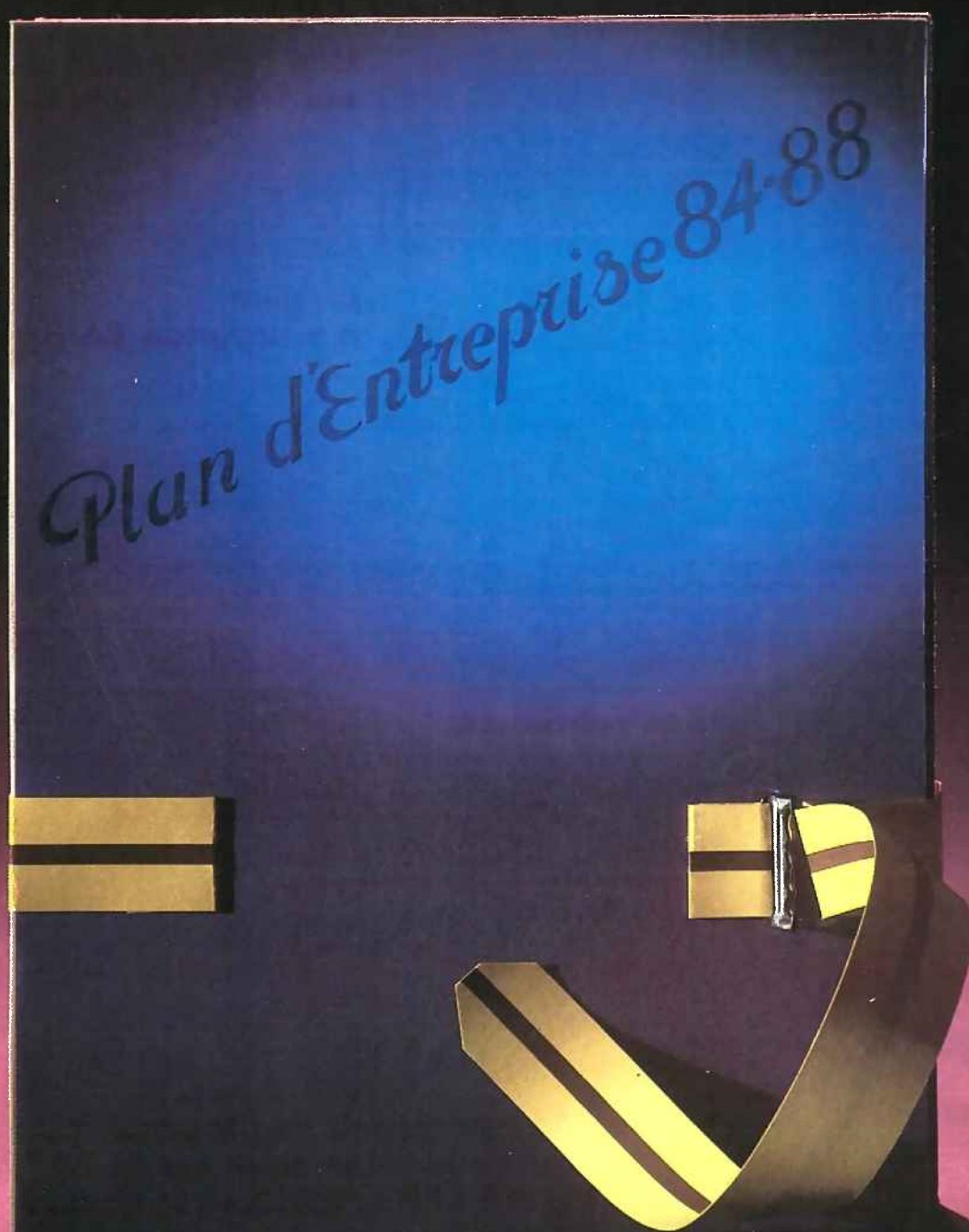
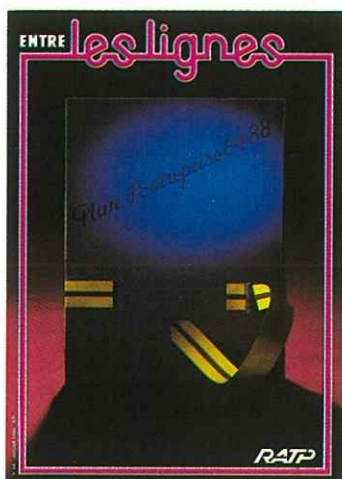


ENTRE les lignes



RATP



NOTRE COUVERTURE :

(RATP-Chabrol)

Le plan d'entreprise 1984-1988

DERNIÈRE DE COUVERTURE :

(RATP-Ardillon)

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53ter, 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).



N° d'inscription à la commission paritaire des publications et agences de presse : 1791 ADEP.

Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :

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

Conception et réalisation : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique, 21 Torcy-Sud, 77200 Torcy.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

P. Beuchard, C. Bordas, M. Boucherie, Y. Chopinet, H. Crouta, J. David, S. Feignier, A. Genet, C. Hanck, G. Jacobs, J. Lapeyre, J.-Y. Lucas, J. Mahet, R. Maubois, R. Michel, A. Michelangeli, R. Plazanet, A.-M. Séverac.

Atelier photographique RATP :

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

ERRATA

Dans l'introduction à notre article « Modernisation, le second souffle » (Entre les lignes, n° 68), nous avons par erreur attribué à la direction des travaux neufs la paternité de la rénovation des stations du métro et de la recherche de nouvelles méthodes de nettoyage.

Chacun sait qu'en effet c'est la direction des services techniques qui est investie de ces responsabilités et plus particulièrement le service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art (TB).

Ce dernier voudra bien nous pardonner une erreur de plume, certes regrettable, mais dont nous pensons qu'elle n'est pas de nature à compromettre la notoriété que le personnel de TB s'est acquise depuis longtemps dans ce domaine.

Dans notre dernier numéro, l'indication d'origine des cartes reproduites dans l'article consacré à Réseau 2 000 a malencontreusement disparu au moment du tirage. Ces documents étaient extraits d'un mémoire de thèse de l'Université de Paris VI, rédigé par Madame Adélaïde Larrain. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous excuser pour cette omission.

N° 69 - Janvier 1984

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4 Les TN à Paris

6



Une ballade sur les chemins de traverse

9



Le plan d'entreprise 84-88

18 Le budget 1984

21 Requiem pour une signalisation

25 L'heure d'information syndicale

Les rubriques :

26 Les hommes, l'événement

29 Infor-Service

30 Bloc-notes/Courrier

31 USMT

**Vous vous intéressez aux transports parisiens.
Vous vous interrogez sur la RATP...
Lisez « ENTRE LES LIGNES », le journal du ticket.**

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

s'abonne* à « ENTRE LES LIGNES » pour :

☐ 1 an (France) soit 80 F.

☐ 1 an (Étranger) soit 100 F.

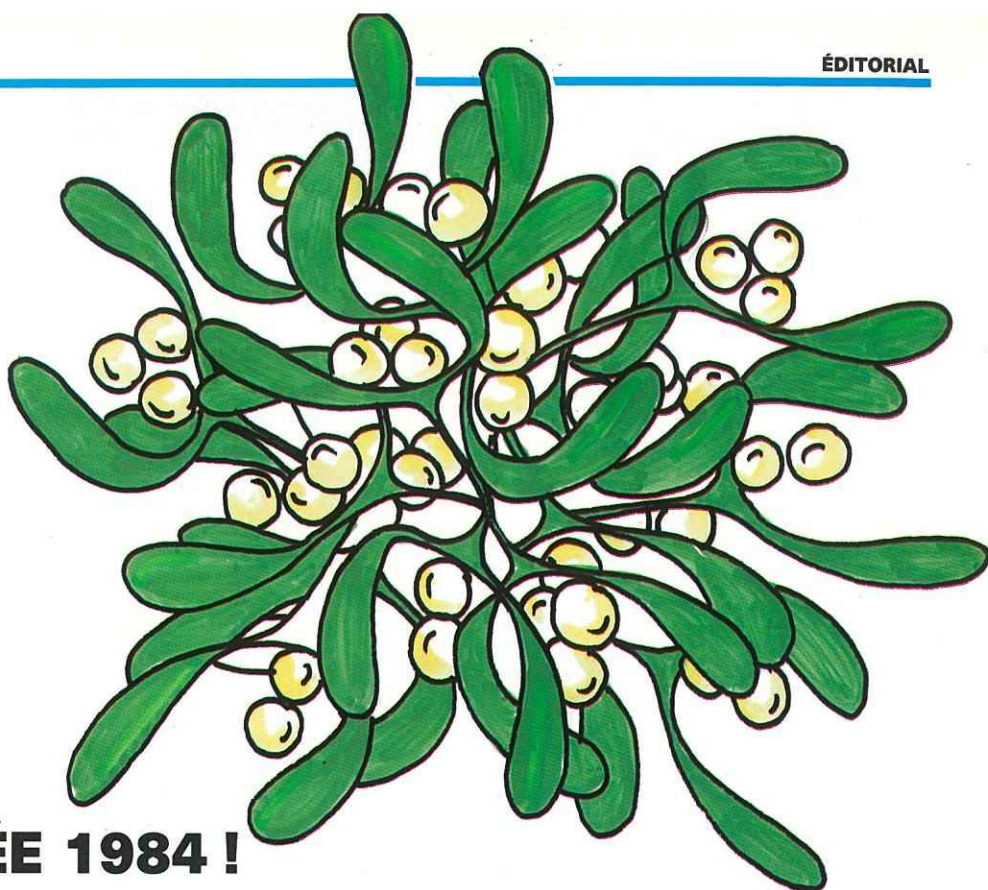
Retourner ce coupon
avec son règlement
établi à l'ordre de la RATP

☐ Chèque bancaire
☐ Chèque postal
☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES
Service abonnements
69, boulevard Saint-Michel
75005 Paris



* Cette offre ne concerne pas les agents de la RATP, actifs ou retraités.



UNE BONNE ANNÉE 1984 !

A chacun de vous, actif ou retraité, et à vos familles, nous présentons nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année 1984.

Depuis deux ans, bien des choses ont avancé à la RATP. L'entreprise s'est développée avec un trafic qui progresse régulièrement de 3 % par an, des services nouveaux, une « image » renouvelée et rajeunie. Il est incontestable que les performances de la Régie se sont, à tous points de vue, améliorées même s'il reste beaucoup à faire pour renforcer l'efficacité de la RATP et mieux utiliser nos moyens.

Cette avancée s'est faite dans un climat social nouveau et grâce à des mesures de progrès que chacun a appréciées en son temps : généralisation des 104 repos, semaine de 38 heures, conditions de travail revues, etc. Les emplois nécessaires à la mise en œuvre de cette politique nouvelle ont été créés : en deux ans, les effectifs de la RATP ont augmenté de 3 000 unités. Le changement est visible pour tous.

Les comptes de la RATP n'en ont pas été dégradés. Au contraire ! Les résultats financiers ont été notablement supérieurs aux prévisions en 1981 et 1982. Il en sera de même en 1983. Cela ne saurait surprendre. Cette bonne santé est le double résultat d'un trafic en expansion, générateur de ressources supplémentaires et d'un bon pilotage des dépenses. C'est la preuve que service public, progrès social et maîtrise de la gestion vont de pair.

Bien sûr, rien de tout cela n'a été obtenu simplement et les difficultés ne manquent pas. Mais il n'est qu'une façon de les dépasser, c'est de poursuivre, avec plus d'efficacité, dans la voie où nous nous sommes engagés.

Certes, les perspectives 1984 ne sont pas en tous points semblables à celles de 1982 ou de 1983. N'oublions pas cependant que nous abordons cette année avec les acquis des deux années précédentes, notamment en matière d'emploi et avec un budget d'investissement et de fonctionnement qui est le meilleur que nous pouvions espérer, dans les circonstances actuelles.

De plus, la mise en œuvre des grandes réformes votées par le Parlement (lois Auroux, démocratisation du secteur public et, demain, réforme des transports en Ile-de-France) vont profondément marquer la RATP dès 1984. Ces nouvelles dispositions ne rendent que plus nécessaire l'approfondissement de la démarche systématique de concertation, de décentralisation et de responsabilité dans laquelle nous sommes fermement engagés.

Dans ce contexte nouveau, la RATP doit apparaître plus que jamais comme une entreprise dynamique dont l'efficacité et la productivité renforcées reposeront avant tout sur l'intelligence et l'esprit d'initiative de ses agents et sur la diversité des services qu'elle peut rendre au-delà de sa simple fonction de transporteur.

C'est dans cette perspective que chacun trouvera au travail, dans le respect d'une discipline collective librement acceptée, l'épanouissement et la liberté qu'il doit et peut attendre. C'est aussi dans cette perspective que l'encadrement et la maîtrise pourront exercer pleinement et sereinement leurs responsabilités.

C'est ainsi que la RATP sera demain, encore plus qu'aujourd'hui, une entreprise efficace au vrai service du public.

Philippe ESSIG

Claude QUIN

LES TN À PARIS



RATP-Chaumereuil

Les trois vedettes de la journée

Le 17 décembre dernier, trois vieux autobus à plate-forme ont sillonné longuement les rues de Paris, au grand étonnement des badauds. Organisé à l'initiative d'une association de fans des transports, ce voyage a été réalisé grâce au concours des services touristiques de la RATP.



RATP-Chaumereuil

Quand les TN entrent en gare du Nord.

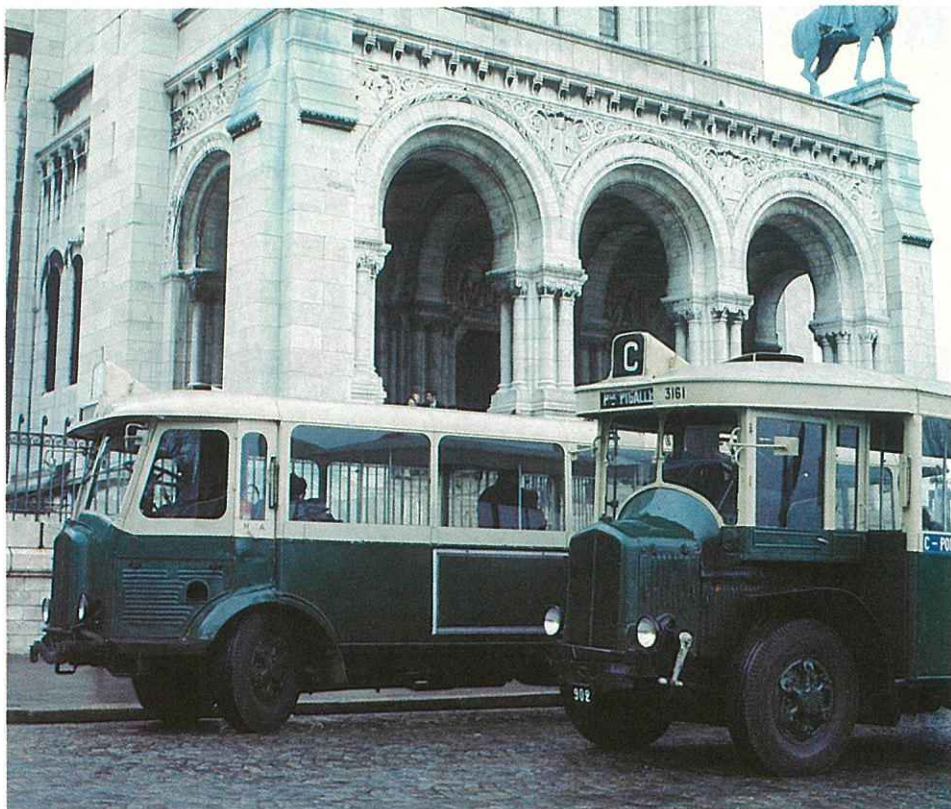
Samedi 17 décembre, 9 h 15 du matin ; les habitués du quartier Saint-Lazare n'en croyaient pas leurs yeux. Sagement alignés dans la rue de l'Arcade, trois vénérables bus à plate-forme des années trente attendaient leurs voyageurs. Des voyageurs un peu spéciaux, toutefois, puisqu'il s'agissait des participants à une balade rétro, organisée par une association de passionnés des transports. Une centaine de personnes, de tous les âges et de toutes les professions, s'étaient ainsi donné rendez-vous pour découvrir ou redécouvrir Paris de la plate-forme d'un TN.

Pendant plus de quatre heures, les trois bus allaient sillonner les rues de la capitale. La Madeleine, les Invalides, l'Opéra, le Sacré-Cœur, la République, la Bastille virent tour à tour passer cet étrange convoi vers lequel convergeaient bien des regards. « C'est comme cela à chaque fois que l'on sort de Michelet », confie Robert, l'un des machinistes. « On nous demande souvent à qui appartiennent les bus ou on nous fait de larges sourires pour grimper quelques instants dans la cabine de conduite... Mais il nous arrive parfois des aventures cocasses. Voici quelques mois, en rentrant de Saint-Germain, j'ai été doublé par une voiture qui

Petite visite au Sacré-Cœur.

me faisait de grands appels de phares et de klaxon. Pensant qu'il y avait quelque chose d'anormal sur le bus, je me suis arrêté. Le conducteur est alors sorti en trombe de sa voiture et il s'est précipité vers moi en me proposant d'acheter immédiatement le bus. J'ai eu beaucoup de mal à lui expliquer que le bus appartenait à la RATP et qu'il n'était pas à vendre. »

Les joues rosies par l'air frais, les participants arrivèrent vers treize heures devant la gare de Lyon, terme de ce voyage rétro. Malgré la pluie et le temps gris, la bonne humeur régnait toujours dans les voitures. « C'est chouette », s'exclamait une petite fille tandis qu'à quelques mètres de là, un vieux monsieur, plongé dans ses souvenirs, attendait le dernier instant pour descendre. « C'est toujours un peu dur de se quitter, mais on recommencera sous le soleil. C'est promis ! »



RATP-Chaumereuil

LOUEZ BUS

La RATP possède encore six anciens autobus à plate-forme en état de marche (deux TN4F et quatre TN4H). Garés et entretenus au dépôt de Michelet à Saint-Ouen, ces bus sont gérés par les services touristiques et de locations (STL) du réseau routier. Ils sortent assez fréquemment à l'occasion de manifestations diverses (expositions, animations, campagnes promotionnelles...) organisées par des municipalités, des industriels ou des publicistes. Ils sont également loués par des associations ou des particuliers pour des sorties, des fêtes, des mariages. Les réalisateurs de télévision et les metteurs en scène de cinéma les utilisent aussi pour certains tournages en ambiance d'époque. En 1983, le STL a enregistré ainsi plus de deux cents demandes de location.

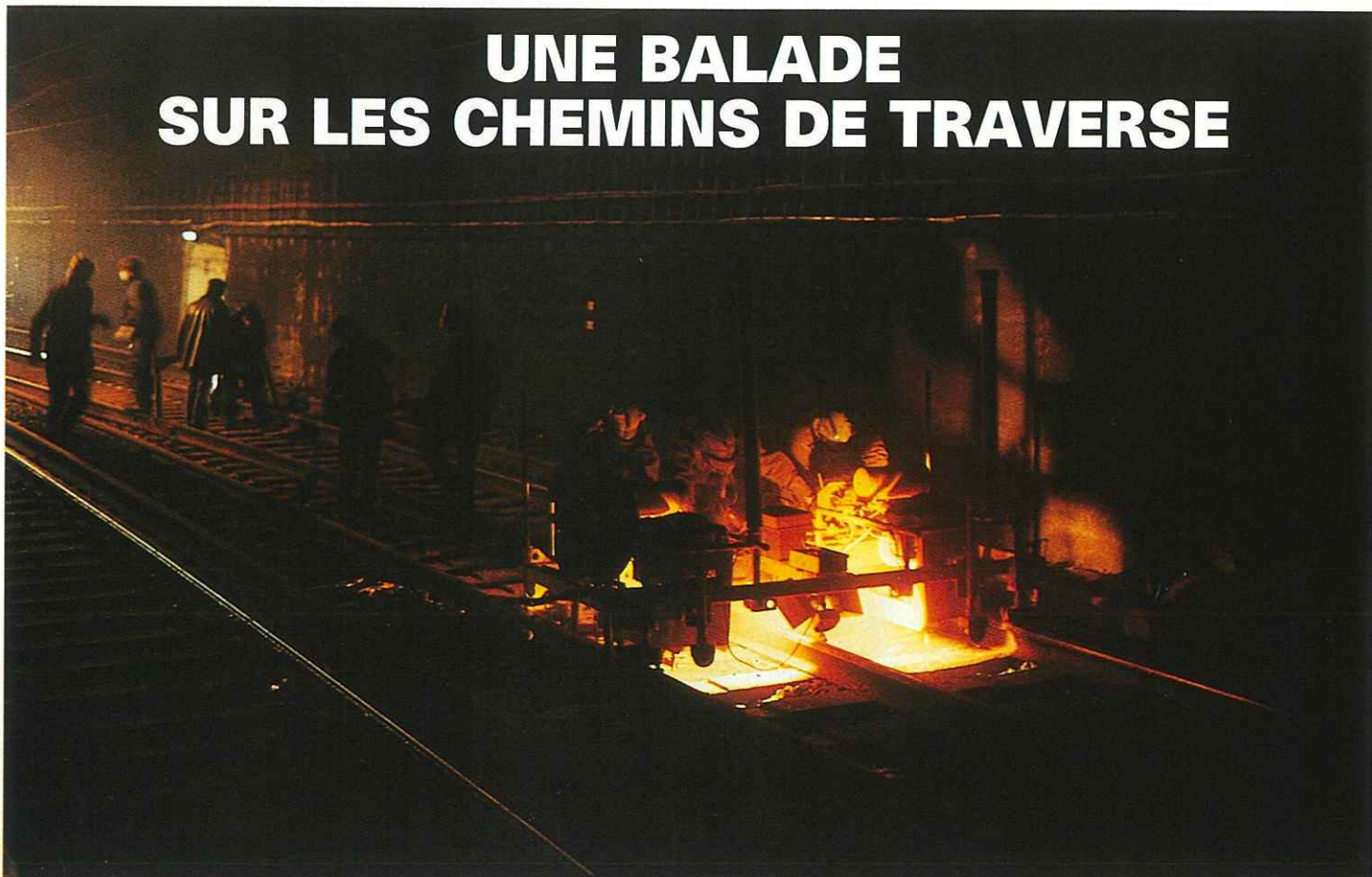
Pour des raisons techniques, ces vieux autobus ne dépassent guère les limites de Paris et des communes de banlieue. N'oubliez pas en effet que les voitures les plus récentes frisent quand même la cinquantaine ! La conduite est assurée par des machinistes des dépôts voisins de Michelet, Pleyel en particulier. Parmi les attirés, on rencontre encore des agents ayant conduit les derniers TN en service à la fin des années soixante. Certains jeunes machinistes, passionnés par l'histoire de la Régie et le matériel ancien, demandent également à piloter ces bus d'un autre âge. Maintenant si le cœur vous en dit ou si vous souhaitez étonner vos amis, vous pouvez toujours vous offrir une balade rétro dans les rues de la capitale. Il vous suffit pour cela de contacter le STL, 53 bis, quai des Grands-Augustins à Paris, dans le 6^e arrondissement. Avant de partir sachez que la location, avec chauffeur, d'un vieux TN des années 1930 coûte environ 1 300 F, sur la base d'un circuit touristique de trois heures dans les rues de la capitale. Chaque bus peut transporter une quarantaine de personnes. Alors en voiture, accrochez la chaîne... et bonjour la nostalgie.



RATP-Chaumereuil

La bonne humeur est de règle malgré le mauvais temps.

DE LAPLACE À CITÉ « U » : UNE BALADE SUR LES CHEMINS DE TRAVERSE



La réentailleuse en action dans le tunnel de Gentilly.

Courant décembre, la RATP a procédé à d'importants travaux de voie dans le secteur de Gentilly, sur la ligne B du RER. Alliant l'efficacité d'une technique confirmée et la compétence d'équipes aguerries, les chantiers n'ont duré que quelques nuits, perturbant au minimum la quiétude des riverains.

Entre 1972 et 1982, la division maintenance-RER du service de la voie (service TV) a procédé à d'importants travaux de renouvellement de voies sur la ligne B. Ces grands chantiers, qui touchaient six à huit kilomètres de voie par an, sont aujourd'hui achevés. Il subsiste toutefois, dans plusieurs zones de quelques centaines de mètres chacune, des rails anciens ou d'un type périmé. Mais l'état général de ces secteurs ne nécessite pas un renouvellement global de la voie. Cette diversité d'équipements, qui est un reflet de l'histoire de l'ex-ligne de Sceaux, complique sérieusement les opérations d'entretien. Dès qu'il faut remplacer les rails dans l'une de ces zones, le service TV en profite pour unifier les équipements de voie. Les traverses, sur lesquelles viennent s'ancrer les nouveaux rails, font alors l'objet d'une cure de rajeunissement grâce à la technique dite « du réentaillage ».



Avant le passage de la machine, on ripe l'ancien rail et l'on bouche avec des chevilles en bois les trous laissés par les anciens tire-fonds dans les traverses.

Les opérations de réentaillage complètent donc les opérations de renouvellement. L'objectif est de ne conserver que deux types de rails : un rail lourd de type UIC 60 (1) sur les tronçons chargés de la ligne (de gare du Nord à Robinson et Orsay), un rail plus léger de type U 50 (1), en bout de ligne au-delà d'Orsay. Cette unification réalisée à plus de 80 % devrait s'achever dans trois ou quatre ans.

Une technique confirmée

Dans les courbes de Cité Universitaire et de Gentilly, les rails souffrent énormément. L'usure, née du passage répété de plusieurs centaines de trains par jour, impose des remplacements fréquents, parfois au bout de trois ou quatre ans. Les traverses, en revanche, tiennent le coup sans problème une vingtaine d'années. Sur les 1 300 mètres de la voie 2 (sens banlieue-Paris) séparant les gares de Laplace et Cité Universitaire, l'ancien rail U 78 (2) était bien fatigué. La voie ayant fait l'objet d'un renouvellement complet en 1970, les traverses étaient en bon état et elles pouvaient encore tenir le coup de nombreuses années. On pouvait donc s'en servir pour fixer le nouveau rail, à condition de remettre en état les entailles dans lesquelles viennent s'emboîter les selles placées sous le rail. Ces entailles, qui empêchent le rail de glisser à droite ou à gauche, maintiennent l'écartement de la voie au passage des trains.

Pour réaliser l'opération, les gens de TV utilisent la technique du réentaillage des traverses, directement dérivée des procédures d'entretien habituelles. Grâce à une machine spéciale, on creuse dans le bois des traverses les nouvelles entailles destinées à caler le rail. A l'origine, cette technique légère était destinée à des remises en état ponctuelles de la voie. Et puis, l'idée a germé d'étendre cette méthode à certaines opérations de grande envergure, en évitant ainsi, dans bien des cas, de procéder à un renouvellement complet de la voie. L'esprit inventif des gens de TV a fait le reste. « Chacun y est allé de sa proposition », indique J.-B. Montava, le responsable de la subdivision ligne B. « La réentailluse, achetée voici quatre ans à une maison spécialisée, a été profondément

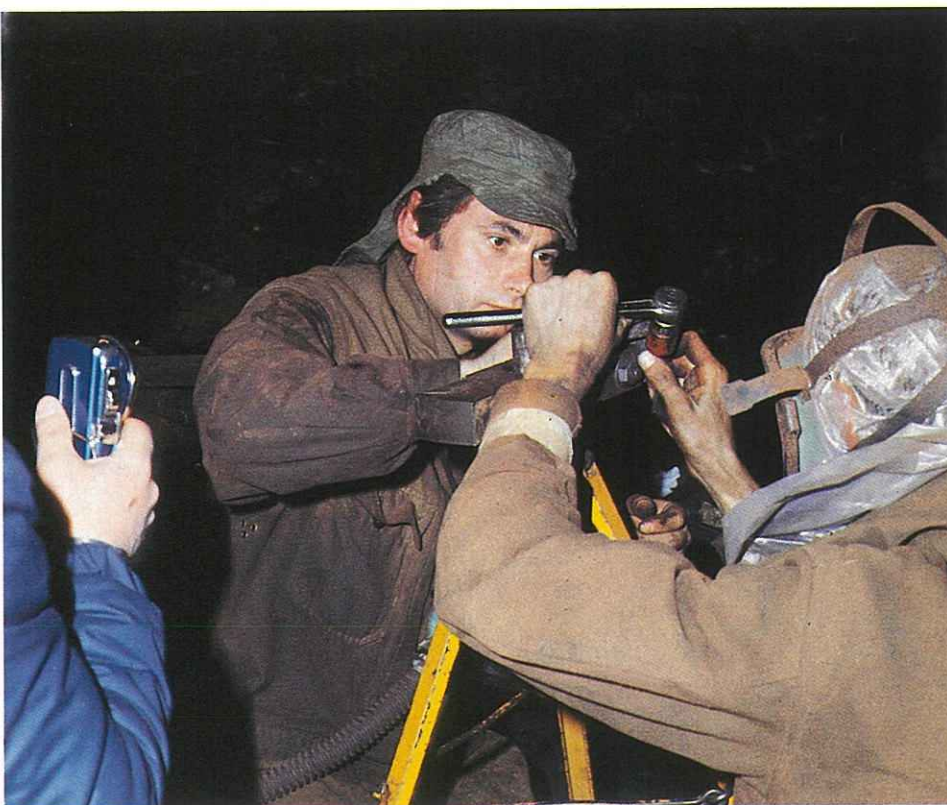


Les équipes s'activent autour de la réentailluse.

modifiée. Les moteurs ont été changés, l'évacuation des gaz d'échappement a été revue, la fixation des outils de coupe a été adaptée pour permettre des remplacements plus rapides... La machine a désormais des performances qui lui permettent de traiter sans problème des zones de grande longueur... Au début, nous avons mis au point notre technique en profitant

d'opérations d'entretien limitées à 100 ou 200 mètres de voies. Maintenant, nous sommes rodés et nous pouvons réaliser avec nos propres moyens des chantiers importants, comme celui de Gentilly... Six poseurs des équipes de nuit de Massy se sont spécialisés dans l'utilisation de l'engin et ils savent aujourd'hui parfaitement s'en servir. »

Plusieurs fois par nuit, les outils de coupe de la réentailluse sont changés.



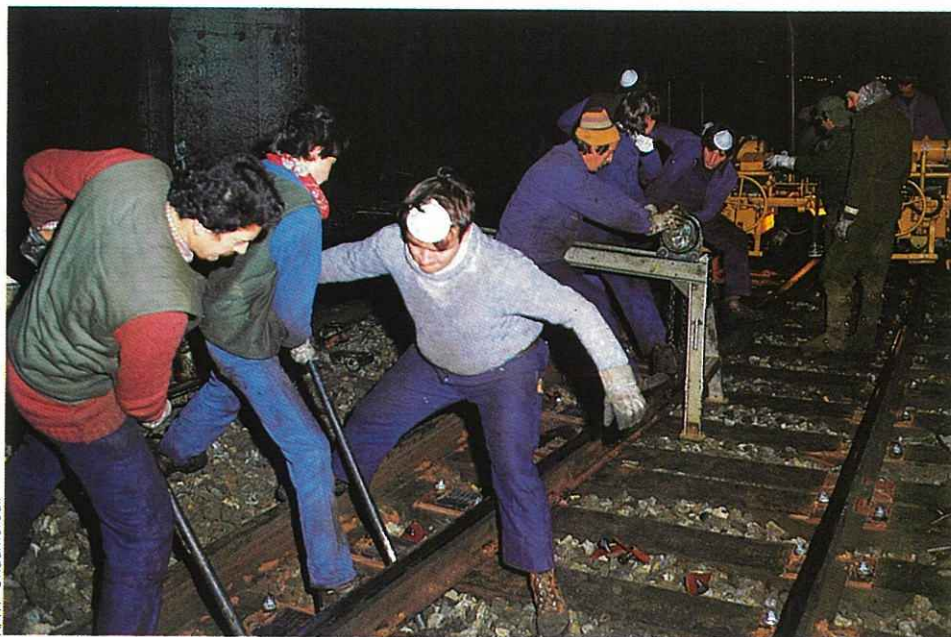
(1) Les lettres « UIC » indiquent que le rail utilisé est conforme aux normes définies par l'Union internationale des chemins de fer. Le nombre mentionne le poids du rail au mètre linéaire. Ainsi un rail de type « UIC 60 » est un rail normalisé pesant 60 kilogrammes au mètre. La lettre « U », toute seule, signifie que le rail est conforme aux normes unifiées de la SNCF. Le nombre est alors un simple numéro de code de référence.

(2) Adopté à la fin des années soixante, le rail type U 78 de 54 kilogrammes au mètre avait des caractéristiques bien adaptées aux besoins de la RATP. La SNCF ayant renoncé à l'utiliser sur son réseau en raison des difficultés d'approvisionnement, ce rail est désormais introuvable en France. Le rail U 78 est donc progressivement remplacé sur la ligne B par des rails de type U 50 et UIC 60.

Des équipes aguerries

« Une partie de notre réussite provient d'une bonne organisation du travail » explique Jean Berthy, inspecteur à TV-Denfert. « Un chantier de réentaillage, c'est une véritable chaîne. On compte pas loin d'une quinzaine d'opérations différentes qui doivent s'enchaîner et progresser au même rythme... Le travail est assuré par une vingtaine de poseurs répartis en trois équipes. La première démonte le rail, bouche les trous des anciens tire-fonds avec des

chevilles en bois et prépare les traverses avant le passage de la machine à réentailler. La deuxième assure le réentaillage. La troisième enfin pose le rail, perce les trous pour les nouveaux tire-fonds et met en place les attaches neuves. Chaque équipe est sous la responsabilité d'un agent de maîtrise... Le chantier fonctionne à la montre. On arrête le réentaillage une cinquantaine de minutes avant le passage du premier train, le temps de remettre la voie en état et de ranger le matériel... »



D'autres équipes travaillent juste derrière la machine à réentailler.

Les équipes chargées de placer les tire-fonds neufs passent en dernier.



« Dans ce type de chantier, le responsable de nuit, Jacky Moussart, a un rôle primordial de coordination entre les différentes équipes. Si l'une d'entre elles a des difficultés, il intervient immédiatement pour adapter le rythme des autres équipes... L'exécution des ces chantiers est confiée aux équipes de nuit de Massy ; avec eux, tout se passe bien... Les plus jeunes embauchés ont déjà un an et demi de maison ; dans ce métier, l'expérience compte énormément ». « Pour beaucoup de gens, les poseurs sont des gros bras et des petites têtes », ajoute malicieusement un des agents de maîtrise ; « si nos gars étaient comme ça, les chantiers n'avanceraient pas vite et on leur confierait pas grand chose ».

Vue d'un œil extérieur, l'organisation de l'équipe de nuit apparaît d'une redoutable efficacité. Une mécanique d'horlogerie ! Contrairement à ce que l'on constate sur certains chantiers, tout se déroule dans le calme et la bonne humeur. Chaque geste fait mouche, mais il est vrai que l'on n'a que quatre heures trente devant soi. En moyenne, le chantier progresse de 170 à 180 mètres par nuit. « Nous avons même réalisé près de 240 mètres en une nuit », déclare l'un des poseurs, « mais les conditions étaient idéales car nous avons rencontré beaucoup de traverses en chêne. En revanche, quand on taille dans l'azobé (1), on en sue pour avancer correctement. »

Un fond de tradition, un doigt de méthode et un zeste d'invention : voilà la recette du réentaillage, sauce TV. Le chantier de Gentilly a confirmé l'attrait de la méthode et démontré qu'on pouvait l'utiliser sans problème pour réaliser des opérations importantes. Les avantages du réentaillage sont en effet très nombreux. A la faveur d'un simple renouvellement du rail, la voie retrouve une seconde jeunesse. Quand les conditions s'y prêtent, on évite ainsi de recourir à un renouvellement complet, d'où de substantielles économies. Technique légère et rapide, le réentaillage limite également les contraintes imposées aux exploitants et aux riverains de la ligne par la présence des chantiers et de la circulation des trains de travaux.

Le réentaillage des traverses figure parmi les opérations importantes d'entretien confiées de plus en plus aux agents de la RATP. Cette évolution s'explique non seulement par des raisons d'économies mais aussi par la volonté de diversifier le travail des équipes et de le rendre plus attractif. Cette tendance, qui n'est pas propre à la ligne B, se retrouve sur l'ensemble du réseau RER. Néanmoins, les prochains chantiers de réentaillage, de grande ampleur, sont programmés sur la ligne B, à Port-Royal et à Laplace.

(1) Bois d'origine équatoriale, extrêmement dur, que l'on utilise beaucoup pour fabriquer les traverses car le chêne devient rare et coûteux.



LE PLAN D'ENTREPRISE 1984-1988

Avec le nouveau plan d'entreprise 1984-1988, la planification à la RATP franchit le cap de la dixième année. Les travaux d'élaboration ont été notamment marqués par la recherche d'une meilleure articulation avec le IX^e Plan national, qui couvre la même période.

LE PLAN : LA PROPOSITION DE L'ENTREPRISE

Le plan d'entreprise ne présente pas un caractère contractuel. C'est la proposition d'ensemble pour l'évolution de la RATP durant la période 1984-1988. Les données chiffrées qu'il contient ont été arrêtées en novembre 1983 en fonction des éléments alors connus. Les projets et les actions qui sont décrits dans le document ne préjugent pas des décisions, notamment d'ordre financier, qui pourront être prises par l'Etat et les Collectivités publiques de la région d'Ile-de-France pendant la période 1984-1988.

Dans son contenu, le plan traduit à la fois une continuité et un changement.

Continuité avec les objectifs majeurs définis voici deux ans : développement et amélioration de la qualité du service public du transport, progrès social, maîtrise de la gestion.

Changement, parce que le plan a pris en compte les modifications intervenues cette année dans notre environnement économique et social et notamment le contexte de rigueur. Ces modifications se traduisent dans nos projets pour les années à venir et rendent par ailleurs la planification plus que jamais nécessaire.

Le plan fait apparaître trois facteurs-clés qui conditionnent, dans un tel contexte, le développement de la RATP :

- l'accroissement du trafic qui peut seul justifier l'accroissement de l'offre et générer de nouvelles ressources ;
- la nécessité d'améliorer constamment l'efficacité de l'entreprise - et donc la productivité - et de maîtriser les coûts ;
- la décentralisation, élément décisif

d'une mobilisation accrue des énergies de l'encadrement et des diverses catégories de personnel et d'adaptabilité à l'évolution de notre environnement.

Cette année, le document comporte trois parties.

- Le plan stratégique, organisé autour des objectifs généraux rappelés précédemment, recouvre plusieurs chapitres : le commercial et le développement de l'offre, la gestion des ressources et l'organisation, le social, la productivité, la décentralisation, le développement des systèmes d'information et les orientations stratégiques en matière financière, la recherche.
- L'évolution des fonctions pour la période 1984-1988 traite du développement et de l'exploitation des réseaux - développement commercial, plan métro et RER, plan autobus - et de l'évolution des autres fonctions - ingénierie de construction des infrastructures, entretien des installations fixes, etc.
- Les éléments chiffrés du projet de l'entreprise présentent les incidences des

programmes d'actions proposés en termes de trafic, services, investissements, effectifs et finalement en termes financiers.

Cet article n'est pas un résumé du plan d'entreprise. Seuls les aspects nouveaux ou plus approfondis du document par rapport aux précédentes éditions seront traités. Les agents de la RATP qui veulent mieux connaître le plan et qui l'ont demandé vont bientôt le recevoir.

L'harmonisation entre le plan d'entreprise et le plan national, la stratégie de l'entreprise, et plus particulièrement celle du développement de l'offre, sera largement abordée tout comme la traduction chiffrée des programmes d'action à cinq ans.

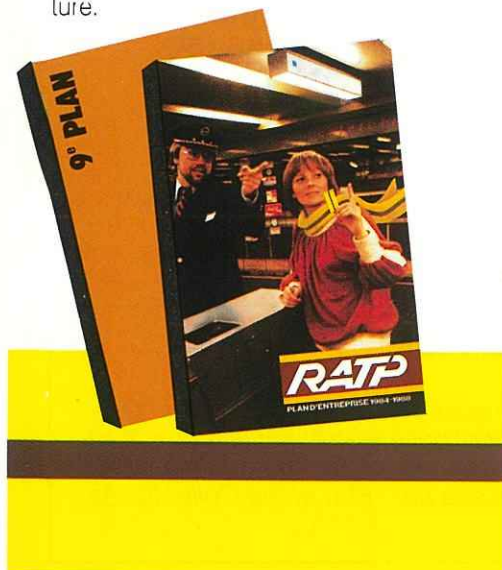
Pour le plus court terme, les budgets d'investissements et de fonctionnement pour l'année 1984 seront évoqués.

Enfin, Philippe Essig, directeur général, répondra aux questions d'*Entre les lignes* sur la planification et la préparation des budgets en période de rigueur.

LA STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

La partie stratégique du plan inspire les programmes d'action de l'entreprise à cinq ans. Si de nombreuses orientations trouvent réponse dans ces programmes, certains des grands objectifs fixés ne pourront toutefois pas être réalisés durant la période couverte par le plan.

Les stratégies sont, dans une large mesure, en continuité avec celles du plan précédent. La volonté de l'entreprise, malgré le contexte économique actuel, de poursuivre son développement est donc réaffirmée. Bien entendu, le délai de mise en œuvre de ces stratégies dépendra directement de l'évolution de la conjoncture.



Plan national et plan d'entreprise

Cette année, le plan d'entreprise de la RATP revêt une importance particulière puisqu'il couvre la même période que celle du 9^e plan – les années 1984 à 1988. Une opportunité pour une meilleure coordination entre les différents niveaux de planification, certes, mais surtout l'occasion de mieux faire connaître comment l'entreprise, dans son projet à cinq ans, intègre les données et les priorités du plan national. Ainsi, les grandes orientations sur lesquelles la France a fondé sa stratégie de réponse aux défis des cinq années à venir s'imposent naturellement à la RATP ; elles devront trouver leur application concrète dans l'entreprise.

La RATP contribuera, dans le cadre des objectifs du plan national, à l'activité économique du pays, au rétablissement du dynamisme industriel, au progrès social, ainsi qu'à la recherche d'économies de moyens, notamment dans le domaine de l'énergie. Les domaines d'action sont nombreux et la liste en serait trop longue.

Pour ne citer que deux exemples : une priorité du plan national est de renforcer la compétitivité de l'économie française par l'amélioration des prestations offertes aux divers secteurs d'activité par les systèmes de transport. La réponse, donnée dans le plan RATP, est une meilleure desserte des pôles d'activités par le développement des réseaux, et un effort en matière d'intégration et de complémentarité des modes.

Le 9^e plan s'est fixé également parmi ses objectifs l'amélioration de la qualité de

la vie. La RATP l'a traduite par la mise en œuvre de moyens propres à assurer progressivement le droit au transport pour tous, ces moyens étant nécessairement adaptés aux particularités de chaque zone (urbaine, suburbaine, rurale).

Le 9^e plan accordant une priorité au développement des transports collectifs, la RATP propose, dans sa stratégie de développement de l'offre et sa stratégie commerciale, des actions qui vont dans ce sens. Ce sont deux points essentiels du plan d'entreprise publié cette année.



Mieux desservir tous les pôles d'activité.

Améliorer la qualité de vie dans la ville.





Un objectif prioritaire : l'accroissement du trafic

Si rien n'était entrepris pour adapter le réseau de transport aux nouveaux besoins qui se manifestent en agglomération parisienne et augmenter son attractivité auprès des habitants, la part de la RATP sur le marché des déplacements motorisés – 31,6 % aujourd'hui – régresserait d'un point et demi environ, d'ici 1995, au profit de la voiture particulière.

Une telle éventualité ne peut être admise car elle aurait des conséquences inacceptables pour la collectivité. Sur le plan social, elle ne permettrait pas de satisfaire les besoins en déplacements actuellement mal assurés et entraînerait de nouvelles atteintes à la qualité de vie dans la ville. Sur le plan économique, elle serait source de nouveaux gaspillages et la diminution des recettes entraînerait un alourdissement des charges supportées par les autres contributeurs.

Aussi la RATP s'est-elle fixée deux objectifs dans sa stratégie commerciale : un accroissement du trafic pouvant approcher 2 % par an en moyenne et, le main-

Le Centre de la capitale se dépeuple.



tien de la part des dépenses d'exploitation couvertes par les recettes directes du trafic – cette part est actuellement de 34 % – et ce malgré un accroissement des dépenses plus rapide que celui des prix. La politique tarifaire préconisée par la RATP consiste à garder constante la part consacrée aux dépenses de transports collectifs dans le budget des ménages.

Une chose est sûre, pour parvenir à ces objectifs la RATP devra développer son réseau, l'adapter à l'évolution de la population et des activités en région Ile-de-France qui – il faut bien le reconnaître – ne lui sont pas favorables.

De nombreux déplacements en banlieue

La population d'Ile-de-France ne progresse plus que très lentement. Elle régresse depuis longtemps à Paris et même maintenant dans les communes les plus proches de la capitale. Les accroissements se situent en deuxième couronne, c'est-à-dire précisément hors du secteur où la RATP a développé la partie la plus maillée et la plus dense de son réseau.

Le réseau de la RATP se caractérise par la prédominance de la desserte de Paris intra-muros et des axes radiaux Paris-banlieue, ce qui s'est longtemps justifié par la concentration des emplois dans la capitale. Aujourd'hui la situation se modifie et Paris perd non seulement des habitants mais aussi des emplois au profit de la moyenne et de la grande banlieue.

C'est dire que la demande de transport portera de plus en plus sur les déplacements de banlieue à banlieue. C'est dès

Les embouteillages, source de gaspillage.



maintenant sur ce type de liaison que les déplacements sont les plus nombreux – 61 % – et que la part des transports collectifs est la plus faible. Or, sur ce marché en expansion des déplacements internes à la banlieue, la part des transports collectifs n'est que de 13 %. Pour l'accroître, il faut à la fois adapter les réseaux et les rendre plus attractifs.



Une stratégie de développement de l'offre en quatre points

Afin que le service offert aux voyageurs réponde mieux à leurs besoins et à leurs aspirations, la stratégie de développement de l'offre comporte quatre aspects : l'unification et la hiérarchisation de l'offre, domaines dans lesquels un nombre important d'actions ne requérant que des moyens limités peut être engagé rapidement ; l'extension du réseau et la définition de normes de service où, par contre, la concrétisation est plus étroitement dépendante des choix politiques et des possibilités de financement.

• Unification

Il existe toute une série de lacunes physiques ou psychologiques qui constituent autant de freins à une plus grande utilisation des transports en commun. Il est encore possible de réaliser des progrès vers une plus grande simplicité d'usage. Les transitions entre les différents sous-réseaux (métro, RER, bus Paris, bus banlieue) ne sont pas toujours aménagées de façon à limiter l'impact des ruptures de charge. L'intégration des sous-réseaux a pour objet de pallier cette carence et de les constituer ainsi en véritable réseau perçu et utilisable de façon unitaire. Le développement et l'harmonisation de la signalétique, une information mieux adaptée, l'intégration tarifaire, etc. sont autant d'éléments déterminants pour atteindre cet objectif.



La signalétique pour une meilleure unification du réseau.

La RATP s'attache donc dès maintenant à promouvoir une meilleure continuité d'un mode de transport à un autre, tant par la signalétique que par les équipements diminuant la pénibilité des correspondances, particulièrement aux points d'échange métro-bus. Une action nouvelle est indispensable en matière de parcs de stationnement près des gares et stations. Les parkings doivent faire partie de la chaîne de transport et leur tarification doit être liée au système général de la carte orange. Les parkings assurés aux futurs terminus du métro de Villejuif et Bobigny fonctionneront selon ce principe. Par ailleurs, la RATP et la SNCF mettront en service en mai 1984 un abonnement annuel, « l'intégrale », au paiement fractionné par prélèvement automatique. Un titre journalier sera proposé en 1986 et complètera la gamme orange. Est également à l'étude le remplacement progressif de la tarification par section, complexe et contraignante, par une tarification zonale du type orange.

● Hiérarchisation de l'offre

Lorsque plusieurs modes coexistent, il faudrait améliorer la « hiérarchisation de l'offre ». Dans les interstices du réseau régional, découpé par les intersections des lignes radiales et de rocade, pourraient prendre place de petits réseaux locaux, desservis par autobus, dont les lignes auront soit une vocation de rabattement sur les lignes régionales, soit une vocation de desserte interne, les deux fonctions pouvant être conciliées.

Cette hiérarchisation, qui est de nature à mieux répondre aux besoins des populations, aurait l'avantage de faciliter la compréhension, la mémorisation et donc l'usage des transports collectifs. Bien entendu, ce dispositif n'aurait pas de conséquences sur l'unité des prestations offertes par la RATP.

● Extension du réseau

Il convient de répondre aux besoins de transports banlieue-banlieue qui ne sont qu'imparfaitement satisfaits. Ce qui implique de créer ou prolonger des lignes aussi bien à l'intérieur de la zone d'action actuelle de la RATP qu'en dehors de celle-ci, en maillant et densifiant le réseau, principalement par la création de nouvelles lignes de rocade ou de lignes obliques.

Plus précisément l'objectif de la RATP est de créer trois rocadres régionales : la plus proche de Paris pourrait servir, dans sa partie sud, d'implantation au système Aramis, la deuxième, située à environ 2 km, desservirait les communes limitrophes de Paris, la dernière, à environ 5 km de la capitale, suivrait à peu près l'itinéraire de la RN 186.

Cette stratégie, pour être réaliste, devra favoriser les infrastructures légères de préférence aux opérations lourdes, type prolongement de métro ou RER qui sont moins bien adaptées à la desserte des zones périphériques où les besoins sont le plus en croissance. Privilégier les infrastructures légères a également l'avantage de permettre de satisfaire les aspirations des voyageurs à des coûts bien inférieurs.

Dans la zone à l'intérieur de laquelle le transport est assuré exclusivement par la RATP, il est nécessaire de rendre plus réguliers les temps d'attente et de parcours en améliorant la régularité des lignes d'autobus à Paris et en proche banlieue, et

en augmentant les fréquences en proche et moyenne banlieue. Il faudra également accroître les amplitudes de service, sur certaines lignes, de manière à mieux satisfaire la demande en soirée ainsi que celle du samedi et du dimanche.

Le problème très spécifique des zones peu denses fait l'objet d'une première réflexion mais aucune décision n'a encore été prise aujourd'hui.



La régularité des lignes d'autobus sera améliorée à Paris et en banlieue.



• Définition de normes de service

Enfin, l'offre est en banlieue très disparate selon les secteurs. Au vu de ces disparités, la RATP a engagé une réflexion visant à définir pour chaque secteur de l'agglomération des normes de service minimales, liées aux caractéristiques du secteur, à même d'assurer aux populations une meilleure accessibilité aux différentes fonctions urbaines : administrations, loisirs, commerces, etc.

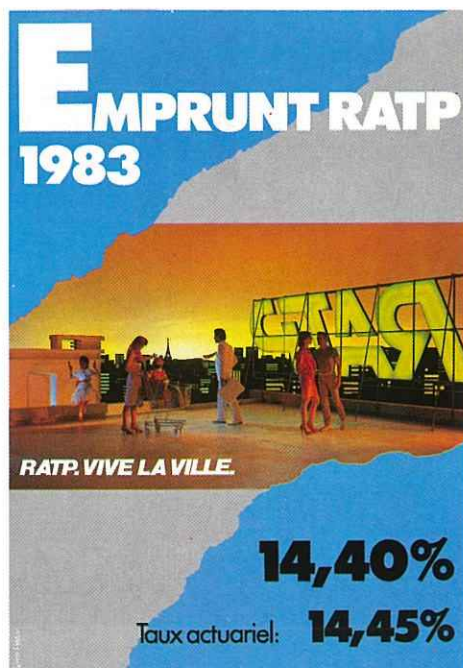


Le financement des investissements

L'esprit de tous ces projets témoigne de la volonté de l'entreprise de limiter ses dépenses dans la conjoncture actuelle tout en continuant d'accroître son offre de services.

Actuellement, la situation en matière de financement des dépenses d'investissements pose des difficultés. Les participations publiques à caractère définitif, qui représentaient environ 30 % des ressources d'investissements dans le passé, n'en représentent plus que 12,5 %, ce qui est faible. Cette évolution est due, en partie, à des changements intervenus dans la nature des équipements réalisés, qui se sont traduits par une réduction des opérations d'extension des réseaux au profit de l'accroissement des autres catégories d'investissements non subventionnées. De plus, les clés de financement des investissements ont été modifiées en 1973 faisant passer la part subventionnée de 100 % à 60 % seulement. La diminution des ressources d'investissements externes a amené l'entreprise à recourir dans une proportion plus importante à l'emprunt pour financer des équipements collectifs, ceci a entraîné un endettement préoccupant. Le chapitre stratégie financière propose pour les prochaines années des solutions à ces problèmes, sachant que la réforme des transports en région Ile-de-France offrira l'opportunité de définir sur de nouvelles bases les structures de financement. Il serait souhaitable que les extensions de réseaux soient financées de façon plus large par des contributions publiques à caractère définitif, que le renouvellement des équipements existants soit assuré par l'autofinancement, et que

les investissements de modernisation et de productivité soient couverts par l'auto-financement et par l'emprunt.



Maîtrise des coûts et productivité

À la participation du voyageur inférieure au coût réel de la prestation fournie, s'ajoutent les contributions d'autres agents économiques bénéficiaires des réseaux de transports collectifs : les entreprises dans la zone des transports parisiens et les contribuables nationaux et locaux au travers des collectivités publiques. Aujourd'hui, une constatation s'impose : l'évolution divergente des charges de l'entreprise et des tarifs acquittés par le voyageur accroît la contribution des collectivités. Or il faut absolument, dans le cadre d'une gestion particulièrement rigoureuse, limiter la charge de celles-ci. La RATP propose de mettre en œuvre tous les moyens en ce sens. Afin d'épargner les moyens matériels financiers et humains utilisés, ses efforts porteront tout particulièrement sur la productivité et la maîtrise des coûts. C'est-à-dire une meilleure appréciation de ce que coûtent toutes les activités de l'entreprise et le souci d'améliorer la productivité. Cette nouvelle orientation implique la mise en place d'une politique de personnel mobilisatrice où chaque niveau hiérarchique sera sensibilisé aux conséquences économiques de ses décisions. On notera que l'effort de productivité sera réalisé non pas, comme dans le passé, par de grandes opérations pilotées par la direction de l'entreprise, mais par une multitude de petites opérations réparties dans différents secteurs et qui feront davantage appel à la responsabilité de l'échelon local.

Outre les trois stratégies – stratégie de développement de l'offre, commerciale et financière – que nous venons d'aborder, le plan 1984-1988 en propose un certain nombre d'autres ; il s'agit notamment de la stratégie sociale, de développement des systèmes d'information et de recherche.



Une stratégie sociale ouverte

La politique sociale des cinq années à venir s'inscrira, dans une large mesure, en continuité de la politique de progrès social définie dans le cadre du plan 1983-1987 : une plus grande concertation entre les partenaires sociaux et une meilleure satisfaction des aspirations du personnel tout en s'adaptant aux nécessités de la conjoncture actuelle. Toutefois, compte tenu de la situation économique difficile, la RATP devra accorder une attention accrue à la gestion de son personnel, en cherchant une meilleure utilisation et une plus grande valorisation de son potentiel humain. La stratégie sociale, qui servira de guide aux négociations entre la direction et les organisations syndicales, s'articule autour de quatre axes principaux :

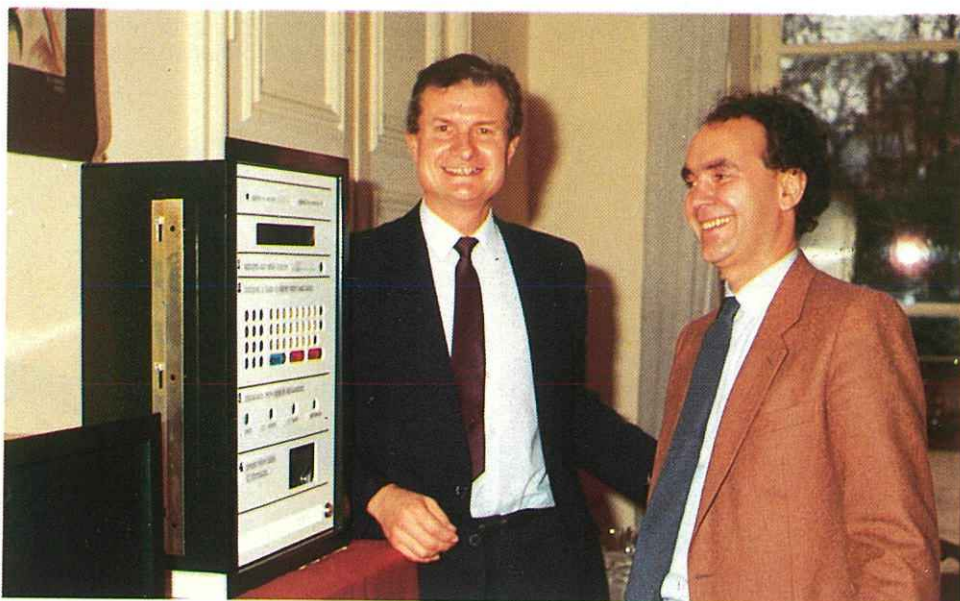
- valoriser le potentiel humain de l'entreprise ;
- associer plus étroitement le personnel à la gestion de l'entreprise par un développement de la concertation, une extension des libertés des travailleurs et une revalorisation du rôle de l'encadrement ;



Le temps partiel : une personnalisation des conditions de travail.

- améliorer le contenu du travail et les conditions dans lesquelles il s'exerce ;
- contribuer au rétablissement des grands équilibres économiques nationaux.

Développement des systèmes d'information : une réflexion approfondie



RATP - Minoli

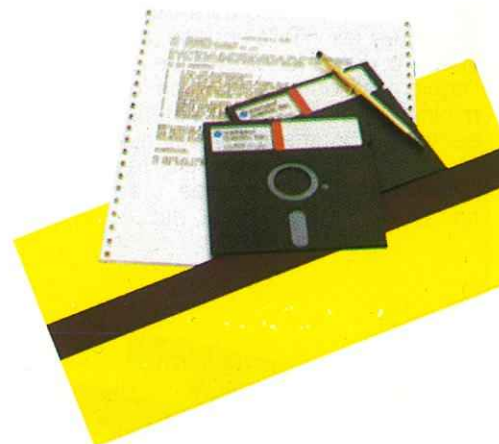
SITU au service de l'information des voyageurs

Le développement des sciences de l'organisation et des nouvelles technologies de l'information est un phénomène très important pour toute entreprise. La RATP se sent très concernée et se veut entreprise pilote dans le développement des systèmes d'information. Ceci représente pour elle l'opportunité d'améliorer le service rendu aux usagers ; d'augmenter l'intérêt et les connaissances des agents pour leur métier et par là même, accroître son efficacité économique et sociale.

Autant de motifs qui expliquent sa volonté d'approfondir sa réflexion stratégique dans le domaine des systèmes d'in-

formation au cours de l'année 1984. Elle devrait s'articuler autour de quatre axes principaux : l'aide à l'exploitation des réseaux, à l'information des voyageurs, à la maintenance des équipements, enfin, la modernisation du secteur tertiaire, notamment la modernisation du système d'information de gestion.

Cette stratégie permettra à la RATP de poursuivre sa modernisation sous diverses facettes. L'entreprise, attentive à l'évolution de son environnement, assurant la cohérence d'ensemble des systèmes d'information, offrira un service élargi et une gestion performante pour la collectivité.



A l'horizon 2 000...

En matière d'innovation technologique, l'entreprise doit faire porter ses efforts sur le court/moyen terme et sur le long terme. Les orientations qui engagent l'avenir doivent parfois être prises dix, quinze ou vingt ans à l'avance. Cette stratégie se concrétise notamment à travers un projet de recherche dit « Réseau 2 000 » qui répond au souci de préparer, dès maintenant, ce que pourra être le réseau adapté à l'environnement et aux besoins des habitants de l'Ile-de-France vers l'an 2 000.



Parallèlement, l'étude de nouveaux matériels se poursuit : Aramis (système de transport léger et automatique), « Autobus futur » (dont la première version verra le jour début 1986), et « métro 2 000 ».

*

* *

Une bonne coordination entre le plan national et le plan d'entreprise, une politique commerciale dynamique, le développement du réseau donnant la priorité aux infrastructures légères, une gestion financière saine limitant les charges de l'entreprise, notamment en recherchant une amélioration de la maîtrise des coûts et de la productivité : telles sont les priorités du plan 1984-1988 de la RATP. Des orientations réalistes qui tiennent compte de l'environnement de l'entreprise mais qui concrétisent également la dynamique de développement que se donne la RATP pour toujours mieux adapter le service public dont elle a la charge.

LE PROJET DE L'ENTREPRISE EN CHIFFRES

Les programmes d'action à cinq ans de la RATP qui figurent notamment dans les plans métro et RER, autobus et commercial ont des conséquences en termes de trafic, services offerts, investissements, effectifs et synthèses financières.



Les opérations d'interconnexion seront poursuivies.

Trafic

En 5 ans, le trafic sur l'ensemble des réseaux RATP devrait progresser de 180 millions de voyages, soit une croissance globale de 8,3 % correspondant à 1,6 % par an en moyenne.

Cette prévision tient compte de différentes évolutions : l'extrapolation des tendances actuelles du trafic et le développement de l'urbanisation en banlieue devraient induire une augmentation du nombre de voyages de plus de 40 millions sur le RER, le métro et les lignes d'autobus de banlieue. La mise en service des extensions de réseaux et l'amélioration du service devraient procurer à elles seules, d'ici à 1988, 30 millions de voyages supplémentaires, dont 24 millions sur les lignes

RER liés aux renforcements de service et au développement des opérations d'interconnexion. Pour le métro, l'accroissement modéré prévu s'analyse comme étant le solde des augmentations de trafic dues aux extensions prévues et des diminutions liés au report de voyageurs du métro vers le RER. Les actions d'amélioration du confort et de la communication devraient également avoir un impact important de l'ordre de 45 millions de voyages. Les mesures tarifaires, notamment le développement des différents abonnements, adoptées ou prévues devraient accroître, quant à elles, le trafic de 20 millions de voyages en cinq ans. Enfin, 18 millions de voyages sont attendus des actions que l'entreprise prévoit pour poursuivre la lutte contre la fraude.

ÉVOLUTION DU TRAFIC

Comparaison 1988/1983 (Budget révisé)
(en millions de voyages)

	1983 Budget révisé	88/83	1988	Augm. moyenne annuelle
Métro	1 145	+ 70	1 215	1,2 %
RER	255	+ 51	306	3,7 %
Autobus Paris	315	+ 16	331	1,0 %
Autobus banlieue	419	+ 41	460	1,9 %
Funiculaire + STL	7,5	- 1	6,5	
Villes nouvelles	18,5	+ 3	21,5	
Total	2 160	+ 180	2 340	+ 1,6 %

Ces chiffres n'intègrent pas les trafics des lignes affrétées à tarification RATP.



Des trains plus nombreux aux heures de pointe sur la ligne A du RER.

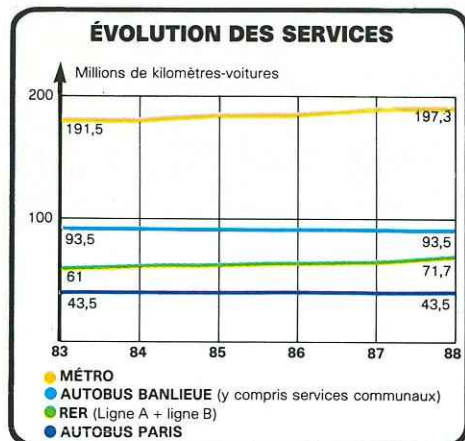
Services offerts

Le niveau de service proposé correspond :

- Pour le métro, à la prise en compte des effets des extensions engagées et qui seront mises en service au cours des cinq prochaines années – prolongement en 1985 des lignes 5 (à Bobigny) et 7 (à Villejuif), en 1986 de la ligne 7 à La Courneuve et renforcement du service aux heures de pointe sur les lignes 11 et 13. Ceci conduit à une croissance globale de l'offre de 5,8 millions de kilomètres-voitures*, soit 3 % entre 1983 et 1988.
- Pour le RER, aux renforcements de service aux heures de pointe, tout d'abord sur la ligne A, puis sur la ligne B en fonction des disponibilités en matériel roulant et à l'interconnexion de la ligne A avec les lignes SNCF de Cergy-Puiseux et de Poissy. Ces mesures devraient permettre de faire progresser l'offre de service de 10,7 millions de kilomètres-voitures, soit 17,5 % sur la durée du plan.

En ce qui concerne le réseau d'autobus, les économies résultant des adaptations locales du réseau, effectuées notamment à l'occasion des extensions de métro, et les gains de productivité dégagés lors de la mise en service d'autobus articulés pourront être redéployés. Ils permettront d'améliorer la desserte de certains secteurs à Paris et en banlieue, ainsi que les services de soirée et du dimanche. Il en résultera globalement une légère croissance de capacité offerte due à la proportion plus grande du service assuré par des véhicules à plus grande capacité – les autobus articulés – La RATP propose en outre de développer la politique d'association avec les entreprises faisant partie de l'APTR. Un redéploiement de son réseau de surface et de celui de ses associés devrait permettre une efficacité accrue du service offert aux usagers, sans qu'il soit possible actuellement d'en préciser le niveau.

* Kilomètres-voitures : nombre de kilomètres parcourus en un an par l'ensemble des voitures (métro, bus, RER) de la RATP.



Pour 1983, les chiffres correspondent à une estimation des résultats sur la base des données à fin septembre.

Investissements

Les investissements sont présentés sous forme de synthèse regroupant les différentes opérations susceptibles d'être engagées ou réalisées dans les cinq années à venir, compte tenu des contraintes financières qu'impose le contexte économique actuel. L'aspect financier des opérations envisagées est traduit en termes d'autorisations de programme (*) et de crédits de paiement (**).

Les graphiques ci-après donnent, en millions de francs constants 1984, les montants d'autorisations de programme et de crédits de paiements accordés de 1980 à 1983, ainsi que leur évolution prévue de 1984 à 1988. Celle-ci est présentée par nature d'opérations réparties en quatre titres :

- Titre 1 : Extension des réseaux.
- Titre 2 : Amélioration de l'exploitation.
- Titre 3 : Modernisation et gros entretien.
- Titre 4 : Commandes de matériel roulant.

MI, livraison de trente-trois éléments en 1984.



(*) Autorisations de programme : l'autorisation d'engager des crédits pour la réalisation d'une opération.

(**) Crédits de paiements : ensemble des paiements à effectuer pour une année et destinés à financer des opérations en cours.

Contenu des autorisations de programmes

Extension des réseaux

Outre la poursuite et l'achèvement des opérations déjà engagées (ligne 5 à Bobigny, ligne 7 à Villejuif et à la Courneuve, gare Saint-Michel) et de celles qui leur sont liées, les propositions concernent essentiellement la poursuite de l'interconnexion des lignes RATP et SNCF sur le RER prévu aux environs de 1985, ainsi que la mise en service en 1986 d'un système performant d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance - SACEM - en vue d'augmenter la capacité de transport de la ligne A. A compter de 1985, l'engagement d'autres opérations est envisagé, parmi lesquelles le prolongement de la ligne 1 à La Défense, l'aménagement, en site propre, de l'axe Châtillon-Vélizy (RN 306), la liaison en site propre Saint-Denis - Bobigny, l'aménagement de la plate-forme de Gallardon et le trans-Val-de-Marne reliant Rungis-Choisy-le-Roi-Créteil-Saint-Maur. L'engagement d'un tronçon d'expérimentation commerciale pour Aramis est envisagé en 1988. D'autres opérations sont également possibles, elles sont détaillées dans le plan d'entreprise. Bien entendu, il appartient à la Région et à l'Etat de choisir, notamment entre les possibilités indiquées ci-dessus, celles qui seront effectivement réalisées pendant la période.

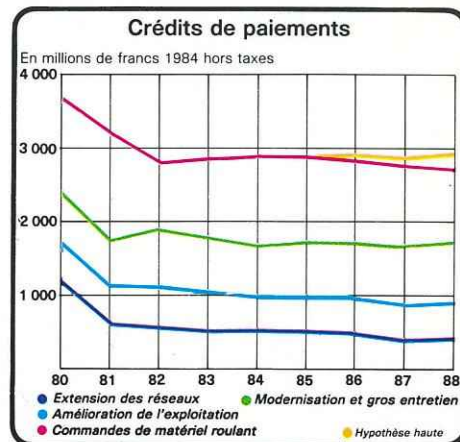
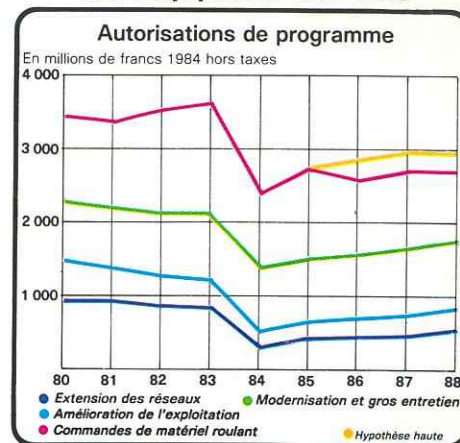
Commandes de matériel roulant

Durant les deux premières années du plan, la priorité sera accordée aux livraisons de matériel RER (33 éléments en 1984, 22 en 1985), d'autres livraisons intervenant en 1986-1987. Pour le métro, les nouvelles commandes de matériel destinées aux accroissements de capacité et aux renouvellements des matériels les plus anciens (articulé, pneu MP 55...) atteindront leur rythme de croisière à partir de 1987, environ 100 voitures par an. Pour les autobus, les commandes annuelles permettront de continuer le renouvellement régulier du parc, environ 350 voitures équivalent-standard livrées chaque année. Enfin, les commandes éventuelles de tramways, trolleybus... seront liées à l'échéancier des réalisations de sites propres, mais les livraisons correspondantes n'interviendront guère avant la fin du plan.

Amélioration de l'exploitation

Ces opérations sont destinées à accroître le potentiel, l'efficacité et la sécurité des installations. Compte tenu des difficultés actuelles, un certain nombre d'opérations ont été différées. L'objectif en fin de plan est de relever le montant de ce titre pour retrouver un rythme d'amélioration correspondant à celui de 1983.

Plan d'équipement 1984-1988



Modernisation et gros entretien

Les contraintes conduisent, pour 1984, à restreindre les autorisations de programme de ce titre pour ne retrouver qu'à partir de 1986 le niveau de 1983. Comme pour le titre 2, on devra procéder à un certain étalement des opérations de renouvellement et de modernisation. Néanmoins, les crédits subsistant permettront de garantir strictement la sécurité et de maintenir le patrimoine en bon état.

Effectifs

L'évolution des effectifs traduit les besoins en personnel strictement nécessaires à une bonne adéquation aux activités de l'entreprise. Elle se caractérise par une croissance modérée par rapport au budget 1983, correspondant exclusivement aux besoins supplémentaires résultant des extensions du réseau ferré qui seront mises en service et de l'accroissement en volume du niveau des services sur le RER.

Les autres besoins nouveaux résultant d'évolutions sectorielles devront être compensés par la poursuite de l'adaptation du niveau des effectifs dans certains secteurs et notamment les travaux neufs à leur volume d'activités prévisionnel et par la réalisation d'opérations de productivité.

Effectifs au 31 décembre						
1983 *	1984	1985	1986	1987	1988	
Budget révisé						
38 800	38 800	39 050	39 100	39 150	39 200	

* Total des agents utilisables en 1983, payés par la RATP, à l'exclusion des indisponibles payés et des agents remboursés (Coopération technique, travaux effectués pour le compte de la SNCF).

Synthèses financières

Elles ont été établies sur la base des clés de financement actuellement en vigueur.

Le tableau de financement des investissements et les comptes d'exploitation prévisionnels pour la période 1984-1988 reflètent les programmes d'investissements et d'activités proposés par la RATP.

La limitation des programmes de réalisation d'extensions nécessitant des infrastructures lourdes et des commandes de matériel roulant adaptées en conséquence se traduisent par une stabilisation des crédits de paiement – en francs constants – les trois premières années du plan, puis ensuite par une sensible décroissance. Ceci est dû essentiellement à l'évolution des livraisons de matériel roulant qui diminueront à partir de 1986.

Par ailleurs, les crédits de paiement afférents aux opérations d'amélioration de l'exploitation, de modernisation et de gros entretien progressent sensiblement en raison pour ce dernier poste de l'accroissement du parc des installations à entretenir.

L'ensemble des besoins de financement est couvert par des ressources ayant trois origines :

- **L'autofinancement.** Il est constitué des dotations aux comptes d'amortissements des immobilisations inscrites chaque année dans le budget d'exploitation. Sur la période du plan, l'autofinancement croît de 10,9 % en moyenne annuelle et représente un peu plus du tiers du total des ressources. Evolution relativement rapide qui s'explique lorsque l'on sait que la part des biens à durée d'amortissement courte – qui nécessitent des dotations annuelles importantes – a tendance à devenir prépondérante en raison de la diminution des mises en service d'infrastructures lourdes.
- **Les subventions d'équipement.** Elles décroissent jusqu'en 1986 en raison du ralentissement du rythme de réalisation des prolongements de lignes ferroviaires, puis augmentent à nouveau jusqu'en fin de plan avec la réalisation de sites propres. Cependant, en dépit de ce redressement, la part des subventions s'amenuise. Elles représentent à peine plus d'un dixième de l'ensemble des ressources.
- **Les emprunts.** Ils sont émis auprès de la région Ile-de-France et sur le marché financier. L'enveloppe globale d'emprunt ne progresse que de 4 % en moyenne annuelle, ce qui correspond à une légère baisse en volume due à la diminution rapide des prêts de la Région et à la quasi-stabilité des montants à emprunter sur le marché financier entre 1984 et 1988. Au total, la part relative des emprunts dans le financement des investissements



La ligne A sera elle aussi interconnectée avec le réseau SNCF.

régresse de 60 % en 1984 à 51 % en 1988.

S'agissant des charges d'exploitation, leur progression moyenne annuelle, s'établit à 8 % sur la période.

Les frais de personnel évoluent légèrement plus vite que les salaires en raison de l'importance relative prise par les charges de retraite au cours de la période étudiée.

Les charges d'exploitation (hors frais de personnel) ont une croissance plus rapide en raison notamment de la montée en régime de l'entretien du matériel ferroviaire.

En revanche, les frais financiers évoluent parallèlement aux charges de l'entreprise.

En ce qui concerne le financement des charges d'exploitation, les ressources peuvent être classées en deux catégories principales :

- **Les recettes directes du trafic** versées par les voyageurs, dont l'accroissement en moyenne annuelle sur la durée du plan serait de 7,8 %. Le montant de ces recettes résulte directement des hypothèses faites en matière d'évolution du trafic et des tarifs. Il est prévu que le module d'application, prix du billet de 2^e classe vendu en carnet, évolue à un rythme moyen annuel de 5,6 %, soit parallèlement au revenu disponible des ménages.
- **Les concours extérieurs**, c'est-à-dire le versement de transport et l'ensemble des participations publiques (indemnité compensatrice et compensations pour tarifs sociaux) évolueront de 8,7 % en moyenne annuelle sur la période.

Une variante aux comptes d'exploitation prévisionnels sur la période 1984-1988 a été élaborée. Elle est fondée sur une évolution différentielle, par rapport à la proposition de base, de deux éléments ayant des incidences sur les charges d'exploitation.

L'hypothèse d'une productivité accrue, réalisée notamment par des mesures externes à l'entreprise, par exemple l'amélioration des conditions de circulation, entraînerait un allègement des charges d'exploitation de l'ordre de 360 MF en 1988, soit une moindre augmentation de 0,5 % par an, en moyenne.

La réduction à 2 % au lieu de 3 % environ dans la proposition de base de la part des « aléas et charges exceptionnelles » rapportée au total des charges se traduirait, en fin de plan, par une économie de 185 MF (en francs courants) sur les charges prévisionnelles de 1988.

La prise en compte de ces deux premiers éléments permet de ramener de 8 % à 7,3 % le taux de progression moyen annuel des charges.

Au total, l'ensemble des hypothèses prises en compte dans cette variante permet de limiter la croissance des participations extérieures (indemnité compensatrice et versement de transport) à 7,5 % en moyenne par an.

Globalement, l'ensemble des propositions pour la période 1984-1988, notamment en matière de services offerts et d'investissements, conduiraient à une progression relative des dépenses de l'entreprise plus faible que par le passé, mais encore sensiblement supérieure à l'indice général des prix.

HYPOTHÈSE HAUTE

Le plan 1984-1988 présente une hypothèse haute correspondant à un développement de l'entreprise plus rapide et plus soutenu que dans la proposition de base, à partir de 1986. Dans un contexte économique plus porteur, la RATP proposerait les opérations suivantes :

- en 1988, sur le RER, l'amorce de réalisation de la ligne D par report de gare du Nord à Châtelet-les-Halles du terminus des trains SNCF desservant Orry-la-Ville ;
- l'engagement d'une opération supplémentaire dans la liste proposée pour les années 1985-1988, parmi les prolongements de lignes de métro ou les sites propres, mais qui n'aurait pas été retenue dans la proposition de base ;
- l'anticipation d'une année de l'engagement d'une opération retenue dans la proposition de base.

Globalement, en matière d'investissements, l'application de l'hypothèse haute se traduirait par un redressement sensible des autorisations de programme à partir de 1986.

Elle aurait également un impact sur les commandes de matériel roulant et les effectifs.

LE BUDGET 1984

Le budget d'exploitation et le programme d'investissements de la RATP pour 1984 ont été arrêtés après concertation entre le gouvernement et l'entreprise.

Avec 13,2 milliards de francs, le budget d'exploitation est en augmentation de 8,8 % par rapport au budget définitif de l'entreprise pour 1983. Ce budget s'est trouvé contraint par la volonté du gouvernement de limiter les participations financières des collectivités et de stabiliser les effectifs.

Comme certaines dépenses croissent plus vite que la hausse des prix (charges sociales, notamment de retraite, taxe professionnelle et frais financiers) l'entreprise doit poursuivre les efforts d'économies et de productivité entrepris en 1983 afin de maintenir le service offert aux voyageurs.



Une meilleure circulation des autobus accroîtrait les recettes directes de l'entreprise.

Le budget d'exploitation

L'année 1984 sera marquée par le renforcement, en fin d'année, du service offert sur la ligne B avec la réalisation de la deuxième phase de l'interconnexion correspondant à la mise en service de douze trains interconnectés à l'heure de pointe et par l'intensification des révisions du matériel roulant.

Quant au trafic, sa progression prévue est de 2,5 % par rapport aux prévisions du budget révisé de 1983, soit 2,2 milliards de voyages. Les tendances favorables observées depuis près de trois ans devraient, en effet, se poursuivre en 1984. Par ailleurs, des mesures pour améliorer la circulation des autobus sont escomptées, elles accroîtraient alors les recettes directes de 15 millions de francs.

Le budget 1984 comprend un total de dépenses hors taxes de 13 271 millions de francs contre 12 189 au budget révisé 1983, soit une augmentation de 8,8 %. Le module d'équilibre moyen annuel s'établit à 4,61 F (TVA comprise), en augmentation de 8,6 % par rapport à l'exercice précédent. Avec un relèvement prévu des tarifs de 5 % au 1^{er} août 1984, la progression de la contribution de l'État sera conforme à ce que prévoit le projet de loi de finances.

Un accroissement modéré des dépenses

Parmi les différentes charges de l'entreprise, ce sont les frais de personnel qui ont la plus forte augmentation en valeur absolue. Ils augmentent de 561 millions de

francs par rapport au budget révisé 1983 – soit + 7,72 %.

L'effectif moyen annuel des agents utilisés, après accord du gouvernement, s'établit à 38 880 agents au regard de 38 830 prévus au budget révisé 1983. S'agissant des salaires, les prévisions ont été établies conformément aux directives des pouvoirs publics sur la base d'une évolution globale de la masse des salaires à effectifs constants de 6,1 %. Progression qui tient compte des mesures prises en 1983 ainsi que des évolutions de rémunérations susceptibles d'intervenir en cours d'année 1984.

Les consommations en provenance de tiers sont de 2 144 millions de francs et augmentent de 195 millions de francs, soit 10 %, par rapport à l'exercice précédent. Évolution

due principalement à l'évolution des prix – 151 MF – mais qui inclut également les prestations rendues par la SNCF à la RATP dans le cadre de la première phase de l'interconnexion.

Les impôts, taxes et versements assimilés s'élèvent à 327 millions de francs contre 284 millions en 1983, soit une progression de 15 %, essentiellement en raison de l'évolution de la taxe professionnelle, qui est un impôt local.

Le montant des charges financières évalué à 1 479 millions contre 1 275 en 1983, progresse de 16 %. La variation tient compte du coût des emprunts émis en 1983 et des intérêts liés aux emprunts à émettre en 1984. Ce poste traduit au total le cumul des intérêts des emprunts émis depuis une décennie par la RATP.

Module d'équilibre, module d'application et indemnité compensatrice

Le total des produits, égal à celui des charges, s'élève à 13 271 millions de francs, contre 12 189 millions de francs au budget révisé 1983, soit un accroissement de 1 082 millions de francs - 8,87 %.

Les prévisions de recettes pour l'exercice 1984 sont établies, conformément à ce qui est prévu dans les statuts, selon deux hypothèses :

- d'une part sur la base d'un tarif égal au module d'équilibre (soit un prix du billet de 4,61 F) qui représente le tarif théorique permettant à l'entreprise d'équilibrer son budget sans avoir recours à l'indemnité compensatrice. Les produits du transport s'établissent à 12 110 MF comprenant 7 895 millions de francs de recettes directes du trafic et 4 215 millions de francs de remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires (cartes émeraude et améthyste, carte orange, carte hebdomadaire, etc.) ;
- d'autre part selon l'hypothèse d'une majoration des tarifs de 5 % en moyenne au 1^{er} août 1984, avec prix du ticket de métro porté de 2,40 F à 2,50 F, les recettes directes du trafic sont alors de 4 509 millions de francs, les remboursements pour pertes de recettes de 2 496 millions de francs, la différence étant comblée par l'indemnité compensatrice s'élevant dans ce cas à 5 105 millions de francs, soit une progression de 4 % par rapport au budget précédent. Si aucune augmentation tarifaire n'était décidée en 1984, le module d'application resterait à son niveau actuel - soit 2,40 F le ticket de métro extrait du carnet -, les recettes directes du trafic seraient de 4 417 millions de francs, les remboursements pour pertes de recettes de 2 426 MF et l'indemnité compensatrice passerait alors à 5 267 MF.

Les autres produits d'exploitation comprennent notamment les produits accessoires - produits des activités annexes (publicité, locaux commerciaux, etc.) - et les prestations de service à des tiers. Ils sont évalués à 460 MF pour 1984. L'augmentation de 73 MF par rapport à l'exercice précédent provient de la variation des prix et de la prise en compte des prestations effectuées pour la SNCF dans le cadre de l'interconnexion.

Enfin, les produits financiers ont été évalués à 170 millions de francs en 1984 contre 160 MF l'année précédente, soit une augmentation de 6,25 %.

Compte d'exploitation Exercice 1984

CHARGES (HORS TVA)		
	(millions F)	%
Charges d'exploitation		
Consommation en provenance de tiers (énergie, matières et autres charges extérieures)	2 144	16,1
Impôts, taxes et versements assimilés	327	2,5
Charges de personnel	7 827	59
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 433	10,8
Autres charges	5	-
Total des charges d'exploitation	11 736	-
Charges financières	1 479	11,1
Charges exceptionnelles	1	-
Aléas	55	0,5
Ensemble	13 271	

PRODUITS (HORS TVA)		
	(millions F)	%
Produits d'exploitation		
Produits du transport	11 317	85,3
Produits accessoires	460	3,5
Produits en atténuation des charges d'amortissement (*)	642	4,8
Produits divers	682	5,1
Total des produits d'exploitation	13 101	-
Produits financiers	170	1,3
Produits exceptionnels	-	-
Ensemble	13 271	

(*) dont reliquat du versement de transport. Présentation établie selon le nouveau plan comptable. Ces produits venaient auparavant atténuer la dotation aux comptes d'amortissements des immobilisations.

La répartition des autorisations de programme...

	Millions de francs	%
- Extension des réseaux	322	14
- Amélioration de l'exploitation	273	11,8
- Modernisation et gros entretien	705	30,6
- Commandes de matériel roulant	1 005	43,6
Total	2 305	

... et des crédits de paiements

	Millions de francs	%
- Extension des réseaux	680	23,4
- Amélioration de l'exploitation	290	10
- Modernisation et gros entretien	660	22,8
- Commandes de matériel roulant	1 270	43,8
Total	2 900	

Les investissements

Le montant du programme d'investissements en 1984 s'élève à environ 2,3 milliards de francs en autorisations de programme et à 2,9 milliards de francs en crédits de paiements. Ces derniers s'élevaient à 2,7 milliards en 1983, ils augmentent donc de 7,4 %.

On aurait pu souhaiter, eu égard aux besoins, des montants supérieurs à ceux prévus. Ces chiffres témoignent néanmoins, dans les circonstances économiques actuelles, du caractère toujours prioritaire des transports en commun dans le choix d'investissements. Ils autorisent la continuation du développement de l'entreprise, avec le souci accru de la productivité et de la compétitivité.

Ces crédits permettront la poursuite des opérations en cours ; pour le métro, la mise en service, comme prévu, des prolongements de la ligne 7 à Villejuif III et de la ligne 5 à Bobigny-Préfecture au cours du 1^{er} semestre 1985 ; de la ligne 7 à La Courneuve en 1986 et, pour la ligne B du RER, l'ouverture de la gare Saint-Michel au début de 1987.

Deux opérations nouvelles devraient être engagées :

- le début des travaux de l'interconnexion ouest, consistant à relier, à Nanterre-Université, la ligne A aux lignes SNCF de Cergy-Puteaux et de Poissy ;
- l'installation de SACEM (Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance) en vue de renforcer la capacité de transport de la ligne A, opération urgente en raison de sa saturation.

Par ailleurs, les crédits consacrés aux titres de l'amélioration de l'exploitation, de la modernisation et du gros entretien, permettront de garantir strictement la sécurité et de conserver en bon état le patrimoine de l'entreprise. Par contre, certaines opérations, notamment de confort et de renouvellement devront être différées.

Enfin, le rythme actuel de livraison du matériel interconnexion du RER sera poursuivi.

Le montant des dépenses d'investissements en 1984 s'élève à 3 500 millions de francs - 2 900 millions pour les crédits de paiements et 600 millions pour les remboursements d'emprunt. Le financement de ces dépenses est assuré à 28,9 % par l'autofinancement, 11,7 par les subventions d'équipement tandis que 59,4 % des dépenses sont couverts par le recours à l'emprunt. - 6,9 pour la région et 52,5 pour le marché financier.

Interview de Philippe Essig, directeur général

La planification et la préparation des budgets en période de rigueur



Entre les lignes :

En période de mutation accélérée de l'environnement, pourquoi maintenir des objectifs relativement précis – malgré un effort de globalisation par rapport aux plans précédents – alors que le IX^e plan y a renoncé ?

Philippe Essig :

Le Plan de la Nation définit les axes généraux de développement de la France. Ainsi le IX^e Plan a arrêté douze programmes prioritaires, dont le plus important pour la RATP « Mieux vivre dans la ville » constitue un encouragement car il correspond exactement à la conception que nous avons de notre mission en Ile-de-France.

La RATP se comporte en entreprise responsable, ayant à programmer des actions et les moyens correspondants. Par exemple, l'objectif de croissance du trafic – 2 % par an en moyenne – résulte d'une nécessité et de la confiance que je mets dans le potentiel de l'entreprise pour assurer au transport public sa place sur le marché des déplacements.

De même les programmes d'investissements peuvent être relativement précis, car les infrastructures, les commandes de matériel roulant ou d'équipements sont fortement marqués par les « coups partis », ce qui n'empêche pas de prévoir les mutations technologiques rapides que nous connaissons actuellement en réservant des financements appropriés. Vous le voyez, la RATP peut concilier flexibilité aux changements et permanence d'actions lourdes. Elle peut et doit estimer ses besoins assez précisément à un horizon de cinq ans, sachant que le plan est glissant, c'est-à-dire que des correctifs et des ajustements sont faits d'une année à l'autre.

Entre les lignes :

Certains éléments énoncés dans le plan stratégique, notamment la politique de développement du réseau, n'apparaissent-ils pas irréalistes étant données les contraintes financières imposées par la rigueur et les moyens que l'on peut espérer dans les années à venir ?

Philippe Essig :

Vous soulevez le problème de cohérence entre le plan stratégique et les plans opérationnels. Le premier vise le long terme – dix ans et plus – exprime les objectifs que se donne la RATP pour répondre à sa mission de premier transporteur public en Ile-de-France. Les plans opérationnels traduisent en actions et en chiffres les projets de la

RATP dans les cinq ans à venir.

Ces deux volets sont indissociables et doivent être cohérents entre eux. Il est vrai que la première année du plan est fortement marquée par les craintes économiques et l'effort financier demandé à la RATP comme aux autres entreprises du secteur public. Cependant cela ne nous empêche pas d'orienter notre action vers l'enjeu numéro un pour la fin du siècle : la reconquête de la banlieue. C'est dès maintenant qu'il faut amorcer l'implantation du réseau de sites propres de rocade indispensables à l'irrigation de la moyenne banlieue et destiné à compléter l'ossature des lignes ferroviaires de pénétration. Nous construisons les fondations pour offrir un service de base unifié, harmonisé et intégré qui soit à la hauteur des attentes des habitants de banlieue, jusqu'ici trop dévalorisés par rapport aux Parisiens proprement dits.

Je ne crois pas que cette politique de développement soit irréaliste. J'en veux pour preuve l'exemple du RER : il aura fallu vingt ans entre la décision de le construire et la réalisation que vous connaissez aujourd'hui. Quant au concept d'interconnexion, il y a déjà douze ans qu'il a été lancé, et ce n'est qu'en 1983 qu'il a été concrètement mis en œuvre.

La RATP se doit de voir loin !

Mais elle doit aussi se ménager le maximum de flexibilité, pour exploiter les idées et les technologies nouvelles. De plus, elle est partie prenante à l'économie nationale. Elle doit intégrer les orientations gouvernementales et s'adapter aux contraintes conjoncturelles.

Entre les lignes :

En période de rigueur, quels sont les critères que l'on retient pour faire un choix entre différents investissements possibles ?

Philippe Essig :

Qu'il y ait rigueur ou pas, les critères de choix des investissements demeurent : satisfaction des besoins prioritaires de déplacement, sauvegarde de la sécurité et maintien des équipements en bon état, contribution au développement économique régional, bilan économique et social pour la RATP et la collectivité.

En période de rigueur, comme c'est le cas en 1984, d'autres critères doivent être pris en compte, comme le maintien du plan de charge des constructeurs ferroviaires, sachant que cette industrie est tributaire de ses clients nationaux, SNCF et RATP.

Enfin, la préparation du futur et l'amélioration de l'efficacité de notre entreprise par l'introduction des technologies nouvelles sont des facteurs que je tiens à privilégier, faute de quoi la RATP serait vouée à périr et à se retirer du lot des entreprises publiques dynamiques et performantes.

Mais, allez-vous me dire, comment concilier nos projets ambitieux avec une diminution de près de 30 % de nos autorisations de programmes en 1984 ? Tout d'abord parce que le montant des autorisations de programme ne constitue pas le bon critère pour juger du volume des investissements ; ce sont les crédits de paiements qui fixent le niveau réel des activités. Et puis nous conserverons une bonne efficacité en faisant les bons choix dans les priorités sans perdre de vue la nécessité de concevoir les projets et de les réaliser avec un souci renforcé de cohérence et d'économie.

Ainsi, nous engagerons le financement du projet SACEM, indispensable pour faire face à l'accroissement du trafic sur la ligne A du RER. Certaines opérations seront échelonnées davantage dans le temps et d'autres, moins urgentes, seront reportées mais dans la plupart des cas, la charge réelle de travaux ou de fabrication n'en sera pas affectée sensiblement.

Il n'est pas exclu non plus que nous soyons autorisés à lancer dès 1984 l'interconnexion Ouest dont vous connaissez l'importance.

Enfin, les restrictions apportées aux programmes de gros entretien ne doivent pas porter préjudice au patrimoine dont nous avons la garde.

Il me paraît important à cette occasion de se poser les questions qu'on occulte parfois en période de facilité : quelle est l'opportunité réelle de telle action ou de tel investissement d'entretien ? Comment se situent nos coûts de réalisation par rapport à ce qui est fait dans d'autres réseaux ?

Vous le voyez, la rigueur oblige à une remise en cause de certaines conceptions et à un effort pour réduire les propres coûts de la RATP. Elle conduit surtout à un effort d'imagination en faveur d'investissements plus rationnels ou porteurs d'avenir.

Entre les lignes :

En période de budgets difficiles, si la RATP veut se développer, elle doit le faire en partie sur ses fonds propres. Elle doit donc améliorer sa productivité. D'ailleurs, une note sur ce sujet figure dans le plan. Quelles opérations pourraient être réalisées dans ce sens ? Cela se traduira-t-il, à terme, pour le voyageur par une amélioration de la qualité du service ?

Philippe Essig :

Il faut bien distinguer les deux aspects de la vie de l'entreprise : d'un côté, l'activité quotidienne, que traduit le budget annuel, de l'autre les moyens d'investir, c'est-à-dire de construire le futur.

Les efforts d'économie demandés à la RATP résultent de la diminution des moyens financiers que l'Etat et les collectivités locales peuvent consacrer aux entreprises du secteur public. En ce qui concerne le budget d'exploitation de 1984, les effectifs sont bloqués à 39 000 agents, donc au même niveau qu'en 1983, et la contribution de l'Etat est limitée à une augmentation

de 4 % par rapport à celle du budget initial de 1983.

Si la RATP veut poursuivre son activité et son développement, elle doit donc davantage compter sur elle-même. Cela passe par ce qu'on a coutume d'appeler la productivité, c'est-à-dire une meilleure utilisation des moyens dont nous disposons, une meilleure affectation du personnel de l'entreprise – je pense en particulier au redéploiement vers les postes d'exploitation – ainsi qu'une plus grande motivation de chacun dans son concours à un service public de qualité.

Nous savons que l'année 1984 sera difficile et ne permettra guère que le maintien des services actuellement offerts sur les réseaux, à condition que chacun travaille plus efficacement encore et accepte, le cas échéant, les évolutions nécessaires au développement de la RATP.

Je souligne que dans tous les domaines, les économies ne peuvent pas être simplement prescrites par la Direction générale, mais résulteront des initiatives de la hiérarchie, de l'encadrement local et de chaque agent soucieux de faire progresser son poste de travail.

Il est vrai que les technologies nouvelles peuvent nous aider et supprimer des tâches répétitives, en favorisant des circuits et des flux de communication plus directs et largement accessibles, en améliorant les performances des équipements et en accélérant les interventions de dépannage, pour ne prendre que quelques exemples.

Quant aux voyageurs, ils seront bien évidemment les premiers bénéficiaires de ces efforts de productivité et de modernisation.

C'est probablement dans le domaine de l'information que les progrès les plus importants sont à attendre. Prenons un exemple : SITU, ce petit appareil fonctionnant à l'aide d'un microprocesseur qui pourra bientôt jouer les rôles à la fois des plans de métro, du RER et des autobus et indiquer de façon personnalisée comment effectuer un trajet en transports collectifs d'une adresse à une autre dans Paris.

SITU est l'exemple-type d'une application de la micro-informatique qui entraîne une amélioration considérable du service rendu au voyageur. La RATP a pris le risque d'aider au développement de ce système conçu par trois jeunes ingénieurs. Elle en attend une meilleure connaissance du réseau d'autobus par la population, donc une source d'accroissement du trafic, ce qui est finalement le meilleur exemple qu'on puisse donner de productivité commerciale.

Je crois que la RATP doit continuer à jouer un rôle moteur dans l'évolution des transports et de la qualité de la vie en région Ile-de-France. Cela se fera au prix d'une plus grande souplesse de ses structures, de changements de la qualification et d'emplois plus fréquents tout au long d'une carrière d'agent, et parfois l'acceptation de remises en cause venant de notre environnement.

C'est à ce prix que la RATP restera sur une spirale de développement comme aujourd'hui.

Je lui fais confiance pour cela !

REQUIEM POUR UNE SIGNALISATION

Depuis le 4 novembre 1983, la signalisation de la ligne B est identique à celle de la ligne A du RER. Après quarante-cinq ans de service, l'ancienne signalisation, caractéristique de la ligne de Sceaux, a cédé la place à une signalisation lumineuse, analogue à celle en service à la SNCF.

Le 10 avril 1932, une loi confie à la Compagnie du Métropolitain de Paris (CMP) l'exploitation de la ligne de Sceaux entre Luxembourg, Robinson et Massy-Palaiseau. La CMP entreprend immédiatement d'importants travaux de modernisation afin de créer une artère ferroviaire à grand gabarit, capable de transporter 40 000 personnes à l'heure dans chaque sens. La ligne de Sceaux devrait être le modèle du futur réseau de « Métro régional », desservant les banlieues de la capitale. Près d'un demi-siècle plus tard, le 9 décembre 1977, la ligne de Sceaux est officiellement intégrée au RER et devient la ligne B. Ce changement entraîne à nouveau des travaux de grande ampleur. Comme dans les années trente, la signalisation est transformée pour s'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation de la ligne.

Des signaux : pour quoi faire ?

La signalisation ferroviaire est l'un des aspects les moins connus du monde des chemins de fer. Si vous êtes un habitué du métro ou du RER, vous avez certainement remarqué ces étranges lumières vertes, jaunes ou rouges qui régulent la circulation des trains. Leur fonctionnement évoque un peu celui des feux tricolores que l'on voit aux carrefours, toutefois méfions-nous de la comparaison car les principes de base de la signalisation routière et de la signalisation ferroviaire sont différents. Sur la route, quand un obstacle surgit devant votre voiture, vous avez toujours la ressource de donner un coup de volant à droite ou à gauche pour tenter d'éviter la collision. Le train, lui, est tributaire de ses rails et il ne peut s'en écarter ; en outre, lancé à 60 ou 80 kilomètres à l'heure, il ne s'arrête pas comme une simple voiture de tourisme. En caricaturant la situation, disons que la signalisation routière apparaît davantage comme un auxiliaire qui coordonne l'écoulement du trafic, contribuant ainsi à une meilleure protection des usagers de la route, alors que la signalisation ferroviaire est un élément indispensable pour garantir la sécurité de la marche des trains. L'automobiliste conduit en fonction de ce qu'il voit autour de lui alors que le

conducteur d'un train roule en ne se fiant uniquement aux indications de la signalisation.

« Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance immédiate aux signaux le concernant ». Cette phrase, qui figure au début du chapitre « signalisation » dans tous les règlements d'exploitation des lignes de chemin de fer, montre le caractère impératif des ordres de marche transmis par la signalisation. « Les signaux servent à assurer la sécurité de la marche des trains, en réglant leur espacement et en

protégeant leurs manœuvres ». Cette autre phrase, outre qu'elle précise les raisons de ce respect absolu, introduit aussi une distinction entre les deux grandes catégories de signaux ferroviaires : d'une part, les signaux d'espacement qui évitent les rattrapages entre deux trains qui se suivent sur une même voie, d'autre part, les signaux de manœuvre qui protègent les endroits où plusieurs voies convergent ou divergent afin d'empêcher les déraillements, les collisions, les prises en écharpe ou les nez-à-nez.



Ce signal de manœuvre sur voie principale, reconnaissable à sa plaque M, gardait l'entrée de la gare de Massy-Palaiseau. Les deux feux jaunes superposés transmettaient l'indication « avertissement », imposant un ralentissement à 50 km/h aux trains de voyageurs. On remarque, parallèlement aux voies, les inducteurs permettant la répétition ponctuelle des signaux sur les trains ; ce mode de répétition était l'une des grandes nouveautés de la signalisation « ligne de Sceaux ».



Trois époques et trois visages de la ligne de Sceaux. 1930 (en haut), la vapeur règne encore sur la ligne ; un train, remorqué par une 141 T série 5600 du PO, débouche de la gare de Denfert. Au niveau de la première voiture voyageurs, on aperçoit un signal mécanique du block Lartigue, en service depuis 1891. Printemps 1938 (au milieu) : les automotrices Z ont pris possession de la ligne qui vient juste d'être électrifiée. Ce train, photographié près de Fontenay-aux-Roses, passe devant une cible de la nouvelle signalisation lumineuse installée par la CMP, pour permettre la desserte de la ligne avec un horaire cadencé à grande fréquence. Hiver 1983 (en bas) : les MI 79 remplacent peu à peu les trains Z, l'ensemble de la signalisation lumineuse est désormais au code SNCF depuis le 4 novembre.



Le nec plus ultra

Après n'avoir été que de simples drapeaux ou des lanternes tenues à bout de bras par des agents échelonnés le long des voies, les signaux sont devenus, à partir des années 1840, des dispositifs mécaniques, puis électromécaniques de plus en plus complexes. De grandes plaques métalliques fixes ou mobiles, ayant des formes et des couleurs différentes, servaient à transmettre les ordres de marche à respecter par les conducteurs des trains. Au début du siècle, différents systèmes de signalisation lumineuse firent leur apparition. Les consignes à transmettre se présentaient sous l'aspect de feux ou de combinaisons de feux de couleurs différentes. A partir de 1900, la CMP développa d'ailleurs plusieurs systèmes automatiques de signalisation lumineuse pour le métro de Paris.

En 1927, la commission Verlant, du nom de son président, préconisa l'adoption d'un code unique de couleurs pour l'ensemble des signalisations lumineuses. Cette mesure fut imposée quelques années plus tard par les pouvoirs publics. C'est ainsi, que d'une façon générale, les couleurs rouge ou violette commandent l'arrêt, la couleur jaune prescrit le ralentissement immédiat ou différé, les couleurs verte ou blanc lunaire autorisent le passage des trains. Aujourd'hui, ce code de couleurs est pratiquement en vigueur dans le monde entier et il a largement débordé du cadre ferroviaire.

Quand la CMP prend en charge l'exploitation de la ligne de Sceaux, l'ancienne signalisation mécanique (1) installée par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans apparaît vite inadaptée au trafic à écouler. Pendant cinq ans, la ligne est transformée en chantier. Le 16 novembre 1937, les premiers trains électriques assurés avec les nouvelles automotrices Z flambant neuves roulent encore entre Luxembourg et Robinson. Le 12 janvier 1938, la nouvelle signalisation devient opérationnelle. Une semaine plus tard, un nouveau graphique de circulation est mis service. Le nombre des trains atteint alors 153 par jour (69 Robinson et 84 Massy) contre 53 quelques mois plus tôt.

Pour parvenir à ce résultat, la CMP avait adopté une signalisation lumineuse permettant de faibles intervalles entre les trains. Chaque train était protégé, sur l'arrière, par trois signaux. Le premier, présentant l'indication « arrêt block », commandait l'arrêt du train suiveur ; le deuxième, présentant l'indication « avertissement » imposait un ralentissement à 50 kilomètres à l'heure et prescrivait l'obligation d'arrêter le train avant le prochain signal ; le troi-

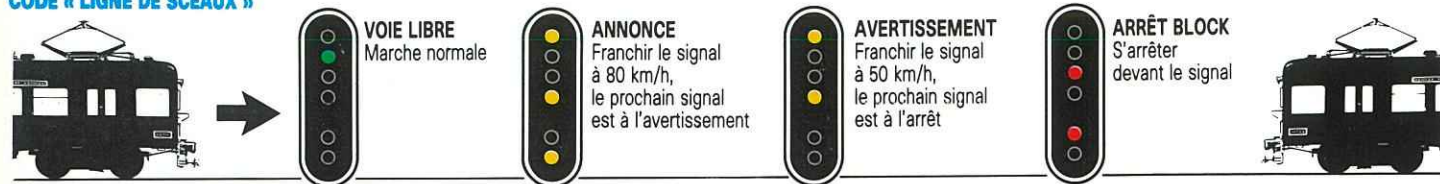
(1) Il s'agissait du « block Lartigue » PO qui figurait parmi les systèmes mécaniques les plus performants de l'époque. Un signal, analogue à ceux en service sur la ligne de Sceaux vers 1930, est conservé à côté de la gare de Denfert-Rochereau.

LE LANGAGE DES FEUX

Les signaux lumineux constituent la partie visible des équipements de signalisation. Ce sont des intermédiaires chargés de transmettre les ordres de marche à respecter par les conducteurs des trains. Ces ordres apparaissent sous la forme d'indications lumineuses transcrites grâce à des combinaisons de feux de couleurs différentes. L'ensemble de ces indications constitue le code de signalisation. Selon le code employé, la manière de transmettre tel ou tel ordre peut changer, comme l'illustrent ces deux exemples.

PREMIER EXEMPLE : Protection d'un train par la signalisation d'espacement

CODE « LIGNE DE SCEAUX »



CODE SNCF*



DEUXIÈME EXEMPLE : Protection d'une aiguille par la signalisation de manœuvre

CODE « LIGNE DE SCEAUX »



CODE SNCF



* Dans le code SNCF, la signalisation d'espacement n'utilise normalement que trois indications. Toutefois, lorsque la distance entre l'indication « avertissement » et l'indication « sémaphore » est réduite, on emploie une quatrième indication qui est le « feu jaune clignotant ».

sième enfin, présentant l'indication « annonce », prévenait de l'imminence de ce ralentissement. L'indication d'annonce était en partie responsable de l'efficacité de la nouvelle signalisation « ligne de Sceaux ». C'était en fait une indication supplémentaire qui venait s'ajouter aux trois indications classiques de la signalisation d'espacement (voie libre, avertissement, arrêt). En apercevant l'indication d'annonce, les conducteurs laissant le train « rouler sur l'erre » de façon à ralentir progressivement pour éviter de rencontrer « l'avertissement ». De cette manière, ils ajustaient leur vitesse sur celle du train qui les précédait et évitaient d'imposer aux voyageurs l'inconfort d'une marche en accordéon avec des ralentissements et des reprises successifs. Ce genre de conduite était en partie responsable de l'efficacité de la nouvelle signalisation « ligne de Rémy-lès-Chevreuse qui, successivement, dépassaient à Laplace un omnibus pour Massy-Palaiseau, arrivaient à Bourg-la-Reine sur les talons de l'omnibus pour Robinson et rattrapaient vers Massy-Verrières un autre omnibus pour Massy-Palaiseau. En facilitant l'écoulement des trains, l'annonce permettait de tirer un parti optimal des infrastructures existantes sur les parties les plus chargées de la ligne. En revanche, la présence systématique de cette quatrième indication pénalisait l'exploitation des autres tronçons, par exemple en allongeant le temps de fermeture des passages à niveau.



La mise au code SNCF de la ligne B a nécessité le remplacement de 195 cibles lumineuses.

Les obligations du RER

Pendant quarante ans, la signalisation CMP a réglé la circulation des trains sur la ligne de Sceaux. Certains signaux sont même devenus des notoriétés de la ligne, comme le M7, situé au départ de Luxembourg. D'autres ont alimenté de nombreuses discussions parmi les agents d'exploitation. Le plus célèbre d'entre eux fut le signal M 779 qui commandait la bifurcation de Bourg-la-Reine. Le soir, le « Robinson » et le « Saint-Rémy » y arrivaient l'un derrière l'autre. Pour aller vers Robinson, le premier train prenait l'aiguille en voie déviée, ce qui nécessitait un ralentissement à 45 kilomètres à l'heure au passage de la bifurcation. L'aiguilleur du poste de Bourg-la-Reine devait ensuite établir rapidement l'itinéraire en voie directe vers Massy-Palaiseau pour éviter de bloquer le « Saint-Rémy ». Les conducteurs connaissaient la manœuvre ; certains hésitaient même, par habitude, à trop ralentir pensant que le signal M 779 ne tarderait pas à leur donner le passage en voie directe. Malheureusement certains soirs, le scénario avait des loupés et le train pour Saint-Rémy s'engageait quelquefois dans la mauvaise direction. Le temps de rebrousser, le Saint-Rémy repartait avec dix minutes de retard dans la vue. Quelques jours plus tard, les sanctions ne manquaient pas d'arriver : la première pour le mécanicien qui n'avait pas respecté scrupuleusement la signalisation, la deuxième pour le chef

Un bel exemple de signalisation « transitoire » à Saint-Rémy-lès-Chevreuse : des cibles lumineuses, typiquement SNCF, encore accompagnées de plaques M, caractéristiques de l'ancien code « ligne de Sceaux ». Un autre exemple figurait dans un précédent numéro (voir Entre les lignes n° 67 page 22).

de train qui n'avait pas surveillé la répétition des signaux, la troisième, éventuellement, pour l'aiguilleur s'il n'avait pas établi à temps le bon itinéraire.

Spécifique à la CMP, la signalisation « ligne de Sceaux » n'a jamais débordé du cadre de la ligne. La décision d'intégrer cette ligne dans le réseau RER imposait à terme une unification des installations fixes. La ligne A du RER avait été équipée, dès l'origine, d'une signalisation lumineuse normalisée au code SNCF. Les principes de base de la signalisation CMP et de la signalisation SNCF sont relativement proches. Toutes deux utilisent le code des couleurs défini par la commission Verlant. La différence essentielle réside dans l'aspect des feux qui servent à transmettre aux conducteurs, les ordres de marche (voir encadré). Si certaines « images lumineuses » ont la même signification dans les deux codes, d'autres ont des traductions différentes. La moindre erreur d'interprétation pouvant avoir des conséquences graves, l'unification de la signalisation fut réalisée progressivement.

La première étape est intervenue le 1^{er} mars 1977. Les indications d'arrêt furent modifiées pour faire disparaître au plus vite l'indication « arrêt block » de la signalisation d'espacement au code « ligne de Sceaux ». Les deux feux rouges superposés de « l'arrêt block » devait en effet resservir pour transmettre ensuite l'ordre très restrictif d'« arrêt absolu », avec



RATP-Chaumeuil

la signalisation de manœuvre au code SNCF. On devait par conséquent briser au plus vite les réflexes acquis antérieurement ; réflexes qui associaient la présence de deux feux rouges superposés et les consignes de franchissement d'un signal d'espacement. Dans le courant de 1977, la signalisation fut à nouveau modifiée à trois reprises. Au moment de l'inauguration du prolongement vers Châtelet, deux types de signalisation commencèrent à coexister sur la ligne B : une signalisation unifiée au code SNCF entre Châtelet-Les Halles et Luxembourg, une signalisation transitoire au-delà de Luxembourg. Pendant plusieurs jours, tous les conducteurs furent accompagnés par des responsables de la ligne et du centre de formation et de réglementation du réseau ferré. Les conducteurs purent ainsi se familiariser sur le terrain avec la nouvelle signalisation au code SNCF et poser les questions qui les intéressaient. Cette formation pratique venait compléter la formation théorique qu'ils avaient reçue avant la mise en service du prolongement vers Châtelet.

Un renouvellement complet

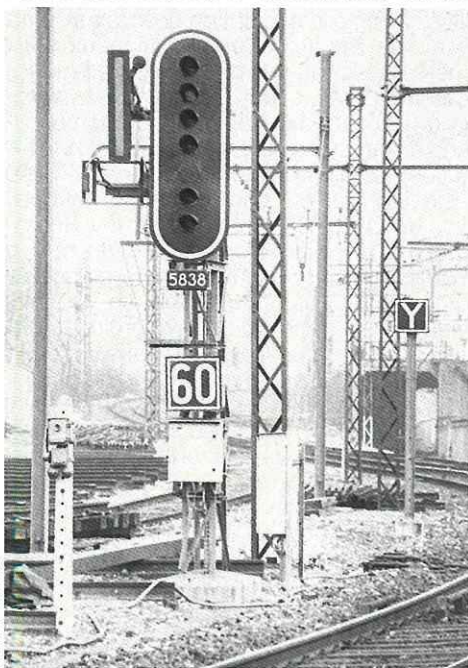
La mise au code SNCF allait entraîner d'importants travaux qui durèrent près de quatre ans. Pilotés par le groupe Etude et travaux du service TC (2), ils progressèrent du nord vers le sud de la ligne B et furent réalisés par un groupe interdirection associant des agents des services techniques et des travaux neufs. Il s'agissait à la fois de changer les équipements (cibles lumineuses, appareillages de commande...) et de procéder à une nouvelle implantation des signaux. En effet, la position des signaux le long d'une voie dépend des caractéristiques géométriques du tracé (courbes, rampes, pentes) et des caractéristiques techniques du matériel roulant appelé à circuler sur cette voie. Les possibilités de freinage des trains conditionnent notamment l'intervalle entre deux signaux consécutifs. Les automotrices Z devant bientôt céder la place aux trains tricolores MI 79, la nouvelle signalisation de la ligne B a donc été installée dans l'optique « interconnexion ».

Au total, 195 cibles lumineuses furent changées et plus de 150 kilomètres de

câbles déroulés. La mise en service de la signalisation unifiée a débuté en décembre 1982 entre Luxembourg et Bourg-la-Reine ; elle s'est achevée le 4 novembre dernier entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Le coût d'ensemble des travaux atteint 58 millions de francs, soit l'équivalent du coût de rénovation d'une dizaine de stations de métro ; un chiffre qui illustre l'effort accompli pour hisser l'ex-ligne de Sceaux au niveau RER.

Sept années pour passer d'une signalisation à une autre, le délai peut sembler long. Essayez d'imaginer vos réactions d'automobilistes si demain un décret ministériel instaurait partout la priorité à gauche. Pendant quelques temps vous seriez dérouter et vos risques d'accident deviendraient plus importants. Pour un conducteur de train, s'habituer à une nouvelle signalisation, cela équivaut largement à une transformation des règles de la priorité routière. Mais quelles que soient les circonstances, aucune erreur d'interprétation des messages de signalisation n'est tolérable car elle engagerait la sécurité des voyageurs. C'est pourquoi la transition entre les deux types de signalisation s'est effectuée progressivement, étape par étape, avec en parallèle un important effort de formation des conducteurs. Actuellement, la moitié des conducteurs de la ligne B n'a jamais connu l'ancienne signalisation d'avant 1976. Les autres se sont faits peu à peu au nouveau code, non sans témoigner parfois d'une certaine nostalgie. « J'ai roulé pendant plus de dix ans avec les feux CMP dans l'œil », reconnaît un ancien de la ligne de Sceaux ; « nous autres, conducteurs, on est un peu comme les compagnons, on n'aime pas beaucoup changer de boîte à outils ».

Telles les fondations d'un immeuble enfouies dans le sol, la signalisation et les autres installations fixes (voies, caténaires, postes de manœuvre, postes de redressement...) sont les points d'appui indispensables qui permettent le fonctionnement d'une ligne de chemin de fer. La sécurité et l'efficacité de l'exploitation reposent en grande partie sur eux. Ignorés du public, souvent méconnus des agents qui ne les utilisent pas, ils évoluent et se transforment dans l'indifférence quasi générale. Le renouvellement de la signalisation réalisé sur la ligne B aura eu le mérite de les placer quelques instants dans les phares de l'actualité.



RATP-Archives

Ce signal d'espacement était situé à la sortie de la gare de Bourg-la-Reine, sur la branche de Robinson. Le bras mécanique que l'on aperçoit en haut et à gauche de la cible lumineuse est une palette de sécurité. En cas de mauvais fonctionnement de la signalisation lumineuse, cette palette prenait une position oblique ou horizontale, ordonnant ainsi au conducteur de respecter les consignes de marche du « service de sécurité » ou du « service de sécurité sur ordre ».

(2) Service des installations fixes électroniques et cybernétiques de la direction des services techniques.

L'HEURE D'INFORMATION SYNDICALE

Depuis le 1^{er} juillet 1983, un nouveau principe régit l'information syndicale des agents de la RATP : il a été décidé que l'ensemble du personnel a le droit d'assister, chaque mois, pendant ses heures de service, à une réunion d'information syndicale de son choix d'une durée d'une heure.

La Régie a devancé la loi

A l'origine, les seuls textes légaux qui prévoyaient une heure mensuelle d'information syndicale pendant le temps de travail concernaient la fonction publique. La RATP, établissement public industriel et commercial, n'entrait pas dans le champ d'application de ces textes de 1982.

Cependant, le principe d'une heure mensuelle d'information syndicale fut retenu dans l'accord social pour les années 1982-1983, lequel prévoyait de mettre en place un groupe de travail chargé de fixer les conditions dans lesquelles cette mesure pourrait être appliquée à la RATP.

C'est ainsi qu'au cours du premier semestre 1983, plusieurs réunions intersyndicales au niveau de la direction du personnel comme au sein des différentes directions de la Régie, ont abouti à la rédaction définitive d'une instruction générale (IG n° 407) permettant d'appliquer dès le 1^{er} juillet 1983 l'heure mensuelle d'information syndicale sur le temps de travail.

Depuis, la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, qui s'applique également à la RATP, prévoit que « l'employeur doit engager avec les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise une négociation sur les modalités complémentaires du droit syndical » portant notamment sur « le temps dont chaque salarié dispose, sans perte de rémunération, pour participer aux réunions organisées par les sections syndicales dans l'enceinte de l'entreprise et pendant le temps de travail » (article 412-23 du Code du travail).

La Régie a donc bien devancé cette loi, puisque le principe qui y est prévu est d'ores et déjà appliqué dans l'entreprise.

Le « mode d'emploi »

Chaque organisation syndicale représentative est autorisée à tenir, une fois par mois, pendant les heures de service, une réunion d'information d'une durée n'excédant pas une heure au sein d'une même unité (on entend par unité : un immeuble administratif, un service, une catégorie de personnel, etc.).

Tel est le principe du droit reconnu aux organisations syndicales. En fait, il a été admis qu'une même organisation syndicale peut au cours d'un même mois tenir plusieurs réunions de façon à toucher le maximum d'agents. Les réunions peuvent ainsi se succéder pour l'animateur syndical.

La contrepartie logique de la totale latitude laissée aux syndicats dans l'organisation des réunions d'information, c'est bien sûr le contrôle de présence des agents qui disposent d'une heure « tout compris » pour participer à une réunion.

Pour exercer ce contrôle, chaque direction (ou service) a mis en place des modalités qui lui sont propres. Il a toutefois été prévu que, dans la mesure où rien n'aura été défini localement, l'agent

qui désire se rendre à une réunion doit préalablement se munir d'un « bulletin de réunion mensuelle d'information syndicale » qu'il doit faire valider lors de la réunion par le syndicat organisateur.

Les agents qui n'ont pas utilisé de leur droit d'assister à une réunion d'information syndicale pendant un mois ne peuvent prétendre ni à un report de ce droit ni à une compensation.

En revanche, les agents dont les fonctions ne leur permettent pas d'assister pendant leur temps de service à une réunion qui les intéresse et qui choisissent d'y assister sur leur temps personnel, ont droit à une compensation d'une heure. A condition, bien entendu, d'avoir respecté la procédure prévue.

Pour organiser une réunion d'information, les instances syndicales s'entendent la plupart du temps localement avec le responsable hiérarchique des agents concernés pour fixer la date, l'ho-

1984 JANVIER

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Semaine 03
17-349

MARDI
17
JANVIER

S^{re} Roseline

Lune. ☾ le 11. ☾ le 18

☺ 17h 37 c. 16h 23

40-276

08.00

09.00

10.00

11.00

12.00

13.00

14.00

15.00

16.00

17.00

18.00

19.00

notes

Réunion d'information syndicale.

raire et le lieu de la réunion agents-syndicats. Celle-ci doit d'ailleurs se tenir dans les emprises de la Régie et en principe hors des locaux où des agents peuvent être appelés à travailler ou à séjourner au moment où se tient une réunion. Cependant, faute de locaux adaptés, il a été par exemple admis, dans l'attente d'une meilleure solution, que l'information destinée aux conducteurs pouvait être donnée dans les corps de garde des terminus ne disposant pas d'une salle convenable.

Enfin, conformément au protocole relatif au droit syndical et à l'exercice des fonctions syndicales à la RATP, des invités extérieurs à la Régie peuvent participer aux réunions d'information à condition que ces personnes représentent « un organisme syndical auquel le syndicat est rattaché sur le plan fédéral ou confédéral ou sur le plan départemental, régional ou national ».

Quelques mois ont passé. Mises à part quelques difficultés matérielles locales, l'application de ce nouveau droit ne semble pas poser de gros problèmes. Son plein succès sera d'autant mieux assuré que la hiérarchie, les agents et les organisations syndicales feront preuve de bonne volonté.

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Les hommes, l'événement

Échec et mat

Selon la légende, les échecs auraient été inventés par un moine hindou pour détourner son maharadjah de la guerre. Quel génie ! Depuis lors, on ne compte plus les personnages célèbres qui s'y sont adonnés, de Charlemagne à Napoléon, de madame de Sévigné à Musset, de Leibniz à Einstein.

Jeu réservé jadis à une élite, les échecs sont devenus aujourd'hui un sport populaire et, non des moindres, puisqu'en comptant plus de dix millions de licenciés de par le monde, la Fédération internationale des échecs tient le deuxième rang des fédérations sportives, après celle du football.

Rien d'étonnant donc si un Parisien sur trois connaît les règles du jeu et y joue à l'occasion. D'où l'idée de Métrobus, la régie publicitaire de la RATP, d'organiser, en collaboration avec la Ligue Ile-de-France des Echecs, une grande animation dans un des lieux les plus fréquentés de Paris : le métro. C'est ainsi que du 29 novembre au 4 décembre, ce fut à Auber, Gare de Lyon et Miromesnil, la semaine des échecs : tout le monde a pu jouer, les enfants et les adultes, les champions et les néophytes, sous la houlette des professeurs et des animateurs de la Ligue des Echecs.

Avec 60 tables de jeu réparties dans les trois stations et 80 animateurs, l'opération a touché un très large public auquel elle a permis de découvrir ou de mieux connaître le jeu et ses maîtres. Du jeu et des enjeux : de nombreux échiquiers électroniques ont été gagnés par ceux qui ont vaincu les « simultaneurs » et par les lauréats du grand concours qui avait été organisé.

Le suspens régnait tout autant du côté des spectateurs que de celui des joueurs lorsque le septième joueur mondial, Mikhail Tal, a affronté vingt partenaires. Mais le clou du spectacle fut sans aucun doute la grande rencontre-exhibition entre Spassky et Aïk : l'ex-champion du monde contre le meilleur joueur français.

Le rencontre Aldo Aïk, Champion de France, Boris Spassky, Champion du Monde de 1969 à 1972.



RATP - Gallard



RATP - Carier

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES... R

Les hommes, l'événement

Les restylés à Paris

Apparus en décembre 1981, sur la ligne 304 (voir *Entre les lignes*, n° 53, p. 22), les autobus « restylés » ont essaimé depuis en banlieue. Fin 1983, on comptait ainsi 25 lignes équipées avec ce matériel autour de la capitale. Dans Paris, en revanche, les « restylés » restaient cantonnés sur le 21 (Gare Saint-Lazare-Porte de Gentilly) et sur le 57 (Gare Lyon-Mairie de Gentilly). Courant novembre, ce club très fermé a fait deux nouvelles recrues : la ligne 39 (Gare de l'Est - Porte de Versailles) et la ligne 89 (Gare d'Austerlitz - Vanves-Lycée Michelet). Dans quelques mois, le 94 (Gare Montparnasse - Mairie de Levallois) abandonnera lui aussi le costume standard pour prendre la livrée restylée.

On compte actuellement près de 650 restylés sur un parc global de 4 050 autobus. Les véhicules neufs arrivent au rythme de 25 à 30 par mois. Comme leurs prédécesseurs, ils rouleront en priorité sur les lignes de banlieue. Plusieurs des lignes du dépôt de Gonesse (150, 154, 354 et 256) seront ainsi équipées dans le courant du premier semestre. Les échanges de matériel opérés sur les lignes de Paris ont permis de récupérer des voitures ayant été prééquipées d'origine pour la sonorisation. Ces voitures sont peu à peu reversées sur les lignes (30, 72, 73, 82 et 87) qui devraient bénéficier de l'annonce sonore des points d'arrêt, comme cela existe actuellement sur le 28, le 91 et le 92, à titre expérimental.



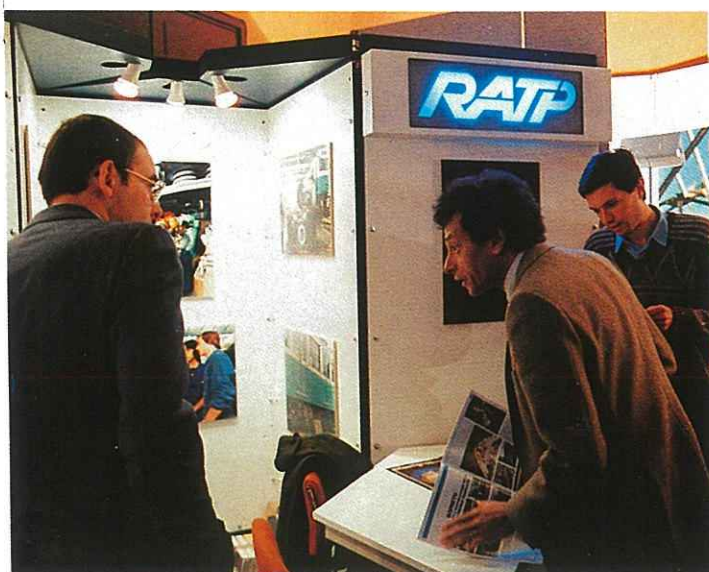
39 et 89 : un nouvel air de bus dans Paris.



Forums dans les grandes écoles

Mieux faire connaître l'entreprise et ses possibilités de carrière dans le monde étudiant, tel est le but de la participation, depuis quelque temps, de la RATP aux forums des grandes écoles et des universités.

Sur un marché national de l'emploi où, malgré le chômage, les ingénieurs de haut niveau manquent et ont souvent le choix, à la fin de leurs études, entre différentes entreprises, la RATP a ressenti le besoin d'être présente à ces manifestations, à Paris comme en province, afin d'attirer des candidatures éventuelles. De nombreuses entreprises y participent d'ailleurs, qu'elles soient privées ou publiques - EDF, Maisons Phénix, SNCF, Michelin, Renault Véhicules Industriels... et bien d'autres encore...



Au forum de l'École des ponts et chaussées en novembre dernier, la RATP était présente.

Pour sa part, la RATP présente ses différents secteurs d'activité : exploitation, entretien, études et recherches, sans oublier la coopération technique qui suscite grand intérêt parmi les étudiants. Enfin, renseignement qui a son importance pour un éventuel candidat, la RATP précise à ceux qui sont intéressés le niveau d'embauche, le salaire de départ, sans oublier les possibilités de mobilité en cours de carrière dans l'entreprise.

Les premiers résultats n'ont pas tardé à se faire sentir puisqu'au cours de l'année 1983, le nombre de candidatures a augmenté. S'il est vrai que la RATP recrute moins qu'à une certaine époque dans le passé, elle a cependant embauché 60 cadres en 1983 et il est indispensable que ce recrutement se fasse parmi un nombre de candidats plus élevé.

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Les hommes, l'événement

Le château des Tuileries

Cent ans après sa disparition, le château des Tuileries et son histoire ont été présentés au public au travers d'une exposition dans la salle des échanges de Châtelet-Les Halles.

Commencé en 1564 par Philibert Delorme, le château des Tuileries connut au fil des années et des règnes de nombreux agrandissements. Il fut la résidence à Paris des rois jusqu'au règne du Roi-Soleil qui lui préféra Versailles. Siège du pouvoir exécutif pendant la Révolution, il redevint la résidence des souverains sous l'Empire. Des Tuileries, il ne reste de nos jours que le jardin. En partie démoli par un incendie sous la Commune de Paris en 1871, il fut entièrement rasé en 1883 sous la Troisième République à la suite d'une loi votée par la Chambre française, voyant dans ces ruines le symbole de la monarchie déchue mais encore menaçante.

L'exposition, réalisée par la RATP en étroite collaboration avec le ministère de la Culture et l'association des « Amis du château des Tuileries », présentait un exceptionnel ensemble de documents : gravures, plans, tableaux et, surtout, de nombreuses photos anciennes dont la plupart étaient exposées pour la première fois. Elle fut l'occasion pour de nombreux voyageurs de découvrir un important monument historique aujourd'hui disparu.



RATP-Gaillard

Les 25 ans d'une promotion

La médaille d'honneur de vermeil des chemins de fer fut l'occasion, pour les anciens élèves de l'école technique (promotion 1957-1960), de se réunir une nouvelle fois sur les lieux où ils avaient planché durant trois années, le jeudi 17 novembre 1983.

Sous la présidence de M. Philippe Essig, en présence des directeurs ou de leurs représentants et de MM. Blot, directeur de l'école technique, Bayard et Ledoyen, anciens directeurs, 73 agents de cette promotion reçurent la médaille de vermeil des mains de leurs directeurs respectifs.

Rappelons à cette occasion que chaque année 90 élèves sortent de l'école avec un ou plusieurs certificats d'aptitude professionnelle (CAP). Actuellement, 2 600 agents de la RATP - 8 % du personnel - sont d'anciens élèves de l'école technique.



RATP

Les hommes, l'événement

Au bout du tunnel, la plage

La dernière station balnéaire à la mode est... la station de métro « Croix-Rouge ». Ne vous imaginez cependant pas devoir prévoir parasol, maillot et autre crème solaire avant de prendre le métro. On passe à Croix-Rouge sans s'y arrêter, pas question de bronzette... sous les rayons ardents du soleil au néon.

Une plage dans le métro, c'est l'aboutissement du concours « Art Métro » qu'avaient organisé, en 1981, la RATP et Téliorama afin de favoriser la promotion de jeunes artistes : le lauréat devait voir son projet exposé dans une station. C'est ainsi que l'œuvre d'Antoine Bonhomme, 1^{er} prix, vient d'être réalisée dans la station Croix-Rouge, fermée à l'exploitation, sur la ligne 10 entre Mabillon et Sèvres-Babylone. Tout y est réuni pour réussir le mirage : baigneurs, parasols, chaises longues et marchands de glace sont installés sur le quai tandis que les cadres publicitaires s'ouvrent sur l'horizon. Dans le métro aussi, il y a le ciel, le soleil et la mer...



RATP-Gaillard

Info-service

Les prestations familiales

La RATP verse aux agents allocataires, dans le cadre de son régime spécial, les mêmes prestations que le régime général et dans les mêmes conditions.

Qui est allocataire ? C'est la situation de famille qui détermine le choix de l'allocataire. Un couple, légitime ou non, désigne lui-même, après commun accord, celui qui sera allocataire. A défaut d'accord exprimé, c'est la femme qui percevra les prestations. Dans les cas de divorce ou de séparation de droit de fait, c'est celui des deux parents qui a la charge de l'enfant qui bénéficiera des allocations. Le choix de l'allocataire détermine le régime qui versera les prestations familiales.

Il existe deux grands types d'allocations, celles qui concernent les enfants et celles qui se rapportent au logement.

Entre les lignes a dressé pour vous la liste des allocations et prestations familiales existantes,

des conditions d'attribution et des taux en vigueur. Le premier volet est traité dans le présent Info-service, la seconde partie le sera dans le prochain numéro.

Allocations prénatales

L'octroi des allocations prénatales est subordonné aux trois examens obligatoires que la mère doit subir au cours de sa grossesse. Chacun de ces examens donne lieu au versement d'une allocation : celui du 3^e mois, 606,39 F, celui du 6^e mois, 1 212,78 F et celui du 8^e mois 909,58 F.

Allocations postnatales

Elles sont dues pour toute naissance. Pour en bénéficier, l'enfant doit être né viable. Elles sont versées en trois fois, à la suite des trois examens médicaux obligatoires, dans les huit jours qui suivent la naissance, au cours du huitième ou du dixième mois et du neuvième ou du dixième mois.

1^{er} examen : 2 529,09 F
2^e examen : 525,04 F
3^e examen : 525,04 F

En cas de naissance multiple, chaque enfant ouvre droit aux allocations postnatales et, en outre, il s'ajoute au premier versement, une somme de 2 529,09 F par enfant à partir du second.

Congé naissance

Un congé de trois jours est accordé au père à l'occasion de chaque naissance. C'est la caisse d'allocations familiales qui rembourse à l'employeur du père le salaire et les charges sociales et fiscales correspondantes.

Allocations familiales

Elles sont versées sans condition de ressources, à toute personne mariée ou non, qui a, au moins, deux enfants. Leur montant est de 473,28 F pour deux enfants ; il s'y ajoute 591,60 F par enfant à partir du troisième. En outre, une majoration de 133,11 F est versée par les enfants de 10 à

15 ans et de 236,64 F au-delà de 15 ans.

Prestation spéciale assistante maternelle

La caisse d'allocations familiales verse une prestation aux parents qui confient un enfant de moins de trois ans à une assistante maternelle agréée. Elle représente le remboursement des cotisations payées à titre d'employeur, soit 648 F par trimestre. Les ressources du foyer ne sont pas prises en compte.

Allocation de rentrée scolaire

Elle est accordée aux allocataires ayant bénéficié d'une prestation familiale dans les douze mois qui ont précédé la rentrée. L'enfant doit être scolarisé et avoir au moins six ans au 1^{er} février qui suit la rentrée. Elle est soumise à des conditions de ressources dépendant du nombre d'enfants à charge. Le montant de cette allocation est de 295,80 F par enfant.

Bloc-notes

L'an prochain à Pékin

L'opportunité d'un voyage en Chine vous tenterait-elle ? Si c'est le cas, sachez qu'un de nos collègues, Émile Rodi, du service des relations extérieures (LE) organise, l'été prochain, deux voyages en Chine avec le concours de l'association « Les amitiés franco-chinoises » de la région Ile-de-France.

Le premier voyage se fera du 17 août au 5 septembre et le second du 22 août au 12 septembre. Deux calendriers et aussi deux circuits différents : soit Paris - Singapour - Hong Kong - Canton - Guilin - Kunming - Chengdu - Xian - Luoyang - Pékin - Paris, soit Paris - Pékin - Xian - Luoyang - Shanghai - Guilin - Canton - Hong Kong - Paris.

Le prix est le même pour les deux voyages : 19 150 F, payable en trois fois, 3 000 F à l'inscription, 8 000 F deux mois avant le départ et 8 150 F un mois avant le départ.

Si vous êtes intéressé, vous pouvez prendre contact directement avec Émile Rodi, en lui téléphonant soit au 346-41-32 (intérieur 4132) pendant les heures de bureau, soit au 731-62-82 à son domicile.

La Brème des Transports communiques : l'assemblée générale statutaire se tiendra le 28 janvier, au 102, rue de Charonne (restaurant d'entreprise).

Ordre du jour de l'assemblée : le rapport moral, le rapport d'activité, le rapport financier, le rapport des diverses commissions, l'actualisation du règlement intérieur, le renouvellement de la commission de contrôle (1) et la question écrites (1). Nous insistons sur l'importance de cette assemblée pour le fonctionnement de notre association et nous souhaitons une large participation afin d'associer le plus grand nombre de sociétaires aux décisions qui seront prises.

(1) Les candidatures pour la commission de contrôle ainsi que les questions écrites devront parvenir au siège de l'association, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, avant le 6 janvier 1984.

CONCERTS

HARMONIE DU PERSONNEL

28 janvier 1984, à 20 h 45, au Théâtre des Champs-Élysées.

ORCHESTRE SYMPHONIQUE

12 février 1984, à 17 h 30, à la Salle Gaveau.

Courrier

Du bon usage de la carte orange et du coupon jaune

La carte orange et, plus récemment, le coupon jaune, ont grandement facilité la vie quotidienne des voyageurs. La formule d'abonnement fait l'unanimité, comme en témoignent les lettres qui parviennent à la RATP. Cependant, au travers de cette correspondance, s'expriment certains souhaits, suscités notamment par la difficulté d'utiliser l'abonnement dans des conditions inhabituelles : par exemple, un trajet prolongé en zone 5 avec une carte orange zone 4 ou encore l'utilisation du coupon jaune hebdomadaire à cheval sur deux semaines. Citons quelques-unes de ces lettres.

M. G... qui habite à Saint-Maur possède une carte orange zone 3 pour ses trajets domicile-travail et il l'utilise aussi le week-end : « Je voudrais attirer votre attention sur un problème auquel je me heurte chaque fois que, le dimanche, je me rends à Villebon, en zone 4. A Saint-Maur, je ne peux pas prendre le supplément nécessaire, aussi, dois-je m'arrêter à Antony pour y acheter un billet et attendre vingt minutes le train suivant. » Même problème pour Mme M... de Paris, possesseur d'une carte orange 4 zones : « J'ai dû faire, récemment, un trajet Paris-Orsay, correspondant à 5 zones. Il m'a été impossible d'obtenir à Gare du Nord ou à Denfert-Rochereau un supplément pour une zone. On m'a conseillé de descendre à Lozère pour acheter un billet. Cette manière de procéder m'a retardée et m'a fait manquer une correspondance avec le car, à la gare d'Orsay. »

Ces contraintes sont regrettables et la RATP, tout en étant sensible aux souhaits de ces voyageurs, ne peut les lever. En effet, à l'exception des cas, assez nombreux, mentionnés sous la rubrique « prolongements de parcours » du dépliant d'information sur la carte orange, il n'est pas possible de se servir de cet abonnement en règlement partiel de voyages commençant ou se terminant en dehors des zones de validité du coupon. Pour ces déplacements, le voyageur a généralement le choix entre deux solutions, soit interrompre son voyage pour acquérir un billet supplémentaire, soit renoncer à utiliser son abonnement en achetant dès le départ, un billet valable pour la totalité du parcours.

Cette restriction apportée à l'utilisation de la carte orange peut paraître, *a priori*, arbitraire. Elle se justifie néanmoins dans la pratique par les sujétions que comporterait, pour l'exploitation, la délivrance de billets de prolongement de parcours utilisables à partir d'une gare différente de la gare émettrice et surtout par l'impossibilité, pour les appareils de contrôle d'accepter, en entrée, un titre ne correspondant pas à la station de départ ou, en sortie, un titre n'ayant pas été validé en entrée.

Il faut aussi considérer cette restriction comme la contrepartie du caractère social, particulièrement avantageux, de la carte orange essentiellement conçue pour faciliter les trajets domicile-travail qui sont généralement toujours les mêmes. L'octroi systématique d'une possibilité de supplémentation pour toutes sortes de trajets irait, en outre, à l'encontre de la simplification de notre système de tarification vers laquelle la RATP s'est engagée depuis plusieurs années.

Coupon jaune : semaine calendaire ou sept jours ? C'est encore une question souvent posée, notamment par des voyageurs qui, mal informés, ont été, en toute bonne foi, « piégés » en achetant leur titre en milieu de semaine.

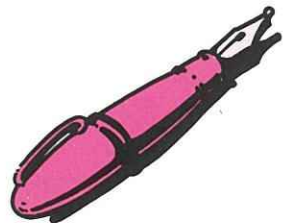
Mme L... écrit : « Le coupon jaune valable du lundi au dimanche, ce n'est pas pratique. Il me semble que sa validité devrait être de sept jours, de date à date. Ce doit être simple, car les bureaux de vente sont équipés de dateurs et bien souvent les gens se déplacent d'un milieu de semaine à l'autre. » C'est encore Mme H... qui, ayant acheté et utilisé son coupon un vendredi, a dû en acquérir un autre dès le lundi : « Quelle n'a pas été ma surprise quand, lundi matin, il m'a fallu renouveler mon achat ! »

La RATP explique les raisons pour lesquelles elle n'est pas en mesure d'assouplir l'usage du coupon jaune.

La création, intervenue le 1^{er} novembre 1982, d'une version hebdomadaire de la carte orange, dite « coupon jaune », s'inscrit dans le cadre de la politique commerciale tendant à simplifier la tarification en développant l'usage des titres de transport à caractère forfaitaire, pour la plus grande commodité des voyageurs. La recherche de conditions d'emploi les plus souples possi-

bles va évidemment de pair avec cette politique mais il peut arriver que des contraintes techniques, liées aux modalités de vente ou de contrôle des titres, ne permettent pas d'aller aussi loin que souhaité. Tel a été précisément le cas pour le coupon jaune, dont la validité a dû être fixée à une semaine, soit du lundi au dimanche compris, alors qu'il aurait été naturellement préférable de pouvoir la faire partir d'un jour quelconque de la semaine, afin d'offrir à la clientèle un titre se prêtant mieux à la diversité de ses besoins.

La règle adoptée tient à la nécessité de faire figurer la date de début de validité du titre suivant un procédé simple mais sûr, facilitant le contrôle et décourageant les tentatives de fraude que l'incivisme de quelques-uns ne permet malheureusement pas d'écarter. C'est pourquoi il a été décidé de faire apposer cette date par le vendeur à l'aide d'un cachet, dans le cas d'une délivrance manuelle, ou de la faire imprimer par l'appareil distributeur, dans le cas d'une délivrance automatique. Comme il aurait été impossible de la modifier à la demande au cours de la même journée, sauf à créer des risques de confusion et des complications qu'il est de l'intérêt de tous d'éviter, la RATP s'est trouvée placée devant le dilemme suivant : ou bien fixer systématiquement à la date d'achat le début de validité, avec l'impossibilité qui en découle pour le voyageur de se procurer son titre à l'avance, ou bien lui offrir la commodité d'une acquisition anticipée, avec en contrepartie une première utilisation possible toujours fixée à un même jour de la semaine. C'est cette dernière solution, plus simple pour tous, qui a été retenue, en choisissant naturellement le lundi comme début de validité, puisque, pour la grande majorité des usagers, la semaine de travail commence ce jour-là.



... RUBRIQUES... RUBRIQUES... R

USMT

« 36 SPORTS » A L'US MÉTRO

LE BASKET

Le basket est né en 1891 à Springfield, Massachusetts (USA). Introduit en France en 1893, il ne connut d'essor qu'à partir de 1920. Le premier club champion de France fut l'Évreux Athlétique Club.

Le basket est un sport complet qui demande de grandes qualités physiques : résistance, détente, rapidité, souplesse, adresse ainsi que discipline et maîtrise de soi. L'évolution du jeu, depuis son origine, tend à favoriser l'engagement physique et l'allongement de la taille des joueurs.

Le Basket à l'US-Métro

L'US-Métro est détenteur des titres masculins de champion de France 1939-1942 et féminin 1947. Les équipes du métro ont produit plusieurs joueurs internationaux.

L'année 1982-1983 est une bonne saison avec la montée en honneur de l'équipe première masculine, après plusieurs années de stagnation dans le bas de la hiérarchie. La section compte actuellement 80 joueuses et

joueurs dont 38 agents RATP, répartis en 6 équipes :

- équipe première masculine (Honneur);
- équipe première féminine (1^{re} série);
- équipe corporative masculine (1^{re} division);
- 2^e du championnat en 1982/1983. Cette équipe est également engagée en coupe nationale corporative et en Championnat de France USCF (Istres avril 84);
- équipe masculine en championnat du samedi (corporate);
- équipe féminine en championnat du samedi (corporate);
- équipe cadette.

L'école de basket permet aux jeunes à partir de 10 ans l'apprentissage des gestes fondamentaux nécessaires aux automatismes du basket. Le dynamisme et la compétence des moniteurs ont abouti à la formation de l'équipe cadette. Une équipe de cadets est en formation pour la saison 1984/1985.

Les objectifs de la section sont, dans un premier temps et par étapes, la montée en excellence régionale des équipes premières masculines et féminines. Pour atteindre ce but, les dirigeants ont fixé un programme d'animation et de rencontres hors



L'équipe corporative 1^{re} Division 1983

championnats, tels que tournois, matches amicaux et d'entraînement. C'est ainsi qu'en 1983, les équipes ont participé, entre autres, au tournoi de Trainou (Loiret) où le métro disputa la finale contre l'équipe de Neuville-aux-Bois (Masculins Nationale 4).

En 1984 une rencontre est prévue contre nos homologues de la Société des transports de Bruxelles.

Les entraînements ont lieu au stade, 11/13, avenue de la Porte de Choisy (75013), à partir de

17 h 30 - Tél. : 671.70.75, poste 062.

Équipes masculines : lundi, mardi, jeudi.

Équipes féminines : mercredi.

École de basket : mercredi de 14 h à 16 h.

Les dirigeants se tiennent à votre disposition. Appelez-les :

Alain Boutet (TB AS) 346 (47.47)

Patricia Pothier (Trésorerie USMT) 241.36.41, poste 1997.

Gilles Martin (TB études RER) 271.25.35, poste 7295.

ÉCHOS DES SECTIONS



ATHLÉTISME

Alors que la saison des cross et des épreuves en salle vient de reprendre, il faut signaler la brillante fin de saison de Gilbert Bessières dans les épreuves routières avec sa 6^e place obtenue aux Championnats de France de marathon, de Rouffach, le 23 octobre, avec l'excellent temps de 2 h 16'. Quinze jours plus tard, il terminait à la seconde place des 10 km de Pontoise derrière Thierry Watrice mais devant de nombreux internationaux. Les bilans de la saison 1983 sont parus, 7 athlètes se sont mis particulièrement en évidence au cours de cette saison : G. Bessières (marathon), R. Deneve (hauteur) et B. Petitbois (sprint) sont au niveau national tandis que P. Francoise (décathlon), C. Vella (marteau), Y. Leroy (poids et disque) et M. Hereau (marathon) parviennent au classement inter-régional. L'excellent résultat obtenu aux Championnats inter-clubs 1983 a permis à la section de se hisser à la 20^e place nationale sur 131 clubs, soit une progression de 11 places par rapport à 1982.



AVIRON

En complément de l'article sur l'aviron paru dans le numéro 67, il convient de préciser plusieurs résultats de la saison 1983. Tout d'abord l'excellente performance obtenue, le 13 juin, par la minime C. Lamirault dans les Championnats de ligue Ile-de-France - Normandie où elle remporte le titre de l'épreuve de skiff. A la régata de Gand, épreuve internationale classique, M. Delachaume dans l'équipe du quatre de couple national remporte la victoire. Il réalise la même brillante performance, toujours avec l'équipe de France de quatre de couple, à Nottingham.



NATATION

La section tente actuellement de se remettre à flot. Guy Valin, le président-entraîneur et Raymond Mercier, l'autre entraîneur, vous attendent à la piscine de la rue Dunois (13^e), les mardi, mercredi, jeudi, de 18 h 00 à 19 h 30 et le vendredi entre 17 h 30 et 19 h 00.

Vingt-cinq nageuses et nageurs - sur 35 adhérents - suivent régulièrement les entraînements. Des résultats intéressants ont été réalisés au cours

de l'année 1983. Par équipes, la coupe de Paris FSGT est remportée par l'US-Métro.

Parmi les meilleurs nageurs, il faut tout particulièrement citer Rosalia Costa, Georges Costa et Renald Grad (au premier plan sur la photo), finalistes de la Médaille des espoirs, finalistes des Championnats d'agent, finaliste des Championnats d'Ile-de-France FFF sur 100 m brasse et Éric Cabanes (fils d'agent), 6^e des Championnats de Paris FFF sur 100 m dos (au second plan sur la photo).



RUGBY

Les équipes seniors, 1^{re} et réserve, après avoir atteint respectivement les 16^e et 8^e de finale en 1983, débutent le championnat 1983-1984 en demi-teinte. La qualification pour la fin du championnat n'est pas pour autant compromise, loin s'en faut !

Les juniors sont en tête de leur groupe et promettent de se distinguer tout particulièrement lors de la phase finale du championnat.



FOOTBALL FFF

Au 10 décembre, la 1^{re} seniors se trouvait placée deuxième sur les 12 équipes qui composent son groupe avec le bilan flatteur de 5 victoires contre 3 défaites.

Les minimes et cadets sont, à la mi-décembre, seconds et premiers de leur championnat. Comme en rugby, les jeunes tiennent, pour l'instant, toutes leurs promesses.

Chaque week-end, de nombreux matches de championnats se déroulent Stade de la Croix-de-Berny. Ces rencontres sont très souvent d'un excellent niveau : les équipes aiment la présence de nombreux supporters, elles comptent sur vous pour que vous le deveniez.

