

ENTRE Les lignes

N° 52 - DECEMBRE 1981 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE LA REGIE AUTONOME

DES TRANSPORTS PARISIENS - ISSN 0338-7429

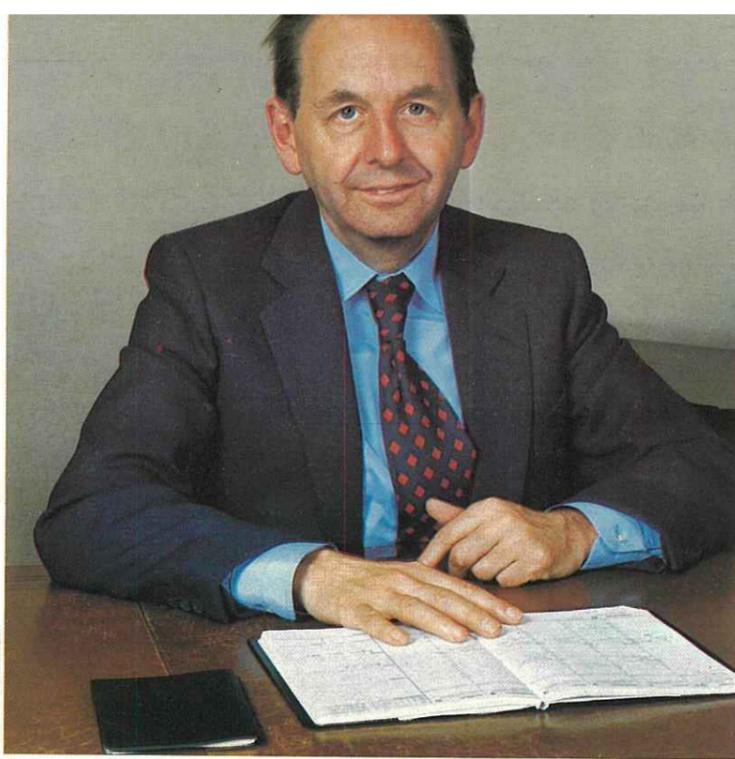
ENTRETIEN AVEC
LE PRESIDENT
CLAUDE QUIN
P. 2, 3, 11, 12



DECEMBRE 81 :
LA LIGNE B
GARE DU NORD
Pages 8, 9

RATP

ENTRETIEN AVEC LE PRESIDENT CLAUDE QUIN



RATP - Ardailion

Entre les lignes :
Avant d'en devenir le président, vous aviez déjà une certaine idée de la RATP à un double titre : vous siégiez parmi les élus parisiens et vous êtes un usager fréquent de nos réseaux. Quatre mois après votre prise de fonction, vous avez une vue intérieure de l'entreprise. Celle-ci diffère-t-elle sensiblement de la précédente ?

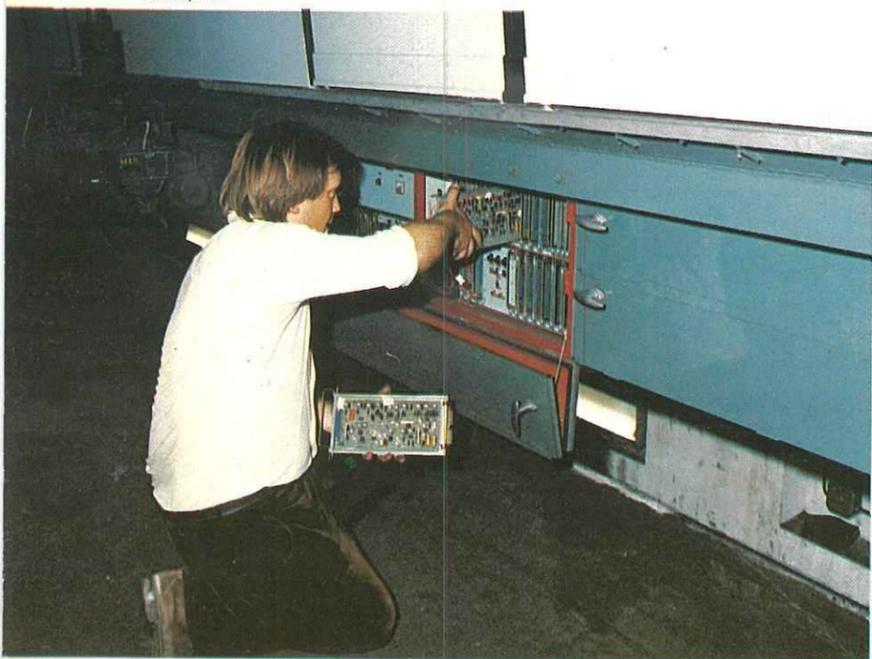
Le président :

J'ai eu la confirmation que la RATP est un bon outil technique. Depuis le 10 août, j'ai pu apprécier la qualité des hommes qui ont la responsabilité de la Régie, à tous les niveaux. Il existe à la RATP, un potentiel humain et technique de haute valeur dans tous les secteurs d'activité de l'entreprise. Cet outil doit encore se développer et la RATP peut apporter beaucoup au progrès technique des transports. C'est un élément important des aspects positifs du bilan de la politique des transports.

Au moment où j'entre en fonction ce bilan me paraît toutefois contradictoire. D'un côté, on constate un développement important des réseaux d'autobus et du métro dans les quinze dernières années, avec — entre autre — la création du RER. Les capacités de transport ont été accrues, ainsi en quinze ans, grâce aux transports publics, de plus de 50 % dans la région parisienne.

Mais d'un autre côté, ces progrès ont été accompagnés de sérieuses lacunes et font apparaître de grandes difficultés dans le domaine financier, l'endettement de la RATP est aujourd'hui très élevé. Il a atteint les limites du supportable. Plus de 10 % du chiffre d'affaires de l'entreprise passent chaque mois en agios et remboursements bancaires. L'évolution du budget d'exploitation, c'est-à-dire du financement de l'activité quotidienne, est également préoccupante. Il est nécessaire d'arriver rapidement à une réforme du financement.

Il existe à la RATP un potentiel humain et technique de haute valeur dans tous les secteurs d'activité de l'entreprise.



RATP - Chabrol

Par ailleurs, l'écart entre la technologie moderne utilisée et les besoins d'accueil des voyageurs s'est creusé et n'a pu que renforcer les risques d'insécurité et de fraude. Cette situation appelle des actions urgentes. Enfin, on constate, avec une certaine préoccupation, que le trafic global de la RATP plafonne tandis que l'inégalité de traitement entre les voyageurs du centre de l'agglomération et ceux de la périphérie se maintient et tend même à s'accroître avec l'extension de la banlieue.



RATP - Ardailion

Les pouvoirs du président sont définis par le statut de la RATP. Dans ce cadre juridique, comment concevez-vous, concrètement, le rôle et les fonctions du président de notre entreprise ?

Le rôle principal d'un président d'une grande entreprise nationale comme l'est la Régie, est de définir les éléments essentiels de la politique que l'entreprise doit suivre. Il doit fixer les objectifs à atteindre. J'entends définir ceux-ci dans le cadre d'une large concertation qui commence évidemment avec les dirigeants de l'entreprise, mais qui doit s'étendre très rapidement à l'ensemble du personnel à travers ses organisations syndicales représentatives. C'est ainsi que j'ai commencé à procéder dans l'entreprise.

Une fois ces objectifs définis et acceptés, tant dans l'entreprise que par les autorités de tutelle et le gouvernement, le rôle du Président est de veiller à ce que les actes suivent les orientations définies.

Le président est aussi un ambassadeur de l'entreprise et un homme de relations publiques. Il doit représenter et défendre la RATP auprès de tous ceux avec lesquels celle-ci est en relation : les Pouvoirs publics, les autorités de tutelle, les collectivités élues mais aussi les pays étrangers qui s'intéressent de plus en plus nombreux à nos réalisations et avec lesquels il est important d'avoir une politique de relations suivies.

A côté du président, le directeur général a un rôle important. C'est lui qui gère l'entreprise dans tous les domaines technique, économique et social. Il préside les négociations sociales et c'est lui qui, en quelque sorte, met en œuvre quotidiennement la politique de l'entreprise. J'entends bien entendu respecter ce rôle. Cela implique qu'il y ait une concertation quotidienne pour définir sur les points les plus importants des positions où président et directeur général se retrouvent et éviter de tomber dans le défaut d'une double direction.

Vous avez souligné vous-même, dès vos premières déclarations à la presse, le sens particulier que revêtait votre nomination : conduire à la Régie un certain changement, dans l'esprit du 10 mai. Il est un peu inhabituel de voir un président de la RATP, lorsqu'il prend ses fonctions, rapporter ses actions futures à une telle référence. Quelles actions vous paraissent plus particulièrement relever de cet esprit du 10 mai ?

Le 10 mai, il s'est produit un fait fondamental dans notre pays : les Français ont choisi majoritairement un nouveau type de développement de la société française. Ce choix ne peut pas être sans conséquences sur l'activité d'une entreprise publique qui se consacre au développement des transports en commun. Les choix antérieurs du gouvernement tendaient à rechercher toutes les économies possibles et à freiner au nom de ce principe une part des dépenses publiques. Cela se traduisait par des moyens moins importants et une diminution de l'emploi à la Régie.

Le choix fait par les Français le 10 mai prend le chemin inverse. Il signifie un développement prioritaire du service public des transports collectifs dans les agglomérations et en particulier en région parisienne. Il signifie aussi la volonté de lutter contre le chômage en allant vers des créations d'emplois, notamment dans le secteur public. Cette rupture très importante, cette novation va amener à modifier fondamentalement la politique et le développement de notre entreprise.

L'essor recherché répond à deux impératifs. D'une part, contribuer à la relance de l'activité économique, à la lutte prioritaire contre le chômage tout en recherchant l'économie des moyens maté-

riels de transport mis en œuvre, en particulier dans le domaine de l'énergie. D'autre part, développer prioritairement pour les personnes les plus dépendantes du transport collectif et les moins favorisées socialement, la qualité des déplacements, élever le taux de confort et rechercher les gains de temps, de sécurité, de fatigue et d'argent.

Cela n'est pas sans conséquences à court terme sur l'activité d'une entreprise comme la nôtre. Par exemple, cela nous donne la perspective d'un développement du trafic supérieur à celui des transports privés individuels et donc la possibilité d'un report d'une partie de ceux-ci vers « la deuxième voiture » comme nous disons ici. Cela suppose du même coup le maintien à un niveau élevé des investissements d'extension et de modernisation des réseaux et des matériels.

La deuxième conséquence est qu'il sera mis fin aux réductions globales de postes de travail dans notre entreprise et cela nous permet de préparer un programme d'essor des activités et de création d'emplois utiles pour les voyageurs.

nouveau climat dans les rapports sociaux à la Régie.

Nous connaissons maintenant les axes principaux de votre politique. Ces objectifs doivent être conciliés avec une politique sociale dynamique orientée vers la création d'emplois, l'amélioration des conditions de travail et avec la recherche d'économies dans les moyens matériels à mettre en œuvre. Nous souhaiterions, sur chacun de ces points, aller un peu plus loin avec vous.

Parlons d'abord, si vous le voulez bien, du développement des transports en commun. Vous avez parlé de reconquête de la banlieue par les transports collectifs. S'agit-il essentiellement du développement et de la réhabilitation de l'autobus de banlieue, qui perd actuellement du trafic ? N'y a-t-il pas, au-delà, un objectif plus général de rééquilibrage des déplacements entre transports publics et privés ?

Pour se prononcer il faut déjà voir les buts à atteindre. Ils me semblent être de quatre types. Tout d'abord, le rééquilibrage du trafic,



L'inégalité de traitement entre les voyageurs du centre de l'agglomération et ceux de la périphérie se maintient et même s'accroît avec l'extension de la banlieue...



L'écart entre la technologie moderne utilisée et les besoins d'accueil des voyageurs s'est creusé et n'a pu que renforcer les risques d'insécurité et de fraude.

Enfin, troisième conséquence, nous devons envisager une réduction notable des travaux sous-traités chaque fois que l'entreprise peut effectuer ces travaux dans des conditions techniques normales et sans surcoût marqué.

Finalement, cette politique nationale nouvelle ouvre la voie à un véritable droit au transport pour tous. Il nous faut saisir pleinement toutes les possibilités que cette orientation nouvelle ouvre pour la RATP et c'est désormais sous le signe d'une expansion importante, pas seulement quantitative, mais qualitative que nous pourrions placer notre travail.

J'attacherai, de ce point de vue, une grande importance au travail de planification dans l'entreprise. Par ailleurs, la nouvelle politique incite à établir de nouveaux rapports sociaux à la Régie. Les conflits très durs des deux dernières années étaient liés à la politique restrictive du précédent gouvernement. Maintenant il faut rassembler l'ensemble des forces sociales de l'entreprise pour développer ses activités, dans un esprit nouveau, pour construire le changement à l'intérieur de la RATP. C'est avec cette volonté que j'ai appelé toutes les organisations syndicales à tourner la page du passé et que j'ai pris un certain nombre de mesures propres à créer les conditions d'un

en vue de créer les conditions d'un report effectif du trafic individuel vers le transport collectif. Dans ce domaine, je ne crois pas à l'efficacité de mesures autoritaires mais plutôt à l'amélioration du fonctionnement des transports publics, particulièrement en banlieue ; par exemple, par l'existence de parcs automobiles de rabattement, bien situés, à prix très réduit pour l'usager, voire à coût nul pour les titulaires de carte orange, de façon à créer une première complémentarité dans les zones les moins denses entre la voiture et le transport public.

Le deuxième objectif, c'est la réduction des inégalités existantes entre les zones de transport public très dense, Paris et une partie de la première couronne de banlieue, et des zones de desserte très faible, le reste de la région parisienne. Je dis réduction car il est évident que l'on ne pourra pas arriver dans toutes les zones de la banlieue à une desserte aussi dense que dans le centre de Paris.

Le troisième objectif est l'unification des réseaux. Il faudrait en quelque sorte mettre bout à bout les réseaux du métro, du RER et des autobus de façon à obtenir un maillage très serré qui contribuerait à l'unité de la région parisienne.

Enfin, le quatrième objectif est d'organiser une diversification des



RATP - Ardailion

L'essor des transports collectifs donne la perspective d'un report d'une partie des transports individuels vers la « deuxième voiture ».



RATP - Chabrol

Je crois qu'il faut procéder de la même manière pour la Région. Si la Région doit apporter une contribution importante au budget de fonctionnement de la RATP, ce doit être sur une base définie en fonction de différents critères à discuter avec les autorités régionales. Ce ne peut être simplement sur le constat d'un manque de ressources en fin d'année. Cette réforme ouvrirait une perspective d'un minimum d'autonomie financière dont une entreprise, même publique, ne peut se passer pour fonctionner dans de bonnes conditions.

J'ajoute que le temps des transports gratuits n'est pas venu. La contribution des voyageurs doit demeurer. Mais pour les salariés, elle doit diminuer en pourcentage. Enfin, les tarifs spéciaux pour les personnes âgées, les chômeurs, les enfants, les étudiants et élèves relèvent de l'Etat et des collectivités territoriales, de leur initiative et donc de leur financement. Là encore, il faut appliquer le principe : celui qui décide paye.

modes de transport. Le métro tel que nous le connaissons à Paris maintenant a atteint à peu près ses limites. Il existe un certain nombre de prolongements qu'il faut encore exécuter. Ils sont d'ailleurs repérés depuis longtemps. Il faudrait aussi penser à utiliser d'autres modes de transport. Le progrès technique nous donne un large champ d'expérimentation.

Si l'on reste au niveau des moyens, je crois que l'essentiel est d'arriver à conjuguer les moyens existants avec d'autres modes de transport qui prendraient le relais des premiers pour tresser le maillage très serré de transport public qui conditionne un rabattement effectif du maximum de voyageurs possible. Cela implique que nous allions vers une augmentation importante de l'offre de transport. Cela suppose aussi une concertation très approfondie avec les collectivités territoriales pour aboutir à un plan de transport régional et à des plans de transport départementaux qui impliqueraient des initiatives propres des collectivités territoriales visant à prendre le relais financier de la RATP pour assurer la desserte la plus serrée possible.

Cette coordination manque tout particulièrement dans le domaine des parkings. Qui doit prendre en charge ces parkings ?

Il faut qu'il y ait une concertation avec les responsables des autres modes de transport pour que l'on arrive rapidement à inscrire les parkings dans les plans d'aménagement et dans la réalité. Du retard a été pris et il y a même des situations quasiment irréversibles qui ont été créées, au grand dommage des transports publics. Alors qu'il y a quelques années on aurait pu faire un certain nombre de parkings en première couronne, il ne reste guère de possibilités — sauf exception — qu'en deuxième couronne. Il faut que la Région avec ses nouvelles institutions, ses nouveaux moyens, l'Etat également, inscrivent le financement des parkings dans les dépenses d'infrastructure des prolongements de lignes et délèguent aux transporteurs publics (RATP-SNCF) la maîtrise d'ouvrage de ces parkings. La RATP est prête à répondre à une semblable demande des Pouvoirs publics.

Comment concevez-vous la réforme du financement de la Régie, sous son double aspect : procurer des ressources nouvelles à notre entreprise pour son développement et alléger, pour les salariés, le coût des déplacements domicile-travail ?

La question du financement est évidemment tout à fait déterminante pour la RATP. Il nous faut des moyens financiers importants et stables dont les sources soient plus clairement définies. Il faut donc une réforme du financement. Aujourd'hui, le financement de la Régie ressemble à une grande sous-traction, avec d'un côté les dépenses, acceptées par les autorités de tutelle, et de l'autre les recettes qui proviennent du trafic, des subventions de l'Etat et de la Région pour certains investissements. On constate qu'entre ces dépenses et ces recettes il y a un écart, et pour le combler on fait appel, d'une part aux entreprises qui sont appelées à régler à la Régie, par l'intermédiaire de l'URSSAF, un « versement transport » calculé en pourcentage de la masse des salaires ; d'autre part l'Etat et les collectivités territoriales sont sollicités : ils versent une indemnité compensatrice pour boucler finalement le budget.

C'est un système qui n'est ni stimulant ni fiable. C'est un héritage



RATP - Ardailion

du passé qui ne donne aucune autonomie à l'entreprise et qui réserve constamment des surprises à l'Etat et aux collectivités territoriales.

Puisque nous allons vers la mise en place d'une réforme des transports en région parisienne, il faut profiter de cette occasion pour remettre à l'endroit les règles de fi-

ancement de la RATP. Ce que je dis aujourd'hui ne peut que m'engager personnellement. Un large débat va s'ouvrir très prochainement et durera plusieurs mois, avec les autorités de tutelle — le ministère des Transports, le ministère du Budget — mais aussi avec la Région, ses élus, les organisations syndicales, les organisations d'usagers. A mon avis, il convient de distinguer les investissements des dépenses d'exploitation.

Pour les investissements, nous ne pouvons aller vers un désengagement de l'Etat. Il doit continuer et sans doute accentuer son effort pour prendre en charge le coût des grandes infrastructures de la Région. Il faut redéfinir à la fois le pourcentage de l'intervention de l'Etat mais en même temps repenser les bases sur lesquelles il est assis. Il faut donc que les responsabilités de l'Etat soient clairement précisées.

Cela n'exclut pas l'intervention de la Région dans les investissements. Elle sera demain vraisemblablement la principale « tutrice » des transports parisiens. Il est donc normal qu'elle apporte aussi sa contribution. Mais nous sommes une entreprise nationale à vocation régionale et ce caractère d'entreprise nationale suppose l'intervention de l'Etat dans les investissements.

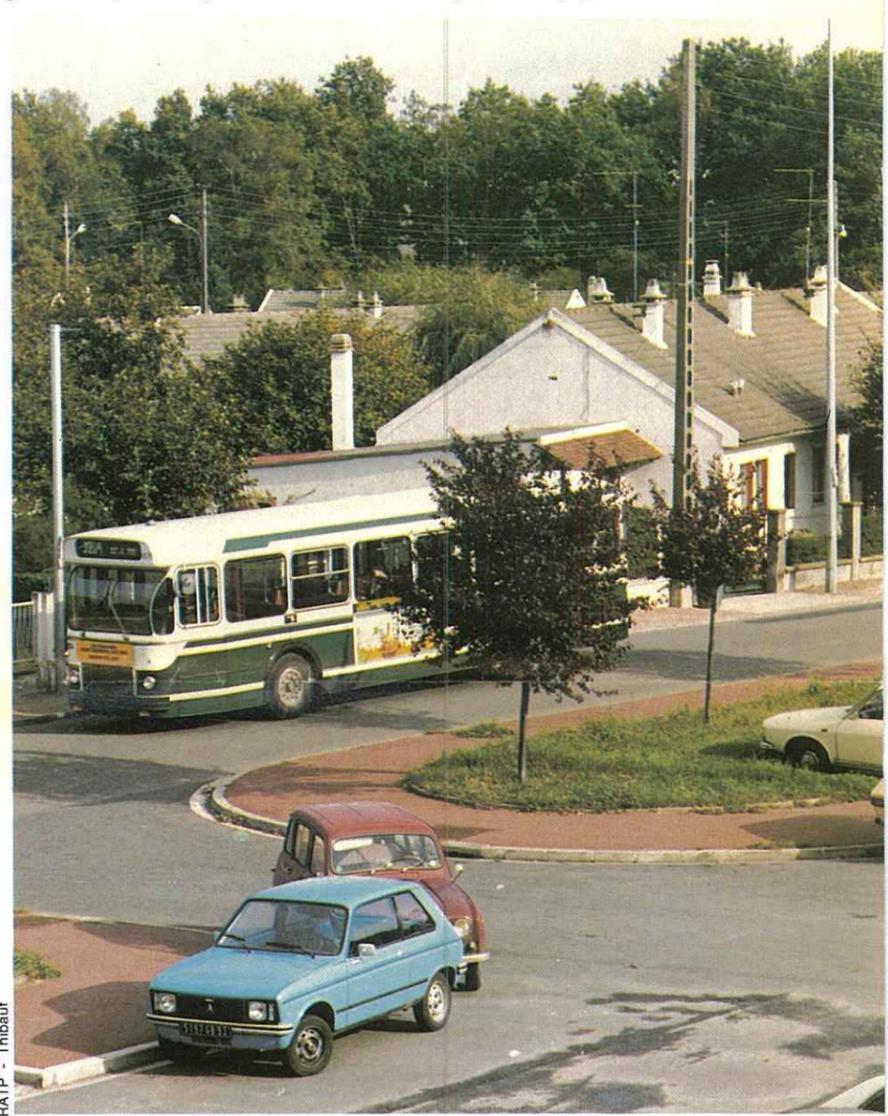
En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, tout est suspendu aux décisions qui seront prises dans le domaine de la régionalisation. Si la Région reçoit de véritables moyens matériels et financiers en rapport avec les charges nouvelles auxquelles elle doit faire face, il me paraît assez normal que ces moyens et ces charges nouvelles lui permettent de couvrir sa part dans le fonctionnement de l'exploitation des transports publics en région parisienne.

Mais il y a aussi deux autres intervenants : les entreprises et les voyageurs. En ce qui concerne les entreprises, il faut arriver à définir des règles simples et évidentes. Le système actuel du versement transport n'est pas bon car il aboutit à faire verser aux entreprises des sommes indifférenciées qui viennent combler un vide. A mon sens, il faudrait appliquer le principe selon lequel celui qui paye le transport est celui qui en bénéficie.

Or les entreprises bénéficient d'un véritable service public de transport pour leurs salariés. Il y a seulement cinquante ans, sans parler du siècle dernier, l'immense majorité des salariés habitaient près de leur entreprise, au point, pour la plupart, d'y venir à pied. Ce n'est évidemment plus le cas aujourd'hui. On vient de plusieurs kilomètres, voire de plusieurs dizaines de kilomètres pour travailler. Cette situation est liée à l'évolution de l'habitat et de l'emploi en région parisienne et à la spéculation foncière. Il est normal, dans ces conditions, que les entreprises règlent aux voyageurs et à la RATP la part des dépenses des salariés qui correspond au trajet domicile-travail.

Cela est d'autant plus facile que toutes les études que nous avons faites montrent que cela pourrait se faire sans augmentation notable de charges pour les entreprises par rapport à la situation ac-

tuelle. La prise en charge par les entreprises des trajets domicile-travail équivaut globalement à leur part dans le financement des transports en région parisienne aujourd'hui (si l'on ajoute au « ver-



RATP - Thibaut

Le métro tel que nous le connaissons a atteint à peu près ses limites... il faudrait penser à utiliser d'autres modes de transport. Le progrès technique nous offre un large champ d'expérimentation.

sement transport » la prime de transport de 23 F qui évidemment n'aurait plus d'objet, je crois qu'en fondant sur une règle très simple et incontestable économiquement cette contribution des entreprises, nous aurions assaini la situation. C'est une grande réforme et c'est une des grandes réformes auxquelles j'entends m'attacher en priorité.

Je crois que si l'on allait dans ces différentes directions, on clarifierait la situation, on normaliserait les ressources de la RATP et on lui permettrait finalement de jouer un plus grand rôle dans le cadre d'une autonomie, certes relative, mais néanmoins réelle.

Suite page 11

Appliquer le principe selon lequel celui qui paye le transport est celui qui en bénéficie.



RATP - Thibaut

Réaliser des parcs automobiles de rabattements bien situés... de manière à créer une première complémentarité dans les zones les moins denses entre la voiture et le transport public.



RATP - Roy

Quoi de neuf dans le métro?

Palais-Royal

Depuis septembre, le passage public de la station Palais-Royal est devenu une galerie d'art. Dix-huit boutiques vides de toute activité, réouvertes par l'association culturelle « Bélier » avec le concours de la RATP, ont transformé ce couloir en un lieu permanent d'exposition et de rencontres entre des artistes contemporains et les voyageurs du métro.

C'est ainsi que, durant un mois et demi, la première exposition a rendu hommage à la « femme peintre, sculpteur et littérateur » ; elle accueillait dix jeunes artistes, rien que des femmes, bien naturellement.

Carreaux et fer forgé

Les accès de style Nord-Sud qui équipent dix-huit stations des lignes 12 et 13 vont être restaurés. Ces ouvrages, réalisés entre 1910 et 1913 sont, comme les entrées Guimard, les témoins d'un genre artistique et appartenaient, à ce titre, au patrimoine du métro.

Mais le temps se défie de ces considérations et les septuagénaires entrées avouent bel et bien leur âge, malgré la remise en peinture, effectuée régulièrement, des éléments métalliques. En effet, les ouvrages

Nord-Sud, outre l'entourage en fer, comportent des parties revêtues de carrelage, ne comptant pas moins d'une vingtaine de pièces différentes, qui sont très détériorées.

A la suite d'essais réalisés en 1977 et 1978, à partir de carrelages commerciaux ressemblant aux originaux, sur les entrées des stations Jules-Joffrin et Marcadet-Poissonniers, les architectes des Bâtiments de France ont demandé à la RATP, d'assurer la réfection à l'identique des vingt-cinq ouvrages Nord-Sud. Confiée à un artisan, la fabrication des carreaux reproduisant fidèlement les originaux, s'est achevée en 1980.

Le programme des travaux de restauration s'étalera sur cinq années environ. Sur les vingt-cinq ouvrages, quinze seront tout particulièrement délicats à traiter puisqu'ils comportent, outre des garde-corps en ferronnerie d'art, des poteaux carrelés. Les dix autres, caractérisant les accès secondaires, sont entièrement en fer forgé. La totalité des opérations est confiée à des agents de la RATP (service de l'entretien des accès). C'est ainsi qu'une belle brochette de « Meilleurs Ouvriers de France » pourra développer tous ses talents conjugués. La station Pasteur est la première de la série et les spécialistes sont déjà à l'œuvre (notre photo).



Funiculaire côté jardin

Parallèlement aux travaux effectués en mars dernier et liés essentiellement à la sécurité des appareillages, s'est déroulée une opération « beauté » dont les résultats ont pu être appréciés dès l'été. Du gazon, des fleurs et un charmant petit escalier cheminant tout le long du parcours, il n'en fallait pas davantage pour transfigurer le site. Un aménagement paysager tout à fait réussi et fort digne de ses prestigieux alentours.

Rétro-panoramique

Les conducteurs des lignes 11 et 6 attendent pour ce mois de décembre, la mise en service d'un système de visualisation des quais qui leur apportera une plus grande commodité d'action lors des opérations à effectuer au moment de la fermeture des portes et du départ de la station. Appelé « conduite centrale », ce système consiste en une modification de l'em-

placement des dispositifs de « rétro-surveillance » — caméra et rétroviseur — de façon à permettre au conducteur de rester assis dans la cabine, si bien qu'il couvre du même coup d'œil tout ce qu'il doit voir en un très court laps de temps : l'entrée du tunnel et le quai.

Toutes les stations de la ligne 11 vont bénéficier en une seule fois de ces nouvelles installations et la ligne 6 n'en sera, dans un premier temps, que partiellement équipée. Déjà en vigueur sur les lignes entièrement équipées en trains MF 77, l'exploitation en conduite centrale est bien connue et particulièrement appréciée pour la circulation en conduite manuelle contrôlée.

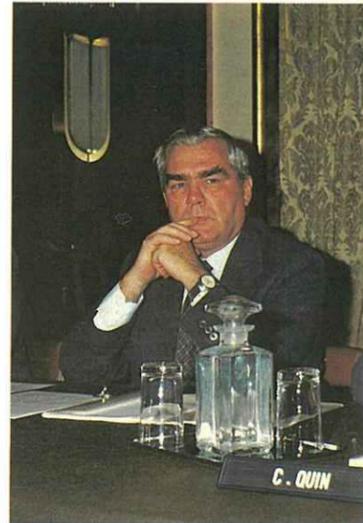
Dernières nouvelles

Depuis la mi-octobre, dans la gare RER de Châtelet-Les Halles, est tentée une expérience d'information audio-visuelle à l'intention des voyageurs qui doit leur permettre de rester en relation permanente avec le monde extérieur pendant leur séjour souterrain. Trente-cinq écrans de télévision répartis en trente-cinq points « stratégiques » de la salle des échanges diffusent, en circuit fermé, de 7 heures le matin à 21 heures le soir, un journal couleur non-stop en « vidéo-télétexte » réalisé par les sociétés Métrobus Publicité et Vidéo-Diffusion-Communication.

Au programme figurent un journal de cinq minutes — une page télétexte réalisée par l'Agence France Presse qui transmet, actualisées en permanence et en direct, toutes les nouvelles, tant nationales qu'internationales — présenté en alternance avec des informations de service RATP (prolongement de lignes, opérations d'animation...) et des spots publicitaires préenregistrés sur cassettes vidéo par Métrobus Publicité.

Ce système de journaux en vidéo-télétexte, déjà installé depuis trois ans dans dix-huit salles d'embarquement de l'aéroport d'Orly-Ouest s'adresse pour la première fois au public du métro.

En leur apportant les dernières nouvelles de l'actualité quotidienne et des renseignements pratiques, cette expérience devrait permettre aux voyageurs d'enrichir leur temps de transport, prouvant ainsi que la presse et l'homme pressé peuvent faire bon ménage.



M. Deschamps, directeur général, et...



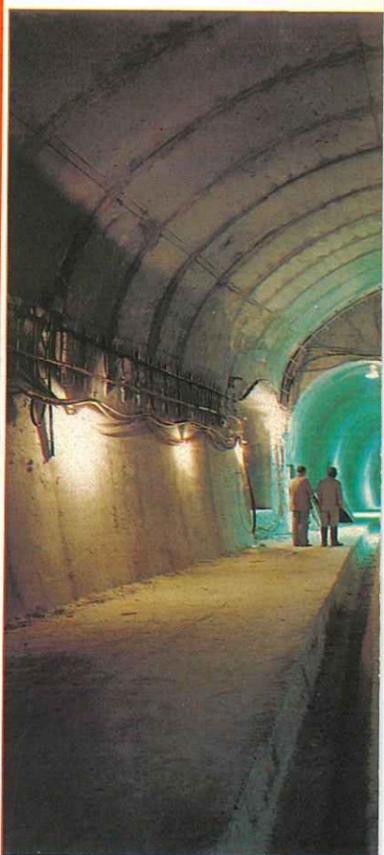
Conférence

Le 20 octobre dernier, M. Quin, président de la RATP, tenait sa première conférence de presse devant une soixantaine de journalistes et de nombreux invités.

Le point

Ligne 5

Sur la première section du prolongement, d'« Eglise de Pantin » au carrefour des Limites, la pose des pieux berlinois — les fers de soutènement du terrain — est achevée. Quant aux travaux de terrassement proprement dits, ils vont bon train : le tunnel est creusé sur un quart environ de l'interstation et le percement de la station « Les Limites » est achevé. Sous



Boulogne sur ticket

« Boulogne a le ticket »

La « deuxième voiture » — métro ou autobus — est présente partout à Boulogne, à moins de trois cents mètres du domicile de chaque habitant. Pratique et économique, elle peut donner satisfaction pour tous les types de déplacements, travail, achats ou loisirs.

Une opération test

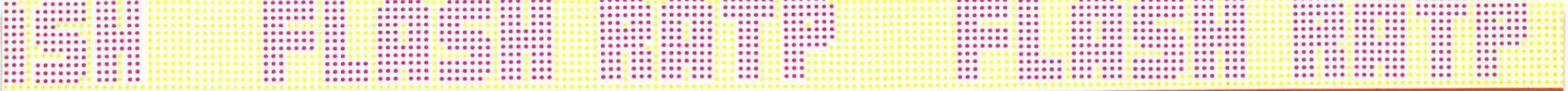
A l'occasion du prolongement de la ligne 10 à « Pont de Saint-Cloud Rhin et Danube », une opération, menée du 28 septembre au 31 octobre, a servi de test pour son action future à l'échelle de la région.

Avec pour objectif d'entraîner les Boulonnais à utiliser davantage les transports en commun en améliorant leur connaissance des services offerts, cette opération a été réalisée par la RATP avec le concours de la municipalité et la participation active des commerçants. Elle s'est accompagnée d'une enquête par sondage, à deux volets, qui permettra de mesurer les modifications de comportements ; le premier sondage, effectué avant l'opération, a montré que 65 % des Boulonnais ne se montraient pas concernés par l'amélioration du réseau et que, parmi les personnes se déplaçant quotidiennement, 34 % utilisent la deuxième voiture, 18 % la voiture particulière et 4 % les deux roues. La RATP se servira de ces chiffres pour, en fin d'année, dresser un bilan fiable et de l'opération.

L'observation du trafic de la nouvelle station, fait apparaître une « montée en régime » très rapide : quinze jours après son ouverture, le nombre quotidien des entrants s'élevait à cinq mille, alors que la prévision était de trois mille quatre cents.



RATP - Thibaut



M. Quin, président du Conseil d'administration.



Art-métro : des lauriers pour les meilleurs

Lorsqu'en mai dernier, la RATP a organisé une série d'animations du métro portant toutes sur la création artistique, elle a également, en association avec Télérama, proposé un concours destiné à la promotion des jeunes artistes. Il s'agissait de mettre en compétition des projets de décoration pour les stations du métro.

De tous les dossiers présentés, quatre vingt dix-neuf ont été retenus pour comparaître devant le jury qui s'est réuni le 22 septembre à l'Hôtel Crillon à Paris. Jury où étaient présents la RATP, Télérama et des personnalités parmi lesquelles Eve Ruggieri et Elisabeth Huppert.

A l'issue des délibérations, treize projets se sont vus décerner les lauriers de la critique. Les auteurs, ainsi sélectionnés, ont dû réaliser maquette de leur œuvre et participer à la phase finale du concours. Trois prix seront alors attribués : le premier sera une commande de la RATP passée à l'artiste pour que son œuvre soit implantée durablement dans une station ; les second et troisième recevront respectivement douze et huit mille francs. Les œuvres des treize artistes en compétition sont exposées depuis quelques jours en gare de Châtelet-Les Halles.



de presse

La teneur de cette conférence est contenue dans l'interview de M. Quin réalisée par « Entre les lignes » pour le présent numéro (pages 2, 3, 11 et 12).

nt sur les travaux

tunnel, le radier (ou sol) est bétonné sur une cinquantaine de mètres.

Ligne 7 au sud

Sur la première étape du prolongement longue de 1760 mètres, de Maison-Blanche à Kremlin-Bicêtre, les travaux de génie civil sont terminés sur un kilomètre environ ; au-delà, le fait marquant du moment est

la réalisation des accès de la future station « Kremlin-Bicêtre ».

Sur la moitié de la seconde étape, les travaux préparatoires de déviation des canalisations urbaines appartenant aux concessionnaires EDF-GDF PTT, etc. viennent d'être achevés ; ils ont cédé le pas aux travaux de gros œuvre. La suite du projet n'en est, pour le moment encore, qu'au stade des appels d'offres pour un premier coup de pioche début 1982.

L'ouvrage de débranchement au sortir de la station Maison-Blanche en direction de Villejuif.

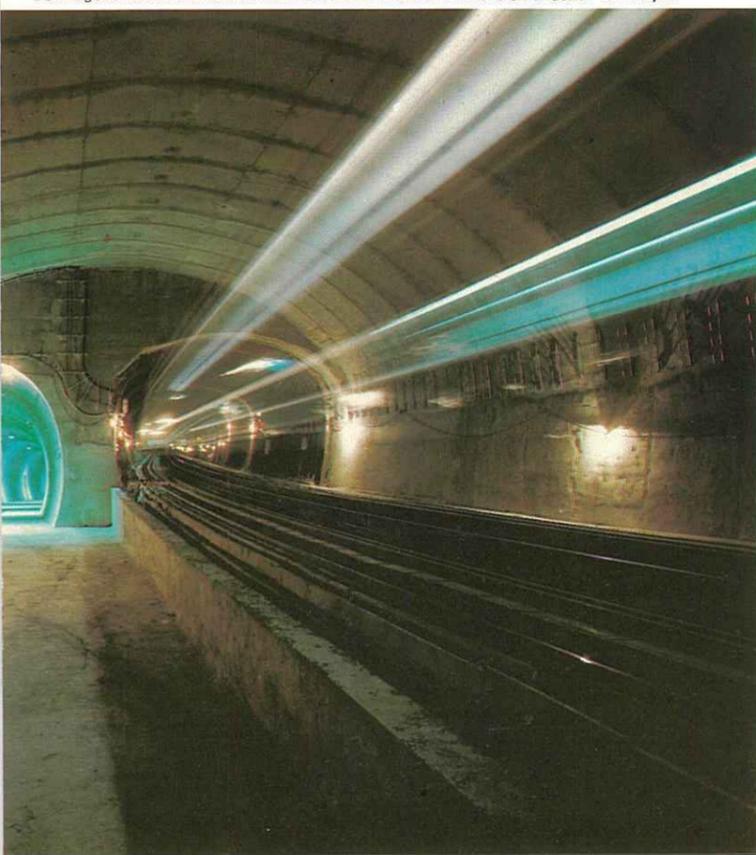


Photo Travaux-Neuils RATP.

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

Depuis cet été, une expérience intéressante est menée sur la ligne 57 « Gare de Lyon - Mairie de Gentilly » : une voiture type SC 10, équipée d'une transmission hydrostatique de conception allemande (société Rexroth) circule avec un système de transmission mécanique tout à fait nouveau. Utilisé couramment sur les gros engins de travaux publics, le système est bien connu mais l'idée de l'appliquer aux autobus est nouvelle, exception faite d'un essai antérieur tenté en Allemagne.

Pour transformer la voiture, la boîte de vitesses a été enlevée et remplacée par la transmission hydrostatique, ce qui a pour effet de permettre des démarrages plus rapides et de produire un changement continu du rapport de transmission des vitesses, simultanément aux accélérations et décélérations, supprimant les habituels à-coups. En outre, l'action du frein moteur se prolonge presque jusqu'à l'arrêt complet.



Le SC 10 ainsi équipé a déjà à son actif quelque dix mille kilomètres qui lui valent, malgré ses qualités évidentes, un reproche de poids : il consomme environ 25 % de carbu-

rant en plus que la moyenne courante. Aussi, avant de penser à étendre cette expérience, faudra-t-il trouver le moyen de remédier à cet inconvénient.



Métro cairote

La société Sofretu, filiale de la RATP spécialisée dans la coopération technique en matière de transports urbains, a récemment signé avec les chemins de fer nationaux égyptiens un contrat d'ingénierie relatif au suivi de la réalisation de la première tran-

che de la ligne régionale du métro du Caire. Ce contrat est signé pour une durée de quatre ans. Il fait suite à l'action menée par Sofretu depuis dix ans sur le projet de métro du Caire, qui a déjà abouti à la signature d'un très important contrat de réalisation pour un groupement industriel franco-égyptien.

Ces contrats bénéficient des protocoles de financement franco-égyptiens signés en 1980 et 1981.



Hommage à Guy Môquet

vaux, puis transféré au camp d'otages de Châteaubriant.

Le 20 octobre 1941, un officier allemand est tué à Nantes. En représailles, quarante-huit otages sont fusillés le 22 octobre, dont vingt-sept à Châteaubriant. Parmi eux était Guy Môquet.

Un hommage lui est rendu actuellement sur le quai de la station qui porte son nom. Monsieur Claude Quin, président de la RATP, a inauguré le 22 octobre dernier cette exposition. Parmi les personnalités présentes, on notait MM. Pierre Zarka, député de la Seine-Saint-Denis, se-

crétaire général de la jeunesse communiste, Prosper Môquet, père de Guy Môquet, Marcel Paul et Fernand Grenier, anciens ministres, Madame Hélène Missoffe, député de Paris, Madame Andrée Delbos et M. Pierre Le Morvan, conseillers de Paris, Madame Gisèle Moreau, secrétaire du Comité central du Parti communiste français. M. Pierre Faucheux, directeur à la RATP, représentait à cette cérémonie la direction de la Régie. L'exposition présente de nombreux textes relatifs aux événements de Châteaubriant, des photos et surtout la lettre émouvante écrite par Guy Môquet à sa mère le jour de sa mort.

Manhattan transfert

C'est à l'issue de la compétition internationale au Tristate Regional Planning Commission — l'organisme qui supervise les transports de la région new-yorkaise — que le Trax a été sélectionné par les américains.

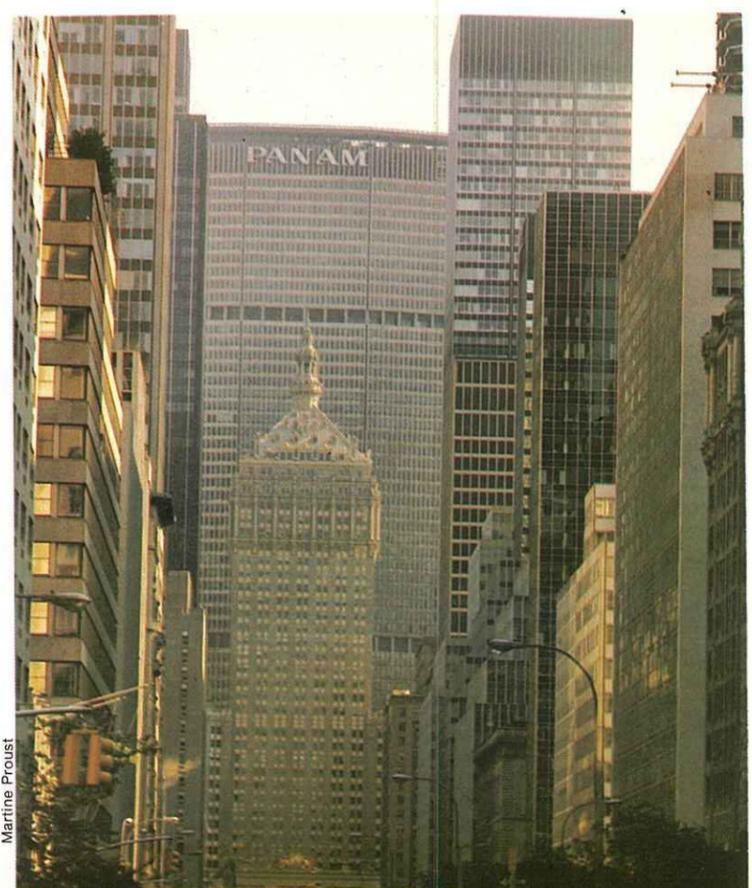
Depuis plusieurs années déjà, un programme de recherche et de développement relatif aux trottoirs roulants accélérés a été lancé à New York. Ce programme se déroule en cinq phases dont deux, faisabilité et fourniture de documentation détaillée, sont maintenant achevées. Pour la troisième phase, le Trax reste candidat unique pour remporter le marché, les autres concurrents — parmi lesquels Boeing — ayant renoncé devant l'avance prise par le système français.

Un contrat de recherche de 700 000 dollars a été signé entre l'organisme américain et les Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB), société à laquelle la RATP a cédé la licence du Trax. Les ACB vont procéder, dans leur usine de Nantes, à des expérimentations complémentaires sur une unité de cent vingt mètres construite avec les éléments du Trax commandés par la RATP et destinés au couloir de correspondance entre le métro et la SNCF à Invalides.

A l'issue de cette troisième phase, une expérimentation en vraie grandeur pourrait être réalisée à Hoboken dans le New Jersey. S'il doit être conclu, le marché du Trax représenterait un montant de cinq millions de

dollars. Un avenir prometteur se dessinerait alors pour le système français puisqu'il pourrait équiper les grands centres de transit piétonniers de l'ag-

glomération new-yorkaise tels les trois grands aéroports, deux gares ferroviaires, une gare routière et le Times Square de Manhattan.



Martine Proust

LE CHOIX DES HEURES : LES HORAIRES VARIABLES A LA REGIE

En 1970, neuf entreprises pratiquent les horaires variables. Sur l'ensemble du territoire, ce n'est pas beaucoup, mais ces neuf « pionniers » agissent sans qu'aucune loi n'autorise à l'époque ces dispositions.

Néanmoins, trois ans plus tard, quelque 100 chefs d'entreprise se sont lancés eux aussi et, en 1973, devant cette multiplication d'initiatives spontanées, le législateur légalise les horaires individualisés. C'est le déclin d'un mouvement qui, depuis, n'a cessé de prendre de l'ampleur. Plus de 30 000 entreprises ont adopté le système. Adopté et adapté, car aucun texte n'étant venu compléter la loi de 1973, chaque entreprise doit prendre les mesures compatibles avec les problèmes spécifiques auxquels elle est confrontée.

La lettre de la loi, si l'esprit en est large, énonce trois conditions nécessaires à l'instauration de l'horaire variable : la demande des employés ; la non opposition du comité d'entreprise (un des rares cas où le veto du comité d'entreprise est prévu) et l'information de l'inspecteur du travail.

Une journée sur mesures

En 1979, les trois conditions sont remplies à la Régie pour y tenter l'expérience. L'horaire variable est alors mis à l'essai pour 6 mois au bureau administratif de l'atelier de Choisy (FR) et au bureau du courrier de la direction des services techniques, boulevard Diderot. Quatorze personnes sont concernées. A l'heure du bilan, seule l'expérience de Choisy est prolongée : elle dure encore aujourd'hui.

Depuis avril dernier, quatre autres groupes vivent à l'heure flexible, ce sont : le groupe technique de l'atelier de Choisy, l'équipe des relais, le groupe technique et le bureau administratif de l'atelier de Fontenay. Ainsi, quelque 45 personnes peuvent modifier leur journée de travail selon leurs contraintes personnelles ou pourquoi pas leur tempérament.

A la Régie comme ailleurs, la mise en place des horaires variables a dû, sans perdre l'objectif essentiel de l'opération, à savoir l'amélioration des conditions de vie au travail, maintenir la productivité du service à son meilleur niveau. Dans son essence même, l'horaire variable est incompatible avec les fonctions à assurer à un horaire fixe, par exemple en relation directe avec le service voyageurs (conducteurs, machinistes...).

A Choisy et à Fontenay, la journée flexible a été bâtie autour de l'horaire fixe de l'atelier, qui sert de base de référence : 7 h 30 - 12 h, 13 h - 16 h 30. La journée possible voit ces limites impératives repoussées, plus tôt le matin et plus tard le soir, de façon à former des plages mobiles, encadrées par des plages fixes.

L'horaire variable s'applique du lundi au vendredi et se décompose suivant le schéma ci-dessous :

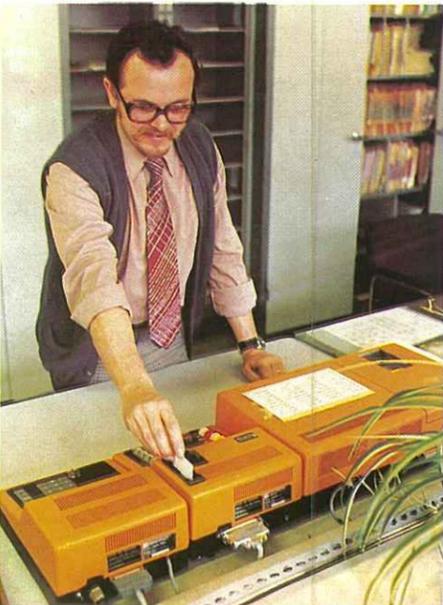
7 h... 8 h 30 - 11 h 30... 13 h 30 - 15 h 30... 17 h 15 -

----- **plages mobiles** — **plages fixes**

Trois plages mobiles jalonnent la journée :

- le matin, de 7 h à 8 h 30 = 1 h 30
- à midi, de 11 h 30 à 13 h 30 = 2 h
- le soir, de 15 h 30 à 17 h 15 = 1 h 45

L'arrêt pour le repas est obligatoire et sa durée ne peut être inférieure à 45 mn. Ainsi, l'amplitude maximale de la journée de travail,



RATP-Chabrol

c'est-à-dire la durée séparant le début de la plage mobile du matin et la fin de la plage mobile du soir, est de 10 h 15. En retranchant les 45 mn imposées pour la pause repas, on obtient le temps de travail quotidien maximum qui peut être effectué : 9 h 30. L'amplitude minimale est celle recouverte par le total des deux plages fixes, soit 5 heures.

Chaque agent possède un compte personnel d'horaires variables gardant pour référence une durée journalière de travail de 8 h. Il peut, un jour donné et sans avis préalable, travailler plus ou moins que la durée théorique : au moins 5 h et au plus 9 h 30. La différence entre la durée effectuée et la durée de référence est le solde, appelé crédit s'il est positif, débit s'il est négatif. Le cumul des soldes quotidiens est calculé en permanence par un report à la fin de chaque journée.

La cigale et la fourmi

L'agent a, pour organiser et aménager son temps de travail, une marge comprise entre un débit de 8 h et un crédit de 8 h, et ce en permanence. Par exemple, si pendant une semaine durant, il travaille 9 h 30 par jour, il aura le vendredi soir un crédit de 7 h 30 à son actif (1 h 30 x 5). Mais, même si son crédit n'est que de 3 h, il peut prendre une journée de congé et son compte de temps sera, le lendemain, à -5 heures.

Le système intéresse plus particulièrement les personnes au tempérament « fourmi » qui peuvent, à leur gré, allonger leurs week-end. Dans la pratique, la gestion du temps s'effectue grâce à une machine dans laquelle les agents introduisent un badge (une carte magnétique) qui les identifie à chacune de leurs entrées et sorties et sur laquelle les comptes de temps s'affichent instantanément.

Choisir ses contraintes

L'adaptation aux horaires variables se fait assez rapidement, n'oublions pas qu'il s'agit de volontaires. Si dans un bureau ou un atelier, un agent n'est absolument pas intéressé — ça peut arriver — libre à lui de s'en tenir à l'ancien horaire !

Juste après la mise en place du système s'écoule une période de test individuel, plus ou moins longue selon les personnes. Certains se dépêchent d'essayer toutes les possibilités que leur offrent les plages mobiles, ou bien cherchent d'entrée de jeu à se déterminer un autre horaire. Le second scénario est le plus courant : les agents choisissent leurs contraintes. On constate, dans la pratique, que la majorité se choisit un horaire personnalisé et s'y tient quotidiennement, à quelques minutes près. L'horaire variable se traduit concrètement par une gamme plus ou moins large d'horaires fixes, réglés sur l'heure du train ou les horaires du conjoint, si bien qu'une nouvelle organisation du travail ne tarde pas à s'instaurer spontanément. La période de rodage passée, la plupart des problèmes arrivent à se régler d'eux-mêmes.

Les horaires variables suppriment pratiquement la notion de retard. C'est tout bénéfice, à la fois pour les agents, délivrés de l'obsession du respect de l'horaire, et pour l'encadrement, débarrassé de la corvée de devoir réprimander les manquements à l'exactitude. D'où des relations hiérarchiques plus détendues.

A ce jour, un grand nombre d'agents de FR ont fait connaître leur souhait de bénéficier des horaires variables. Ce qui montre l'intérêt de cette formule, certainement appelée à s'étendre — dans la mesure toutefois où les contraintes liées à la nature et à l'organisation du travail, qui, à cette occasion, peut être repensée, le permettent — et où, d'autre part, le comité d'entreprise y sera favorable.

Ayants-droit des agents et retraités : vos conditions d'utilisation de la correspondance entre certaines lignes de la banlieue nord et le métro

A l'occasion de la mise en exploitation d'une partie de la gare souterraine de Gare du Nord par la SNCF, le 27 septembre dernier, des dispositions particulières ont été prises, en accord avec celle-ci, pour permettre aux ayants-droit des agents et retraités de la RATP d'utiliser la correspondance entre les lignes desservant Roissy-Rail et Dammartin et le métro.

En effet, un ayant-droit RATP en provenance de la SNCF ne pourra pas utiliser un billet ordinaire pour franchir le contrôle, car ce billet, n'ayant aucune validation d'entrée, serait refusé.

L'expérience de la billetterie spéciale, créée à l'occasion de l'ouverture de la gare banlieue souterraine de Gare de Lyon en 1980, a donc été reconduite.

C'est ainsi que depuis le 27 septembre dernier, ces ayants-droit peuvent franchir les lignes de correspondance entre la gare souterraine SNCF et le métro, munis de ces billets spéciaux. Il s'agit de billets de

carnet à demi-tarif première et deuxième classe qui comportent un codage spécifique permettant leur acceptation au contrôle de correspondance ou de sortie, en l'absence de validation magnétique d'entrée.

Bien entendu, ces billets spéciaux sont également utilisables sur des parcours urbains (métro ou RER), comme des billets ordinaires.

Rappelons que ces carnets de billets sont délivrés sur présentation de la carte RATP « famille d'agent » ou « famille d'ancien agent », exclusivement par la SNCF, dans les gares situées entre Roissy-Rail, Dammartin, Gargan d'une part, et Gare du Nord d'autre part.

En cas de déplacement entre deux gares de banlieue via Paris, il est délivré dans les quatre gares ci-dessus désignées et sur présentation de la carte y donnant droit, un billet « passe-partout » pour la totalité du voyage, comportant le demi-tarif pour le parcours RATP.

Deux dépôts à l'affichage

L'information du personnel dans les dépôts d'autobus est assurée par le biais de tableaux d'affichages sur lesquels les machinistes d'une part et les ouvriers d'autre part prennent connaissance de divers documents.

Plusieurs enquêtes sur l'information interne ont mis en lumière les défauts de ce système, à savoir la difficulté à lire, sinon consulter, les documents affichés et la confusion entraînée par la juxtaposition, quand ce n'est pas la superposition, de comptes rendus ou de notes souvent périmés. Restait à pallier ces inconvénients en trouvant un système d'affichage clair sans pour autant jeter au panier les notes d'archives.

Une réflexion menée par le groupe « Communication - développement » du service PF, que des solutions pratiques — recherchées en liaison avec le service MA — venaient concrétiser, devait déboucher sur la solution actuellement expérimentée dans deux dépôts.

Le système qui a finalement semblé le mieux adapté aux besoins consiste à inclure les documents informatifs de référence à l'intérieur de classeurs, fixés sur un meuble en tubes d'aluminium, muni d'une tablette. Meubles qui ne sont pas sans rappeler ceux utilisés dans les bureaux de poste pour les annuaires.

L'archivage ainsi obtenu désencombre les panneaux où les informations les plus récentes sont alors mises en valeur.

En outre, ces classeurs permettent de mettre à la disposition du personnel certains documents que l'affichage rend difficiles à communiquer directement : c'est le cas pour certaines notices de RT, le catalogue des modules de niveau, la liste des médecins et auxiliaires médicaux du secteur...

Sans bouleverser les habitudes, ce système présente plusieurs avantages au nombre desquels la possibilité de consulter les documents à plat et de prendre des notes, de stocker un volume important d'informations pour un encombrement réduit à un coût peu élevé et surtout celle de mieux sérier l'information en fonction des sujets.

Certains documents seraient inclus dans les classeurs après une période d'affichage suffisante qui, dans une première approche, a été fixée à deux mois. D'autres devraient en revan-



RATP - Carrier

Comité d'Entreprise de la RATP
**GROUPEMENT ARTISTIQUE
AURORE**

LA SOUPIÈRE
de Robert Lamoureux
samedis 23 janvier et 6 février
dimanches 17 et 24 janvier, 7 et 14 février
15 heures

**QUAND PASSENT
LES SAISONS**
DE CLAUDE LAUCOURNET
samedis 17 et 24 avril
dimanches 18 et 25 avril
15 heures

THÉÂTRE DE L'ASIE
6, rue Albert-de-Lapparent
75007 Paris Métro : Ségur

**COMTESSE
MARITZA**
D'EMMERIC KALMAN
samedis 27 mars et 3 avril
dimanches 14, 28 mars et 4 avril
15 heures

**THÉÂTRE MUNICIPAL
DE CHARENTON**
107, rue de Paris, Charenton
Métro : Charenton-Ecoles

Aurore

COMME les années précédentes, c'est une saison théâtrale particulièrement riche et variée que le groupement « Aurore » vous propose pour 1982.

Au théâtre de l'ASIE, le rideau se lèvera sur « La Soupière », la célèbre comédie en deux actes de Robert Lamoureux — une pièce désopilante — et plus tard dans la saison, sur un spectacle de variétés de Claude Laucournet, « Quand passent les saisons », tandis que l'opérette d'Emmeric Kalman « Comtesse Maritza » sera à l'affiche du Théâtre Municipal de Charenton. Enfin, et puisqu'il faut rester pratique en tous domaines, le prix des places est de 18 F quel que soit le spectacle. Quant à l'abonnement pour les trois spectacles, il coûte 45 F.

La location est ouverte dès le lundi précédant la première représentation de 14 h à 17 h 30. Tél. : 372-77-70 ou par l'intérieur, 90-45.

La vie des sections



En athlétisme, le 26 septembre, au Challenge Pernod par équipes, à Montreuil, excellente troisième place du Métro derrière le CA Montreuil et le stade de Vanves ; l'équipe était composée en grande partie de jeunes cadets et juniors (Colliot, Brangé, Françoise, Geslain et René).

A Fontenay-les-Briis, le lendemain, un semi-marathon, couru comme il se doit sur 21 km, était organisé conjointement par l'USMT et le Comité d'entreprise. Il a vu la victoire de Maurice Hereau devant Claude Alexandre et Jean-Louis Jallet (1^{er} vétérans).

Aux championnats de France de Marathon des vétérans, à signaler la 6^e place de André Jandie — 2 h 36 — qui avait pu espérer mieux.

L'équipe de du 4 x 1500 m obtient la 6^e place de la finale des Championnats de France de relais à Épinay-sur-Seine, grâce à J.-M. Guyot, F. Millier, D. Thirion et S. Martial en 16'04".

Enfin, le dimanche 11 octobre, à Bruxelles, les jeunes athlètes de l'U.S.-Métro, sélectionnés en équipe de Paris — Philippe Minjolle, C. Pons, J.-P. Geslain et M.-P. Sarraema — ont contribué au succès de la capitale française sur celle du plat pays.

En présence d'une quarantaine d'athlètes et de dirigeants de la section et du club, M. Henri Robineau, secrétaire général du club a remis à Yves Le Roy le « kriter » d'honneur pour son huitième titre de Champion de France de décathlon. Doit-on lui donner rendez-vous, l'an prochain, pour le neuvième ? L'avenir nous le dira.

Une date à retenir, celle du samedi 28 novembre où s'est déroulée au stade de la Croix de Berny le cinquième Challenge Salomon de cross à partir de 12 h 45. Toutes les catégories sont au programme alors pas d'hésitation : à vos baskets... prêts ? C'est encore loin l'arrivée ?...



Le jeune Jean-Luc Le Diouron a été sélectionné en équipe de France cadets pour les Championnats du monde de boule.



Michel Benoit participant à la phase finale du Championnat de France d'échecs, termine 4^e national et est sélectionné pour la Coupe d'Europe se déroulant à Luxembourg du 17 au 25 octobre.



Deux matches ont eu lieu jusqu'à maintenant en Championnat de France 2^e division de hockey sur gazon.
• 1 victoire devant le Racing,
• 1 défaite devant Salon-de-Provence.



La saison 1981-1982 est commencée pour toutes les équipes de la section.

Les quatre équipes fanions de jeunes (juniors, cadets, minimes, pupilles) se sont qualifiées pour le 3^e tour des Coupes de Paris.

L'équipe 1^{re} en championnat, après un match très difficile, où elle s'est inclinée nettement devant l'Avia-Club d'Issy-les-Moulineaux en encaissant quatre buts à zéro, s'est bien reprise puisqu'elle a battu La Celle-Saint-Cloud 1 à 0 pour le deuxième match.

En Coupe de France, exempt au 1^{er} tour grâce à ses bons résultats de la saison dernière, nous gagnons au deuxième tour devant Linas-Monthléry par 5 buts à 3.



En hand-ball, une défaite de justesse devant Courbevoie, favori de la poule de qualification et une victoire devant Rueil permettant d'espérer une place dans les trois premiers, nécessaire pour accéder à la poule de classement permettant l'accession en division supérieure.



Déplacement à Briche de la section marche en Belgique. Au classement par équipe nous terminons à la 2^e place.



Cortès et Foulquier appartenant à la section Pentathlon moderne de l'US-Métro sont deux des quatre sélectionnés de l'équipe représentant la France à la Coupe d'Europe qui s'est déroulée à Auch du 5 au 9 octobre.



Après les Championnats Ile-de-France corporatifs de karaté, encore de très bons résultats pour les compétiteurs de la section. Tous nos représentants sont montés sur le podium :

• en ceintures noires (toutes catégories) : Prunier, médaille d'or ;

• autres ceintures (catégories mi-lourds) : Simion, médaille d'or ;

• en ceintures noires (catégorie poids lourds) : Prunier, médaille d'argent, Brigitte, médaille de bronze (et 4^e en compétition technique) ;



pas, elle leur sera renvoyée en janvier 1982 avec leur nouvelle carte.

Ces nouvelles dispositions seront désormais appliquées systématiquement lors de chaque changement de titre de circulation. En particulier, cette procédure sera reprise pour les cartes de famille d'ancien agent au printemps 1982.



AVIS AUX RETRAITES

En janvier 1980, lorsque vous avez reçu votre carte d'agent retraité aux millésimes 1980/1981, vous deviez faire parvenir à la Régie une photographie pour le renouvellement ultérieur de votre carte.

Depuis, un nouveau mode de confection des titres de circulation permet d'éviter cet envoi préalable de votre photographie. Voici comment vous devez procéder dès le mois de janvier 1982 lorsque vous recevrez votre nouveau titre 1982/1983 avec son coupon correspondant :

- à la réception de cette carte, il vous suffira de retirer la pellicule de protection figurant sur l'emplacement prévu pour recevoir la photographie (comme indiqué sur le modèle ci-contre) ;
- puis vous apposerez soigneusement votre photographie (préalablement découpée aux dimensions de cet emplacement) sur le revêtement autocollant ;
- après avoir signé à la rubrique « le titulaire », il ne vous restera plus qu'à retourner à la Régie votre ancienne carte et son coupon.

Certains pensionnés ont déjà envoyé leur photographie. Qu'ils ne s'inquiètent

• autres ceintures (mi-lourds) : Estrade, médaille d'argent, Boué, médaille d'argent, Defix, médaille de bronze ;

• autres ceintures (légers) : Meunier, médaille d'argent.
Par équipe, Prunier - Espana - Estrade apportent la médaille d'or à l'USMT.



En rugby, déjà deux matches de championnat joués, avec pour résultats deux victoires sur Massy et surtout sur Clamart par 23 à 12, après une rencontre palpitante : Bense, Legagneux, Louvet et Michaud ont bien mérité de la section mais le reste de l'équipe aussi. Bravo, messieurs !



Au championnat USCF de tennis, l'équipe de l'USMT, composée de Montel, Portulier, Failiot et Barthélémy père et fils termine 2^e derrière la sélection du Sud-Est.



Aux Championnats de France individuels à Colmar, en tennis de table, Danièle Magali (en nationale dames) et Corinne Mille (nationale juniors) ont terminé 3^e sur 12 participants et se sont qualifiées pour le prochain tour du 14 novembre. Deux coups de raquette à suivre.



Un stand de tir à l'arc ayant été installé 13, avenue de la Porte-de-Choisy, l'USMT demande aux agents de la Régie intéressés et à leur famille de se faire connaître auprès du secrétaire de l'USMT, 159, boulevard de la Villette, 75010 Paris. Tél. : 19-68.

Une assemblée générale de section sera convoquée aux fins d'organiser cette discipline au sein de l'USMT.

Sur le lac Léman : on y rame, on y rame !



Les 12 et 13 septembre dernier, s'est courue la dixième édition du Tour du Lac Léman, pas à cheval ni en voiture, mais à pied et à la rame, avec départ et arrivée à Genève. Faire le tour du lac Léman, c'est au bas mot couvrir entre cent cinquante et cent soixante kilomètres sur un plan d'eau réputé comme l'un des plus traîtres et dangereux par mauvais temps.

C'est donc bien à une véritable aventure qu'a participé pour la première fois un bateau mixte USMT-Champigny, une yolette emportant quatre rameurs et un barreur. L'équipage était composé de Jean-Luc Autef (FE), Bernard Pinon (FR) et Jean-Paul Serve (NS2) pour le Métro et de Michel Bailleul et Bernard Breakman pour Champigny.

On se doute que la préparation d'un bateau devant participer à une telle course n'est pas une mince affaire. Pas question de laisser un seul détail au hasard. Et encore les aménagements apportés par nos cinq novices sont sans commune mesure avec les équipements de certains bateaux (pompe à main, brises-lames latérales, tableau de bord avec compas et boussole incorporés) dont les équipages ont déjà disputé cette course.

Comme la durée de la course est fixée à seize sinon dix-huit heures sur le bateau, c'est pas moins de vingt kilogrammes de nourriture et d'eau potable qu'il faut loger sur le bateau.

Samedi 12 septembre quatorze heures : c'est le départ devant le Port-Noir, sous un soleil timide, si timide qu'il va bientôt quitter la scène. Après le passage devant la première bouée, les concurrents (et concurrentes) au nombre de cent cinquante-huit environ, s'élancent le long de la côte suisse : Genève, Versoix, Morges, Lausanne, Montreux, Le

Bouveret, le retour s'effectuant par la France.

Vers dix-neuf heures, le vent se lève, le ciel s'assombrit et la pluie, qui accompagnera les rameurs jusqu'au matin redouble. Le lac se creuse et des trous d'un mètre rendent la navigation difficile et le repérage des bouées hasardeux. La pluie, les vagues et la fatigue rendent les permutations entre rameurs et barreur très difficiles et la corvée d'écopage occupe son monde !

Avec l'aube, la pluie disparaît enfin et le bateau du club passe la ligne à 8 h 19' 29". Sur les six nations et les trente-et-une embarcations au départ, Jean-Luc, Bernard, Jean-Paul et les autres se classent dix-neuvièmes sur vingt-quatre classés (sept abandons) et terminent troisième bateau français sur sept au départ.

Un bel exploit de ces sportifs trempés et fourbus et, peut-être, une expérience à renouveler ?



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 Fréchar, Chantal Naar, Martine Proust. Conception SVB, Souchal/Van Bever. Impr. L'Avenir Graphique, Z.I. Torcy-Sud, 77200 Torcy. Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J.-L. Autef, J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, G. Hamoniaux, D. Lagarde, G. Luèche, V. Relave, H. Robineau, atelier photographique RATP.

La troisième traversée de Paris

La ligne B du RER est composée de deux sections, l'une SNCF au nord et l'autre RATP au sud, qui, le 10 décembre dernier, ont été mises en correspondance quai à quai à Gare du Nord. L'interconnexion, c'est-à-dire la réalisation d'un service direct d'un tronçon à l'autre sans correspondance, interviendra en 1983 pour certains trains et elle sera totale en 1984. Quoi qu'il en soit, ce prolongement à Gare du Nord était très attendu puisqu'ainsi la ligne B traverse Paris du nord au sud et en est « la troisième traversée » : les deux premières étant les lignes A et C du RER qui relient l'est à l'ouest de la capitale, la première par la rive droite et la seconde par la rive gauche.

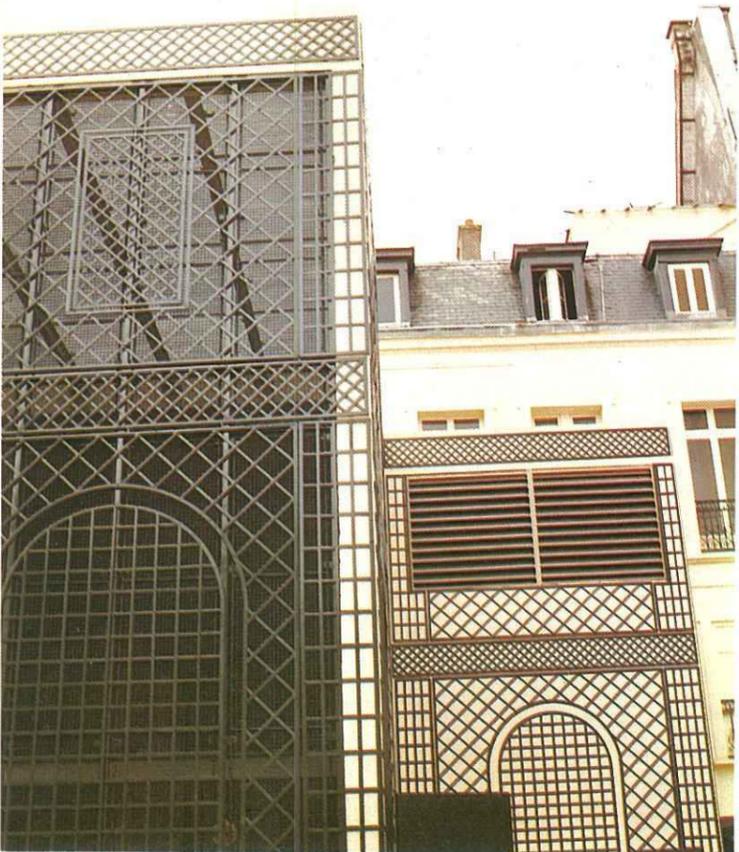
Parallèlement certains trains de la ligne SNCF d'Orly-la-Ville qui, dès la fin 1982, auront leur terminus dans la gare souterraine seront prolongés à Châtelet-Les Halles dans la perspective de la réalisation d'une nouvelle ligne RER, la ligne D, destinée à relier la banlieue d'Orly-la-Ville, via Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon, aux lignes SNCF de la banlieue sud-est.

Mais, ne parlons que du prolongement de la ligne B à Gare du Nord. Il représente un volume de travaux très important, tant pour la RATP que pour la SNCF puisqu'ils ont débuté en 1977, soit quatre années d'efforts ininterrompus pour les deux entreprises.

2,5 KM DE PROLONGEMENT

La construction du tunnel est exclusivement l'œuvre de la RATP. La longueur de l'interstation « Châtelet-Gare du Nord », prise d'axe en axe, est de 2 542 m. Mais une première partie des ouvrages avait déjà été construite à l'occasion du prolongement de la ligne B de Luxembourg à Châtelet-Les Halles. Ces ouvrages permettent d'ores et déjà le retournement à la gare de Châtelet-Les Halles des trains venant du sud. Quant au reste du prolongement (long de 1 782 mètres), qui était à construire, son tracé se développe entre la rue Léopold-Bellan et la gare du Nord, entièrement en souterrain en tréfonds d'immeubles à des profondeurs variant de 5 à 20 mètres sous les fondations et situé dans des vieux quartiers de la capitale, caractérisés par des rues étroites et une circulation très dense. D'orientation générale sud-nord (voir plan), il suit au départ la rue Montmartre et la rue du Sentier, s'inscrit ensuite dans le trapèze formé par le boulevard Bonne-Nouvelle, la rue du Faubourg-Poissonnière, la rue La Fayette et la rue d'Hauteville, pour aboutir sous la partie est de la gare du Nord longeant la rue du Faubourg-Saint-Denis. Restait également à réaliser un ensemble d'ouvrages spéciaux de raccordement du tunnel aux quatre voies de la gare commune RATP/SNCF.

Un immeuble classé mais aussi un poste de redressement.



Deux voies pour un tunnel

Suivons tout d'abord et par ordre géographique le cheminement du tunnel qui nous emmène de la rue Léopold-Bellan à la rue de Chabrol dans un tunnel à deux voies d'une largeur d'ouverture de 9, 10 mètres, et qui s'insère dans un site qui, d'un point de vue géologique, est particulièrement défavorable à tous travaux. De nombreux types de terrain ont été rencontrés : remblais, alluvions, sables de Beauchamp, marnes et caillasses. Le tracé du prolongement a imposé la consolidation des terrains défectueux par des injections. On a de même traité les sables de Beauchamp qui se sont parfaitement comportés.

Signalons une difficulté toute particulière qui a été rencontrée : le souterrain jouxte un bâtiment remarquable par ses fondations : l'immeuble Novacel situé à l'angle de la rue des Jeûneurs et de la rue du Sentier et dont les sept étages de sous-sol sont enfermés à l'intérieur d'une boîte étanche formée notamment par une paroi moulée périphérique dont un côté est légèrement en retrait des assises de la voûte.

Côté méthode de travaux, deux phases ont été nécessaires pour la réalisation d'un ouvrage d'une telle ouverture : la voûte, jusqu'au niveau des naissances et la partie inférieure avec terrassement simultané des piédroits et du radier et revêtement de ces derniers à l'avancement.

Deux méthodes d'excavation ont été retenues pour le terrassement en voûte :

- une méthode avec terrassement à l'abri d'une coque, ou prévoûte, réalisée par projection de béton dans une saignée réservée par prédécoupage mécanique dans le terrain au moyen d'une haveuse ; cette méthode a déjà été mise en œuvre à plusieurs reprises sur les chantiers de construction des lignes du métro et notamment sur le prolongement de la ligne 10, au-delà de la porte d'Auteuil, sur le tronçon « Porte d'Auteuil-Boulogne-Jean-Jaurès ».
- une méthode traditionnelle avec

galerie de façade et abattages latéraux exécutés à l'avancement.

Les terrassements de la demi-section supérieure ont été précédés de l'exécution d'une galerie pilote rectangulaire de 3,50 m de hauteur et 3,40 m de largeur sur presque toute la longueur du lot — hormis les 150 m de l'extrémité nord du lot. Elle est calée, selon la méthode d'excavation concernée, soit avec le radier au niveau des naissances de voûtes, pour les parties où intervient la haveuse, soit en galerie de façade pour la partie exécutée traditionnellement. Son rôle est triple :

- d'une part, elle permet d'effectuer la reconnaissance du terrain sur toute la longueur du tunnel et de compléter les reconnaissances par sondages qui avaient été effectuées en travaux préparatoires à partir du domaine public,
- d'autre part, d'exécuter les traitements auréolaires autour du tunnel pour conforter le terrain dans les zones décomprimées, c'est-à-dire sur la totalité du profil. Cette dernière fonction explique les dimensions inusitées de la section, définie afin de permettre l'introduction des machines exécutant les forages d'injection,
- par ailleurs, on s'est également servi de cette galerie pilote pour mettre en place des puits de drainage descendant à un niveau légèrement inférieur à celui de la sous-face du radier de manière à collecter et évacuer les eaux baignant le stross entre les zones de terrain traité se trouvant de part et d'autre des piédroits.

Des ouvrages de raccordement complexes...

Ils sont situés entre la rue de Chabrol et la rue de Dunkerque et entre la section du tunnel à deux voies de 9, 10 mètres d'ouverture et les quatre voies en bordure des deux quais centraux de la station « Gare du Nord » dont la largeur entre piédroits est de 48 mètres.

Leur réalisation n'a pas été favorisée par les terrains rencontrés puisqu'ils sont de mauvaise qualité et très hétérogènes jusqu'à la hauteur du boulevard Magenta. Les tunnels sont inscrits dans les calcaires de Saint-Ouen et les sables de Beauchamp, la nappe phréatique baignant la demi-section inférieure des tunnels. Puis, jusqu'à l'extrémité nord du lot, ceux-ci échappent progressivement à la nappe et aux sables de Beauchamp pour s'inscrire en totalité dans les calcaires de Saint-Ouen.

Pour s'adapter à la géologie rencontrée, deux méthodes ont été mises en œuvre :

- le procédé par havage et prévoûte, identique à celui utilisé pour les tunnels de 5,70 m et 8 m d'ouverture ;
- le procédé « Jacobson » pour les tunnels de 12 m d'ouverture (réalisation de la voûte à l'aide de voussoirs en béton préfabriqués articulés). Ce procédé a déjà été utilisé par la RATP pour les ouvrages d'ouverture exceptionnelle tels que les gares de la ligne A du RER « Charles de Gaulle-Etoile », « Auber », « Nation » et en partie les tunnels du tronçon commun des lignes A et B du RER à l'est et à l'ouest de « Châtelet-Les Halles ».

... et des ouvrages annexes singuliers

Parler du prolongement de la ligne B du RER sans mentionner ses ouvrages annexes serait un oubli d'autant plus important que trois d'entre eux comportent une particularité : ce sont trois ouvrages importants joignant les souterrains à la sur-

face, construits à la place d'immeubles et dont les façades ont été conservées. Il s'agit de :

- l'ouvrage de ventilation « Aboukir » ;
- l'ouvrage « Petites Ecuries » où sont regroupés un poste de ventilation, un poste éclairage force, un poste relais de signalisation et un poste de redressement. Pour que les vibrations de ce dernier ne gênent pas les habitants des immeubles voisins, le poste est constitué d'une « boîte » posée sur des plots antivibrations en caoutchouc destinés à mieux les absorber ;
- l'ouvrage de ventilation situé rue La Fayette.

Enfin, la longueur de l'interstation Châtelet-Gare du Nord est telle (environ 2 500 m) que pour des raisons de sécurité deux accès ont été réservés aux pompiers de la ville de Paris pour qu'ils puissent intervenir rapidement en cas de sinistre et évacuer ainsi les éventuels blessés. Les puits pompiers qui sont en fait des anciens puits de chantiers transformés se situent pour l'un rue Poissonnière et pour l'autre rue de Valenciennes. Equipés d'escaliers afin que les brancards puissent passer, les différents niveaux des puits sont reliés entre eux et avec l'extérieur par l'intermédiaire d'un interphone. Leur trappe d'accès est située au niveau du trottoir.

LA GARE SOUTERRAINE DE PARIS-NORD

L'ouvrage commun RATP/SNCF est implanté à l'emplacement de voies

utilisées en surface et d'une partie de la cour des messageries de la gare SNCF.

En ce qui concerne la répartition des travaux entre les deux sociétés dans l'enceinte du complexe ferroviaire « Gare du Nord », signalons que la gare souterraine est une réalisation SNCF — cofinancée par la SNCF et la RATP — exécutée demi-gare par demi-gare (les travaux ne sont pas encore totalement achevés puisque la demi-gare ouest sera mise en service fin 1982) à ciel ouvert tandis que les accès et les intercommunications entre la gare et les lignes du métro (lignes 4 et 5 au sud, ligne 2 au nord) ont été exécutés sous la maîtrise d'œuvre RATP. (Voir plan de la gare).

Les accès sud de la gare commune RATP-SNCF sont implantés dans l'emprise de la gare annexe au droit des voies utilisées en surface. Par ailleurs, ils surmontent l'extrémité des tunnels du RER. Ils comprennent essentiellement deux salles superposées de 70 m de longueur et de 24 m de largeur qui permettent d'accéder par des couloirs et des escaliers mécaniques aux voies de surface de la gare SNCF et aux lignes 4 et 5 du métro.

Quant aux accès nord, ils sont constitués par un couloir qui pourra être ultérieurement mécanisé et qui relie la gare à la station « La Chapelle » de la ligne 2 (voir entre les lignes n° 51). Cet ouvrage est exécuté en souterrain de 6,20 m d'ouverture et de 167 m de long. Il débouche par une batterie d'escaliers mécaniques dans une salle au niveau du sol située sous la station qui a été entièrement rénovée à cette occasion. Rappelons que « La Chapelle » est la première station aérienne rénovée.



En cas de sinistre, les puits pompiers permettront l'évacuation des éventuels blessés.

UNE FUTURE PLAQUE TOURNANTE

Ferroviaire celle-ci, puisqu'il s'agit du projet de mise en correspondance de la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER avec l'actuelle gare de la ligne C « Versailles rive gauche/ Saint-Quentin-Yvelines - Etampes/Dourdan/Massy-Palaiseau », qui permettra des échanges directs entre les lignes B et C comme à Châtelet-Les Halles entre les lignes A et B. Elle achèvera ainsi l'intégration de la ligne C au RER et améliorera l'accessibilité aux emplois de Paris pour les voyageurs de la ligne C. En ce qui concerne les voyageurs de la ligne B, l'accès au quartier de Saint-Michel sera facilité ; celui-ci verra ainsi son attractivité renforcée sans oublier les nom-

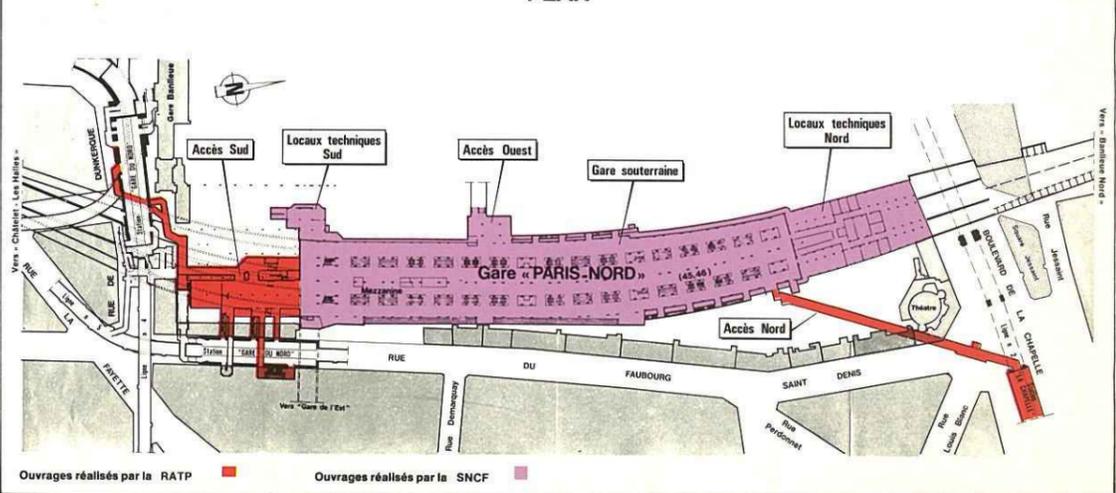
breuses liaisons de banlieue à banlieue rendues possibles.

A l'heure actuelle et en l'état des projets, il s'avère impossible de localiser avec précision les accès envisagés pour la future gare. Le projet est actuellement soumis au Syndicat des transports parisiens mais, d'ores et déjà, deux hypothèses semblent plus plausibles.

- La première serait un accès débouchant rue de la Harpe.
- La seconde, un couloir sous la rue de la Harpe et qui déboucherait à l'angle du boulevard Saint-Michel et du boulevard Saint-Germain, et permettrait la réouverture de la station « Cluny » pour aménager une correspondance avec la ligne 10 du métro.

C'est le STP qui, saisi du dossier, arrêtera le choix mais n'anticipons pas, « Entre les lignes », dans un de ses prochains numéros, vous indiquera les orientations prises par le STP.

PLAN



EN MARCHÉ VERS L'INTERCONNEXION

L'aboutissement de ces travaux a vu, le 10 décembre dernier, la mise en communication de deux lignes ferroviaires, autrefois totalement distinctes qui constitue une troisième grande transversale nord-sud de Paris.

Le 27 septembre 1981, la SNCF ouvrait sa demi-gare souterraine est permettant à l'heure de pointe une desserte de huit trains en provenance de Roissy et d'Aulnay. Depuis décembre, deux missions sur trois de la ligne B, soit 11 trains à l'heure de pointe, montent à Gare du Nord. Cette rencontre SNCF/RATP permet aux voyageurs des deux réseaux de correspondre quai à quai pour se rendre d'un pôle à l'autre de Paris. Plus tard, ils n'auront même plus ces quelques pas à faire, lorsque le nombre de trains modernes MI 79 sera suffisant, ces trains pourront circuler en continuité du nord au sud, sans rupture de charge. Nous parlerons alors de véritable interconnexion RATP/SNCF. Aujourd'hui, il s'agit plutôt d'une exploitation en « bout à bout ».

Côté SNCF, la Gare du Nord a vu son trafic augmenter considérablement en vingt ans : de 160 000 voyageurs de banlieue par jour en 1960, il est passé à 330 000. A l'heure de pointe du soir, il atteint sur la banlieue près de 60 000 voyageurs auxquels s'ajoute une pointe « grandes lignes », elle aussi en expansion. La RATP, quant à elle, a de plus en plus de mal à assumer le trafic important de la ligne 4 (Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans) dans ce secteur, d'autant plus qu'après avoir accueilli les voyageurs SNCF de Gare du Nord, elle doit aussi absorber ceux de la banlieue Gare de l'Est pour les conduire au centre de Paris.

Les deux entreprises attendent donc beaucoup des nouvelles installations de la gare souterraine de banlieue et de la jonction Châtelet-Gare du Nord. C'est ainsi que les études de prévisions de trafic établissent que 8 000 à 10 000 voyageurs emprunteront la section de ligne Châtelet-Gare du Nord à l'heure de pointe du soir : 3 à 10 % des voyageurs de la gare principale, 25 à 30 % de ceux de la gare de surface et environ 50 % des utilisateurs de la gare souterraine. Au total, les nouvelles infrastructures intéresseront 15 à 20 % des voyageurs banlieue de la Gare du Nord. On estime que le trafic du prolongement se répartira pour environ 70 % d'anciens utilisateurs de la ligne 4 et pour près de 20 % d'un report de la ligne 7. C'est ainsi que ces lignes seront notablement déchargées au bénéfice du confort des voyageurs. On attend sur la ligne 4 une baisse de trafic de 15 à 20 % sur le tronçon Château d'Eau-Gare de l'Est, elle ne sera plus la ligne la plus chargée du réseau. La ligne 7, de son côté perdra de 5 à 8 % du nombre de ses voyageurs sur l'interstation Cadet-Poissonnière.

Du nord au sud, et de l'est à l'ouest

Les 350 000 habitants de la banlieue nord desservis par les lignes SNCF de Mitry et de Roissy verront leur accessibilité aux 650 000 emplois proches des gares RER des lignes A et B sensiblement améliorée. En outre, les conditions d'accès au secteur sud de Paris seront facilitées. A un degré moindre toutefois, la réciproque est vraie : les quelque 350 000 habitants de la banlieue sud desservis par la ligne B seront également intéressés par le prolongement jusqu'à la Gare du Nord. Celui-ci leur offre, en effet, un accès plus direct aux 70 000 emplois situés à moins de 1 000 m du nouveau terminus.

Enfin, cette première étape de l'interconnexion SNCF/RATP à Gare du Nord aura l'avantage, et ce n'est pas le moindre, de permettre de meilleures conditions d'accès à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et au futur parc d'expositions de Paris-Nord, à Villepinte, qui ouvrira ses portes dans un an.

Le passage direct des trains de la ligne B à Gare du Nord intéressera quelque 80 000 voyageurs par jour, tandis que 270 000 autres utiliseront les installations du nouveau complexe — dont le couloir de correspondance avec la station La Chapelle, ligne 2 soit, au total, 350 000 voyageurs.



La salle des échanges de la nouvelle gare. Au niveau supérieur, la salle des billets.



Une « première », la station « La Chapelle » rénovée.

Le MI 79 et ses maladies de jeunesse

Le 28 mai 1980, le premier élément du matériel MI 79 faisait son entrée dans le monde du transport. Ils sont actuellement 14 à circuler sur la ligne B. (Rappelons qu'un train MI comprend 2 éléments de 4 voitures).

On peut dire que cette mise en service s'est dans l'ensemble bien passée, dans de meilleures conditions que celles du MF 77 par exemple, mais comme toute mise en route, celle du MI 79 a toutefois donné quelques soucis aux techniciens et exploitants. C'est ce qu'il est convenu d'appeler les maladies de jeunesse d'un matériel. Beaucoup de difficultés ont été surmontées, d'autres subsistent encore et différents remèdes sont étudiés actuellement.

LE CARNET DE SANTÉ

- **Des convertisseurs statiques** — appareils fournisseurs de la basse tension — trop bruyants et nuisant au confort des voyageurs, tout particulièrement dans les voitures-remorques. Le remède relativement simple du point de vue technique, mais nécessitant la dépose des appareils, sera apporté dans les prochains mois.

- **Des boyaux d'air comprimé** sujets à éclatement. Ces boyaux, raccordant les voitures entre elles, se sont, lors des premiers mois de circulation du MI, avérés peu fiables et « claquaient » au niveau des freins d'immobilisation (équivalent du frein à main) entraînant des blocages intempestifs. Leur remplacement avec un système de fixation par verrouillage a entièrement pallié cet inconvénient.

- **Des patins magnétiques** ayant une fâcheuse tendance à riper. Le patin, complétement du freinage d'urgence, ne suit pas bien le rail au niveau des aiguillages. En « ripant » vers l'intérieur, il se fausse lui-même et risque d'endommager les bogies. Aussi, a-t-il été préférable de les mettre hors-service, en attendant de trouver la solution technique. L'exploitation n'en souffre pas et la sécurité non plus, et ce, parce que les patins ne sont indispensables qu'en pilotage automatique, ce qui n'est pas le cas actuel du RER.

- **Des composants électroniques** générateurs de parasites sur les postes de télévision des riverains. Maladie bénigne dont le remède entrera en vigueur en janvier prochain, dès que les nouveaux composants auront pu être fournis.

Bénéfice temps

Pour le voyageur, le bénéfice de la nouvelle liaison se mesurera avant tout en unités de temps et, de ce point de vue, l'avantage reviendra aux gains de temps procurés sur les trajets utilisant les lignes A et B du RER.

Quelques exemples des gains de temps pour un voyageur venant de la banlieue nord et se rendant sur les lignes A et B du RER :

Stations RER desservies	Gare du Nord avant le 10 décembre		Gare du Nord après le 10 décembre (en situation « bout à bout »)			
	temps	temps	gare souterraine	gare de banlieue de surface	gare principale	gain de temps
AUBER	20 mn 19 sec	10 mn 53 sec	9 mn 26 sec	12 mn 50 sec	7 mn 29 sec	
DENFERT NATION	23 mn 24 sec	12 mn 14 sec	11 mn 10 sec	11 mn 11 sec	9 mn 13 sec	18 mn 18 sec 5 mn 6 sec
CHATELET	22 mn 47 sec	14 mn 11 sec	8 mn 36 sec	16 mn 8 sec	6 mn 39 sec	20 mn 15 sec 2 mn 32 sec
ETOILE	14 mn 25 sec	5 mn 44 sec	8 mn 41 sec	7 mn 41 sec	6 mn 44 sec	10 mn 48 sec 2 mn 37 sec
	23 mn 58 sec	14 mn 53 sec	9 mn 5 sec	16 mn 50 sec	7 mn 8 sec	20 mn 57 sec 3 mn 1 sec

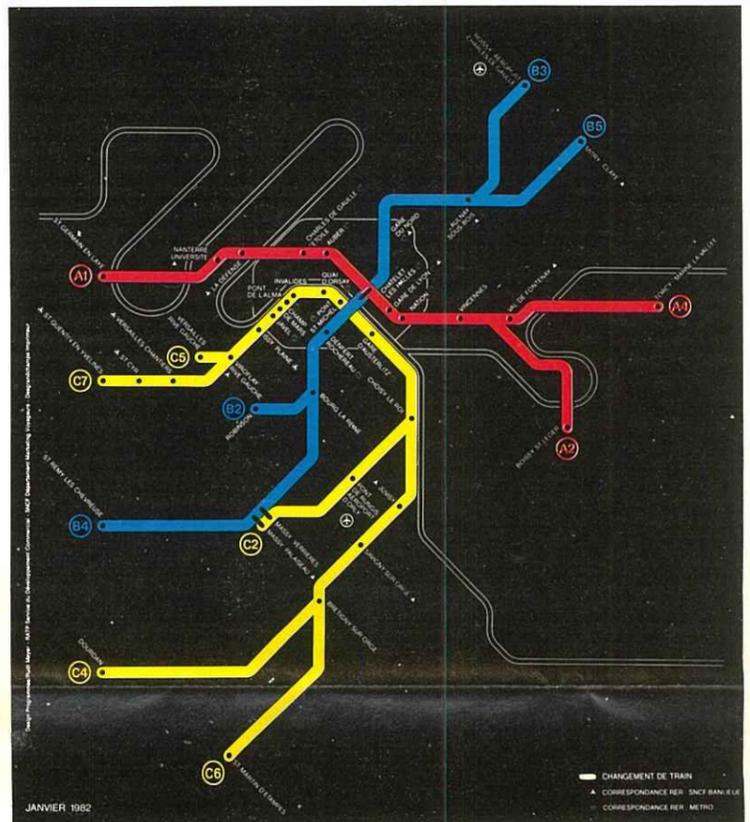
... Et aussi une gare d'autobus

Son ouverture est prévue pour la fin de l'année 1982. Elle se situera sur la dalle de la nouvelle gare de banlieue et regroupera les six lignes de la RATP dont l'implantation actuelle des terminus, dispersés devant la gare du Nord, impose de mauvaises conditions de passage d'un réseau à l'autre. Voisinant avec les autobus SNCF de liaisons inter-gares et une station de taxis, cette nouvelle gare d'autobus sera en liaison directe par escaliers mécaniques avec la gare de banlieue de surface et la gare souterraine du RER. Son aménagement est conçu pour faciliter les échanges de voyageurs entre les réseaux.

Question de coût

A ouvrages importants, ... coût en conséquence. Tel a bien été le cas de cette importante réalisation. L'ensemble de l'opération comprenant les travaux de la jonction Châtelet-Gare du Nord, de la gare du Nord souterraine et de ses raccordements, du réaménagement de la gare de surface et de la gare d'autobus aura coûté plus de deux milliards de francs.

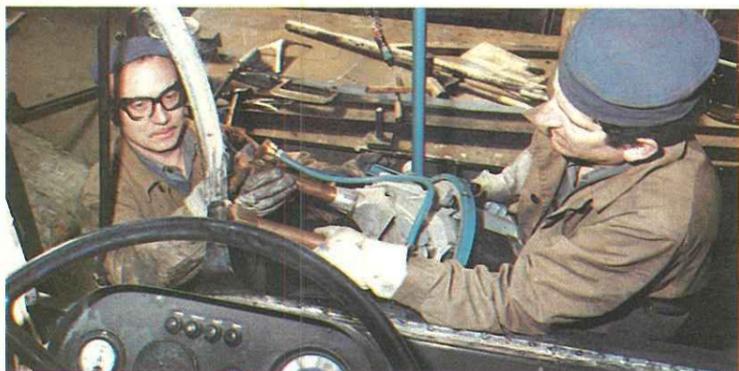
Une subvention de l'Etat de 30 %, une subvention équivalente de la Région Ile-de-France qui a, en outre, apporté un prêt de 40 %, ont permis de financer l'ensemble des travaux du réseau ferré. S'y ajoute une participation du Syndicat des transports parisiens pour l'aménagement de la dalle des autobus.



La nouvelle gare, niveau quai.



L'accord social 1981-1982



Entre autres négociations qui seront engagées en 1982, figurera celle concernant l'avenir, la charge, la productivité et les effectifs des ateliers.

Onze réunions tenues du 18 septembre au 25 novembre, une soixantaine d'heures de négociations, tel aura été le temps nécessaire pour parvenir à l'élaboration de « l'accord social 1981-1982 », entre la direction de la RATP et les organisations syndicales.

Ce document revêt une importance particulière : d'abord, parce que la conjoncture électorale qui a marqué une grande partie de cette année n'avait pas permis d'engager, à la fin de l'année dernière, les discussions débouchant sur le contrat salarial traditionnel ; ensuite, parce que la portée de l'accord qui vient d'intervenir dépasse celle des précédents.

Son contenu est en effet beaucoup plus global :

- d'une part, il règle les problèmes salariaux, sociaux et des conditions de travail les plus importants pour les années 1981 et 1982 ;
- d'autre part, il prévoit l'engagement de négociations sur une série de problèmes.

L'accord prend en compte les priorités gouvernementales de lutte contre le chômage et l'inflation.

Il se place dans une perspective de création d'emplois et d'amélioration des conditions de travail.

- Il repose sur deux principes :
- le maintien du pouvoir d'achat pour tous les agents de la RATP ;
 - l'amélioration des conditions de travail.

Ce dernier point entraîne la création d'un certain nombre d'emplois comme nous le verrons tout à l'heure.

Sur les quais les plus fréquentés, des agents chargés de l'accueil et de l'information des voyageurs ainsi que de la surveillance des lieux seront progressivement mis en place.



La durée hebdomadaire du travail du personnel administratif et ouvrier sera ramenée, au 1^{er} janvier 1982, de 40 heures à 39 heures et au 1^{er} décembre 1982, à 38 heures.

Qui a signé l'accord social ?

Syndicats ayant approuvé l'ensemble des dispositions de l'accord :

- CFTC
- Indépendants
- FO administratifs, techniciens, maîtrise et cadres.
- Syndicats ayant approuvé les dispositions de l'accord à l'exception des articles 1 et 2 (salaires 1981 et 1982) :
- CGT ingénieurs et cadres
- Syndicats ayant approuvé les dispositions de l'accord à l'exception de l'article 2 (salaires 1982) :
- CGT exécution, ouvriers, maîtrise
- Autonomes
- FO exécution
- Syndicat ayant refusé l'accord :
- CFDT
- CGC

L'évolution des salaires

La base de l'accord est le maintien du pouvoir d'achat de chacun des agents, en 1981 comme en 1982, accompagné d'un effort particulier en faveur des rémunérations les moins élevées. L'indice mesurant l'évolution des prix à la consommation est celui de l'INSEE, série parisienne, seul instrument de mesure agréé par les Pouvoirs publics. Il est entendu qu'une autre indexation pourra se substituer à lui s'il intervient dans ce domaine un accord national.

En 1981, le taux d'accroissement de la masse salariale (c'est-à-dire le montant annuel des salaires) sera égal à celui des prix à la consommation, majoré de l'effet du report sur 1981 des mesures catégorielles décidées en 1980. A ce dernier élément s'ajoute un supplément de masse de 0,11 % réservé à l'amélioration des salaires les plus bas, soit au total une majoration de 0,40 %.

En 1982, les salaires évolueront suivant le même principe que l'année précédente, avec cependant l'intervention éventuelle d'un élément lié à la croissance du produit intérieur brut marchand, et jouant dès lors que celle-ci dépasserait 2,5 %.

Ce sont les rémunérations les plus faibles qui se verront affecter en priorité le supplément de masse salariale qui pourrait en résulter.

Emploi et conditions de travail

• La durée hebdomadaire du travail du personnel bénéficiant déjà de 104 jours de repos annuels et travaillant 40 heures (personnel à horaires fixes, tel qu'administratifs et ouvriers) sera ramenée au 1^{er} janvier 1982 à 39 heures et au 1^{er} décembre 1982 à 38 heures.

Pour les agents travaillant moins de 40 heures, elle sera diminuée d'un quarantième de sa valeur actuelle à chacune de ces dates.

• Le nombre de jours de repos du personnel d'exploitation sera porté à 104 : en une seule étape, le 1^{er} janvier 1982, pour les agents ayant actuellement 97 jours de repos ; en deux étapes pour le personnel n'en ayant actuellement que 91, soit au 1^{er} janvier et au 1^{er} décembre.

Ces mesures entraîneront la création d'ici fin 1982, de 1 430 postes.

L'amélioration des services

• Les contractants prennent acte des orientations nouvelles de la politique de transport : celles-ci impliquent la création d'un certain nombre de postes dans les deux exploitations, particulièrement au réseau ferré. C'est ainsi que l'embauche de 400 agents nouveaux est prévue d'ici la fin de 1982 :

• au réseau ferré :

- sur les quais les plus fréquentés, des agents chargés de l'accueil et de l'information des voyageurs ainsi que de la surveillance des lieux seront progressivement mis en place ;
- les effectifs de contrôle seront renforcés, en même temps que réorganisés pour lutter contre la fraude et l'incivisme ;
- les services à l'heure d'affluence sur la ligne A du RER Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger/Torcy et aux heures creuses sur la ligne B Châtelet - Saint-Rémy-lès-Chevreuse seront renforcés.

• au réseau d'autobus :

Il sera procédé à des améliorations sélectives des services actuels et à une certaine extension des services en banlieue.

Les effectifs de contrôle, seront renforcés, comme sur le réseau ferré, pour mieux circonscrire la fraude.

Négociations 1982 : un calendrier chargé

La direction de la RATP a déjà décidé de mener, à bref délai, une série de négociations, sur les questions suivantes :

- définition du nouveau service en station pour le réseau ferré,
 - l'avenir, la charge, la productivité et les effectifs des ateliers du réseau ferré et de l'atelier central du réseau routier,
 - le travail à temps partiel avec maintien des garanties statutaires.
- La direction s'engage en outre à mener, au cours du premier semestre 1982 des négociations concernant :
- l'expression du personnel dans l'entreprise et l'extension des droits et moyens (y compris de formation),
 - les droits du Comité d'entreprise et les moyens à sa disposition,
 - les modifications de la grille des classifications,
 - les problèmes posés par la péréquation des pensions,
 - le développement de la formation continue,
 - les conditions de départ à la retraite : possibilité de départ, pour tout agent ne remplissant pas la condition d'âge, dès lors qu'il a acquis 37,5 années liquidables,
 - la définition et la revalorisation du rôle du personnel d'encadrement,
 - la politique des locaux à la Régie.

Il est convenu que les signataires se réuniraient à nouveau s'il survenait des événements extérieurs ou des décisions gouvernementales de nature à remettre en cause substantiellement la situation. Il conviendrait alors en effet d'en apprécier les conséquences éventuelles sur les dispositions de l'accord.

Enfin, au mois d'octobre 1982, s'ouvriront les négociations sur l'accord social 1983.

Comment l'accord est-il appliqué en matière salariale ?

Pour les salaires 1981, une **commission d'application** a été constituée entre la direction et les syndicats signataires de l'article 1 de l'accord social. Sa mission est de constater l'évolution des données et de répartir les masses disponibles.

Cette commission s'est réunie le 3 décembre 1981 et a pris les décisions suivantes :

• ajustement général du niveau des salaires

+ 2,2 % à compter du 1^{er} septembre 1981. De plus, effet rétroactif depuis le 1^{er} septembre de l'augmentation de 1,3 % du 1^{er} octobre. Ainsi, les salaires ont augmenté de 13 % entre janvier et septembre.

Cet ajustement tient compte de l'augmentation générale des prix de janvier à octobre + 12 % et de l'estimation prévisible de leur augmentation en novembre, + 1 %.

• amélioration du pouvoir d'achat des bas salaires

A compter du 1^{er} septembre 1981, première étape de la suppression de la position 1 pour les échelles E (exécution) — de E 160 à E 250 — et T 1 (conducteurs intérimaires du réseau

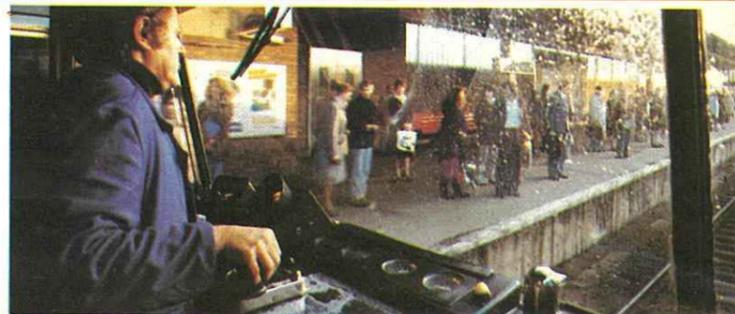
ferré) par une augmentation du coefficient de base de 2,5 points.

De plus, autre augmentation du coefficient de base de 2,5 points pour les échelles E — de E 160 à 185 — en positions 1 et 2.

Enfin, bien que la grille des salaires ne soit ainsi modifiée qu'en septembre, ces mesures ont un effet rétroactif depuis le 1^{er} janvier 1981 sous forme de primes.

Sitôt connu l'indice des prix de décembre 1981, la commission procédera à un ajustement du niveau des salaires au 1^{er} janvier 1982 et à un apurement de l'exercice 1981, maintenant le pouvoir d'achat en masse de chaque agent.

Pour les salaires 1982, la commission se réunira en principe une fois par trimestre pour fixer et éventuellement modifier les niveaux et dates d'effet des augmentations successives du salaire de base ; elle étudiera en septembre la situation économique ; elle procédera aux mêmes opérations qu'au début 1982 et prendra en outre en compte la prévision du taux de croissance du PIB.



En 1982, tous les agents de la RATP bénéficieront des 104 repos annuels.

La journée de formation médicale

Chaque année la direction du personnel organise à l'intention des praticiens de la RATP une journée de formation dont l'objectif est de contribuer au développement professionnel des médecins ; elle porte donc toujours, pour l'essentiel, sur un ou plusieurs thèmes médicaux.

De même que les années précédentes, cette manifestation a connu, en 1981, une participation nombreuse car elle constitue pour les invités une occasion privilégiée de rencontrer leurs confrères collaborant aux services médicaux de l'entreprise.

A cet égard l'organisation de groupes de travail a sans nul doute favorisé l'établissement de contacts et d'échanges entre participants.

Les rapporteurs de ces groupes de travail, dont le thème, « l'hystérie », tout en intéressant la plupart des participants, relevait essentiellement de la spécialité de psychiatrie, ont été :

- le docteur Cirilli, médecin-chef, psychiatre, ancien interne des hôpitaux de Paris, ancien chef de clinique à la Faculté, médecin assistant à l'hôpital de la Pitié ;
- le docteur Boulakia, médecin-chef, gastro-entérologue, ancien médecin assistant des hôpitaux de Tunis, ancien externe des hôpitaux de Paris ;
- le docteur Reignier, médecin-chef, neuro-psychiatre, ancien interne des hôpitaux de Paris, chef de clinique à la Faculté ;
- le docteur Sicard, neuro-psychiatre, ancien interne des hôpitaux psychiatriques de la Seine, attaché-assistant à l'hôpital Sainte-Anne.

La liaison avec l'entreprise n'est pas pour autant négligée et une activité est décrite par l'un des responsables de nos grands secteurs. C'est M. Lupiac qui, cette année, a parlé des missions et des réalisations de la direction des travaux neufs.





RATP - Arcaillon

Suite de la page 3

ENTRETIEN AVEC LE PRÉSIDENT CLAUDE QUIN

La réforme financière est étroitement liée au projet de régionalisation des transports parisiens. La RATP est une entreprise nationale, est-ce qu'on peut penser qu'elle doit conserver ce statut ? En effet, la Région n'aura jamais la pleine maîtrise des activités de la Régie, et en fait il y aura partage de pouvoir entre l'Etat et la Région. On voit mal, par exemple, l'Etat cesser de cautionner la politique salariale et la RATP renoncer à son statut d'entreprise nationale avec tout ce qui en découle, en particulier au plan du personnel. Ne resterons-nous pas quand même dans une situation particulière par rapport à la province ?

pelé que les entreprises publiques devaient donner l'exemple de l'initiative et de la marche en avant dans le domaine social. Eh bien, la RATP s'efforcera, à côté des autres entreprises publiques, d'être un exemple de marche en avant du progrès social. Evidemment, cela suppose que ses moyens de financement lui permettent de jouer ce rôle, mais je ne doute pas qu'on les lui accordera, et que, par ailleurs, la Régie fera tous les efforts nécessaires pour que la productivité quantitative et qualitative de ses services grandisse. Elle pourra ainsi jouer un rôle plus important dans le développement d'une politique sociale de progrès.

Cela aura finalement des conséquences sur le statut actuel de la RATP et sans doute faudra-t-il à un moment ou à un autre revoir la composition et le rôle du conseil d'administration.

Mais ce sont des tâches qui nous attendent pour la fin de l'année prochaine, le début de l'année suivante, après une concertation généralisée où chacun pourra donner son avis. Ces grandes réformes seront une œuvre collective, c'est l'engagement du gouvernement et du ministre des Transports. Je crois que la réforme du financement et la réforme des transports en région parisienne seront de grandes questions qui marqueront ma présidence dans cette maison.



RATP - Chabrol

Aller « rapidement vers la mise en place d'un agent sur certains quais du métro... »

Vraisemblablement. Néanmoins, la régionalisation telle qu'elle est définie par les premiers textes soumis à l'Assemblée nationale et votés par elle, introduit une rupture très importante. Si les moyens correspondants sont accordés, les responsabilités de la Région seront considérablement plus étendues, et par contrecoup entraîneront des rapports tout à fait nouveaux avec la Régie. Il est difficile d'en parler d'une manière précise aujourd'hui car les textes concernant les responsabilités et les moyens de financement des régions n'ont pas encore été soumis à l'Assemblée nationale. On ne peut donc pas préjuger de ce que sera le rôle final de l'Etat. Cela dit, comme vous l'avez rappelé, nous resterons une entreprise nationale à vocation régionale. Développer cette vocation ne peut qu'être profitable à la Régie.

Comme entreprise nationale, nous aurons un apport financier de l'Etat pour les investissements et chacun ne peut que s'en réjouir. Nous aurons aussi à nous insérer dans une politique, notamment sociale, concernant l'ensemble des grandes entreprises nationales. Le Premier ministre et le président de la République ont récemment rap-

Les moyens de transports ont été considérablement améliorés au cours des dernières années. Quels progrès vous paraissent-ils encore nécessaires en matière de qualité de service ? Par ailleurs, le métro est un outil de transport plus efficace qu'autrefois, mais il n'a pas recueilli, auprès de la population, tout le bénéfice des progrès accomplis. D'autres problèmes sont apparus, l'insécurité principalement, qui préoccupe vivement le public comme les agents. Cette insécurité est souvent attribuée à certaines conséquences de la modernisation : la « déshumanisation ». Partagez-vous cette opinion et quelles solutions préconisez-vous ?

Commençons par définir les objectifs que l'on souhaite atteindre. Il faut d'abord réduire la durée globale des transports. Des temps de transport supérieurs à une heure ne sont pas acceptables. Ils s'ajoutent d'une manière inhumaine au temps de travail lui-même. Il faut aussi réduire ou chercher à réduire la pénibilité des transports. Enfin, il faut renforcer la sécurité, l'accueil et l'information du public.

Il faut poursuivre les recherches techniques pour réduire les intervalles entre les trains aux heures de pointe, élever la cadence des dessertes, en particulier sur les lignes du RER, procéder là où c'est



RATP - Chabrol

Bâtir un système de règlement forfaitaire qui reposerait sur la généralisation du système de la carte orange.

possible à un allongement des quais pour augmenter le nombre de voitures sur les lignes les plus chargées, renforcer le parc de véhicules routiers et adapter leur capacité pour répondre aux pointes de trafic.

Il est un autre moyen que je crois plus nouveau, c'est l'enchaînement entre les différents modes de transports. Par exemple, en multipliant les formules de correspondance quai à quai ou en organisant des liaisons les plus courtes possibles entre stations de métro ou gares du RER et gares d'autobus, en poursuivant l'implantation des tapis roulants et des escaliers mécaniques, pour réduire les « ruptures de charge » et cheminements piétonniers.

Mais il faut aussi que l'on renforce les moyens d'accueil. Une des premières décisions que j'ai suggérées à la Régie, c'est que l'on aille rapidement vers la mise en place d'un agent sur certains quais du métro. Cet agent aura pour rôle d'accueillir les voyageurs, de les informer, mais aussi de prévenir les incidents et de décourager leurs auteurs. Mais il n'aura pas de tâche de police. C'est l'affaire du SPSM — Service de protection et de sécurité du métro — qui a récemment remplacé la CCSM et dont le Préfet de police a décidé d'étendre les effectifs. La sécurité, c'est aussi un certain nombre de mesures dans le domaine des autobus, comme la généralisation de l'alarme discrète, la mise en place de protections matérielles pour le machiniste et le développement du système de surveillance extérieure des autobus et des terminus.

La simplification des règles de tarification est aussi un service que doit rendre notre entreprise. Un des progrès les plus significatifs des quinze dernières années n'est-il pas l'instauration de la carte orange ? On peut bâtir un système de règlement forfaitaire qui reposerait sur la généralisation du système de la carte orange avec un forfait hebdomadaire et, pourquoi pas, quotidien. On aboutirait de la sorte à une réduction considérable du nombre des titres de transport et donc à des économies pour la RATP ainsi qu'à une meilleure compréhension du public à l'égard du prix qu'il doit acquitter pour circuler dans les transports en commun.

De ce point de vue, je comprends qu'il soit choquant pour les voyageurs, alors qu'on les a habitués à payer une somme forfaitaire pour circuler dans le métro, de devoir payer au bout de certaines lignes, des suppléments. Il faut prendre en compte tout cela pour définir une tarification qui soit comprise et acceptée et ne constitue pas une charge trop lourde pour les voyageurs. L'avenir est certainement à la tarification par zone telle qu'elle a été définie pour la carte orange mais en adaptant le découpage des zones aux changements dans l'urbanisation de la région parisienne.

Enfin, nous nous préoccupons particulièrement de certaines catégories de voyageurs comme les personnes âgées ou les handicapés qui ont besoin de voyager tranquillement et assis. Ils auront dès l'année prochaine, un accès privilégié dans la voiture de 1^{re} du métro, sans supplément de tarif. Cette même voiture de 1^{re} sera banalisée aux heures de pointe pour que tous les voyageurs puissent y avoir accès, jusqu'à 9 heures du matin et après 17 heures, afin d'améliorer un peu

les conditions du voyage de tous aux moments d'affluence. Entre 9 h et 17 h en revanche, la 1^{re} classe sera maintenue car elle correspond à une certaine demande. Cependant, les catégories bien identifiées de voyageurs que je citais plus haut, y auront eux toujours accès.

L'agent sur les quais aura-t-il les mêmes fonctions que le chef de station d'autrefois ?

Il s'agit de tout autre chose que de ressusciter le chef de station. Cet agent aura une fonction d'accueil du public et cela implique une formation aux relations humaines, une maîtrise de soi, un sang-froid qui seront les qualités principales recherchées. L'environnement, quant à lui, sera non seulement modernisé mais sera un environnement essentiellement de liaison. Il faut que cet agent sur les quais soit en liaison avec la permanence centrale ainsi qu'avec la salle de délivrance des billets et puisse à tout moment donner des informations aux voyageurs et expliquer la durée et la nature des retards en cas d'incidents. Il sera aussi en relation avec les autorités de police, mais n'aura pas à se substituer à celles-ci.

Il y a beaucoup d'agents de la Régie qui sont tout à fait en mesure, après une période de formation adéquate, de remplir ces postes et je ne vois pas la nécessité de faire appel à des spécialistes. Nous allons mettre en place ces agents dès le début de l'année prochaine sur une vingtaine de quais et en deux ans nous généraliserons cette présence humaine renforcée sur les 350 quais du métro les plus chargés.

Est-ce que la Régie se fixera comme objectif d'avoir au moins deux agents par station ? C'est une revendication syndicale, en particulier pour le soir.



RATP - Thibaut

Donner « dès l'année prochaine un accès privilégié dans la voiture de 1^{re} classe aux personnes qui ont besoin de voyager tranquillement et assis ».

La présence d'un agent sur les quais ne résoud pas le problème de la solitude du chef de station que vous évoquez parce que la présence de l'agent sur les quais ne couvrira pas la totalité de l'amplitude d'ouverture des stations. Il est évident qu'à certaines heures son rôle serait tellement réduit, que sa présence ne s'impose pas.

Le problème que vous évoquez pour le soir et notamment pour la fermeture des stations est un vrai problème. J'ai demandé qu'on y réfléchisse, qu'on cherche des solutions de façon à répondre effecti-

vement à une demande qui est justifiée, notamment pour les agents féminins qui se retrouvent seuls en fin de service. Les solutions ne sont pas très faciles, nous allons les étudier.

J'ajoute que je suis pour un métro plus humain. Je trouve que le slogan « un métro plus humain » est un bon slogan. Nous pourrions en faire effectivement un des slogans de la RATP des années 80.

Vous avez successivement reçu les différentes organisations syndicales représentatives du personnel de la RATP. Quelle impression retirez-vous de cette série d'entretiens quant à la possibilité d'améliorer la qualité du dialogue social à la Régie ?

Je dois dire que j'ai été content du climat de ces rencontres. Nous avons longuement échangé. J'ai beaucoup appris. Mes interlocuteurs ont été sensibles à ce qui constituait un fait nouveau dans l'entreprise. J'en retire la conviction que la concertation est possible, de manière permanente, avec l'ensemble des organisations syndicales pour construire le changement dans l'entreprise. Cela ne signifie pas que la bonne volonté réciproque efface toutes les difficultés. Il y a des problèmes sérieux qui restent à régler.

Des solutions partielles à un certain nombre d'entre eux sont inscrites dans l'accord social récemment signé. Cette négociation s'est déroulée dans un esprit totalement nouveau qui est celui du développement du service public et de la création d'emplois. Esprit nouveau auquel les organisations syndicales ont été sensibles. Mais il y a encore des dossiers importants à examiner et qui ne sont pas faciles à régler : l'avenir des ateliers, l'évolution de la grille hiérarchique, les programmes de formation et de qualification, etc.

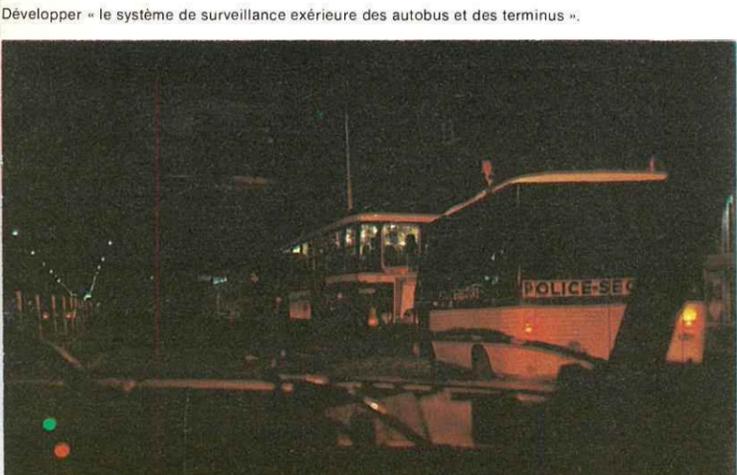
Nous allons prendre ces problèmes les uns après les autres et nous allons essayer de trouver des solutions dans la concertation avec tous les intéressés. Peut-être ne ferons nous pas l'unanimité. Il faut en accepter le risque. Comme président, je crois qu'il est bon que se maintiennent les différences, que s'affrontent les points de vue, que nous cernions des désaccords. Cela ne me fait pas peur. C'est la vie normale d'une entreprise et c'est le contraire que je craindrais. Mais ces divergences, ces différences ne doivent pas nous empêcher de travailler ensemble : c'est cela le pluralisme que je veux voir se développer à la RATP.

Cela suppose évidemment la transparence des informations et le



déroulement de discussions et négociations sur la base de dossiers sérieusement établis de part et d'autre. Je souhaite que toutes les informations chiffrées et techniques dont les organisations syndicales ont besoin pour élaborer leurs propres dossiers soient accessibles à tous. Poussé à ce point, cela constitue, de toute évidence, une novation dans notre entreprise. Cela implique un climat de confiance, un vrai débat. Je ferai tout pour ma part pour qu'il y ait ce climat de confiance et ce vrai débat.

Suite page 12



RATP - Carrière



Suite de la page 11

ENTRETIEN AVEC LE PRESIDENT CLAUDE QUIN

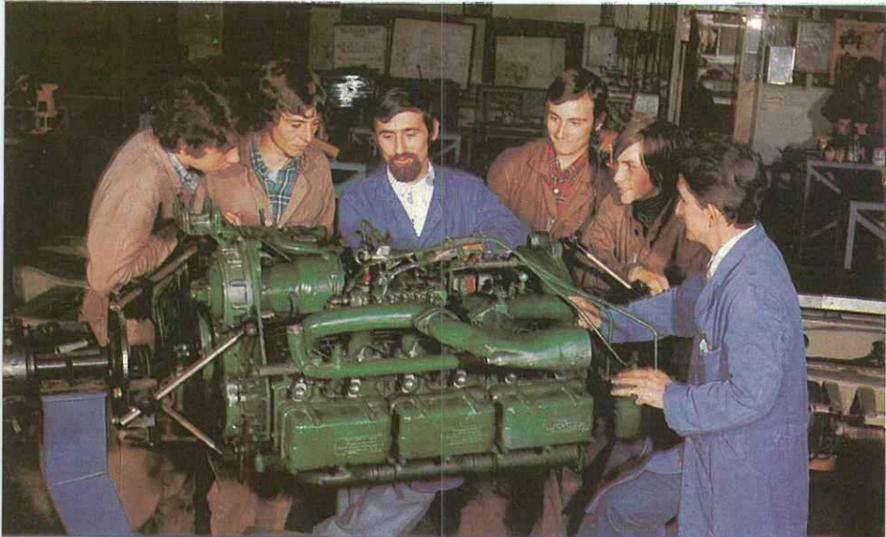
La concertation sociale est pour vous un impératif. Ce terme signifie-t-il la pratique de consultations plus larges ou plus approfondies entre les partenaires avant la décision ou implique-t-il une procédure d'association à la décision débouchant éventuellement sur un droit de vote suspensif ?

La concertation n'est ni un bavardage ni une remise en cause permanente des décisions. Elle se situe au moment où les problèmes sont posés et avant que les décisions ne soient prises. C'est-à-dire qu'elle a pour objet de préparer la prise de décision. C'est dans ce sens qu'il s'agit d'une démarche extrêmement sérieuse pour laquelle toutes les informations doivent être communiquées à tous les interlocuteurs. Ceux-ci doivent se préparer à cette concertation sur la base de dossiers sérieusement étudiés.

Mais je ne souhaite pas, et personne d'ailleurs ne souhaite, que s'instaure une sorte de cogestion dans l'entreprise comme on peut le voir dans un certain nombre d'autres pays, notamment en Allemagne Fédérale. La direction a en charge la gestion de l'entreprise et elle doit rester pleinement maîtresse de ses décisions : à elle d'en assumer les conséquences. C'est d'ailleurs pourquoi j'évoquais tout à l'heure l'idée que la concertation, le pluralisme n'excluent pas des désaccords ouverts, la concertation permet de réduire l'ampleur de ces conflits, mais il n'y a pas de confusion de rôles possible. Chacun doit rester à sa place : les syndicats défendent les intérêts des salariés, la direction gère et décide.

J'ajoute que cette concertation doit s'exercer, en particulier, au niveau des services, des ateliers, des dépôts, des attachements, car c'est à ce niveau qu'un nombre considérable de questions pratiques peuvent être réglées. Cela suppose, bien évidemment, que l'encadrement ait les moyens et les directives nécessaires pour prendre, dans les domaines qui le concernent, en concertation avec le personnel, les décisions. Cela suppose une dé-

Il s'agit de créer des emplois utiles qui accroissent en qualité et en quantité le service rendu.



RATP - Chabrol

« POUR UNE POLITIQUE NOUVELLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE »

Tel est le titre du document, établi après une large concertation, dans lequel M. Claude Quin expose les orientations et les objectifs d'action à moyen et long terme de la RATP. Les agents qui souhaiteront obtenir ce texte peuvent en faire la demande à leur attachement.

marche de décentralisation et du même coup, une définition claire des responsabilités de l'encadrement et une autonomie relative de cet encadrement dans le cadre d'une politique générale de l'entreprise. Je crois que pour les cadres s'ouvre là un domaine très intéressant de responsabilités mais aussi un champ difficile à explorer parce qu'il implique des méthodes nouvelles de direction et de commandement. Je suis certain qu'il s'agit d'une tâche passionnante.

Vos entretiens avec les organisations syndicales de cadres vous ont amené à penser qu'il y avait une demande des cadres dans ce sens ?

J'ai le sentiment que l'encadrement souhaite une clarification de ses responsabilités dans l'entreprise et qu'il est prêt à prendre des initiatives si on l'encourage à le faire. Pour ma part, je continuerai, comme je l'ai fait depuis que je suis ici, à rechercher un contact particulier avec l'encadrement.

A travers les récents conflits à la RATP on a le sentiment que les revendications de quelque catégorie qu'elles émanent ne portent plus tellement sur le niveau des salaires mais sur les conditions de travail. Est-ce que, après avoir reçu les syndicats, vous partagez également ce sentiment ?

Je ne pense pas que l'on puisse exclure du souci des salariés de cette entreprise et de leurs organisations syndicales la question des rémunérations. D'abord parce qu'il y a des inquiétudes, que je comprends parfaitement, à propos du maintien du pouvoir d'achat. Ce pouvoir d'achat sera maintenu en 1981 et en 1982. Les négociations sociales l'ont déjà établi. Je souhaite qu'il continue à l'être dans les années à venir, étant entendu qu'il faut, par ailleurs, réfléchir à ce que signifient, dans les conditions nouvelles du développement de la société dans le dernier quart du XX^e siècle, la hiérarchie et les écarts de salaires entre le haut et le bas de l'échelle.

Mais à côté de cette préoccupation de maintien du pouvoir d'achat, on voit grandir le souci d'une amélioration importante des conditions de travail et de la réduction de la durée de ce travail, en particulier dans les services d'exploitation où la question non tranchée depuis des années de la marche vers les 104 repos se trouve aujourd'hui réglée. Je crois aussi que le personnel et les organisations syndicales sont très sensibles au fait que nous nous trouvons maintenant dans une nouvelle étape de développement de l'entreprise et que les menaces qui pesaient sur l'emploi, non seulement ont disparu mais qu'à nouveau on embauche à la Régie.

Enfin, j'ai senti un intérêt considérable pour la démarche de concertation que j'ai évoquée tout à l'heure. Cette démarche d'ailleurs,



RATP - Chabrol

La question non tranchée depuis des années de la marche vers les 104 repos se trouve aujourd'hui réglée.

nous allons la mettre en pratique maintenant très vite, notamment pour la mise à jour du plan d'entreprise 1982-1986. Vous le voyez, une tâche considérable est devant nous. Nous l'accomplirons avec tous ceux qui y sont prêts. Sans aucune exclusive.

« Fournir un grand nombre d'emplois stables », telle était la fonction des entreprises nationales la plus fréquemment retenue par les Français enquêtés par un grand institut de sondage. Comment la RATP peut-elle contribuer à satisfaire cette aspiration ? Est-ce que cela veut dire la fin d'une politique de productivité dans l'entreprise pour développer l'emploi à tout prix ?

La lutte contre le chômage ne peut absolument pas passer par la création d'emplois dans n'importe quelle condition. Il ne s'agit pas de revenir aux grands travaux du XIX^e siècle. Il s'agit de créer des emplois utiles, qui accroissent en quantité et en qualité le service rendu. Il s'agit d'aller vers une plus grande efficacité sociale de l'entreprise.

Cela signifie que les paramètres à prendre en compte pour les décisions ne doivent pas se limiter aux paramètres quantitatifs. Il ne s'agit pas simplement de créer des kilomètres supplémentaires de lignes, il faut améliorer le service rendu. Par exemple, en mettant un agent sur les quais du métro, on ne crée certes pas un kilomètre de ligne supplémentaire, mais on rend un service incontestable aux voyageurs et on augmente ainsi la productivité globale du transport.

Il faut d'ailleurs réfléchir beaucoup à la notion de rentabilité sociale et de service public. Quand on étend le RER, le métro et les autobus, on modifie tout le paysage social, on crée de nouvelles possibilités pour les entreprises, on modifie l'urbanisme, on change l'environnement. Tous ces éléments doivent intervenir dans la décision. Et lorsque l'on améliore la qualité du service rendu, on fait gagner du temps, de la fatigue, de l'argent aux usagers. Ce sont des éléments de productivité sociale car la productivité ça ne se mesure pas pour une entreprise comme la nôtre en un simple coût financier. Il ne s'agit pas de réduire à tout prix les dépenses sans considérer le service rendu, il faut utiliser le moins de moyens matériels possibles pour rendre le plus grand service possible. Cela me paraît être, pour une entreprise comme la nôtre, l'aspect fondamental d'une conception saine de la productivité.

Cela veut dire que j'accorde la priorité aux dépenses pour la qualification, la formation et l'emploi car si on a un meilleur outil sans avoir les hommes et les femmes correspondants, on ne tire pas tout ce qu'on pourrait tirer de la modernisation. C'est cela ma conception la plus profonde de la productivité et du progrès. Je lie du même coup la création d'emplois au rôle que la RATP doit jouer dans la promotion technique des transports. Je lie aussi cette création à des relations nouvelles qu'il nous faut avoir avec nos principaux fournisseurs car nous devons jouer à leur égard un rôle de promotion technique qui les incite également à créer des emplois utiles dans leurs propres entreprises. C'est à ce prix que l'on fera effectivement de nouveaux gains de productivité globalement utiles à la société.

Une question personnelle pour conclure, Monsieur le Président. Comment se passe une journée ordinaire du président ?

Une journée du président commence tôt et finit tard. C'est normal. Elle comporte trois aspects principaux, du moins telle que je la conçois. D'abord les nombreuses visites qu'il faut rendre ou recevoir pour nouer les contacts indispensables et bien assurer la représentation de l'entreprise. Le second aspect est un important travail sur dossiers : les problèmes de la RATP sont compliqués et il faut les étudier attentivement avec les res-

ponsables. J'y consacre une bonne partie de mon temps. Mais je tiens à donner, dès que possible, et ce sera le troisième aspect de mon activité, une égale attention aux contacts et à la mise en œuvre de la concertation dont je vous ai parlé. Je souhaite avoir de vraies réunions de travail dans les services, les dépôts et les ateliers.

Pour bien étudier les problèmes, il faut, en effet, les sentir et les vivre sur le terrain. Et de ce point de vue, cela n'est pas anecdotique, je souhaite continuer à être un utilisateur régulier du métro et des autobus. Les voyageurs qui prennent la ligne 10 ne seront certainement pas surpris de m'y rencontrer : c'est celle qui relie mon domicile au siège de la Régie. Car j'ai beaucoup à apprendre de tout le monde dans cette maison. Du directeur général à l'agent de station, en passant par les techniciens, les agents de maîtrise, les conducteurs, les machinistes, les employés et les ouvriers. Je ne veux pas seulement être un homme de décisions, je souhaite être un homme d'écoute. L'opinion de tous m'est indispensable. Mes responsabilités pendant plusieurs années comme élu au Conseil municipal de Paris m'ont appris qu'il y avait énormément de profit à retirer de l'expérience de chacun : je tiens par-dessus tout à m'en enrichir.

Il ne faut pas seulement étudier les problèmes, il faut les sentir, les vivre sur le terrain...



RATP - Carrier

Je ne veux pas seulement être un homme de décisions, je souhaite être un homme d'écoute.



RATP - Ardailion