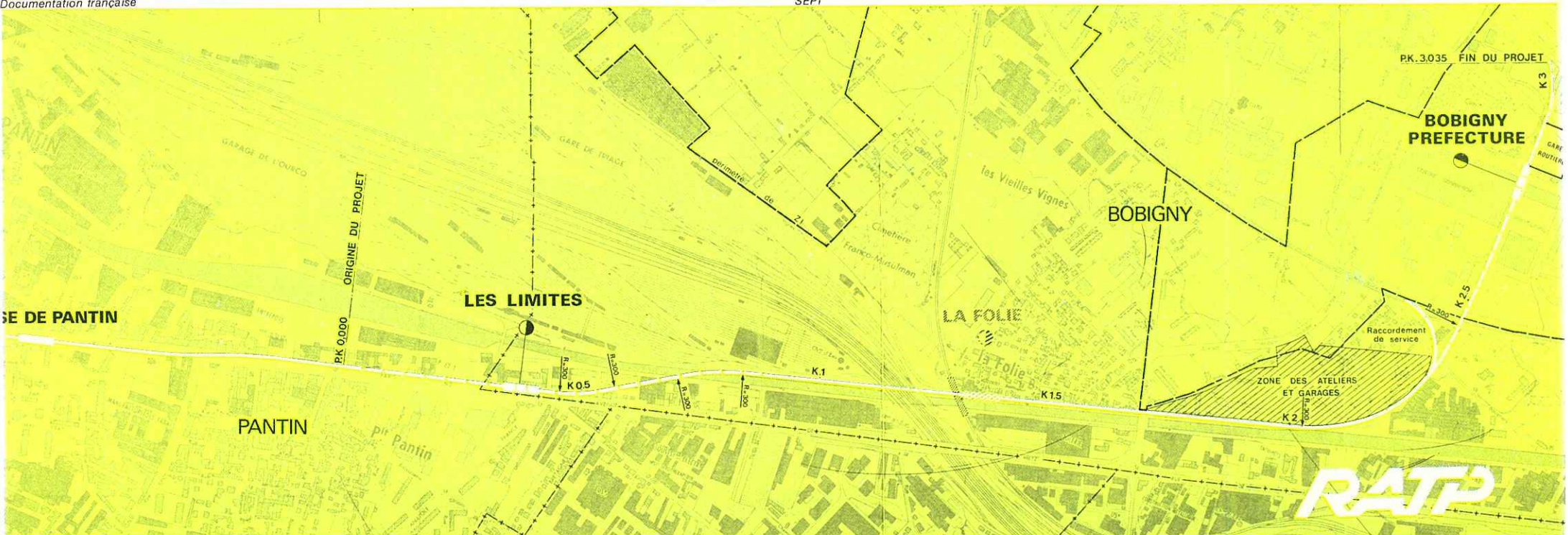
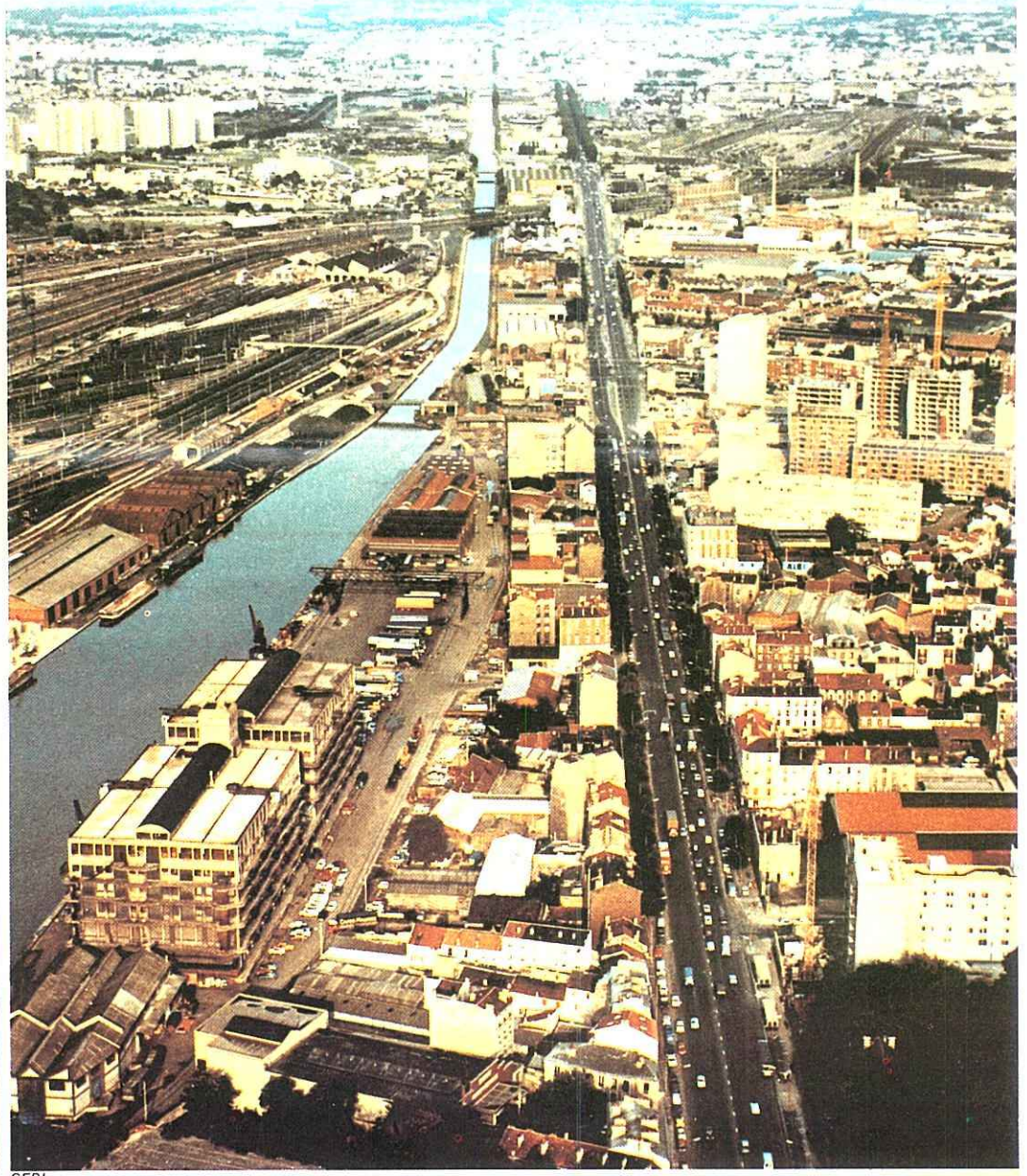


ENTRE les lignes

N° 49 - MAI 1981 - JOURNAL BIVESTRIER D'INFORMATION DE LA RÉGION AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS



Douze lots : douze entreprises

Les conditions du nettoyage des stations et des gares sont sensiblement différentes sur les deux réseaux du métro et du RER. Outre que l'un est presque entièrement souterrain et l'autre en partie aérien, les surfaces à traiter n'y ont pas du tout la même importance ; il en va de même de l'intensité du trafic, bien plus élevée dans le métro que dans un grand nombre de gares de banlieue du RER.

De plus, les trois grandes gares du tronçon central du RER — Auber, Châtelet-Les Halles, Gare de Lyon — exigent, compte tenu de leurs dimensions et de leurs caractéristiques exceptionnelles, des dispositions particulières impliquant la présence permanente d'équipes d'entretien.

L'ensemble des stations et des gares du réseau ferré ont été réparties en douze lots, afin d'assurer le meilleur encadrement de chacun d'eux. Pour les mêmes raisons, une entreprise ne peut se voir attribuer qu'un seul lot.

Le métro a été divisé en six « lots », comprenant chacun une soixantaine de stations et un effectif ouvrier d'une centaine de personnes ou un peu moins. Chaque lot est subdivisé en quatre à six « groupes » qui constituent l'unité de travail de base. Chacun d'entre eux est placé sous les ordres de deux chefs d'équipe, un pour le jour, un pour la nuit.

Le critère retenu pour la définition du « groupe » est la facilité de déplacement d'une station à l'autre, par le réseau.

Les gares « Etoile » et « Nation » du RER sont rattachées à des lots relevant du métro. Côté RER, on trouve trois lots extérieurs, formés par les branches de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger de la ligne A et la ligne B et trois lots constitués par les grandes gares d'Auber, Châtelet, Gare de Lyon. Pour des raisons pratiques, ces derniers lots englobent aussi les stations de métro en correspondance avec le RER : Havre-Caumartin, les quatre stations Châtelet du métro, etc.

L'ensemble des travaux est contrôlé par la direction des services techniques — service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art — (service TB).

Les nouveaux contrats

Les contrats sont établis pour une durée d'un an, mais renouvelables deux fois par tacite reconduction. Ils doivent ainsi couvrir, en principe, la période du 1^{er} avril 1981 au 31 mars 1984.

Ces contrats traduisent les objectifs que la RATP s'est fixée en matière de nettoyage :

- conserver au métro parisien ses qualités traditionnelles de propreté ;
- limiter la progression, très rapide ces dernières années, des dépenses de nettoyage des stations et des gares ;
- honorer les engagements pris en mai 1980 à l'égard des salariés des entreprises de nettoyage : revalorisation des salaires et garantie d'emploi.

Limitier la progression des dépenses...

La RATP a consacré en 1980 près de 72 millions de francs aux dépenses de nettoyage.

Le simple balayage représente, avec 32,2 MF, la dépense la plus importante et 45 % de charge totale. Parmi les autres dépenses importantes, on note : le dépoussiérage : 7,4 MF ; le nettoyage des locaux : 7 MF ; le lavage des façades et le nettoyage des vitres : 3,5 MF ; l'astiquage du mobilier, des portes, des rampes et escaliers mécaniques : 2,3 MF ; le traitement des sols : 2,2 MF ; le nettoyage des

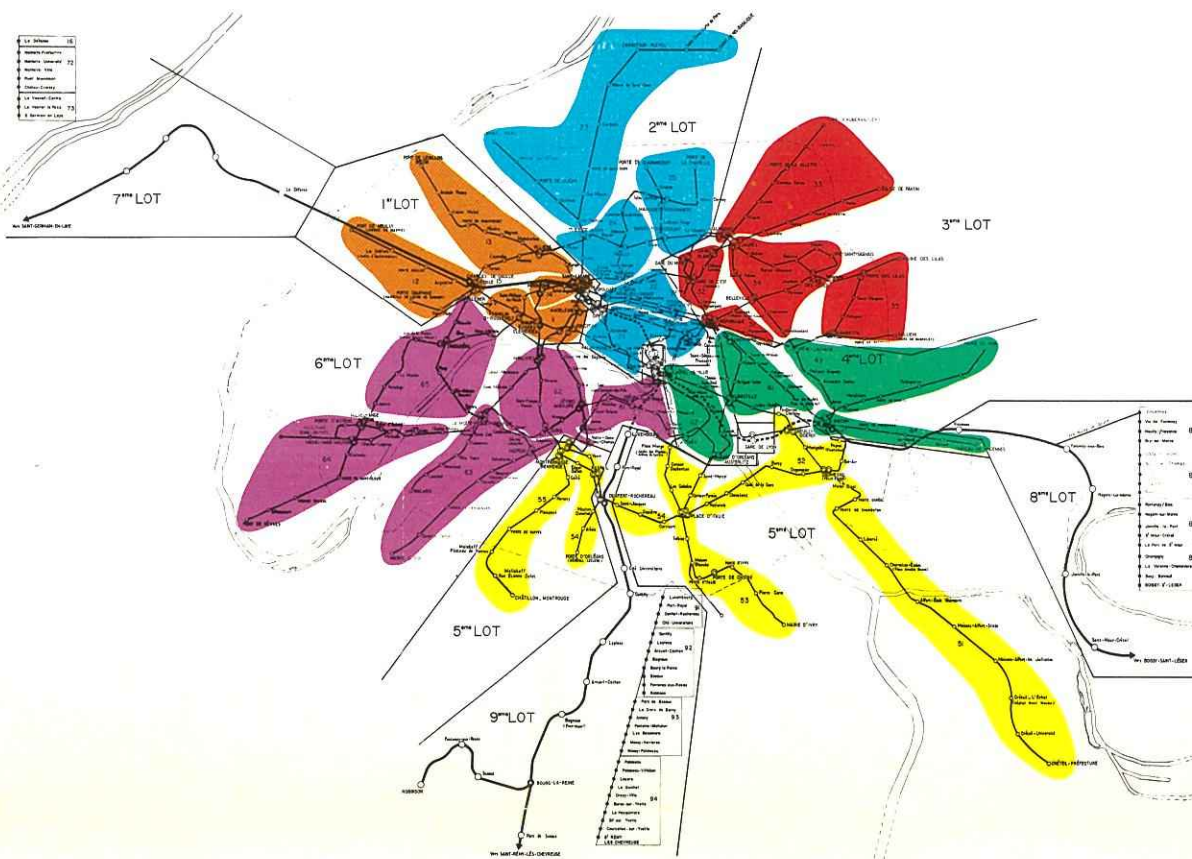
Propreté du métro : 12 entreprises sous contrat

Juin 1977, avril 1980 : deux grèves de longue durée opposèrent les personnels des entreprises de nettoyage du métro à leurs employeurs. La presse, la télévision, la radio ont largement popularisé ce mouvement, faisant monter le « balayeur du métro » à la une de l'actualité. Ces conflits ont connu une audience d'autant plus large que de nombreux éléments pouvaient passionner le débat : la nature même de ce personnel, composé d'immigrés comptant parmi les salariés non qualifiés les plus défavorisés ; la longueur et la difficulté des négociations, contrastant avec la simplicité apparente du problème à résoudre : une amélioration des salaires et des conditions de travail de ces ouvriers, dont la nécessité n'était contestée par aucun partenaire ; la situation de ces salariés vis-à-vis de la RATP, qui n'est pas et n'a ja-

mais été leur employeur (le système de la sous-traitance remonte en effet aux origines du métro) bien qu'ils soient au service exclusif du métro ; l'ambiguïté de la situation dans laquelle sont placés les patrons des entreprises qui les conduisent parfois à solliciter des directives de la RATP ; enfin, les interventions, vivement contestées, bien que limitées à quelques opérations de sécurité, d'équipes extérieures aux grévistes.

Il nous a paru opportun de faire le point au moment où la RATP et les entreprises viennent de signer, le 1^{er} avril dernier, les nouveaux contrats qui assureront le nettoyage des stations et des gares du métro et du RER (1).

(1) Pour une description des travaux de nettoyage, voir Entre les lignes n° 31, janvier-février 1978.



plates-formes des voies : 1,9 MF. Un chiffre à retenir, le coût de l'enlèvement des graffitis, 1,1 MF, qui correspond moins à un entretien normal qu'à la réparation d'une forme de vandalisme.

En 1981, le budget du nettoyage s'élèvera à environ 94 MF. Il représente la moitié du budget du service de l'entretien des bâtiments et des ouvrages d'art, le quart du budget des services techniques. La progression des dépenses a été très rapide ces dernières années puisque son rythme moyen annuel a été de 24 % au cours des six dernières années. Comme dans tous les contrats de prestations de service, ce sont les salaires et les charges sociales qui constituent l'essentiel des dépenses ; pas moins de 85 à 90 %. La revalorisation très forte des salaires figurant parmi les plus bas s'est naturellement répercutée sur les marchés.

La RATP s'est assurée, par des enquêtes de prix de revient, du caractère normal des prix qui lui étaient proposés par les entreprises et a fait jouer la concurrence entre celles-ci, le protocole d'accord avec les syndicats (cf. ci-après) empêchant qu'elle ne se traduise par une pression sur les salaires ou des réductions d'effectifs non contrôlées. La RATP a également cherché à limiter ses dépenses en modulant les opérations de nettoyage, c'est-à-dire en supprimant ou en espaçant toutes les opérations qui ne renforçaient pas la propreté du réseau. Jusqu'à juillet 1979, les prestations de balayage étaient, par exemple, identiques dans chaque station. Trois balayages par jour étaient effectués aussi bien à Saint-Lazare, qui voit passer 35 millions de voyageurs par an qu'à l'Eglise d'Auteuil, dont le trafic est de 160 000 personnes.

Désormais sur les 357 stations du métro, 71 seulement sont balayées trois fois par jour, 124 deux fois et

162 une fois. Sur le RER, la grande majorité des gares ne sont balayées qu'une fois. La périodicité d'autres opérations, comme l'astiquage des revêtements en inox, a été aussi allongée.

L'expérience a montré que ces réductions des prestations n'altéraient nullement la propreté du métro. Elles sont d'ailleurs passées inaperçues du public et des mesures effectuées avec le concours de laboratoires ont permis de vérifier que l'hygiène et la salubrité du réseau ne s'en trouvaient pas diminuées.

...en assurant la revalorisation des salaires...

Le niveau des salaires s'est trouvé au cœur du mouvement de grève du printemps dernier. Leur modestie l'expliquait aisément. Cependant, comme il arrive souvent dans de tels conflits, bien des chiffres erronés ont été lancés. Les syndicats, suivis par la presse, ne voulaient connaître, c'était de bonne guerre, qu'une valeur plancher : le salaire net, sans primes, de l'ouvrier appartenant à la catégorie la plus basse, soit environ 2 300 F à l'époque. Les entreprises, comme il était non moins naturel, raisonnaient tous éléments confondus et dès lors, le salaire de base se trouvait d'ores et déjà supérieur aux 2 800 F qui constituaient précisément l'objectif officiel de la grève !

La rémunération est en effet complexe : outre le salaire proprement dit, elle ne comprend pas moins de neuf primes, indemnités ou majorations diverses, qui augmentent le salaire de base de plus de 35 %, en moyenne annuelle. Citons particulièrement l'existence d'une prime de vacances et d'une prime de fin d'année, ainsi que la majoration de salaire de 80 à 100 % pour les tra-

vaux effectués le dimanche et les jours fériés.

A l'issue de la grève de 1980, un protocole d'accord a été signé entre les deux parties prévoyant un plan de revalorisation des salaires aux termes duquel le salaire net, après abattement des cotisations sociales et sans primes du nettoyeur métro sans qualification particulière, sera porté d'ici le 1^{er} juillet 1982, par étapes, à 2 800 F, somme entendue en francs constants, puisque l'inflation monétaire doit naturellement être neutre à l'égard de cette revalorisation. En mai 1981, le salaire réel net du nettoyeur de base avait déjà atteint environ 3 482 F par mois si l'on tient compte des diverses primes.

Cette revalorisation des salaires est naturellement répercutée par les entreprises dans leurs prix et la RATP doit en tenir compte dans ses propres prévisions budgétaires. Les engagements pris dans le protocole du 1^{er} mai 1980, cautionné par la signature de la RATP, ont d'ailleurs été rappelés dans les contrats qui viennent d'être passés avec les entreprises.

...et en garantissant l'emploi

Ce même protocole accorde également aux salariés la garantie d'un emploi pendant toute la durée du marché (1981-1983). Cette garantie a dû être conciliée avec la nécessité d'ajuster peu à peu les effectifs au volume des prestations dont on a vu qu'il diminuait progressivement. Pour que les choses soient claires, les effectifs nécessaires au terme du contrat (800 environ pour l'entretien des stations) sont d'ores et déjà énoncés. Le personnel excédentaire (90 à 100 agents) sera utilisé provisoirement en surnombre.

Les effectifs des entreprises devront être, sans licenciement, ré-

duits de 4 % par an : d'abord par les départs volontaires et les mises à la retraite et, dans la mesure où cette résorption naturelle serait insuffisante, par la reconversion de 2 % ou plus des effectifs. Cette reconversion peut se faire vers d'autres activités (nettoyement vers gardiennage par exemple) ou vers d'autres entreprises de nettoyage. Ainsi, lors de la mise en service des nouvelles gares du RER Noisy-Torcy, l'entreprise adjudicataire n'a-t-elle pas recruté à l'extérieur, mais parmi le personnel excédentaire d'autres entreprises.

Quant à la durée du travail, qui était de 41 heures au moment du conflit, elle a été ramenée à 40 heures 30 le 1^{er} octobre dernier et à 40 heures au 1^{er} février, à salaire constant bien entendu. Cette réduction ayant été effectuée sur le dimanche, les salariés du nettoyage travaillent désormais cinq dimanches sur huit au lieu de six.

L'accès aux locaux sociaux des agents de la RATP a été accordé. Notre entreprise a, par ailleurs, fait un effort important, depuis quatre ans, pour moderniser et mieux aménager les locaux réservés aux nettoyeurs. Le principe de l'accès aux restaurants d'entreprise RATP a été aussi retenu.

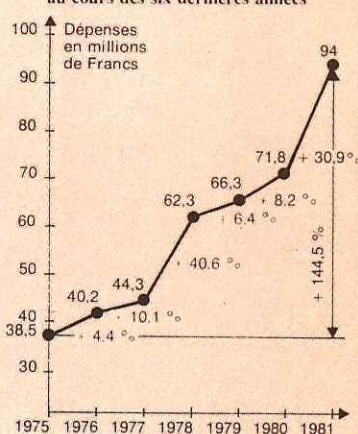
L'avenir : quel progrès ?

Une question très souvent posée est de savoir si la mécanisation de ces opérations ne permettrait pas de parvenir à la fois, à une meilleure efficacité, à un moindre coût, tout en permettant de franchir une nouvelle étape dans l'amélioration des conditions de travail des ouvriers, qui exercent leurs métiers dans des conditions pouvant paraître parfois un peu archaïques.

La RATP a déjà introduit une certaine mécanisation des tâches : c'est ainsi que le personnel n'a plus à descendre sur la voie, grâce aux aspirateurs spéciaux dont les entreprises sont maintenant dotées, sans parler du train aspirateur effectuant des nettoyages approfondis et systématiques de la voie (un deuxième engin sera commandé dans les prochaines années).

Dans les grandes gares du RER, Auber, Châtelet, Gare de Lyon, où l'on trouve d'importantes surfaces d'un seul tenant, on utilise naturellement un matériel aspirateur approprié. Mais il faut bien constater que dans le métro, le plus souvent, le morcellement des surfaces, la présence de nombreux escaliers, rendent l'innovation difficile. La Régie recherche pourtant, au-delà des machines à brosser ou à pulvériser, de nouveaux moyens tels que le nettoyage par le vide : branchement sur des bouches d'aspiration reliées à une centrale d'aspiration mais les ramifications des couloirs rendent les implantations difficiles. L'évolution des méthodes et techniques de nettoyage permettrait-elle d'éliminer toutes les tâches pénibles encore dévolues à l'homme ? En attendant, une attention toute particulière doit être portée à l'évolution de la condition de ces ouvriers. La RATP y a contribué en aidant à la signature du protocole d'accord entre les entreprises et leurs salariés et en y apportant sa caution.

L'évolution des dépenses de nettoyage : au cours des six dernières années



ARAMIS

UN MODE DE TRANSPORT NOUVEAU

A la seule évocation de ce nom on serait tenté d'imaginer la silhouette élégante du fameux héros d'Alexandre Dumas. Et pourtant, ce n'est pas de cette silhouette là dont il s'agit. Du roman de cape et d'épée, nous passons sans transition à la science-fiction, une fiction qui a, il est vrai, de plus en plus l'apparence de la réalité.

Cette fois, Aramis — Agencement en Rames Automatisées de Modules Indépendants en Stations — n'est autre qu'un système expérimental de transport.



sol les informations nécessaires à sa mission. Ces informations sont traitées à bord et les ordres correspondants sont transmis aux moteurs et aux freins sous le contrôle d'un équipement de sécurité. Par ailleurs, le contrôle de l'ensemble de l'exploitation est assuré par un Poste central de surveillance (PCS) qui régit le fonctionnement général et assure les surveillances nécessaires. Des postes d'intervention toutes les 5 ou 6 stations relaient localement le PCS. Le personnel d'exploitation est réparti entre le poste central de surveillance où il surveille le mouvement des véhicules et adapte le service au trafic, et les postes d'intervention dans lesquels il assure une surveillance vidéo des stations et est en communication avec les voyageurs qui disposent dans chaque véhicule de liaisons « interphone ».

La capacité de transport est très souple puisqu'un tel système peut gérer des rames pouvant atteindre 10 véhicules (ou plus) et que l'intervalle entre les rames peut descendre à 30 secondes, le débit maximum horaire étant d'une dizaine de milliers de voyageurs.

Aramis occupe donc un « créneau » bien déterminé, entre le métro et l'autobus. De plus, il présente différents avantages tels qu'un encombrement beaucoup moins important que celui du métro, d'où un coût de construction bien moindre et une meilleure insertion dans un site, des conditions d'exploitation souples et économiques, des nuisances sonores très réduites en raison de son roulement sur pneumatiques.

PARCOURS DE QUALIFICATION

Au cours d'une première phase d'études, les essais réalisés en 1973-



Le banc test à Buc

d'une exploitation uniquement omnibus mais permettant néanmoins des déplacements sans rupture de charge, les stations n'étant plus situées en dérivations comme dans le projet initial, mais les véhicules pouvant toujours passer d'une ligne à une autre du réseau.

Début 1978, la RATP a proposé aux Pouvoirs publics de poursuivre le développement de ce système par la réalisation d'un centre d'essais pour la qualification technique d'Aramis.

Le programme retenu consistait à réaliser un tronçon de voie, un véhicule de dix places et un banc de tests, à effectuer les essais du véhicule sur la voie et le banc de tests, et enfin à fournir une première sélection des sites d'expérimentation commerciale.

Les Pouvoirs publics ont alors décidé d'échelonner cette nouvelle phase en deux étapes, la première comprenant l'étude et la fabrication des composants (véhicules, banc de tests et tronçon de voie), et la seconde comportant la réalisation

sures de performances du véhicule. Le bilan technique s'est révélé satisfaisant, les résultats ont permis de conclure que la réalisation complète d'un centre d'essais pouvait être entreprise pour la qualification technique du système Aramis.

ARAMIS IRA A PARIS

La comparaison entre divers sites d'essais possibles, a abouti à proposer, en accord avec les Pouvoirs publics, celui d'une section de la Petite Ceinture sud de Paris, dans le 15^e arrondissement, à hauteur du boulevard Victor, sur un terrain de la SNCF que celle-ci pouvait libérer.

Le principe de l'implantation a été approuvé en mars dernier par le Conseil de Paris. Ce nouveau programme pourrait s'étendre sur trois à quatre ans. Le site comprendra un circuit d'environ un kilomètre, six véhicules de dix places, une station, un poste de commandement et de surveillance, et une zone de maintenance.

Si cette expérimentation technique donne satisfaction, une première ligne commerciale, en direction du Parc des expositions de la porte de Versailles pourrait être développée à partir de l'infrastructure initiale, elle-même en correspondance avec la ligne C du RER à la gare de « Boulevard Victor ». Cette phase pourrait être suivie par une extension plus importante sur l'ensemble de la Petite Ceinture sud de Paris, sur laquelle pourraient être branchées des antennes assurant des dessertes complémentaires dans le secteur sud de Paris et en proche banlieue.

Dans une autre perspective, le système Aramis présente un intérêt pour des villes où la densité de trafic ne justifie pas la contexture d'un métro, et où il serait difficile d'exploiter un transport en commun en site propre au niveau du sol dans la voirie. En outre, Aramis pourrait devenir un produit intéressant pour l'exportation de l'ingénierie et de l'industrie françaises.

A quand Aramis pour tous ?

Les années soixante avaient connu un foisonnement d'idées et de projets de « transports nouveaux » aptes à compléter ou dans certains cas à prendre la relève des transports traditionnels. Bien peu franchirent le stade des études et des premières expérimentations, un examen rigoureux ayant montré qu'ils étaient peu nombreux à remplir les conditions minimales de fiabilité, de sécurité et d'efficacité requises pour un transport public de voyageurs.

Aramis, système de transport en site propre, né à l'initiative de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), puis, développé par la société MATRA elle-même, aidée par les Pouvoirs publics est resté en lice. Depuis 1974, la RATP assure le rôle de maître d'ouvrage pour la réalisation d'un programme de perfectionnement et d'expérimentation.

Côté site propre

La voie en site propre est composée de :

- deux pistes métalliques utilisées pour le roulement des pneus et le frottement des patins assurant le retour du courant de traction ;

- une piste verticale de chaque côté de la voie pour le guidage latéral et la captation du courant ;

- enfin, une piste de contre-guidage de chaque côté en zone d'aiguillage permettant à une roulotte d'aiguillage, située sur le véhicule, d'y prendre place.

AUTOMATIQUEMENT VOTRE

Le principe général de l'exploitation automatique repose sur une décentralisation des tâches. Chaque véhicule reçoit depuis les installations au



Première expérimentation à Orly en 1973.

1974 sur une piste d'un kilomètre à Orly ont permis de contrôler le fonctionnement en rames déformables avec 3 voitures prototypes de 4 places. D'autres études ont permis, par la suite, de montrer que ce système pouvait assurer un transport en commun sur un réseau complexe.

En 1977, une variante d'exploitation simplifiée — Aramis S — entraînant une réduction des coûts d'investissement est élaborée. Il s'agit alors

complète du centre d'essais mais dont le lancement ne serait décidé que si les résultats de la première étape étaient satisfaisants.

Ces travaux ont duré deux ans, de début 1979 à fin 1980. Le tronçon de voie a été réalisé à Orly, sur le premier site expérimental ; il comportait un segment de 170 m avec une dérivation de 80 m. Le banc de tests, construit à Buc dans les Yvelines, au sud de Paris, a permis d'effectuer des me-

A CŒUR OUVERT

Côté véhicule

De petits véhicules automoteurs et autonomes sur pneumatiques, à propulsion électrique, circulant généralement en rames par l'intermédiaire d'un accouplement électronique autorisant leur séparation et leur regroupement aux aiguillages, tel est le principe d'Aramis. Chaque cabine a ainsi une possibilité de trajet direct de la station de départ à la station d'arrivée du fait que les stations sont placées en dérivation par rapport à la voie principale et que les véhicules peuvent passer sans difficultés d'une ligne à l'autre du réseau. La conduite est entièrement automatisée, car la mission de chaque cabine est prédéterminée, les voyageurs choisissant le véhicule en fonction de leur destination.

Les véhicules qui offrent dix places, toutes assises, ont une longueur de 4,20 m et une largeur maximale de 1,62 m. Les portes, deux de chaque côté, ont une largeur d'ouverture de 73 cm ce qui permet l'accès d'une voiture d'handicapé. Le faible gabarit des véhicules facilite tous les types d'insertion, en tranchée couverte, en semi-enterré ou en viaduc, puisqu'il ne nécessite que 4,40 m de large pour une voie double et 2,75 m de haut.

Chaque véhicule comporte deux moteurs montés directement sur les axes des roues arrière, qui assurent la propulsion du véhicule et son ralentissement avec récupération d'énergie. Un véhicule peut atteindre une vitesse de 50 km/h et gravir des pentes de 10 à 12 %.



Aramis, sur le site, lors de sa deuxième expérimentation à Orly, avec voyageurs.



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



La Défense : gare autobus new-look

Jusqu'à présent les gares d'autobus qui avaient leur terminus à la Défense arrivaient et partaient d'une même gare : la gare « nord ». Cette situation était inconfortable mais provisoire. En effet, depuis avril, la nouvelle gare « sud » de La Défense est en service. C'est en quelque sorte la gare « arrivée » des lignes en provenance de l'ouest tandis que la gare « nord » conserve sa fonction de gare « départ ».

Deux lignes qui se dirigent vers Paris font toutefois exception à la règle pour faciliter le transit des voyageurs vers Paris et la circulation des autobus dans la gare. Elles ont donc leur départ dans la gare « sud ».

Côté aménagement, la nouvelle gare de La Défense représente une innovation, non pas au niveau de l'arrivée des lignes puisque les voyageurs n'y séjournent pas et peuvent accéder directement au RER par des trémies, mais en ce qui concerne les deux départs. Il était indispensable de tenir compte de la particularité du site et de protéger les voyageurs des courants d'air, du bruit et de la pollution. C'est pourquoi, un abri entièrement clos, commun aux deux points de départ, long de 44 mètres et large de 6 mètres, a été réalisé. Les portes d'entrée dans le local s'ouvrent automatiquement. Quant à l'ouverture des portes pour accéder à l'autobus, elle n'est effective que si des voyageurs se trouvent en position d'attente derrière les portes de sortie et si un véhicule stationne devant. Enfin, pour éviter que l'air vicié ne pénètre dans le « sas » à l'ouverture des portes et assurer un maximum de confort aux voyageurs, l'abri est alimenté en air surpressé et chauffé durant l'hiver.

La gare « nord » sera elle aussi modernisée : les travaux commencés en 1981, seront achevés à l'horizon 1983.

Commande annuelle d'autobus

Dans son dernier numéro Entre les lignes vous signalait la livraison prochaine d'ici à juillet 1981 de deux cent cinquante autobus « trois marches ». L'équipement des lignes avec ce type de véhicule se poursuit puisque la RATP vient de commander à Renault Véhicules Industriels trois cent cinquante autobus standard livrables de septembre 1981 à juillet 1982 : soixante étant semblables à ceux circulant déjà sur le réseau et les deux cent soixante-cinq autres dits « restylés » apportant un certain renouveau esthétique, notamment avec un nouvel avant et plusieurs améliorations pour les voyageurs et le machiniste.

Travaux à Saint-Lazare

La Compagnie de chauffage urbain de la ville de Paris et la RATP effectuent des travaux importants dans le quartier qui ne s'achèveront qu'au milieu de l'année prochaine. Ce qui entraîne depuis le mois de mars dernier

le déplacement de plusieurs terminus et points d'arrêt.

Ainsi les terminus des lignes 20, 26 et 27 sont reportés rue de Rome, ceux des 24 et 28 respectivement rue Saint-Lazare et rue Laborde.

Pour informer les voyageurs, des affichettes ont été disposées dans les présentoirs des bus concernés. De plus, compte tenu de la durée des travaux, le réseau routier a installé aux anciens terminus des panneaux d'information permettant aux voyageurs de mieux se diriger dans le quartier et de se rendre plus aisément aux terminus provisoires, facilement repérables par des nouveaux panneaux surdimensionnés.

Une gêne certes pour les voyageurs, mais qui sera grâce à ces panneaux, minimisée par la bonne compréhension de la nécessité et de l'utilité de ces travaux.

Un petit tour en Seine-Saint-Denis...

LA SEINE SAINT DENIS EN AUTOBUS



BUS SERVICE

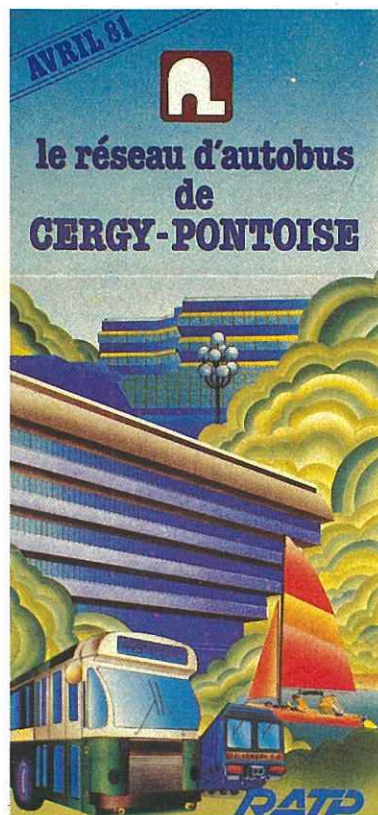
Ou la Seine-Saint-Denis sans peine pour tous ceux qui circulent en autobus grâce à un dépliant-guide qui vient d'être édité par la RATP. Plan détaillé de la Seine-Saint-Denis avec ses lignes d'autobus, renseignements sur leur utilisation pour circuler plus aisément dans le département et en particulier pour se rendre dans les différents centres d'intérêts du secteur figurent dans le document : « La Seine-Saint-Denis en autobus ». Pour se le procurer, rien de plus facile, il est à la disposition des voyageurs sur les présentoirs des autobus circulant dans le département, aux terminus des lignes, dans les gares du

RER et stations de métro du secteur ainsi que dans les mairies, syndicats d'initiative et établissements publics. Ce type de guide — celui de la Seine-Saint-Denis étant le troisième d'une série commencée avec « Les Hauts-de-Seine en autobus » et « Le Val-de-Marne en autobus » parus respectivement en 1978 et 1979 — témoigne de la volonté de la RATP d'informer ses voyageurs. Si l'on en juge par la vitesse à laquelle sont vides les présentoirs, il répond à un besoin impérieux !

Ainsi va le bus

Parmi toutes les personnes qui flânaient sur les grandes artères de la capitale en ce mercredi 6 mai, certaines ont eu la surprise de voir un vieil autobus (type TN) reprendre du service pour l'après-midi. D'autres, plus chanceux encore, purent constater lorsque celui-ci fut à l'arrêt que poètes et bateleurs étaient à son bord, récitaient des poésies ou amusaient le public de pitreries et tours d'adresse puis repartaient dans l'autobus vers une autre destination dans Paris.

Ceux-ci pourront désormais affirmer avoir été les spectateurs de l'opération « Rétro bus poésie » qui, pour la quatrième année consécutive, a séduit les promeneurs dans Paris.



Le nouveau dépliant sur les autobus dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise vient d'être édité. Il est distribué très largement dans les présentoirs des autobus sillonnant la ville ainsi que par les offices publics et le syndicat communautaire, et comporte notamment un plan détaillé donnant aux voyageurs les itinéraires des lignes d'autobus tandis que la liste des points de vente des titres de transport est consignée dans un tableau.

Ce document informatif remportera sans nul doute un vif succès aussi bien auprès des habitants de la ville nouvelle que de ceux qui s'y rendent occasionnellement.

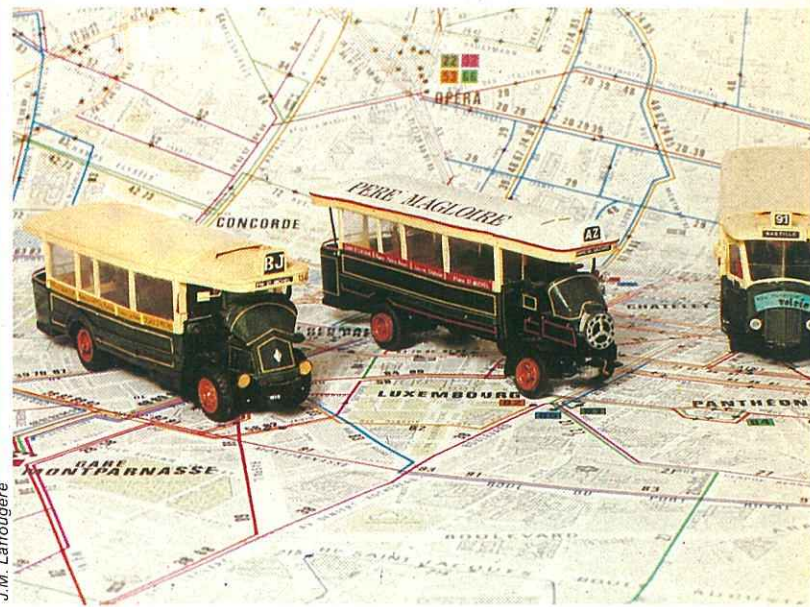
ENTRE les lignes
ISSN 0338 7429

RATP Service des Relations Extérieures — Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Union des journaux et journalistes d'entreprise de France. Directeur de la publication : Marcel Kopp. Rédaction : Marie-Claire Ballot, Sylvie Fréchart, Chantal Naar, Martine Proust. Conception SVB. Souchal/Van Bever. Imprimerie L'Avenir Graphique, Z.I. Torcy Sud 77200 Torcy.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, H. Croua, G. Gaillard, G. Hamoniaux, A. Malglaive, J. Thomas, atelier photographique RATP.

Standard en réduction

Comme l'an dernier, Jean-Michel Lafougère, agent de la RATP, a participé à la seconde exposition du modèle réduit qui s'est tenue du 4 au 12 avril au CNIT de La Défense. Il y présentait ses modèles réduits d'autobus, modé-



J.M. Lafougère

Tournage entrepôts de

Encore un nouveau film, « Il faut tuer Birgitt Hass », qui vient d'être tourné dans les locaux de la RATP. Cette fois-ci, et exceptionnellement, les entrepôts de Saint-Denis servaient de décor et s'étaient transformés pour l'occasion en siège du service parallèle des services secrets de la police française. Un véritable film d'espion-

Voyage de la terre à la lune

Non, il ne s'agit pas d'un exploit spatial en préparation mais d'une première interprétation mondiale qui a eu lieu le 13 avril dans la gare RER d'Auber. L'ensemble instrumental Robert Bogdali présentait « Le voyage de la terre à la lune », un opéra de Jacques Offenbach, sur un argument de Jules Verne.

Outre cette première, cinq concerts de musique baroque ont été donnés dans cette même gare par le même ensemble du 14 au 17 avril : au programme, des œuvres de Stradella, Corelli, Vivaldi, J.-S. Bach et Telemann. Les fonds ainsi collectés ont été versés au fonds d'aide à la recherche chirurgicale cardiaque, animé par le professeur Charles Dubost.



Le point sur

Ligne 10

Boulogne-Jean-Jaurès — Boulogne-Pont de Saint-Cloud

La pose des appareils de voie s'étant terminée à la fin du mois de février, on procède actuellement à l'aménagement et à l'équipement électrique tant en ligne que dans la station. Le planning des travaux est tout à fait respecté et la mise en service aura lieu comme prévu, au début du mois d'octobre.

Ligne 7 au sud

De « Maison-Blanche » à la rue de la Convention les travaux de génie civil sont quasiment terminés, au-delà et jusqu'à Kremlin-Bicêtre ils sont avancés à 60 %. Cette phase s'achèvera en octobre et la pose de la voie enchaînera aussitôt après.

Sur la seconde étape du prolongement, jusqu'à Villejuif II, les travaux préparatoires ont été entrepris avec l'arrachage des arbres. Quant au gros œuvre proprement dit, il débutera en octobre.

Ligne B Châtelet-Gare du Nord

L'avancement des travaux de remaniement de la station La Chapelle (1.2) pour y établir une correspondance avec la future gare RER nécessite une déviation provisoire de l'itinéraire des voyageurs. Ceux-ci vont pendant quelque temps, traverser sans le savoir la future salle des billets.

Outre le gros œuvre de la salle d'accès et des couloirs, l'ouvrage de la station y compris la verrière sera entièrement repris et rénové d'ici la fin



les exclusivement réalisés de ses mains. Son parc s'est enrichi de cinq modèles inédits dont les dernières versions du bus standard Saviem SC 10 bien connu des amateurs, avec ou sans plate-forme arrière ouverte.



ge aux Saint-Denis

nage ayant pour thème un complot ourdi par les services secrets français et allemands pour tuer une jeune terroriste : Birgitt Hass.

Des heures sûrement palpitantes en compagnie notamment de Jean Rochefort et Philippe Noiret à partir du 16 août prochain.



les travaux

de l'année. Par perfectionnisme ou souci du détail, la RATP fera effectuer par une entreprise spécialisée la restauration des morceaux d'architecte



En passant par la Défense...

Pour vous rendre aux « quatre-temps », vous passerez obligatoirement à côté d'une mosaïque. Celle-ci devait servir initialement d'habillage à une gaine technique placée à un nœud de circulation entre la gare RER de La Défense et le centre commercial. Mais son intégration dans les volumes architecturaux est telle qu'elle dépasse sa mission première utilitaire. Cette mosaïque « volutes en gerbes », imaginée par Mathieu-Bachelot, agent de la RATP et déjà auteur de plusieurs œuvres d'art dans le métro et le RER, apporté en effet dans ce paysage, a priori ingrat, une note de beauté avec ses douze panneaux qui se complètent entre eux, ses volutes dansantes en camaïeu vert et son damier lui servant de fond. Certes, les plus pressés d'entre nous passeront sans trop prêter attention mais là est bien le lot des œuvres édifiées dans les lieux publics.

Funiculaire : cure de jouvence

Ce mois de mars à Montmartre, il manquait quelque chose et ce vide, s'il a changé le paysage, a surtout frappé les touristes et les habitants de la Butte puisqu'il s'agissait du funiculaire, en arrêt de service pour cause d'entretien.

En marge des révisions habituelles, cette opération, qui a duré tout un mois, était uniquement axée sur la sécurité des appareillages. La fiabilité de l'installation a été minutieusement examinée et certains aménagements techniques ont été changés pour mo-

RATP - Carrière

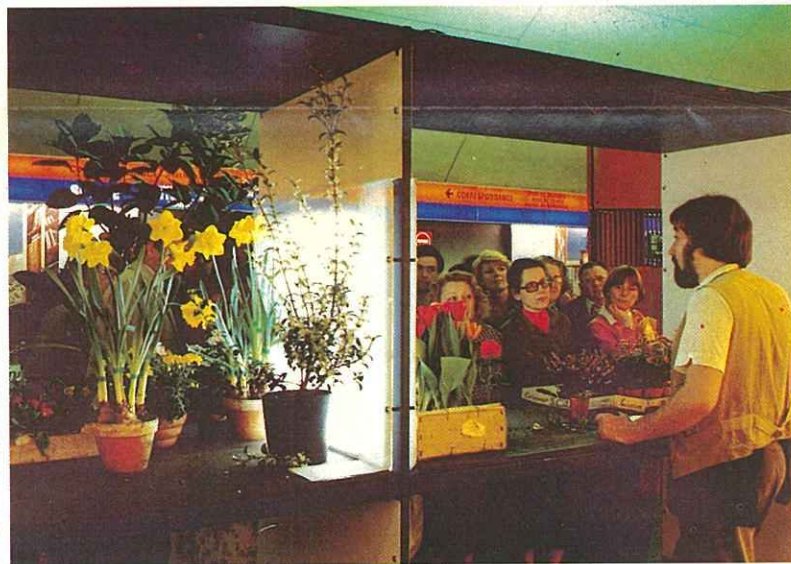
dernisation, tels les dispositifs de freinage de secours et de détection de position de la cabine et les amortisseurs spéciaux à la station inférieure. Toutes opérations qui pour être très importantes, n'en restent pas moins insoupçonnables pour le commun des mortels. Seul changement visible : les peintres ont profité

des travaux pour habiller de neuf les installations fixes.

Rénovation des stations

La réalisation du programme de rénovation des stations se poursuit. A la

fin du mois de mai 1981, Boulogne-Billancourt sur la ligne 9 a totalement fait peau neuve tandis que dans neuf autres stations les travaux se poursuivent : La Chapelle, Mairie de Montreuil, Strasbourg-Saint-Denis (l. 8 et 9), Belleville (l. 11), Chaussée d'Antin (l. 9), Saint-Paul, Daumesnil (l. 6), Laumière.



RATP - Chabrol

Le coin des expositions

Un petit brin de verdure

Celui-ci nous est arrivé presque en même temps que le printemps puisque c'est du 25 au 31 mars 1981 que professionnels et apprentis jardiniers ont pu admirer tant l'immense jardin de près de cinq cents plantes d'une cinquantaine d'espèces différentes que la gare d'Auber abritait, que les projections de diapositives présentant de très nombreuses variétés de plantes. Enfin, amateurs mais pas forcément experts ont reçu conseils et informations sur la culture des plantes d'appartement et de jardin. Plus qu'une simple exposition, ce « jardin dans le métro » était avant

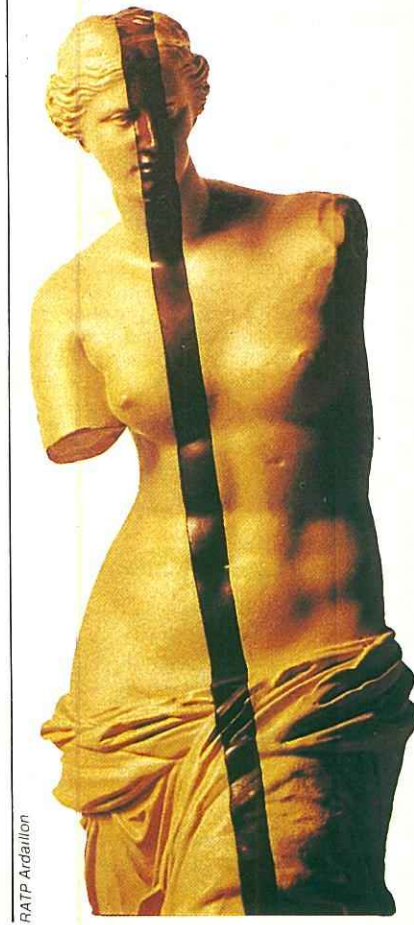
tout un moyen d'apprendre à mieux connaître et à mieux soigner nos plantes.

Avec les pompiers...

Ils étaient voici 100 ans les champions du pompiérisme. Pour peindre, ils ne négligeaient aucun détail de costume, aucun élément de décor. On a redécouvert leurs œuvres cette année à la centennale des artistes français au Grand Palais du 11 avril au 10 mai 1981. En marge de cette manifestation, 9 artistes contemporains ont été accueillis par la RATP du 28 avril au 10 mai à la station Saint-Augustin transformée pour l'occasion en un véritable atelier d'artistes (voir article page 7).

Quand la création artistique descend dans le métro

Elle devient alors l'affaire de tous et pas seulement de quelques spécialistes. C'est dans cet état d'esprit qu'a débuté, le 14 mai dernier, la suite d'animations « Arts métro » qui se sont poursuivies jusqu'au 22 mai dans une quinzaine de stations du métro et du RER. Cette opération, qui reflétait les activités culturelles de surface a également donné lieu à un concours d'idées pour la réalisation d'une œuvre primée dans le métro. Une animation d'une ampleur toute particulière, ménageant des contacts enrichissants entre public et artistes actuels. Une autre image de la création... (voir page 8).



RATP - Ardillon

OUVERTURE DE DEUX CHANTIERS EN 1981

Prolongements des lignes 5 et 7

Deux nouvelles opérations de prolongement du métro vers la banlieue sont engagées cette année : la seconde étape du prolongement de la ligne 7 au sud au-delà de la station Kremlin-Bicêtre (mise en service prévue fin 1982) comprenant trois stations et le prolongement de la ligne 5 à Bobigny-Préfecture, avec une station intermédiaire (mise en service prévue début 1985). Le budget d'investissement 1981 prévoit l'engagement de 704 millions de francs pour l'extension des réseaux métro et RER, dont 295 millions



RATP-Arcallion

La ligne 7 en marche vers le sud

Dès la fin 1982, avec la mise en service de la station Kremlin-Bicêtre, la ligne 7 aura fait le premier pas au-delà des limites de Paris. Cette première étape du prolongement qui se détache de la ligne existante à la station Maison-Blanche pour former une branche de 1,750 km ne constitue pas le propos de cet article. Celui-ci, en

la RN 7, les dispositions techniques prises pour la pose des voies et les appareils d'insonorisation prévus garantissent l'absence totale des nuisances que pourraient craindre les riverains, pour leur tranquillité d'une part et pour les constructions existantes d'autre part.

L'exécution des travaux ne sera pas facilitée par les conditions géologiques et la mauvaise tenue des terrains à percer qui vont obliger à prendre des précautions particulières, bien que s'agissant d'un creusement à ciel ouvert. La troisième étape du prolongement, de Villejuif II à Villejuif III, en particulier, nécessitera le recours à la technique des parois moulées pour l'édification des piédroits.

Les interstations sont de longueurs inégales et cela en raison de la configuration topographique du terrain. Le franchissement du plateau de Villejuif représente en effet une pente de 40 mm/m (maximum admissible) qui n'a pas laissé le choix de l'implantation des stations : il faut nécessairement que Villejuif I se situe avant l'amorce de la rampe et Villejuif II sur le plateau. C'est pourquoi Villejuif I

Treize positions de garage sont prévues et tout en maintenant la station à deux voies, le cul-de-sac de retournement en aura trois pour éviter de trop longues distances de cheminement aux conducteurs.

Un train sur deux

Et cela dès l'année prochaine lors de la mise en service de « Kremlin-Bicêtre », c'est-à-dire avec la naissance de la branche. L'exploitation se fera en fourche avec l'antenne d'Ivry et l'équilibre prévisible des trafics sur les deux branches — 8 600 et 8 800 voyageurs à l'heure de pointe du soir — permettra l'alternance simple des trains. En outre, les temps de trajet étant identiques, aucun train supplémentaire ne sera nécessaire. Sur le tronçon commun, l'intervalle entre deux trains sera de 95 secondes. La fréquence de passage sur chacune des antennes sera donc de 190 secondes.

« L'effet métro » dans Villejuif se traduira par un gain de temps pour les trois stations d'environ 4 minutes mais il s'appréciera surtout en termes de commodité.

Desserte globale de Villejuif I, II et III

Desserte	Population	Emplois
de 0 à 600 m	26 750	5 250
de 0 à 1 000 m	52 650	13 800

Côté tarification, Villejuif I bénéficiera du tarif urbain — zone 2 pour la carte orange — Villejuif II et Villejuif III se trouvant à plus de deux kilomètres des limites de Paris, le supplément tarifaire de première section de banlieue sera appliqué ; elles sont toutes les deux en zone 3 de la carte orange.

Ligne 5 : le métro à Bobigny est en bonne voie

Bobigny est la dernière préfecture de la petite couronne à attendre une desserte ferroviaire RATP puisque Nanterre bénéficie du RER et Créteil du métro. Le prolongement de la ligne 5 est un des piliers du plan d'aménagement et de restructuration de la Seine-Saint-Denis. Il améliorera la desserte en transports en commun de toute la partie centrale du département en offrant à 30 000 habitants de Bobigny, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville un accès à Paris sensiblement facilité. En outre, Bobigny, centre administratif, zone d'activités et zone importante de logements tout à la fois, pourra jouer pleinement son rôle de pôle restructurateur de la banlieue est.

Les Grands Moulins de Pantin, le long de la Nationale 3.



RATP-Chabrol

Deux stations sont prévues au-delà d'« Eglise de Pantin » : « Les Limites » et « Bobigny-Préfecture ». Si l'opération engagée cette année s'arrête aux Limites, il ne s'agit là que d'une tranche financière et non d'une étape fonctionnelle puisqu'une mise en service en deux fois est totalement exclue.

A 3,780 km vers l'ouest

De l'ouest à l'est, au travers de Pantin et de Bobigny, la ligne utilise sur 600 m environ le tunnel de garage et de retournement existant en arrière de la station « Eglise de Pantin » et se poursuit en un tunnel à deux voies de 300 m jusqu'à la station « Les Limites ». Au sortir des Limites, le tracé continue en souterrain et franchit le canal de l'Ourcq par-dessous et resurgit à l'air libre sur l'autre rive, à Bobigny. C'est à ciel ouvert que la ligne longe la berge nord du canal sur 1 km.

Sur cette section rectiligne, le prolongement interrompt sa course à l'air libre juste pour traverser les voies SNCF de Grande Ceinture, mais réapparaît aussitôt. Il quitte la berge en dessinant une grande courbe allant vers le nord, pénètre dans la « zone à urbaniser en priorité » (ZUP) des Sablons où il s'établit en tranchée couverte sous la rue du Chemin-Vert jusqu'à la station terminale, à proximité de la préfecture. Le projet comprend bien sûr les voies d'arrière-gare pour le garage et la manœuvre des trains à l'instar de tous les terminus ; elles s'étendront sur 235 m. En outre, leur conception réserve la possibilité d'un prolongement ultérieur de la ligne vers Drancy, au-delà de l'autoroute A86, sans avoir à reprendre le gros œuvre du tunnel existant.

Lors de la définition du prolongement la possibilité de construire une troisième station « La Folie » a été réservée à mi-chemin entre « Les Limites » et « Bobigny-Préfecture », juste après les voies ferrées SNCF de la ligne Paris-Strasbourg et de la Grande Ceinture. L'intérêt de cette station serait trop limité, le tissu urbain étant peu dense.

Le coût du projet

Après l'approbation du projet par le Conseil d'administration de la RATP, début 1980, certaines réserves avaient été notifiées concernant la charge financière de 505 millions de francs. Afin de ne pas provoquer un nouveau report de ce projet prioritaire, la RATP en a, sans compromettre l'essentiel, allégé le coût d'une soixantaine de millions.

Les mesures prises ne gêneront pas l'exploitation du prolongement. Elles concernent, soit les méthodes de travaux, soit certains équipements et aménagements non indispensables,



La préfecture et la ZUP de Bobigny.

au moins dans un premier temps. Elles excluent naturellement tout ce qui pourrait affecter la sécurité. C'est ainsi qu'il a été décidé, en commun accord avec la SNCF, d'utiliser, pour le franchissement de la ligne Paris-Strasbourg, des méthodes adaptées aux difficultés mais plus performantes que les techniques traditionnelles, et ce, afin d'accélérer le déroulement des travaux. Par ailleurs, certains équipements ont été soit différés, soit supprimés : il s'agit par exemple dans le premier cas de cinq positions de garage (les trains seront garés temporairement à Porte de Pantin et Eglise de Pantin) et pour le second cas du nombre de voies dans l'arrière-gare qui est abaissé de 3 à 2.

Quelques installations ont été aussi modifiées en station, mais elles ne représentent que le quart des économies réalisées. Cependant à « Bobigny-Préfecture », la construction d'une deuxième salle des billets, côté sud, a dû être ajoutée. Un escalier débouchant au niveau du sol a été maintenu, constituant une sortie de secours qui pourrait être transformée en accès ouvert aux voyageurs. La RATP espère, néanmoins, que les moyens de réaliser cette seconde salle pourront être dégagés.

« Les Limites »

Compte tenu du faible trafic prévu de cette station, une configuration « ramassée » a été recherchée avec un quai central large de 5 m et une largeur globale de l'ouvrage de 10,70 m. Deux escaliers fixes relient la salle des billets aux quais. Du fait de la dénivellation relativement faible, l'installation d'escaliers mécaniques a été écartée.

« Bobigny-Préfecture »

Dans cette importante station à trois voies, il a été prévu un quai « arrivée » de 3 m et un quai « départ » de 5 m. Ces dispositions réservent la possibilité d'un allongement des quais à 110 m, si cela devenait dans l'avenir nécessaire. Côté nord est implantée une salle des billets reliée aux quais par deux escaliers fixes et assurant la desserte locale et la jonction avec la gare routière. Le projet initial comportait une salle sud dont la réalisation n'est pas actuellement prévue : les volumes, correspondant à un vide de la construction ont néanmoins été conservés. Cependant, une issue de secours, ultérieurement transformable en accès voyageurs, sera construite.

En conclusion, le prolongement de la ligne 5 qui se développe en souterrain sur 53 % de son parcours et pour 47 % en léger déblai le long d'une coupure existante sans en créer de nouvelles entraînera un minimum d'expropriations. Il ne sera pas une source de vibrations et de bruits aériens importants et s'insèrera bien dans le site en ne modifiant pas sensiblement l'environnement.

La mise en service est prévue pour le début de l'année 1985. En chiffres, l'intérêt de la nouvelle desserte sera à cette date :

Desserte	Population	Emplois
de 0 à 600 m	14 700	8 200
de 0 à 1 000 m	28 050	15 450

Compte tenu de l'environnement et des possibilités de rabattement sur chacune des deux stations, les prévisions de trafic sont de 5 550 voyageurs à l'heure de pointe du soir sur l'ensemble du prolongement.



Porte d'Italie : la sortie du périphérique. Dès la fin 1982, le ligne 7 aura franchi les limites de Paris.

effet, est consacré à la suite du projet jusqu'à Villejuif III bien que, financièrement parlant, la section Villejuif II-Villejuif III ne soit pas incluse dans l'opération engagée cette année.

La totalité du tracé du prolongement futur de la ligne 7 au-delà de la station Kremlin-Bicêtre se déroule sur le territoire de la commune de Villejuif. Il comportera trois stations dont la dénomination n'est pas encore arrêtée et c'est par souci de clarté qu'elles se sont vues attribuer des numéros. Nous parlerons donc de Villejuif I, II et III. La tranche engagée cette année concerne les deux premières ; Villejuif III sera programmée ultérieurement, si possible en 1982. Dans ces conditions, l'ensemble du prolongement, jusqu'à Villejuif III, devrait être mis en service fin 1984.

En suivant la Nationale 7

D'orientation nord-sud, le tracé de la ligne emprunte l'axe de la route nationale 7 qui traverse la commune de Villejuif : avenue de Fontainebleau, boulevard Maxime-Gorki et avenue de Stalingrad. 2 615 mètres séparent la station « Kremlin-Bicêtre » de « Villejuif III », y compris l'arrière-gare avec les voies de retournement des trains.

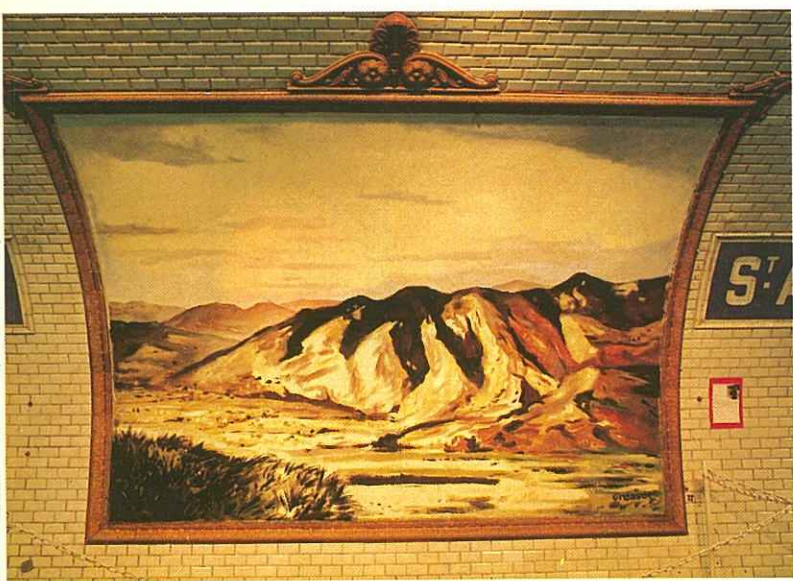
L'ensemble des ouvrages se réalisera en tranchée à ciel ouvert et ils seront, une fois achevés, entièrement souterrains. Leur profondeur et la largeur de

n'est qu'à 640 m de « Kremlin-Bicêtre » alors que les deux autres interstations sont respectivement de 1 000 m et de 975 m.

Trois stations qui se ressemblent

Située au pied de la rampe du plateau de Villejuif, peu après le croisement de la rue Dauphin, Villejuif I suit l'axe de la nationale. Longue de 78 m et large de 13 m, elle comporte deux voies et deux quais latéraux de 4 m. Son implantation permet la réservation d'un allongement ultérieur en vue d'une exploitation de la ligne avec des trains de 7 voitures au lieu de 5. La salle des billets, établie en mezzanine, domine les voies et est reliée aux quais par deux escaliers fixes. La liaison avec la voirie est assurée par deux accès débouchant de part et d'autre de l'avenue de Fontainebleau.

A un kilomètre de là, la station Villejuif II, établie légèrement au nord du carrefour formé par le boulevard Maxime-Gorki et la rue Jean-Baptiste-Clément. Elle présente les mêmes caractéristiques que Villejuif I. La troisième et dernière station est implantée légèrement au sud du carrefour de l'avenue de Vitry, toujours dans l'axe de la nationale. Elle est conçue selon les mêmes principes que les précédentes.



LE METRO A AUSSI UN VISAGE

Après que le quai de Saint-Augustin se soit transformé en atelier d'artistes, les gares d'Auber et de Châtelet-Les Halles accueillent avec tout le faste qui lui est dû l'Opéra de Paris, tandis que quinze autres stations et gares prêtent leur décor pour que soit perpétuée la création artistique. Pendant un mois, du 28 avril au 22 mai, l'art a une fois encore pris le métro, ce trait d'union entre les différentes manifestations de l'art contemporain et les nouveaux publics que les musées, théâtres, l'Opéra ne parvenaient pas encore à toucher.

L'animation qui personnalise les voyageurs en restaurant la communication disparue (voir Entre les lignes n° 43) a joué de sa magie. Ainsi prise en charge par l'institution, l'animation apparaît comme un médiateur entre les voyageurs et la RATP, entre le fonctionnel et le rêve. Grâce à ces poses artistiques la RATP incite les voyageurs à ralentir le pas, à faire un détour, à s'arrêter, à écouter et s'informer, voire admirer et rire et pourquoi pas rêver et s'évader... dans le métro.



Programme du semestre

Comme tous les ans à pareille époque, le Festival estival de Paris, va élire domicile à la gare d'Auber où, tous les vendredis du 17 juillet au 18 septembre, des concerts retentiront sous la voûte irisée. Parallèlement une exposition sera consacrée au compositeur et architecte Xenakis. Châtelet-Les Halles se fera galerie, d'août à octobre, pour accueillir l'exposition photographique « Belgique, terre d'art ».

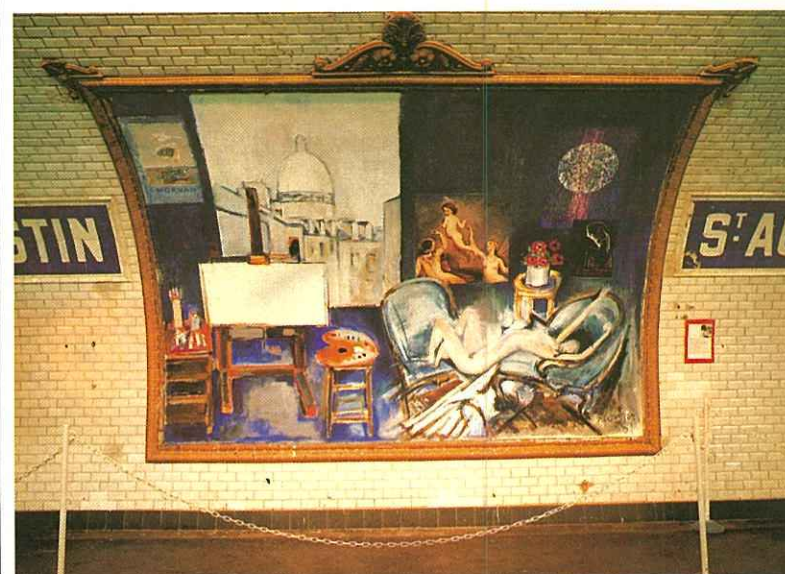
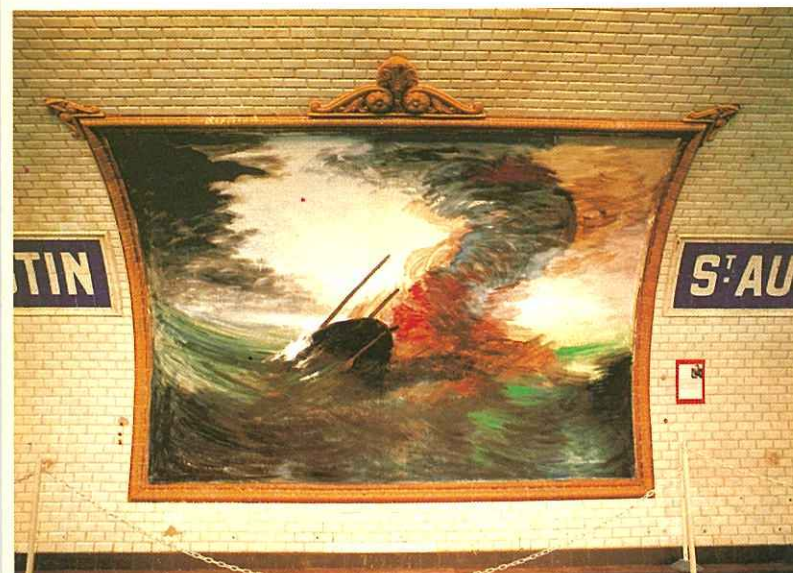
On ne sait pas encore avec certitude laquelle des gares d'Auber ou Châtelet-Les Halles découvrira pour la première fois le TGV, train à grande vitesse, du 21 septembre au 10 octobre. Il est vrai que pour cette véritable première, l'enfant chéri de la SNCF se fera représenter par une maquette.

Ensuite, vers la mi-octobre, le théâtre et l'opéra s'installeront à tour de rôle à Auber, pendant que Miro mesnil exposera des toiles sur le thème du billet de métro et Châtelet-Les Halles les chefs d'œuvres du concours Art Métro.

Une grande exposition se tiendra à Châtelet-Les Halles, pendant un mois, jusqu'au 15 octobre, avec pour thème la robotique.

Le Festival du théâtre de rue et de café-théâtre fera l'école souterraine dans une dizaine de stations entre le 16 et le 23 novembre.

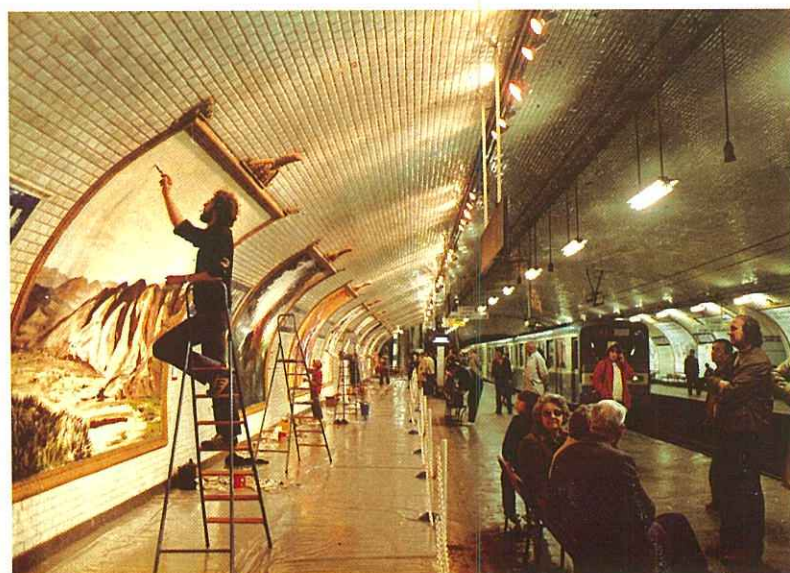
L'autobus sera le dernier thème d'exposition dans un cadre assez insolite pour lui, c'est-à-dire dans le RER, à Châtelet-Les Halles. Des photos feront vivre le réseau de surface par 25 mètres sous terre.



L'ATELIER SAINT- AUGUSTIN

Sous les yeux étonnés des voyageurs, d'habitude pressés, le quai de la station Saint-Augustin s'est transformé le 28 avril en atelier d'artistes. Neuf peintres de la Société des artistes français ont ainsi créé, sur des toiles de douze mètres carrés dans les cadres d'ordinaire réservés à la publicité, une œuvre originale. Ces œuvres rendaient hommage aux artistes présentés à la « Centennale des artistes français » du Grand Palais.

A la recherche de la communication perdue.



L'OPERA PREND LE METRO

A Auber et Châtelet-Les Halles, c'est dès le niveau des quais que l'Opéra était présent avec la diffusion par les hauts-parleurs des ouvertures de Wagner et Mozart par Klemperer, de Verdi et Rossini par Muti, celles de Faust et Carmen par l'orchestre de l'Opéra sous la baguette de Georges Prêtre.

Au niveau supérieur de la gare de Châtelet-Les Halles, le Palais Garnier livrait quelques-uns de ses secrets et mystères au travers d'immenses panneaux recouverts de photos consacrés ici aux grands chanteurs et aux productions fameuses du Palais, là aux images des étoiles en plein vol de Atanassofo dans « Le Sacre du Printemps » à Noëlla Pontois et Nourieff dans « Don Quichotte ».

A Auber, de la cape portée par Maria Callas dans « La Norma » — dont les ors le disputent en splendeur à ceux brodés sur la pourpre du manteau de Gwyneth Jones dans « Le Couronnement de Poppée » — aux chevaux de cuivre, imaginés par le sculpteur Lalanne pour Béjart, ce sont les riches heures d'un passé prestigieux qui ont été égrenées.

La seule présence futuriste était celle de Claude de Vulpian en tutu du « Lac des Cygnes », tournant gracieusement suspendue dans le vide, par la magie de l'hologramme (représentation spectaculaire en trois dimensions).



RATP - Roy

Pour un renouveau de la création artistique

Théâtre, arts plastiques, poésie, danse, musique avaient rendez-vous pendant une semaine du mois de mai avec les voyageurs pressés, au hasard de 15 stations du métro et du RER. Des artistes et des plasticiens avaient accepté d'intervenir en direct, de travailler devant le public.

C'est ainsi qu'à Nation, les voyageurs ont pu admirer « Entre deux rames », une suite de sketches poético-fantastiques recréés avec talent à partir de séquences puisées dans le quotidien du métro. Un conducteur amoureux, une jeune anglaise, une mariée en robe blanche, un poingonneur à la retraite côtoyaient des personnages familiers. (5)

A Censier-Daubenton, on pouvait laisser son empreinte en se faisant modeler son masque. Il suffisait de s'allonger sur une table et de se laisser badigeonner d'un enduit blanc à prise rapide. Ressemblance garantie. (3)

Mais l'un des objectifs d'Art Métro, était aussi de renvoyer aux diverses activités artistiques de surface, en rappelant l'existence des galeries et

autres musées, tel ce chemin sériographique à Alma-Marceau. (4) A Glacière et à Jaurès, la compagnie « Trafic Danse » a présenté des chorégraphies inspirées, elles aussi, de l'univers métropolitain. Avec pour tempo les bruits de la circulation et des rames.



RATP - Chabrol



RATP - Gaillard

1. Les immenses chevaux de cuivre, créés par Lalanne pour le ballet de Maurice Béjart. « La Damnation de Faust ».

2. Le clou de l'exposition à Châtelet-Les Halles : une immense maquette du siècle dernier dévoilant les secrets des trappes et des cintres de la scène.

3. Bas les masques.

4. Un chemin de sériographie entre Alma-Marceau et le musée d'Art moderne tout proche.



RATP - Roy



RATP - Ardalion



RATP - Ardalion



RATP - Gaillard



RATP - Chabrol