

ARRÊT SUR IMAGE P.4-5

BRÈVES P.31, 51 ET 61

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P.6

Modernisation des systèmes de transport du métro parisien : la nouvelle signalisation sur la ligne 5



Paris metro system modernisation: new signalling equipment for Line 5

JEAN FLIEDEL, CLAUDE ANDLAUER, GILLES DUPUIS

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P.32

La poursuite de la modernisation des moyens de dégagement du RFN par la direction du métier Circulation



Further modernisation of the national network clearance facilities of the Traffic Management Division

FREDERIC BUISSON-PAGE, GERALD MOREL, GILLES FRAUDIN, GUYAUME MESNARD, THIERRY HAINEAU, JULIEN GOLFIER

RÉFÉRENCE MATÉRIEL ROULANT P.52

Les trains d'extinction et de secours type Windhoff TES



Windhoff TES-type fire-fighting and rescue trains

(MARTIN FREIER, GÉRARD NEVEU)

L'INFO...

EN FRANCE ET DANS LE MONDE

> Compte-rendu de la conférence de presse de l'Union des transports publics du 21 novembre 2017 P.62





Pascal Lupo
Rédacteur en Chef

édito

> La remotorisation
des draisines DU 65 CN P 66



LES LECTURES DE LA RGCF P 71

> Le métro de Paris : plus d'un siècle d'histoire



Si on devait accoler un slogan au métro, ce pourrait être sans hésitation « l'efficacité discrète ». L'opinion publique est quelque peu ingrate à l'égard du métro. Lorsque la construction d'une ligne est envisagée, on ne parle guère que des nuisances dues aux travaux, qualifiés de pharaoniques, et de coûts d'investissement qui ne font que déraiper. C'est par exemple en ces termes que les médias ont tendance à présenter le réseau du Grand Paris Express. Mais une fois le métro en service, c'est un succès attesté par un trafic toujours important et jamais un regret n'est exprimé sur la décision de l'avoir construit. La nouvelle ligne 14, à Paris, n'a plus à se justifier : bien au contraire, on va la prolonger et accroître la longueur des trains.

Pourquoi le métro est-il si efficace ? Il répond parfaitement à deux préoccupations majeures des grandes villes : transporter du monde sans encombrer la voirie. De plus, il assure cette fonction dans des conditions de régularité, de rapidité et de sécurité tout à fait honorables. Encore mieux, c'est lui le premier qui a pris en considération, depuis sa création, le souci de la ville propre, grâce à la traction électrique. La capacité d'innovation du métro est étonnante depuis plus de cent ans qu'il a été inventé ; elle paraît inépuisable car c'est lui qui, par exemple, est le pionnier de la conduite autonome qu'il pratique déjà quand d'autres moyens de transport en sont au stade des recherches. Le gros dossier sur la ligne 5 du métro parisien donne à réfléchir : on s'attend à lire une description d'une simple modernisation de la signalisation, puis on se rend compte qu'il s'agit bien davantage d'une exploitation radicalement repensée dans une vision d'avenir.

Pourquoi qualifier le métro de discret ? Le métro est un serviteur qui se fait oublier, dans sa propre infrastructure, souvent caché sous terre ; il circule en plus et non pas à la place d'autrui. C'est bien sa plus grande originalité parmi les transports urbains. Quand il se montre, il fait partie du paysage. Le choix de la photo de couverture s'analyse sous le double aspect de la discrétion : le train est petit, incontestablement discret, dans un viaduc grandiose qui, inscrit sur l'inventaire des monuments historiques, n'a pas besoin de se camoufler. Enfin, l'arrêt sur image présente des métros dans le monde. Les grands constructeurs et exploitants français sont présents et contribuent à la diffusion du savoir-faire de l'industrie. On a trop tendance à oublier que le métro est un poste important de nos exportations : il est discret jusque dans le commerce extérieur où il joue pourtant un rôle efficace. Ce numéro rend un peu justice au métro ; il met également en exergue un autre aspect discret de l'exploitation ferroviaire, la disponibilité des voies à la circulation. Divers engins vous sont présentés. Ils n'ont pas vocation à se montrer au public. Pourtant, en intervenant sur les voies pour les dégager ou simplement pour les entretenir, ils sont dignes d'intérêt. Les deux articles traitent de la modernisation des moyens. Là aussi, l'innovation conduit discrètement vers une efficacité toujours meilleure.

La lecture du livre sur le métro de Paris est une synthèse de cette efficacité discrète. C'est l'histoire inachevée d'un progrès perpétuel dans la construction, l'exploitation et l'entretien d'un système ferroviaire qui n'a pas fini de rendre service à la collectivité, partout dans un monde de plus en plus concentré en ville.

Bonne lecture !