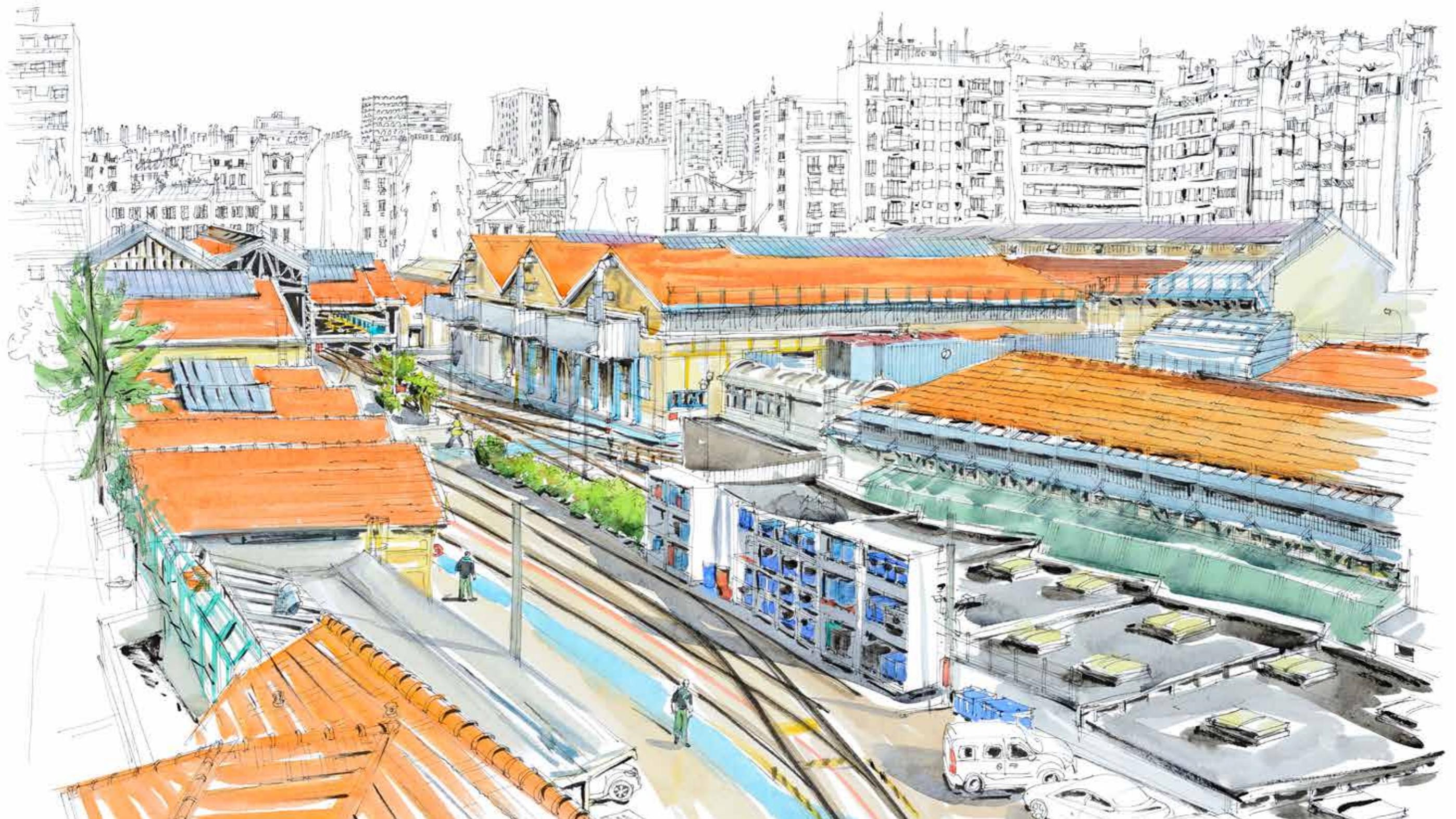


VAUGIRARD

CARNET DE VOYAGE





Introduction

Damien et moi, nous sommes tous les deux dessinateurs. Ensemble, nous avons réalisé plusieurs carnets de voyage autour du monde, à Zanzibar, au Cambodge, en Afrique du sud. Nous sommes réputés pour associer dans nos ouvrages photos, dessins et illustrations.

Parisiens depuis nos études, nous nous sommes également inspirés de notre ville de cœur. Bénévole pendant plusieurs années dans un lieu d'accueil nocturne pour les sans-abri, je leur ai consacré un ouvrage « Viens chez moi, j'habite dehors ». Damien, quant à lui, n'a de cesse d'observer le quartier autour de son atelier mais aussi les touristes venus du monde entier qu'il croque lorsqu'il traverse Paris en métro ou en vélib.

Il y a deux ans, notre chemin a croisé celui de Rémi Feredj. L'approche singulière d'un carnet de voyage mêlant plusieurs modes d'expression a piqué la curiosité de ce dernier. Deux photographes exploraient déjà le site des Ateliers de Vaugirard. Il nous a invités à les rejoindre pour découvrir ce lieu et nous l'approprier.

Notre mission sera de fixer sur la pellicule et le papier, avant leur métamorphose, la puissance poétique qui se dégage de ces bâtiments presque inchangés depuis plus d'un siècle.

Installés dans le 15^e arrondissement, depuis une vingtaine d'années, nous étions déjà passés plusieurs fois devant le portail d'entrée des ateliers de la RATP. Nous ne soupçonnions pas le monde parallèle qui s'y dissimulait, caché par les murs et les immeubles de la rue de la Croix-Nivert.

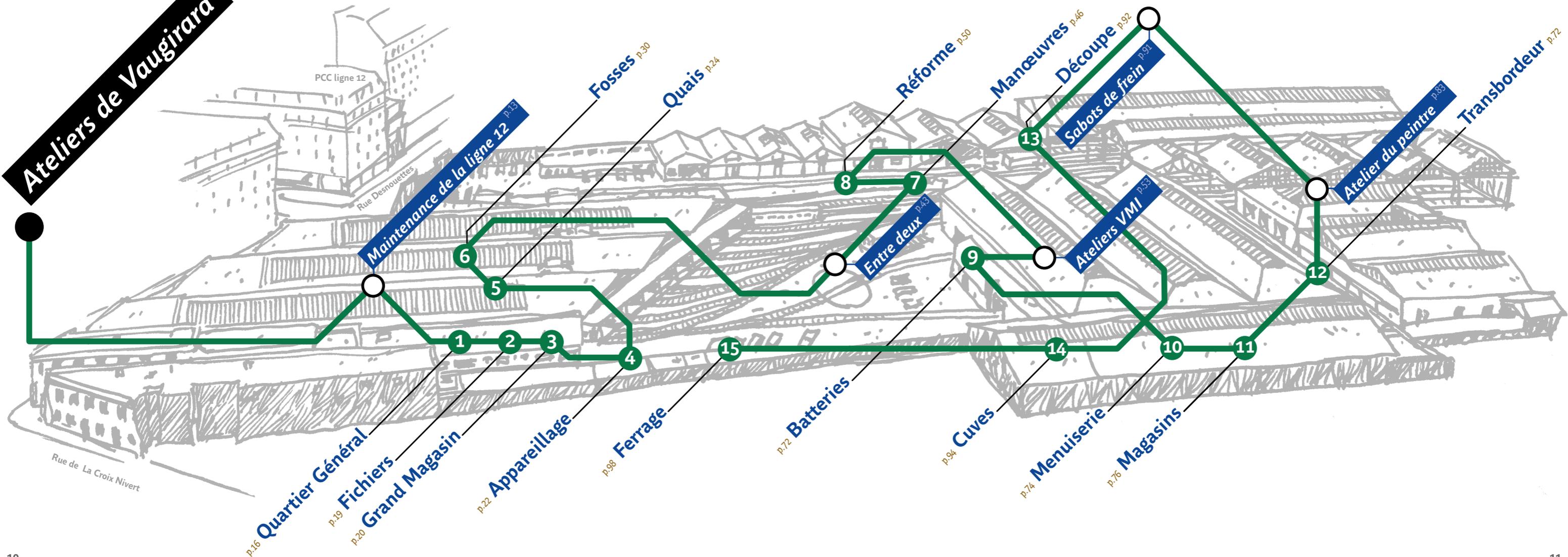
On croit connaître sa ville, son quartier par cœur. Jusqu'au jour où, au coin d'une rue, une porte s'ouvre sur un autre univers, inconnu, et pourtant intrinsèquement lié à la vie quotidienne des Parisiens. Le voyage a ainsi commencé...





VAUGIRARD

Ateliers de Vaugirard



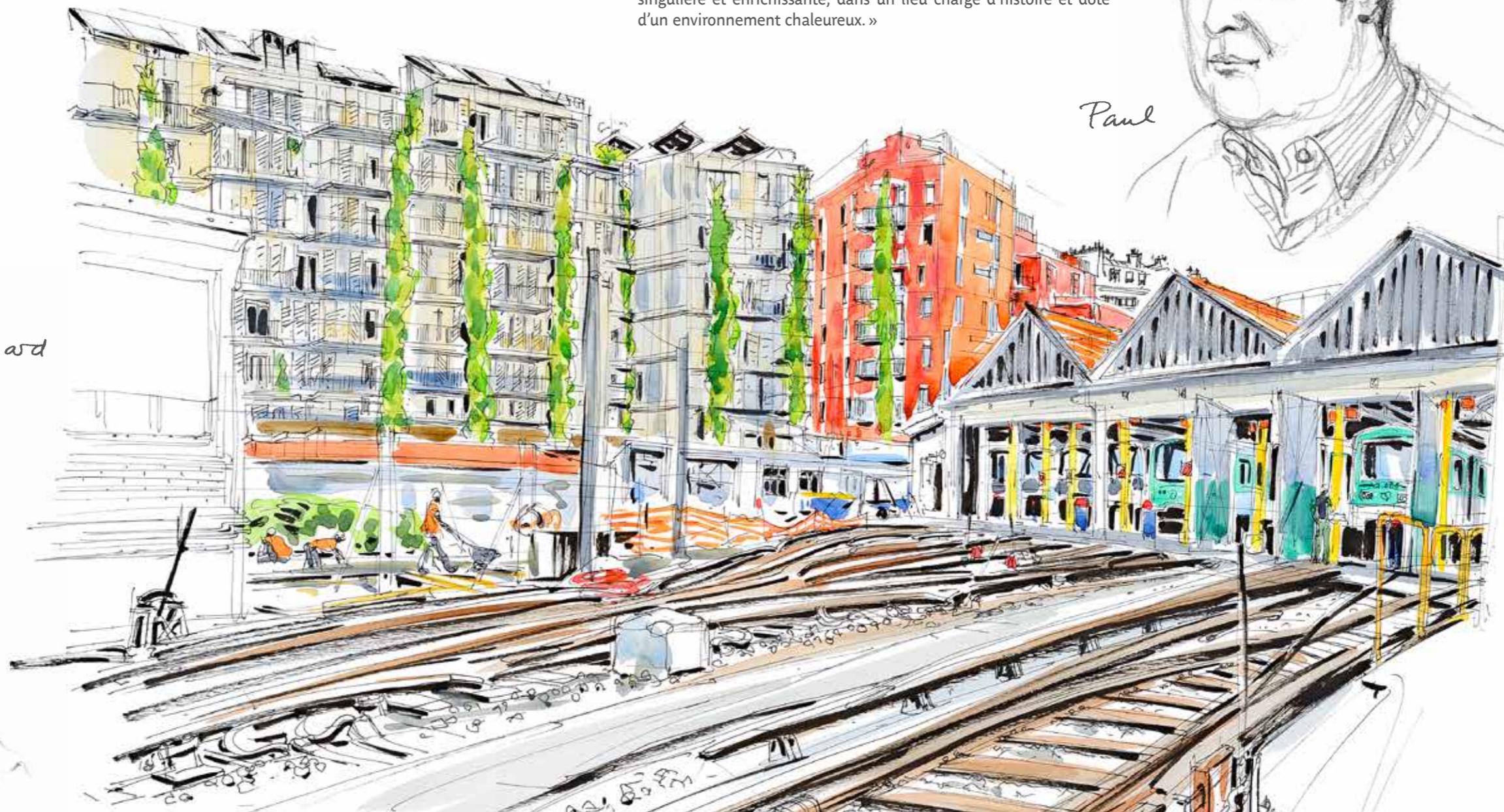
Dès notre arrivée sur le site, nous avons été accueillis par Paul puis Édouard qui se sont succédés à la tête des Ateliers de Vaugirard. Édouard a pris ses fonctions en mars 2016.

« Je m'attendais à diriger un atelier de maintenance de ligne et je me suis retrouvé avec la responsabilité d'un site entier, qui plus est, en cours de transformation. Il s'agit d'un défi à relever. Je dois être le plus présent possible sur le terrain, auprès de tous mes agents, tout en me rendant disponible pour répondre aux sollicitations extérieures. Avec les travaux de métamorphose du site, de nombreuses entreprises vont intervenir. Je dois préparer un plan de prévention personnalisé pour chacune d'entre elle. La priorité absolue, c'est la sécurité, pour les intervenants extérieurs autant que pour mes agents. C'est pourquoi je suis intransigent sur le respect des consignes fixées. Je n'oublie jamais qu'en cas d'accident, le responsable, c'est moi. »



Édouard

Chaque ligne de métro possède son propre atelier de maintenance. La ligne 12 tourne avec un parc de 48 trains. Chaque train part en révision tous les 7500 km. Une cinquantaine d'agents travaillent sur place.



Paul a dirigé l'ensemble des ateliers Vaugirard de 2011 à début 2015 avant d'être remplacé par Édouard : « Lorsque j'ai été nommé cadre et qu'on m'a proposé ce poste, outre le fait que tout était nouveau pour moi, j'ai été frappé par la diversité des corps de métiers nécessaires. La variété des matériels qui a défilé dans l'atelier en l'espace de quatre ans m'a permis de suivre l'évolution des technologies de la RATP. J'en garde le souvenir d'une expérience singulière et enrichissante, dans un lieu chargé d'histoire et doté d'un environnement chaleureux. »

Paul



1

Quartier Général



Ahcène

Quartier général, première escale pour nous et passage obligé de tous les agents à leur arrivée, dès 6 ou 7h. Le bureau est occupé par une grande table centrale remplie d'ordinateurs et de dossiers posés un peu partout. L'endroit est animé : des agents de maintenance ne cessent d'entrer et de sortir. Au milieu des rires et des blagues qui fusent à tout propos, Ahcène rétablit le calme pour m'expliquer les coulisses de cette ruche fébrile.

« Ne vous fiez pas aux apparences, notre quotidien étant régi par l'ordre et la discipline. Avec mon collègue Jérôme, nous sommes un peu les planificateurs du travail à faire quotidiennement. Nous suivons le mouvement des trains arrivant en atelier et nous constituons les équipes. Chaque agent vient nous voir le matin pour récupérer son ordre de mission journalier. Dès qu'un problème se présente sur le terrain, les gars reviennent nous voir pour chercher des solutions. Aucune décision ne peut être prise seul ou à la légère car, derrière les trains à entretenir, il y a des voyageurs. On n'a pas droit à l'erreur, jamais. Et c'est à Jérôme et moi d'y veiller en permanence. »



Arnaud est entré à la RATP en 2003. Il est contremaître sur la ligne 12, où il a rencontré sa femme, conductrice de train.



Equipés des pieds à la tête, nous piaffons d'impatience au moment de suivre Arnaud. Il va nous emmener sur les quais et dans les fosses.

Il y a quelque chose d'intimidant dans le franchissement du seuil de ce grand hangar. L'élégance architecturale de l'époque Eiffel me saute au yeux. Elle donne à ce cadre industriel une patine et un cachet intemporels.

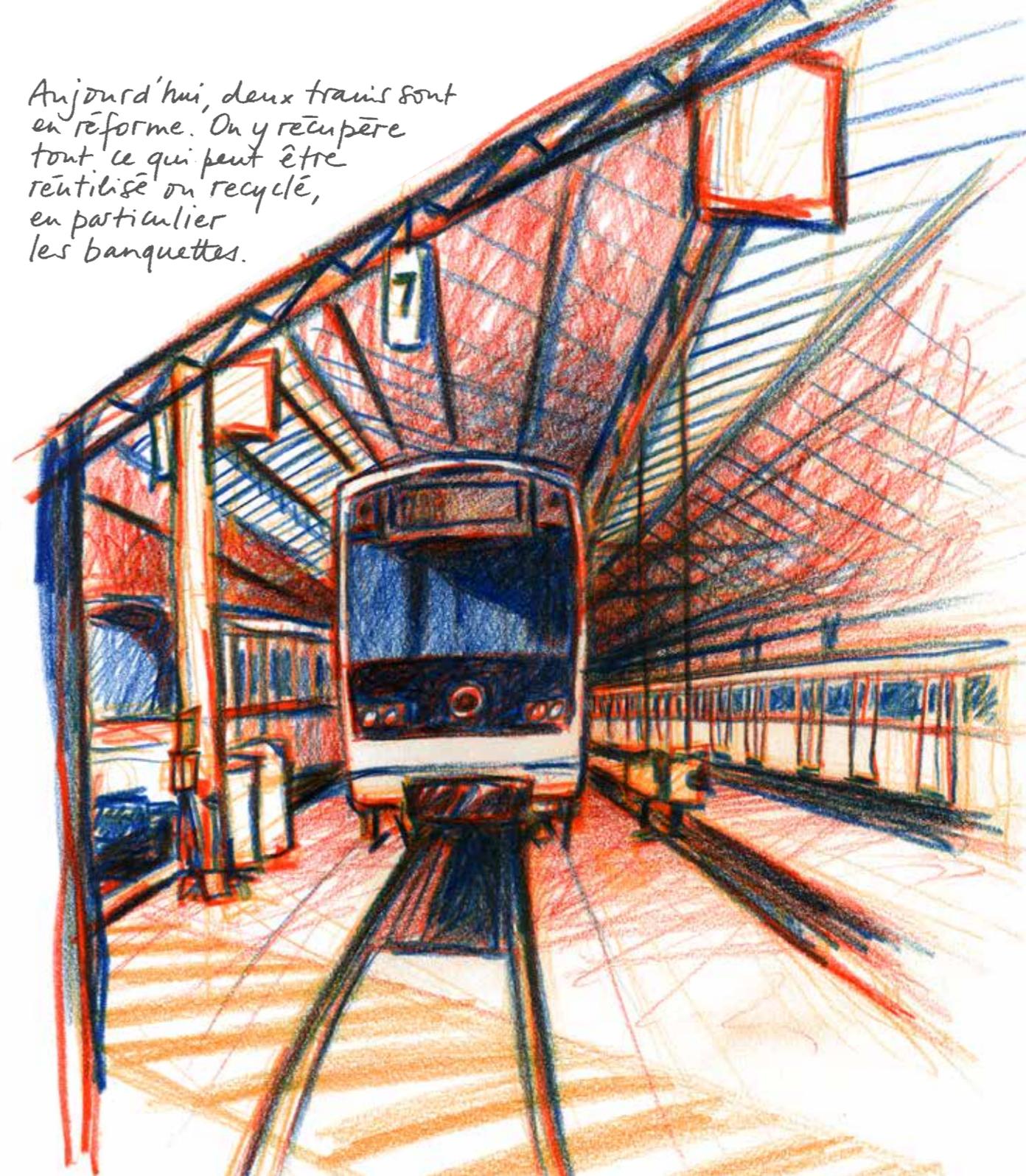
Ma contemplation est interrompue par les explications d'Arnaud : " La journée démarre tôt. Dès 7 heures du matin, les équipes se répartissent entre les trains en révision et ceux en réparation ou en réforme. Le chef d'équipe commence par un tour d'observation à l'intérieur et sous le train. Il liste les tâches et les répartit entre les quatre agents, deux en fosse et deux dans les voitures. "

" Il y a un poste de visite et un AMT (atelier de maintenance train) à chaque bout de la ligne 12. Quel que soit le train, il doit pouvoir être stoppé immédiatement en cas d'avarie. La porte de la Chapelle, dont je dépends, possède une fosse capable de faire les petites réparations. Pour les interventions plus importantes, les trains sont envoyés aux ateliers de Vaugirard. "

" Dans le hangar, deux voies sont affectées à l'entretien technique des trains. Deux autres sont réservées au nettoyage, lavage et dépoussiérage des rames. "

" Les travaux de transformation du site sont sur le point de commencer. Quels qu'en soient leur ampleur et l'inconfort qui pourra en résulter, on s'adaptera. L'atelier doit continuer de tourner comme avant car notre objectif prioritaire, c'est le fonctionnement sans interruption de la ligne 12. "

Aujourd'hui, deux trains sont en réforme. On y récupère tout ce qui peut être réutilisé ou recyclé, en particulier les banquettes.





Surprenant point de vue que celui des trains surélevés au dessus des fosses. Les portes ne sont plus à hauteur de pieds mais de notre poitrine et nous découvrons avec curiosité toute la partie inférieure, habituellement invisible, des roues et des moteurs.

Le babillement de la radio allumée non-stop et diffusée par des haut-parleurs se mêle à la cadence sonore des outils. Ça cogne, ça claque, ça grince, ça s'entrechoque en une succession de sons métalliques, secs ou plus sourds. Mélodie mécanique qui s'enrichit de variations : roulement d'un chariot sur les rails, tintamarre des klaxons, stridence des sifflets, ronronnement des moteurs, souffle des pneumatiques, éternuement des locomotives, bourdonnement des compresseurs. Une symphonie insolite, entrecoupée çà et là d'une voix humaine, annonçant l'arrivée ou le départ d'un train ou égrenant en boucle un chapelet d'instructions et de vérifications lors des essais en fin de matinée.

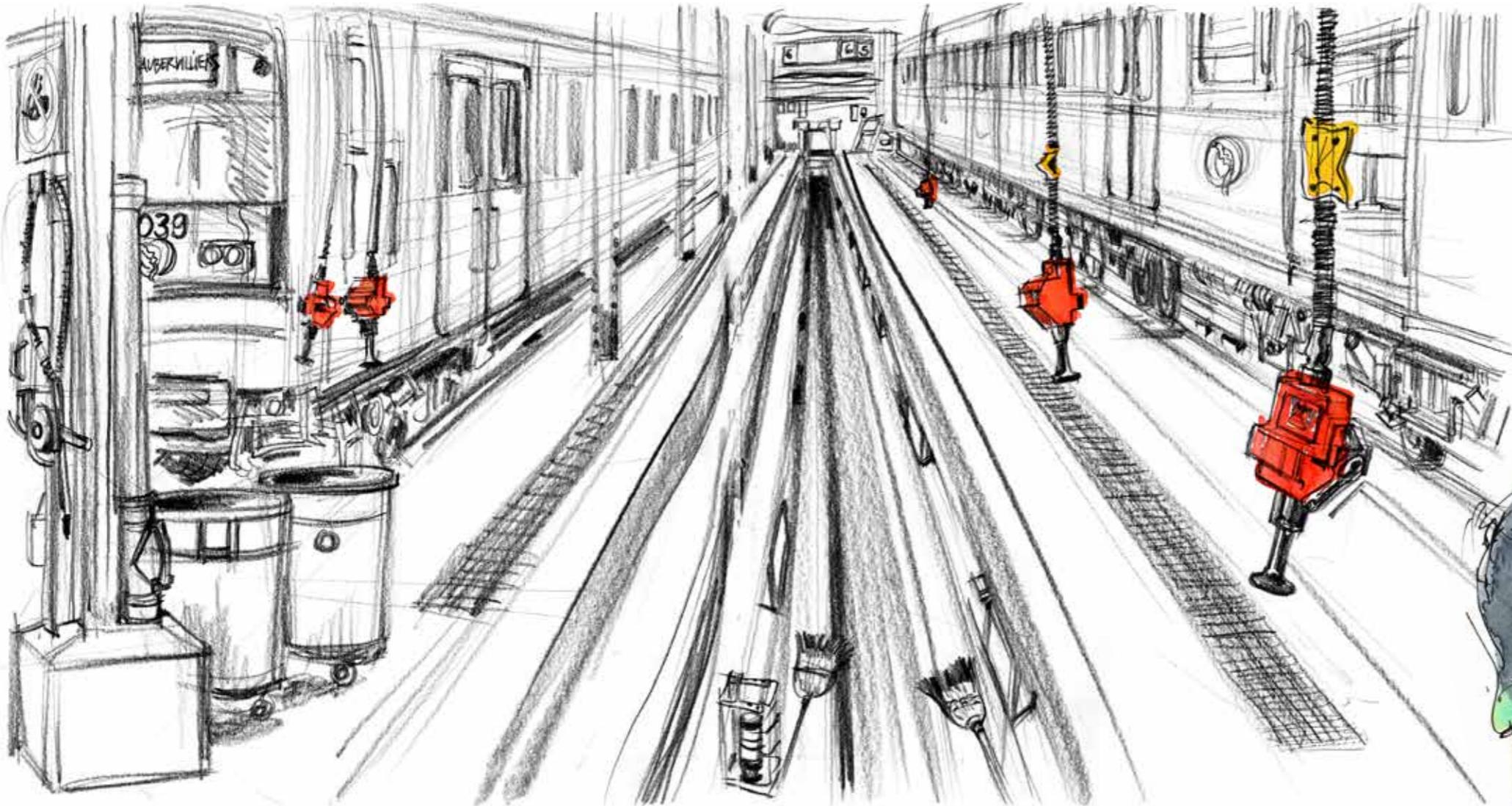
Au premier abord, l'activité au sein des ateliers de la ligne 12 peut sembler répétitive mais ce n'est pas l'avis des agents que j'ai croisés sur les voies. L'un d'entre eux m'a confié qu'il aimait son travail parce qu'il le trouvait varié et polyvalent : " Le lundi matin, je vais réparer une gaine de frein, l'après-midi, je vais contrôler un moteur de porte et le lendemain vérifier autre chose. Tout le contraire d'un travail à la chaîne. "

Et tous sont unanimes pour déclarer qu'ils sont fiers d'avoir sous leur responsabilité des trains qui servent à transporter des voyageurs !

Sébastien revient du local appareillage avec un chariot contenant des sabots et des semelles de frein.



La boîte à outils du monteur. Toujours en bois!



Benjamin supervise le contrôle des équipements électriques des rames en maintenance.

En cas de panne électrique, chaque rame est équipée de batteries pour alimenter l'éclairage, la ventilation et les hauts-parleurs.



De drôles de boîtiers orange vif pendent du plafond à intervalles réguliers le long des voies. On dirait des jouets échappés d'une boîte de Lego ou de Playmobil. Benjamin s'amuse de notre candeur. " S'ils ont une couleur vive c'est parce qu'ils sont dangereux. Ces boîtiers sont des prises auxiliaires qui nous permettent de tester les trains comme s'ils étaient en marche. Ils sont alimentés par du 750 volts. "

NE PAS MANOEUVRER L'APPAREIL SOUS TENSION

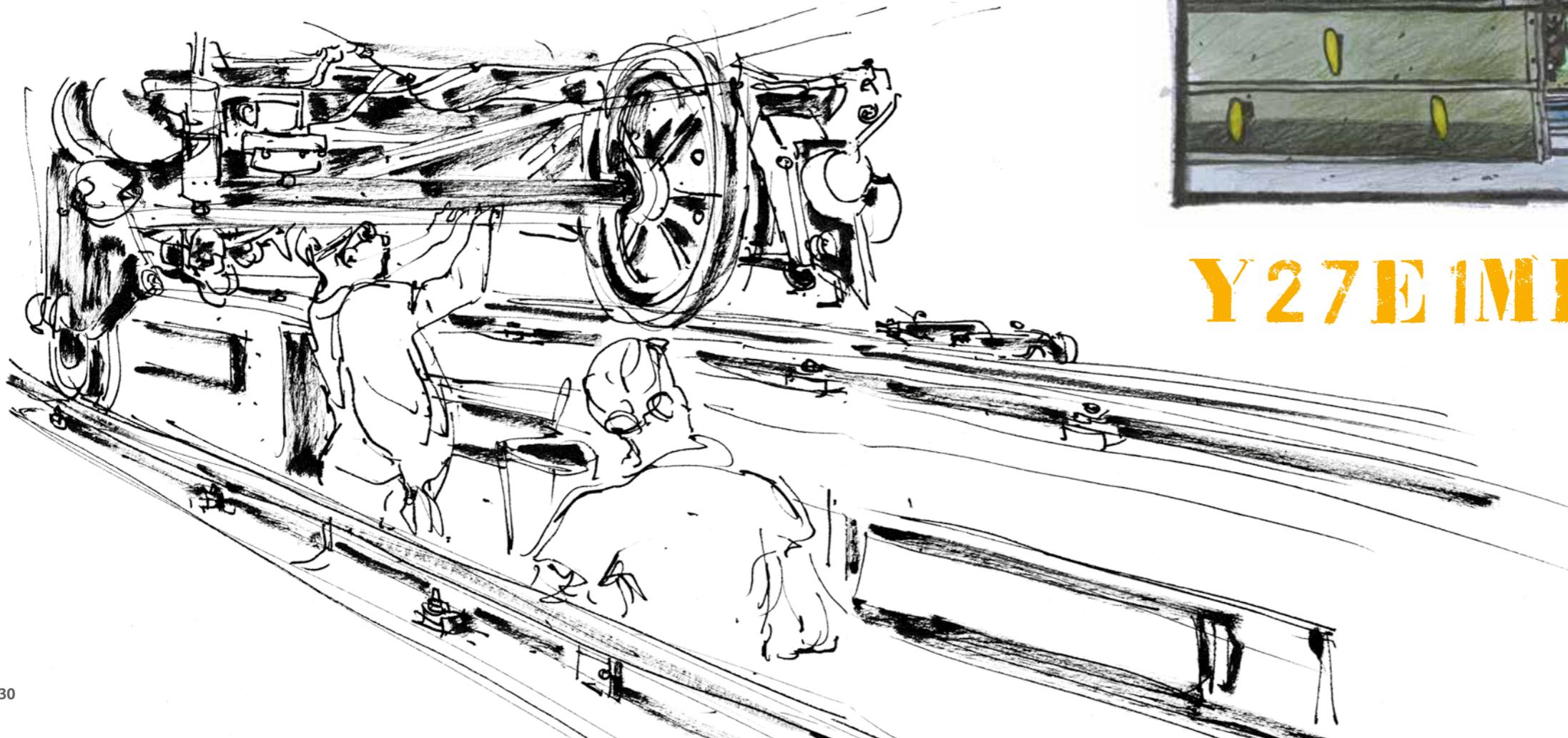
- 1- Manette position basse appareil hors tension possibilité de sortir et d'entrer la broche
NOTA. Entrer la broche complètement
- 2- Manette position haute appareil verrouillé

6

Fosses

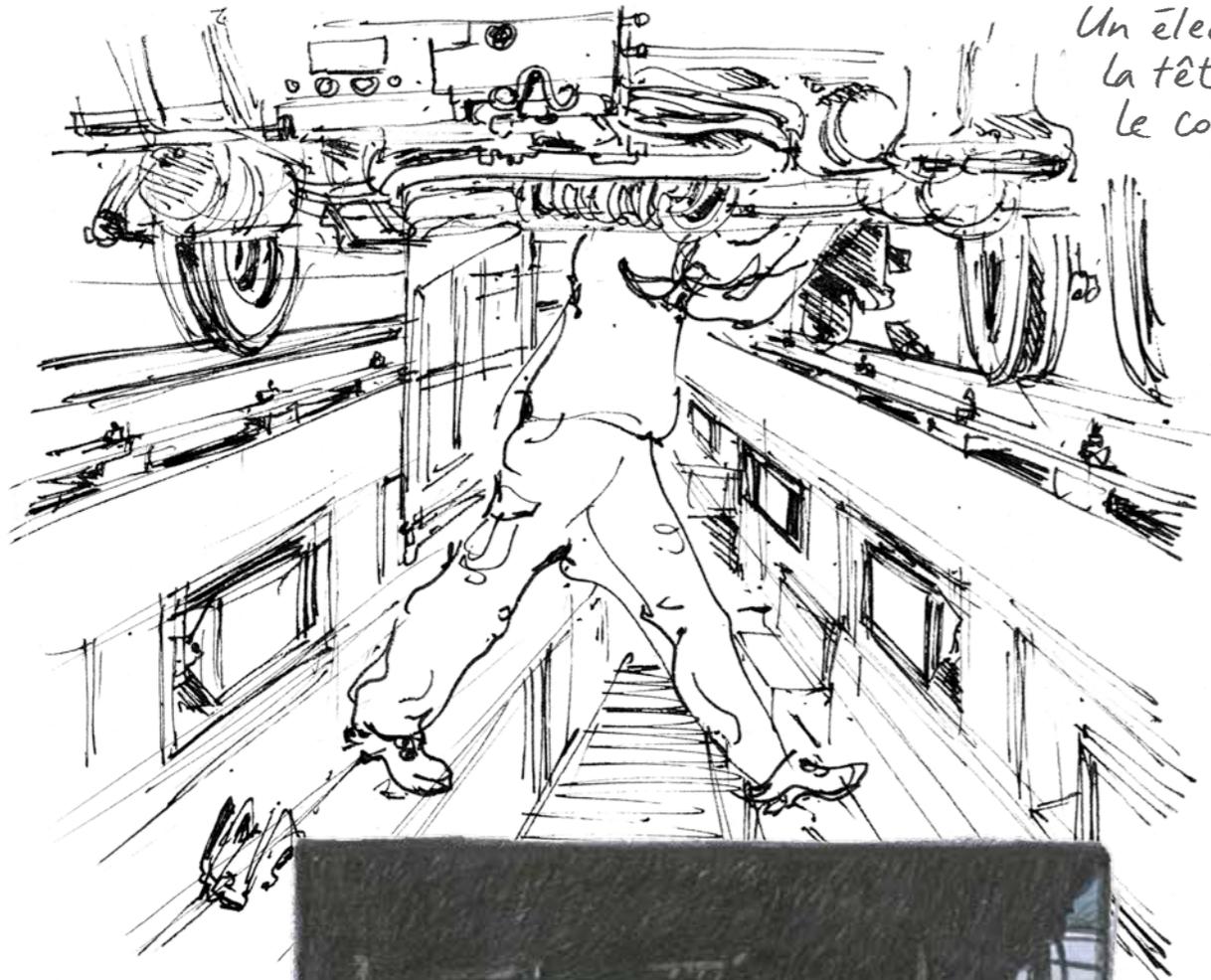


Après avoir fait le tour des quais notre immersion se poursuit par un grand plongeon à l'intérieur des fosses. Moment excitant mais où nous redoublons d'attention car le soupirail est exigu et sombre et il ne s'agit pas de déranger les agents dont nous apercevons des bouts de tête, de bras ou de jambes contorsionnés dans d'improbables postures.



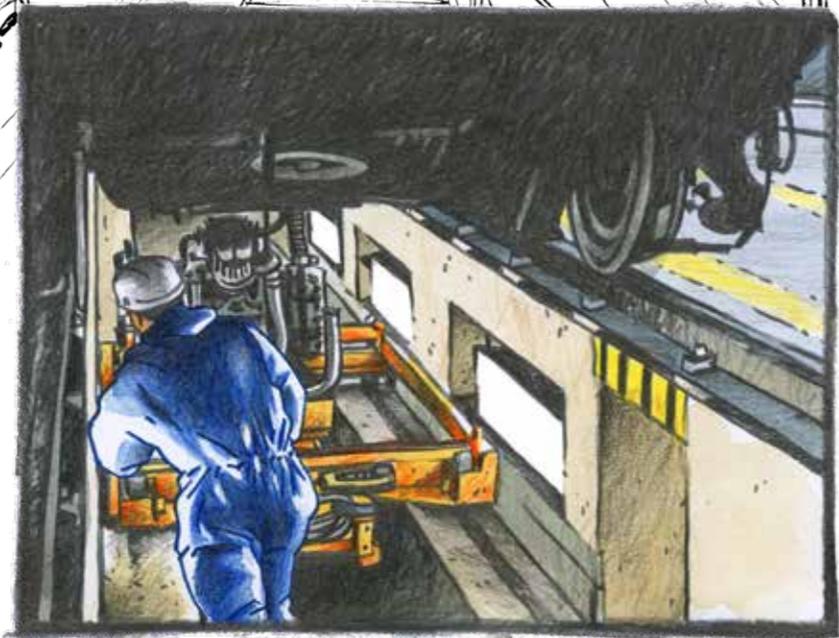
Y27E IMF

Sous un essieu, je croise Yannick qui s'extirpe d'un boîtier électrique: "Dans les fosses, on passe en revue tous les organes roulants. À chaque révision, un électricien doit ouvrir tous les boîtiers, les vérifier et remplacer les pièces défectueuses. Répétitif certes, mais indispensable, notre métier, c'est 80% d'observation et 20% d'intervention."

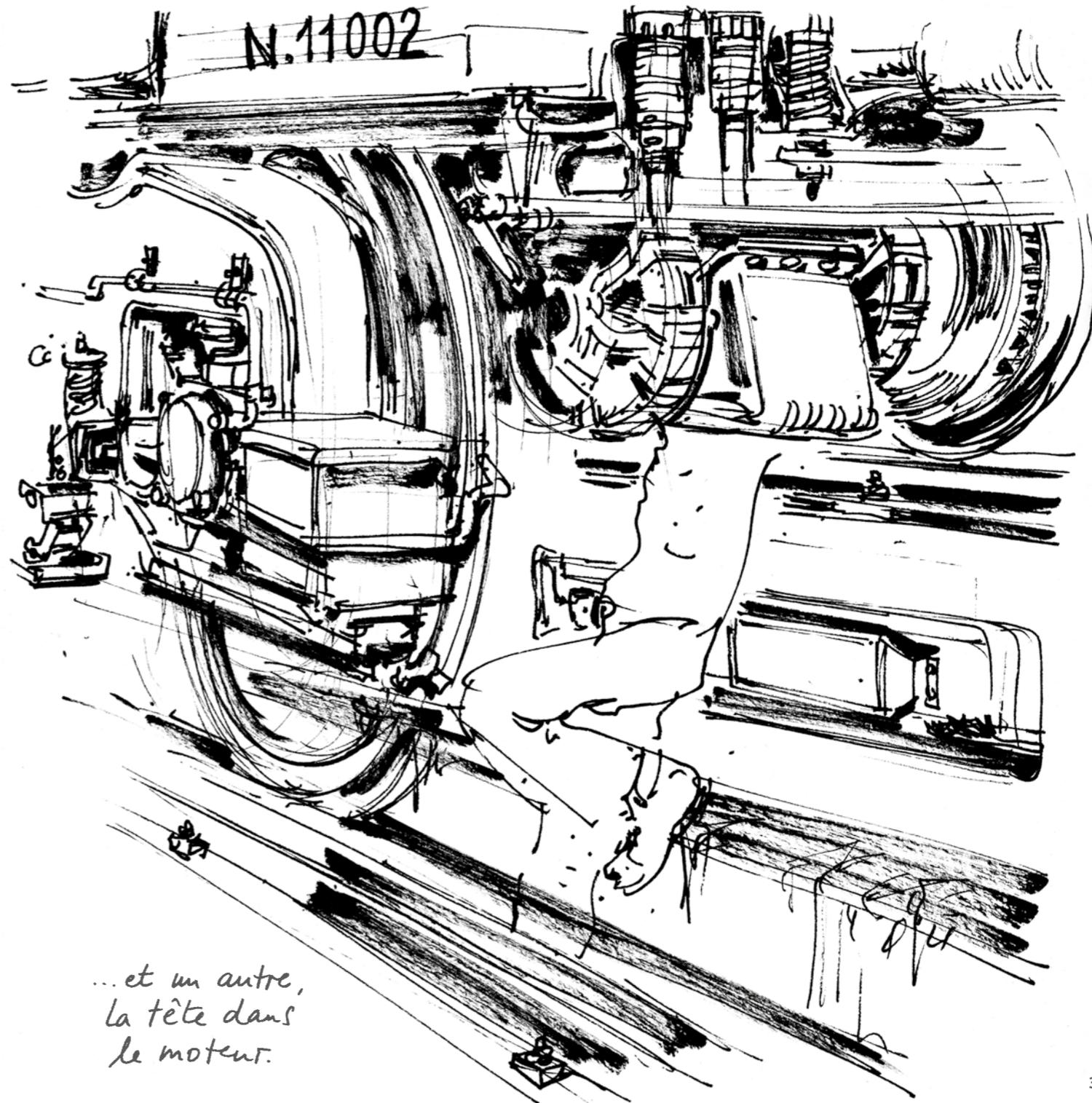


Un électricien,
la tête dans
le coffre...

Un monteur
est en train
de changer un
compresseur
qui fournit
l'air comprimé
nécessaire pour
le freinage et
pour l'ouverture
et la fermeture
des portes.



C'est donc lui
qui est à l'origine
du "Psschiitt"
familier entendu
des centaines
de fois sur les
lignes que nous
empruntons
chaque jour!



... et un autre,
la tête dans
le moteur.

La fin de la matinée,
David, le chef d'équipe
monte dans la cabine
de pilotage. Il prend la
place du conducteur et
procède aux essais.

"Je mets le train en
situation de conduite
tout en entrant en
communication avec
les gars de mon équipe
qui sont postés dans
la fosse et dans
les voitures. On fait
d'abord les tests avec
le train à vide puis, pour
simuler le poids d'une
rame pleine, on met des
cales pour exécuter
les relevés de pression
du freinage!"

S.9044



Au micro : "1-2-3-4, en avant pour les essais...
Inversions : parties arrière-avant-arrière-avant.
Disjoncteurs : doucement... avant-arrière,
et c'est parti : traction, et 2, et 3, et 4, et 5.
A vide, serrez, desserrez, serrez.
C'est bon, merci messieurs.
On est parti pour le freinage rhéostatique.
F1, neutre, F2, neutre, F3, neutre..."

Depuis le vestiaire de Viriane et d'Isabelle
on aperçoit l'ouverture d'un tunnel
souterrain d'où débouchent chaque matin,
en provenance de la Porte de Versailles,
les trains appelés pour la révision.

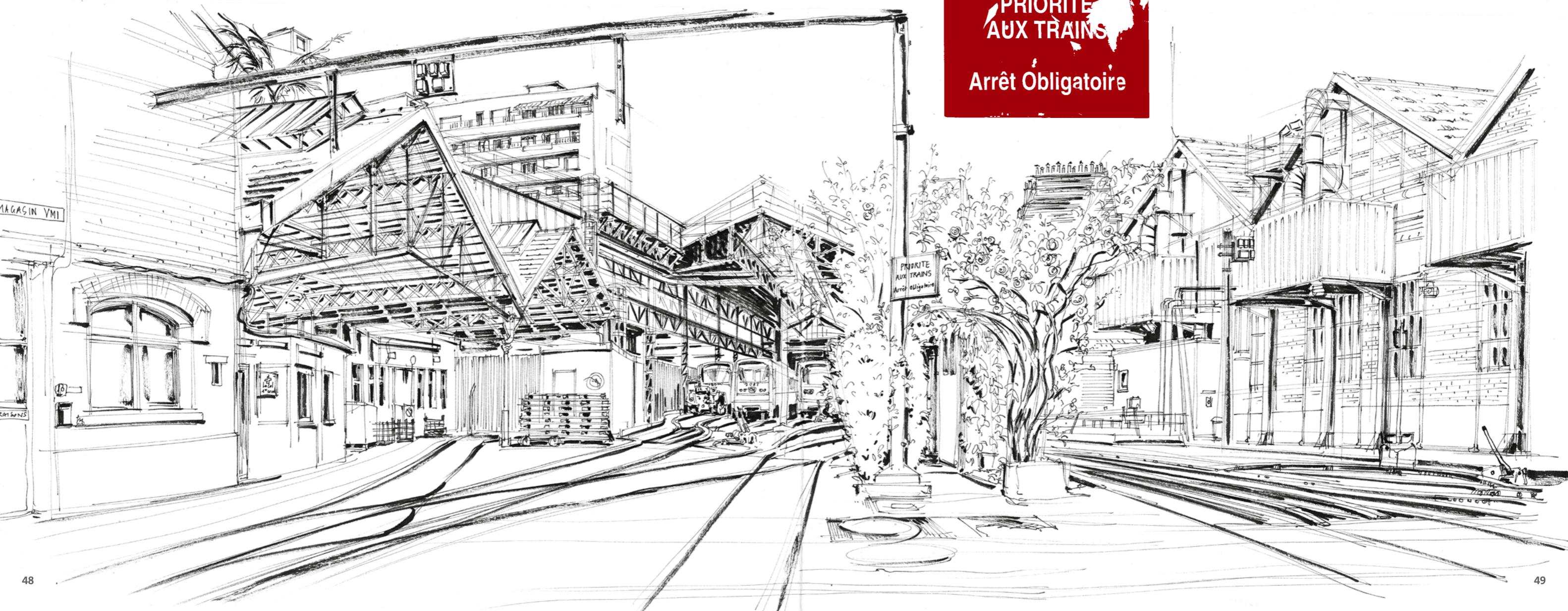


Isabelle

Avec une surface qui s'étend sur plus de 10 000 m², la zone de pilotage apparaît comme un trait d'union entre les divers ateliers.
C'est ici que vont débiter les travaux de transformation et de modernisation du site.

Un futur bâtiment surélevé enjambera les voies et les trains qui ne sauraient cesser d'être utilisés.

**PRIORITE
AUX TRAINS**
Arrêt Obligatoire



8

Réforme

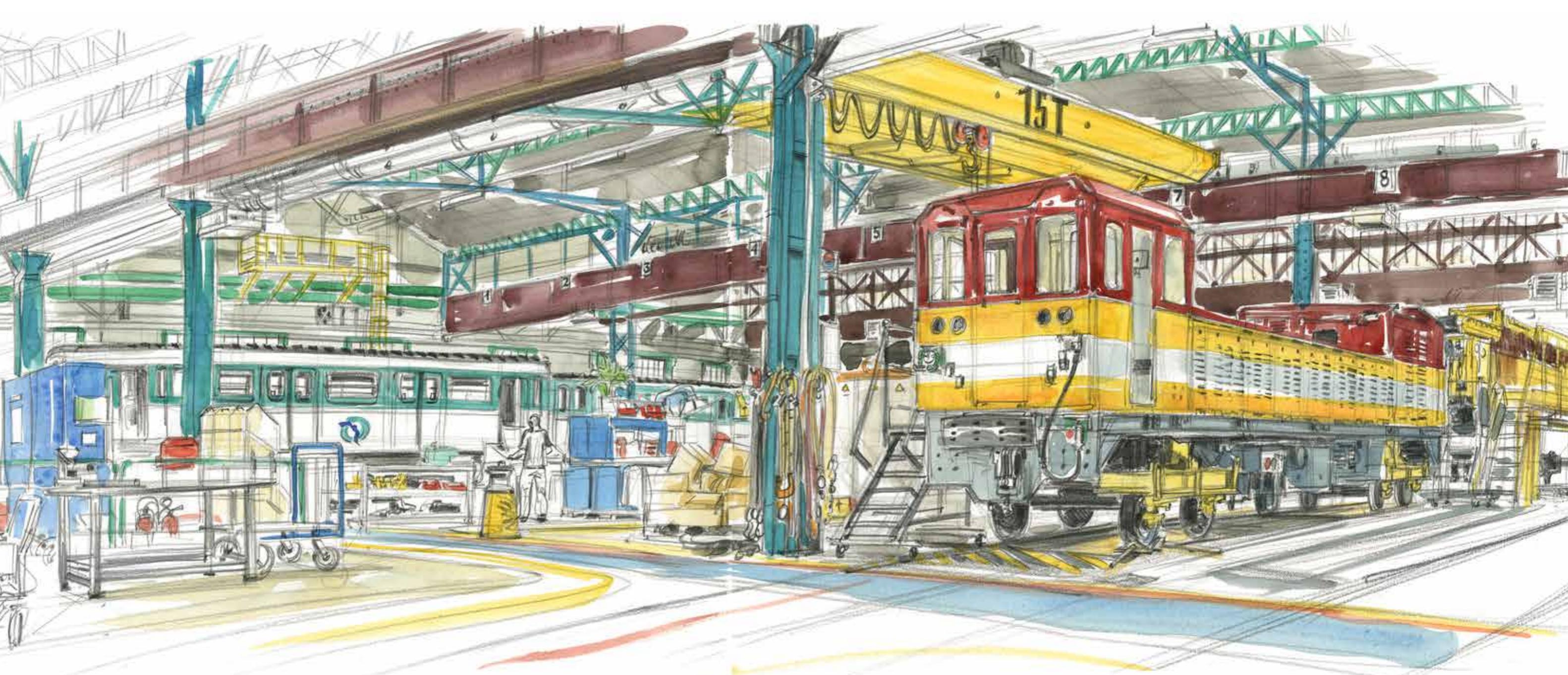


Un des agents nous appelle pour que nous venions assister à une manœuvre qui ne se produit que très rarement sur le site. Un coup de chance que nous soyons présents aujourd'hui ! Un énorme camion remorque est entré à reculons pour se ranger dans l'axe des rails. Son chauffeur au physique de bûcheron canadien va seul, étape par étape, procéder au tractage d'une voiture partant à la réforme. Avec d'innombrables précautions il hisse l'encombrant engin à l'aide d'un treuil et de cales en bois. Ça dure un bon bout de temps mais nous ne bougeons plus, captivés par le spectacle.

Le terme réforme est employé pour désigner les train en fin de vie qui partent à la casse.



1009



L'atelier VMI déploie sa palette de couleurs vives, depuis son toit en marquise jusqu'aux lignes de sécurité tracées sur son sol. De quoi égayer le travail quotidien, même les jours de pluie!

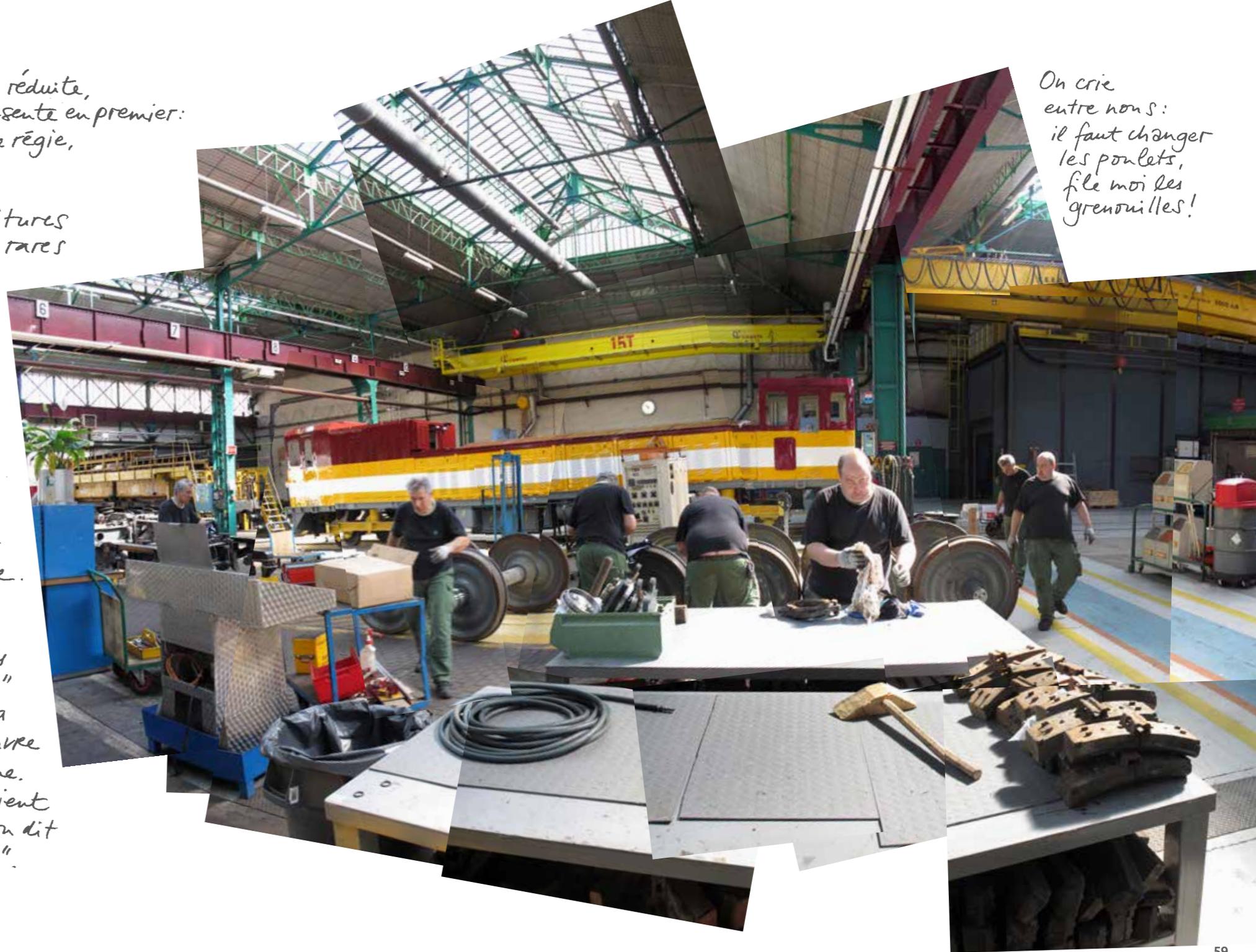
Ce tracteur à marche autonome dit TMA, est utilisé pour les travaux de nuit dans les tunnels du métro quand l'électricité est coupée.

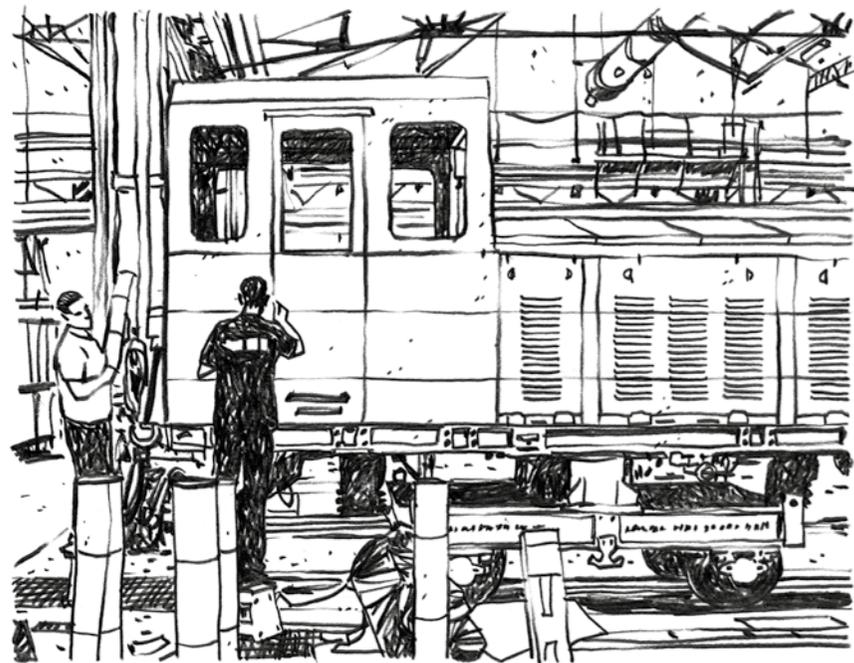
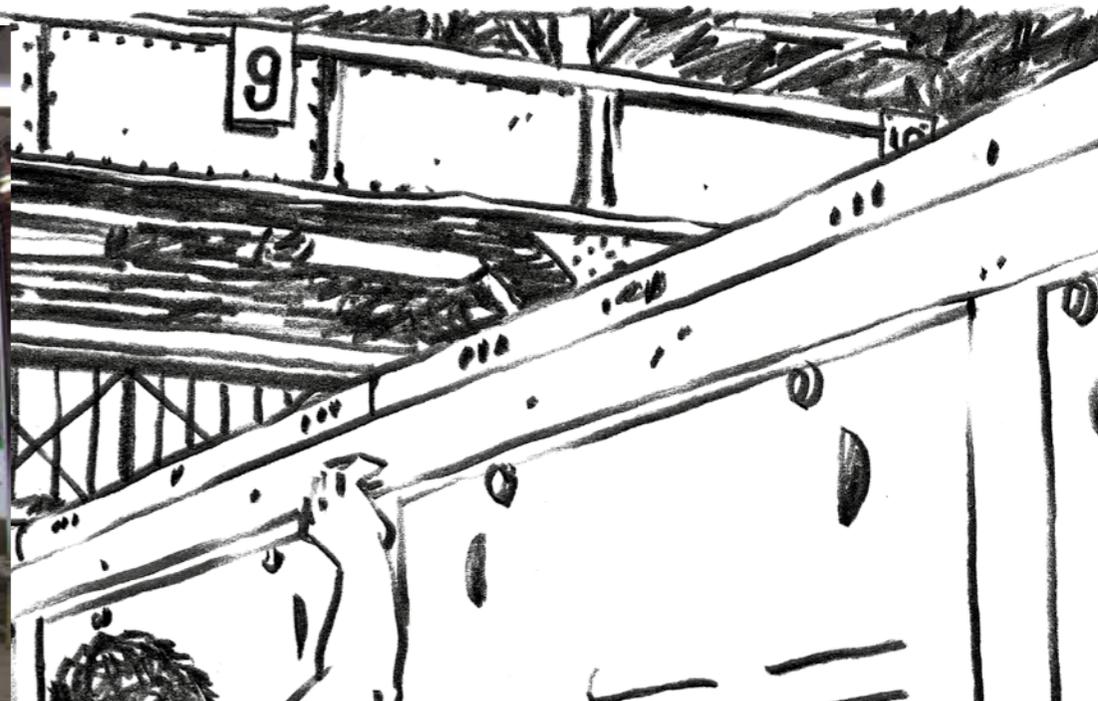
Nous faisons connaissance avec l'équipe, déjà réduite, mais très soudée, de l'atelier VMI. Gilles, le Corse, se présente en premier:
"Je suis mécanicien d'entretien. J'ai 17 ans de régie, dont 10 ans à Vaugirard."

"Ici, on tondre à tout. J'ai vu passer des voitures de toutes les époques! Vaugirard était un des rares ateliers à accueillir autant de matériel ancien et varié. Nous rassemblions tous les corps de métiers sur un seul et même site. Nous étions capables de refaire n'importe quelle pièce."

Nous on aime bien rajouter des petits noms aux pièces sur lesquelles on travaille. Les contacteurs, par exemple, on appelle ça des "grenouilles" parce que ça bouge, ça s'ouvre et ça se ferme. La pièce qui tient les ressorts, on dit un "poulet".

On crie entre nous: il faut changer les poulets, file moi les grenouilles!



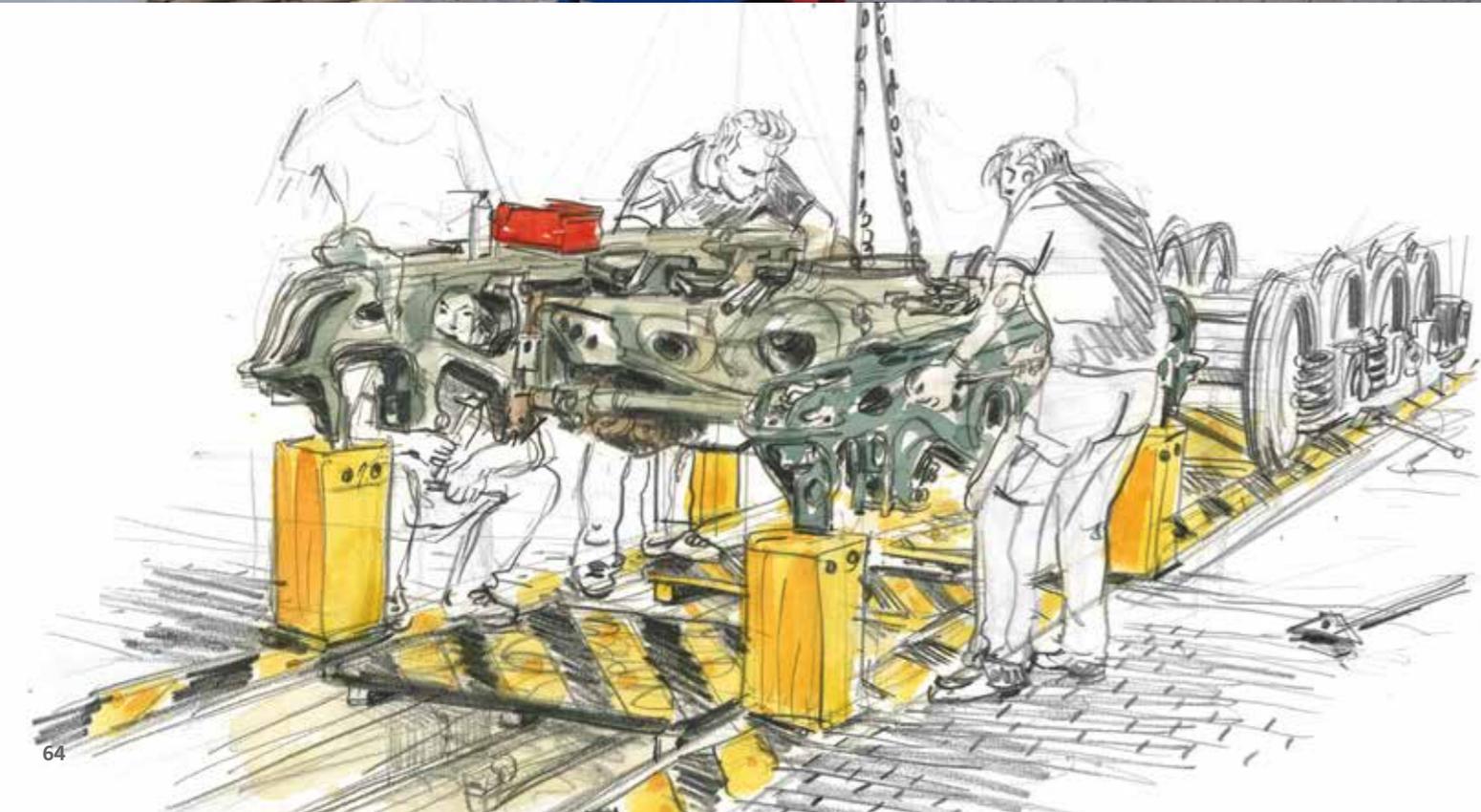


Cet étincelant TMA
vient d'être repeint et
attend son pelliculage.

Les trains doivent être
pelliculés avec des
revêtements adhésifs
pour les protéger des
taqueurs nocturnes.

Ce travail quasi
quotidien réussit à
préserver l'apparence
du matériel.



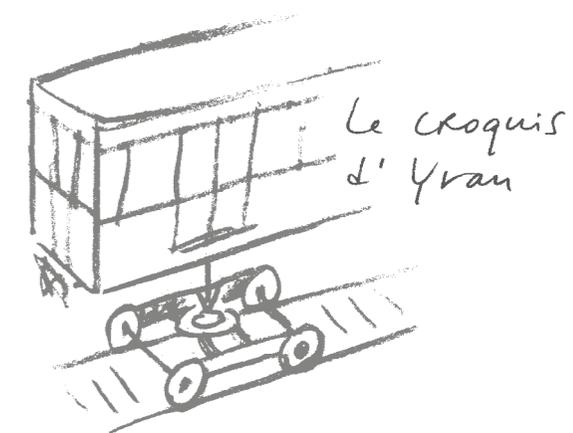


Tout en dessinant, un détail me frappe : le sol est en briques de bois. C'est émouvant de constater que ce revêtement est le même depuis 1910, qu'il est en quelque sorte inusable, sous le vernis protecteur d'innombrables couches de graisse utilisées par les mécaniciens qui se sont succédé.

Gilles, Yvan et Samuel sont en train de s'affairer autour d'une étrange carapace mi-char, mi-crabe, aussi alvéolée qu'un gryère. Je m'approche pour leur demander ce que c'est.

" Ça s'appelle un bogie* , Mademoiselle ! Ça ne se voit pas du quai lorsque l'on est voyageur parce qu'il est caché sous les trains. Un sacré engin ! Je vais te faire un dessin pour que tu comprennes. C'est un chariot sur lequel sont fixés les essieux , les amortisseurs et les roues. Il est mobile par rapport au châssis du véhicule et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes des rails. En effet, les bogies du véhicule peuvent pivoter indépendamment les uns des autres. "

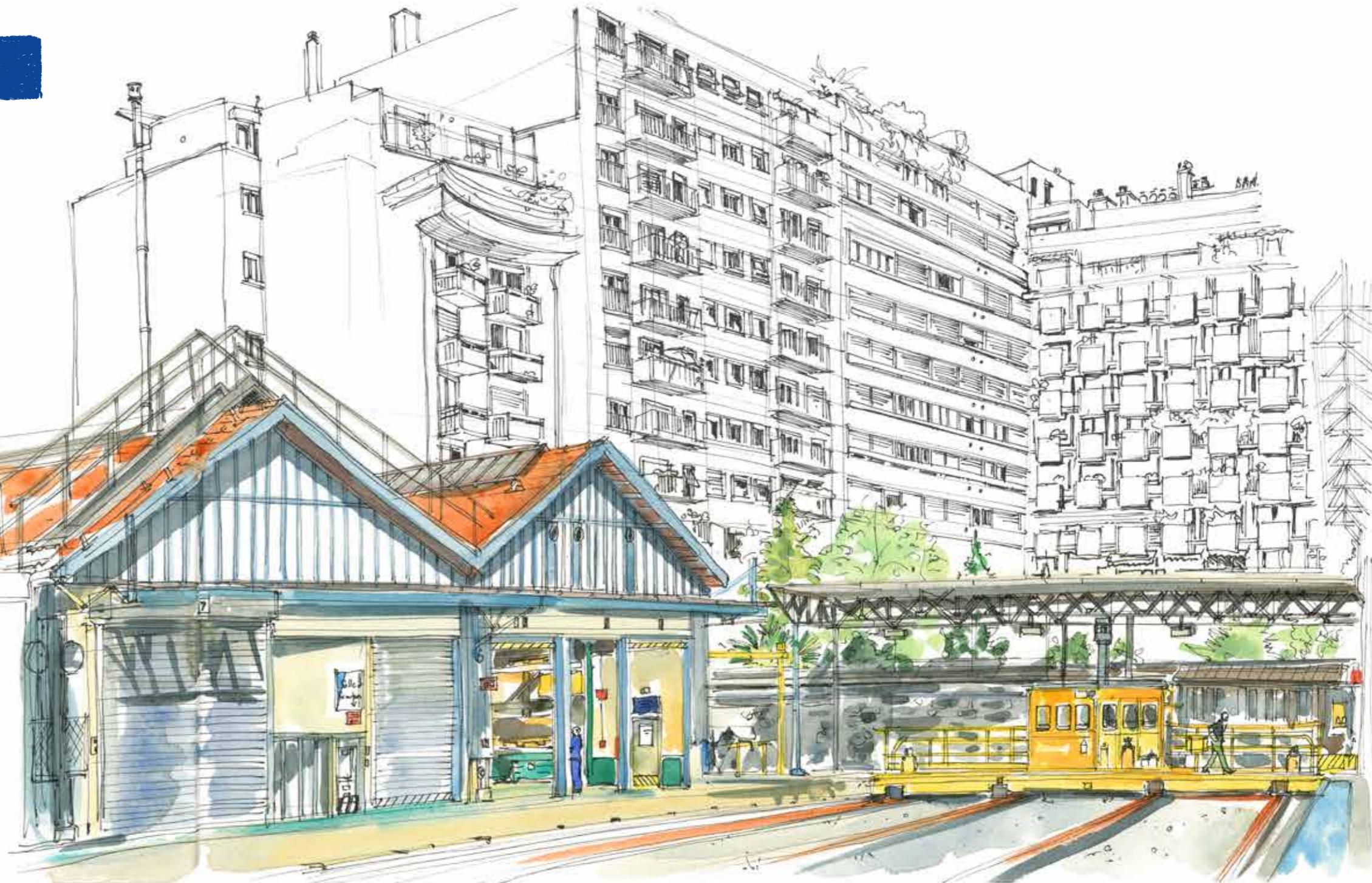
BOGIES



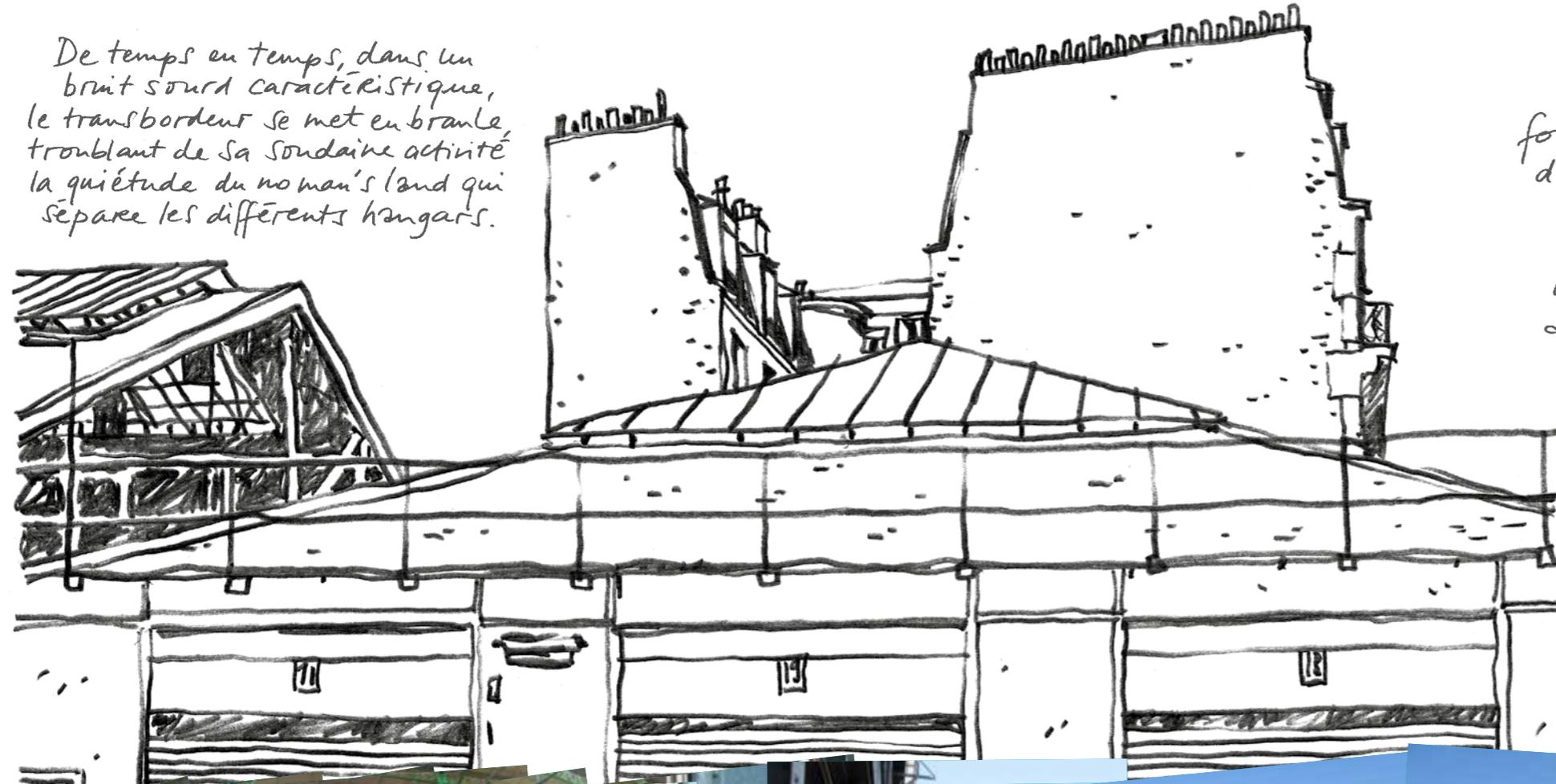
*Le mot bogie est un mot d'origine anglaise qui signifie cabriolet, c'est-à-dire un attelage hippomobile se guidant facilement.

Les parcs ont leurs manèges, les ports leurs navettes fluviales, les ateliers de Vaugirard leur transbordeur. Mi-pont, mi-barge, il glisse sur les rails entre les deux rives du site, transportant avec souplesse et fluidité des engins pouvant peser plusieurs tonnes.

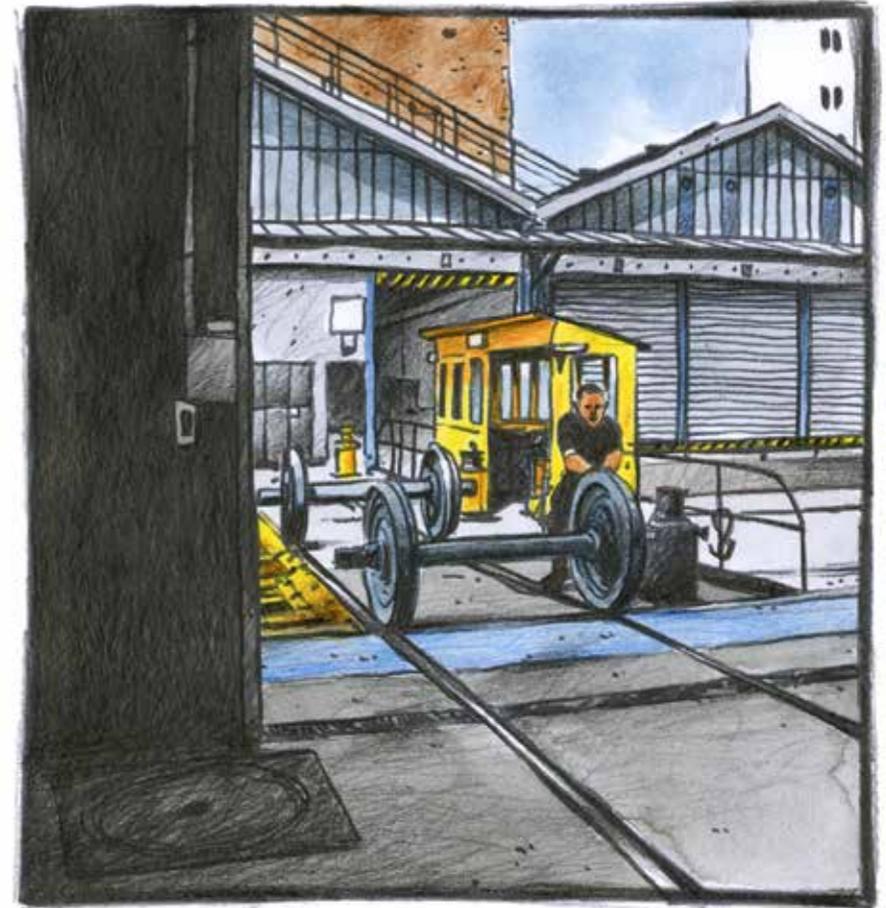
A l'air libre, et visible de très loin sous sa tôle jaune canari, il constitue une attraction insolite pour les riverains adossés aux balcons de leur immeuble.



De temps en temps, dans un
bruit sourd caractéristique,
le transborteur se met en branle,
troublant de sa soudaine activité
la quiétude du no man's land qui
sépare les différents hangars.

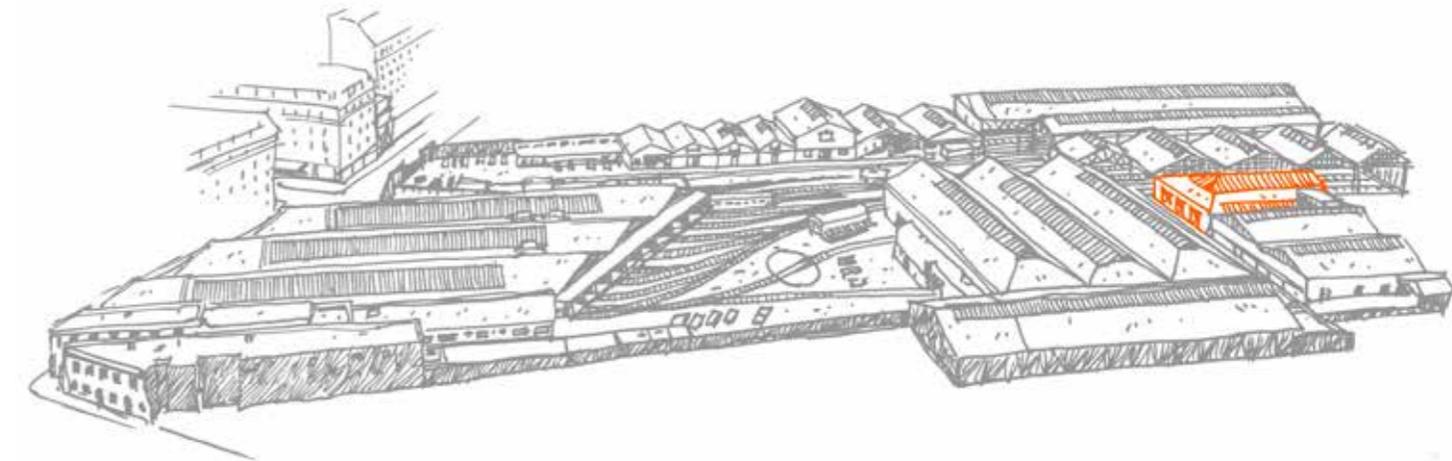


Ici, les
essieux
font office
d'hélices
pour se
sculpter
un corps
d'athlète.





Atelier du Peintre



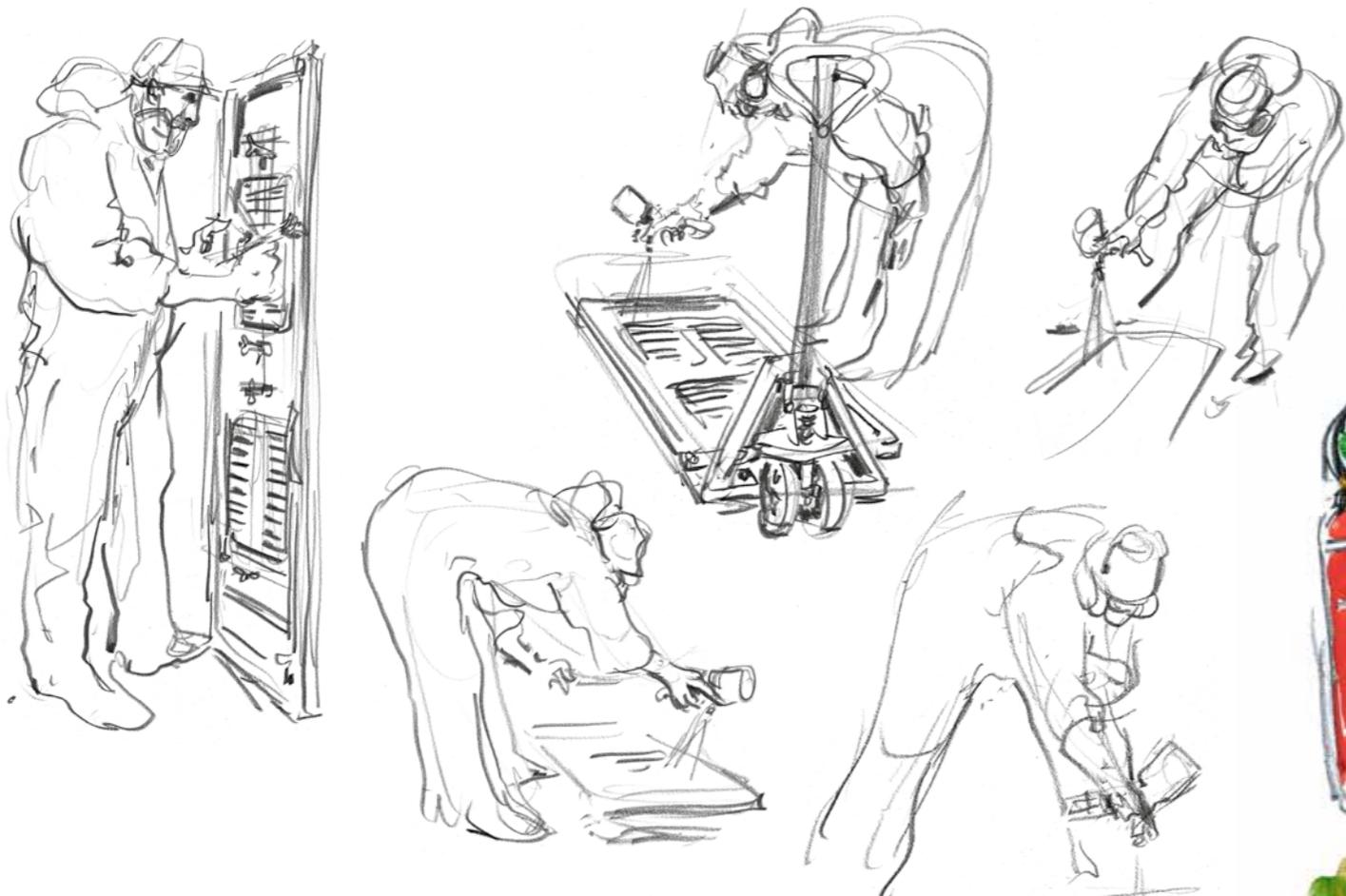
Un peu à l'écart, caché derrière l'imposante masse centrale de l'atelier VMI, se niche l'atelier du peintre. De l'extérieur, c'est un hangar avec trois portes de garages coulissantes. À l'intérieur, je découvre une clairière! Un immense espace presque vide se déploie, baigné d'une lumière tamisée sous une ample verrière. Au premier coup d'œil, le repaire paraît désert. Mais où se cache donc l'artiste? Je déambule entre des plaques rouge bordeaux étalées sur le sol, fraîchement repeintes. Puis, je longe des

établis débordants de pots, diluants, pinceaux et baguettes pour touiller la peinture, de chiffons et de papiers absorbants. Ça sent la térébenthine et le white spirit, odeurs familières. Un brusque claquement de tôle, suivi de jurons en cascade, me tire brusquement de ma rêverie. Je sursaute face à l'extraterrestre géant, jailli de sa cabine hermétique, en combinaison de cosmonaute, le visage cagoulé, la mâchoire carapaçonnée d'une robuste paire de mandibules en acier.

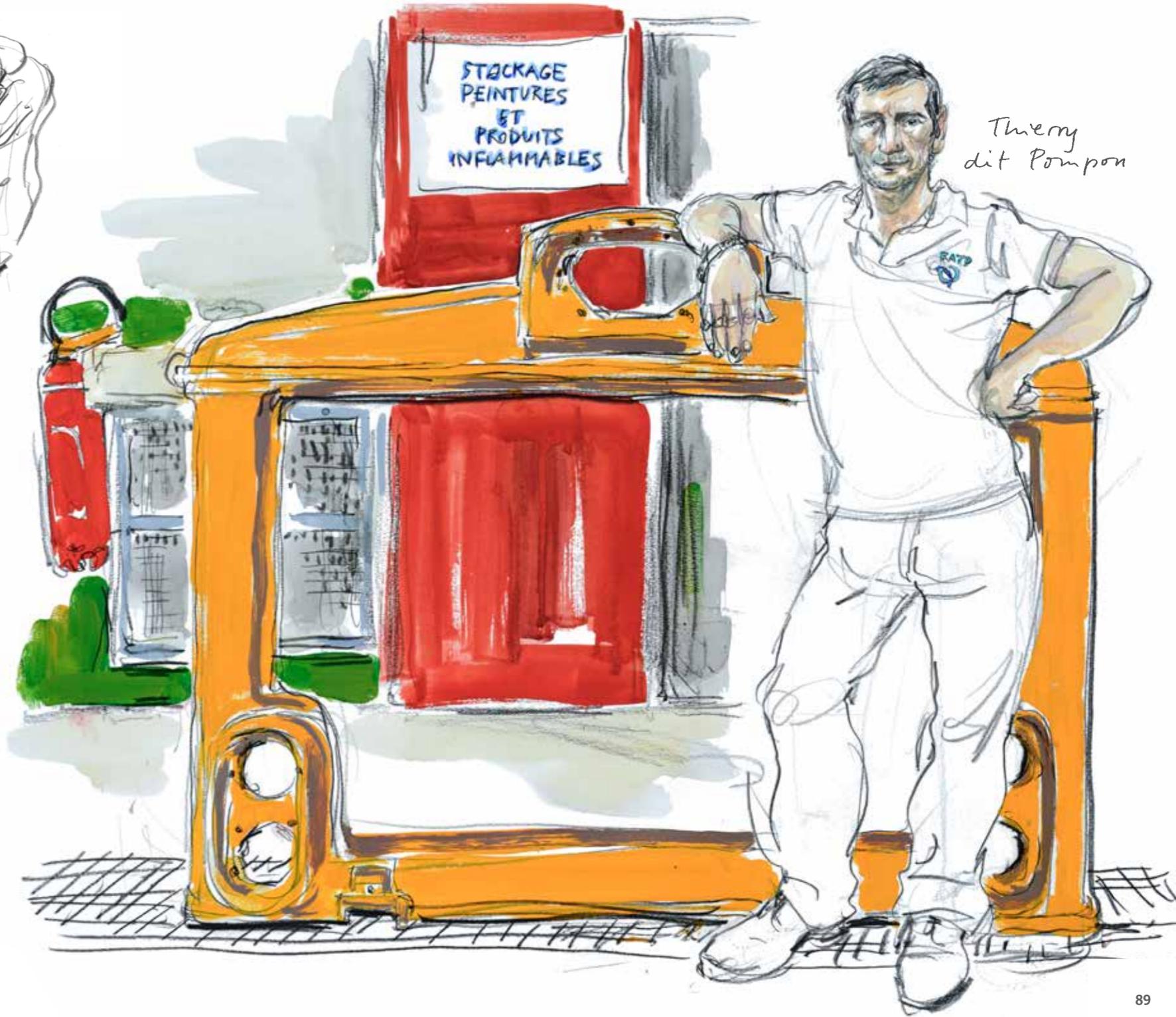
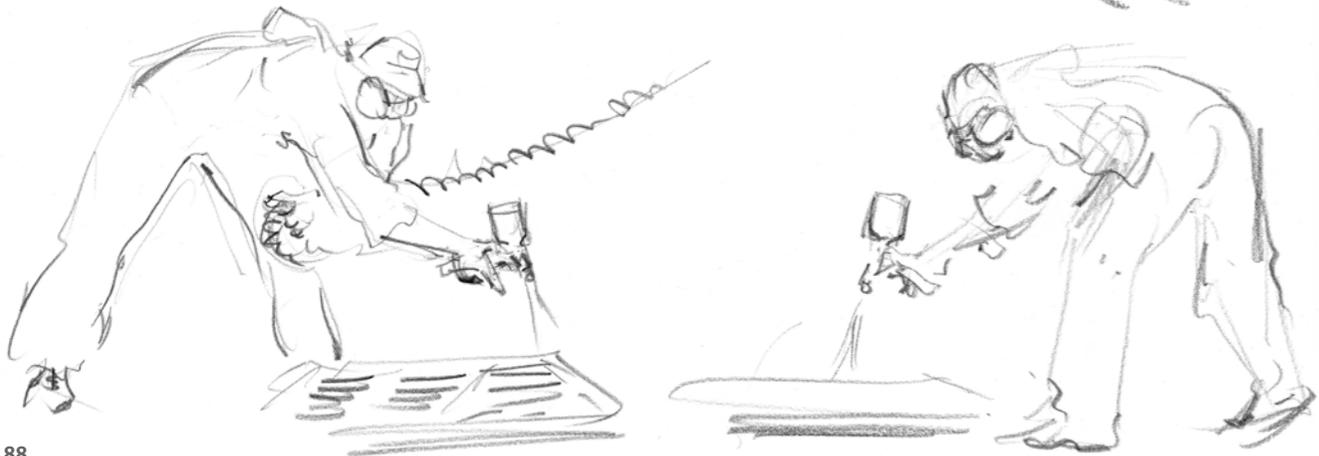


Entre collègues, nous
prenons plaisir à parler
cuisine, comparant
nos ingrédients et
nos recettes.





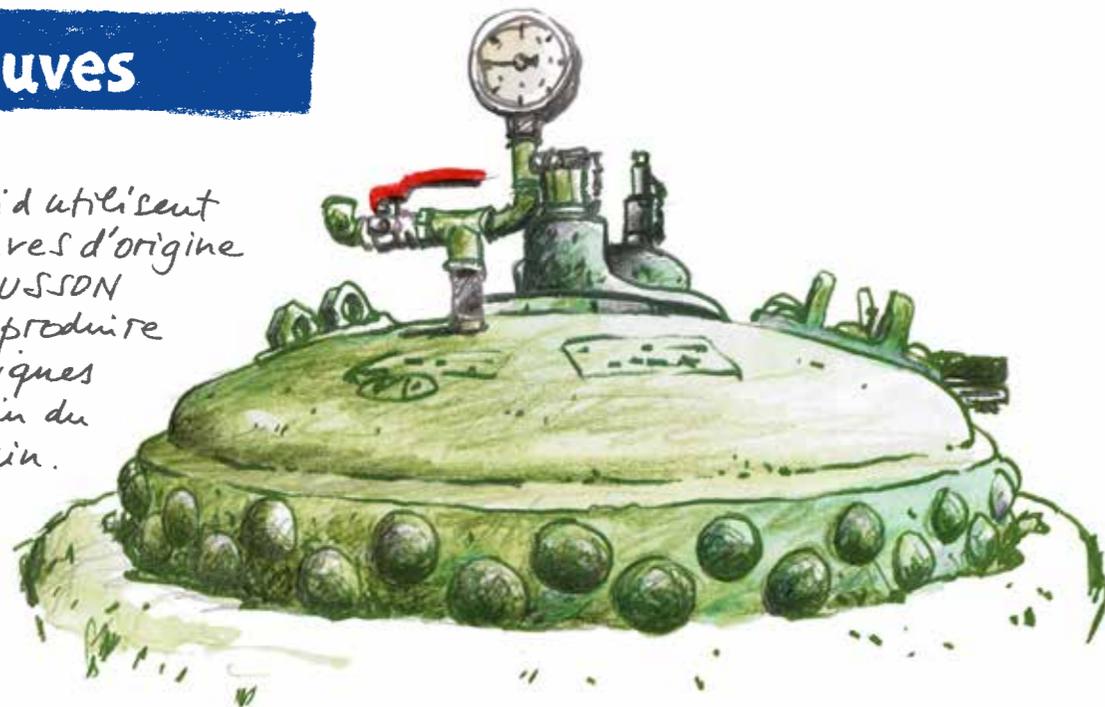
Le peintre et sa chorégraphie



Thierry dit Pompon

Les cuves

Luco et Khéïd utilisent toujours les cuves d'origine PONT À MOUSSON de 1934 pour produire les authentiques Sabots de frein du Métropolitain.



Les paroles d'une comptine d'enfance me reviennent en mémoire :
 " Ces messieurs me disent :
 " Trempez-la dans l'huile
 Trempez-la dans l'eau
 Ça fera un escargot tout chaud !"

MENU

Recette pour réussir un bon sabot de frein

1 • Pesée N°1

Votre panier « à blanc » varie de 300 à 320 kg.

2 • L'imprégnation

Plongez votre panier dans une 1^{re} cuve, contenant 1 600 litres d'huile d'arachide chauffée à 90°. Au cours de ce bain, qui ne dure que quelques minutes, votre bois s'imprègne de 70 à 90 litres d'huile.

3 • Pesée N°2

À sa sortie, votre panier doit alors peser de 369 à 390 kg. Si par malchance vos sabots sont trop gorgés d'huile, il faut remettre tout votre panier dans la cocotte en inversant le cycle de l'huile, ce qui a pour effet de le faire dégorger.

4 • Pressage

Vos sabots sont alors prêts pour le pressage. C'est l'étape la plus longue et la plus délicate car vous ne pouvez presser que six sabots à la fois. Le temps de pressage est calculé en fonction du poids de départ. Un cycle dure de 2 à 4 minutes environ.

5 • Vérification

C'est à cette étape que vous vérifiez chaque sabot. Si vous trouvez la moindre fissure, jetez le dans un panier à déchets.

6 • Pesée N°3

Après pressage, le poids total ne doit pas descendre en dessous de 369 kg.

7 • Salage

Plongez votre panier dans une deuxième cuve remplie de 1 600 litres d'eau mélangée à du sel chimique. Vos sabots absorberont alors entre 25 à 32 litres de ce liquide, qui aura pour effet de les durcir comme du fer et de les prémunir contre la chaleur produite par les frottements du freinage.

8 • Pesée N°4

Lors de la pesée finale votre panier de 200 sabots doit atteindre environ 400 kg.

9 • Séchage et marquage

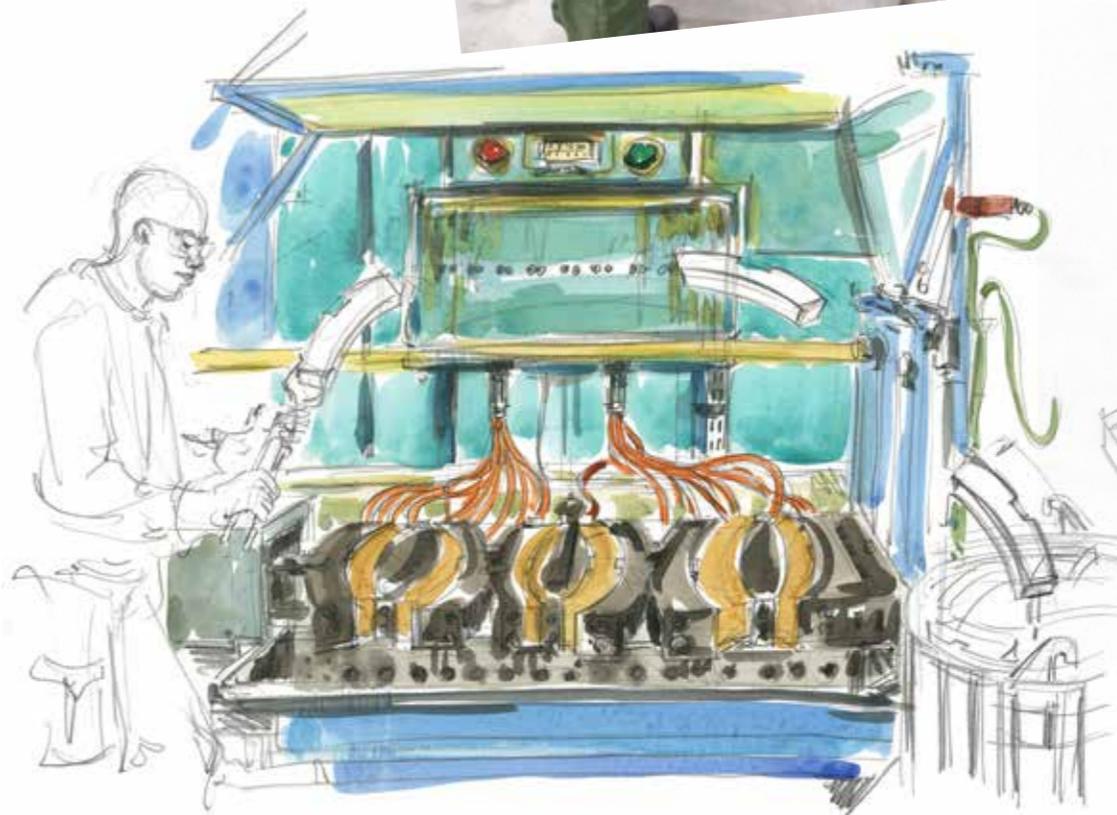
Ultime détail, tatouez vos sabots d'un E, initiale du fournisseur, puis d'un MC, code de suivi et de validation, enfin d'un chiffre de 1 à 10, correspondant au numéro de votre panier.



Le regard droit dans l'objectif, Luc pose pour Muriel. Il est originaire de Trappes et spécialiste de l'imprégnation des sabots depuis toujours. " Au début, j'ai eu du mal à m'habituer à la chaleur et à l'odeur. Et puis, avec le temps, c'est comme pour le mal de mer, on s'habitue, on s'amarine. J'ai aussi donné du fil à retordre à mon formateur car il faut des années de pratique et d'expérience pour évaluer du premier coup d'œil les bons dosages et les bonnes durées. Ça se joue au gramme et à la minute près! "

SABOT

*Luc, dit Luco.
Mi-alchimiste,
mi-scaphandrier,
il règne au milieu
de ses caves
antédiluviennes tel
un héros échappé
d'un roman de
Jules Verne.*



*Luc rigole:
" Ici, tout est
gras comme dans
une baraque
à frites! "*