entre les lignes

RATP

N° 32 AVRIL 1978 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS.

ISSN 0338-7429

MARSEILLE : L'ATOUT METRO

Jean Dayre

SOMMAIRE

Pages 2 et 3

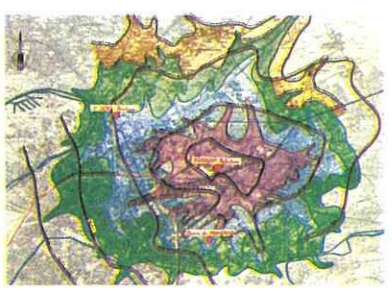
REPORTAGE
Le métro de Marseille
Marseille d'hier
et d'aujourd'hui

Pages 4 et 5

FLASH RATP

Pages 6 et 7

PLAN DE TRANSPORT
ET LIGNES NOUVELLES

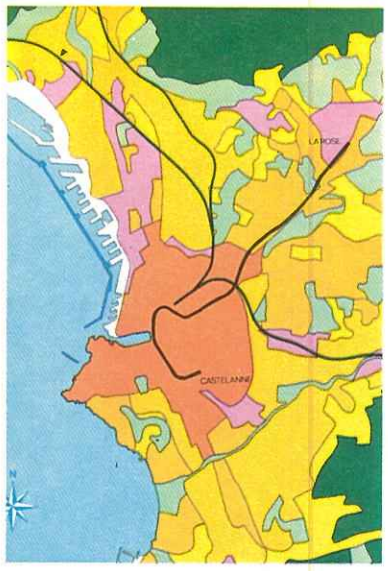


Page 8

ANIMATION RER

MARSEILLE : L'ATOUT METRO

Le 26 novembre 1977 Marseille entrait dans le club très fermé des 60 villes au monde possédant un métro. Commençait ainsi à se résoudre, dans une métropole régionale riche d'histoire, un problème devenu, au fil des ans, de plus en plus épineux : celui des déplacements et des transports. Dans un site à la topographie particulièrement tourmentée, cause d'un réseau viaire étroit et d'une forte concentration urbaine, toute tentative de développement des transports de surface s'avérant particulièrement difficile, une solution, radicale celle-là, s'imposait : le métro. Sa mise en service fut l'occasion d'une restructuration globale de tout le système de transport marseillais, restructuration à laquelle la RATP ne fut pas tout à fait étrangère, comme a bien voulu nous le préciser M. Bochet, directeur de la Société du métro de Marseille.



La preuve par trois

M. Bochet, Marseille est la deuxième ville de France à être équipée d'un métro ; ce choix a été contesté par certains. A la lumière de l'expérience acquise ces derniers mois, il semble que plus personne ne puisse remettre en cause cette réalisation, exemplaire à plus d'un titre. Quel est, historiquement, l'apport du métro dans le système de transports collectifs de l'agglomération marseillaise ?

C'est en 1964 que fut confiée à deux bureaux privés une étude préliminaire portant sur « un réseau en site propre, genre métropolitain ». C'est dire que dès les années 60, la municipalité se préoccupait déjà activement d'améliorer les conditions de déplacement dans la cité phocéenne. Les premières conclusions de cette étude préconisaient la création d'un réseau de métro de dimensions certes réduites mais constitué par deux lignes d'une dizaine de kilomètres chacune.

Ce projet, base de toutes les études ultérieures, prenait en compte l'examen approfondi de la situation générale de la circulation à Marseille ainsi que la panoplie complète des systèmes de transport existants.

Limité par la mer et un important dispositif de collines, le site marseillais est extrêmement contraignant pour l'établissement de voies de communications. En effet la présence de la mer rend impossible toute organisation circulaire autour du centre, allongeant ainsi les distances à parcourir pour traverser la ville ; le Vieux Port pénétrant de plus d'un kilomètre à l'intérieur du centre, introduit une coupure très importante dans les relations nord-sud ; les collines enfin, enserrant le Vieux Port de très près, délimitent un hypercentre très réduit et laissent peu d'échappées faciles aux voies de circulation.

Accidents de relief, étroitesse des voies — la largeur de 80 % de l'ensemble de la chaussée est inférieure à 7 m — tout concourait à une dégradation inexorable de la circulation.

Le 5 juin 1967, le conseil municipal adoptait le projet métro et confiait les études complémentaires à la SO.MI.CA., filiale de la Société d'économie mixte pour l'équipement du territoire. Le problème était repris à zéro : réexamen des conditions de déplacement et des modes de transport existant à l'époque.

Je crois que votre démarche à cet égard est assez originale.
Et l'on ne peut pas accuser une ville comme Marseille d'avoir tout fait pour avoir un métro. Il n'y a donc pas eu de la part de la ville de Marseille, et en tout cas de la part de ses responsables, une sorte de volonté de mise à niveau par rapport à une ville comme Paris ou à d'autres villes étrangères ?

Certainement pas. D'ailleurs, une fois achevé, le réseau de Marseille sera de dimensions limitées par rapport non seulement au réseau parisien, mais même à ceux des villes allemandes comparables.
L'avant-projet métro fut approuvé par le conseil municipal en 1969 ; restait à régler le problème du financement qui nous obligea à patienter jusqu'en 1971. Cette année-là, un concours international est lancé sur un système de transport susceptible de résoudre les problèmes de déplacements à Marseille. Lors des résultats publiés en 1972, le jury comportant des représentants de la municipalité, du département et du ministère choisit à l'unanimité l'offre d'un groupe français : le métro. C'était la troisième étude, ce fut la troisième confirmation.
Le métro s'avérait être le moyen le plus efficace non seulement pour desservir l'hypercentre qui regroupe quelque 400 000 habitants et 200 000 emplois mais également pour structurer le développement de l'agglomération vers une véritable métropole régionale.
En effet les deux lignes de métro épouseront les directions privilégiées du développement de l'urbanisme marseillais suivant les axes nord, nord-est, est et sud. Pour qui connaît la configuration topographique de l'agglomération, large cuvette cernée de collines, ces directions correspondent à des percées propices au flux de circulation : au nord une trouée vers la vallée du Rhône et tout son potentiel économique, au nord-est la vallée du Jarret, à l'est celle de l'Huveaune, enfin au sud une brèche entre deux collines favorisant le développement résidentiel de Marseille.
La desserte par le métro de ces axes privilégiés ne prétend pas régler, à elle seule, tous les problèmes. La réalisation du métro a, en effet, été conçue dans le cadre d'un plan de transport global, qui a nécessité, simultanément à la mise en service de la première ligne, la restructuration du réseau de surface. Ce plan de restructuration a d'ailleurs été confié à la Sofretu* qui a ainsi, en plus du métro, participé d'une façon décisive à l'étude des transports à Marseille.

Les leçons de l'expérience

Vous nous fournissez, M. Bochet, la transition toute naturelle à la seconde question. Quel a été l'apport de la RATP et plus exactement les limites du champ d'intervention des ingénieurs de la RATP et de sa filiale d'ingéniérie, la Sofretu ?

L'apport de la Sofretu et de la RATP s'est traduit d'abord par une chose originale et inattendue, la participation de la RATP à notre Conseil d'administration en la personne de M. Essig, directeur du réseau ferré.
Dès l'origine de notre collaboration avec Sofretu, nous avons passé des conventions d'assistance dans de nombreux domaines. Certes, les solutions préconisées (dimensions de tunnel et du matériel) ont été constamment adaptées aux considérations locales : conditions climatiques, nature du sous-sol. Nous avons profité de l'expérience parisienne mais également de celle de la Sofretu au travers de ses réalisations étrangères. La RATP a d'ailleurs détaché à Marseille un certain nombre d'agents qui ont été pour nous l'ossature de base de nos équipes dans les domaines les plus divers.
Celui du génie civil d'abord. Surveillants, conducteurs de travaux ont été formés sur les conseils de l'encadrement parisien. Celui de l'électronique également placé sous la responsabilité d'un ingénieur de la RATP. L'apport de cette dernière a été également fondamental dans les études et la conception de la voie. Quant aux spécifications techniques du matériel, elles résultent des propositions du constructeur, partenaire habituel de la RATP, et des conseils d'un architecte industriel qui avait déjà travaillé à la définition du métro de Bruxelles.
Original dans ses lignes, sur le plan esthétique, le métro de Marseille l'est également sur le plan fonctionnel. On s'est ingénié à simplifier aussi bien la tâche du conducteur que celle des préposés à l'entretien : la plupart des mécanismes sont, en effet, accessibles dans des coffres latéraux.

* Société française d'études et de réalisations de transports urbains, filiale de la RATP.

Pour prendre un exemple concret, je crois que le bogie du métro de Marseille a été testé en situation sur une ligne du métro parisien ?

Le constructeur nous proposait un bogie à suspension pneumatique présentant quelques améliorations par rapport aux bogies les plus récents commandés par la RATP. Or, un organe aussi essentiel requiert des années d'expérience pour une mise au point satisfaisante. Nous ne pouvions nous permettre la moindre erreur qui n'aurait pas manqué de se répercuter sur les 21 rames prévues pour l'exploitation. La RATP a donc accepté d'expérimenter, durant quatre années, sur certaines voitures parisiennes, des bogies marseillais qui, par leur souplesse, apportent indiscutablement confort et agrément.

Venons-en, si vous le voulez bien, à un premier bilan d'exploitation. Il y a quelques mois maintenant qu'un tronçon de la première ligne de métro marseillais est en service entre La Rose et la gare Saint-Charles, êtes-vous déjà en mesure de nous donner quelques chiffres moyens de fréquentation et de trafic ?

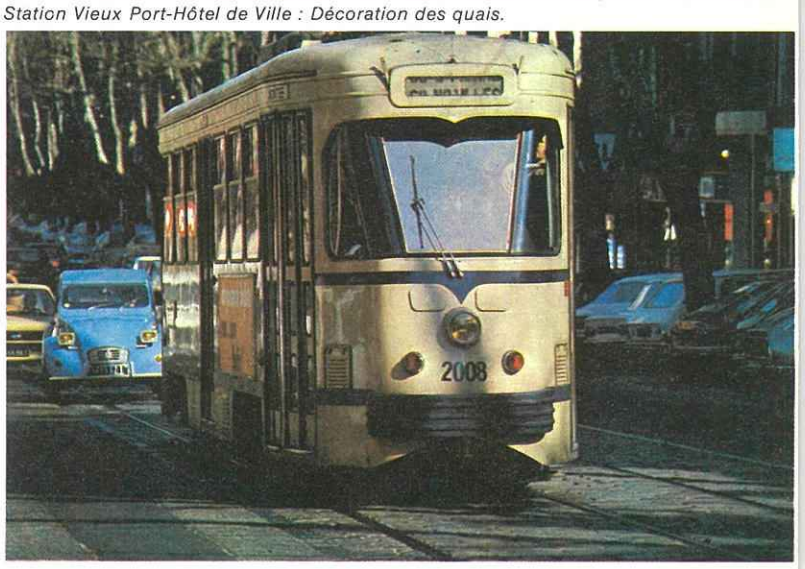
La moyenne quotidienne du nombre des voyageurs s'élève actuellement à 30 000. Or ce tronçon, d'une longueur de 6 km et comprenant 8 stations, part d'une banlieue et s'arrête à la limite de l'hypercentre. La mise en service depuis le 13 mars dernier du second tronçon de 3,300 km nous permet d'avoir des résultats plus significatifs. Les nouveaux chiffres s'établissent aux alentours de 70 000 voyageurs, soit une multiplication par 2,2/2,3 du trafic du premier tronçon. Nous prévoyons dans un an un chiffre moyen entre 80 et 85 000 voyageurs.

Dans la vie de la cité, quelle image les Marseillais ont-ils de leur métro ?

S'il est toujours difficile de faire des constats dans ce domaine, nous sommes toutefois en possession des résultats d'une enquête portant sur l'impact d'une campagne de promotion des transports en commun, le questionnaire étant adressé aussi bien aux utilisateurs des transports publics qu'aux non-voyageurs.
D'une manière générale je dois souligner que le métro réalise une quasi

Station Vieux Port-Hôtel de Ville : La salle des échanges

Station Vieux Port-Hôtel de Ville : Décoration des quais.



Je crois qu'à Amsterdam, par exemple, où le métro a suscité des controverses, le trafic s'élève environ à 40 000 voyageurs par jour pour une ligne qui fait 18 km. Nous en sommes au double pour une ligne longue de 9 km.

unanimité. Confort, sécurité, rapidité, calme, attente, efficacité, prix, ponctualité, etc., ces qualités sont très bien perçues. Ce mode de transport contribue à faciliter grandement les déplacements dans Marseille (86 %) et ceci justifie l'ouverture d'une seconde ligne dans les plus brefs délais (97 %). Métro et bus sont perçus « comme un seul et même réseau de transport » (67 %). Le métro a non seulement pleinement répondu aux attentes des voyageurs mais son image a été immédiatement positive même chez les non-utilisateurs.

Ce succès permet-il d'induire un certain nombre de constats tels que le transfert de mode à mode, peut-être le changement des habitudes de certains automobilistes qui auraient pu renoncer à l'usage de leur véhicule ?

Après trois mois de fonctionnement, nous avons pu en effet constater une certaine dissuasion dans l'utilisation de la voiture particulière là où le métro offrait un recours pratique. En effet, à la station La Rose, nous avions prévu un parking de liaison d'une capacité de 150 voitures. Avec les possibilités de stationnement dans les rues adjacentes, nous disposions d'une capacité d'accueil d'environ 250 véhicules. Le parking a été saturé dès le premier jour. Nous l'avons agrandi et porté sa capacité à 400 voitures. On ne saurait cependant conclure à une décongestion, même relative, de la chaussée. En effet, dans le quartier nord-est de Marseille, une voie autoroutière a été ouverte simultanément à la mise en service du métro, bel exemple de complémentarité entre véhicules particuliers et transports publics.

1+1=3

Abordons maintenant les perspectives de prolongement éventuel de l'actuelle ligne 1 ?

La ligne 1 mise en service entre La Rose et Castellane n'est pas complètement terminée. Les projets prévoyaient un prolongement jusqu'à la gare de La Blancarde. La réalisation de cette section a été repoussée à une échéance plus lointaine parce que nous étions obligés de limiter le montant des travaux.
La priorité actuelle est la construction de la ligne 2. Le conseil municipal vient d'approuver, le 17 février 1978, le projet général de la section centrale située entre le boulevard de Lesseps et les quartiers limités par la rivière de l'Huveaune.
L'étude de cette section est actuellement en cours. Nous prévoyons le début des travaux de la seconde ligne, fin 1979, début 1980, pour une mise en service à l'horizon 1983.

M. Bochet, quels seraient vos vœux, si vous deviez en formuler aujourd'hui, quant à l'évolution du réseau de métro marseillais ?

Il convient maintenant de réaliser la seconde ligne qui, plus encore que la première, apportera des facilités nouvelles aux déplacements dans Marseille. Pour une raison simple : par effet de réseau, les deux lignes se compléteront et leur zone d'influence couvrira davantage la superficie de l'agglomération. D'autant plus que cette seconde ligne sera en correspondance avec l'unique ligne de tramways marseillaise, la ligne 68. Ainsi réaliserions-nous à Marseille, et ce n'est pas une galéjade, l'opération : 1 + 1 = 3.

En abordant le problème sous l'angle coût-avantages, le bilan de la première ligne de métro est-il positif ?

Il est certes difficile d'effectuer un bilan global. Le plan financier ne peut traduire toute la réalité. On peut cependant traduire en coût financier les gains de temps offerts par la mise en service du métro. Escomptant un trafic de 25 millions de voyageurs pour la première année, avec un gain moyen d'un quart d'heure par personne, nous arrivons à 7 millions d'heures par an. A 10 F l'heure, la somme s'élève à 70 millions.
Elle correspond à l'annuité d'amortissement et d'intérêt, à la couverture globale des frais financiers de la première ligne. La rentabilité du métro s'exprime non seulement en termes économiques et financiers mais également en termes sociaux.

MARSEILLE D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

L'origine de Marseille, la première en date des grandes villes françaises, remonte à quelque vingt-six siècles. C'est en 600 avant Jésus-Christ, au temps du roi Tarquin, que quelques galères occupées par des marins grecs venant de Phocée (Asie Mineure) abordent sur la côte découpée par les célèbres calanques, dans la crique même où se trouve aujourd'hui le Vieux Port.

Protis et Gyptis

Une tradition poétique rapporte ainsi leurs premiers pas : le chef des Phocéens, Protis rend visite à la tribu ligure qui occupe le pays. C'est le jour où le roi offre un grand banquet aux guerriers qui briguent la main de sa fille Gyptis. Selon la coutume en usage chez les Ligures, à la fin du repas, la jeune fille entrera une coupe pleine de vin à la main et la présentera à l'élu de son cœur. Protis, invité au banquet, se trouve fortuitement mêlé aux soupirants. Gyptis s'avance et contre toute attente s'arrête devant le beau Grec à qui elle tend la coupe rituelle. Le mariage est alors célébré et la jeune femme apporte en dot la colline que couronne aujourd'hui Notre-Dame-de-la-Garde. Bientôt, une ville s'y élève : Massalia (ou Massilia), mère de Marseille, située entre les peuples ligures et les nations sauvages des Gaulois, par qui va pénétrer en grande partie vers la Gaule intérieure la civilisation hellénique.

La Grèce en Gaule

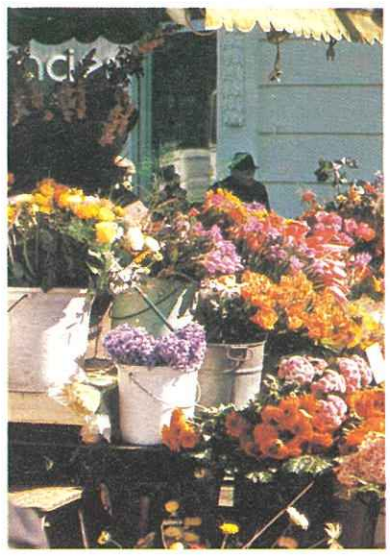
L'écrivain et historien latin Justin décrit en ces termes ce qui constitue sans doute l'un des plus heureux phénomènes de contagion de la civilisation occidentale : « ...C'est ainsi que les Gaulois se dépouillèrent de leur barbarie, s'adoucirent et apprirent d'eux les usages d'une vie plus raffinée, la culture de la terre et l'art d'entourer une ville de remparts. Alors, ils vécurent sous les lois et non sous les armes, alors ils s'accoutumèrent à tailler la vigne, à planter l'olivier ; alors hommes et choses rayonnèrent d'un si grand éclat qu'il semblait non que la Grèce eut émigré en Gaule, mais que la Gaule fut devenue une autre Grèce... »
Les Grecs qui ont le génie du commerce rendent vite la cité prospère. Ils créent des comptoirs actifs : Arles, Nice, Antibes, Agde, La Ciotat, les îles d'Hyères. La côte provençale est défrichée, plantée d'arbres fruitiers et d'oliviers. Leurs marins poussent vers le sud jusqu'au Sénégal, vers le nord jusqu'en Islande. Organisée en république, la première de l'histoire de notre pays, Massalia est réputée pour la sagesse de ses lois et de ses institutions urbaines.

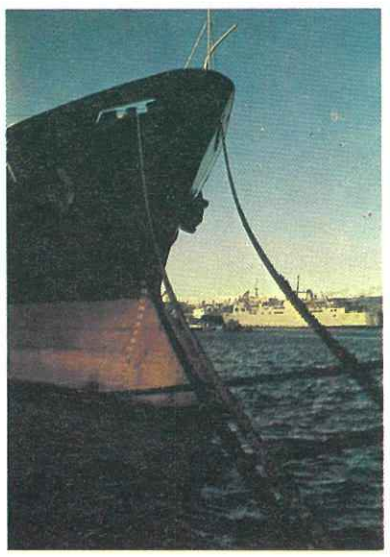
La tutelle de Rome

Son succès et sa prospérité ont tôt fait d'éveiller jalousie et convoitise. Assiégée pendant six mois, la ville capitule en 49 avant Jésus-Christ devant Jules César. Elle reste néanmoins une ville libre et entretient avec passion une université brillante, dernier refuge de l'esprit grec en Occident.
Au III[e] siècle, son déclin s'accentue sous la tutelle de Rome ; les invasions barbares et la peste l'on dépeuplée et ruinée mais c'est pourtant chez elle que naît le monachisme occidental avec la fondation de l'abbaye de Saint-Victor, un des hauts lieux de la chrétienté.
A partir de là, son histoire est une succession de faits marquants dont certains restent prestigieux et dans lesquels on retrouve toujours le caractère indépendant de la ville et son aptitude au rayonnement, le plus souvent par le commerce et les affaires.

L'essor économique

Par le nombre de ses habitants (900 000), Marseille est la seconde ville de France. Capitale de la région Provence-Côte d'Azur, elle y joue administrativement et économiquement le rôle de métropole. Premier port maritime français, le développement des nouvelles installations de l'étang de Berre, de Lavéra et du golfe de Fos, administrées par un organisme unique, le « port autonome », contribuent à en faire le deuxième ensemble portuaire d'Europe. C'est aussi un grand centre industriel alimenté principalement par des huileries, savonneries, minoteries, semouleries et des usines métallurgiques. Mais Marseille c'est aussi, et pour beaucoup c'est peut-être avant tout, la chaleur inimitable de l'accent et la verve colorée de ses habitants qui semblent tout droit sortis de l'univers romanesque de Pagnol, l'animation joyeuse et bon enfant de la Canebière, les cageots de poissons frétillants et les voiles froissées du Vieux Port ou pêcheurs, plaisanciers et flâneurs retrouvent encore aujourd'hui les couleurs, les odeurs et les cris d'autrefois.





La première ligne de métro en chiffres

La ligne :
9 km de longueur :
3 km en partie aérienne, 6 km en partie souterraine.
12 stations :
7 stations à quais centraux, 5 stations à quais latéraux, longueur d'un quai : 70 m.
10 km de voies doubles :
40 km de rails, 14 000 traverses en béton, 15 000 traverses en bois, 12 000 m³ de ballast.
4,84 m de gabarit d'ouverture pour le tunnel à une voie.
7,63 m de gabarit d'ouverture pour le tunnel à deux voies.

Les travaux :
900 000 m³ de terrassement :
450 000 m³ en masse, 100 000 m³ en tranchée, 350 000 m³ en galerie.
200 000 m³ de béton.
8 000 T d'acier pour armatures.
1 000 T de treillis soudés
4 500 T d'acier pour poutres et divers.

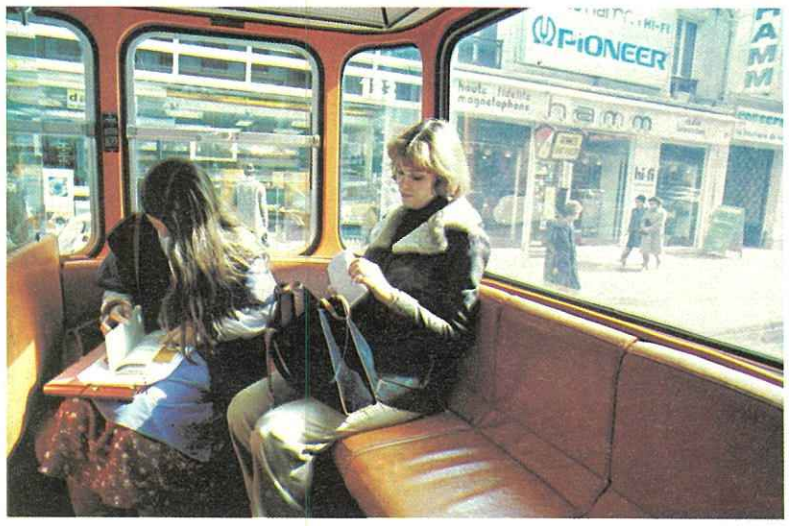
Le matériel roulant :
352 voyageurs dont 136 assis par rame de 3 voitures.
473 voyageurs dont 184 assis par rame de 4 voitures.
80 km/h vitesse maximum.
33 km/h vitesse commerciale.

Les équipements :
Courant de traction : 750 volts en continu.
44 escaliers mécaniques.
17 ventilateurs de grande puissance pour la ventilation.
33 postes d'épuisement pour l'évacuation des eaux.

L'exploitation :
Un train toutes les 5 minutes en fréquence normale.
Un train toutes les 3 minutes aux heures de pointe.
Durée du service des voyageurs : 20 heures par jour.

Reportage photographique-Jean Dayre

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



RATP-Ardaillon

Autobus à surcapacité

L'équipement des lignes les plus chargées du réseau, en autobus à 78 places se poursuit ; outre une banquette en rotonde à l'arrière, de nouveaux aménagements, tels une plate-forme centrale et un couloir élargi sont apportés aux voitures circulant sur les lignes PC, 26, 27, 43, 62 et 91. A la fin du mois de mai la ligne 21 est venue se joindre à ce peloton de tête.
Une enquête réalisée par la RATP sur les lignes PC et 43 et destinée à faire ressortir les réactions des voyageurs devant ce nouveau type d'aménagements démontre que la plupart d'entre eux se déclarent favorables à ces aménagements. L'opinion la plus répandue veut qu'ils améliorent globalement le confort, à l'intérieur du véhicule, tant pour les voyageurs debout que pour ceux qui y circulent.
Le remplacement des autobus à garbarit réduit (PGR), échelonné entre 1976 et 1978 et touchant 400 des 565 voitures de ce type par des voitures à 78 places, augmente largement le nombre de places offertes malgré une diminution de 5 à 6 % du nombre des voitures en service ; le matériel et le personnel rendus disponibles permettant le renforcement d'autres lignes. A la fin de l'année 1978, il restera environ 150 PGR affectés à six lignes de Paris (29, 52, 58, 66, 67 et 70) et une ligne de banlieue (360), lignes sur lesquelles existent des difficultés de circulation pour les autobus standard.

PR 100

Sur les 20 autobus « Berliet » à moteur arrière type PR 100 devant équiper la ligne 350 « Gare de l'Est - Roissy-en-France Aéroport Charles-de-Gaulle », en remplacement des anciens PR 100, 10 ont été mis en service, à titre d'essai, sur la ligne 28 « Porte d'Orléans - Gare Saint-Lazare », afin de tester ce type de véhicule sur une ligne urbaine.

Dans le but de répondre aux demandes souvent formulées par les voyageurs débarquant à l'aéroport de Roissy et empruntant cette ligne pour rejoindre la capitale, deux « racks » à bagages ont été spécialement aménagés pour le transport des bagages.

449

Située à 30 km de Paris, surplombant la boucle de l'Oise et accrochée au Vexin dans le prolongement de la vallée de Montmorency, Cergy-Pontoise est l'une des cinq villes nouvelles prévues au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France adopté en 1965. En 1975, la RATP prend en charge l'exploitation du réseau d'autobus de la ville nouvelle qui comprend six lignes d'une longueur totale de 90 km. En 1977, c'est la création de la ligne 447 permettant de relier Menucourt au centre de Cergy-Préfecture.

Le 10 avril dernier, nouvelle création de ligne : le 449 qui dessert le nouveau quartier d'Eragny-sur-Oise. Cette ligne relie la gare de Pontoise à la gare d'Eragny en assurant la desserte de nombreux équipements publics : mairie, C.E.S., préfecture, hôtel des Impôts, direction départementale de l'Equipement et commerces locaux.

Avec cette mise en service, le réseau d'autobus de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise comporte maintenant huit lignes d'une longueur totale de 132 km.

Dès sa mise en service, cette ligne intéresse plus de 1 000 logements nouveaux. Dans un proche avenir, c'est plus de 12 000 habitants, venus dans le village d'Eragny, qui bénéficieront de cette nouvelle desserte.

104 kilomètres en banlieue

Tel est le nombre de kilomètres de couloirs que la RATP propose de réserver aux autobus dans une brochure qu'elle a diffusée avec le concours du syndicat des Transports parisiens auprès des préfets des départements de la petite couronne et d'Ile-de-France, d'une part, et des conseillers généraux, maires des communes desservies par la RATP, d'autre part ; en outre, un exemplaire de cette brochure était joint au dossier remis aux conseillers de Paris à l'occasion du vote du nouveau programme de couloirs réservés aux autobus.
Sur les principaux axes radiaux de la banlieue, les autobus écoulent aux heures de pointe 48 % de l'ensemble du trafic sur seulement 8 % de la voirie. La vitesse des autobus, qui a diminué de 20 % en 20 ans, est de moins de 14 km/h en banlieue et de 10 km/h à Paris intra-muros à l'heure de pointe du soir.

De telles constatations militent en faveur d'un partage des surfaces de voirie entre les autobus et l'automobile. Ces 104 kilomètres de couloirs réservés en banlieue, ajoutés aux 113 kilomètres que compterait la capitale à la fin de 1978, seraient de nature à améliorer, en partie, les conditions de circulation des transports en commun et à réduire leurs coûts d'exploitation de 22 % environ.

11 kilomètres de couloirs à Paris

Un nouveau programme de couloirs réservés aux autobus portant sur 11,4 kilomètres, a été adopté le 2 avril dernier par le Conseil de Paris. Ce programme concerne essentiellement les trois principales lignes de rocade de la capitale : 31, 62 et PC qui traversent des quartiers très encombrés.
Le kilométrage de couloirs actuellement en service, qui est de 102 kilomètres, sera donc porté à 113 kilomètres environ, lorsque ces couloirs seront réalisés.

Le point sur les travaux

Allongement des quais

Les travaux nécessités par les opérations d'allongement à 225 mètres des quais des gares, sont terminés à « Cité Universitaire » et « Gif-sur-Yvette » ; ils sont commencés à « Massy-Palaiseau » et sont en cours d'achèvement à « Bagneux ». En juin, ce sera au tour de la gare de « Saint-Rémy-lès-Chevreuse ».

Gare de « Nanterre-Université », ligne A, ouvrage de correspondance avec la ligne SNCF de desserte de Cergy-Pontoise.

Châtelet-Les Halles Gare du Nord

En mars, début des travaux de génie civil de l'ouvrage accès sud de « Gare du Nord ».
Le forage des tunnels entre les rues Léopold-Bellan et de Chabrol et rue de Chabrol - rue de Dunkerque a été entrepris.

Ligne A

Les travaux de gros œuvre de la plate-forme de Noisy à Noisiel ont débuté sur la section « Noisy-le-Grand - Mont d'Est - Torcy ».

Ligne 7

Les quais de la station « Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins » sont terminés, le bétonnage du tunnel est achevé dans la section « Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins - Rue Condorcet ». En avril a commencé la construction du poste de redressement « Fort d'Aubervilliers ».

Ligne 10

Les travaux de gros œuvre de l'ouvrage de raccordement Molitor sont terminés. Ceux de la station « Boulogne-Jean-Jaurès » devraient toucher à leur fin courant juin.

Ligne 13 bis

Sur le prolongement de la ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers on assiste au début des travaux de remblaiement, à la fin du forage des pieux berlinois pour les ouvrages en plate-forme compris entre la rue d'Estienne-d'Orves et le viaduc de Clichy, enfin le clavage du tablier du pont de la Seine progresse, quant à lui, de piles en piles.

Début également de la construction du poste de redressement de « Clichy-Centre ».

RATP-Travaux neufs

Ligne 10 (gare d'Orléans-Austerlitz-Porte-d'Auteuil), station « Jean-Jaurès » : vue générale, du chantier.

Quoi de neuf

MF 77

« Je suis nouveau, à l'essai sur votre ligne, à bientôt. » Tel est le slogan qu'affiche la première rame du nouveau matériel fer, le MF 77 qui, à la mi-juin devrait circuler sans voyageurs sur la ligne 7 « Porte de la Villette-Mairie d'Ivry » avant d'être affectée à la ligne 13 « Saint-Denis-Basilique - Châtillon-Montrouge ».

Cette phase d'essais est contrôlée par les ateliers de Choisy. Le planning prévoit la livraison d'un train de série tous les quinze jours.

A la fin du mois d'août, le premier train avec voyageurs pourrait circuler sur la ligne 13. C'est en effet sur cette ligne, puis sur les lignes 7 et 8 « Balard - Créteil » que seront affectées les 1 000 voitures MF 77 commandées en 1975 par la RATP.

Alarme

Afin de prévenir au mieux l'utilisation abusive, même malveillante des rupteurs d'alarme, le réseau ferré envisage d'apporter certaines modifications aux « armoires de sécurité » placées sur les quais des stations.

Le bouton qui permet d'appeler le bureau de station sera complété d'un dispositif de retour de tonalité qui fera patienter le demandeur. On évitera ainsi que ce dernier ne tire, comme il le fait parfois actuellement,

CLUB DES METROS

Vienne : première ligne

Le samedi 25 février dernier, le président de la République autrichienne, accompagné du maire de Vienne et des représentants des autres métros européens, inaugurait la section sud de la première ligne du métro de Vienne.

A son achèvement, cette ligne U1, d'une longueur totale de 3,1 km et comportant 5 stations représentera un axe nord-sud, qui pour la première fois desservira le centre ville. Seconde particularité, cette ligne est la seule entièrement nouvelle du futur réseau viennois. Sa construction s'accompagne, tant dans les quartiers périphériques que dans le centre ville, de la création de vastes zones piétonnières.

Outre cette première ligne, le réseau de base, actuellement en cours de construction et qui sera mis en service progressivement d'ici 1981, comprend deux autres lignes :

- la ligne U2, rocade ouest autour du centre ville, remplaçant une ligne de tramway existant déjà partiellement en souterrain ;
- la ligne U4, autre rocade autour du centre ville, mais est-ouest cette fois et pénétrant profondément en banlieue au nord et à l'ouest ; cette ligne existe déjà sous la forme d'une ligne de chemin de fer urbain que l'on modernise et rééquipe complètement en vue de son exploitation métro.

L'inauguration du 25 février, qui symbolisait l'apparition du métro à Vienne, a été suivie d'une opération « portes ouvertes » pendant tout le week-end.

Au plan technique, le métro de Vienne est composé de rames de quatre voitures en aluminium soudé ; l'ouverture des deux *vantaux des portes* étant indépendante, les échanges d'air à l'intérieur des voitures peuvent être limités.

Le parti de décoration retenu est très sobre, intégrant tout le mobilier accessoire et faisant un large usage de tôles émaillées dans les tons noir, orange et blanc.

Santiago du Chili : inauguration bis

Le premier tronçon (4,8 km environ) de la seconde ligne du métro de Santiago du Chili a été inauguré le 31 mars 1978. Rappelons que c'est le 15 septembre 1975 que, pour la première fois, le métro, de conception entièrement française, était mis en service dans la capitale chilienne (voir « Entre les lignes » n° 18). Le réseau urbain constitué de 2 lignes sera d'une longueur totale de 26 km après la mise en service prévue pour janvier 1979 du second tronçon de la ligne 2 et après le prolongement de la ligne 1 à l'horizon 1980.

Le matériel roulant sur pneumatiques, similaire à celui en exploitation à Montréal et Mexico, la plupart des installations fixes d'équipement sont « made in France » dans le cadre de la coopération technique.

Mexico

Le 3 février 1978, a été signé avec la Commission de la Voirie et des Transports urbains du District fédéral, le contrat d'ingéniérie pour l'étude et la réalisation d'une extension de 42 km du réseau de métro. A la même date, le contrat pour le contrôle en usine des équipements pour cette extension a été également signé.

Le 9 février 1978, le contrat pour le suivi de réalisation et d'installation du pilotage automatique sur les lignes 1 et 2 du métro a été signé par STC, société exploitante du métro.

Téhéran

Le 28 décembre 1977, les autorités iraniennes ont notifié l'ordre d'exécution des études pour la réalisation des lignes 3 et 4 du métro de Téhéran.

Ainsi est complétée la mission de Sofretu pour l'étude de l'ensemble du réseau de 4 lignes soit 63 km dans un délai total de 8 ans.

Valenciennes

Le 4 janvier 1978, le Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes a confié à Sofretu deux études pour, d'une part, la réalisation d'un axe lourd de transport Valenciennes-Conde et la restructuration des transports collectifs de l'agglomération de Denain, d'autre part.

PHOTO METRO

Palais aux pyramides. Palenque (Mexique).

C. DUMAS

Depuis le 8 mai dernier, le concours photographique « Photo Métro » bat son plein : chasseurs d'images, nouveaux Cartier-Bresson et autres émules d'Hamilton sont à l'affût sur les quais des stations et gares, ou au détour des couloirs du métro et du RER à l'occasion de ce safari photos, dont le thème est le métro d'aujourd'hui, prévu jusqu'au 17 juin. C'est à qui captera l'instantané insolite ou le décor insoupçonné dans ce monde où l'architecture, la foule sont autant de... sujets de choix.

Afin d'égaliser les chances, les participants ont été répartis en trois catégories : amateurs, jeunes de moins de 15 ans et personnel de la RATP.

Les meilleures photographies de chaque catégorie, sélectionnées par des jurys en fonction de leur caractère esthétique et de leur originalité seront présentées lors d'une exposition, prévue en septembre ou octobre, dans la gare « Châtelet-Les Halles » du RER et primées.

Pas moins de 1 000 prix seront offerts aux lauréats :

- un voyage photo d'une semaine à Mexico, pour deux personnes, récompensera le meilleur cliché réalisé par les agents de la RATP. L'organisation de ce voyage étant assurée par la SOFRETU qui prendra également à sa charge l'accueil des lauréats sur place ;
- le vainqueur de la catégorie amateurs se verra offrir un voyage photo d'une semaine à Rio de Janeiro, pour deux personnes.

Parmi les autres prix, des voyages outre-mer, des stages photo, des équipements et du matériel photo.

Ce concours devrait amener de nombreux Parisiens à « ouvrir les yeux » sur leur métro et à découvrir ainsi, au-delà de la banalité quotidienne, son visage inattendu ou pittoresque.

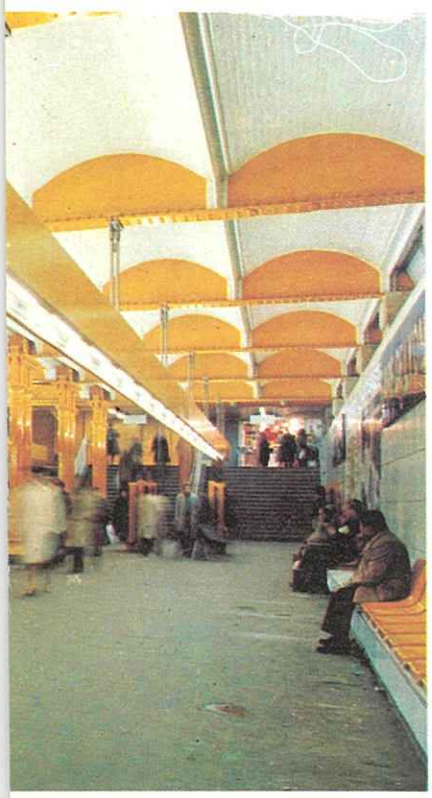
dans le métro ?

la barrette, afin d'obtenir une réaction.

En outre, la barrette elle-même sera protégée d'une glace, à la manière des bornes d'appel de la police sur la voie publique. Ces modifications seront menées à bien d'ici à la fin de l'année 1979.

Rénovation des stations

Telles des touches de couleur jaillissant de la palette de l'artiste, trois stations s'offrent aux regards des voyageurs dans leurs plus beaux atours : Gare de Lyon (ligne 1) - photo ci-dessous - jaune orangé, Porte de Charenton (ligne 8), orange et enfin, Palais-Royal (ligne 1), rose tyrien.



RATP-Roy

Suivez le guide

Le guide du voyageur métro et RER est paru. Ce document se présente sous la double forme du guide proprement dit, qui expose les principes de tarification en vigueur sur les deux réseaux et d'un encart donnant le montant des divers tarifs ainsi que des cartes du zonage billets et carte orange. On peut se procurer le guide dans plus de quatre-vingts bureaux d'information métro et RER et l'encart dans tous les bureaux de station. Une nouvelle édition, enrichie d'informations sur le réseau d'autobus est actuellement à l'étude. Un document complet sur les trois modes de transport RATP serait ainsi à la disposition du public.

PCC

Depuis le jeudi 26 janvier, les installations de commande centralisée traction et signalisation de la branche de Marne-la-Vallée de la ligne A sont en service, c'est-à-dire reliées au poste de commande centralisée de Vincennes.

Ligne C

Dans la perspective de la création d'une transversale rive gauche, future ligne C du RER, la SNCF a entrepris la modernisation de la gare du pont Saint-Michel avec, en particulier, l'élargissement des quais de la gare SNCF et la construction d'un couloir de correspondance supplémentaire avec la station de métro de la ligne 4. Cette transversale assurera une meilleure diffusion dans Paris des habitants desservis par les lignes de banlieues ouest et sud-ouest, au moyen de neuf stations intra-muros dont quatre correspondances faciles avec le métro (Javel, Invalides, Pont-Saint-Michel et Austerlitz). Sa mise en service est prévue pour septembre 1979, une fois achevés les travaux de jonction des gares de Paris-Orsay à Paris-Invalides et la modernisation de la ligne Invalides-Versailles-Rive Gauche.

"LA SIGNORET"

Le 21 avril dernier, Robert Chazal, critique de cinéma, interviewait Simone Signoret à l'Atelier Central de Championnet transformé en messagerie de presse pour les besoins du dernier film de Patrice Chéreau « Une femme dangereuse ». La femme dangereuse c'est Simone Signoret, petite directrice d'un quotidien de province aux prises avec un puissant groupe de presse qui tente d'élargir son monopole.

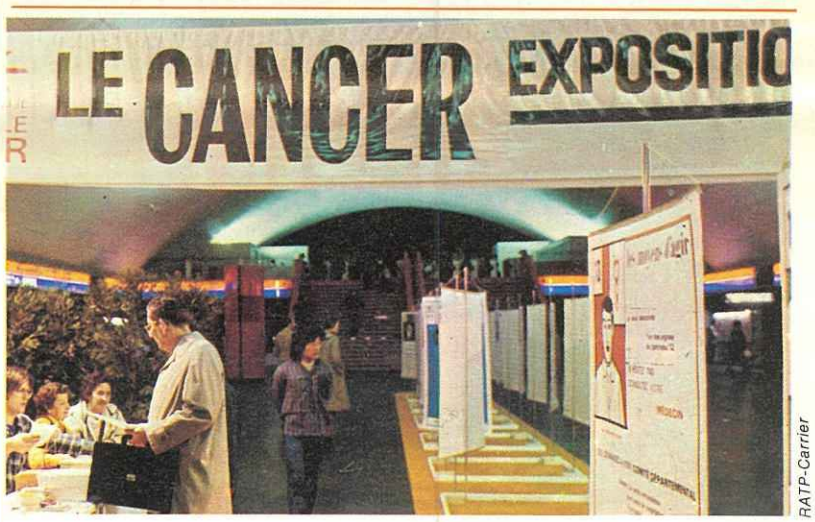
Toute ressemblance avec des personnes ou des situations existant ou ayant existé... ne serait que pure coïncidence...

RATP-Ardaillon

Kali

Ce pas, Kali, 6 ans, une demoiselle éléphant de 900 kg, appartenant au cirque Médrano, ne le franchira pas mais son passage, dans la station Auber du RER, aura suffi à faire sortir les voyageurs de leur « indifférence », si l'on en juge par leurs visages, et à leur donner envie, peut-être, d'aller au cirque. En novembre prochain, pourquoi pas, puisque bateleurs et saltimbanques descendront dans le RER pour « une semaine de cirque ».

RATP-Ardaillon



RATP-Carrier

Du 28 mars au 3 avril, la station Auber, véritable temple des opérations d'animation, prêtait son cadre à la Ligue Nationale Française contre le Cancer qui, à l'occasion de son 60e anniversaire, organisait une exposition « Information Cancer ».

Son contenu, délibérément pédagogique, se divisait en trois grandes parties : un historique rappelant la longue lutte de l'homme contre la maladie et en particulier contre le cancer. Une description simple et objective de la maladie et des thérapeutiques de soins. Enfin, une présentation de la Ligue Nationale Française contre le Cancer qui permit au public d'apprécier les efforts prodigués depuis plusieurs années par cet organisme dans la lutte contre la maladie.

La présence de médecins spécialistes devait encore renforcer l'impact de cette exposition qui connut un vif succès.

L'Ile-de-France, notre région

RATP-Roy

Mieux connaître la région Ile-de-France, tel était l'objectif de l'exposition qui s'est tenue au début du mois d'avril dans la station Auber.

Audiovisuel et dépliants ont permis au public de découvrir la mission et les institutions de la région Ile-de-France, ses moyens et ses domaines d'interventions. Il n'est pas jusqu'à la musique qui ne fasse partie intégrante de l'animation régionale.

En effet, le festival de musique d'Ile-de-France est la prochaine manifestation inscrite au calendrier. Et comment mieux connaître une région sinon en la parcourant pour en découvrir les multiples richesses ? Avec le RER rien de plus facile. D'ores et déjà, trois villes, situées sur les lignes A et B ont été retenues, parmi d'autres, pour être le théâtre de 3 concerts gratuits à Saint-Germain-en-Laye, le 11 juin à 17 h 30, à Nogent-sur-Marne, le 21 juin à 18 h 30 et à Vincennes, le 24 juin à 17 h 30. De la musique avant toute chose...

UNE CONTRIBUTION DECISIVE DE LA RATP AU PLAN DE TRANSPORT : LES ETUDES DE LIGNES NOUVELLES

La décision de créer de nouvelles infrastructures de transport en région parisienne constitue l'aboutissement d'une recherche complexe, qui met en jeu un grand nombre de facteurs urbanistiques, économiques, sociaux et requiert la collaboration de nombreux partenaires : transporteurs, aménageurs, élus locaux et régionaux, pouvoirs publics...

A la RATP, un service appartenant à la direction des études générales, le service du Plan de transport et des lignes nouvelles (GL) est chargé de préparer les décisions de la direction générale en la matière et de représenter l'entreprise dans toutes les instances ayant à débattre de ces problèmes.
Nous voudrions, à travers l'analyse succinte des fonctions de ce service, préciser aux lecteurs « d'Entre les lignes » la notion de Plan de transport et faire mieux connaître l'élaboration de ces projets, si importants pour la vie quotidienne de centaines de milliers d'habitants de la région.

Transport sur mesure

Construire un « Plan de transport », c'est, à partir d'une analyse des besoins de déplacement d'une population, définir un système susceptible de les prendre en charge. Concrètement, un tel plan se traduit par la proposition, dans un secteur géographique délimité, d'un réseau établi en site propre, c'est-à-dire libéré des sujétions de la circulation générale.

Cette notion de site propre implique celle de réseau lourd, propre à satisfaire des courants de trafic d'une certaine importance. Elle ne se confond pas cependant avec celle d'une infrastructure exclusivement ferroviaire : il existe en effet des propositions de site propre pour les autobus, qui se distinguent des lignes établies sur de simples couloirs réservés, tels que les ont définis les études de restructuration du réseau routier.
La vocation du plan de transport est donc de déterminer l'armature fondamentale du transport en commun dans une aire géographique donnée en tenant compte, naturellement, des moyens déjà existants. En effet, la région parisienne n'est pas une table rase qui s'offrirait aux planificateurs, mais il y existe déja de nombreux réseaux qu'il faut intégrer aux propositions nouvelles.
Dans ce contexte, le plan peut se traduire aussi bien par un projet de création d'une ligne nouvelle, de prolongement d'une ligne de métro, d'une meilleure utilisation de moyens existants, d'un site propre pour autobus que par une combinaison de ces possibilités.

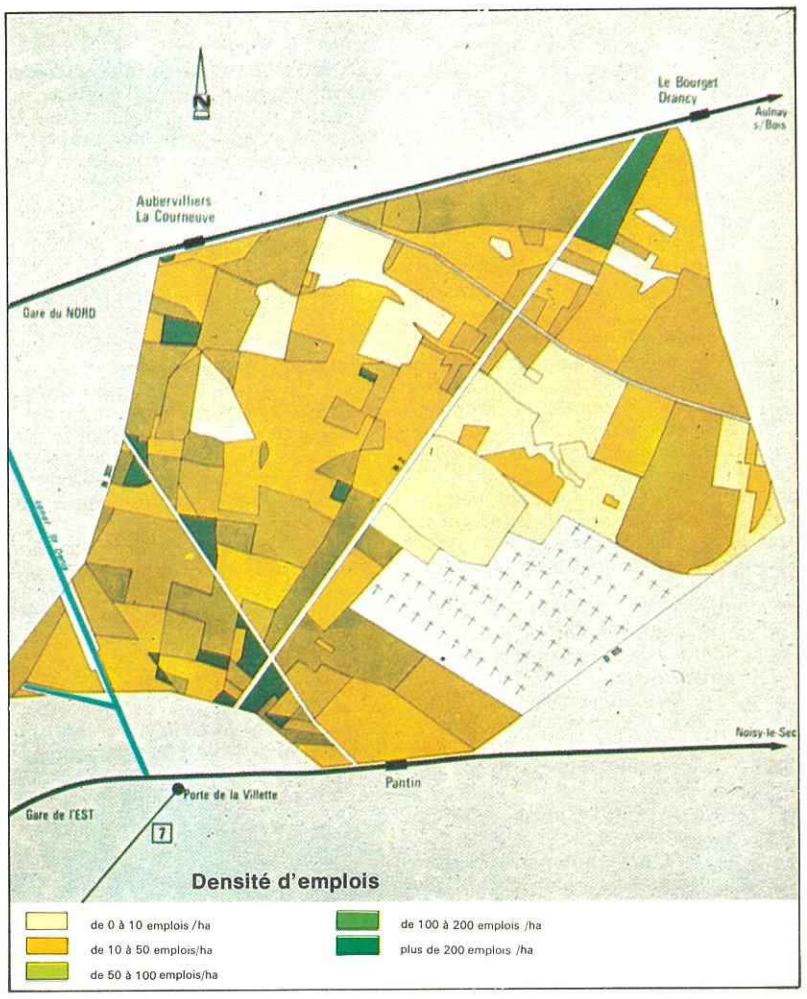
SEPI

De l'analyse des besoins

L'élaboration du plan de transport suppose la réalisation d'études à deux niveaux.
Les problèmes sont d'abord étudiés dans le cadre de secteurs géographiques assez vastes : par exemple nord ou nord-est. Ce sont là **les études sectorielles** dont l'objet est de proposer des solutions pour le secteur considéré, accompagnées d'un ordre de programmation logique. Chacune d'entre elles fait ensuite l'objet d'une étude complète et précise, **le schéma de principe :** celui-ci est en quelque sorte l'acte de naissance officiel d'un projet dans le domaine des transports ; le document contient en outre toutes les justifications techniques et économiques permettant de saisir les pouvoirs publics.
Dans les deux cas, les études font la synthèse des aspects techniques et économiques des projets.
Le point de départ est naturellement **l'analyse des besoins.** Ceux-ci sont appréhendés à travers la connaissance de l'occupation du sol, des densités de population, du type d'habitat auquel on a affaire — continu ou pavillonnaire par exemple — et des localisations de l'emploi. Ce dernier élément est d'une extrême importance puisqu'il conditionne très largement les déplacements, il importe de connaître la proportion d'emplois offerts sur place par rapport à la population résidente, le nombre d'habitants allant travailler dans un autre secteur, etc... Naturellement, on ne peut se contenter d'une photographie « instantanée » de la situation urbanistique, démographique et sociologique d'un secteur : encore faut-il disposer d'une projection à moyen terme, incluant aussi bien l'évolution spontanée que les résultats qu'on peut attendre des politiques poursuivies par les collectivités publiques en matières d'emploi, de logement, d'occupation des sols : création de nouvelles zones industrielles, de zones vertes, etc...

Les besoins en transport, une fois déterminés tant dans leur structure que dans leur niveau, sont confrontés aux moyens actuellement existants.

On est alors à même de **définir les objectifs à atteindre dans le secteur considéré :** choix des types de déplacements que les transports en commun s'efforceront de satisfaire, définition des types de ce service appropriés. Cette démarche se traduit concrètement, par exemple, par la fixation de la part de marché que doivent s'assurer dans tel secteur les transports publics, par la décision de développer les lignes d'autobus de rocade...



PROLONGEMENT DE LA LIGNE 7 A LA COURNEUVE

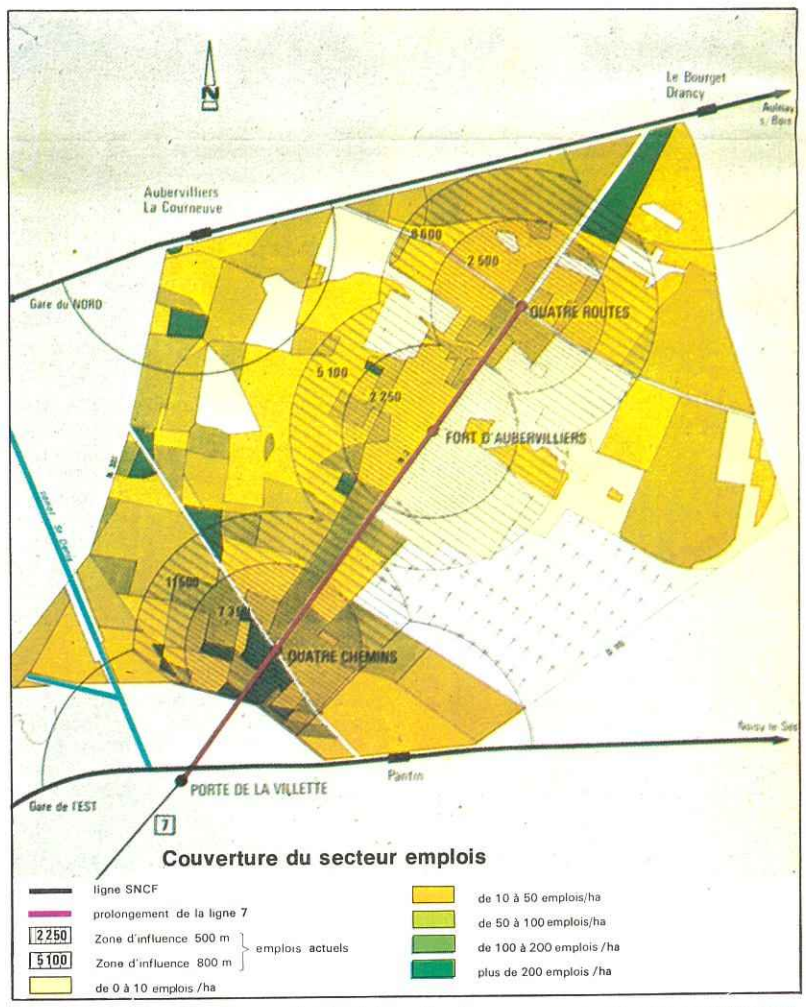
Aux solutions appropriées

C'est enfin **la recherche des possibilités matérielles et techniques d'atteindre ces objectifs** soit par des prolongements du métro, soit par une organisation du réseau d'autobus sur voirie réservée, soit par des autobus sur site propre. Ce dernier type de proposition traduit une évolution récente et stratégiquement très importante des études de transport : il est devenu nécessaire de développer les dessertes internes aux différents secteurs de banlieue, les rocades constituant en particulier à la fois le marché le plus en expansion et le moins bien satisfait par les transports publics ; aussi, sur certains axes que le métro ne peut desservir, parce que la configuration du réseau ne s'y prête pas, parce que le trafic ne serait pas suffisant ou parce que les besoins à satisfaire ne peuvent attendre son arrivée, la réalisation de sites propres pour autobus est-elle de plus en plus proposée. Disposant d'une chaussée réservée, échappant ainsi aux avatars de la circulation comme au non-respect des couloirs réservés ordinaires, de plages de dépassement pour lignes express, les sites propres développeront une puissance de transport intermédiaire entre les prolongements du métro et les lignes traditionnelles d'autobus.

Les études achevées, on est en présence d'un projet, avec, le cas échéant, différentes variantes. Il est alors nécessaire de dresser un bilan d'ensemble des coûts et des avantages, pour l'entreprise comme pour la collectivité.

Le montant des investissements à prévoir, c'est-à-dire les coûts de réalisation, ainsi que les futurs coûts d'exploitation sont confrontés aux avantages procurés aux futurs utilisateurs et au bénéfice collectif global.
Raisonnons sur l'exemple du prolongement de la ligne n° 7 du métro à Villejuif, dont le « schéma de principe » a été proposé par la RATP en 1975.

Le coût du projet — 4,2 km de ligne et quatre stations — s'élève à 460 MF.
Pour la RATP, le bilan financier, malgré les recettes supplémentaires attendues du trafic de la nouvelle ligne (22 millions de voyages), est légèrement déficitaire (—8 MF environ), du fait de la charge des emprunts dont le service annuel est à inscrire dans les dépenses de l'entreprise.



En revanche, le bilan pour la collectivité est très favorable : au plan du confort, la population habitant à moins de 500 m d'une station de métro est multipliée par cinq ; le temps gagné s'élève à 3,6 millions d'heures (soit, en évaluation monétaire, sur la base du salaire horaire : 58 MF) ; la diminution de l'utilisation de la voiture particulière (près d'un millier d'automobiles supprimées à l'heure de pointe et une demande stationnement réduite de 2 000 places dans Paris) entraîne un gain de décongestion de la voirie de 12,6 MF, une économie sur la dépense de stationnement de 9,2 MF, et une légère réduction du coût d'entretien de la voirie : 0,7 MF.

Au total, le taux de rentabilité du projet, qu'on mesure par le rapport entre les avantages pour la collectivité et le montant total de l'investissement est de 18 %, ce qui est très favorable.

Quelques remarques peuvent être faites, à propos du poids respectif des éléments entrant dans les bilans économiques :
— les projets n'entraînent pas une réduction considérable des coûts de voirie :
cette situation tient au fait que les prolongements de métro se situent tous en zone dense où il y a peu de projets routiers. On ne peut donc compter qu'un faible allègement du coût d'entretien de la voirie existante.
Il en irait tout autrement si l'on était amené à comparer le coût d'un projet autoroutier à voies multiples avec un projet moins ambitieux mais incluant une ligne ferrée.
— le transfert de l'automobile vers le transport en commun réduit la nécessité de construire des places de stationnement, en particulier dans Paris où elles sont très onéreuses. C'est là un aspect très positif de toute la relève de l'automobile par les transports en commun dans les liaisons Paris-banlieue.

entre les lignes
RATP

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06.

Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50 6971.6973.

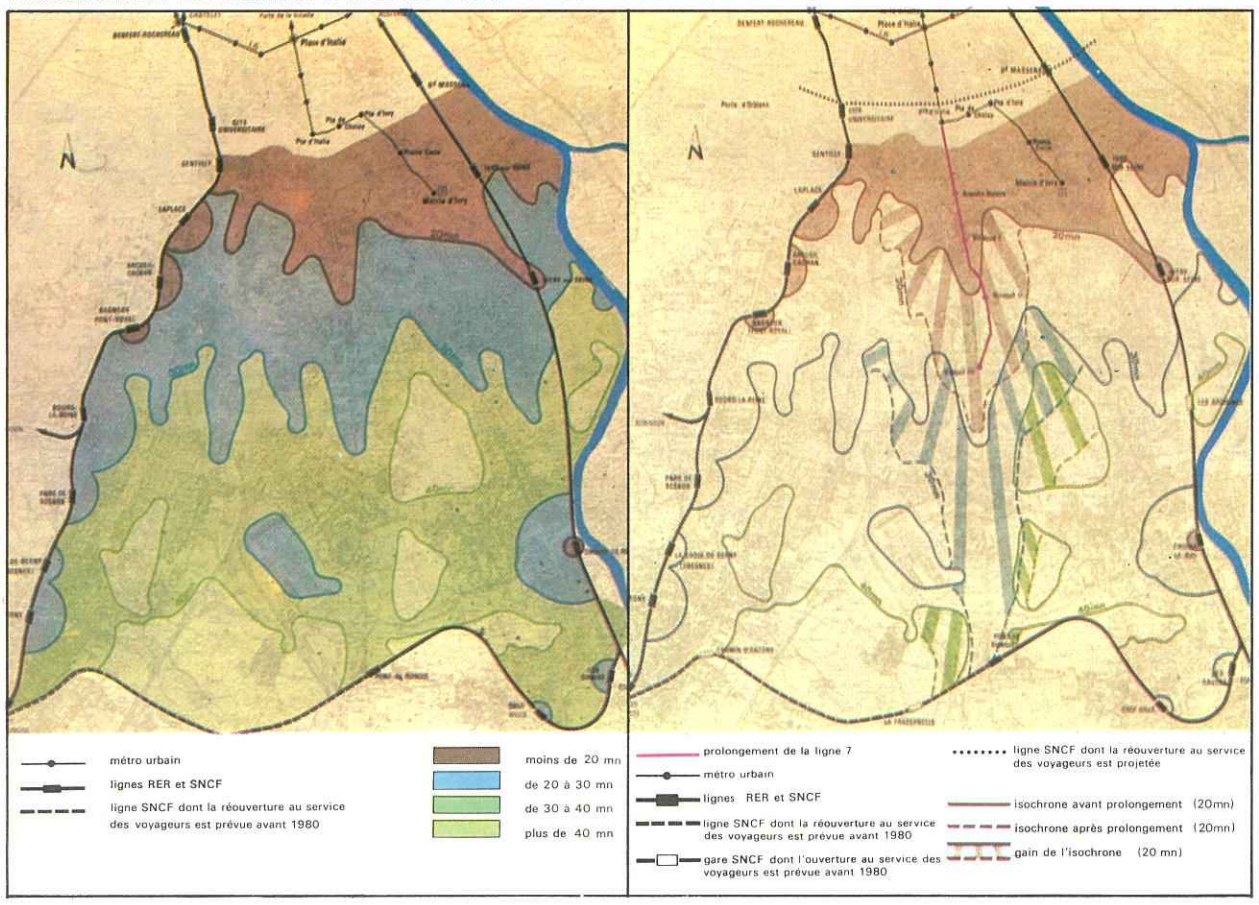
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédaction : Michel Dubois, Martine Pelletier
Conception Lintas-Paris

Imprimerie l'Avenir Graphique,
325, rue de Charenton, 75012 Paris.

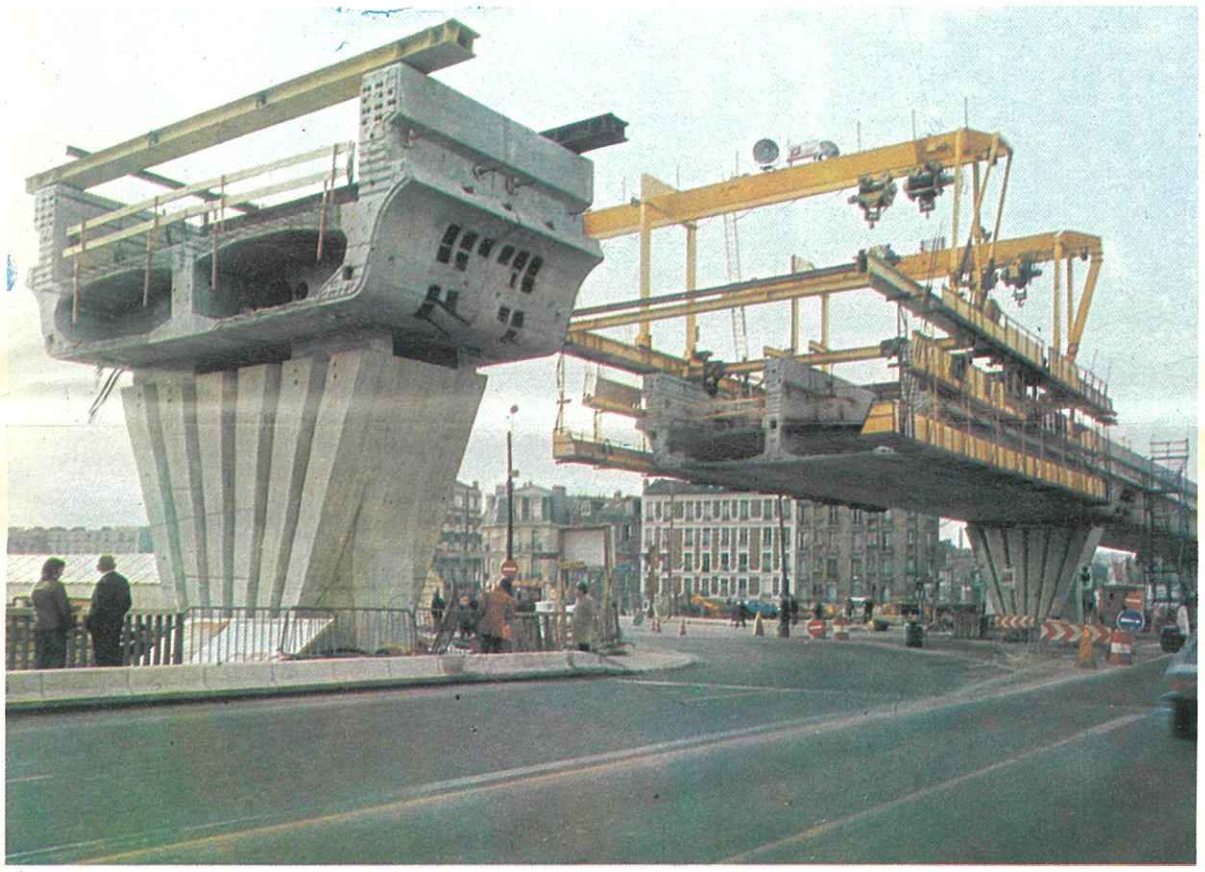
Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
M. Barbier, J. Barrau de Lorde, F. Cousquer, C. Clausse, H. Crouta, B. Failliot, G. Gaillard, J.-M. Paumier, J. Thomas
Atelier photographie RATP.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 7 A VILLEJUIF : COMPARAISON DES GAINS DE TEMPS « AVANT-APRES ».



Depuis l'analyse des besoins jusqu'au bilan économique d'un projet, qui prépare la décision, les études constitutives du plan de transport revêtent naturellement un aspect quantifiable et mettent en jeu un appareil statistique important.

Cette démarche n'est cependant pas exclusive d'une recherche d'ordre qualitatif : **l'impact des projets étudiés sur l'environnement.** La loi prévoit d'ailleurs maintenant que toute étude d'aménagement soit accompagnée d'une étude de son impact sur l'environnement. Le service du Plan de transport et des lignes nouvelles se charge de cette étude dans le cadre du schéma de principe et dans le cadre des déclarations d'utilité publique.



C. Billerach

Prolongement de la ligne 13 bis : pont enjambant la Seine à Clichy.

En étroite concertation

L'élaboration du plan de transport ne s'effectue pas en vase clos à l'intérieur du service qui en a la charge. La chaîne d'études qui jalonnent la genèse d'un projet suppose une coopération étroite, avec de nombreux services à l'intérieur de la RATP et de nombreux organismes extérieurs.

Le service a la responsabilité d'assurer la cohérence d'ensemble du projet au sein de l'entreprise.

A ce titre, dès l'origine d'un plan ou d'un projet, la préoccupation d'intégrer l'aspect marketing se manifeste. Les besoins du public ne peuvent être cernés uniquement à partir des données de fait dont on dispose : ainsi, par exemple, la demande en matière de transports de rocade en banlieue est, en apparence, relativement modeste ; ceci s'explique, en fait, par la faiblesse même de l'offre, dont le niveau est trop insuffisant pour susciter une évolution significative de la demande. Seuls des enquêtes de type marketing peuvent faire apparaître ce désir, chez de nombreux voyageurs, de services de rocade plus importants.

La démarche marketing est également importante aux points de contact des différents modes de transport : on sait qu'il faut développer les parkings de rabattement pour automobiles et deux roues, mais c'est le marketing qui définira la politique donnant à ces parcs un attrait suffisant : dimensionnement, facilités d'accès, tarifs, etc...

Les relations sont très étroites avec la direction des travaux neufs, futur constructeur, et le réseau ferré, futur exploitant, pour les prolongements de lignes de métro ; il importe, par exemple que le tracé soit compatible avec les contraintes des uns et des autres, que les coûts d'exploitation puissent être appréciés à temps. Interviennent ensuite, entre autres, le service du Domaine, pour les expropriations, le service des investissements pour la programmation financière.

Le réseau routier travaille avec le service du Plan de transport pour les problèmes de gares routières, de restructuration des lignes liés aux prolongements.

En outre, certains projets exigent la coopération avec d'autres transporteurs. Ainsi les relations sont permanentes avec la SNCF, dans la perspective de l'interconnexion, notamment, mais aussi pour toute opération importante, les réseaux des deux entreprises ayant une vocation de complémentarité. Pendant quatre ans, le service du Plan de transport a piloté pour la RATP, toutes les études, même techniques, relatives à l'interconnexion : il exerce une fonction de synthèse et de liaison avec la SNCF.

A l'extérieur, la RATP est représentée ordinairement par le service GL dans toutes les instances ayant à débattre des infrastructures de transport et de leur stratégie de développement.

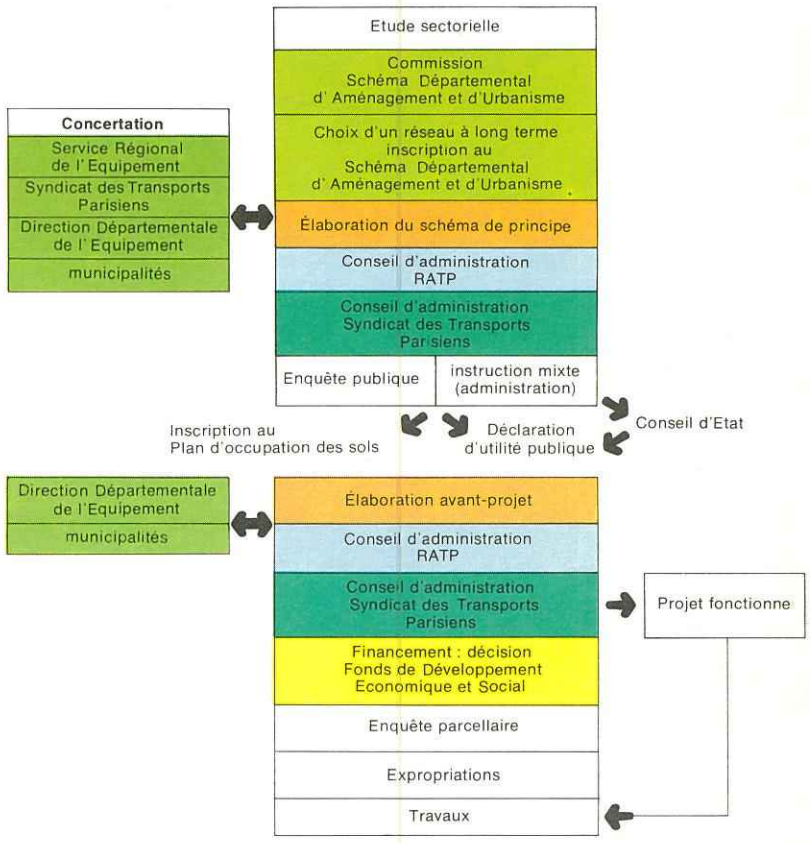
En effet, les propositions spécifiques de la RATP entrent dans le cadre de la politique régionale du transport : la coordination est nécessaire avec les autres transporteurs, les services chargés des plans d'urbanisme, de circulation et naturellement les pouvoirs publics et les élus, qui sont les décideurs.

Il est essentiel que les propositions soient élaborées en concertation étroite avec les élus locaux : tout projet est donc discuté, à différents niveaux, avec les services techniques des mairies, les conseils municipaux, généraux et régional.

Il se produit enfin qu'un service extérieur saisisse la RATP d'une demande d'étude : ainsi, le service régional de l'Equipement a été amené, en raison de sa fonction de service technique de la région, à proposer l'examen de problèmes de transport à résoudre, par exemple la desserte d'Orly. Il appartient au service du Plan de répondre, pour la RATP, à ce type de demande.

Mais, c'est à travers l'examen rapide de la procédure d'élaboration et de décision d'un projet que le rôle du service du Plan de transport apparaît le plus clairement.

L'ELABORATION D'UN PROJET



Le schéma ci-contre montre la complexité de la procédure d'élaboration et d'approbation d'un projet en région parisienne. Chaque étape correspond pourtant à la nécessité de mettre en accord les divers partenaires techniques ou politiques. En effet, un projet d'infrastructure ferroviaire doit absolument être cohérent avec tous les autres projets d'équipement et être soumis à l'appréciation des élus.

L'étude sectorielle, étude globale de transport dans un secteur donné est, on le voit, le point de départ. Dès ce stade, une concertation intervient avec certaines autorités de tutelle — syndicat des Transports parisiens et service régional de l'Equipement, ministère des Transports — ainsi qu'avec la direction départementale de l'Equipement et les municipalités concernées.

Les propositions sont ensuite soumises à **la commission d'élaboration du SDAU,** qui inscrira l'opération sur le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. C'est ainsi que récemment, il y a eu des discussions au sein de cette commission sur l'intérêt du site propre pour autobus sur les nationales 192 et 186 dans le nord des Hauts-de-Seine.

Ensuite, la RATP élabore **le schéma de principe** en concertation avec les mêmes partenaires : une même étude sectorielle peut donner naissance à plusieurs schémas. Ainsi, celle qui a concerné Fresnes a donné lieu aux deux schémas sur le prolongement de la ligne n° 7 du métro à Villejuif et le site propre sur la RN 305 en direction de Vitry.

Le projet est ensuite, après approbation par **le conseil d'administration de la RATP** soumis au **syndicat des Transports parisiens :** ces approbations ne sont nullement formelles : ainsi, à la séance du conseil d'administration qui discutait le schéma de prolongement de la ligne n° 5 du métro à Bobigny, le représentant du ministère des Transports a demandé que soit approfondie la comparaison avec le prolongement de la ligne n° 7 ; le STP demande parfois des aménagements non négligeables comme la réservation de stations, des accès supplémentaires, etc...

Vient ensuite **l'enquête d'utilité publique,** stade au cours duquel les habitants peuvent faire connaître leur point de vue. Ici encore, la déclaration d'utilité publique n'est pas une formalité, le prolongement de la ligne n° 13 bis du métro, l'a amplement démontré, avec le refus d'approbation du projet, par le commissaire enquêteur, suivi d'un recours en conseil d'Etat. Celui-ci a d'ailleurs, on le sait, imposé à la RATP un certain nombre de modifications au projet, dans sa partie aérienne, afin de renforcer la protection des riverains contre les nuisances.

Une étude d'impact sur l'environnement est maintenant prévue pour cette déclaration d'utilité publique, afin d'officialiser les variantes au projet, de préciser les nuisances et d'en faire connaître les remèdes : par exemple, les conditions et délais de remise en état des sols, de plantations d'arbres, etc...

La RATP, bien que la loi ne l'exige pas, a décidé de compléter l'information du public local en exposant les maquettes du projet dans les mairies concernées : c'est l'occasion d'un dialogue direct avec les habitants.

L'avant-projet est ensuite élaboré par la direction des Travaux neufs. Le service du Plan de transport cesse alors d'être pilote, pour exercer un simple contrôle de direction générale (respect des objectifs du schéma de principe) et de sous-traitance (fournir, si nécessaire, des prévisions de trafic plus fines par exemple).

Ici, encore, le projet est présenté aux municipalités concernées avant d'être introduit dans la filière d'approbation classique.

Cette concertation à trois stades avec les municipalités montre le souci de la RATP d'informer les élus, de recueillir leurs observations pendant qu'il est encore temps de modifier les projets. Il arrive de plus en plus fréquemment que, à la demande des élus, le projet soit présenté au conseil municipal en séance publique ; c'est là une tâche indispensable, mais quelquefois ingrate dans la mesure où les choix, même très étudiés, n'empêchent pas toujours une minorité d'éprouver le sentiment d'être lésée.

Les trois derniers stades sont enfin **la programmation** et le financement, **l'enquête parcellaire** au cours de laquelle on précise les parcelles qui devront être expropriées et **les travaux.**

Il arrive parfois qu'au stade de l'avant-projet, on reprenne des études relevant du schéma de principe, soit que l'environnement se soit modifié, comme à Châtillon, soit, comme dans le cas de la ligne de métro n° 10, le STP ait demandé la réservation d'un ouvrage supplémentaire (station Parc-des-Princes).

RATP-Barinet

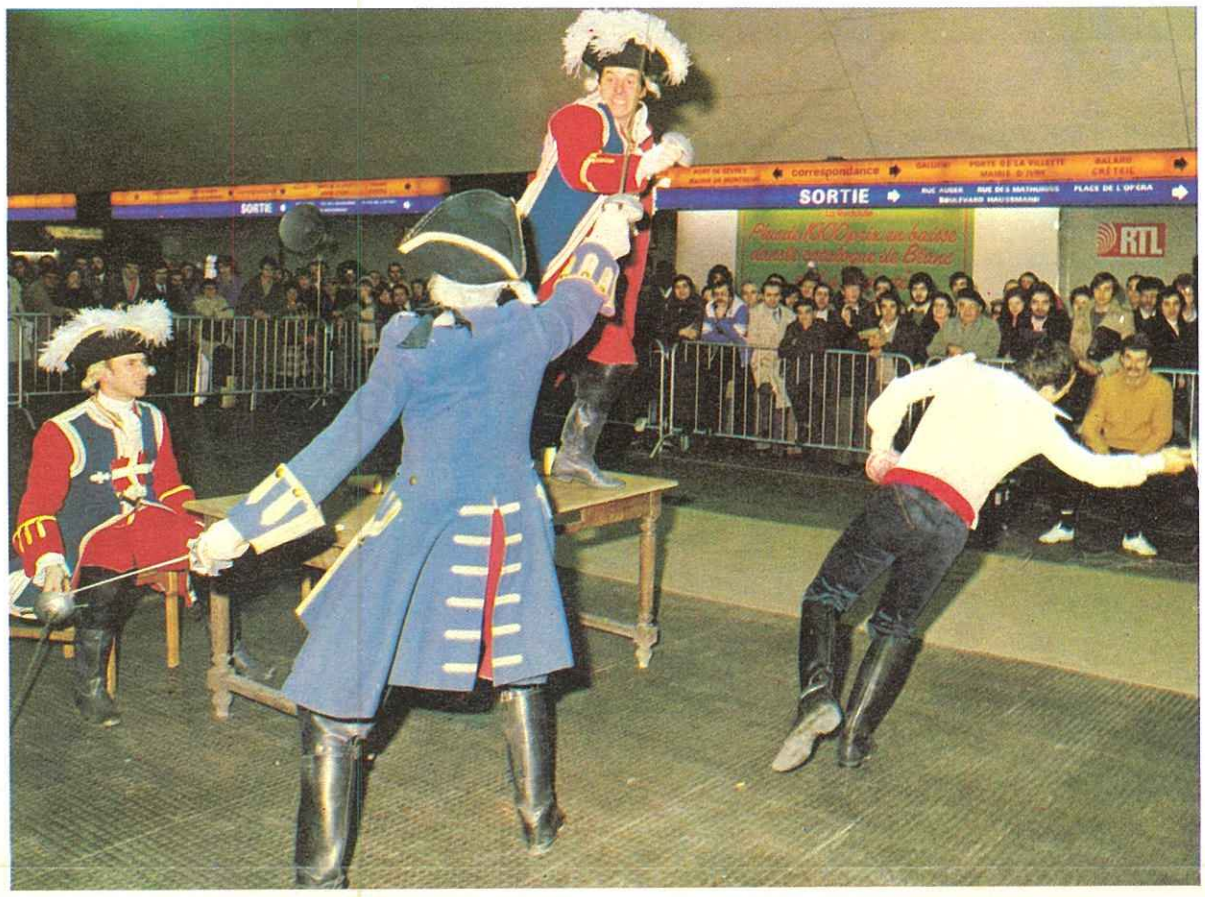
ANIMATION RER ANIMATION RER

DES SAMOURAIS AUX MOUSQUETAIRES DU ROI

Tsuki ! le cri jaillit du fond de l'être et l'attaque fusa. Corps, cri et sabre — le shinai, quatre lames de bambou maintenues par des pièces de cuir — ne firent qu'un tout, formidable énergie bondissant sur l'adversaire. Cela aurait pu se passer, il y a cinq cents ans au pays du soleil levant. Ce fut en fait une démonstration publique de kendo (escrime au sabre) réalisée à la station Auber, le 11 janvier dernier, à l'occasion du challenge Touzard.

Durant trois journées d'animation sportive, un public tour à tour intrigué et attentif put s'initier, sous une forme attrayante, aux disciplines de l'épée, du sabre et du fleuret. Dans cette salle d'échanges, en apparence peu pacifique, combats de corsaires succédèrent aux duels de mousquetaires.

Tous vaillants combattants qui n'étaient autres que les maîtres d'armes de la Fédération française d'escrime.



CHANGEZ DE RAMES

Programme insolite, programme ambitieux que celui proposé par la Fédération française des sports d'aviron qui, le temps d'une démonstration, avait accosté dans plusieurs gares du RER.

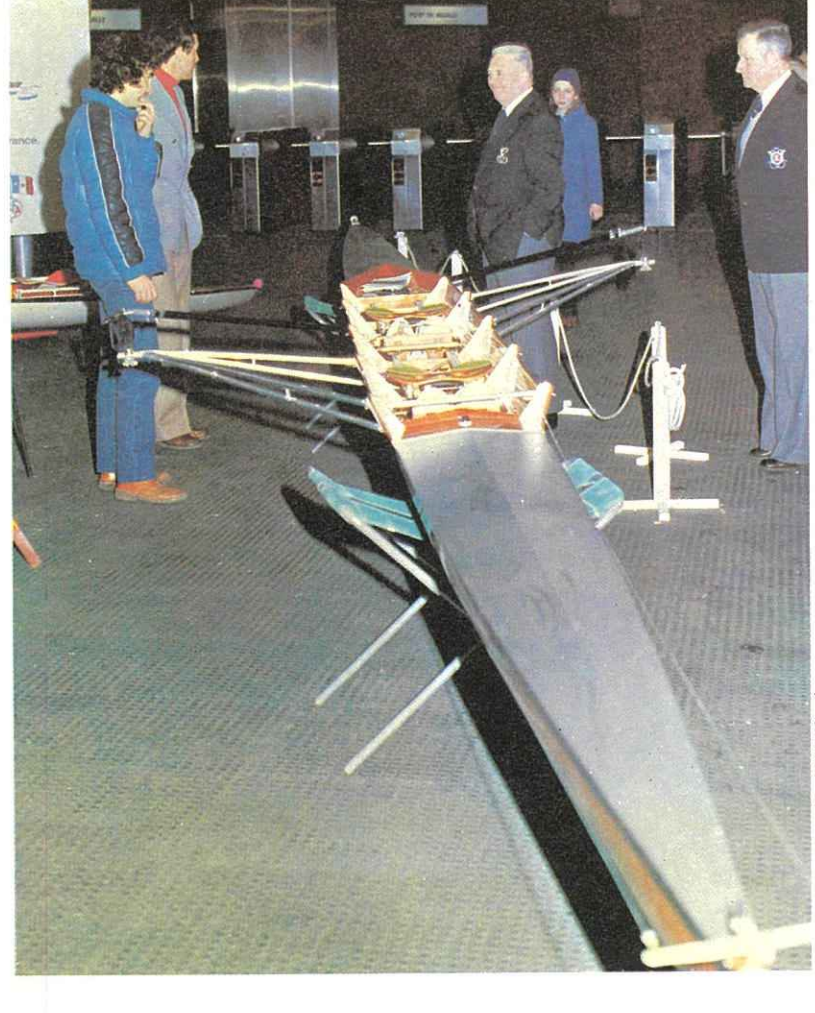
« L'art du bout de bois » déjà évoqué dans l'Illiade et l'Odyssée et qui servit jadis à nos aïeux pour conquérir la terre, avait pacifiquement, cette fois, occupé le sous-sol parisien.

Elles sont loin les embarcations d'antan, larges, aux normes strictes, ne comportant nulles glissières mais des bancs, longs et polis, enduits de graisse sur lesquels les rameurs, revêtus d'une culotte de cuir, glissaient au fil de l'onde.

Aujourd'hui, la finesse des skiffs (1 rameur) et outriggers, ces frêles esquifs à 2, 4 ou 8 rameurs n'a d'égal que leur légèreté et la préciosité exotique des bois employés à leur fabrication.

Pendant une semaine, du 17 au 24 mars, en bord à bord, à Châtelet-les Halles et Nation, puis à Etoile et la Défense et enfin à Auber, quelque 20 000 rameurs en herbe de 7 à 77 ans, se sont relayés, tous désireux de changer de rames dans la pratique d'un sport aussi complet sur le plan physique que formateur sur celui de la discipline personnelle.

Il est vrai que l'exposition de matériel allant des embarcations de loisirs (yolette, catamaran, bateau-école) à celles de haute compétition, l'audiovisuel faisant revivre les grandes heures des derniers championnats du monde et la présence de champions, d'hier et d'aujourd'hui, incitaient à se jeter à l'eau... Un programme à la portée de tous.



Reportage photographie RATP-Carrier