêt, vous trouverez dans cette bibliothèque, une collection de cinq cents compact-disques à lecture laser qui seront également à votre disposition... si, bien sûr, vous êtes adhérent à la SLAM.



RATP - Chabrol

200 pour sang

La collecte des dons de sang organisée à Châtelet-Les Halles du 28 avril au 3 mai a doublé son résultat de l'an dernier : 1 216 dons contre 649. 49 % des donneurs avaient moins de vingt-cinq ans. Comment qualifier ce résultat puisque celui de l'an dernier était considéré déjà comme extraordinaire ? Cette année, le Centre national de transfusion sanguine et l'Assistance publique (secteur Saint-Louis) travaillaient ensemble pour la première fois, aux côtés du ministère de la Santé, de la RATP et de l'Association des donneurs de sang bénévoles de la RATP. Ils ont ainsi pu mettre à disposition dix lits et quatre médecins. Cette initiative a reçu la visite du nouveau ministre de la Santé, Mme Michèle Barzach et du président Claude Quin.

J. M.

Droits des ACVG

Permanence du Service juridique de la Fédération des groupements d'anciens combattants et victimes de guerre de la RATP, 159, bd de La Villette, 75010 Paris. Tél. : 42.41.36.41, poste 1934.

Tous les mercredis : sans rendez-vous de 14 h à 16 h, pour les demandes de pension (1^{re} instance), renouvellement de pension, aggravation ainsi que les nouvelles infirmités.

Les Jeudis : les 2^e et 4^e de chaque mois, **sur rendez-vous** de 9 h à 12 h et de 14 h à 16 h, pour les tribunaux (Tribunal des pensions - Cour régionale des pensions et Conseil d'État).

Après étude de chaque dossier, vous serez dirigé sur nos médecins ou avocats avec recommandation par écrit.

Le Service juridique (Paris et province) s'adresse aux non-adhérents et aux adhérents actifs ou retraités de toutes guerres ayant effectué le service militaire.

Une brochure « Information Juridique » concernant les pensions militaires d'invalidités, a été éditée. Elle est à votre disposition au prix de 15 F.

Première

Madeleine Cherret sera, à compter du 1^{er} juillet, la première femme chef d'une ligne de métro. Elle dirigera la ligne 6 (Nation - Charles-de-Gaulle-Étoile) en remplacement de M. Fraisse, parti en coopération technique à Caracas.

Podium

Pas d'individualités ce mois-ci mais une équipe de jeunes : les minimes garçons de la section handball. Une discipline où les jeunes ne faisaient guère parler d'eux ces dernières années.

Cette équipe remporte le titre de champion de la ligue ouest et a participé à la finale du Championnat d'Ile-de-France contre l'AS Gagny, l'un des hauts lieux du handball national. De l'équipe de l'US Métro, sept joueurs ont été sélectionnés en équipe de Paris. Lorsque l'on sait que le hand est un sport qui se pratique à sept, peu nombreux sont ceux à ne pas être sélectionnés.

L'écho des sections



Dans le championnat de France interclubs de Nationale IV, l'équipe masculine composée de Lai, Montel, Collard, Cavallin, Michot et Trébuchet remporte les deux premières rencontres contre Le Mans et Saint-Lô mais perd le 3^e match contre Pontoise, cette défaite leur interdit malheureusement la montée en III^e division nationale.

De son côté, l'équipe féminine, qui évolue dans le Championnat de Nationale III, perd contre La Rochelle et Périgueux. Heureusement, elle se rattrape en championnat de Paris en battant le TCP Joinville. Cette équipe est composée de Mmes Leflochmoen, Vidal, Curvalle, Rumeau, Cambot et Leblanc.

Une belle satisfaction pour cette section, les victoires dans le championnat de Paris de toutes les équipes de jeunes des poussins aux juniors lors des premières rencontres.



Victoire de l'équipe et nombreuses performances individuelles lors du 1^{er} tour du Championnat de France interclubs de Nationale III, le 4 mai à Blois.

Olivier Deniaud 56''30 au 400 m haies, Alain Élie 22''56 sur 200 m, Yves Le Roy 13 m 40 au poids, Jean-Marc Guyot 9'32''5 au 3 000 steeple, Sylvain Samba 14 m 45 au triple saut, Claude Vella 58 m 60 au marteau, Philippe Nanquette 45 m 02 au disque, Bruno Guillard 2,06 m en hauteur, Patrick Françoise 4,50 m et Marc Lejeune 4,35 m à la perche ont été les meilleurs de l'équipe.

Gilbert Bessières a, par ailleurs, réalisé 2 h 23 au marathon de Paris, Daniel Thirion 2 h 26 toujours au marathon mais à Creil et Paul Tanon a franchi 2,12 m au saut en hauteur.



La fin de saison n'aura pas été à la hauteur des succès de l'hiver et des espérances suscitées.

L'équipe 1^{re} est battue par l'AS PTT Paris en 32^e de finale du Championnat de France de 2^e division, 9 points à 6. Défaite également de l'équipe réserve contre le même club, 13 points à 7. Petite consolation malgré tout pour la section : la finale du Championnat de l'Ile-de-France.



Comme chaque année le tournoi des jeunes du 1^{er} mai a connu un grand succès avec 8 clubs représentés dans les catégories des benjamins, minimes, cadets et juniors soit 32 équipes. L'entente sportive de la Goutte-d'Or remporte le 14^e trophée Raymond-Sery, l'US Métro obtenant la 4^e place.

En coupe nationale Delaune FSGT, les seniors, 4^e de leur championnat excellence, parviennent en demi-finale où ils sont battus dans l'épreuve des tirs au but par l'ASEP (Électricité de Paris).



BASKET-BALL

Le « Métro » asphyxie l'AS Air.

Quatorze rencontres remportées en championnat sur dix-huit, telle était le bilan plutôt favorable de l'équipe 1^{re} masculine avant le match du 13 avril contre l'AS de l'armée de l'air.

Cette rencontre revêtait une certaine importance puisqu'une victoire pouvait laisser espérer une possible montée en division supérieure la saison prochaine. En outre, le match aller contre l'AS Air, équipe invaincue depuis le début de la compétition s'étant soldé par une défaite, il s'agissait d'une revanche que tous les joueurs de l'USMT ne voulaient en aucun cas laisser échapper.

Le cinq de départ était formé de : Philippe Behey (capitaine), Didier Chaume, Pascal Thomas, Michel Fouchard et Francis Tajamka.

La rencontre démarrait en trombe sous l'impulsion de l'AS Air qui marquait dès les premières secondes, mais l'US Métro plus rapide en contre-attaques, reprenait l'avantage au score. Malgré les pivots de l'équipe adverse plus athlétiques, l'USMT atteignait la mi-temps sur le score de trente-six points à vingt-quatre à son profit.

En seconde mi-temps, le 5 de l'USMT, plus adroit, à distance notamment grâce à Philippe Behey, accentuait l'écart après la 15^e minute de jeu, la marque passant de 66 points à 54 points à 75 points à 55. Michel Fouchard très percutant sous le panier adverse, permettait au « Métro » de se détacher définitivement et de remporter la rencontre sur le score de 87 points à 60.

Pour l'US Métro, les points ont été marqués par : M. Fouchard : 8 pts ; F. Tajamka : 13 pts ; D. Chaume : 10 pts ; Rasquin : 14 pts ; P. Behey : 24 pts ; Thomas : 14 pts et Pfaff : 4 pts.

tre de champion de Paris, ils évolueront l'an prochain en championnat de ligue. Deux joueurs ont été sélectionnés en équipes de ligue. Les juniors se classent 2^e de leur Championnat de Paris tandis que l'équipe première homme se maintient dans le championnat préfédéral après une saison en dents de scie. L'équipe 1^{re} femme termine sa saison dans le milieu du classement d'honneur départemental.

Au tournoi USCF à Bordeaux, les agents RATP obtiennent la 4^e place sur 8 équipes ; deux de ses joueurs sont sélectionnés pour les championnats d'Europe qui se dérouleront début juillet en Tchécoslovaquie : il s'agit de Claude Leplatre et Jean-Claude Denis.

Gérard LUCHE

« Pan sur les lignes » de la page sportive qui annonce dans le numéro de mai une exposition itinérante et l'Assemblée générale de l'USMT alors que celles-ci s'étaient déjà déroulées.

Les perspicaces lecteurs de cette page s'en sont immédiatement aperçus, nous leur demandons de nous excuser pour ces informations quelque peu tardives.



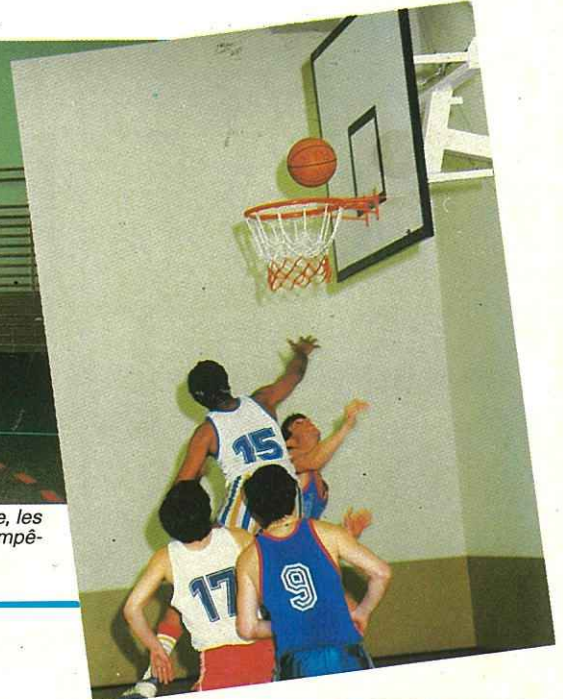
La défense de l'ACBB est passée, nouvelle victoire pour l'USMT, 15 buts à 11.



L'équipe minimes, championne de la ligue Ouest et leur entraîneur, Wentzo.



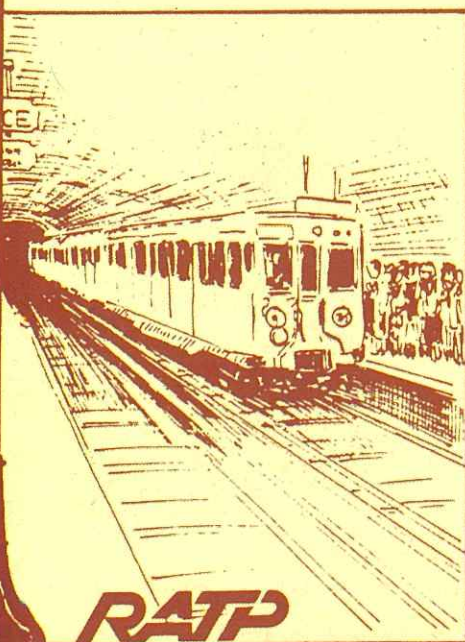
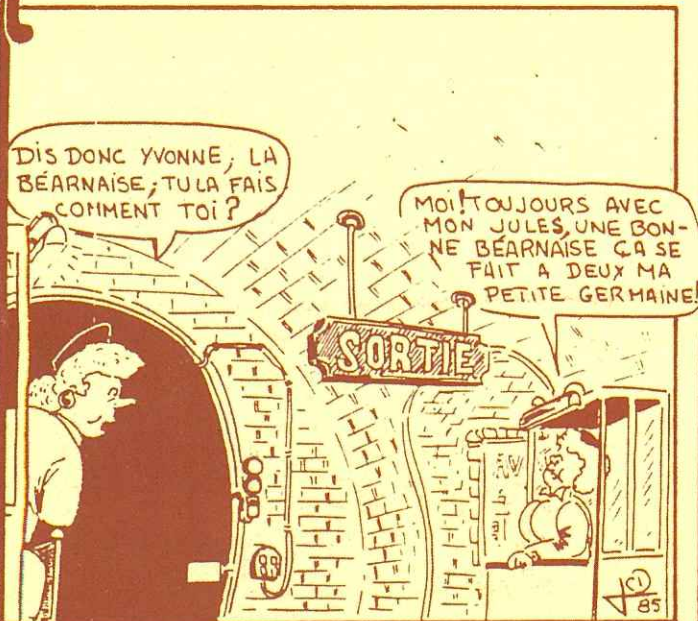
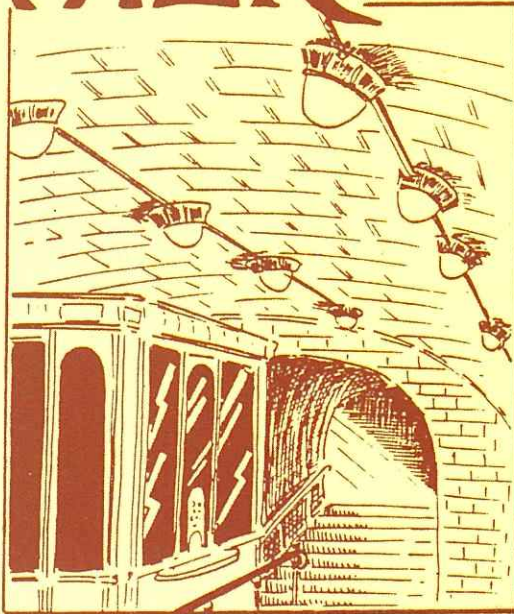
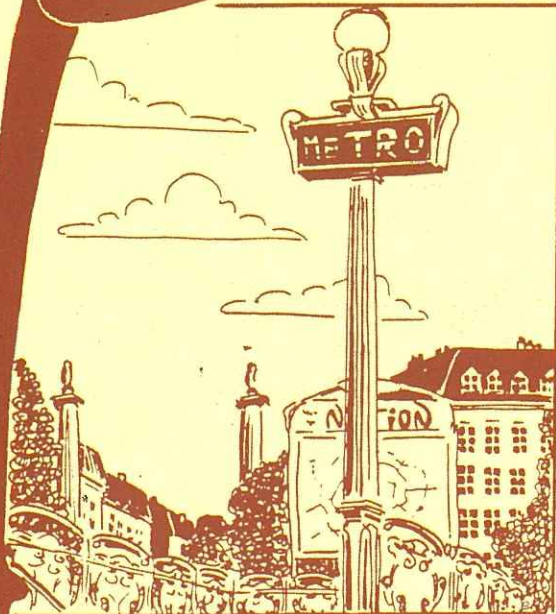
L'équipe 1^{re} lors du match contre l'AS AIR (ci-dessus). Ci-contre, les joueurs de l'AS AIR (maillot blanc) sautent plus haut mais n'empêcheront pourtant pas le ballon d'entrer dans leur panier.



HANDBALL

Outre l'équipe minimes évoluant dans Podium, les cadets se sont également mis en évidence cette saison en remportant le ti-

L'INFO HIER



J.C DORGÈRE
J.-L. LACAN