

ENTRE

les lignes

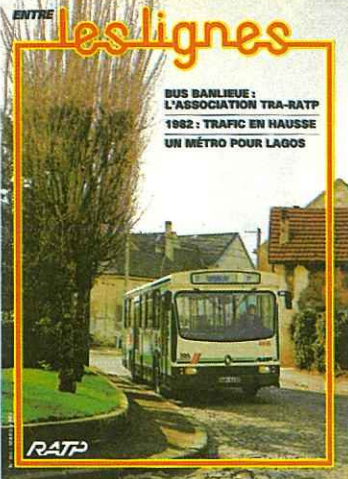
**BUS BANLIEUE :
L'ASSOCIATION TRA-RATP**

1982 : TRAFIC EN HAUSSE

UN MÉTRO POUR LAGOS



RATP



NOTRE COUVERTURE :
Le nouveau bus aux couleurs TRA-RATP dans le village de Tremblay.

(Photo : RATP-J.M. Carrier)

DERNIÈRE DE COUVERTURE :
La place du Tertre, un haut-lieu du tourisme parisien accessible désormais avec les minibus RATP.

(Photo : RATP-B. Chabrol)

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. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJJE).



Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction : Marie-Claire Battini, Christian Chaumereuil, Sylvie Fréchart, Chantal Naar, Martine Proust.

Conception et réalisation : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique, ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

H. Boutin, H. Crouta, J.-P. Delaire, E. Gaumart, G. Hamoniaux, D. Landau, M.-C. Lecoufle, A. Lepont, G. Luche, G. Tonna.

Photographies :

H. Clausse, J. Thomas.

Atelier photographique RATP :

G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gaillard, R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

N° 60
Mars 1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4



TRA-RATP : le temps de l'association

14 Le budget 1983

17 1982 : le trafic en hausse

19 Les hommes, l'événement

23



Horizon 1986 : un métro pour Lagos

26



Montmartre en minibus

31 Attention, convoi exceptionnel !

34



54 : une ligne sous surveillance

38 Social-USMT



S'ASSOCIER POUR SE DÉVELOPPER

29 janvier 1983 : la RATP s'associe avec la société TRA, premier transporteur routier privé de l'APTR, sous l'égide du conseil général de la Seine-Saint-Denis.

L'événement a pu paraître moins spectaculaire qu'un prolongement de métro. Il n'en est pas moins d'une importance capitale pour l'avenir des transports en commun en Ile-de-France.

Pourquoi s'associer ?

Avant tout, pour mettre fin aux pénalisations criantes que subissent les populations de banlieue, captives à 70 % des transports collectifs dans la journée, et pour mettre fin à des gaspillages de moyens au niveau de l'ensemble des transporteurs, par manque de coordination.

S'associer pour se développer, en offrant un service de transport de surface à la hauteur des besoins des habitants de banlieue et d'un niveau de qualité comparable à celui du réseau exploité par la RATP dans la première couronne de Paris.

Les bénéfices du contrat d'association

Tout d'abord, c'est l'ensemble du réseau TRA qui est concerné, et non plus une ou quelques lignes d'une société privée, comme ce fut le cas des affrètements réalisés depuis une dizaine d'années, dans les villes nouvelles notamment.

Le bénéfice est réel : une fois restructuré et maillé sur le réseau local de la RATP, le réseau de TRA pourra offrir 8 à 10 % de services nouveaux, à moyens inchangés. Alignés sur ceux de la RATP, les tarifs diminueront de 30 % pour les voyageurs utilisant des billets. Enfin, la qualité de l'offre sera rehaussée au niveau de celle d'un véritable service public de transport.

En second lieu, l'intervention du conseil général de Seine-Saint-Denis prend une signification particulière : la collectivité locale assume désormais une responsabilité directe dans la politique de transport et assure l'équilibre financier de l'opération sous l'autorité du Syndicat des transports parisiens.

Là aussi, le bénéfice est réel. Les rôles sont clairs : TRA demeure l'exploitant, la Régie définit les niveaux de service puis contrôle leur bonne exécution. Quant au département, il joue son plein rôle de décideur politique.

L'association : un dispositif juste et prometteur

Juste, puisque l'entreprise conserve toute son autonomie de gestion, et participe à partir d'un seuil défini d'un commun accord, à l'extension future du réseau, à part égale avec la RATP.

Il ne s'agit donc nullement d'une mise sous tutelle d'un transporteur privé par l'entreprise publique, mais d'un rapprochement d'égal à égal qui préserve la dynamique de chaque partenaire en répondant au souci premier de la satisfaction du voyageur.

Prometteur, puisqu'il ouvre une voie privilégiée pour offrir à terme un véritable réseau de banlieue, suffisamment attractif par rapport à la voiture particulière.

Prometteur également, en ce qu'il préserve la liberté d'entreprendre et améliore la situation sociale des salariés concernés, dans la mesure où ils sont désormais rattachés à la convention collective de l'Union des transports publics.

Enfin, l'association met au service d'une collectivité élargie tout le savoir-faire, le potentiel d'études et de recherche de la RATP, sans alourdir les charges de son compte d'exploitation.

Ainsi, la RATP assume pleinement la mission spécifique que lui confèrent sa taille, son expérience et son statut d'entreprise nationale.

Je crois important que chacun dans notre entreprise se sente concerné par cette nouvelle dimension du service public, qui ouvre la voie au développement du réseau de surface dans l'ensemble de la région Ile-de-France.

Philippe ESSIG
Directeur général



LE TEMPS DE L'ASSOCIATION

Vaste entité géographique, économique et humaine, l'agglomération parisienne ne dispose pas d'un réseau d'autobus unifié et cohérent. L'association de la RATP avec la société TRA marque une étape importante sur la voie de l'harmonisation des conditions de desserte par autobus en Seine-Saint-Denis. C'est également un exemple de coopération possible entre la RATP et les diverses entreprises privées regroupées au sein de l'APTR*.

Selon l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), l'Ile-de-France comptait 10,5 millions d'habitants au 1^{er} janvier 1982. Si Paris et dans une moindre mesure les trois départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) perdent des habitants (- 3,3 % entre 1975 et 1982), les départements de la grande couronne (Essonne, Seine-et-Marne, Val-d'Oise, Yvelines) enregistrent une nette progression démographique (+ 10,5 % depuis 1975). D'ici l'an 2 000, ces tendances devraient encore s'amplifier.

L'évolution démographique de l'Ile-de-France et l'évolution des transports dans l'agglomération parisienne sont intimement liées. Au début des années cinquante, l'agglomération parisienne avait cinq millions d'habitants. Elle s'inscrivait alors dans un cercle d'une vingtaine de kilomètres de rayon, enserrant Paris et les communes urbanisées de l'ancienne Seine-et-Oise. Au-delà de cette limite, la plupart des communes de l'Ile-de-France avaient conservé leur caractère rural. À cette époque le réseau d'autobus de la RATP desservait toutes les communes ayant plus de trente habitants à l'hectare, excepté quelques communes résidentielles de l'Ouest parisien. Le trafic annuel des bus de banlieue atteignait alors 415 millions de voyageurs.

Outre la RATP, de nombreuses sociétés privées exploitaient des lignes de transport en Ile-de-France. Toutefois, il ne s'agissait que de réseaux locaux situés dans les villes hors agglomération (Fontainebleau ou Melun par exemple), ou de liai-

TRA et RATP côte à côte dans la gare routière de Sevrans-Beaudottes.



(*) Association professionnelle des transporteurs publics routiers de voyageurs de la région des transports parisiens.



Le premier bus TRA repeint aux couleurs communes.

RATP-Carrier

sons interurbaines desservant au passage les zones rurales. Certaines de ces lignes pénétraient dans Paris, mais sans s'arrêter dans les communes de banlieue.

Trente ans plus tard les choses ont bien changé ! L'urbanisation a fait tache d'huile dans de nombreux secteurs (Trappes, Aulnay-sous-Bois, vallée de l'Yerres ou de l'Orge, plateau d'Orsay, plaine de Villacoublay...) laissant subsister ici ou là de nombreux vides. La population de l'agglomération a plus que doublé et des pôles urbains apparaissent à trente kilomètres de la capitale, autour des villes nouvelles de Cergy, Evry, Saint-Quentin et Marne-la-Vallée.

En 1982, les bus de banlieue de la RATP ont transporté 410,4 millions de voyageurs, soit quatre millions de moins qu'en 1950. L'expansion de l'agglomération parisienne s'est faite en dehors de la zone d'action de la RATP. Son réseau d'autobus n'a pas suivi l'essor de l'urbanisme et beaucoup de communes ayant aujourd'hui 50 ou 60 habitants à l'hectare

ne sont pas desservies par la Régie. Sauf quelques rares antennes, la plupart des lignes s'arrêtent loin de l'ancienne limite des 30 habitants à l'hectare.

Les limites de la coordination

Depuis novembre 1949, l'organisation des transports en commun dans la région parisienne est réglementée par un décret de coordination qui fixe précisément les attributions des divers intervenants. La coordination technique (création de lignes, modifications d'itinéraires, prolongement...) et économique (tarification...) est confiée à un organisme unique : le STP (Syndicat des transports parisiens), qui a succédé le 7 janvier 1959 à l'ORTP (Office régional des transports parisiens), créé par la loi du 21 mars 1948. Le STP délivre les autorisations d'exploitation et veille à ne pas mettre en concurrence des entreprises exploitant des liaisons voisines. La RATP s'est vue ainsi confirmer la desserte de la zone centrale de l'agglomération parisienne tandis que les sociétés

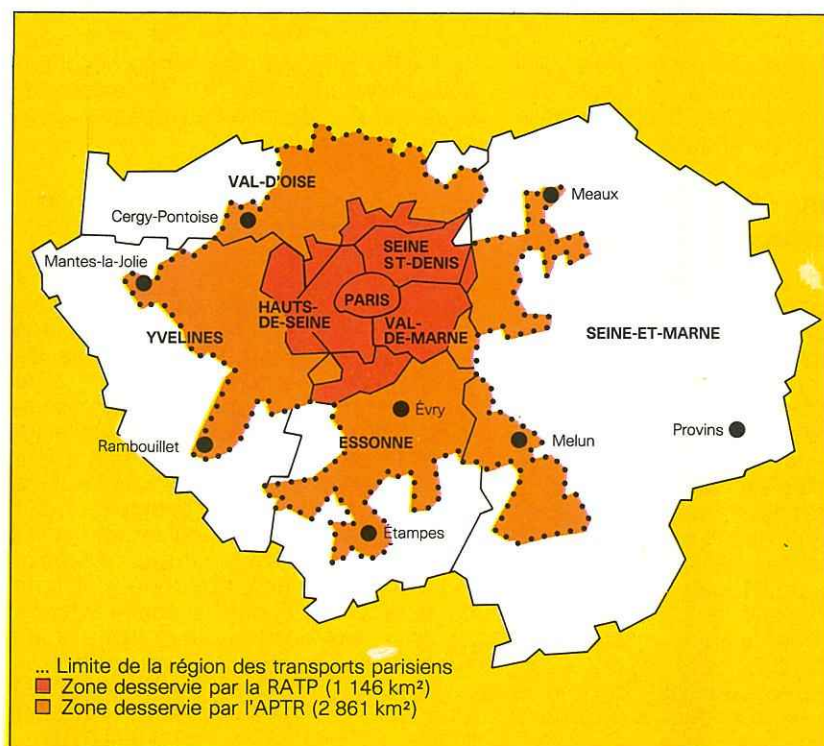
de l'APTR irriguaient les zones périphériques moins urbanisées. La Régie contrôle également l'exploitation du réseau d'autobus des villes nouvelles.

Au fil des années, de légères modifications ont été apportées à ce découpage afin de permettre des adaptations ponctuelles du réseau de transport en commun. Mais ces retouches n'ont jamais remis en cause les bases de ce partage hérité des années 1950 et même de l'avant-guerre. Cantonnés dans une zone de desserte qui se dépeuple progressivement mais où il est difficile de circuler aisément, les bus de la RATP assurent leur service dans des conditions de plus en plus dures. Ils doivent, par exemple, absorber le flux et le reflux quotidien des gens qui viennent travailler au cœur de l'agglomération parisienne. Grâce aux efforts considérables accomplis pour renforcer les dessertes, améliorer le maillage et assurer un service continu, la chute de trafic enregistrée dans les années soixante est stoppée. La fréquentation des bus de banlieue est même en hausse depuis 197.

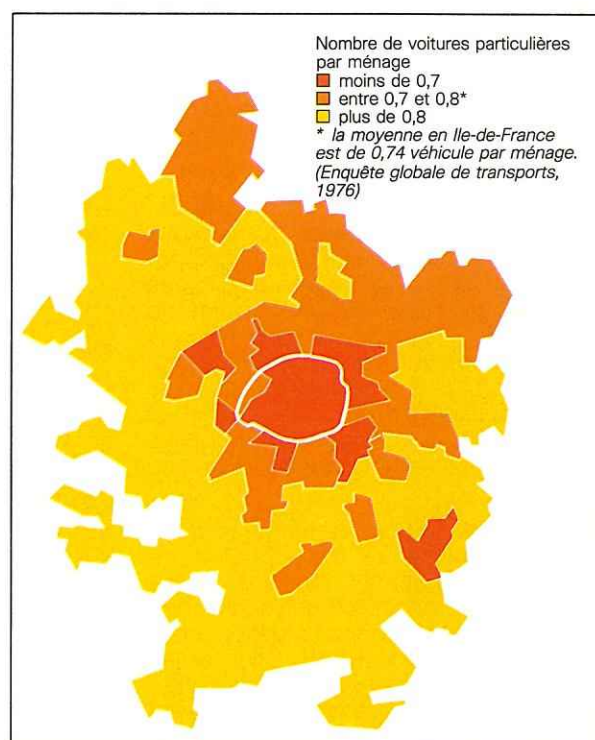
LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE UN JOUR OUVRABLE

Zone de desserte	RATP	Mixte		APTR
Nature des lignes	Toutes les lignes	Lignes RATP	Lignes APTR	Lignes hors villes nouvelles
Nombre de lignes ayant un service continu	97 %	80 %	59 %	50 %
Intervalle moyen à l'heure de pointe	5 mn	10 mn	16 mn	16 mn
Intervalle en heures creuses sur les lignes exploitées	12 mn	20 mn	30 mn	33 mn
Intervalle en début de soirée (avant 21 heures)	15 mn	24 mn	30 mn	33 mn
Nombre de lignes circulant après 22 heures	38 %	55 %	18 %	10 %
Nombre de lignes circulant le dimanche	89 %	87 %	41 %	

LE DÉCOUPAGE INDUIT PAR LE DÉCRET DE COORDINATION



LA MOTORISATION DES MÉNAGES DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE



Dans la zone desservie par les sociétés regroupées au sein de l'APTR, la situation démographique est différente. Depuis trente ans, nombre d'anciennes communes rurales de l'Ile-de-France ont vu surgir sur leur territoire des grands immeubles ou des lotissements pavillonnaires. La plupart des nouveaux habitants de ces communes travaillent à Paris ou dans les départements limitrophes, les lignes de l'APTR assurent d'abord un service de rabattement, matin et soir, vers les gares ou les têtes de ligne de métro les plus proches. Aux heures creuses, un service réduit est maintenu sur quelques liaisons importantes, mais la fréquence est souvent faible. L'autobus n'occupe donc pas le terrain en permanence et le trafic a du mal à progresser au même rythme que la démographie.

Dans les zones desservies conjointement par la RATP et l'APTR, les problèmes de coordination se posent de façon épineuse. Afin d'éviter une concurrence trop directe entre les transporteurs, de nombreuses lignes s'arrêtent à peu de distance d'une mairie, d'une gare ou d'un centre commercial. Quand deux lignes voisinent, les itinéraires sont inutilement détournés ou compliqués. Parfois les fréquences sont volontairement limitées ou des interdictions de trafic local sont imposées dans certaines zones. Les voyageurs se retrouvent souvent privés de liaisons directes avec les communes voisines et ils doivent quelquefois supporter deux ou trois changements avant d'atteindre la préfecture du département ou le supermarché local.

Briser la fatalité

Privés d'un véritable réseau de transport en commun offrant un bon maillage et une excellente continuité des services, de nombreux habitants des communes urbanisées de la grande couronne empruntent leur voiture. D'après l'enquête globale de transport de 1976, dernière grande enquête réalisée sur la mobilité des habitants de l'Ile-de-France, le taux de motorisation des ménages est deux fois plus élevé en grande banlieue qu'à Paris ; en outre, il y progresse plus vite (+ 2 % par an à Paris contre + 6,6 % par an en grande banlieue entre 1962 et 1976). Corrélativement l'utilisation des transports en commun est plus importante à Paris (56 % des déplacements) qu'en banlieue (24 % des déplacements). Conséquences de ces diverses évolutions, les autobus urbains et suburbains n'assuraient plus que 10 % des déplacements motorisés en 1976 contre 18 % en 1965.

Les moyens accordés aux transports en commun depuis le début des années 1970 ont permis de sauver Paris de l'asphyxie, en particulier grâce à la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires.



Le réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines : un exemple d'affrètement en ville nouvelle.

RATP

Petit éphéméride de l'affrètement

En 1982, le réseau d'autobus géré par la RATP comptait 27 lignes affrétées à des sociétés de l'APTR. Trois lignes seulement bénéficiaient alors de la tarification RATP. Les autres lignes, situées dans les villes nouvelles d'Evry, de Cergy et de Saint-Quentin-en-Yvelines, ont une tarification spéciale, le prix du billet étant fixé chaque année par le Syndicat communautaire d'aménagement de la ville nouvelle. Le trafic sur les lignes affrétées dépasse vingt millions de voyages dans l'année, ce qui représente 3 % environ du trafic autobus de la RATP.

La mise en place des lignes affrétées s'est effectuée en plusieurs étapes.

- 2 septembre 1974 : affrètement à la CGEA des lignes 431 et 482 dans l'Ouest parisien. Le 431 (Boulogne-Place J.-Guesde - Rueil-Gare du RER) détient le ruban bleu des lignes affrétées à tarification RATP, avec 2,5 millions de voyages par an.
- 4 novembre 1974 : affrètement des lignes 420 et 421 à la société CEA Uniroute afin de renforcer la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. La ligne 420 a été supprimée en décembre 1980, lors du prolongement de la ligne A du RER à Torcy.
- 20 mars 1975 : le réseau de la ville nouvelle d'Evry est affrété à la société Transesson.
- 1^{er} octobre 1975 : le réseau de Cergy est affrété à la Société des transports interurbains du Val-d'Oise (STIVO).
- 18 novembre 1975 : le réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines est affrété à Trans-Saint-Quentin.



ATP-Clausse

res. Mais vouloir desservir toute l'Ile-de-France avec le train ou le RER serait une erreur ! Les transports ferroviaires doivent assurer les grandes liaisons régionales autour desquelles vont s'établir une multitude de liaisons départementales, locales ou communales réalisées grâce aux autobus, aux tramways ou aux trolleybus. Mais il n'est pas possible d'offrir aux habitants de l'agglomération parisienne un réseau de transport en commun unifié, cohérent et maillé sans que les transporteurs, publics et privés, mettent en œuvre une coopération plus étroite. L'accord conclu en Seine-Saint-Denis entre la RATP et la

société TRA (Transports rapides automobiles) est un exemple de cette volonté d'union.

La base de cet accord est une convention tripartite signée par le département de Seine-Saint-Denis, TRA et la RATP. Désireux de promouvoir les transports en commun, le département s'assure de la maîtrise des opérations nécessaires pour atteindre ce but sur son territoire. Le Syndicat des transports parisiens reste toujours l'autorité responsable au niveau de la Région et il décide en dernier ressort de la réalisation de ces opérations. La convention concerne quatorze com-

munes de Seine-Saint-Denis, dont douze dans l'arrondissement du Raincy où les problèmes de coordination des transports entravaient la création d'un réseau unifié d'autobus.

Le département, après avoir fixé les objectifs de qualité de service à atteindre, confie à la RATP une mission d'étude et entérine son association avec TRA pour assurer l'exploitation du réseau de bus desservant les communes touchées par la convention. La Régie apporte ses capacités d'études et son expérience d'exploitant ; TRA apporte ses moyens et sa connaissance du terrain. Cette association sauvegarde la spécificité des deux entreprises et assure aux voyageurs de meilleures conditions de transport.

L'association TRA-RATP n'est cependant pas le premier exemple de collaboration directe entre une société de transport privée et la Régie. Depuis 1974, la RATP a passé plusieurs contrats d'affrètement avec des entreprises de l'APTR, notamment pour la desserte des villes nouvelles. Toutefois la philosophie de l'association diffère profondément de celle de l'affrètement. L'affrètement impose une stricte répartition des missions incombant à l'affréteur (la RATP) et l'affrété (l'entreprise privée). La Régie élabore seule le service, puis elle demande à l'entreprise de transport de lui fournir les moyens (bus et conducteurs) nécessaires à l'exécution de ce service. La situation de l'entreprise affrétée est comparable à celle d'un entrepreneur ayant emporté un marché à la suite d'un appel d'offre : il assure la réalisation des travaux en se conformant au cahier des charges. L'association, au contraire, n'induit pas une telle coupure. L'amélioration du service, l'élaboration de nouveaux horaires est le fait d'une concertation où chaque entreprise apporte ses idées.

Autre différence entre les deux types d'accord, l'affrètement porte sur quelques lignes bien précises alors que l'association concerne un réseau entier, en pleine activité. Les transporteurs mettent en commun leurs expériences et leurs moyens pour améliorer et coordonner les dessertes dans un vaste secteur géographique. Le transporteur privé garde son indépendance et maintient son activité. Il demeure responsable de sa gestion et il doit équilibrer son budget. Il conserve des possibilités de gains en améliorant sa productivité. Il se trouve ainsi directement associé à l'expansion du réseau.

L'affrètement apparaît davantage comme un moyen de créer un réseau de transports urbains là où les dessertes sont inexistantes ou insuffisantes ; l'association, en revanche, permet d'effacer les frontières administratives entre des réseaux complémentaires et parfaitement structurés, en vue d'une harmonisation des conditions de desserte. L'association

TRA en chiffres



La société TRA (Transports rapides automobiles) était la plus importante des soixante-trois sociétés réunies au sein de l'APTR. TRA dispose de cent cinquante autobus et emploie plus de trois cents conducteurs. Ses véhicules parcourent 6,2 millions de kilomètres, soit 12 % du kilométrage effectué annuellement sur les lignes de l'APTR. A titre de comparaison, les bus RATP ont effectué en 1982, un peu plus de 90 millions de kilomètres sur les lignes de banlieue.

Le réseau de TRA dessert principalement quatorze communes du département de Seine-Saint-Denis, situées pour la plupart dans l'arrondissement du Raincy. Il se compose de trente lignes et comporte près de 350 points d'arrêt. La plupart des lignes rayonnent à partir de la gare SNCF du Rain-

cy, et des gares RER d'Aulnay-sous-Bois, de Sevrans, du Vert-Galant et de Villepinte. Quelques lignes assurent des liaisons radiales vers le terminus de la ligne de métro n° 7 à Fort-d'Aubervilliers ou vers le métro Jaurès.

Le secteur desservi par TRA compte 350 000 habitants et 80 000 emplois. C'est une mosaïque complexe de centres urbains traditionnels, de quartiers pavillonnaires, de pôles d'habitats collectifs de construction récente et de zones industrielles. Un certain nombre d'équipements collectifs ont une vocation régionale. C'est le cas du centre hospitalier de Montfermeil, de l'hôpital René-Muret à Sevrans, du centre commercial de Sevrans-Beaumont, du nouveau parc des expositions de Villepinte et des parcs forestiers de Sevrans et de Bondy.

engendre en outre une synergie qui profite rapidement aux voyageurs.

Au fil des mois, l'association TRA-RATP va se traduire sur le terrain par des modifications d'itinéraires ou l'apparition de nouvelles liaisons. Ainsi, les lignes 147 B (RATP) et 601 (ex-ligne 53-01 de TRA) sont sur le point d'être prolongées jusqu'à l'hôpital de Montfermeil. La desserte du centre de Sevran par les lignes 612 et 613 (TRA) va être réorganisée et coordonnée avec le 151 (RATP). Enfin, la ligne 213 (RATP) devrait relier directement Chelles et Montfermeil. Depuis des années, TRA et la RATP demandaient, cha-

cun de leur côté, la création de cette liaison, mais le STP, du fait des décrets de coordination, ne pouvait pas privilégier l'un ou l'autre des transporteurs, en lui accordant l'autorisation d'exploiter cette ligne.

D'ici la fin de l'année 1983, la RATP proposera au département de Seine-Saint-Denis un dossier complet de restructuration du réseau d'autobus dans douze communes de l'arrondissement du Raincy. Cette restructuration s'articulera autour de plusieurs grandes idées : accomplir le même effort de desserte pour tous les habitants, assurer un bon niveau de service, coordonner les liaisons et réu-

nir les moyens d'exploitation, uniformiser les tarifs, enfin, faire redécouvrir le bus aux banlieusards. L'uniformisation des tarifs devait intervenir en priorité : la RATP a rapidement saisi le Syndicat des transports parisiens de ce dossier. L'unité tarifaire RATP-TRA est effective depuis le 28 février dernier.

En s'associant, TRA et la RATP vont créer peu à peu un réseau d'autobus cohérent et efficace dans toute la partie nord-est du département de Seine-Saint-Denis. 350 000 habitants bénéficieront ainsi d'une amélioration sensible de leurs conditions de transport.

Aulnay-sous-Bois, berceau de TRA



Un grand nombre de lignes de la société TRA rayonne à partir d'Aulnay-sous-Bois. Cette commune est à la fois le cœur et le berceau du réseau TRA, dont le nom reste attaché à l'histoire des transports dans ce secteur.

Jusqu'en 1933, la Compagnie des chemins de fer du Nord assurait presque seule les transports de Mitry-Mory, Sevran et Aulnay vers Paris. Le 28 janvier 1934, une ligne de bus (Aulnay-Paris-Quai-de-Seine via Le Blanc-Mesnil) fut enfin créée. Elle était exploitée par la STEPA (Société des transports économiques Paris-Aulnay). Le parc de véhicules se composait de deux tracteurs et de deux remorques, achetés d'occasion à une fabrique de lampes, installée à Bobigny. Ces véhicules servaient auparavant aux transports des ouvriers de l'usine. A la même époque, M. Gautron, alors mar-

chand de vélos, commençait à exploiter quelques lignes de cars dans la partie nord d'Aulnay.

La période 1934-1939 fut sans aucun doute l'époque héroïque du transport à Aulnay. La clientèle était constituée d'habituels et les étranges véhicules de la STEPA faisaient partie de la vie quotidienne. Dans les remorques, les banquettes étaient placées en long. Il y avait ainsi beaucoup de vis-à-vis propices aux discussions animées. On se racontait souvent des anecdotes sur les mésaventures intervenues lors de tel ou tel voyage vers Paris. Comme ce jour où le brouillard était si dense que des voyageurs grimpèrent sur le capot du moteur pour guider le conducteur. Ou encore, le souvenir de la course du receveur derrière la remorque, après qu'un voyageur (facétieux) ait tiré le signal de départ. Les Ponts et Chaussées,

ayant peut-être eu vent de ces histoires, interdirent les véhicules remorqués qui furent remplacés par des cars.

Au début de la guerre, après les réquisitions des autorités militaires, il ne restait plus qu'une dizaine de cars au parc des deux sociétés. Certains furent équipés avec des gazogènes, mais sans pneus et sans pièces de rechange pour les moteurs, il était bien difficile d'assurer un service régulier. Il fallut près de trois années pour que la situation redevienne normale à la fin des hostilités. Au début de 1954, G. Gallienne, alors entrepreneur de transport dans la région d'Aix-en-Provence, racheta et réorganisa la société des cars Gautron. Au fil des années, il prit le contrôle d'autres sociétés de transport de la région, dont la STEPA. En 1971, ces sociétés se sont réunies en une seule : TRA. Le réseau de bus et de cars comportait alors quarante-cinq lignes.

Les clauses des conventions



RATP-Carrier

La convention d'association signée entre TRA et la RATP diffère profondément des contrats d'affrètement établis jusqu'alors avec des entreprises de l'APTR. Cette association, autorisée par le Syndicat des transports parisiens, s'inscrit dans le cadre de la convention tripartite département-RATP-TRA. Le département de Seine-Saint-Denis définit les grandes orientations de sa politique de transport sur son territoire. Il confie ensuite à la Régie une mission d'étude et de contrôle de l'exploitation. TRA et la RATP s'associent alors pour exploiter en commun le réseau de transport départemental. TRA et la RATP collaborent également pour assurer une meilleure qualité de service aux habitants des communes desservies par leurs lignes. La coupure entre l'affruteur et l'affrété disparaît et elle cède la place à la notion de partenaires.

L'exécution du service

La convention d'association porte sur l'inégalité du réseau exploité précédemment par TRA en Seine-Saint-Denis. Les horaires et les fréquences sont définis par la RATP en concertation avec TRA. La Régie peut ensuite, en fonction des besoins ou des demandes du département, modifier les itinéraires, renforcer la desserte sur certaines lignes ou créer de nouvelles liaisons. Ces adaptations restent soumises à l'accord préalable du Syndicat des transports parisiens (STP).

La société TRA fournit les bus et les conducteurs nécessaires à l'exploitation des lignes sous convention. Elle utilise son potentiel humain et matériel pour garantir la qualité du service et pallier, dans les meilleures conditions, les éventuelles défaillances techniques ou les incidents d'exploitation. La convention fixe également l'âge et le kilométrage limite des bus employés. TRA effectue le nettoyage et l'entretien des véhicules. La RATP s'assure, par des visites périodiques, du respect de ces différentes clauses.

Le personnel affecté à la conduite des véhicules doit se

conformer au règlement d'exploitation annexé à la convention d'association. Ce règlement fixe par exemple les modalités de vente des titres de transport, de service à la clientèle, de respect des horaires... Dans le cadre des nouveaux contrats d'association, la RATP souhaite que les agents effectuant un service public sur des lignes d'autobus urbains bénéficient d'une convention collective correspondant à la nature exacte de leurs activités. A l'instar de nombreux réseaux de province et de quelques entreprises de l'APTR de la région d'Argenteuil ou de Versailles, TRA vient d'adhérer à la convention de l'Union des transports publics (UTP). La convention d'association portant sur l'ensemble du réseau urbain de TRA en Seine-Saint-Denis, l'ensemble du personnel de TRA affecté à l'exploitation des diverses lignes bénéficie désormais de la convention UTP.

La RATP est responsable du service à l'égard du public ; elle prend donc en charge les enquêtes, les demandes de renseignements et les réclamations. En revanche, TRA reste le seul responsable en cas de dommages ou d'accidents causés à des tiers, ou de violation des règlements d'hygiène et de sécurité.



La tarification et les recettes

La tarification RATP s'applique intégralement sur les lignes exploitées avec les autobus de la société TRA. Le sectionnement est comparable à celui des autres lignes de la Régie. Le nombre de tickets à oblitérer par les voyageurs varie entre un et cinq, selon la longueur du voyage.

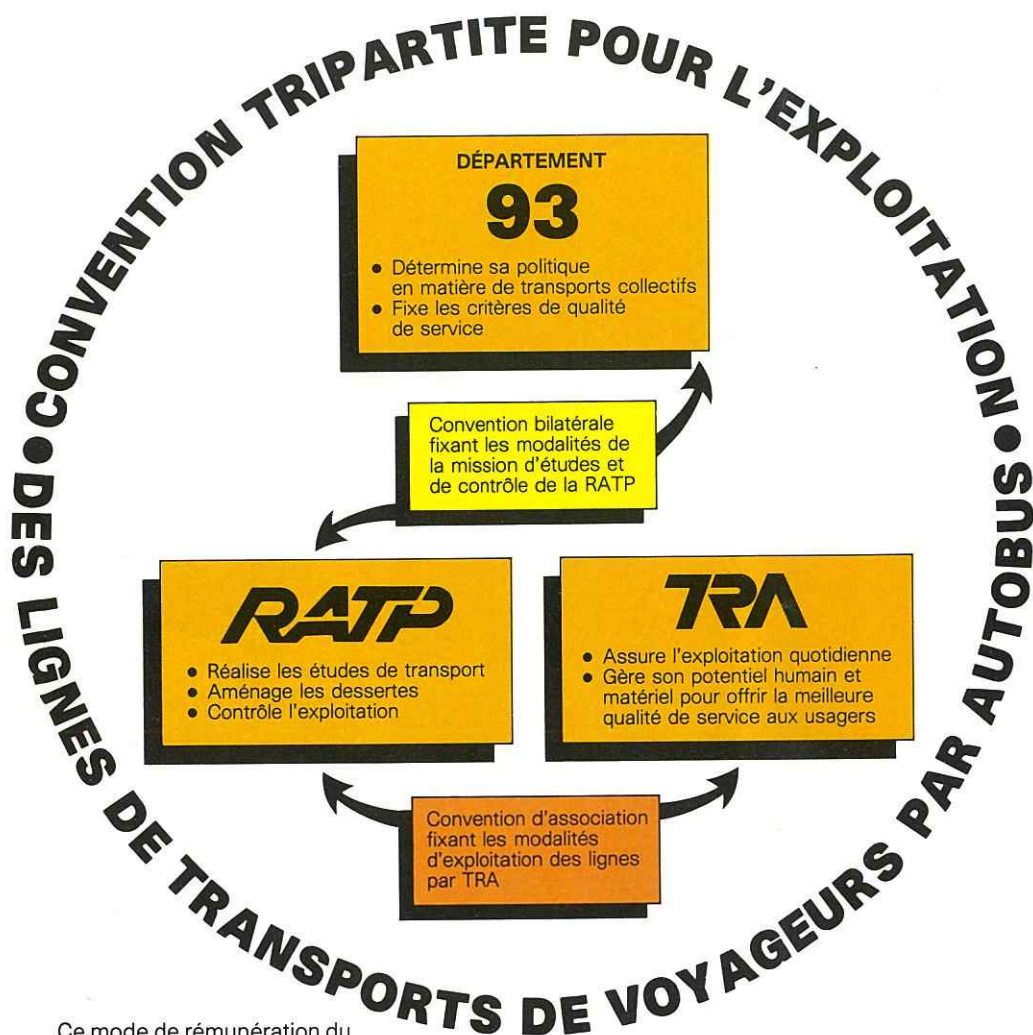
La Régie approvisionne TRA en titres de transport qui sont ensuite répartis entre les points de vente situés dans les communes desservies par la société privée. La Régie fournit aussi les billets vendus dans les voitures. Les recettes apportées par ces ventes lui sont définitivement acquises. La RATP reçoit également les compensations de toute nature (cartes orange, cartes de réduction pour les personnes âgées, demi-tarifs) versées autrefois à TRA.



La rémunération du service effectué

Le contrat d'association garantit à la société TRA le maintien de son activité. Chaque année TRA doit effectuer au moins 5,8 millions de voitures-kilomètres. Sur cette base la RATP verse à TRA une rémunération proportionnelle au nombre de kilomètres réellement parcourus par les autobus assurant le service. Le prix du kilomètre-autobus est déterminé annuellement en fonction des moyens nécessaires à l'exécution du service défini par la Régie. Si d'importantes modifications des conditions d'exploitation, ou des conditions économiques générales, intervenaient brusquement, l'indemnité kilométrique serait ajustée et son nouveau montant ferait l'objet d'un avenant à la convention.





Ce mode de rémunération du service effectué ne modifie pas la situation économique globale de l'entreprise privée. La convention d'association portant sur l'intégralité du réseau, et non sur une ou deux lignes déficitaires que le transporteur risquait d'abandonner, celui-ci n'améliore pas son compte d'exploitation en transférant à la Régie la responsabilité des dessertes les plus onéreuses.

La restructuration du réseau d'autobus dans l'arrondissement du Raincy devrait s'accompagner à terme d'un accroissement sensible de l'activité des deux transporteurs, TRA et RATP. Si le service à effectuer dépasse au total 11,3 millions de voyageurs-kilomètres (5,8 millions pour TRA et 5,5 millions pour la RATP), les nouvelles dessertes seront effectuées par la RATP et par TRA, chaque entreprise assurant la moitié du kilométrage supplémentaire. Grâce à ce partage, les deux entreprises bénéficient ensemble de l'extension du réseau de transport en commun en Seine-Saint-Denis.



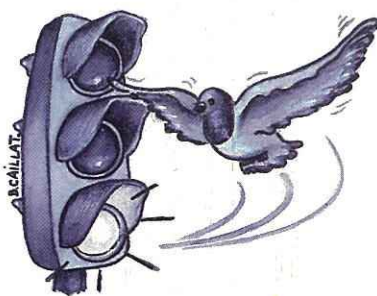
La durée et le renouvellement des conventions

La convention d'association TRA-RATP est conclue pour une période de dix ans, ce qui correspond sensiblement à la durée d'amortissement d'un autobus. Le transporteur peut donc acquérir du matériel sans craindre de se retrouver avec un parc de véhicules excédentaires. Chaque signataire de la convention peut néanmoins rompre le contrat avant terme, en cas de non-respect des

clauses par son partenaire. En outre, la RATP peut résilier unilatéralement la convention si une décision du Syndicat des transports parisiens, sur proposition éventuelle du département de Seine-Saint-Denis, l'oblige à supprimer plusieurs lignes ou à réduire les dessertes. La Régie ne pouvant plus garantir le maintien de l'activité de TRA, l'association cesse dans un délai de six mois.

Le renouvellement de la convention entre TRA et la RATP est indissociable du renouvellement des autres conventions liant TRA et la Régie au département de Seine-Saint-Denis. A échéance des conventions, un nouvel accord TRA-RATP peut être conclu. Les biens fournis par TRA pour assurer l'exploitation du

réseau concédé peuvent également être repris par la RATP en vue d'une exploitation directe des lignes. Tout en respectant le rôle de coordination générale des transports réalisé par le STP, les diverses conventions assurent au département la maîtrise des transports urbains sur son territoire. Elles préfigurent ainsi les nouvelles relations qui doivent s'instaurer entre les collectivités locales, départementales et régionales, d'une part, et les entreprises de transport, d'autre part.



Les autorisations d'exploitation

Depuis de nombreuses années, la société TRA exploitait à ses risques et périls un réseau de transports urbains dans l'arrondissement du Raincy. Elle a réussi à fidéliser une clientèle qui utilise aujourd'hui régulièrement les différentes lignes de son réseau d'autobus. La valeur qui s'attache à l'existence de liaisons ouvertes au trafic voyageurs, régulièrement exploitées et convenablement gérées, est comparable à celle d'un fond de commerce. En revanche, le droit d'exploiter ces lignes relève d'autorisations administratives délivrées par le Syndicat des transports parisiens. Il n'est en aucun cas la propriété du transporteur mais celle de la collectivité.

Depuis le 1^{er} janvier 1983, le département de Seine-Saint-Denis est dépositaire des autorisations d'exploitation pour les lignes entrant dans le cadre de la convention tripartite. Il verse annuellement une somme de 7 millions de francs afin de rémunérer la mission d'étude et de coordination des transports réalisée par la RATP, et participer aux dépenses de fonctionnement du réseau exploité par TRA. Le département contribue ainsi financièrement aux diverses actions de développement et de promotion des transports urbains sur son territoire. Son rôle en matière de transport en commun devient très proche de celui des syndicats communautaires d'aménagement des villes nouvelles.

Un jeu de propositions pour harmoniser les dessertes par autobus en banlieue parisienne



Photos RATP-Carner-Clausse-Houdry

La volonté de promotion des transports en commun affirmée par les pouvoirs publics impose un renforcement du rôle de l'autobus. En s'associant, TRA et la RATP marquent leur désir d'éliminer les contraintes qui entravaient l'intégration de leurs réseaux en Seine-Saint-Denis. Cet accord est une illustration significative de l'harmonisation souhaitable des dessertes autobus en banlieue parisienne. Cette harmonisation repose sur la mise en œuvre de plusieurs orientations visant à offrir aux usagers de la banlieue une meilleure qualité de service.

Un même effort pour tous

Les habitants de l'agglomération parisienne ne bénéficient pas de transports en commun

ayant partout la même qualité. A l'exception des villes nouvelles, l'offre de transport décroît rapidement dès que l'on quitte les départements de la petite couronne. En outre, des communes de grande banlieue ayant des caractéristiques démographiques, urbanistiques et sociologiques identiques sont desservies de façon différente. Par souci d'équité, un même effort de desserte devrait être accompli pour tous les habitants de l'agglomération parisienne. Toutefois, le réseau d'autobus de banlieue n'offrira jamais les mêmes services que le réseau d'autobus parisien. Un trajet d'un kilomètre effectué en banlieue donne accès à moins d'emplois, moins de commerces, moins d'équipements collectifs, moins de gares qu'un trajet équivalent réalisé au cœur de Paris. En revanche, les déplacements s'ef-

fectuent plus vite en banlieue et avec une meilleure régularité. En harmonisant les horaires et en organisant des correspondances entre les lignes d'une même zone géographique, on peut élargir l'éventail des liaisons rapides et commodées offertes aux habitants du secteur concerné.

Cette volonté d'équité représente un atout majeur sur le plan de la promotion des transports en commun ; elle doit toutefois s'inscrire dans un cadre économique strict afin d'éviter un gonflement excessif des dépenses d'exploitation. La réussite économique dépend d'abord des réactions des usagers face aux améliorations apportées dans la desserte de leur quartier. L'expérience montre que des gains de trafic sont à attendre, par conséquent un nouvel équilibre devrait s'instaurer

entre les dépenses et les recettes, d'autant que le prix de revient du kilomètre est moindre en grande banlieue du fait des meilleures conditions de circulation. (La vitesse commerciale des bus est de 13 km/h en proche banlieue et de 20 km/h en grande banlieue). Finalement, réaliser un « même effort pour tous » apparaît comme un objectif socialement équitable et économiquement raisonnable.



Assurer un bon niveau de service

Les inégalités recensées dans l'offre de transport se traduisent sur le terrain par d'importantes disparités dans la continuité des services, la fréquence aux différentes heures de la journée, et la nature des services en soirée, le samedi et le dimanche. Enfin, le temps d'accès à l'autobus et au réseau de transports en commun, en général, varie d'une commune à l'autre, voire d'un quartier à l'autre.

En dehors des heures de pointe des jours ouvrables, les bus sont quasiment absents des rues de grande banlieue. Malgré un taux de motorisation des ménages très élevé, 65 % de la population des communes de la grande couronne, dont 80 % des inactifs, n'ont pas de voiture à leur disposition entre 9 h et 18 h. Captifs des transports en commun, ils mettent souvent une heure pour effectuer un trajet de quelques kilomètres qui prend une dizaine de minutes en automobile.

La plupart des lignes de bus de grande banlieue devraient donc assurer un service continu, comme en proche banlieue. Les fréquences seraient adaptées en fonction de l'heure et du trafic, mais elles resteraient attractives pour l'usager, en particulier sur les lignes desservant les gares SNCF ou RER où des correspondances devraient être organisées systématiquement. Enfin, le tracé des lignes pourrait être modifié afin d'assurer une meilleure couverture géographique de l'ensemble de l'agglomération.



S'associer pour mieux desservir

La RATP et les entreprises de l'APTR exploitent plus de 650 lignes de bus en région parisienne. Pour cela, elles emploient 10 500 machinistes ou conducteurs et elles gèrent un parc de 5 400 véhicules. Mais le manque de coordination entre les réseaux des différents transporteurs se traduit par un maillage insuffisant dans de nombreuses communes, des modes de desserte variant d'une ligne à l'autre et une mauvaise utilisation des moyens d'exploitation. Les conventions d'association, permettent une meilleure intégration des réseaux et une utilisation optimale du potentiel de chaque entreprise.

Unifier le réseau d'autobus ne peut se faire que sous la maîtrise d'un exploitant unique, exerçant un contrôle technique sur l'ensemble des lignes de transport de l'agglomération parisienne. La RATP assure déjà 84 % des déplacements en autobus dans Paris et sa banlieue. Son poids, son expérience, ses capacités d'études et son potentiel humain lui permettraient d'assurer cette mission de manière rationnelle et efficace.

Dans ce cadre la Régie aurait tout d'abord une mission d'étude. Son rôle consisterait à préparer la restructuration de l'ensemble des dessertes, y compris en adaptant les fréquences et les horaires des lignes en fonction des besoins, puis à contrôler la bonne exécution du service. Sur le terrain, l'exploitation des lignes serait assurée par la RATP et par des transporteurs privés connaissant déjà bien le secteur, du fait de leurs activités antérieures.

Plusieurs études réalisées par la RATP et la Direction régionale de l'équipement montrent que les gains résultant d'une unification des réseaux et d'une meilleure utilisation du potentiel des entreprises permettraient d'étoffer immédiatement le service, de diminuer les correspondances et de créer de nouvelles liaisons intercommunales, sans engager de moyens supplémentaires en hommes et en matériels. A proximité de Paris, de nombreuses lignes de l'APTR assurant des liaisons radiales doublent des lignes de la RATP, mais sans assu-

rer de véritables dessertes des communes traversées. En levant les interdictions de trafic local imposées par le décret de coordination, on pourrait renforcer ces dessertes tout en employant moins de bus et moins de conducteurs. Les moyens ainsi dégagés seraient utilisés sur d'autres lignes moins favorisées du réseau. De tels doublons existent par exemple de la Porte de Pantin à Bobigny entre les lignes 12 et 13 de TRA et la ligne 151 de la RATP. La desserte du tronc commun par l'ensemble de ces lignes permettrait, outre une économie de moyens, la création de liaisons directes entre Pantin, Bobigny, Aulnay-sous-Bois et Sevran.

De même, en confiant à chaque transporteur l'exploitation des lignes situées à proximité de ses dépôts, on réduirait de façon importante les kilomètres hauts-le-pied effectués en début ou en fin de service. L'économie de carburant et les gains d'entretien sur les véhicules financeraient en partie l'amélioration globale du service.



Uniformiser les tarifs

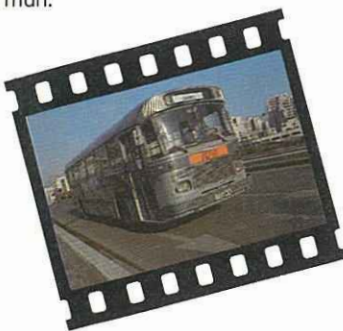
Pour beaucoup d'habitants de l'arrondissement du Raincy, le premier signe tangible de l'association entre TRA et la RATP a été l'apparition du ticket jaune et brun sur les lignes qu'ils ont l'habitude de fréquenter. Le succès de la carte orange a démontré à quel point la création d'un titre unique de transport jouait un rôle primordial dans l'usage et la promotion des transports en commun. Une billetterie commune et universelle est d'ailleurs un critère de qualité de service aussi important que le confort des voitures ou la fréquence des passages. Or, la tarification des sociétés de l'APTR et celle de la RATP reposent toujours sur des bases différentes.

Les lignes d'autobus de la RATP sont découpées en sections de 1 700 mètres environ. Le nombre de billets utilisés varie en fonction du nombre de sections parcourues. Sur les lignes exploitées par les sociétés de l'APTR,

les sections mesurent 2 500 mètres ; de plus, on y applique un tarif urbain ou un tarif interurbain selon la longueur du parcours. Résultat, deux voyageurs effectuant un même trajet kilométrique paieront des prix différents selon qu'ils utilisent les autobus de la RATP ou ceux de l'APTR.

La tarification de l'ensemble des entreprises de l'APTR est régie par un barème harmonisé, approuvé par le Syndicat des transports parisiens. En revanche, chaque entreprise édite sa propre billetterie qui n'est souvent valable que sur ses propres lignes. Parfois il existe deux types de billets sur le même réseau. C'était le cas par exemple sur les lignes de TRA aux départs du Raincy et de Gagny. Les voyageurs occasionnels sont alors contraints d'acheter des billets à l'unité ou de se procurer des carnets de tickets qu'ils n'utiliseront pas complètement. Aucune des deux solutions n'est réellement intéressante pour l'usager.

La création d'un réseau de transport unique et cohérent impose une uniformisation et une intégration tarifaire des diverses entreprises exploitant des lignes régulières dans l'agglomération parisienne. L'harmonisation des tarifs et de la billetterie est l'une des conséquences les plus attendues de la nouvelle forme d'association proposée par la RATP. L'extension de la tarification RATP aux réseaux APTR est une réforme souhaitable, car elle offre aux usagers un maximum d'avantages et forge dans l'esprit du public l'image d'un réseau commun.



Redécouvrir l'autobus

Au fil des années, de nombreux banlieusards ont perdu l'habitude d'utiliser l'autobus pour leurs déplacements quotidiens. Maillage insuffisant, fréquences trop faibles, dessertes mal adaptées, tarification compliquée, correspondances multiples, autant d'obstacles dressés sur le chemin du voyageur obstiné ! Comparé aux autres modes de transport, l'autobus de banlieue conserve trop souvent une réputation de

médiocrité, d'autant qu'il est victime du « mythe ferroviaire ». Mais derrière ces données générales se cachent bien des différences locales.

Critiqué là où il est absent, le bus est apprécié là où il est présent. Deux tiers des habitants de la grande couronne n'utilisant jamais l'autobus, il existe une importante clientèle potentielle que l'on pourrait attirer, moyennant un effort soutenu d'information et de promotion. Cet effort de communication devrait accompagner et profiter des améliorations successives apportées au réseau de bus et au niveau de service sur les lignes.



Une réalisation en deux étapes

Plusieurs étapes sont nécessaires pour parvenir à harmoniser les réseaux de bus dans l'agglomération parisienne. Le plus urgent est d'unifier les tarifs, d'intégrer et de restructurer les réseaux. Ensuite, on pourrait développer l'offre, créer de nouvelles liaisons et étendre le service en soirée, le samedi et le dimanche.

Un tel développement aura naturellement des conséquences financières, mais, l'unification des tarifs et la restructuration des réseaux devraient se traduire par une augmentation sensible du trafic. « L'effet de réseau » devrait jouer à plein !

En outre, un attrait des banlieusards pour l'autobus comparable à celui des Parisiens après la création de la carte orange en 1976 créerait à cet égard des conditions extrêmement favorables. Pour être complet, il faudrait aussi tenir compte des économies consécutives à une meilleure utilisation du potentiel de chaque entreprise de transport. Enfin les gains de temps, les économies d'énergie et les effets sur les encombrements et la pollution, résultant d'une plus large utilisation de l'autobus, seraient également à porter au crédit de l'opération.

LE BUDGET 1983

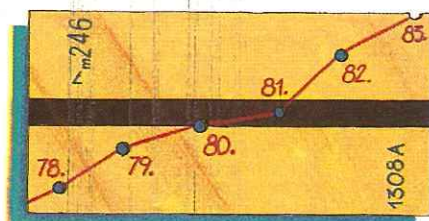
Les activités prévues au budget d'exploitation de 1983 se situent dans le prolongement des actions engagées au cours de l'exercice précédent.

Correspondant strictement aux orientations fixées par les pouvoirs publics en matière d'effectifs et de services, le budget 1983, qui a été approuvé par le Conseil d'administration en novembre 1982, sera révisé en mai prochain. Il s'élève à 12,4 milliards de francs, soit une augmentation d'environ 19 % par rapport au budget révisé 1982.

Ainsi, l'exercice 1983 sera marqué essentiellement par l'exploitation en année entière du prolongement de la ligne 7 au Kremlin-Bicêtre et des dessertes nouvelles réalisées en 1982 sur le réseau d'autobus, le renforcement du service offert sur la ligne B, dans le cadre de l'interconnexion, et la poursuite de la modernisation des matériels et des équipements.

Quant à l'effectif moyen annuel nécessaire pour réaliser ce programme d'activités, il marque, par rapport à l'exercice précédent, une augmentation de plus de 1 200 agents. Cet accroissement correspond pour une très large part à l'effet en année pleine des recrutements effectués en 1982, au titre de la réduction du temps de travail, du développement du service offert en banlieue, de la création de postes destinés à l'accueil au réseau ferré et du renforcement de la lutte contre la fraude.

L'évolution du trafic et des recettes tient compte des mesures entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1982 : prise en charge par les employeurs de 40 % du coût des déplacements « domicile-travail » de leurs salariés, création de la carte orange hebdomadaire et instauration du tarif unique sur le métro.



Évolution des dépenses

Au chapitre des dépenses, soit 12 426 millions de francs, les frais de personnel arrivent de très loin en tête puisqu'ils représentent 58,9 % du budget. Ce poste s'élève à 7 322 millions de francs, marquant un accroissement de 13,1 % par rapport à 1982.

Les prévisions de salaires ont été

effectuées en tenant compte, d'une part, des mesures intervenues pour l'exercice 1982 et, d'autre part, à titre provisionnel, des aménagements de rémunérations susceptibles d'intervenir d'ici à la fin 1983.

Par ailleurs, il est à noter qu'en matière de charges sociales, le montant de la subvention de la RATP pour le fonctionnement des œuvres sociales a été calculé sur la base d'un pourcentage de la masse salariale porté de 2,711 % à 2,811 %.

Les autres frais d'exploitation ont été estimés à 2 856 millions de francs : les impôts et taxes représentent 1 016 millions de francs, soit 8,2 % de l'ensemble des dépenses. Les dépenses d'énergie (4,5 % du budget) s'élèvent à 565 millions de francs et celles des matières, travaux et divers (10,3 % du budget) à 1 275 millions de francs. Au total, ces trois postes enregistrent une augmentation de 493 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Ceci résulte pour l'essentiel de l'évolution des conditions économiques, de l'effet en année pleine des extensions et des renforcements de service en 1982 et de la facturation par la SNCF à la RATP en 1983 du coût de la circulation de ses trains sur le domaine RATP, dans le cadre de l'interconnexion.

Le poste « frais financiers » représente cette année 10,8 % du budget. Ce montant provisionnel de 1 348 millions de francs marque une augmentation de 250 millions de francs par rapport à 1982, soit + 22,8 %.

Cette variation correspond principalement à l'incidence des intérêts des emprunts destinés à financer les dépenses d'investissements de l'exercice 1982 et à la prise en compte des intérêts afférents aux emprunts à émettre en 1983. Il convient de noter qu'en ce qui concerne ces derniers, la RATP ne bénéficiera plus, comme par le passé, de prêts consentis par le FDES.



L'équilibre financier

Le total des recettes, égal à celui des dépenses, s'élève à 12 426 millions de francs, au lieu de 10 444 millions de francs au budget révisé 1982, soit un

accroissement de 1 982 millions de francs (+ 19 %).

Avec un tarif d'application égal au module d'équilibre moyen annuel - c'est-à-dire sans indemnité compensatrice - correspondant au prix d'un billet de métro à 4,34 F, les produits du trafic comprennent 7 454 millions de francs de recettes directes du trafic et 3 898 millions de francs de remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires (cartes orange, hebdomadaires, émeraude, demi-tarif, etc.) et pour les dessertes déficitaires.

Le trafic total pour 1983 est estimé à 2 210 millions de voyages, compte tenu des services prévus et des tendances observées, ainsi que d'un supplément de trafic attendu à la suite de la prise en charge partielle par les employeurs du coût des déplacements domicile-travail.

Ainsi, dans le cas où le « module tarifaire d'application » passerait à 2,40 F le 1^{er} juillet prochain, les recettes du trafic s'élèveraient à 4 246 millions de francs et l'indemnité compensatrice à 4 893 millions de francs. Et, dans l'hypothèse où aucune augmentation tarifaire n'interviendrait en 1983, le « module tarifaire d'application » resterait au niveau actuel de 2,20 F, entraînant des recettes de 4 094 millions de francs et une indemnité compensatrice de 5 144 millions de francs.

L'augmentation de 19 millions de francs par rapport à 1982 des produits commerciaux accessoires provient essentiellement d'un accroissement des recettes de la publicité commerciale ; elle masque toutefois la disparition des recettes des distributeurs automatiques résultant de la résiliation des contrats avec SAFAA et SAFDA en 1982. Les produits commerciaux accessoires ont été estimés à 189 millions de francs.

Enfin, les autres recettes (885 millions de francs) sont en augmentation de 25,7 % par rapport à 1982. Ceci est imputable surtout à la progression des prestations de services à des tiers, notamment au titre de la facturation à la SNCF de l'entretien de son matériel MI 79 et des charges de circulation des trains RATP sur le domaine SNCF, dans le cadre de l'interconnexion.



Les investissements en 1983

Le programme d'investissements pour l'année 1983 s'élève à 3 174 millions de francs en autorisations de programme

BUDGET 1983 (en millions de F)

DÉPENSES (12 426 millions de F)

Frais de personnel 7 322

Impôts et taxes 1 016

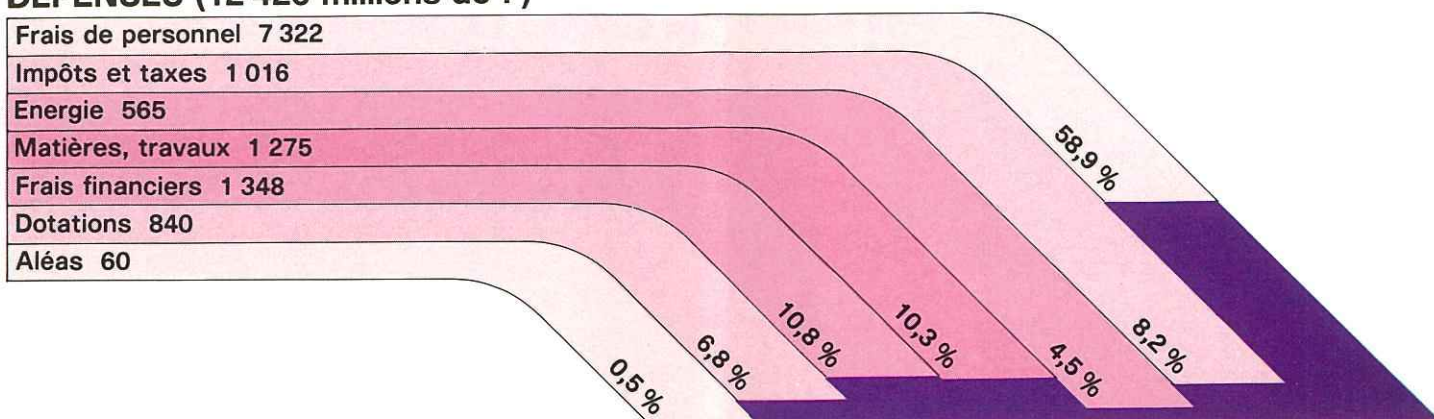
Énergie 565

Matières, travaux 1 275

Frais financiers 1 348

Dotations 840

Aléas 60



RECETTES (12 426 millions de F)

Recettes du trafic 7 454

Remboursements pour réductions tarifaires 3 893

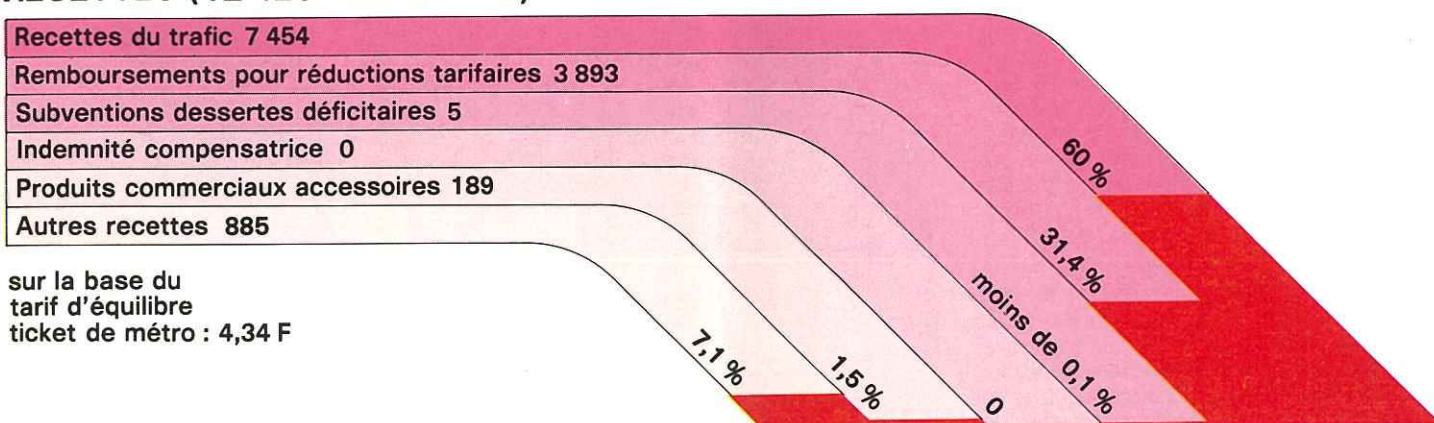
Subventions dessertes déficitaires 5

Indemnité compensatrice 0

Produits commerciaux accessoires 189

Autres recettes 885

sur la base du
tarif d'équilibre
ticket de métro : 4,34 F



Recettes du trafic 4 246

Remboursements pour réductions tarifaires 2 195

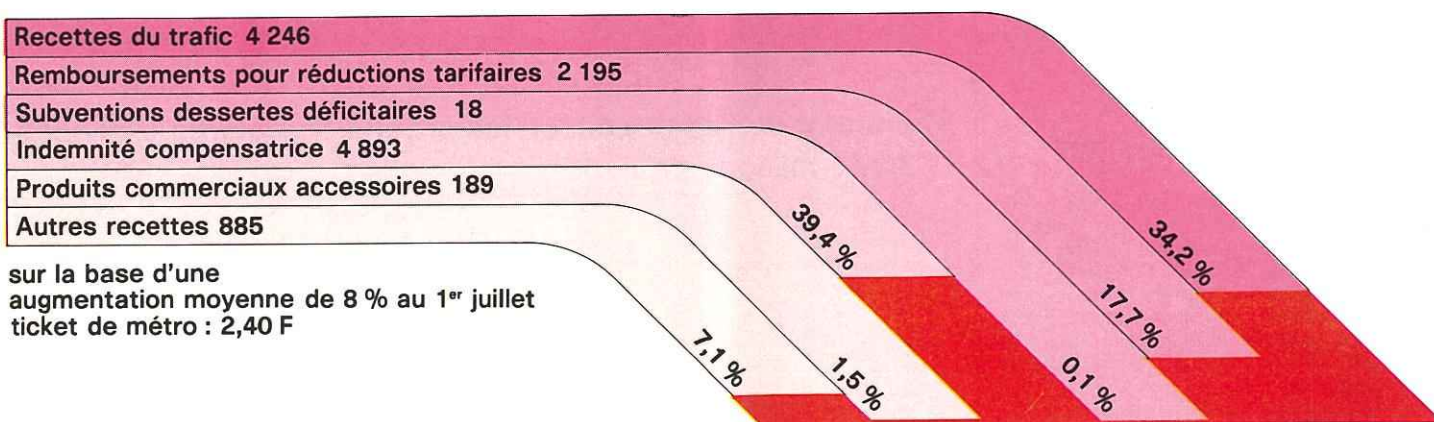
Subventions dessertes déficitaires 18

Indemnité compensatrice 4 893

Produits commerciaux accessoires 189

Autres recettes 885

sur la base d'une
augmentation moyenne de 8 % au 1^{er} juillet
ticket de métro : 2,40 F



Recettes du trafic 4 094

Remboursements pour réductions tarifaires 2 095

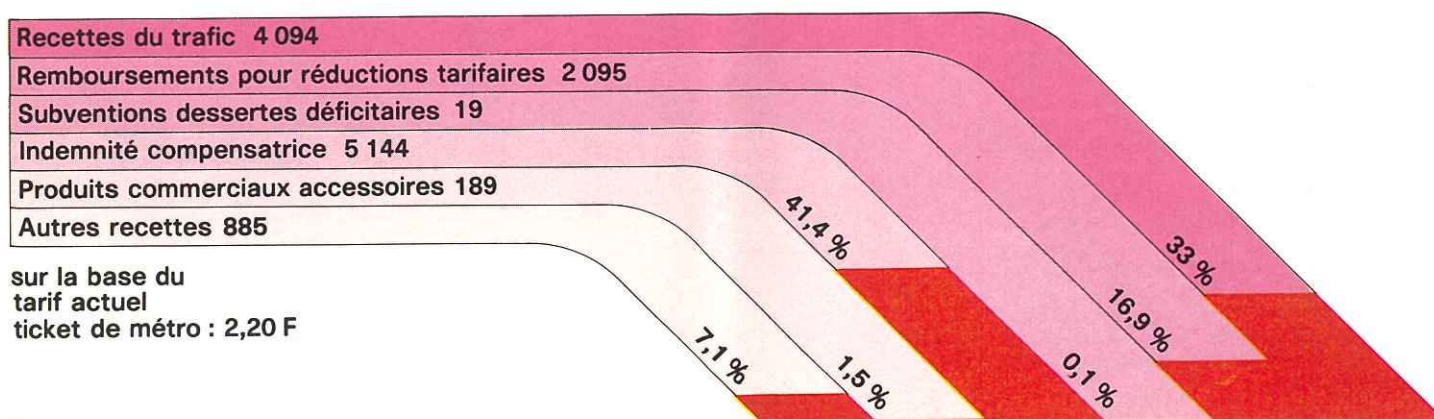
Subventions dessertes déficitaires 19

Indemnité compensatrice 5 144

Produits commerciaux accessoires 189

Autres recettes 885

sur la base du
tarif actuel
ticket de métro : 2,20 F



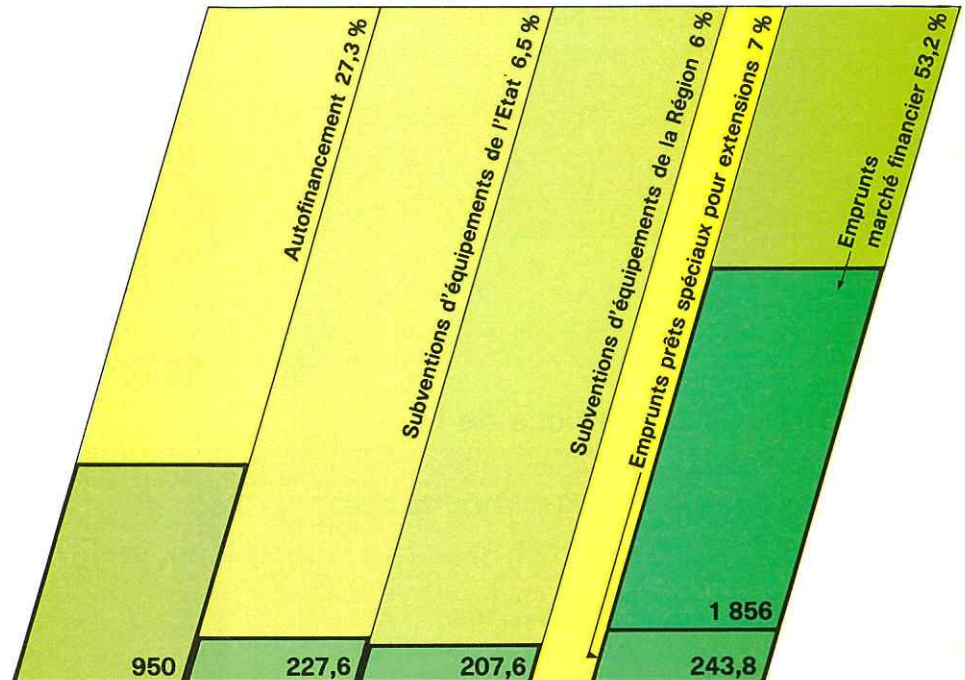
et à 2 935 millions de francs en crédits de paiements.

Ce programme tient compte notamment de la limitation, en francs constants, des commandes de matériel roulant à leur niveau de 1982, de la réduction des hypothèses de dérive des prix et de la création d'un fonds spécial grands travaux assurant le financement des parts « État » de la réalisation de la gare Saint-Michel et du prolongement de la ligne 7 à La Courneuve.

Par rapport au programme 1982, le volume global des autorisations de programme est strictement maintenu en 1983. Elles concernent les extensions des réseaux pour 25 % et les commandes de matériel roulant pour 41 %. Ainsi, elles permettent de lancer deux opérations nouvelles (gare Saint-Michel et ligne 7 aux Quatre-Routes), d'engager les travaux préparatoires et les mesures conservatoires du prolongement de la ligne 1 à La Défense et poursuivre la réalisation des opérations en cours pour les mises en service de Villejuif III (ligne 7) fin 1984, Bobigny-Préfecture (ligne 5) au début de 1985 et La Courneuve (ligne 7) à la fin de 1985.

Seront engagées, comme prévu, en 1983 les opérations suivantes : l'adaptation de la ligne A à la circulation des rames M1, la réalisation de l'atelier de révision du M1 des lignes A et B et la création d'un nouvel atelier à Bobigny. Les dotations inscrites pour l'amélioration de l'ex-

D'où viennent les crédits ? (3 485 millions de F)



ploitation et les opérations de modernisation et gros entretien sont légèrement inférieures en volume à celles de 1982.

Les dépenses d'investissements (2 935 millions de francs) majorées de remboursements d'emprunts (550 millions de francs) s'élèvent globalement à 3 485 millions de francs.

Le volume des emprunts nécessaires

à leur financement (1 899,8 millions de francs) tient compte d'une mise en réserve de 200 millions de francs demandée par le FDES, dans le cadre d'un exercice général de limitation des besoins de financement externes des entreprises publiques, à charge pour la RATP de formuler toute proposition permettant d'éviter de les appeler en 1983.

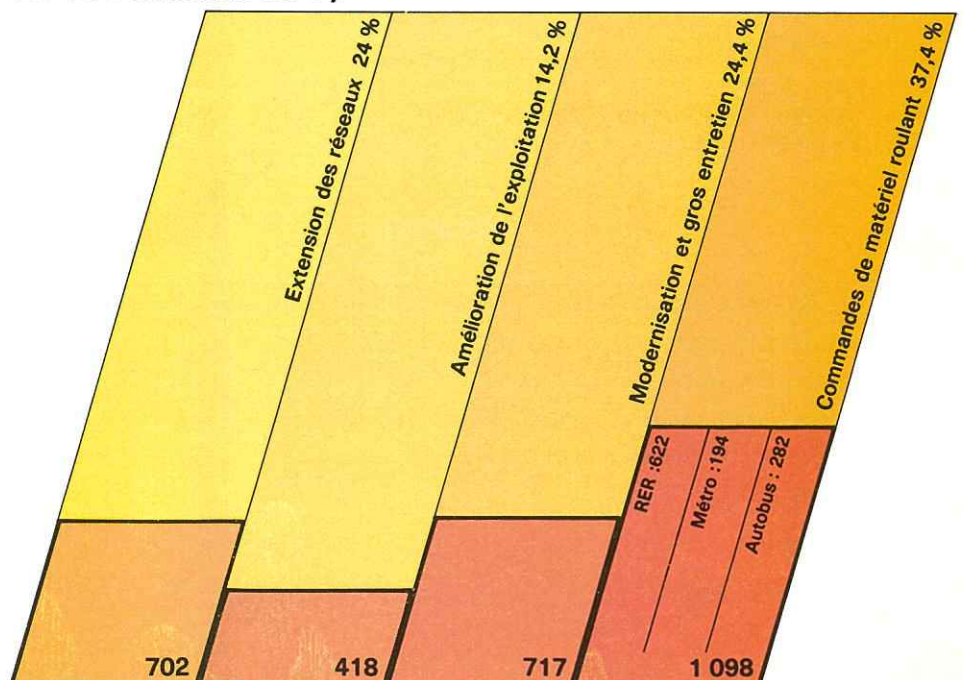
Budget 1982 : résultat positif

Les comptes de l'année 1982, non encore définitivement arrêtés, se présentent sous un jour favorable. Les résultats provisoires font apparaître une amélioration par rapport au budget de l'exercice d'une centaine de millions de francs, le report à nouveau au 1^{er} janvier 1983 présentant ainsi un solde créditeur d'égale montant.

Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il a été obtenu malgré une insuffisance d'inscription initiale de l'État, au titre de l'indemnité compensatrice, de l'ordre de 200 millions de francs, ainsi que les conséquences financières d'un report de quatre mois – du fait du blocage des prix – de la hausse des tarifs et de la limitation de celle-ci à 9,9 % (en moyenne).

Certes la RATP a bénéficié, comme les autres entreprises, des dispositions prises en vue du freinage de l'évolution des prix et des services. Mais, un tel résultat n'aurait pas été possible sans la progression du trafic, la maîtrise des coûts et des dépenses et, ne l'oublions pas, le solde également positif de l'exercice précédent.

Comment seront dépensés les crédits de paiement alloués ? (2 935 millions de F)



1982 : TRAFIC EN HAUSSE

En 1982, 2 125 millions de voyages ont été effectués sur l'ensemble des réseaux de la RATP. Ce résultat correspond à une augmentation du trafic de 3 % par rapport à 1981.

Résultats en millions de voyages

	1981	1982	variations
Métro	1 109,5	1 129,8	+ 1,8 %
RER-RATP	222,9	246,4	+ 10,5 %
Autobus Paris	313,7	313,6	-
Autobus banlieue	394,8	410,4	+ 4 %
Funiculaire de Montmartre	1,4	1,5	+ 7,1 %
Lignes d'autobus affrétées	15,9	17,6	+ 10,7 %
Services touristiques et locations	6	5,8	- 3,3 %
	2 064,2	2 125,1	+ 3 %

Si on corrige les résultats 1982 de l'incidence des grèves survenues au cours de l'année, l'accroissement du trafic global est de 2,2 % par rapport aux résultats corrigés de 1981. La progression est alors de 3,1 % sur le réseau ferré (métro et RER-RATP) et de 0,7 % sur les lignes d'autobus.

Indépendamment des données particulières à chaque réseau, deux facteurs ont participé à l'augmentation du trafic. D'une part, la poursuite de la campagne de promotion des transports en commun et d'autre part les nouvelles mesures tarifaires concernant la

prise en charge à 40 % du coût du transport domicile-travail par les employeurs. En ce qui concerne l'impact de ces dernières mesures intervenues le 1^{er} novembre 1982, les premiers résultats permettent d'estimer une croissance supplémentaire du trafic d'environ 5 millions de voyages au cours des deux derniers mois de l'année ce qui, par amplification sur l'année entière, donne une augmentation de 1,4 % du trafic global, accroissement directement lié à un changement de comportement des personnes qui ont reporté leurs habitudes de déplacements sur les transports en commun.

LA NOUVELLE 1^{re} CLASSE

Il y a un an, le 1^{er} mars 1982, les conditions d'accès aux voitures de première classe du métro étaient modifiées, celles-ci devenant banalisées en dehors de la période 9 heures-17 heures pour être ouvertes à tous.

Cette décision avait fait grand bruit, soulevant maintes réactions, de la désapprobation à une satisfaction non dissimulée.

Les mois ont passé et les taux de charge des voitures de 1^{re} classe montrent une baisse de 10 % aux heures creuses du matin, une stabilité aux heures creuses de l'après-midi et un accroissement de 25 % aux heures de pointe du matin et du soir.

Ces résultats correspondent à l'objectif poursuivi par la RATP, le nouveau régime ayant conduit à une meilleure répartition de la charge entre les différentes voitures de la rame aux heures de pointe, sans pour autant entraîner une désaffection sensible pour la 1^{re} classe, durant la période où elle est appliquée. D'ailleurs, les pertes de recettes occasionnées par la nouvelle réglementation ont été moins importantes que prévu.

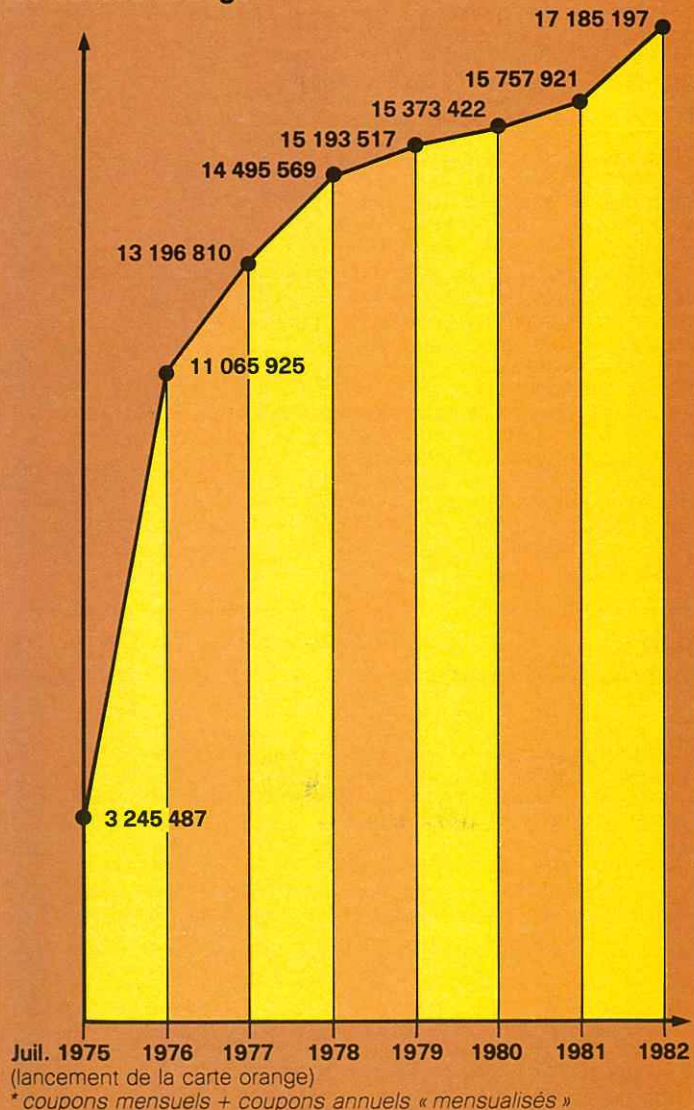
CARTE ORANGE : toujours le succès

Plus de 17 millions de coupons mensuels ont été vendus en 1982, ce qui représente une augmentation de 9,1 % par rapport à 1981.

L'année 1982 a été marquée par la mise en application, le 1^{er} novembre, des nouvelles mesures tarifaires concernant la prise en charge partielle par les employeurs du trajet domicile-travail de leurs salariés. Ainsi, si l'on compare les ventes du mois de novembre 1982 à celles du mois de novembre 1981, l'augmentation grimpe, à 13,9 %.

Le coupon jaune (carte orange hebdomadaire) créé le 1^{er} novembre 1982 a, quant à lui, été choisi par 126 703 personnes le premier mois et 151 550 au mois de décembre, soit 19,6 % de plus. Une courbe des ventes à suivre...

Evolution des ventes de coupons* de cartes orange



Le métro gagne du trafic

Après le tassement de 1980 et l'amorce de la reprise en 1981 avec +1,4 %, le trafic du métro enregistre en 1982 une nouvelle augmentation de 1,8 %. Cette croissance s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs.

Ainsi, la diminution du taux de fraude, 4,6 % par rapport à 5,1 %, représente un gain de 6 millions de voyages. Le développement de la mise en place de portes anti-fraude (23 % du trafic à l'entrée et 36 % en sortie), l'installation dissuasive d'agents d'accueil et d'information au niveau des lignes de contrôles et la campagne de sensibilisation menée en septembre dernier sur ce problème, tant auprès des voyageurs que de l'opinion, expliquent cette évolution favorable du taux de fraude.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic sur le métro s'explique par l'effet en année pleine du prolongement de la ligne 10 à Boulogne en octobre 1981, ainsi que par la récente mise en service de la ligne 7 au Kremlin-Bicêtre en décembre 1982.



Dispositifs anti-fraude dans le métro : la diminution du taux de fraude représente un gain de 6 millions de voyages.

Autobus : stabilité dans Paris et reprise en banlieue

Après deux années de décroissance en 1980 et 1981, le trafic du réseau d'autobus amorce globalement une nouvelle progression.

Ainsi en banlieue, le réseau a bénéficié de plusieurs prolongements de lignes et de la création de deux lignes nouvelles, soit une augmentation du réseau de 26 km.

En revanche, dans Paris, le réseau est resté pratiquement stable (un prolongement de 3 km de la ligne 87 le 1^{er} octobre 1982) et les services ont été voisins de ceux de l'année précédente, contrairement à plusieurs lignes de banlieue où le service offert a été amélioré. De plus, aucune priorité nouvelle importante n'est intervenue en faveur des autobus et leur vitesse moyenne, à Paris, à l'heure de pointe du soir, est restée constante (9,9 km/h).



En 1982, un prolongement de 3 km d'une ligne parisienne : le 87 jusqu'à la porte de Reuilly.

RER : locomotive du trafic

Le trafic sur le RER continue d'augmenter à un rythme soutenu, jouant ainsi son rôle de locomotive du trafic avec une croissance de 10,5 % pour l'année 1982. Il a bénéficié de l'effet en année pleine du prolongement de la ligne B, en décembre 1981, de Châtelet-Les Halles à Gare du Nord. Par jour de plein trafic, les deux sens cumulés, le nouveau tronçon transporte maintenant près de 100 000 personnes contre 60 000 en mars 1982. D'autres facteurs interviennent également dans cette montée en régime : l'accroissement du service offert, le développement de l'urbanisation le long des branches extérieures, enfin l'utilisation de plus en plus fréquente des tronçons centraux du RER pour les déplacements intra-muros.



L'urbanisation croissante le long des branches extérieures du RER : des voyageurs en plus.

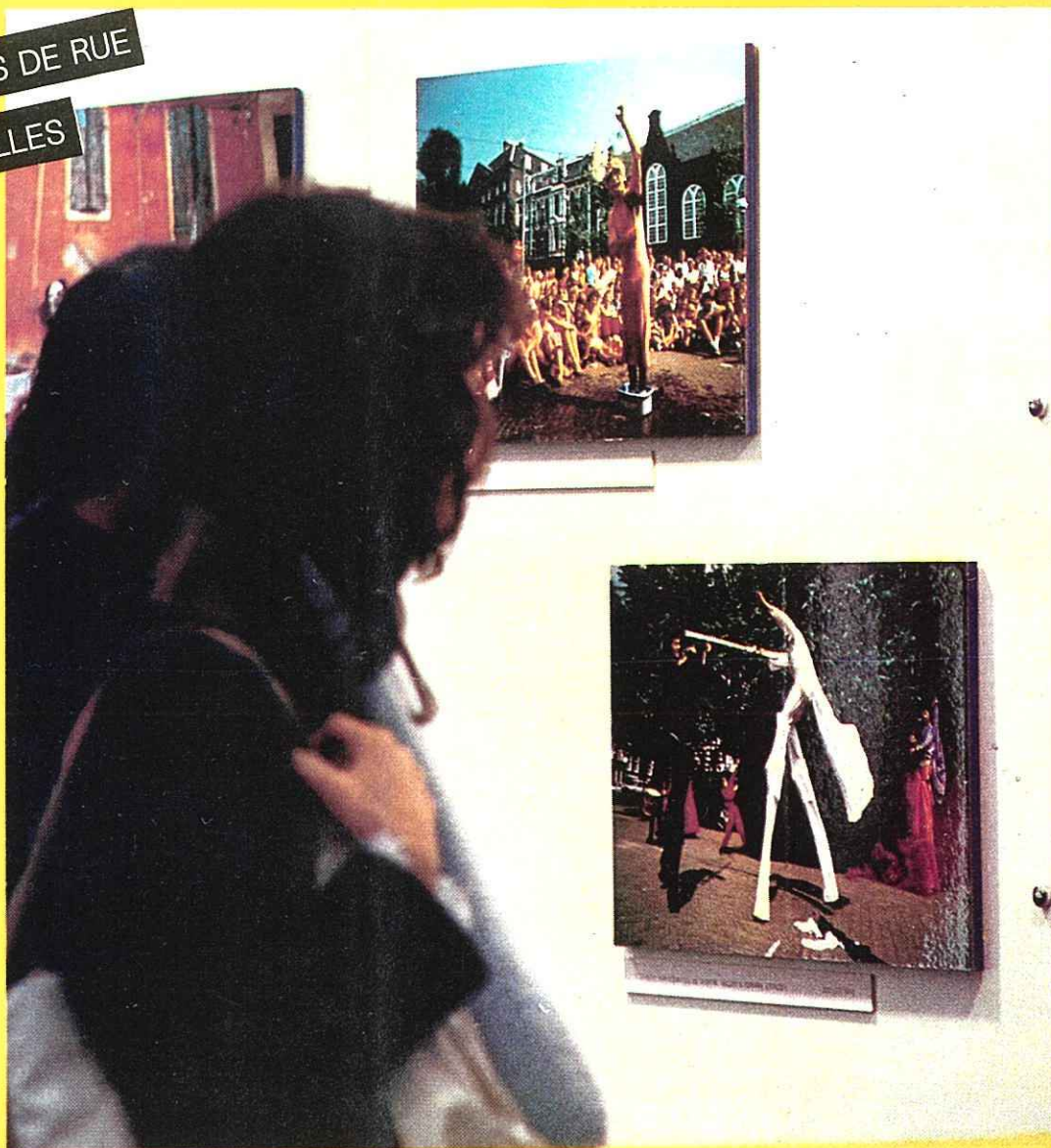
LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

ARTS ET SPECTACLES DE RUE À CHÂTELET-LES HALLES

La gare RER « Châtelet-Les Halles » a abrité durant une semaine, du 2 au 9 février dernier, une nouvelle exposition « Arts et spectacles de rue ». Exposition, toujours différente des précédentes, qui s'attachait cette fois à traduire l'intérêt artistique que présente la rue lorsqu'elle devient à la fois coulisses, scène et spectacle.

En effet, l'espace scénique qu'est la rue permet de plus en plus l'apparition de différentes manifestations originales qu'elles soient théâtrales, plastiques ou gestuelles.

Accompagnée d'un audiovisuel, cette exposition était extraite d'un reportage réalisé en 1982 dans toute l'Europe par Pierre-Alain Grevet et Irène Exiga. Une manière de faire connaître cette forme de spectacle en perpétuelle évolution et qui, bien que touchant différents publics, reste cependant relativement méconnue dans son ensemble.



RATP-Ardillon

NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

- Pour améliorer la sécurité dans les terminus du métro, il a été décidé de revoir leurs conditions d'éclairage. Cinq nouveaux terminus viennent d'en bénéficier : Porte d'Auteuil (ligne 10), Porte d'Orléans (ligne 4), Porte de Champerret (ligne 3), Pré-Saint-Gervais (ligne 7 bis) et Porte de la Chapelle (ligne 12).

- Le restaurant d'entreprise des Grands-Augustins a ouvert ses portes le 7 février dernier. Les travaux de modernisation auront duré près d'un an (cf. *Entre les lignes* n° 54) : une salle à manger et des cuisines entièrement remaniées, une cafétéria installée au sous-sol, l'ensemble n'a plus rien à voir avec la « cantine des GA » d'autrefois. Autre nouveauté : le comité d'entreprise propose pour une période d'essai une autre formule de restauration qui permet aux agents de composer leur menu, selon leur appétit, par le jeu de différents tickets (plat garni, hors-d'œuvre ou dessert ou fromage et supplément légume).

- La rénovation de la gare routière « Porte de Choisy » vient de débuter. Elle comporte la construction de nouveaux abris et d'un escalier mécanique reliant la station du métro à la gare routière. Cette opération a pour but l'amélioration de l'attente pour les voyageurs et des conditions de circulation entre la station et la gare routière. Les travaux, débutés au mois de février dernier, devraient être achevés en décembre 1984.

- Entrepris depuis trois ans, les travaux de modernisation de l'atelier de Choisy se poursuivent normalement et on approche de la fin des travaux de génie civil qui ont dû s'effectuer sans que s'interrompent les activités industrielles de l'atelier. La cabine de peinture et sa machine à laver les bogies ont été commandées : on prévoit une mise en service avant l'été prochain.

UNE ÉQUIPE DE LA L12

EN FORMATION

SUR SOSIE

Pour la première fois, du 24 janvier au 4 février dernier, 12 agents, cadres, maîtrise et exécution, qui travaillent habituellement sur la ligne 12 du métro ont suivi ensemble un stage de recyclage sur le simulateur SOSIE : 3 sous-chefs de terminus, 2 chefs de départ, 2 chefs de manœuvre, un sous-chef de ligne, un inspecteur et 3 chefs de régulation étaient concernés par l'opération.

Au programme, tout d'abord un rappel des connaissances théoriques sur les problèmes de la signalisation de manœuvre et une prise de contact avec la ligne 0 – la ligne du simulateur – puis, au cours de la seconde semaine, la résolution des incidents d'exploitation les plus significatifs (avaries importantes de matériel entraînant des retards, courts-circuits, avaries de signalisation, etc.). Après chaque exercice, le chef de ligne animait un débat sur l'analyse de la résolution de l'incident.

Si le stage avait pour but l'amélioration du savoir-faire des agents en ligne, il était tout aussi indispensable de démontrer l'importance de la communication au

sein d'une équipe et de faire apparaître tout l'intérêt d'une bonne coordination entre les différents secteurs, en ligne et au PCC

Pourquoi choisir la ligne 12 ? Tout d'abord parce qu'il fallait, pour cette expérience pilote, une ligne « volontaire ». De plus, la ligne 0, exploitée en ligne unique (elle peut également l'être en fourche) ressemble à la ligne 12 et l'on peut simuler des problèmes d'exploitation identiques.

Dès maintenant, il semble acquis que cette première expérience sera poursuivie, mais de quelle façon ? Sera-t-elle étendue à d'autres lignes, ou d'autres équipes de la ligne 12 du métro en bénéficieront-elles à leur tour ? Il reste à tirer les enseignements de ce premier stage afin de définir la politique de recyclage des agents en ligne.

NOMINATIONS

Depuis le 1^{er} août 1982, la direction des études générales est remplacée par la direction du développement (G) et la direction des systèmes d'information et de l'organisation (S). A G comme à S, la nouvelle organisation a entraîné des changements d'hommes et de structures.

La direction financière a été également réorganisée au 1^{er} janvier 1983, pour tenir compte des évolutions intervenues et à venir concernant la mise en œuvre d'une gestion décentralisée dans l'entreprise, et l'introduction des techniques nouvelles offertes par l'informatique et la bureautique. La réorganisation consiste exclusivement en une redistribution de certains groupements. La structure de base en trois services a été respectée et comporte :

- le service du budget et des études financières (EB), chargé de l'élaboration et de la synthèse des prévisions financières à court et moyen terme et de toutes les études à caractère financier, fiscal ou actuariel ;
- le service de la gestion financière (EG), responsable de la définition, de l'élaboration et de la mise en œuvre des instruments financiers nécessaires à la prise de décision, et de l'établissement des documents comptables et fiscaux ;
- le service des règlements financiers (ER), chargé des opérations de règlements, des mouvements de fonds et de la gestion de la trésorerie.

D'autres nominations sont intervenues le 1^{er} janvier 1983 :

- M. Jacques Majou, ingénieur général, a été nommé adjoint au directeur des services techniques. M. Jacques Majou était auparavant adjoint au directeur du réseau ferré.
- M. Pierre Barrier, ingénieur en chef, auparavant chef du service de l'exploitation à la direction du réseau ferré, remplace M. Jacques Majou.
- M. Alain Tourneur, ingénieur en chef adjoint, jusqu'alors adjoint de M. Pierre Barrier, le remplace et devient ainsi chef du service de l'exploitation.
- M. André Pascal, ingénieur en chef adjoint, devient l'adjoint de M. Alain Tourneur.
- M. Jean-Pierre Mercier, ingénieur chef de division, a été nommé adjoint au chef du service des études d'exploitation et de la promotion du transport à la direction du réseau routier, poste qui était occupé par M. Jean-Michel Paumier.



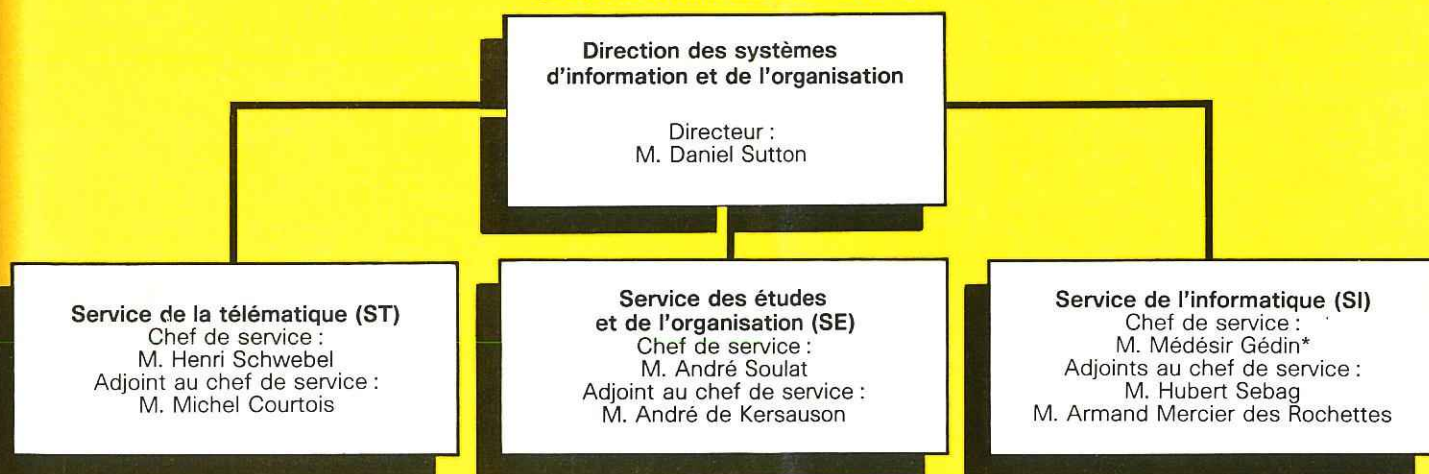
LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

ORGANIGRAMME DE G



M. Jacques Banaszuk exerce également les fonctions d'adjoint au directeur.

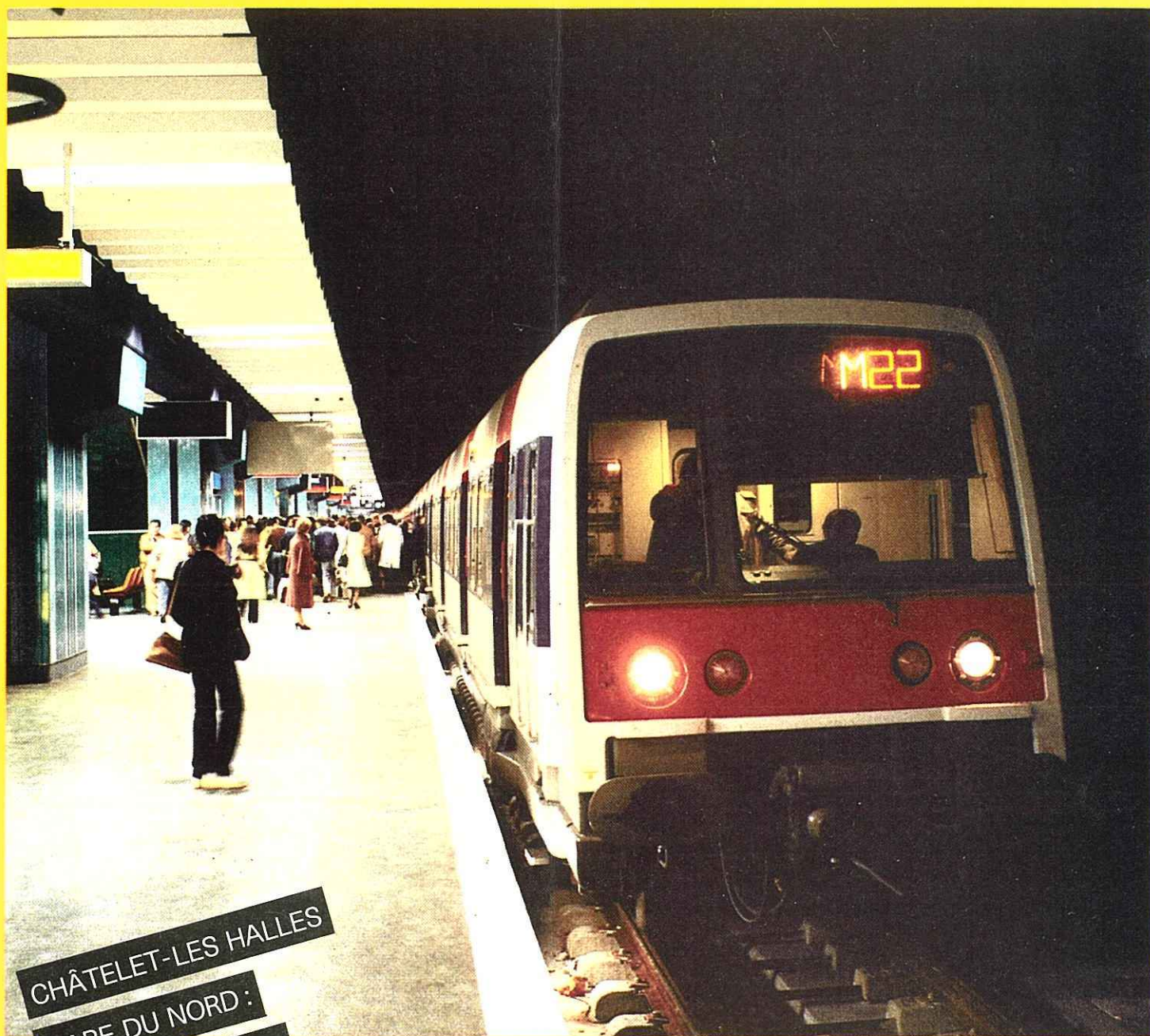
ORGANIGRAMME DE S



M. Médésir Gédin exerce aussi les fonctions d'adjoint au directeur.

ORGANIGRAMME DE E





CHÂTELET-LES HALLES
GARE DU NORD :
PLUS D'UN AN APRES

29 mai 1983 : 1^{re} phase de l'interconnexion.

Le 10 décembre 1981, le prolongement de la ligne B du RER entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord a été mis en service. Depuis, le trafic sur ce tronçon n'a cessé de croître et se révèle même supérieur à celui initialement prévu.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Sur ce tronçon, le trafic journalier, les deux sens cumulés, a augmenté d'une manière régulière :

- mars 1982 : 61 000 voyages/jour ;
- juin : 69 000 ;
- octobre : 75 000 ;
- décembre : 97 000 ;

Dans le sens Gare du Nord-Châtelet-Les Halles, environ un quart des voyageurs proviennent de la partie nord de la ligne B (section SNCF en correspondance quai à quai avec la section RATP) et du métro (lignes 2, 4 et 5), les autres voyageurs venant principalement des autres lignes SNCF de la banlieue nord. La majorité des voyageurs montés à Gare du Nord descendent à Châtelet-Les Halles

tandis que d'autres montent en ce point en direction du sud. Les échanges dans cette gare sont donc très nombreux.

Le trafic à l'heure la plus chargée, dans le sens principal de la charge, est d'environ 11 200 voyages sur la section Gare du Nord-Châtelet-Les Halles dont la desserte est alors assurée par 11 trains.

Le service offert va être progressivement augmenté en 1983 et 1984, au fur et à mesure de l'accroissement du trafic et de la mise en place des différentes phases de l'interconnexion entre

les sections RATP et SNCF de la ligne B.

A titre de comparaison, sur la ligne A du RER, sur le tronçon le plus chargé, c'est-à-dire entre Auber et Châtelet-Les Halles, le trafic est actuellement de 240 000 voyages par jour de plein trafic (les deux sens cumulés). A l'heure la plus chargée et dans le sens principal de la charge, le trafic est d'environ 41 000 voyages sur ce tronçon dont la desserte est alors assurée par 21 trains.

Enfin, précisons que globalement, le trafic du RER-RATP continue d'augmenter régulièrement.

HORIZON 1986 : UN MÉTRO POUR LAGOS



Photo SOFRETU

Le 27 septembre 1982, les autorités de l'État de Lagos signaient avec le groupement français piloté par Interinfra et composé de dix-neuf sociétés françaises, dont SOFRETU, un contrat pour la réalisation, à Lagos, d'un métro « clé en main ».

D'un montant de sept milliards de francs, ce contrat prévoit les études et la réalisation d'une ligne aérienne de 28,5 km devant relier Lagos-Island, où se trouve le cœur des affaires, au quartier périphérique d'Agege. Elle devrait être mise en service dans son intégralité à la fin de l'année 1986.

Le premier métro d'Afrique noire

Première ville d'Afrique noire, seconde ville du continent africain après Le Caire, Lagos, capitale économique du Nigeria, a connu ces dernières années une croissance importante qui a porté sa population aux environs de 4,5 millions d'habitants. Dans Lagos, on comptait, en 1981, 5 millions de déplacements motorisés par jour, chiffre qui devrait doubler d'ici 1995. La ville est située au bord de la mer, le centre étant une île reliée au continent par deux ponts. La population y est très dense et la circulation très difficile. La construction d'une ligne de métro, la première d'Afrique noire, répond aux pro-

blèmes de croissance de la ville. Elle devrait assurer, dans les meilleures conditions de sécurité, de vitesse et d'environnement, d'importants volumes de déplacements.

De longues négociations

Ce contrat fait suite à de longues négociations commencées en avril 1980. Les autorités de Lagos lançaient alors un appel d'offre international portant sur deux phases : les études de faisabilité et la construction de la ligne. A l'issue de celui-ci, sur les six groupements de différentes nationalités ayant répondu, seuls la France et le Japon restaient en compétition. Finalement, seule la première phase était attribuée par le gouvernement de

Lagos au profit du Consortium japonais conduit par Mitsui.

Une fois l'étude de faisabilité réalisée par les Japonais, le Nigeria lançait un second appel d'offre en avril 1981 pour la détermination du coût définitif et la réalisation. Il fut également remporté par le groupe japonais qui reçut une lettre d'intention de commande en juillet 1981. Par la suite, la mise au point du contrat commercial s'est avérée très laborieuse et a finalement échoué sur les révisions de prix et les délais de réalisation.

A nouveau contacté par le gouvernement de Lagos, Interinfra présenta une nouvelle offre qui devait aboutir grâce aux conditions de financement : un crédit

acheteur représentant 2/3 de la valeur du contrat a été accordé par la France à l'État de Lagos (voir encadré). Une fois résolus les problèmes de caution et de garantie liés à ce type de crédit, la convention de financement fut signée le 31 décembre 1982.

Un métro « clé en main »

Dans le cas de Lagos, la totalité des prestations est assurée par Interinfra, depuis la conception jusqu'à la réalisation de la ligne.

SOFRETU – pilote du sous-groupe ingénierie – est chargée de la conception du système, du suivi de réalisation et de l'aide à la mise en service.

Enfin, une extension du contrat est actuellement recherchée : l'assistance à l'exploitation. Les autorités de Lagos n'ayant jamais été jusqu'alors confrontées aux problèmes d'exploitation d'un système métro, elles souhaiteraient bénéficier de l'expérience de la RATP. Cette assistance se situerait au plus haut niveau : des techniciens de la RATP et de SOFRETU seraient chargés de l'encadrement du personnel du métro pour les missions d'exploitation et d'entretien. Cette fonction, habituelle pour la SOFRETU, serait d'une importance jamais atteinte lors des précédents contrats. L'acceptation de principe d'une telle extension du contrat était une des conditions d'obtention du contrat actuel.

Photo Sofretu



Une circulation très difficile en ville

Le groupement INTERINFRA

INTERINFRA est une filiale créée en commun par les deux groupes industriels français CGE et EMPAIN-SCHNEIDER, pour suivre et réaliser à l'étranger les projets de chemins de fer et de métros. Le consortium créé pour la réalisation du métro de Lagos regroupe 19 entreprises réparties en 9 sous-groupements :

- Ingénierie :
SOFRETU (pilote)
SGTE
SOGELERG
MATRA
- Génie civil :
SGE TPI (pilote)
SBTP
SGE
- Pose de voies :
SPIE Batignolles (pilote)
CGEE Alsthom
- Matériel roulant :

ALSTHOM-ATLANTIQUE (pilote)
Franco-Rail
CIMT Lorraine
TCO

- Courant faible, signalisations, télécommunications :
Compagnie des signaux (pilote)
JEUMONT-SCHNEIDER
HALBERT HAL
INTERELEC
- Caténaires :
SPIE Batignolles (pilote)
CGEE ALSTHOM
- Courants forts, production d'énergie :
CGEE ALSTHOM (pilote)
SPIE Batignolles
- Dépôts, ateliers, équipement des stations :
CGEE ALSTHOM (pilote)
SPIE Batignolles
- Péages :
CGA ALCATEL

Le contrat en chiffres

- Maître d'ouvrage : Etat de Lagos.
- Réalisateur : INTERINFRA.

Calendrier des travaux :

- Appel d'offre : début 1980.
- Signature du contrat : 27 septembre 1982.
- Convention de financement : 31 décembre 1982.
- Entrée en vigueur définitive : février 1983.
- Démarrage des travaux : 1^{er} trimestre 1983.

Coût des travaux :

Montant du contrat : 7 milliards de F.F.
dont génie civil : 4,25 milliards de F.F.
matériel roulant : 1 milliard de F.F.
ingénierie, formation et aide à la mise en exploitation : 300 millions de F.F.

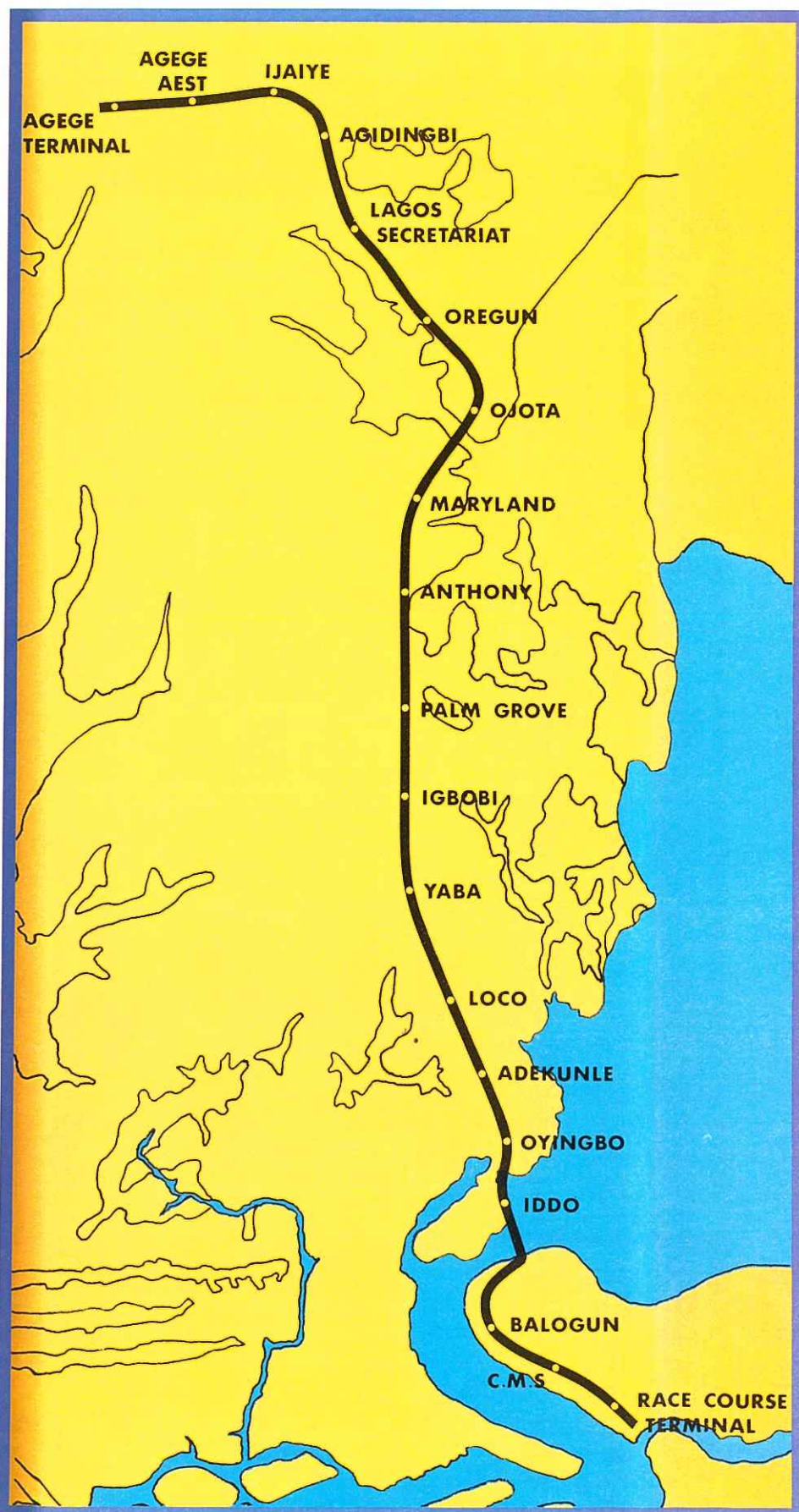
Financement

- Participation française (85 % de la participation en francs) : crédit acheteur de 4,8 milliards de F.F. (à 7,75 %) apporté par un pool bancaire français (Société Générale, chef de file, BNP, BFCE...).
- Participation nigérienne : 2,2 milliards de F.F. couverts par l'Etat de Lagos.

Photo Sofretu



La lagune

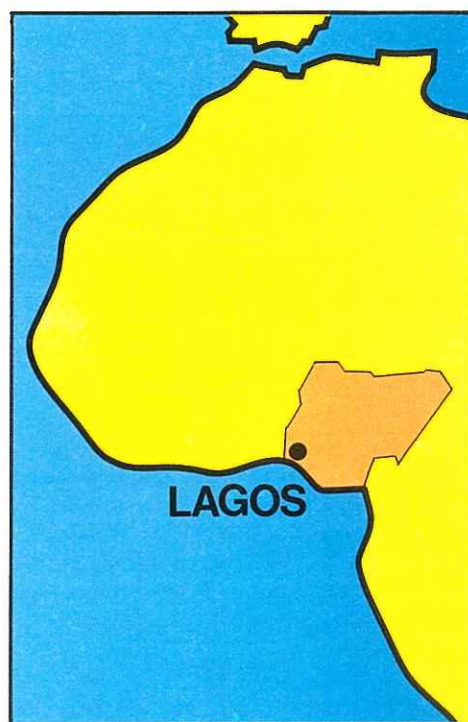


26 km en viaduc

La ligne, orientée nord-sud, est longue de 28,5 km et compte 19 stations aériennes. L'ensemble de son parcours est en viaduc, à l'exception de 1,5 km, ce qui évite ainsi d'empiéter sur les infrastructures routières actuelles. Elle suit le corridor de développement de la ville et relie les nouvelles zones d'activité, les centres d'activités traditionnelles et les centres d'activités tertiaires.

Le tracé part de l'île de Lagos, traverse la lagune sur un viaduc de 1 200 m au-dessus des ponts d'Eko et de New Carter pour rejoindre le continent et suivre l'artère Murtala Mohammed Way. Puis la ligne longe Ikorodu Road, dessert des zones industrielles, le nouveau centre administratif pour se diriger enfin vers le quartier périphérique d'Agege.

Dans trente-six mois, soit au début de l'année 1986, une première partie de la ligne, longue de 10 km et comportant huit stations, sera mise en service. A la fin de cette même année, l'ensemble de la ligne fonctionnera. A une vitesse commerciale de 40 km/h, il faudra 40 minutes pour parcourir toute la ligne. Le trafic sera de 15 000 voyageurs/heure à la mise en service de la première étape et de 35 000 voyageurs/heure lors de la seconde. Grâce à une meilleure accessibilité à toutes les activités de la ville, le fonctionnement général de Lagos se trouvera alors considérablement amélioré.





AUTOBUS

MONTMARTRE EN MINIBUS



RATP-Chabrol

Un site qui connaît un afflux considérable de touristes.

Jusqu'à présent le quartier de la Butte Montmartre ne disposait pas d'un système de transport analogue aux autres secteurs de la ville de Paris, essentiellement en raison des difficultés liées à la topographie, aux caractéristiques de la voirie et aux encombrements permanents de circulation que connaît ce site très touristique.

C'est pourquoi, depuis le 10 février dernier, une ligne de minibus appelée « Montmartrobus » dessert la Butte. Il s'agit, dans un premier temps, d'une expérience d'une durée de six mois qui s'inscrit dans le cadre plus vaste des projets de la ville de Paris d'organiser le stationnement et la circulation sur la Butte.



Un quartier d'habitat dense...

Le site de la Butte Montmartre est approximativement délimité par les boulevards de Clichy, de Rochechouart, les rues de Clignancourt, Custine et Caulaincourt. Il est caractérisé par un réseau de rues étroites, fortement pentues et un tissu urbain dense et ancien. Au total, la Butte compte 38 000 habitants, soit une densité de population élevée (738 habitants à l'hectare contre 598 en moyenne pour Paris) et 9 700 emplois – essentiellement ceux de l'animation et des loisirs. Si vous ajoutez à cela l'afflux considérable de touristes à destination principalement de la basilique du Sacré-Cœur et de la place du Tertre, vous aurez ainsi, regroupées, toutes les personnes intéressées par la création de cette ligne.

L'analyse des déplacements effectués par les habitants de la Butte a permis de mettre en évidence, notamment, deux points importants :

- Les Montmartrois se déplacent beaucoup à pied (55 %). L'utilisation des transports en commun est plus marquée que dans le reste de la capitale au détriment de la voiture individuelle. En effet, les habitants de la Butte utilisent moins la voiture particulière que les autres Parisiens – 31 % contre 37 %.
- Le quartier de la Mairie du 18^e représente un pôle administratif (mairie, commissariat) et commercial (marché de la rue du Poteau).



Juin 1958 : le funiculaire est arrêté, les autobus ont pris le relais.

Photo R. Bellu.

Un peu d'histoire

On trouvait déjà, au VI^e siècle, en haut de la Butte Montmartre, un petit hameau qui s'était formé autour d'une chapelle.

Plus tard, la Butte Montmartre souffrit de la guerre entre les Armagnacs et les Bourguignons et, en 1475, de celle de la Ligue du Bien public contre Louis XI.

A la fin du XVIII^e siècle, la Butte Montmartre se présentait comme une colline verdoyante et cultivée, plantée d'un grand égayée par les ailes d'un grand nombre de moulins. Le hameau juché en haut de la Butte possédait son église, son cimetière, sa place publique (la place du Tertre), son abreuvoir et une demi-douzaine de rues. Ce n'est

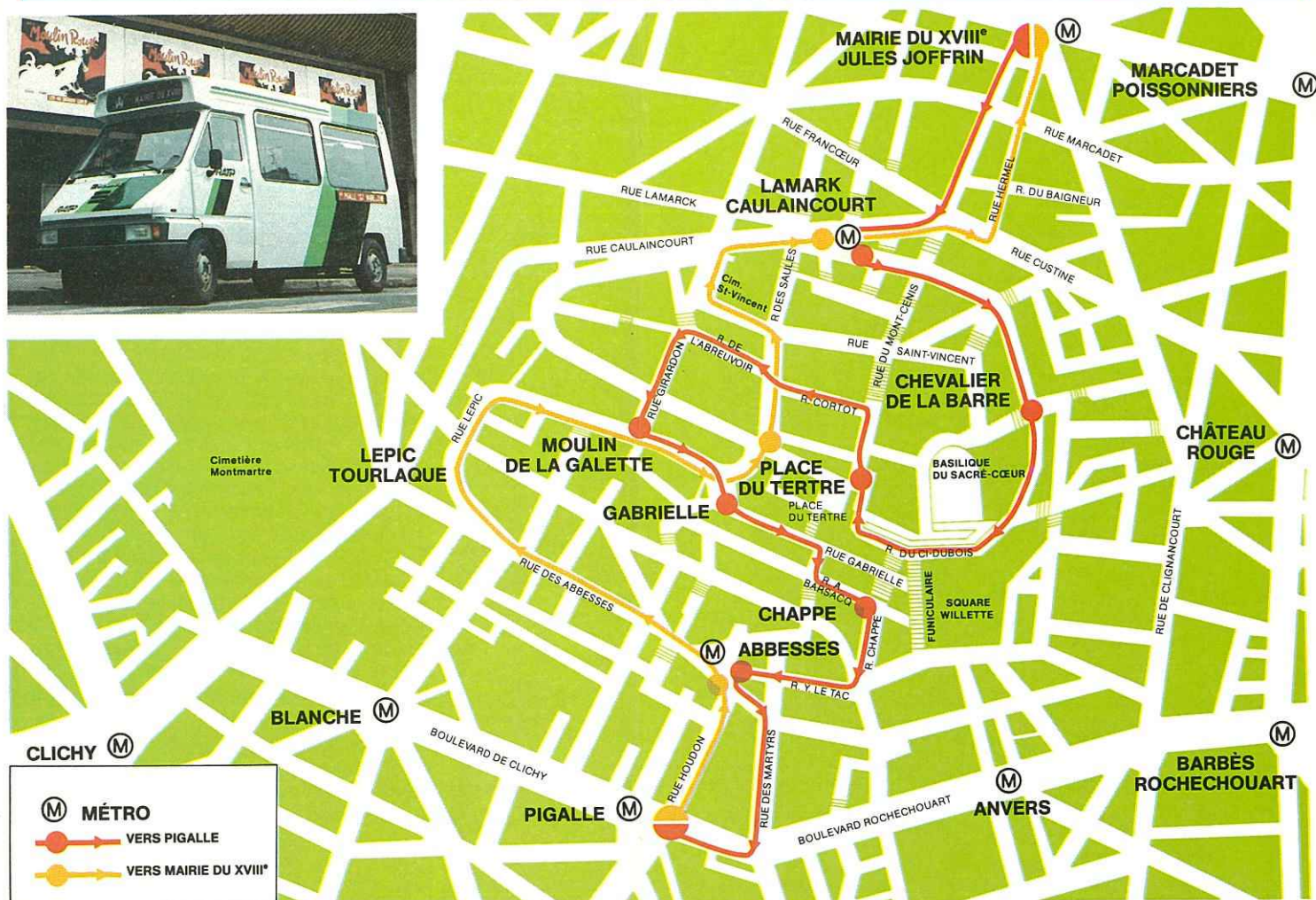
qu'après la Révolution que Montmartre se développa considérablement. Créée en 1790, la commune de Montmartre avait alors moins de 400 habitants et en comptait 36 000 en 1857.

La Butte conserva son caractère champêtre jusqu'à la guerre de 1914-1918 ; depuis près de 40 ans ce village était devenu la « terre libre des artistes », c'était le « Montmartre de la Bohème » des années 1900. Ce caractère s'est ensuite atténué, de nombreux artistes ayant émigré vers Montparnasse et Montsouris. Montmartre est alors devenu un centre de plaisirs nocturnes fréquenté par de nombreux artistes.

... mais jusqu'à présent assez mal desservi

Pourtant en regardant un plan de Paris, on pourrait penser que la Butte Montmartre est un quartier bien desservi par les transports en commun. Il est possible d'y accéder par quatre lignes de métro et dix lignes d'autobus :

- en bordure immédiate de la Butte, la



ligne 2 du métro et les lignes d'autobus 30, 54, 67, 80 et 85 ;
 - à proximité, les lignes 4, 12 et 13 du métro et les lignes d'autobus 31, 60, 68, 74 et 81, sans oublier le funiculaire qui permet la montée de la Butte par le versant sud. En fait, toutes ces lignes l'entourent mais n'y pénètrent pas. Cet éventail de possibilités, pour important qu'il soit, n'en assure qu'une desserte très partielle. En outre, la topographie très sévère de la Butte conduit à estimer qu'une zone située au sommet de celle-ci et englobant la rue Norvins, la place du Tertre et la basilique du Sacré-Cœur se trouve à une distance de marche à pied excessive du métro et des autobus. Une constatation s'imposait : la Butte Montmartre était finalement mal desservie ! Problème d'autant plus difficile à résoudre que ce qui fait le charme et l'attractivité du quartier le pénalise par ailleurs ; les rues y sont étroites, si on ajoute à cela la circulation de nombreux cars de tourisme, on comprend que la RATP ait renoncé à exploiter une ligne d'autobus classique. En effet, depuis 1947, aucune ligne n'a fonctionné régulièrement sur la Butte. Seuls les arrêts du funiculaire, pour cause de panne ou d'entretien, ont permis à certains autobus de monter occasionnellement sur la Butte et partiellement seulement, compte tenu de leur gabarit, en montant par la rue Lamarck et en descendant par la rue Saint-Vincent.

C'est donc une solution adaptée au site que la RATP a recherchée. Aujourd'hui, la réponse au problème est la création d'un circuit de minibus à la demande des voyageurs avec arrêts sur la ligne qui répond ainsi aux attentes des Montmartrois.



Minibus pour la Butte

Ils sont au nombre de cinq, chacun pouvant transporter dix-sept personnes. A raison d'un toutes les dix minutes, ces minibus relient la Mairie du 18^e à la place Pigalle, passant ainsi dans des lieux bien connus par les Parisiens et les nombreux touristes. Citons seulement la place du Tertre, place du Vieux-Village-Montmartrois de renommée internationale avec sa mairie, sa maison de la commune libre, son garde champêtre, restée pittoresque par ses peintres, portraitistes, ses nombreux restaurants et cabarets ; la basilique du Sacré-Cœur dont la construction fut décidée par l'assemblée nationale le 24 juillet 1873 ; les vignes de Montmartre ou pieds de vigne – principalement du Gamay – sur 1 800 mètres carrés qui perpétuent les ancestraux vignobles de Montmartre et bien d'autres encore (voir itinéraire).

Le service fonctionne tous les jours de 7 h 30 à 20 h. Il compte une douzaine de points d'arrêt mais est également « à la demande », les voyageurs pouvant monter et descendre où ils le souhaitent sur tout le trajet du véhicule. Quant à la tarification, elle est limitée à un ticket, quel que soit le parcours.

Le trafic annuel attendu est de l'ordre de 500 000 voyages, ce qui correspond à un trafic journalier de 1 250 voyages les jours ouvrables et 1 600 à 1 800 les samedis, dimanches et jours fériés.

Créer un réseau de minibus sur la Butte Montmartre c'est bien, mais il était indispensable que, compte tenu du site, la voirie parisienne réalise un certain nombre d'aménagements, c'est ce qui a été fait : rues à sens unique, passages cloutés pour éviter le stationnement de véhicules, interdictions de stationner matérialisées par des arceaux, etc. sont destinés à assurer le succès de cette expérience.

Demain...

Bien entendu, l'expérience fait l'objet d'une surveillance attentive, mais il appartient maintenant de savoir si la ligne créée à titre expérimental deviendra définitive. La réponse est, en quelque sorte, du côté

des Montmartrois. C'est du trafic qu'ils assureront que dépendra ensuite la décision des Pouvoirs Publics de poursuivre cet essai, pour l'instant financé par la seule RATP. Rendez-vous donc dans six mois pour savoir si la mise en place définitive de ce service s'impose dans la réalité des chiffres !



RATP-Carrier



FICHE TECHNIQUE

Longueur :	6,25 mètres
Largeur :	2,20 mètres
Places offertes	assisés 12
	debout 5
Poids total autorisé en charge :	3 500 kg

Moteur SOFIM 8140
4 cylindres – 2 445 cm³
puissance maximale 53 kW
refroidissement à eau.

LES MINIBUS ACCUEILLIS !



En février, Montmartre a fêté pendant quelques jours la nouvelle desserte de la Butte par minibus.

Tout d'abord, un dépliant a été diffusé dans 30 000 boîtes aux lettres de la Butte, dans les minibuses dès leur mise en service, dans les stations de métro des alentours, et enfin par l'Office du tourisme et la Mairie du 18^e.

Des affiches reprenant le visuel du dépliant ont été apposées chez les commerçants, sur les avant-bus des lignes environnantes et dans toutes les stations du métro.

Informé, bien sûr, mais l'animation était au rendez-vous sur la Butte du mardi 8 au dimanche 13 février !

Quatre hôtesses à moto, des « motesses », ont sillonné l'itinéraire de la ligne, distribuant les dépliant et renseignant les passants. Les minibuses étaient sonorisés et les voyageurs pouvaient ainsi entendre des airs typiquement montmartrois et recevoir des informations de service concernant la nouvelle desserte.

Du jeudi au dimanche à bord des véhicules, deux caricaturistes « croquaient » les voyageurs... mais oui, et à leur plus grande satisfaction, tandis qu'un poète jouait la carte de la séduction...

Durant le week-end, l'animation a été renforcée avec la participation de la « commune libre de Montmartre » et des poulbots samedi après-midi. Mais le temps fort a été, sans nul doute, le jour de l'inauguration, le vendredi 11 février, avec les marraînes du minibuses, quatre danseuses du Moulin-Rouge en tenue de scène, arrivant en minibus place du Tertre, pour rejoindre les invités officiels et une dizaine de membres de la commune libre de Montmartre en costumes XIX^e siècle (style Bruant).



L'inauguration le 11 février.



ATTENTION

CONVOI EXCEPTIONNEL !

Le transfert en atelier des rames inondées à Église de Pantin, en juin dernier, a donné lieu à de spectaculaires convois exceptionnels. Les dernières rames endommagées entreront bientôt en réparation et elles devraient rouler dans l'été.

Le 6 juin 1982, en fin d'après-midi, un torrent d'eau et de boue envahissait le terminus de la ligne 5 à Église de Pantin. Dix-huit rames MF 67 se trouvèrent noyées, l'eau montant jusqu'à mi-hauteur des glaces. Cinq bogies déraillèrent sous la violence du flot. Immédiatement, l'équipe de relevage de Choisy entra en action. Les rames furent tirées au plus vite vers la station Hoche afin de permettre l'intervention des services techniques et la remise en état des installations (voir *Entre les lignes n° 56*). Le 10 juin, les agents du groupe manœuvres et transports du réseau ferré (GMT) commencèrent l'évacuation des rames inondées. Avec tous les organes électriques hors d'état, sans système de freinage et les roulements grippés par le sable et le ciment arrachés sur le chantier de prolongement voisin, ces trains ressemblaient à de véritables épaves.

Des acheminements délicats

Étant donné l'état du matériel, impossible d'employer les procédures classiques d'acheminement des rames avariées ou accidentées. Après un rapide calcul du poids frein de dérive (*), une première constatation s'imposait : il fallait utiliser 10 tracteurs de manœuvre pour déplacer chaque rame inondée. Dans la nuit du 10 au 11 juin, le premier train MF 67 quittait la Porte de Pantin, encadré par deux groupes de cinq tracteurs de manœuvre. L'ensemble formait un convoi de quinze voitures, pesant 490 tonnes et mesurant 225 mètres de long.

Toutes les nuits de nouveaux convois étaient formés, et le 19 juin, le terminus Église de Pantin était enfin dégagé. Les rames les moins endommagées furent transférées aux ateliers de Fontenay, de Saint-Ouen, de Boulogne, de Saint-Fargeau et de Javel. Quant aux rames les plus avariées, elles devaient aller aux ateliers-



Le terminus d'Église-de-Pantin après le retrait des eaux : un spectacle de désolation.

de Choisy. Mais Choisy ne pouvait accueillir 13 trains d'un seul coup ! Quatre rames furent montées aux ateliers, les neuf autres étant garées en divers endroits du réseau : une sur la voie des Fêtes, une au Champ-de-Mars sur la ligne 8, et sept à proximité des ateliers de Vaugirard, sur les voies de la gare SNCF de Grenelle-marchandises. Depuis le mois de septembre, ces rames garées en attente de réparation sont peu à peu acheminées aux ateliers de Choisy. Le transfert des trois dernières rames devrait se dérouler dans les prochaines semaines.

Trente-deux convois auront finalement roulé entre le 10 juin 1982 et le mois d'avril 1983. Inutile de dire que tout le monde poussera un grand « ouf » de soulagement en voyant le dernier MF 67 pénétrer sous le grand hall des ateliers de Choisy. Le réseau du métro n'a pas été conçu pour des convois d'une telle longueur et leur circulation soulève de nombreuses difficultés techniques. Il faut dégager les trains garés dans le terminus afin de permettre les évolutions du convoi, il faut utiliser des itinéraires permettant de passer d'une ligne à l'autre sans avoir à dissocier les éléments du convoi, il faut

* Masse adhérente nécessaire pour freiner et immobiliser le convoi afin d'éviter sa dérive dans les déclivités de la voie.

garantir l'alimentation des tracteurs au moment du passage des sectionnements électriques, enfin, et surtout, il faut respecter l'horaire et libérer les voies avant 5 h 30 du matin.

« Heureusement que nous n'avons pas des convois comme ceux-là à longueur d'année, car nous aurions du mal à assurer les autres trains », s'exclame Guy Tonna, responsable du GMT. « Rien que pour effectuer un transfert, nous mobilisons 10 % des tracteurs de manœuvres disponibles et 15 % des effectifs du GMT. A cela, il faut ajouter la préparation de la marche et les discussions avec les collègues des autres services que nous empêchons de travailler à cause de notre passage. » Huit mois après la date de l'incident, Pantin continue à avoir des conséquences exceptionnelles sur le réseau du métro.

Une bonne révision

Depuis la fin septembre, onze des dix-huit rames inondées à Pantin ont repris du service. Six autres sont encore en réparation aux ateliers de Choisy. Les dégâts causés au matériel sont très importants et la remise en état des trains équivaut à une « grande révision » très poussée. De nombreux organes électriques (moteurs, isolateurs, coupleurs, contacteurs) redeviennent bons après étuvage. Les isolateurs doivent néanmoins être traités spécialement pour retrouver leurs qualités de diélectriques. Les relais sont démontés et vérifiés aux ateliers de Fontenay. Les cartes électroniques sont nettoyées aux ultrasons par une société spécialisée, puis les composants sont testés pour repérer d'éventuelles défaillances. Quant aux fusibles, ils sont tous à changer.

Les parties mécaniques du train ont également souffert, en particulier les roulements des moteurs et des boîtes d'essieu. Des particules de sable et de ciment ont pénétré dans ces pièces et, au moment du transfert des rames, elles ont détérioré les surfaces métalliques en mouvement. A Choisy, on ne cache pas sa surprise, mais on reconnaît qu'il était difficile de faire autrement. « Nous n'avons jamais constaté de telles dégradations sur des trains arrivant en atelier. On a l'impression que les boîtes d'essieu étaient pleines de pâte d'émeri ! Pour éviter cela, il fallait transformer Église de Pantin en un atelier souterrain, lever les voitures sur place, démonter les organes et remplacer les roulements avant d'acheminer les rames ici. Inutile de vous dire que le trafic n'aurait pas été rétabli avant Noël ! »

Les réducteurs sont également une cause de soucis pour les gens de Choisy. A l'origine, les détériorations semblaient peu importantes et on pensait maintenir ces organes en service. Or, les expertises réalisées sur les premières rames révi-



La vidange d'un réducteur : plus d'eau que d'huile !

sées ont révélé des piqûres des tables de roulement. Par conséquent, les réducteurs devront aussi être échangés et réparés. En revanche, sur les compresseurs et les organes de freins, un bon nettoyage et un bon graissage suffisent. Quelques joints sont à changer, mais rien de grave. Quant aux banquettes, elles sont démontées et refaites à neuf par l'atelier de sellerie de Fontenay.

La remise en état des derniers trains inondés devrait s'achever dans l'été. Une année de travail pour effacer les séquelles d'une catastrophe matérielle unique dans

l'histoire du métro parisien, c'est finalement un délai assez court. Cette victoire sur le temps est le résultat des efforts conjugués de centaines d'agents du réseau ferré pour rétablir au plus vite les conditions normales d'exploitation, assurer la continuité du service et réparer le matériel roulant. Loin des yeux du public, l'action de ces agents reste souvent ignorée. Il faut alors des circonstances exceptionnelles, comme l'orage de Pantin, pour découvrir leur présence et apercevoir quelques instants la face cachée du métro parisien.

Nettoyage à la vapeur des coffres électriques aux ateliers de Choisy.



Une nuit bien remplie



Porte-de-Versailles : point de départ du convoi.

Rencontrer une vingtaine de personnes tranquillement assises sur les bancs de la station Porte-de-Versailles à une heure du matin, c'est insolite. Voir passer les derniers métro sans qu'aucune d'elles fasse mine de monter : c'est surprenant ! Mais le mystère s'estompe bien vite. Ces étranges conspirateurs du métropolitain sont en fait de paisibles agents du GMT (groupe manœuvres et transports du service FE) qui attendent la fin du service sur la ligne 12 pour entrer en action.

Nuit du 21 au 22 décembre 1982 : pour la cinquième fois depuis le mois de septembre, le GMT assure le transfert d'une « rame de Pantin » entre les ateliers de Vaugirard, où elle est garée, et les ateliers de Choisy, où elle sera remise en état. Ce convoi concerne le train MF 67F 10511-10512 qui occupait la position 4B dans le cul-de-sac d'Église-de-Pantin au moment de l'orage. L'eau est montée jusqu'à mi-hauteur des dossiers de sièges. Pour Guy Tonna et son équipe, le transfert de ce soir n'est pas une nouveauté, mais la nature du convoi est si exceptionnelle que tout le monde est un peu tendu. Une heure vingt, un premier convoi de cinq tracteurs de manœuvre entre en station. Dans le même temps, plusieurs équipes du GMT assurent le déplacement des trains qui gênent l'accès aux ateliers de Vaugirard. Dix minutes plus tard, un second convoi de cinq tracteurs s'arrête à Porte-de-Versailles. Tout est en place, les opérations de transfert peuvent commencer.



Le premier groupe de tracteurs va chercher la rame aux ateliers de Vaugirard.

Une heure quarante, le premier groupe de tracteurs débouche à l'entrée du faisceau de Vaugirard. Accostage en douceur avec la rame inondée, on fait le double attelage à la lumière des lampes électriques, puis tout doucement, on commence à tirer le train vers la trémie de sortie. Dans la rampe de 30 pour mille, les 110 tonnes du MF 67 font souffrir les freins des cinq tracteurs. Arrivé à Porte-de-Versailles, le deuxième groupe de tracteurs s'accroche à l'autre extrémité du convoi. Celui-ci comporte alors quinze voitures et mesure plus de 220 mètres de long !



Ultimes vérifications avant le départ.

Mise en place de la conduite générale, essais de frein, vérification de la continuité des sonneries et du fonctionnement des THF (téléphone haute fréquence) et des talkies-walkies : rien n'est laissé au hasard. « Ici, chacun connaît son affaire : pas de gestes inutiles, pas de cris, pas de précipitation et surtout pas d'effolement ». Trois quarts d'heure après le début des opérations, le convoi est prêt à partir. G. Tonna transmet les dernières consignes aux conducteurs, aux chefs de convois et aux gradés. A deux heures dix-huit, le convoi quitte la Porte-de-Versailles.

Trois des cinq tracteurs de queue assurent la pousse du convoi. La vitesse approche alors dix kilomètres à l'heure. Quand la rampe de la voie devient trop importante, l'un des tracteurs de tête sert de renfort et tire le train. Convention, Volontaires, Pasteur, les stations défilent peu à peu. Mont-

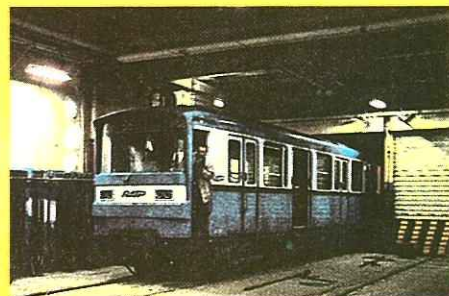
parnasse, première manœuvre, on quitte la ligne 12 pour rejoindre la ligne 4. Le convoi stationne quelques minutes dans le raccordement, juste le temps nécessaire aux agents du GMT pour mettre en place les frotteurs latéraux nécessaires pour circuler sur les lignes « pneus ». On repart ensuite en direction de Vavin ; nouvelles manœuvres et l'on débouche sur la ligne 6 à Edgar-Quinet. A chaque arrêt, les agents du GMT vérifient les attelages.

Trois heures un quart, le convoi serpente doucement au pied des grands immeubles du quartier Glacière avant de bifurquer vers la ligne 7. Tolbiac, dernier arrêt avant d'arriver à la Porte-d'Ivry, terme du voyage. De la Porte-de-Versailles à la Porte-d'Ivry, le PCC a été informé de la marche du convoi et il a suivi minute par minute sa progression. Le long du parcours, des agents de manœuvre du GMT ont préparé les itinéraires et assuré la sécurité.



Passage nocturne sur la ligne 6, à Corvisart.

En pleine nuit, la station Porte-d'Ivry résonne d'une activité fébrile. Les manœuvres se multiplient pour dégager l'accès à Choisy, détacher les cinq tracteurs de queue et placer le convoi en position de montée aux ateliers. A trois heures cinquante du matin, la rame inondée pénètre au pas sous le grand hall des ateliers de Choisy ; le transfert est terminé. Immédiatement les visages se décrispent et des sourires apparaissent. On n'hésite plus à blaguer avec les copains et on se libère de la tension nerveuse accumulée au cours de la nuit.



La rame pénètre au pas sous le grand hall des ateliers de Choisy.

« Bien que nous ayons acquis une certaine habitude, il faut à chaque fois se conditionner et agir comme si nous devions accomplir une première. Aussi, sommes-nous tous un peu nerveux quand le jour du transfert arrive. En vingt ans de GMT, je n'avais encore jamais vu circuler de tels convois sur le métro », reconnaît G. Tonna, « à quelques mois de la retraite, cela restera une expérience inoubliable ! ».

RATP - Photos Roy

54

UNE LIGNE SOUS SURVEILLANCE



La ligne 54 sert de cadre à une opération pilote de dégagement des couloirs.

A Paris, plusieurs milliers de véhicules stationnent quotidiennement dans les couloirs réservés aux autobus. Les efforts accomplis pour faciliter la circulation des transports en commun se trouvent en partie réduits à néant. Pour tenter d'endiguer ce phénomène, la RATP a lancé depuis la fin décembre une expérience pilote de dégagement des couloirs sur la ligne 54.



Plusieurs milliers d'automobiles stationnent chaque jour dans les couloirs d'autobus.



Dans certains quartiers, les couloirs d'autobus sont envahis par les cars de tourisme.



Les couloirs servent ainsi à discipliner le stationnement pour permettre l'écoulement de la circulation.

Petit problème d'arithmétique. Soit une ville possédant 96,3 kilomètres de couloirs réservés aux autobus où stationnement, de façon illicite, 9 véhicules par kilomètre. Sachant que la durée moyenne de stationnement est de 16 minutes et que les couloirs sont interdits aux voitures particulières entre 8 heures et 20 heures 30, calculez le nombre de véhicules en infraction pendant une journée... Réponse : 40 626 véhicules !

40 626 violations des règles du stationnement en un peu plus de 12 heures,

cela correspond au rythme ahurissant d'une infraction par seconde environ. Même si cette estimation ne donne qu'un ordre de grandeur, elle illustre l'ampleur des problèmes posés par le stationnement illicite à Paris. Chaque jour entre 9 heures et 18 heures, 800 000 véhicules sont présents à tout moment dans la capitale ; 100 000 circulent et 700 000 stationnent en des endroits divers. 300 000 sont garés sur la voie publique dont 20 % en stationnement illicite.

Selon des estimations de la Direction

de la voirie, le nombre des infractions aux règles du stationnement dépasserait 200 000 par jour. Par conséquent, un cinquième de ces infractions aurait pour cadre les couloirs réservés aux autobus.

Passer et rouler

On appelle habituellement « couloir » une voie de circulation exclusivement réservée aux véhicules de transport en commun et aux véhicules prioritaires pendant certaines heures de la journée. Les couloirs sont marqués sur la chaussée par

une large bande pointillée de couleur blanche et ils sont signalés par des panneaux d'obligation, ronds sur fond bleu. A Paris, les arrêtés de création de couloirs sont pris par le Préfet de police.

Les premiers couloirs pour autobus datent de 1964. Depuis, plus de deux cents couloirs ont été créés à Paris. Ils concernent 77 lignes parmi les plus importantes du réseau. La plupart des couloirs (96,3 kilomètres sur 107,5) sont implantés dans le sens de la circulation. Ils sont réservés aux autobus de 8 heures à 20 heures 30, mais les livraisons restent autorisées entre 8 heures et 13 heures. La RATP souhaiterait d'ailleurs que la plage horaire de fonctionnement des couloirs soit étendue avant 8 heures, afin d'écouler la pointe du matin, et après 20 heures 30, en particulier sur l'itinéraire des lignes assurant un service en soirée.

La création des couloirs a modifié la physionomie de la circulation dans de nombreuses artères de la capitale. En isolant les transports en commun, qui marquent de nombreux arrêts, des autres véhicules, qui roulent souvent sans s'arrêter, les couloirs ont amélioré indirectement l'écoulement du trafic sur les grands axes. Automobilistes et usagers des transports bénéficiaient ensemble des améliorations constatées. Ainsi, la présence de couloirs profitait à tous sans remettre en cause les habitudes acquises par chacun.

Au fil des années, les choses ont évolué. La circulation automobile et le stationnement augmentant sans cesse, de nouveaux couloirs ont été implantés dans des rues ouvertes autrefois au stationnement bilatéral. Les réactions des automobilistes et des habitants du quartier furent quelquefois vives. Les uns accusaient les Pouvoirs publics et la RATP de remettre en cause la liberté de déplacement reconnue dans notre Constitution ; les autres, plus pragmatiques, tempêtaient contre les voitures qui envahissaient les trottoirs. Si la jurisprudence reconnaît à tout citoyen le droit de se déplacer à sa guise, elle ne lui reconnaît nullement le droit d'abandonner son véhicule n'importe où.



Créés initialement pour permettre aux bus de rouler plus vite, les couloirs réservés sont devenus peu à peu un moyen de dégager certaines rues encombrées par du stationnement anarchique. En disciplinant le stationnement, les couloirs permettent aux autobus de passer là où avant ils étaient bloqués. En fin de compte, la présence des couloirs profite aux voyageurs de la RATP et à l'ensemble des utilisateurs de la voirie parisienne.

Comprendre et maîtriser

Depuis 1979, la Régie suit de manière statistique l'évolution du stationnement illégal dans les couloirs d'autobus. Chaque semaine, des comptages sont effectués sur un échantillon de 33 kilomètres de couloirs parisiens. Ils sont complétés par des relevés mensuels touchant cette fois 100 kilomètres de couloirs à Paris et en banlieue. Ces données montrent un accroissement lent, mais régulier, du stationnement dans les couloirs. En fait, cette progression accompagne celle du trafic automobile. A Paris, on compte actuellement un peu plus de 9 véhicules en sta-

tionnement illégal par kilomètre de couloir. Or au-delà d'une douzaine de véhicules par kilomètre, l'efficacité des couloirs réservés devient nulle.

Plusieurs études des Services de la voirie et de la RATP ont permis de cerner la physionomie de ce stationnement pour le moins gênant. Une voiture sur deux stationne moins de 10 minutes, mais une sur huit reste garée plus d'une demi-heure. Le stationnement est de courte durée au centre de Paris ; en revanche, il dépasse souvent une heure sur les boulevards extérieurs. Parmi les contrevenants, on rencontre beaucoup d'artisans et de livreurs. Des mesures particulières (emplacements réservés, accès prioritaires aux parcs de stationnement, gratuité du stationnement...) permettraient d'apporter des solutions adaptées aux obligations professionnelles de ces personnes.

Le stationnement de longue durée joue un rôle de catalyseur. En fait, « celui qui ose » entraîne tous les autres ! La plupart des automobilistes en infraction sont conscients qu'ils gênent la circulation des bus et qu'ils risquent une forte amende, mais l'effet incitateur est grand, surtout quand on ne doit rester que quelques minutes.

Chaque mois, plus de 7 000 contraventions pour stationnement dans les couloirs de bus sont établies à Paris. Malgré cela, la probabilité d'être sanctionné ne dépasse pas 1 %. Beaucoup de Parisiens ont pris conscience de cet état de fait, ce qui contribue à accroître l'indiscipline des automobilistes. Le phénomène du stationnement illégal dépasse d'ailleurs le cadre des couloirs et il n'existe plus guère d'endroits de la capitale qui soient épargnés. Alors que faire pour tenter d'améliorer les conditions de circulation des autobus ? Attendre une action générale des pouvoirs publics (augmentation du taux des amendes, enlèvement systématique et rapide des voitures...) ? La mise en œuvre risque d'être longue, même si elle s'avère efficace. Utiliser immédiatement les moyens de la Régie pour lancer des opérations pilotes de dégagement sur certaines lignes tests ? C'est finalement la solution qui a été retenue.



Sévir et dissuader

Au début de 1983, 560 agents de la RATP étaient habilités à constater les infractions affectant la circulation et le stationnement des autobus aux arrêts et dans les couloirs réservés. Ces agents, qui sont agréés et assermentés, dressent environ 2 500 procès-verbaux d'infraction à Paris par mois. Depuis la fin décembre, plusieurs d'entre-eux participent à une opération pilote de dégagement des couloirs réservés aux autobus sur la ligne 54, Asnières-Gennevilliers (Gabriel-Péri) - place de la République.

Longue de 8,7 kilomètres, cette ligne comporte de nombreux couloirs qui représentent au total 45 % du trajet aller et retour. Beaucoup de ces couloirs sont assez mal respectés, notamment sur l'avenue de Clichy, le boulevard de Rochechouart et le boulevard de Magenta. On compte en moyenne 92 contrevenants à l'heure sur le parcours du 54. En conséquence, l'activité de la ligne est fortement perturbée et les vitesses commerciales sont faibles.



Informier et dissuader : deux objectifs des campagnes organisées régulièrement par la Mairie de Paris, la Préfecture de police et la RATP.

SONDAGE

Dans le cadre de la préparation du Plan d'entreprise 1983-1987, la RATP a demandé à l'IFOP d'effectuer une enquête pour connaître la position des Parisiens sur les moyens d'améliorer la circulation des autobus. L'enquête a été réalisée du 9 au 15 février 1982 auprès de 1 472 personnes résidant à Paris ou dans les départements de petite et de grande couronne. Les résultats traduisent une profonde évolution des mentalités. Chacun s'accorde pour reconnaître que l'espace urbain est une denrée rare et qu'il doit être partagé équitablement entre ses différents utilisateurs. Une majorité de personnes interrogées se déclare même prête à accepter des sacrifices en faveur de la circulation des autobus.

1^{re} question :

« Pensez-vous qu'il est tout à fait légitime, assez légitime, peu légitime ou pas du tout légitime pour la RATP de réclamer aux pouvoirs publics de meilleures conditions de circulation de ses autobus au détriment de celles des voitures personnelles ? »

• Tout à fait légitime	64 %
• Assez légitime	23 %
• Peu légitime	6 %
• Pas du tout légitime	4 %
• Ne se prononcent pas	3 %

2^e question :

« Vous personnellement, accepteriez-vous ou non d'avoir davantage de difficultés à circuler ou à stationner dans Paris lorsque vous êtes en voiture, pour améliorer la circulation des autobus ? »

• Accepterait	66 %
• N'accepterait pas	22 %
• Ne se prononcent pas	12 %



L'expérience du 54 permettra de mesurer les effets d'une surveillance renforcée sur le stationnement illégal des voitures dans les couloirs d'autobus. Les automobilistes qui stationnent plus d'une demi-heure sont-ils des habitués qui profitent d'un manque de surveillance ? En les dissuadant de laisser leur véhicule dans les couloirs d'autobus, parviendra-t-on à enrayer également le stationnement de courte durée ? Quelle doit être l'importance de la surveillance pour obtenir le meilleur effet dissuasif possible ? Autant de questions qui devraient trouver leurs réponses dans les prochains mois.

En outre, des enquêtes et des chronométrages réguliers réalisés par le service RC permettront de constater l'incidence de la surveillance sur les conditions d'exploitation de la ligne 54. A la fin de l'année, un bilan de l'opération sera dressé. On pourra alors mettre en balance le coût de la surveillance et les gains d'exploitation (meilleure régularité, vitesse commerciale accrue...). Lorsque ce bilan sera établi, *Entre les lignes* vous en présentera les conclusions.

Les partenaires de la RATP, Mairie de Paris, Préfecture de police, Services de la voirie, suivent avec intérêt « l'opération 54 ». Cette expérience pilote apportera de nombreuses données inédites sur le stationnement illégal. Chacun pourra ensuite mener sa propre réflexion et proposer des mesures pour remédier à ce phénomène qui entrave de plus en plus la circulation dans Paris.

La brigade en action

Depuis le 20 décembre, la brigade de surveillance du réseau routier assure le dégagement des couloirs réservés aux autobus sur l'itinéraire de la ligne 54. Tous les jours, du lundi au vendredi, trois équipes se relayent entre 8 heures du matin et 8 heures du soir. Chaque équipe se compose de trois personnes : un gradé en civil et deux gradés en uniforme. L'agent en civil est assermenté. Par conséquent, il est officiellement habilité à constater les infractions affectant l'arrêt et la circulation des autobus. *Entre les lignes* a suivi l'une de ces équipes sur le 54.

13 heures, place de la République : Roland, Adrien et Marcel nous attendent à côté de la borne de départ du 54. Quelques mots de présentation et toute l'équipe monte en voiture. « Aujourd'hui, nous allons commencer notre tournée par le boulevard de Magenta. C'est un point dur de la ligne. Les couloirs sont souvent encombrés, surtout entre la gare du Nord et la gare de l'Est. » Roland, le civil de l'équipe, connaît bien le secteur ; il a déjà effectué plusieurs rondes de surveillance sur le 54. Une trentaine de mètres après l'arrêt Jacques Bonsergent, plusieurs voitures sont garées dans le couloir. Roland s'approche et pose la main sur le capot du premier véhicule. « Le moteur est encore chaud, la voiture doit être là depuis peu... Souvent les conducteurs laissent les feux de détresse pour faire croire qu'ils viennent d'arriver. C'est un truc courant auquel nous sommes habitués. » Pendant que ses collègues font le tour des véhicules, Roland pénètre dans un magasin tout proche. « Vous savez à qui appartiennent les véhicules en stationnement dans le couloir d'autobus, » demande-t-il. La réaction est immédiate : « Je pars tout de suite », dit un homme d'une trentaine d'années, « merci de prévenir, c'est sympa ! ». « Beaucoup de gens

enlèvent leur voiture dès que nous le leur demandons... Nous ne cherchons pas à réprimer à tout prix ; nous souhaitons au contraire dissuader les automobilistes de stationner dans les couloirs en leur montrant que nous exerçons une surveillance efficace et constante... Très vite les commerçants ont repéré notre présence et ils n'hésitent pas à prévenir les clients qui se garent devant chez eux. »

A l'abri derrière un tronc d'arbre, Adrien et Marcel remplissent en bougonnant les fatidiques papillons verts. « Quel dommage qu'à la Régie on ne connaisse pas les stylos imperméables. Ce serait bien utile les jours de pluie... Pour nous, l'opération 54 c'est avant tout du secrétariat. Nous remplissons les bordereaux d'infraction afin de simplifier au maximum le travail du civil. Un agent tout seul ne parviendrait jamais à exercer une surveillance suffisante en passant plusieurs fois par jour aux mêmes endroits. » La présence de deux gradés en uniforme a aussi un impact psychologique sur le public. D'une part, les voyageurs constatent que la Régie agit avec ses propres moyens contre la dégradation des conditions de circulation des autobus ; d'autre part, les automobilistes deviennent plus sensibles aux risques de sanction en cas de non respect des couloirs réservés.

En quelques semaines, le nombre des véhicules en infraction a sensiblement diminué et les arrêts du boulevard de Rochechouart ou de l'avenue de Clichy sont assez bien dégagés. Toutefois, les trottoirs sont souvent encombrés par des voitures qui stationnaient autrefois dans les couloirs ; « preuve que nous avons affaire à des habitués du quartier qui profitaient d'un manque de surveillance pour se mettre n'importe où ».



Stationner dans un couloir : un geste qui va coûter 600 francs à cet automobiliste imprudent.

Barbès, Anvers, Place de Clichy, La Fourche et retour : la ronde continue, tantôt à pied, tantôt en autobus. Rue de Strasbourg, une voiture stationne à côté des arrêts de bus. L'équipe l'avait déjà repérée en passant un quart d'heure plus tôt sur le boulevard de Magenta. « J'étais en livraison, clame le propriétaire du véhicule qui venait de sortir en trombe d'un restaurant voisin ; « d'ailleurs vous feriez mieux de courir après les cambrieurs au lieu d'ennuyer ceux qui travaillent ». « Toujours la même histoire, soupire Adrien, « à les écouter ce sont tous d'innocentes victimes qui sont garées là pour leur boulot ou pour accompagner leur grand-mère impotente. Neuf fois sur dix c'est de la frime... On cherche alors à les calmer et on leur montre qu'ils gênent le passage des bus. En général, tout s'arrange assez bien. La présence d'un civil avec nous facilite les choses ; les gens sont méfiants et ils n'osent pas trop rouspéter devant lui. » Roland partage l'avis de ses camarades. « A plusieurs reprises j'ai discuté avec des chefs de ligne ; plusieurs d'entre eux avaient été pris à parti par des automobilistes irascibles garés dans les couloirs de bus. En revanche, je n'ai jamais entendu parler d'incidents sur le 54 avec les gars de la brigade de surveillance. »

Entre 13 heures et 18 heures 30, Roland, Adrien et Marcel ont parcouru plusieurs kilomètres à pied le long du trajet du 54. Vers 17 heures 30, ils ont croisé l'autre équipe qui tourne jusqu'à 20 heures 15. Bilan de l'après-midi, une trentaine de contraventions, auxquelles il faut ajouter les PV mis par l'équipe du matin. Avant de se séparer, Roland fixe à ses coéquipiers le rendez-vous du lendemain : « 12 heures 30 à gare du Nord... Chaque jour, on part d'un endroit différent, comme ça personne ne sait à quelle heure on va passer... Nous ne souhaitons pas coincer les gens, nous souhaitons leur montrer que nous sommes là et qu'ils peuvent facilement écoper d'une amende de 600 F s'ils stationnent dans les couloirs réservés ». Roland, Adrien et Marcel n'ont donc rien de redresseurs de torts qui arpenteraient les couloirs du 54 comme des shérifs les rues d'une ville de l'Ouest. D'avantage tournés vers la prévention, ils assurent un véritable ilotage sur la ligne 54. Jouer les « hirondelles » du réseau routier, voilà une mission inattendue pour les agents de la brigade de surveillance !



Assurer une présence dissuasive, l'un des rôles de la brigade de surveillance pendant « l'opération 54 ».



De nombreuses camionnettes de livraisons stationnent encore dans les couloirs en plein après-midi.

L'Harmonie du personnel de la RATP donnera son concert de gala le samedi 26 mars 1983, à 20 h 30, au Théâtre des Champs-Élysées, 15, avenue Montaigne - 75008 PARIS. (Métro : Alma-Marceau.)

Les billets peuvent être retirés au siège social, 44, rue des Maraîchers - 75020 PARIS, ou réservés par téléphone : 372-20-27 (intérieur 9042), ou par courrier en joignant une enveloppe timbrée, ou par courrier intérieur. Participation : 10 francs par place.

Un disque 33 tours est désormais en vente à son siège social ou au Groupement Horticole, 44, rue des Maraîchers. Prix : 45 francs.

AUORE

Le groupement artistique Aurore propose, pour le printemps prochain, les deux spectacles suivants :

LES SALTIMBANQUES

Opérette de Louis Ganne
avec l'aimable autorisation des éditions Choudens

Mise en scène de Jean Giraudeau de l'Opéra

Orchestre symphonique de la RATP
sous la direction de Jacques Mas

Samedis 19 et 26 mars 1983
Dimanches 20 et 27 mars 1983
à 15 heures

Théâtre municipal d'Asnières
Place de la Mairie - 92 ASNIÈRES

(métro : ligne 13 - autobus : ligne 175 - SNCF : St-Lazare)
Prix des places : 25 F

ARRÊTE TON CINÉMA !...

Spectacle de variétés en deux parties
de Claude Laucournet

Samedis 16 et 23 avril 1983
Dimanches 17 et 24 avril 1983
à 15 heures

Théâtre de l'ASIEM
6, rue Albert de Lapparent
PARIS 7^e - Métro : Ségur
Prix des places : 20 F

La location est ouverte à partir du lundi 7 mars pour « Les Saltimbanques » et du lundi 11 avril pour « Arrête ton cinéma !... ». Adressez-vous au bureau d'AUORE - 44, rue des Maraîchers - 75020 PARIS. Téléphone : 372-77-70 (intérieur : 9045), du lundi au vendredi de 14 h à 17 h.



ESCRIME

Le 23 janvier 1983, à Budapest, Jean-Philippe Daurelle, du dépôt de Thiais, enlève la 4^e place au tournoi international juniors, véritable championnat du monde, qui regroupait notamment tous les pays de l'Est, et se classe premier Français.



LUTTE

Aux Trophées de Paris par équipes, le Métro remporte 3 succès (Villejuif, Dammarie, Bagnolet), connaît la défaite à 2 reprises (Besançon, Aulnay) et obtient ainsi une très brillante 5^e place sur 22 équipes, derrière des équipes de haut niveau national.



RUGBY

L'équipe première est à la seconde place de sa poule derrière Arras dans le championnat de 2^e division tandis que la réserve et les juniors sont premiers de leurs championnats.



TIR

Excellents résultats pour 5 tireurs qui ont été sélectionnés pour les championnats inter-régionaux et 1 tireur qui participe aux Championnats de France de tir à 10 m à Toulouse.



BASKET BALL

Salle : 11-13, avenue de la Porte-de-Choisy.

Responsables de la section :

M. Fraisse, président - Tél. 3746
M. Boutet 4747
Mlle Pothier 1997

Entraînements :

Lundi de 18 h à 20 h 30 :
corporatifs.

Mercredi de 14 h à 18 h :
école de basket.

Mercredi de 18 h à 20 h 30 :
1^{re} féminine.

Jeudi de 18 h à 20 h 30 :
équipe première masculine.

Les équipes engagées dans un championnat pour la saison 1982-1983 sont les suivantes : première féminine actuellement 7^e sur 10 équipes. première masculine actuellement 4^e sur 10 équipes. 1^{re} division corporative actuellement 2^e sur 8 équipes. Championnat du samedi actuellement 10^e.





KARATÉ

Le 16 janvier, aux championnats corporatifs d'Ile-de-France, sur 14 participants, le club remporte 13 médailles et 2 coupes grâce aux karatékas des différentes catégories : Boué 3^e, Foucras 3^e, Hurry 3^e, Jeannerose 2^e, Meunier 2^e, Moreno 3^e, Prunier 2^e et Simon 2^e. En championnats techniques Foucras et Feuillard en seniors se classent 3^e et 4^e tandis que le cadet Carvana obtient la 2^e place.



AVIRON

Le 12 décembre, à la Coupe de Noël, sur 9 500 m, 2 bateaux engagés en deux : Bianci-Nicolas et Serve-Lefevre obtiennent respectivement la 3^e et la 7^e place. Au CPEM, le 19 décembre, en skiff, le meilleur résultat a été accompli par Delachaume chez les seniors hommes.



VOLLEY-BALL

Au 19 janvier, les juniors et seniors femmes ont un excellent classement dans leurs championnats respectifs : 3^e sur 8 équipes.



CYCLISME

En cross-country, au Prix d'équipe de Voisenon, le 5 décembre, les meilleurs résultats sont à mettre à l'actif de Berault 2^e, D. Chenut 3^e et P. Chenut 5^e. Le 16 janvier à Châtenay-Malabry, Eric Berault a été champion d'Ile-de-France individuel des jeunes et par équipe avec Patrick Trachsel et Alain Guerreiro.



ATHLÉTISME

En athlétisme en salle, les meilleurs résultats sont l'œuvre de Bernard Petitbois avec 6'82" sur 60 m qui se classe 2^e du meeting national, de Eric Deneve qui franchit 2,08 m en hauteur, de Joël Poulain qui réalise 1'57" aux 800 m et de Marc Lejeune qui réussit 4,20 m à la perche. Aux championnats régionaux de cross, les seniors se

classent à la 5^e place par équipes et les vétérans premiers. Les deux équipes sont ainsi qualifiées pour les championnats inter-régionaux.



FOOTBALL FFF

L'équipe première est actuellement classée en 8^e position de son groupe et s'est particulièrement mise en évidence le dimanche 23 janvier, en battant le leader du championnat : le Red Star. Les anciens B se sont qualifiés pour les quarts de finale de la Coupe de Paris (600 équipes engagées). Les juniors A sont à la 2^e place de leur championnat de promotion Honneur.

FOOTBALL FSGT

Les résultats de l'équipe première sont très encourageants puisqu'elle vient de remporter ses trois derniers matches et est classée fin janvier à la 5^e place.



CANOË KAYAC

En C 2 seniors hommes Saintot-Charlaigne se sont distingués le 21 novembre à la descente du Petit Morin et le 19 janvier à la descente de l'Epte en remportant la première place. Sur l'Epte, Saint-Martin-Lafont 3^e en C 2 seniors hommes et Allemand-Mme Gerardin 2^e en C 2 seniors mixtes furent les représentants les plus brillants du club.



HALTÉROPHILIE

En Coupe de France et en challenge Leveller les 8 et 9 janvier, victoire par équipes de l'US-Métro grâce à Jacquet, Delubriac, Pruvost et Hochard.



SKI

Aux championnats de Paris corporatifs de ski alpin, le slalom géant a vu les 25^e et 27^e places de Marc Gicquel et d'Antonin Lecocq. En spécial, A. Lecocq 9^e prend sa revanche et devance M. Gicquel.

En fond - Au Challenge Paris-Givré de La Pesse (Jura) LE J JANVIER, Bernard Fercocq obtient une très brillante 2^e place sur 45 km en 2 h 52'14" tandis que sur 30 km G. Luche 11^e, B. Chenevat 20^e, B. Chabrol 21^e et B. Tardito 53^e permettraient à l'US-Métro d'obtenir la 3^e place par équipes.

CHAMPIONNATS DE PARIS DE SKI DE FOND

Après le soleil, la neige ; après la neige, le froid ; après le froid, la pluie ; après la pluie, la course. Il est 9 heures ce dimanche 16 janvier lorsque s'élance sur le circuit des Rousses, le premier des 90 concurrents des Championnats de Paris de ski de fond, championnats d'un très grand Paris d'ailleurs puisque 27 départements, avec parmi ceux-ci des départements de l'ouest et du nord, peuvent participer à ces épreuves.

Les fondeurs licenciés dans des clubs corporatifs pour la plupart, cheminots en particulier, ont à parcourir 15 km contre la montre ; ils partent toutes les 30 secondes et doivent accomplir 3 boucles de 5 km sur une neige très mouillée et particulièrement lente. Comme lors de chaque course, le fartage joue un rôle très important et une fois de plus les farteurs les plus inspirés, obtiennent à niveau égal de meilleurs résultats.

Les postiers - d'origine jurassienne - comme de bien entendu sont à l'arrivée les triomphateurs de l'épreuve devant les cheminots mais notre représentant Bernard Fercocq, après une course magnifique, n'est pas loin : 5^e. Il effectue cette année de remarquables progrès et pour lui le niveau national est proche. Dans son sillage, les 10 autres fondeurs du métro obtiennent un excellent résultat d'ensemble, grâce en particulier à G. Luche 14^e, C. Leroy 20^e, J.-C. Defau 23^e, P. Rambaud 24^e, Chabrol 41^e et Chenevat 48^e.

D'autres épreuves de distances variables se dérouleront en février et en mars et modifieront certainement la hiérarchie issue de ces championnats et pour tous l'objectif important de la saison demeure les Championnats de France des cheminots, championnats d'excellent niveau qui se dérouleront fin mars à Val-Cenis. A cette occasion encore les skieurs de fond du métro devront se distinguer.

