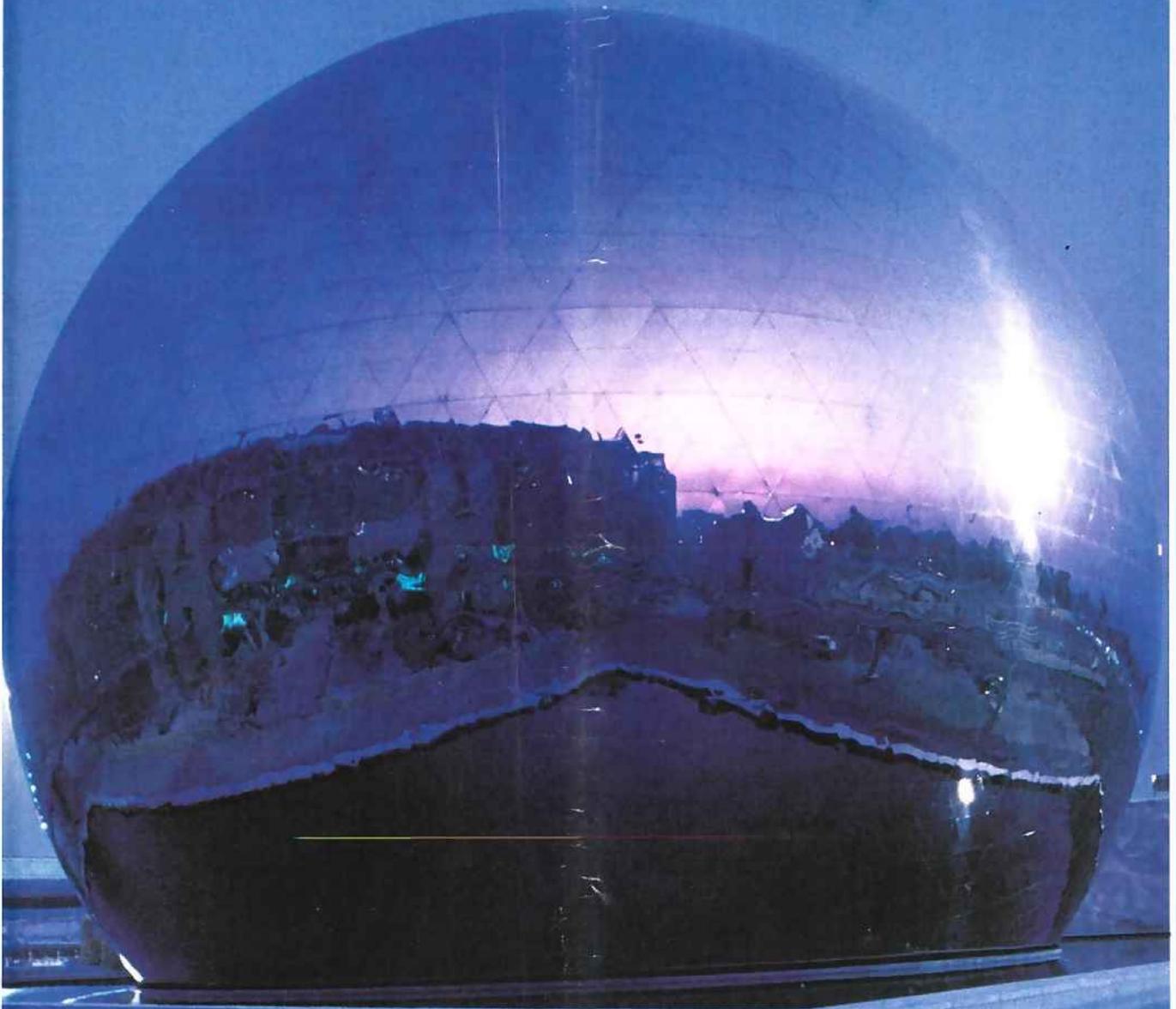


ENTRE *Les lignes*



**L'EXPO DE LA VILLETTE :
UN TICKET
POUR LE FUTUR**

RATP

N° 86
Oct.-Nov. 1985

SOMMAIRE

COUVERTURE :
RATP - MM. Chabrol et Marguerite

3 Éditorial

4 Un ticket
pour le futur

6 Studio A

7 RATP : un nouveau DG

8 Marianne, c'est quelqu'un

10 Sauvage, la campagne

12 L'arbre aux sabots

14 Honneur aux anciens

16 La maquette de Lagny :
le métro en modèle réduit

20 Le plan d'entreprise :
1986-1990

24 Revue de presse

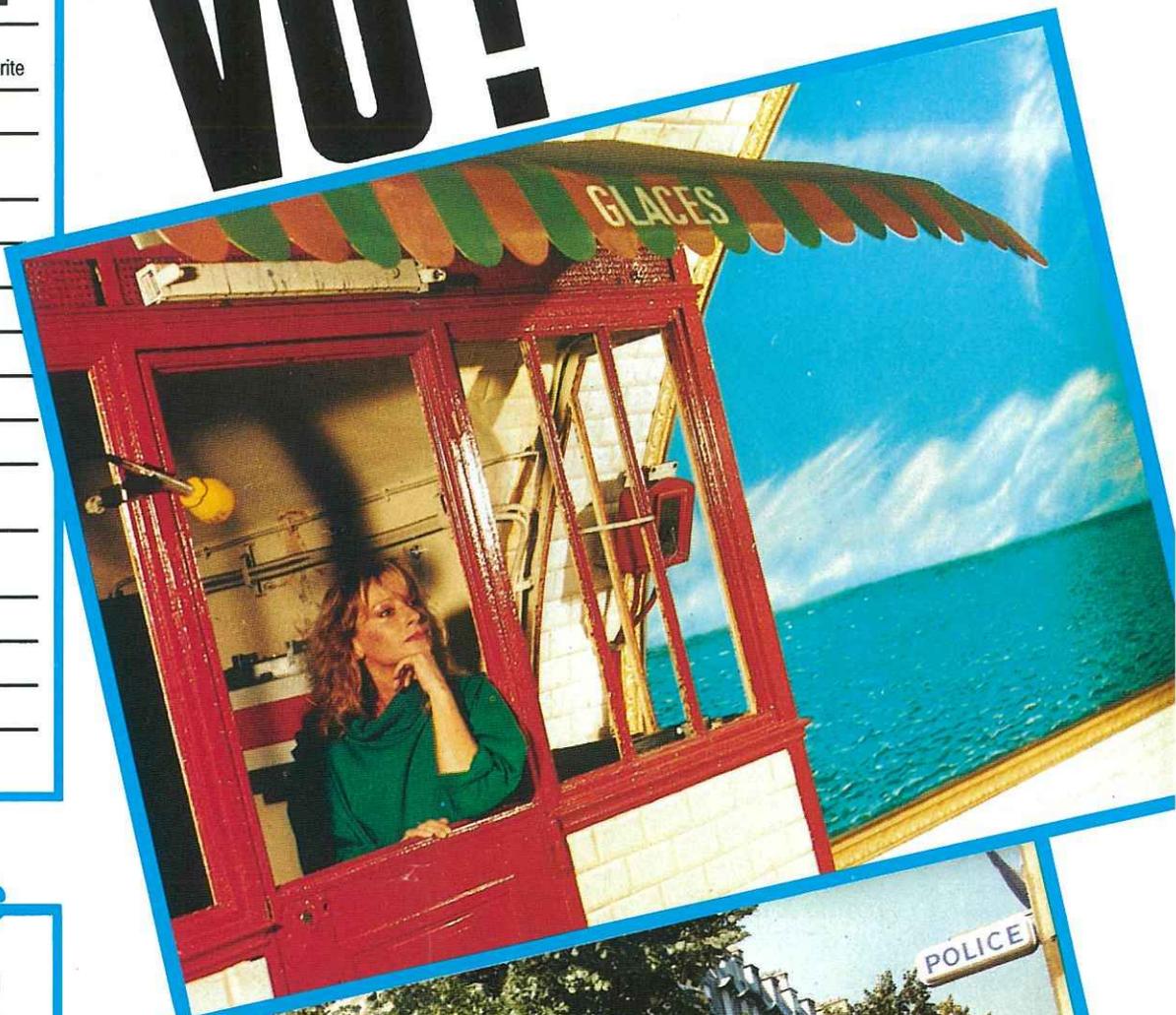
25 La chronique du conseil

26 Actualité, sports

DERNIÈRE :

« Vue du Sacré-Cœur »

VU!



ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction abonnements :
53 ter, quai des Grands-Augustins
75006 PARIS. Tél. : 43-46-43-52

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion,
Christian Chamereuil.

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

Maquette : Triangle Création.

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



Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJEF).

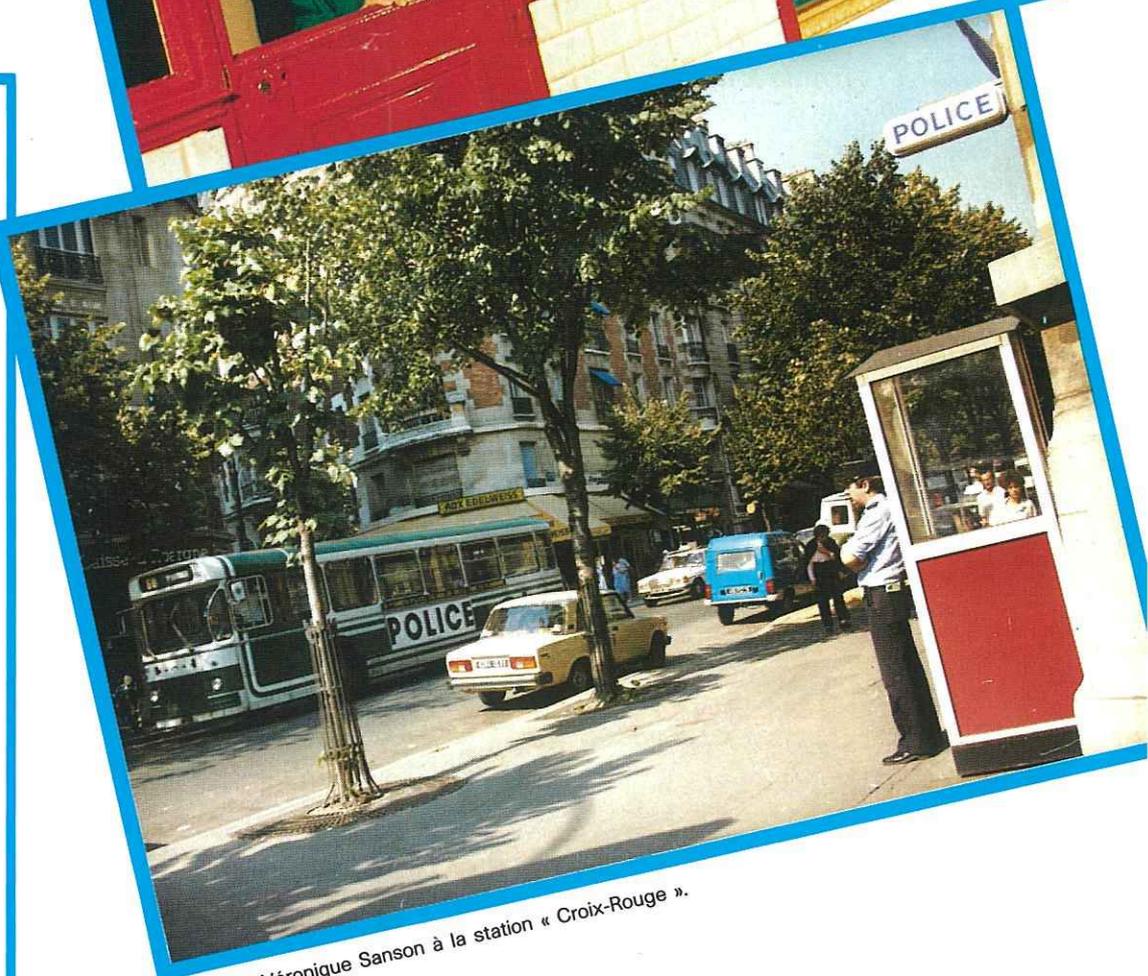
Photographies :

J. Thomas, P. Michaud.

Atelier photographique RATP :

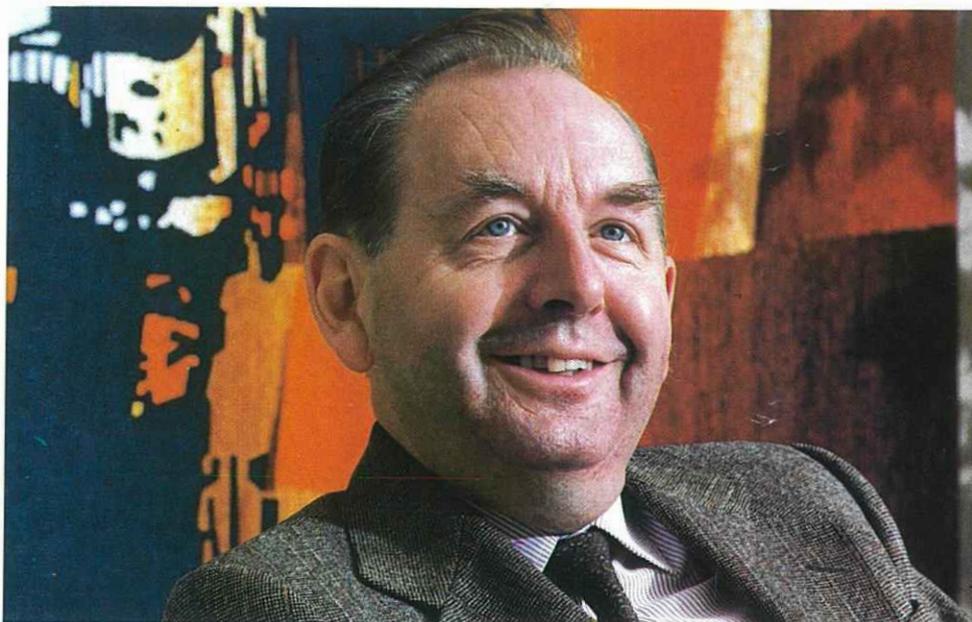
G. Ardaillon, J.-M. Camer, B. Chabrol,
G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli,
R. Roy, J. Thibault.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre
les lignes* n'engagent que la res-
ponsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités ap-
partenant à des organismes exté-
rieurs ne sauraient engager la
RATP.



En haut, Véronique Sanson à la station « Croix-Rouge ».
En bas, sans commentaire.

LE MOMENT DES DÉCISIONS



Depuis 1981, la RATP connaît un assez remarquable développement. En un peu plus de trois ans, le trafic a crû de 10 %. Chaque année, nous avons investi près de trois milliards de francs. En 1985, nous avons inauguré deux prolongements de métro. Les travaux de l'interconnexion Ouest à Nanterre ont commencé. La future gare Saint-Michel prend forme. Le prolongement de la ligne 7 du métro à La Courneuve se poursuit à un bon rythme. La ligne de tramway Saint-Denis - Bobigny va bientôt s'inscrire sur le terrain.

Les grands travaux n'ont pas cessé. Ils commencent cependant à être complétés par des aménagements en surface, peut-être moins spectaculaires mais tout aussi utiles. L'essor du service public dont nous avons la charge doit se poursuivre. C'est une des orientations majeures du Conseil d'administration qui a fait sien l'objectif de la loi d'orientation des transports in-

térieurs d'assurer à tous un véritable droit au transport. Quelles que soient les difficultés actuelles, il faut continuer nos efforts en ce sens. C'est l'intérêt des collectivités publiques car il n'y a rien de plus efficace, en zones denses, que le transport collectif pour minimiser le coût global des déplacements.

La poursuite de ce développement n'en appelle pas moins une attention particulière aux problèmes d'efficacité. Nous devons être exigeants vis-à-vis de nous mêmes. Encore faut-il s'entendre sur le terme d'efficacité. Dans ses orientations, le Conseil d'administration a été particulièrement clair. L'efficacité ne peut être qu'économique et sociale.

Économique, parce qu'il faut absolument mieux utiliser les moyens matériels et financiers à notre disposition en évitant les perfectionnements inutiles, en assurant un bon entretien des équipements, en recherchant chaque fois les solutions les plus légères, en réduisant notre endettement et en organisant mieux le travail.

Sociale, parce que la modernisation des méthodes, les nouvelles technologies n'ont de sens que si les conditions de travail, la qualification, la formation s'améliorent parallèlement. Il y a beaucoup à faire dans ce domaine. Cela suppose des emplois nouveaux, la reconnaissance de certaines qualifications, de nouvelles solidarités, une attention spécifique aux problèmes de certaines catégories : ouvriers, machinistes et non qualifiés.

Le programme Ampère n'aura d'effet à terme que s'il prend pleinement en compte ce double aspect de l'efficacité et si les gains de productivité interne et externe ainsi obtenus sont équitablement partagés.

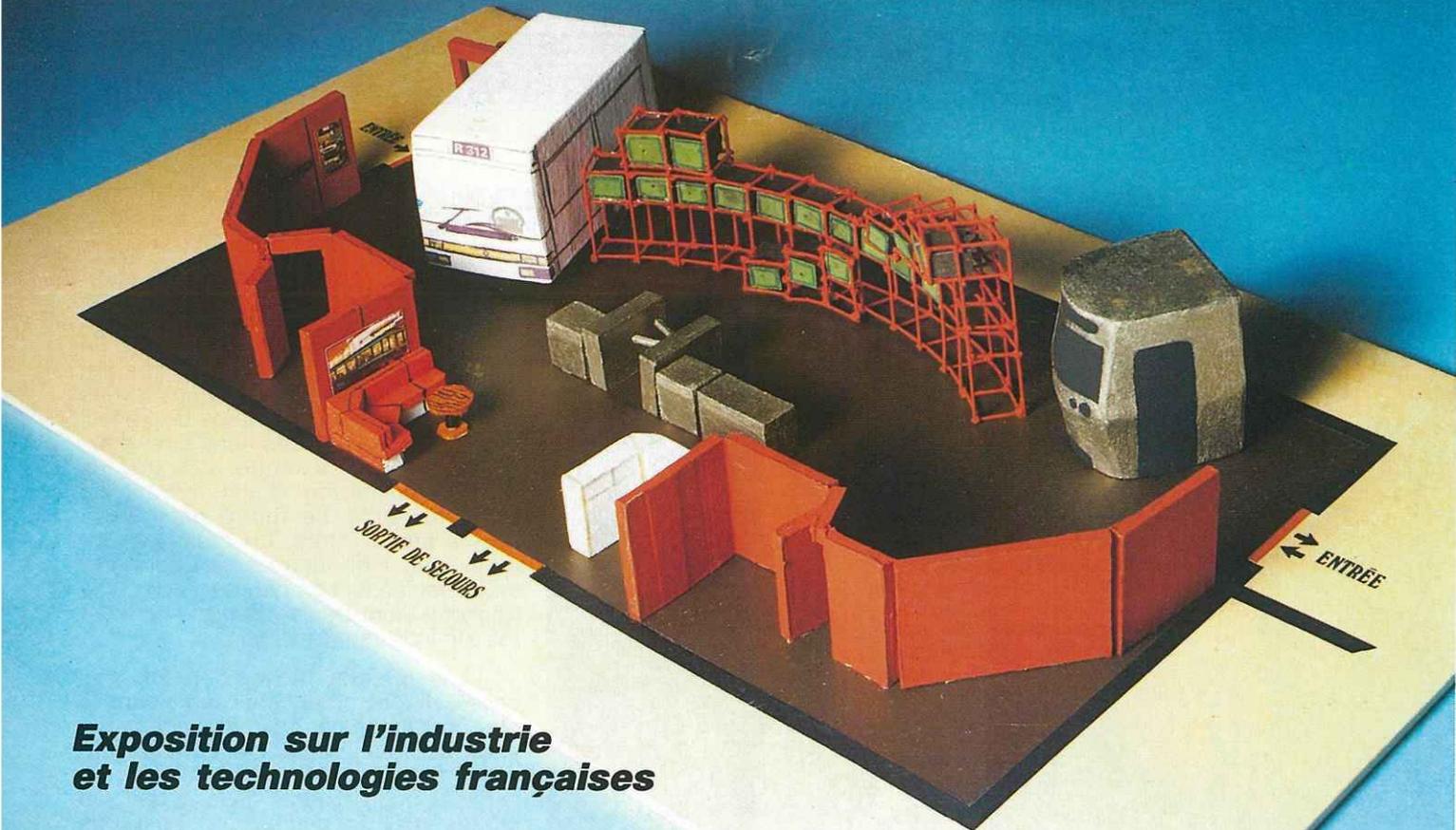
Développement, efficacité mais aussi moyens. La RATP est une grande entreprise publique nationale. Et elle doit le rester. Mais son mode de financement doit évoluer. Il doit être bien clair que la RATP ne trouvera pas seule, dans son propre fonctionnement, les ressources que les pouvoirs publics se doivent de lui assurer pour leur part.

En février dernier, le Conseil d'administration de la RATP a proposé un double engagement : d'économie de moyens (- 1 %) et de croissance du trafic (+ 2 %) pour l'entreprise, de progression raisonnable des tarifs et de modification des règles de financement des investissements pour les pouvoirs publics. L'un de ces engagements ne peut aller sans l'autre.

Dans quelques semaines, nous aurons à arrêter notre budget pour 1986. J'ai alerté les pouvoirs publics sur les besoins du développement de la RATP. Des ressources nouvelles sont nécessaires, plus importantes que celles obtenues l'an dernier et les années précédentes. Pour le présent comme pour l'avenir, de nouvelles dispositions doivent être prises. Je les réclame avec insistance depuis plusieurs années. Elles ne pourront être beaucoup plus longtemps différées.

Claude QUIN

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'C. Quin'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized font. There is a horizontal line under the signature.



Exposition sur l'industrie et les technologies françaises

UN TICKET POUR LE FUTUR

**Du 27 octobre au 20 janvier 1986, à la grande halle de La Villette,
vous pourrez vous informer et vous distraire.**

Il aura fallu deux ans pour mettre au point cette exposition qui présentera au grand public et particulièrement aux jeunes les techniques françaises. Le projet précise : « L'exposition sera délibérément interactive : les visiteurs pourront concevoir, réaliser et utiliser des objets ; ils participeront à la vie de l'entreprise et en comprendront les rouages. Des présentations vivantes : démonstrations, objets et maquettes animées, théâtres, spectacles, rencontres permettront à tous les visiteurs de comprendre, d'apprendre, de manipuler, de jouer, de créer ».

Entre les portes de La Villette et de Pantin sur l'espace de l'ancienne « halle aux bœufs », les participants seront présentés par thèmes : concevoir, produire, vendre. Autour, vous trouverez : l'Agora, animée de vidéotransmissions et de spectacles ; l'Atrium qui recevra les conférences ; la Maison des Jeunes, plus particulièrement tournée vers l'initiation ; le Théâtre des Métiers qui présentera les choix possibles et la formation ; le Théâtre de l'entreprise qui détaillera la création et le fonctionnement des entreprises ; la Maison de l'Industrie qui traitera de l'actualité ; le Parvis et ses « monstres industriels » en démonstration.

La RATP y sera

La Régie est tout naturellement associée à cette exposition par la diversité

des technologies qu'elle met en œuvre et l'importance de ses recherches pour les techniques nouvelles.

Coordonnée par le service des relations extérieures, la participation de la RATP a reçu la collaboration de nombreuses directions.

Un certain nombre d'animations-jeux ont été mis au point par les services pour cette seule exposition. Il y aura donc du « jamais vu ». La Régie sera présente en deux lieux :

* Sur le parvis de la grande halle, dans la présentation des matériels avec :

- un bogie-pneu provenant d'un matériel pneumatique 1959 ;
- un bogie fer issu d'un matériel fer moderne 1977 ;
- une motrice de type MF 77 ;
- un élément tracteur à marche autonome (TMA) utilisé pour les travaux.

* Dans un stand de deux cents mètres carrés situé sur le côté de la grande halle (voir croquis), elle présentera ses activités (voir maquette).

• Un coin repos, information, documentation, discussion.

• Une présentation par panneaux photographiques lumineux de différents matériels et installations (3 clichés poétiques Métro-Bus-RER, le R 312, Aramis,

SITU, TRAX, TMA, SACEM (1), Caisses courtes, Animation).

• Deux maquettes grandeur nature des cabines de conduite du bus futur R 312 et du Métro blanc (MF 77).

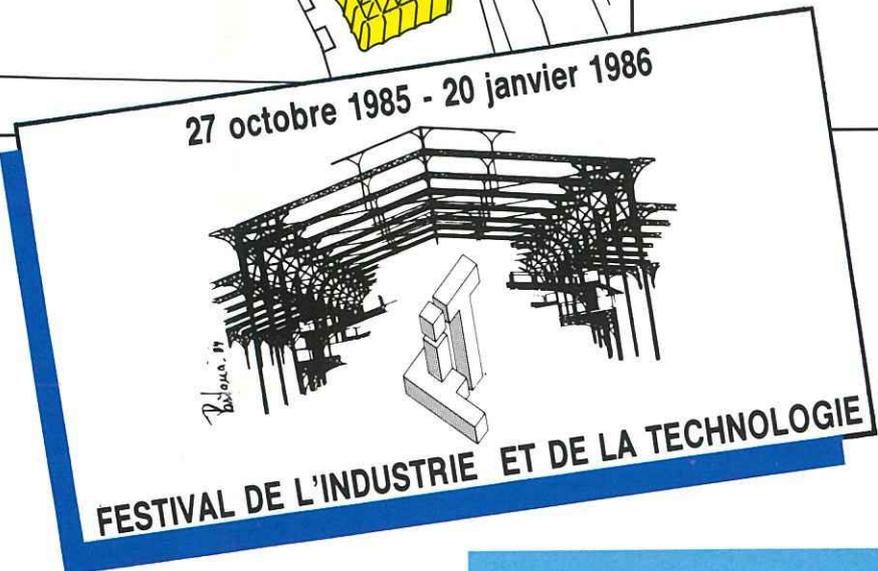
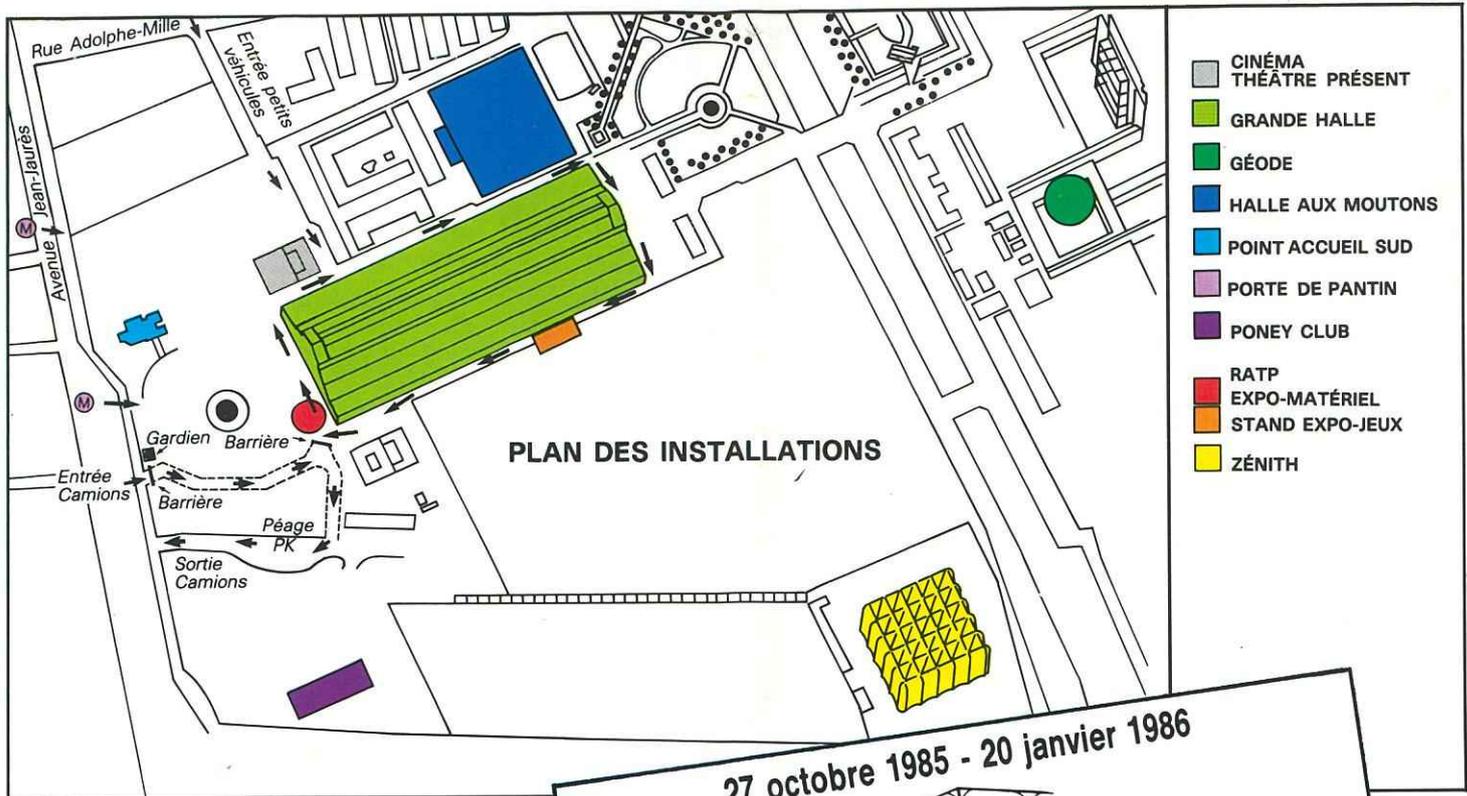
• Une batterie de vingt moniteurs de télévision sur une structure métallique présentant des films et vidéos (Réseau 2000, Métropolis 1930, Conduire un tramway en 1925, Balade pour un ticket, vidéodisque, Caisses courtes, graphicaire des horaires bus, AME (2)).

• Une rangée de jeux interactifs comprenant une commande de vidéodisque, un ADAR (distributeur de tickets), un tripode de contrôle, un jeu électronique.

Les jeux

ADAR et le Tripode – Cela pourrait être le titre d'une bande dessinée, c'est un instrument de travail qui permet de jouer. Il fonctionnera en mode « normal » pour montrer comment se fabrique dedans un ticket valable, un coupon orange ou un carnet, et comment fonctionne le contrôle de codage du ticket dans le tripode (tourniquet).

Il fonctionnera en jeu, vous demandant vos nom et prénom, vous posant une question sur la RATP, délivrera un ticket à votre nom et un numéro. Le tripode vous dira si ce nu-



Quelques autres points forts

Avant d'entrer, sur le parvis, de grandes fresques de Jacques Tosetto animent la présentation des matériels. Vous y verrez un robot de recherche pétrolière sous-marine, le voilier FIRST 29, Ariane, un bogie de TGV, une ferme peuplée de nombreux animaux issus de la recherche.

Sur le plateau « Concevoir », vous verrez une serre de 225 m² sans terre produisant fleurs, arbres, légumes et fruits, et un aquarium de 90 m³ présentant les activités animales et celles de l'homme sous l'eau.

Sur le plateau « Produire », vous seront présentées la découpe au laser, l'endoscopie d'un turbo-réacteur, la résonance magnétique nucléaire.

Dans l'Agora, vous verrez le Théâtre des robots, l'Androïde d'Einstein, la maquette du Nautile, etc.

Beaucoup de jeux, de démonstrations, de manipulations seront présentés.

méro est gagnant ou perdant... sur un moniteur de télévision. Gagné = 1 lot chic.

Rallye chic - rallye choc est un jeu fabriqué pour cette exposition. Il est constitué d'un moniteur TV et d'un boîtier de commande (manette directionnelle et bouton de validation). Il contrôlera votre capacité à vous déplacer sur le réseau du métro, schématisé par les seules stations de correspondance. Vous aurez à parcourir des étapes et à répondre à ses questions. Il n'accepte qu'un minimum d'erreurs.

Voilà ! Nous espérons vous avoir donné l'envie de visiter ce stand de la Régie, au milieu d'une exposition exceptionnelle prévue pour tous les âges.

Alors, rendez-vous au FIT.

Jacques MARION

(1) SITU : Système d'Information sur les Trajets Urbains.

TRAX : Trottoir roulant accéléré.

TMA : Train à Marche Autonome.

SACEM : Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance.

(2) AME : Atelier de Maintenance Électronique (Saint-Ouen).

Quand et où, combien ?

Du 27 octobre 1985 au 20 janvier 1986, du mardi au dimanche (fermé le lundi) de 10 heures à 20 heures. Nocturne le mercredi jusqu'à 22 heures.

Grande halle de La Villette

- Accès : Métro Porte de Pantin et Porte de La Villette.
- Bus : PC - 75 - 151.
- Entrées : adultes 25 francs - enfants 15 francs.

Tarif réduit pour scolaires en groupe.
Tarif spécial pour comités d'entreprise.

ATTENTION :

La billetterie du Comité d'entreprise (p. 6769) tient à la disposition des agents et de leurs familles des billets au tarif préférentiel de groupe : 9 francs.



STUDIO A

Depuis la mi-septembre la sonorisation des gares du RER « A » diffuse un programme musical et informatif émis depuis un studio de la station Vincennes. Évidemment on pense immédiatement à une réponse apportée aux problèmes rencontrés cet hiver sur cette ligne. En fait, cette communication est rendue nécessaire par l'évolution de son exploitation.

MALADE MAIS PAS MUETTE

Malade de son succès : tel est le diagnostic apporté aux difficultés d'exploitation rencontrées cet hiver. En effet (ELL n° 79 janvier 1985), l'augmentation très importante de son trafic a prématurément fatigué le matériel roulant et le froid neigeux de l'hiver dernier a transformé cette fatigue en grippe carabinée.

Depuis, un important programme d'entretien a été mis en œuvre pour les matériels anciens (MS 61) : Révision des équipements de commande et de régulation, rebobinage curatif puis préventif des moteurs. De plus, les nouveaux matériels sont arrivés sous la forme de 20 éléments de 4 voitures type M1 84, sur un total attendu de 73. Par ailleurs un certain nombre d'améliorations ont été apportées, notamment pour donner des informations dans les gares, et aussi, par la présence sur les quais de RATP juniors, facilitant les montées et descentes ainsi que la résolution plus rapide de petits problèmes techniques – freins d'urgence tirés,...

Ainsi la Régie a pu, le 30 septembre, mettre place une nouvelle « grille » améliorant la desserte de cette ligne.

COMMUNIQUER

Les problèmes techniques et d'organisation ne sont pas les seuls à pouvoir créer des difficultés d'exploitation. Ainsi l'hiver dernier a-t-il permis de constater l'importance du comportement des voyageurs qui, parfois, aggravait encore les difficultés. C'est ainsi que le réseau ferré a ressenti le besoin de pouvoir s'adresser à sa clientèle pour obtenir le meilleur fonctionnement. Cette nécessité sera renforcée encore lorsque, grâce à la mise en place du Système d'Aide à la Conduite et à la Maintenance (SACEM), les trains se succéderont toutes les deux minutes. Il faudra dès lors éviter toute prise de retard en station qui se répercuterait sur de nombreux trains.

C'est ainsi qu'est née l'idée d'une communication permanente, visant l'action sur le comportement à long terme des voyageurs, et apportant par ailleurs une animation dans chaque station.

PAROLES ET MUSIQUES

Si Studio A n'en est qu'à ses balbutiements, certains principes sont établis dès le départ. Ainsi, animant l'ensemble des installations sonorisées des gares de la ligne A, Studio A ne se substitue pas aux nécessaires informations données dans chaque gare par le chef de station. La sonorisation locale prend donc la priorité sur l'émission générale. En cas d'incident, l'information est gérée dans la station, Studio A prenant en charge la « gestion de l'attente » dans les autres gares.

Pour réaliser cette animation, la première mesure a été l'équipement de

l'ensemble de la ligne sur toutes ses branches. Simple sur le principe, cette réalisation s'est révélée complexe, le niveau sonore devant être adapté à chaque gare et à son environnement. C'est ainsi que pendant les premiers jours un certain nombre d'usagers ont pu se plaindre du niveau sonore parfois assourdissant.

La deuxième question était le studio d'émission. Il a été installé dans la gare de Vincennes, à côté du Poste de Contrôle centralisé de la ligne, auquel il est relié directement pour obtenir ses informations. Le local a été équipé par une Société spécialisée, la Sofracom et le service de la télématique (ST). Il ressemble beaucoup à un studio de radio : dans une pièce on prépare les « menus » et dans l'autre on les émet. Pour l'instant le menu est fait de musique (française et étrangère) et de messages de type service. Ainsi lors de ma visite on informait de la nouvelle « grille » des trains, on invitait à acheter sa carte orange à partir du 20 du mois, et on souhaitait une bonne fête aux Vincent.

L'équipe est composée de cinq personnes : deux animatrices, un rédacteur, un technicien et un chef d'antenne. Le vendredi une conférence de rédaction, à laquelle participent des responsables de la ligne, prévoit les messages de la semaine et leur périodicité. Par exemple « Lundi, risque de grève sur la B et d'embouteillage sur les quais de Châtelet qui reçoit Studio A. Voir avec le chef de station si on coupe ou si on laisse ».

APRÈS LE RODAGE

S'adresser ainsi à 450 000 voyageurs (750 000 voyages) chaque jour dans ces conditions oblige à la prudence. Les messages sont progressivement testés. Petit à petit les messages « comportement » seront intégrés et les réactions des voyageurs étudiées pour les adapter au mieux. Des sondages seront faits par les agents des stations. Si les préoccupations sont celles de l'exploitation, c'est un véritable travail de professionnel de la communication qui est réalisé : rassembler l'information, la résumer au plus court, minuter – à la seconde – chaque séquence, etc.

Là, les dépêches de l'Agence France Presse sont remplacées par des tableaux de marche, le règlement des chemins de fer, et les informations du PCC.

De plus, l'audience de Studio A se résume à quelques secondes ou minutes pour chaque voyageur. Il faut transformer un militaire « laisser descendre avant de monter » en un message compréhensible, admissible, qu'il y ait ou non un train en gare selon les stations.

Nul doute que cette expérience sera riche d'enseignements pour l'ensemble de la communication dans le réseau ferré.

Jacques MARION

RATP : un nouveau D.G.

Transport RATP : Michel Rousselot remplace Philippe Essig à la Direction générale.

Paris, 18 septembre (AFP) - M. Michel Rousselot, actuellement directeur du personnel au ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, a été nommé mercredi directeur général de la RATP, en Conseil des ministres, en remplacement de M. Philippe Essig, officiellement porté le même jour à la présidence de la SNCF.

Le décret pris en Conseil des ministres a été présenté par M. Paul Quilès, ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, sur proposition du président du Conseil d'administration de la RATP, M. Claude Quin. (...)

M. Rousselot, 54 ans, est polytechnicien, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées et diplômé de Sciences Politiques. Depuis 1960, il a fait une grande partie de sa carrière au ministère des Transports, à part cinq années au commissariat général au plan, entre 1969 et 1974.

Nommé directeur de l'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en 1974, M. Rousselot est devenu directeur du personnel au ministère de l'Urbanisme et du Logement en 1982.



BIENVENUE À M. ROUSSELOT

Au moment où M. Philippe Essig quitte la RATP après trois ans et demi passés à la Direction générale, à mes côtés, je veux dire nos regrets de le voir s'éloigner d'une entreprise à laquelle il était très attaché et qu'il a remarquablement servie à son poste. J'accueille en même temps avec plaisir son successeur, Michel Rousselot, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées dont j'ai proposé le nom au gouvernement. Notre nouveau Directeur général a une expérience étendue et diversifiée de l'information, des problèmes sociaux, des études et de l'urbanisme. Je lui souhaite plein succès. Je lui ai demandé de s'attacher en priorité aux questions d'efficacité dans une perspective où le progrès social vienne renforcer le développement du service public. J'ai souhaité également qu'il veille particulièrement à la progression du trafic et au renforcement de la sécurité. C'est ainsi que nous défendrons l'avenir de la RATP et celui de chacun de ceux et de celles qui y travaillent.

Claude QUIN

Le Gouvernement vient de me faire le grand honneur de m'appeler à la présidence de la SNCF. Cet honneur, j'ai le sentiment de le partager avec l'entreprise tout entière parce que je le dois, en très grande partie, à la bonne image et à l'excellente notoriété qu'a su acquérir la RATP en relevant, au cours des dernières années, un certain nombre de défis : modernisation de l'exploitation et de l'entretien, extension des réseaux, gains de confort, augmentation importante du trafic, développement d'une politique commerciale, tout cela avec le souci constant du progrès social.

Au cours des dix-neuf années que j'ai passées parmi vous comme chargé d'études, chef du service de l'exploitation puis directeur du réseau ferré et enfin, ces quatre dernières années, directeur général, j'ai pu apprécier la qualité des hommes de cette entreprise, qui a su réaliser une mutation profonde pour le meilleur service du public.

Ces années m'ont permis d'exercer un métier passionnant et d'acquérir une expérience particulièrement enrichissante, tant sur le plan technique que sur le plan humain, puisque dans une entreprise de transport on travaille avec des hommes et pour des hommes.

J'ai donc envers vous, au moment de vous quitter, une dette de reconnaissance. J'éprouve également une certaine nostalgie à me séparer de vous et d'une entreprise aussi attachante que la RATP.

Je suis heureux de la laisser en de bonnes mains, celles de mon ami Michel Rousselot, qui saura, j'en suis sûr, poursuivre avec vous les actions entreprises.

Je vous demande de lui accorder toute votre confiance.

Philippe ESSIG

Prendre les fonctions que le gouvernement vient de me confier à la Direction générale de la RATP procure d'abord un sentiment de fierté.

C'est la fierté d'appartenir à une grande entreprise dont la force et le prestige viennent non seulement d'être au service du public mais d'avoir su s'engager à temps dans la modernité.

Succéder à Philippe Essig est une redoutable responsabilité mais je sais pouvoir compter sur les femmes et les hommes de la RATP pour poursuivre ensemble la marche engagée.

Je m'attacherai à développer la modernisation de notre entreprise au service du public, à approfondir sa recherche permanente d'une plus grande efficacité.

Dans cette période de prise de contact avec vous, c'est au renforcement du dialogue social et de la communication dans l'entreprise que vont mes préoccupations. J'aurai prochainement l'occasion de m'en expliquer dans ces lignes, après avoir écouté tous ceux qui à un titre ou à un autre souhaitent s'exprimer.

Je sais pouvoir compter sur votre attachement à la RATP, je ferai en sorte de répondre à votre attente.

Michel ROUSSELOT



Marianne, c'est quelqu'un !

Et même quelqu'une mais pas n'importe qui puisque, après Brigitte Bardot, elle prendra les traits de Catherine Deneuve.

La RATP s'est associée à l'initiative de Pierre Bonte, journaliste d'Europe n° 1 pour organiser et présenter un « concours de Marianne ». A l'heure où ces lignes vous parviendront, vous en connaîtrez le résultat.

C'est le célèbre dessinateur Aslan – dont la reproduction des œuvres est souvent présente dans les vestiaires – qui avait lancé voici une quinzaine d'années l'idée de donner à Marianne un visage connu : celui de B. B.

Pierre Bonte, qui pendant quinze ans, a sillonné les villages pour présenter son émission « Bonjour Monsieur le maire », a voulu reprendre l'idée d'une manière plus démocratique : un concours à deux niveaux. D'abord l'élection – sinon au suffrage universel – par sondage pour choisir un modèle. Ensuite un concours ouvert à tous les sculpteurs, dont vingt-cinq – choisis par le ministère de la Culture et Europe n° 1 – participeront à la phase finale.



A Europe 1 Pierre Bonte mène l'opération Marianne-Deneuve (cliché Europe 1).



Chez lui, une Marianne ne chasse pas l'autre (cliché Europe 1).

Ces vingt-cinq bustes, exposés à la station « Bastille », seront jugés à la fois par un jury professionnel qui décernera les deux premiers prix et par les visiteurs de l'exposition qui attribueront un troisième prix.

Le gagnant du concours verra son œuvre fabriquée en quantité et diffusée par les Ateliers du Louvre. La gloire !

36 000 Maires fidèles

Coïncidence probablement voulue, cette exposition se tiendra au même moment que le Congrès des Maires de France à Paris. Ils seront invités à rendre visite à Marianne. Seront-ils séduits ? Probablement par le charme de la « nouvelle » ; mais Pierre Bonte ne pense pas qu'ils changeront « leur » Marianne qui, souvent, se trouve dans la salle de réunion du Conseil municipal ou celle des mariages, pour une autre. Peut-être dans leur bureau...

Pierre Bonte, qui connaît bien

Marianne et beaucoup de maires, a bien voulu nous en parler :

« Marianne est l'objet d'un respect quasi religieux. C'est le symbole qui réunit les pouvoirs du maire comme représentant du peuple et représentant de l'État. Voici une dizaine d'années, j'avais voulu sélectionner les plus belles ou plus originales Mariannes. De nombreux maires m'avaient envoyé des photos de la leur. Quand j'ai voulu en exposer cinquante, beaucoup de maires ont refusé de s'en séparer pour la laisser « monter à Paris ». Ceux qui ont accepté ont souvent dû auparavant réunir le Conseil pour en décider, et ont voulu l'accompagner... ».

• Pourquoi exposer dans le métro ?

« C'est cohérent avec notre façon de procéder. Choisie par tous, elle devait être vue par tous. Le métro est un merveilleux lieu public où tout le monde se mélange, dans les mêmes conditions. Le métro est démocratique, vivant, divers. Dans un musée, nous aurions exclu beaucoup de monde qui ne va pas au musée. Et puis, Marianne n'est pas faite pour aller dans les salons... ».

• N'y a-t-il pas danger à donner un visage connu à la représentation d'une idée ?

« Il y a toujours danger à faire quelque chose et aussi à ne rien faire. L'idée de la République a une image – la femme – et un prénom – Marianne. Les bustes représentant cette femme ont toujours eu un modèle, la cousine, l'amie, la femme du sculpteur. Souvent, le résultat a été un peu triste. Nous donnons simplement un visage connu,

moderne et apprécié à la femme. De plus, une Marianne ne chasse pas l'autre. Que l'image de la République ait plusieurs visages pour que chacun puisse s'y reconnaître me semble une bonne chose. »

Ange ou démon ?

Il restait à essayer de connaître l'impression que peut donner le symbole de Marianne à son modèle. On sait qu'au départ Brigitte Bardot est restée assez insensible à l'événement. A la longue, ce buste serait devenu « sa plus grande fierté ». Catherine Deneuve

semble être entrée beaucoup plus vite dans « la peau » de son personnage en répondant à nos questions.

• Un livre de philosophie illustre son chapitre traitant de l'idée de beauté par votre photographie, avec cette légende : « Ange ou démon ? ». Qui est Marianne ?

• Pas plus que moi, Marianne n'est ange ou démon. Nous avons tous en nous de l'ange et du démon, et bien d'autres choses. S'il fallait absolument choisir, je dirais ange puisqu'elle représente ce qu'il y a de meilleur en nous, (SUITE PAGE 10)



Comment rester de marbre ? (cliché Europe 1).

DE NATION A RÉPUBLIQUE CHANGEZ A CONVENTION

« Ce qui, en entrant, frappait d'abord le regard c'était entre deux larges fenêtres, une statue de la Liberté (...). Des statues colossales, droites contre le mur, faisaient face aux représentants (...). Devant la tribune, le buste de Le Peletier de Saint-Fargeau (...). Sur la tribune, le bonnet rouge était peint en gris. » (*)

Nous sommes en 1792 à la Convention, dans le palais des Tuileries. Plusieurs caractères de ce qui composera Marianne sont là, épars : la République a été proclamée une et indivisible le 25 septembre ; on a donné à l'idée l'apparence d'une femme ; un buste préside aux débats, le bonnet phrygien est devenu symbole.

Pour en arriver aux bustes de Marianne de nos mairies, hôtes et pénates des cérémonies et délibérations importantes, il faudra attendre encore quatre fois vingt ans.

Il faudra en effet coiffer cette femme du bonnet rouge, la réduire à

un buste permettant de l'installer partout, la prénommer enfin. Nous serons alors sous la troisième République, vers 1877. Les étapes intermédiaires ne font pas l'unanimité des historiens.

Une première époque s'achève pourtant en 1831 lorsque le peintre Delacroix, en hommage aux journées révolutionnaires de juillet 1830 – les Trois Glorieuses – coiffe du bonnet phrygien une « Femme-Liberté-République » dans son œuvre « La Liberté guidant le peuple ».

Une seconde certitude peut être datée de mars 1848. La seconde République vit depuis quelques jours lorsqu'un sculpteur propose pour cinquante francs un buste de la République. Outre le bonnet, elle porte les symboles des vertus : la couronne de feuille de la bravoure, le lion de l'entraide, le triangle maçonnique.

Reste, et restera probablement incertaine, l'origine du prénom. Fantaisie, légende, vérités historiques

s'entremêlent en nombreuses versions.

En voici, pour l'exemple, deux :

– Viendrait du prénom de Marie-Anne Mouhat, femme du Conventionnel régicide Jean Rewbell, repris pour dénommer une société secrète républicaine, sous la restauration puis le second Empire.

– Femme mal vêtue, voire débraillée, l'image de la République aurait été appelée ironiquement Marie-Anne ou Marianne par les royalistes, en raison de l'origine très populaire de ce prénom.

Ainsi, comme Paris et comme la République, Marianne ne s'est-elle pas faite en un jour. Longtemps on donnera aux bustes les traits de l'allégorie de Jules Dalou (1881) « Le Triomphe de la République » qu'on peut admirer place de la... Nation.

Jacques MARION

* Victor Hugo. « Quatre-vingt-treize ».



La difficulté de l'incognito dans le métro.

les vertus : ne pas subir, le courage, des solidarités,...

• Dans cette réalisation, êtes-vous modèle ou actrice ?

• Là encore, il est difficile de trancher. Ce sont, j'imagine, tous les rôles que j'ai joués qui ont abouti à ce choix d'une femme de 1985, vue par des gens de 1985 pour une Marianne de la même année. Cette image, comme au cinéma, sera encore modifiée par le travail du réalisateur – la sensibilité du sculpteur – et à nouveau par la perception du spectateur. Il y a donc des mécanismes de communication voisins du cinéma pour aboutir à ce visage de Marianne.

• Votre interprétation dans le film « Le dernier métro » vous a valu le « César » de la meilleure actrice de

1981. César, Marianne, vous collectionnez les symboles dans le métro.

• Le métro est lui-même un symbole. Chacun en a une représentation, le voyageur du quotidien comme le touriste étranger. Je ne peux malheureusement plus le prendre, comme à mes débuts, et l'image de Marianne augmentera encore la difficulté de l'incognito. C'est pourquoi je profiterai de ma visite à « Bastille » pour prendre un grand bol d'air du métro ».

Qu'ajouter en conclusion ? Que tout citoyen peut devenir l'heureux possesseur d'un buste de Marianne ? Vous savez tout sur les modernes. Alors voici un petit échantillonnage des classiques... et leur tarif moyen.

Jacques MARION

BUSTES de la RÉPUBLIQUE		CONSOLES POUR BUSTES	
	1162 MAUGER - haut. 0,80 m Prix TTC 3 014,80 F		Buste DUBOIS 1163 : 0,78 m de haut 1164 : 0,53 m de haut Prix T.T.C. franco 1163 : 2 703,78 F 1164 : 1 762,10 F
	1160 VAUQUELIN haut. 0,44 m Prix TTC 1 137,65 F		Console N° 976 pour 1162 et 1163 Prix TTC 1 015,80 F
<p>Les bustes et consoles ci-dessus sont « patinés marbres » pour intérieurs de bâtiments publics. Pour extérieurs, les mêmes modèles se font en pierre reconstituée (Devis sur demande). Les prix des bustes ci-dessus sont établis TTC franco de port, prix nets sans remise, matériel livré en emballage caisse très soigné. Pour expéditions de consoles (seules), le port est à prévoir en sus.</p>			Console N° 978 pour 1160 et 1164 Prix TTC 586,18 F

Extrait du catalogue Leblanc SA 1985.

Sauvage, la campagne...

Deux zèbres galopant avec une douzaine d'antilopes (des bubales pour être précis) sur un fond de savane. L'image n'est pas extraite d'un film sur la vie des animaux d'Afrique ; mais il s'agit de l'affiche qui a servi de support, fin septembre, à la campagne sur les couloirs d'autobus.

Les couloirs bus, depuis 20 ans, on en parle, on en parle ! (voir *Entre les lignes* n° 78, pp. 6 à 15.) Malgré cela, la perception du couloir bus reste floue. Selon une enquête réalisée en 1983, le couloir passe soit pour une brimade imposée aux automobilistes, soit pour un moyen d'améliorer la circulation des transports en commun. Bien que la seconde opinion soit majoritaire, peu de gens, même parmi les plus convaincus, comprennent le fonctionnement réel d'un couloir. A témoin, l'indulgence des parisiens envers le stationnement de courte durée ou à cheval sur le trottoir et le couloir. Ces infractions, d'apparence mineures, conduisent les machinistes à zigzaguer sans cesse, entraînant ainsi les bus hors de leurs pistes, de leur territoire.

Couloir bus : territoire bus. Cette notion ressort aussi de l'enquête de 1983. Beaucoup de personnes perçoivent le couloir bus comme un espace RATP. Un espace ouvert, sans barrières infranchissables, mais un espace dont l'existence serait dans l'ordre naturel des choses. Dans une ville comme au milieu de la savane chacun doit trouver sa place. C'est une condition nécessaire pour vivre en harmonie. Partant de là, les spécialistes du réseau routier ont échafaudé un nouveau type de communication sur le couloir bus. Idée à illustrer : « A chacun son territoire ».

« Faut être cintré pour prendre les couloirs. » « Les couloirs, c'est la réserve du bus. » Les possibilités d'illustrations ne manquaient pas. Mais les tests réalisés auprès du public montrèrent qu'une image renvoyant aux notions de partage naturel du territoire entre les animaux sauvages s'avérait la plus forte et la plus porteuse du message.

Divers éléments amenèrent à diffuser la campagne pendant plusieurs mois. Le répit fut mis à profit pour peaufiner l'image. Assimiler les automobilis-

A CHACUN SON TERRITOIRE



LES COULOIRS, C'EST LA RESERVE DU BUS.



FAUT ETRE CINTRÉ
POUR PRENDRE LES COULOIRS!



tes à un troupeau de bœufs, ça pouvait choquer ! Alors ils se sont mués en antilopes. Par ailleurs, la circulation, c'est le mouvement. Il fallait donc choisir un angle de prise de vue qui montrait clairement des animaux en train de galoper. Tandis que Citroën affichait ses « chevaux sauvages », la RATP lançait ses zèbres aux couleurs ticket. A croire que Frédéric Rossif s'était brusquement reconverti dans la pub !

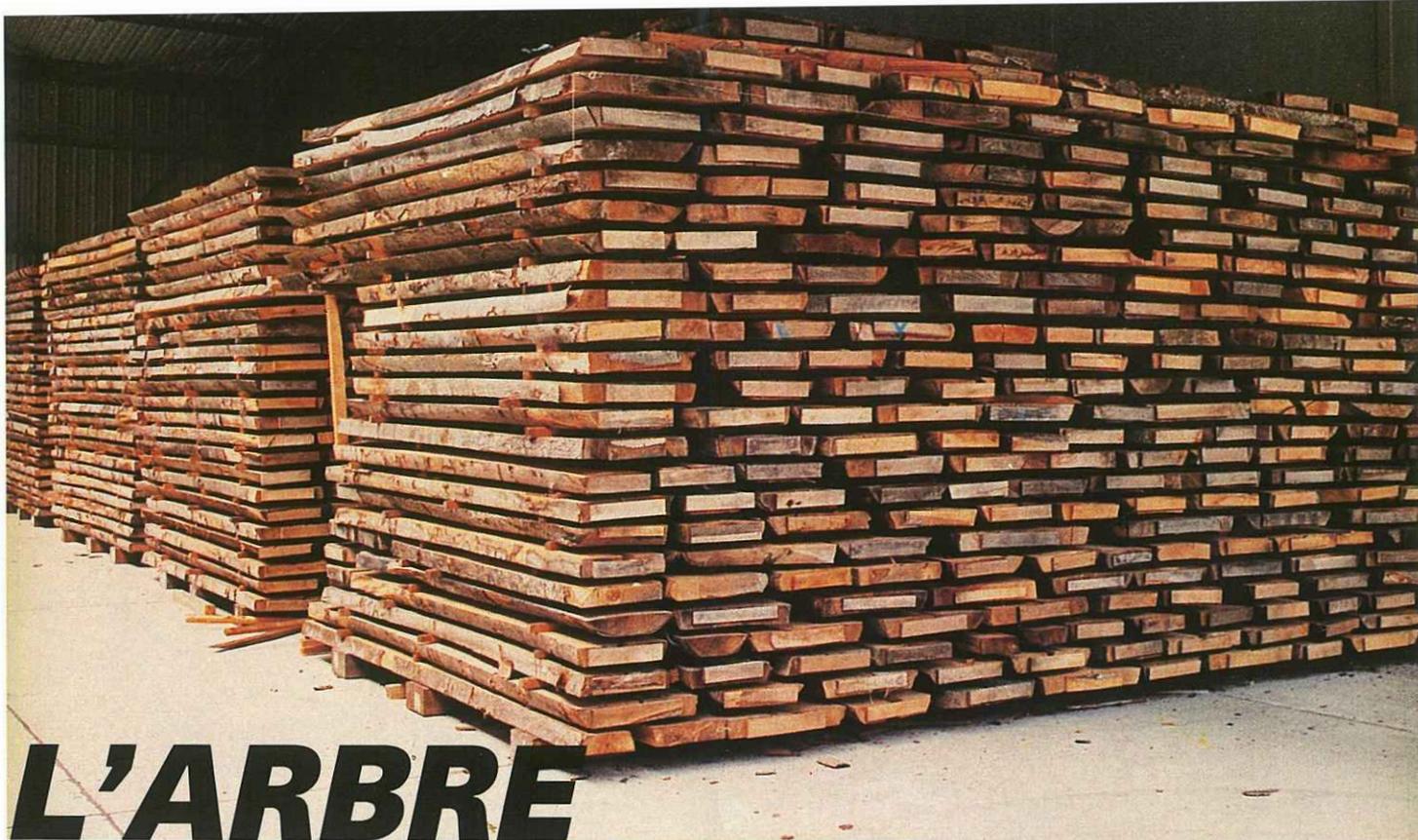
Restait alors à fabriquer l'affiche. Point de départ une photo montrant un zèbre (noir et blanc) en train de courir sur la savane. Le deuxième zèbre et les

bubales viennent d'autres clichés. Le montage terminé, les retoucheurs ont pris leurs pinceaux pour masquer les raccords, ajouter quelques pattes ici ou là, égaliser les jeux d'ombres et de lumières, et donner une teinture chic aux zèbres du premier plan. En haut, le slogan de la campagne. En bas, une signature « RATP - Couloirs bus ». Et voilà, bon à tirer pour 1 100 exemplaires : 100 panneaux publicitaires et 1 000 « arrière-bus ».

Pilotée par la cellule promotion du transport du réseau routier, la campagne fut réalisée par l'agence *Eccom-*

Univas. A travers cette action, la RATP réaffirme la nécessité d'un territoire bus au sein de l'espace urbain. Aucun zèbre n'est propriétaire d'un morceau de savane ; de même la Régie ne revendique pas la propriété d'une partie de la voirie parisienne. Celle-ci est un bien commun. Son utilisation nécessite en revanche un certain partage et le respect mutuel du territoire de chacun : piétons, automobilistes, livreurs, transports en commun... Un message clair qui justifie la présence d'une seule signature au bas des affiches : celle de l'entreprise.

Christian CHAUMEREUIL



L'ARBRE AUX SABOTS

Ils commandent chaque année 150 à 180 mètres cubes de hêtre des Vosges, mais n'appartiennent pas à la direction du génie civil. Ils utilisent 20 tonnes d'huile d'arachide pour friture et assaisonnement, c'est beaucoup mais un peu moins que les restaurants du Comité d'entreprise qui en consomment trente-sept tonnes.

Ils fournissent Lille, Lyon, Marseille, après avoir longtemps exporté à Mexico.

Ils sont cinq, et pour un coût unitaire de 37 francs, ils fabriquent environ six mille sabots de frein pour les trains du métro chaque mois.

DES VOSGES A VAUGIRARD

Décidément, les locaux de Vaugirard sont propices à la culture des traditions, de l'étonnement, de la discrétion. Rien n'indique au visiteur l'existence de cet atelier et il faut se tromper de porte quand on cherche l'équipe qui met au point le « métro boa » (ELL n° 81) pour le découvrir. Là, on vous raconte bien volontiers.

Tout commence lorsque le contrôleur du service des achats de bois se rend dans les Vosges qui fournissent ce hêtre. Il contrôle la provenance, la qualité et le mode de stockage des pièces de bois.

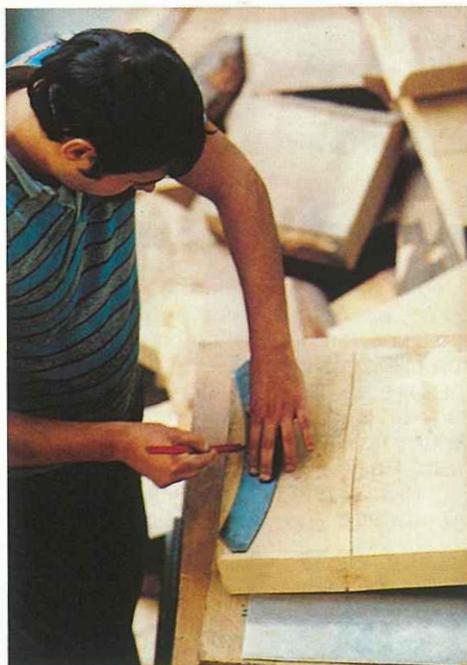
Il achète des « grumes » débitées en plateaux de 80 millimètres d'épaisseur et séchées pendant trois années.

Ce bois est ensuite stocké à Vaugirard et continue son séchage.

Les opérations peuvent réellement commencer.

DÉCOUPEZ ET FAITES FRIRE...

Les pièces de bois sont tout d'abord tronçonnées en petites grumes, dans le sens de la longueur. Leur taille varie selon les quatre modèles de

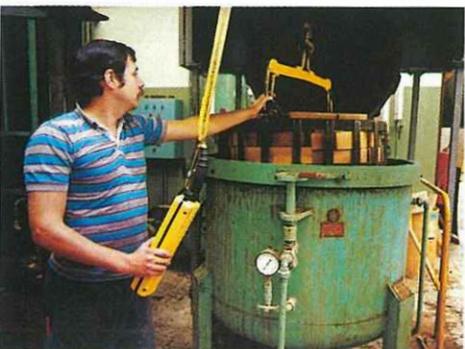
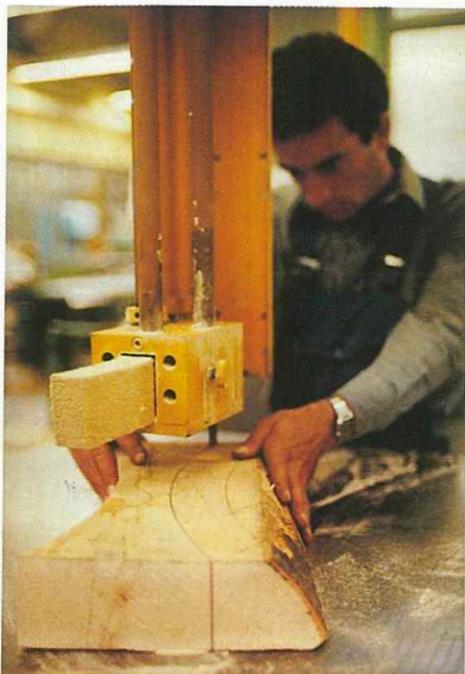


sabots utilisés. Sur une face, en fonction des nœuds et fissures, sont tracées les formes du futur sabot au moyen d'un gabarit. La découpe est alors faite à la scie à ruban, occasion pour le menuisier de vous montrer ce qu'est le « tour de main », avant de passer aux opérations automatisées. L'ébauche passe ensuite à la toupie adaptant l'angle qui devra épouser l'arrondi du boudin de roue. Une fraiseuse ménage l'encoche qui recevra la clavette de fixation du sabot. Deux cents à deux cent cinquante pièces sont ensuite rangées soigneusement dans un panier circulaire qui, pesé, annonce deux cent cinquante à trois cents kilos. Il est alors enlevé par un treuil sur pont roulant qui le plonge dans un autoclave – appelé familièrement « cocotte ». Le couvercle refermé, le vide d'air est fait pour appeler un bain d'huile d'arachide situé dans une citerne de 1 500 litres sous l'atelier, chauffé à 80 degrés. La « cuisson » à l'étuvée dure un quart d'heure. La manœuvre inverse aboutit à un nouveau pesage. Le panier doit avoir « pris » soixante quinze kilos par imprégnation d'huile. Si tel n'était pas le cas, le panier récalcitrant serait replongé.

ÉGOUTTEZ, SALEZ...

Les sabots poursuivent leur chemin et sont disposés par douzaine entre les mâchoires d'une presse à chaud – 180 degrés et 100 bars – qui doit faire rendre onze kilos d'huile et égalise l'imprégnation.

C'est donc l'occasion d'un nouveau pesage de l'ensemble qui va ensuite, dans une seconde cocotte, goûter un bain à froid, composé d'eau et de différents sels. Bien que l'huile qu'ils ont engorgée les conduise plutôt à refuser l'eau, les sabots doivent « reprendre »



trente kilos pour être véritablement ignifuges.

Reste alors l'opération du marquage. Chaque panier est répertorié, avec indication de ses prises et chutes de poids, puis les sabots sont marqués de deux chiffres, ceux du panier, et d'une lettre par série de deux mille.

De cela on fait des palettes, plastifiées, cerclées, expédiées aux ateliers d'entretien où ils seront montés, après une nouvelle période de stockage pour les « sécher ».

BOIS OU COMPOSITE

On pourrait s'étonner de cette vieille recette à l'heure où la plupart des matériaux anciens ont été remplacés par des procédés nouveaux de fabrication, souvent moins chers (voir encadré).

Les sabots de matières composites

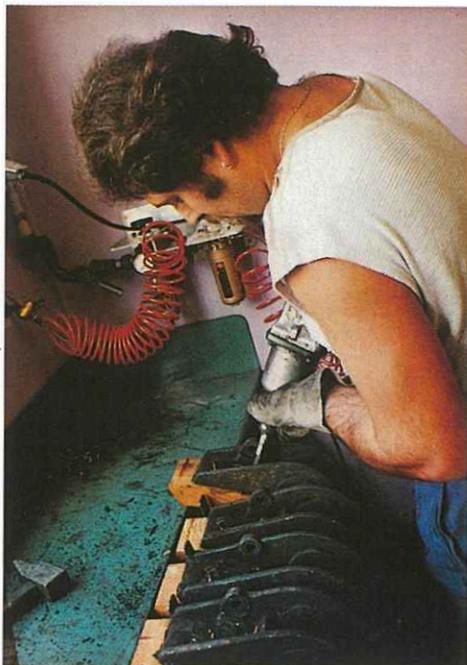
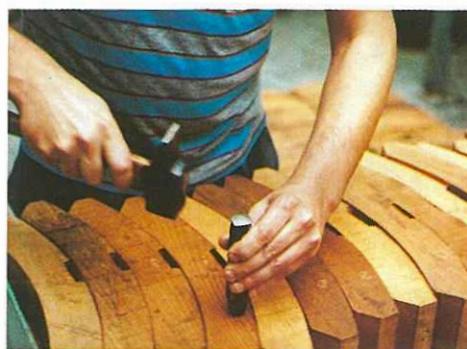
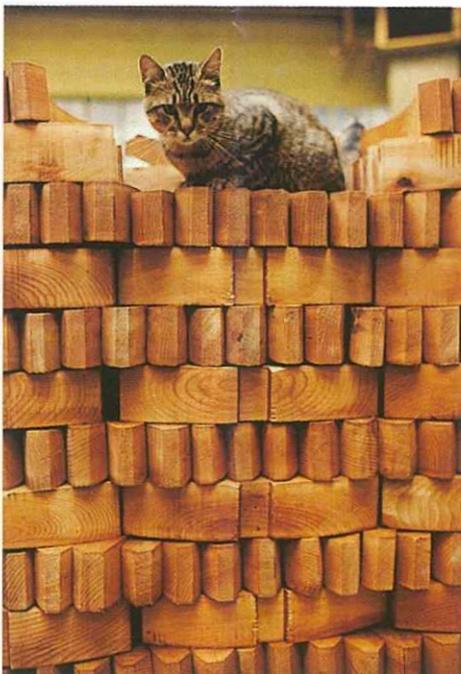
existent bien et prendront probablement le dessus un jour car les sabots de bois, bien que rendant d'éminents services sur certaines lignes, présentent des limites pour certains freinages, selon la vitesse ou selon la masse. Cependant la matière composite a encore le défaut, à l'usage, de créer odeur et poussière conductrices. Si celles-ci ne sont pas gênantes à l'air libre, en tunnel permanent elles sont détestables.

Alors reste encore en service ce procédé issu de l'expérience, où un peu d'huile permet de ne pas bloquer la roue et d'éviter la poussière, trop d'huile aboutit à graisser le rail ; les sels quant

LES HASARDS DE LA GUERRE

Les premières voitures du Métropolitain disposaient, comme la plupart des trains, de sabots en fonte. Le front de la guerre, de 1914 à 1918, englobant la Lorraine et le Nord, la pénurie de métaux toucha l'ensemble des industries civiles. Ainsi, pendant que l'atelier de Championnet fabriquait bombes, obus et avions, la CMP dut trouver d'autres solutions pour équiper ses trains. L'usage de semelles de hêtre imprégnées d'huile donna des résultats satisfaisants. A l'usage, on s'aperçut qu'ils s'usaient trois fois moins vite et donc ne dégagent pas de poussière, que les étincelles, feux de poussières et courts-circuits étaient beaucoup moins nombreux, que les grincements au freinage et l'usure des bandages de roues étaient moindres, que l'entretien et le nettoyage des peintures étaient réduits. Bref, vive le bois, qui coûtait par ailleurs 6,5 fois moins cher !

Ni la Seconde Guerre mondiale, ni la paix, ni les progrès techniques n'ont encore remis en cause ces principes, ni même le rapport qualité/prix depuis soixante-dix ans.



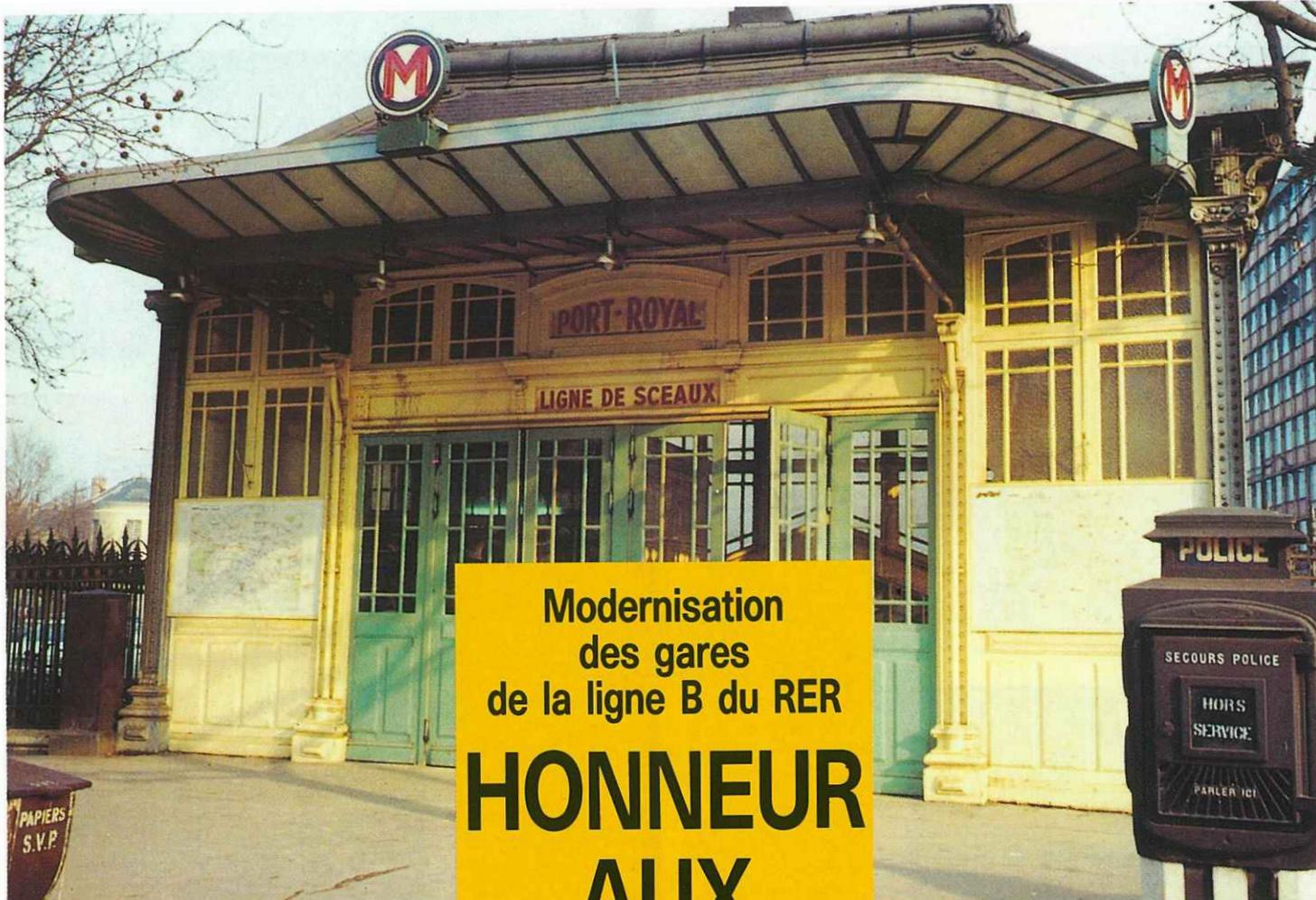
à eux empêchent les moisissures et l'échauffement.

Reste aussi le coût : à deux mille francs le stère de bois dont 30 à 50 % par lot seront des chutes et 12,74 francs le kilo d'huile d'arachide, une douzaine d'opérations réparties sur cinq ouvriers, il est indispensable de maintenir une production importante pour obtenir un prix compétitif.

Somme toute, à 37 francs la « plaque de frein » c'est encore raisonnable et bien moins cher que les composés. On s'emploie cependant à Vaugirard à ne rien perdre : c'est ainsi que les chutes sont revendues au poids et que des travaux vont être entrepris pour une meilleure récupération de l'huile.

« Gadget », le chat de l'atelier, a encore de beaux jours devant lui. Il n'a aucun problème pour graisser son poil et peut le lécher sans souci du lendemain, avec délectation.

Jacques MARION



Une « gare de province » à 3 minutes du Châtelet.

Modernisation des gares de la ligne B du RER

HONNEUR AUX ANCIENS

**L'environnement classé
du site de Port-Royal
fait bénéficier la gare
d'un régime de faveur**

D'ENFER NE RÉPOND PLUS

Pendant longtemps, les spécialistes ont avancé que le nom de rue ou place d'Enfer venait d'une déformation de l'appellation « voie romaine inferior » qui passait par là. La plupart ont renoncé à cette version mais n'en ont pas eu d'autre à proposer. On ne sait donc pas. Pour sourire, on pourrait affirmer, cette rue s'étant appelée chemin, puis rue Vauvert, qu'elle menait « au diable ». Par contre une affirmation semble difficile à contester : c'est la facilité qui a guidé les édiles, lorsqu'ils voulurent marquer leur reconnaissance à Philippe Aristide Denfert-Rochereau (1823-1879) d'avoir défendu – comme un lion – victorieusement Belfort, pour remplacer d'Enfer par Denfert.

Les gens du quartier l'aiment parce qu'elle « fait province », nous ont dit les « bistrots » l'environnant.

C'est vrai que cette petite gare de Port-Royal, la seule à conserver fièrement en façade l'appellation « Ligne de Sceaux », ne « fait pas RER ». Elle n'avait d'ailleurs pas été édifée pour cela.

Concédée à Arnoux en 1844 pour expérimenter son nouveau système de chemin de fer, la ligne de Sceaux s'est longtemps arrêtée à la place d'Enfer, au bout de la rue du même nom. A cet endroit une boucle très serrée, dont un bâtiment en arc de cercle épousait la forme, permettant au train de repartir (voir encadré).

La Compagnie du Paris - Orléans qui avait repris l'exploitation de la ligne souhaite rapidement, sous réserve d'aménagements, pouvoir pénétrer dans Paris, à une époque où l'on parlait beaucoup de chemin de fer métropolitain.

C'est ainsi que le Paris - Orléans ira à la gare d'Orsay et la ligne de Sceaux jusqu'au Luxembourg.

Le 1^{er} avril 1895, trois gares sont inaugurées : Denfert-Rochereau, Port-Royal, Luxembourg. Si les deux autres ont connu des aménagements depuis, Port-Royal a conservé l'essentiel des caractéristiques d'une gare intermédiaire.

Doit mieux faire

A quatre-vingt-dix ans révolus, elle pose aujourd'hui un certain nombre de problèmes très différents mais qui s'accumulent pour parvenir à ce qu'on appelle une situation médiocre.

Le « pavillon chinois » et les charpentes métalliques ont besoin d'une importante rénovation. Les dimensions de la gare sont devenues insuffisantes en raison de l'augmentation du trafic et des nouvelles méthodes d'exploitation. Elle ne correspond plus aux normes actuelles de confort et de sécurité (évaluation mécanique).

Bien entendu, tous ces problèmes n'ont pas été découverts un beau matin. L'élément déterminant a été la prise en compte, après le prolongement à Châtelet, de l'interconnection nord-sud qui augmente l'attrait du RER pour venir dans ce quartier qui compte de nombreux hôpitaux (Saint-Vincent-de-Paul, Cochin, Val-de-Grâce, Maternité de Port-Royal...) et autres écoles et équipements publics.

Une solution globale prenant en compte le dimensionnement, la restauration et la modernisation était donc nécessaire, et permettait un subventionnement par la région.

Moderne et d'époque

Mais, comme dans toute l'histoire



A quatre-vingt-dix ans, on se rouille.

trop simple, il y a un « mais ». Il est bien devenu rare à Paris qu'un édifice de surface n'appartienne pas à un site, ne compte parmi ses voisins un monument historique ou un point de vue « classé ». Ainsi, la Commission des Sites a-t-elle demandé que rénovation et extension soient à l'identique. Aussi, le pavillon de la gare « qui fait tout son charme » disent les uns, « qui vaut juste son poids de ferraille » disent les autres, sera l'objet de soins particuliers et la source de coûts supplémentaires.

Sans détailler l'ensemble des travaux à réaliser, on peut souligner brièvement ce qui va changer :

Tout ce qui est « chinois » sera rénové et la miroiterie changée (cela nécessite notamment une dépose de la toiture).

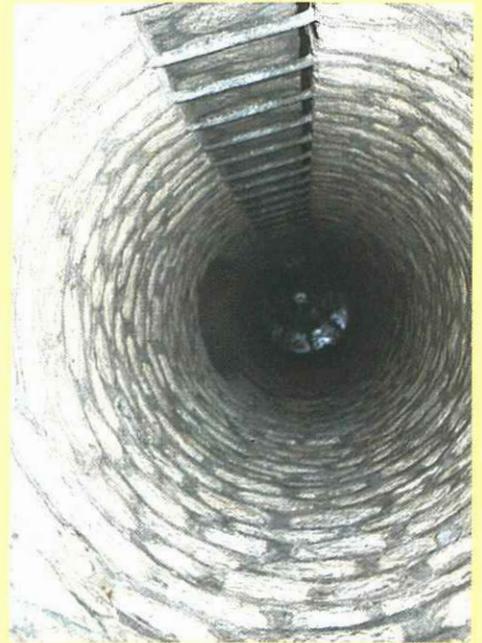
Deux dalles seront coulées sur murs pour permettre une extension du niveau salle des billets, pour les circulations et les locaux d'exploitation.

Deux escaliers mécaniques relieront les quais à la salle des billets et un autre la salle des billets à la surface pour rendre plus praticable cette dénivellée de 7,40 mètres. Cette circulation sera complétée, par des escaliers fixes ainsi que 3 nacelles élévatrices qui rendront cette gare accessible aux handicapés. Cette modernisation des

(suite page 16)

SOUS LES PAVÉS DU PORT-ROYAL

Les catacombes deviendraient-elles le nouvel endroit « branché » de Paris comme l'affirment certains articles récents ? Rien n'est moins sûr et il semble bien qu'hormis quelques farces d'étudiants – déjà commentées voici trente ans –, elles gardent l'essentiel de leur calme. Par contre, elles sont cablées par le réseau téléphonique des PTT qui louent leur passage à la ville de Paris. Le vérifier nous a permis de voir les importants travaux de consolidation qu'avait exigé le prolongement « Denfert - Luxembourg ». Il a fallu élever de nombreux murs de soutien aux voies et gares pour garantir la solidité du « ciel » des carrières. Leur surveillance est l'affaire de l'Inspection générale des carrières – créée par Louis XVI. L'IGC est ainsi obligatoirement consultée pour tout permis de construire situé dans le périmètre des carrières à Paris et en banlieue. Les travaux nécessaires à la consolidation éventuelle sont à la charge du propriétaire qui, par ailleurs, n'a aucun droit sur son sous-sol.



Avec la vérité, une bonne partie de l'histoire de Paris se trouve au fond du puits.



Plaques descellées, gravures souillées, des rues aujourd'hui disparues sont rendues anonymes par les vandales.



Cette inscription disparaît aujourd'hui sous la peinture.

Port-Royal : des champs à la ville par le train

C'est souvent à d'étranges alchimies que les rues et monuments doivent leur dénomination. A cela s'ajoutent parfois quelques clins d'œil quand leurs histoires semblent se recouper.

Ainsi, il a fallu une petite escapade dans un latin de bas-empire pour faire de Porrois un Porregius, puis un monarchique Portus Regis et obtenir enfin ce Port-Royal qui fera tant au XVII^e siècle pour établir la langue française. C'est en 1204 qu'est fondée l'abbaye de femmes de l'or-

dre de Citeaux dans le vallon de Porrois près de Chevreuse.

En 1625, les religieuses acquièrent une maison à Paris. L'abbaye construite de 1626 à 1648 devint, sous la direction de Saint-Cyran, l'un de foyers du jansénisme.

Les religieuses parties de Port-Royal-des-Champs, des hommes s'y installèrent pour mener une vie ascétique. Philosophes, grammairiens, on les appela les « solitaires » ou les « Messieurs de Port-Royal » dont le plus connu reste le philosophe Pascal. Ils fondèrent les « Petites Écoles » et eurent pour élève un certain Racine.

Le jansénisme est condamné en

1656 et le couvent de Port-Royal-des-Champs est fermé en 1709 puis rasé.

Port-Royal « des villes » connaît aussi quelques événements et notamment devient, en 1814, une maison d'accouchement. L'abbaye est aujourd'hui totalement intégrée aux hôpitaux de Paris.

De Chevreuse au boulevard Saint-Michel, c'est presque une première histoire de la ligne de Sceaux, que suivait déjà en 1637 Madame de Chevreuse, conspiratrice chevronnée contre Richelieu, lorsqu'elle venait, en secret par les galeries, rencontrer Anne d'Autriche au monastère du Val-de-Grâce qu'elle fera, plus tard, aménager.

HONNEUR AUX ANCIENS

circulations était rendue plus nécessaire encore par l'environnement hospitalier de la gare.

Évidemment la rénovation sera l'occasion d'équiper les locaux de nouveaux moyens en équipements électriques, de communication et de sécurité.

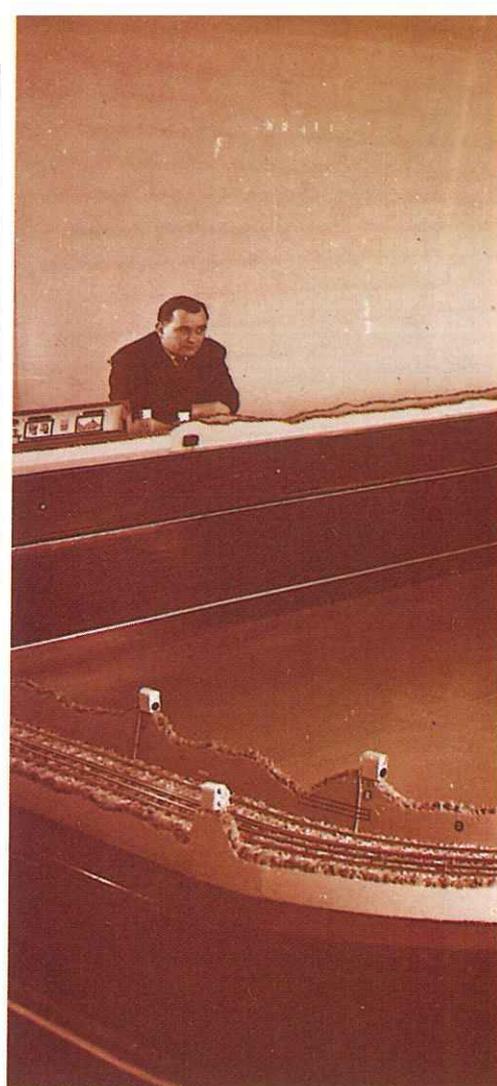
Au printemps 1987, nous vous ferons visiter cette gare de Port-Royal rénovée.

Et pour qui en aura nostalgie, la fontaine à l'emblème du « PO » – Paris - Orléans – sera maintenue sur le quai. Elle verra passer à l'heure de pointe du soir 2 300 voyageurs entrants pour une moyenne quotidienne frôlant les 15 000.

Jacques MARION



49 marches du quai à la rue.



La maquette de Lagny, en octobre 1953, quelques semaines après son installation.

La maquette d'instruction du réseau ferré fête son cinquantième anniversaire. Malgré la fatigue du temps, la « maquette » joue encore un rôle actif dans la formation des agents d'exploitation du métro.

Le troisième étage du Centre de formation de l'exploitation du réseau ferré de la rue de Lagny est occupé par une immense salle de 72 mètres de long et 8,50 mètres de large. Depuis 1953, elle abrite une gigantesque maquette reproduisant une ligne imaginaire du métro de Paris.

Simuler pour former

« Apprendre aux agents à réagir vite et à bon escient. » Depuis 85 ans, les personnes chargées de la formation du personnel d'exploitation du métro sont confrontées à ce problème. En matière « de résolution des incidents », la pratique est irremplaçable. Mais il ne saurait être question de bloquer le réseau pour des besoins de formation !



LA MAQUETTE DE LAGNY : LE METRO EN MODÈLE RÉDUIT

Alors il faut reproduire le fonctionnement du métro de manière à simuler ensuite des incidents, loin du réseau réel et des voyageurs. Cette philosophie a guidé la réalisation de *Sosie*, le « simulateur informatique » de ligne de métro, en service depuis 1980 (1). Quarante ans plus tôt, elle avait débouché sur la réalisation d'une maquette d'instruction.

Dans les années vingt, la Compagnie du Métropolitain de Londres avait construit une maquette-école de signalisation reproduisant un terminus-type du « tube » (2). De son côté, la Compagnie du Métropolitain de Paris (CMP) envisageait elle aussi de se doter d'un tel outil de formation. L'exposition internationale de Bruxelles allait permettre la concrétisation du projet. Dans une note transmise le 1^{er} octobre 1934 au directeur des services techniques, on pouvait lire : « Ci-joint, comme suite à votre demande du 6 septembre 1934, la notice descriptive sommaire du projet d'une maquette destinée à représenter l'exploitation d'une ligne métropolitaine : trains s'arrêtant une dizaine de secondes aux stations, manœuvres de tiroir

aux terminus, manœuvres de garages et dégarages permettant de faire varier le nombre de trains en service et l'intensité du trafic avec intervalle minimum pouvant aller jusqu'à 1 mn 30s, fonctionnement de la signalisation de bloc et de manœuvre, possibilité pour le démonstrateur d'arrêter anormalement un train pour provoquer un tassement de trains avec arrêt aux signaux et remise ensuite en service normal par régularisation des départs aux terminus, etc.

Étant donné le peu de temps disponible d'ici l'ouverture de l'exposition de Bruxelles où cette maquette pourra figurer et l'espace restreint dont nous pourrions disposer, elle est réduite pour l'instant à une ligne-type comportant trois stations intermédiaires et deux terminus simples en tiroir.

Elle pourra être développée ultérieurement et comporter un terminus intermédiaire réalisé exactement suivant un type existant (Porte de Versailles par exemple), un terminus banlieue (Issy), un terminus mixte à tiroir et boucle (Porte d'Orléans), une des stations intermédiaires pourra être équipée avec communication pour permettre d'établir

des services provisoires, le tout pouvant alors être utilisé comme école pour les agents du Service du Mouvement et de la Traction. Ainsi complétée, elle pourra figurer à l'exposition de Paris de 1937, à condition de disposer d'un espace suffisant. L'étude du développement ultérieur de la maquette pour la transformer en maquette-école pourra être utilement poursuivie par entente de notre service avec les services de l'exploitation intéressés...

La maquette proprement dite reviendrait à 45 000 F et les frais accessoires à 14 000 F environ. Le dispositif pourrait être intéressant pour le public et aurait l'avantage de pouvoir être complété pour des expositions ultérieures. »

Le clou de l'Expo

Les délais furent respectés et huit mois plus tard, une maquette simplifiée figurait sur le stand de la CMP à Bruxelles.

(1) Voir Entre les lignes n° 51, pp. 2 et 3.
(2) Surnom du métro de Londres.

LA MAQUETTE DE LAGNY : LE MÉTRO EN MODÈLE RÉDUIT

En 1937, la maquette réapparaissait à l'Exposition internationale de Paris, mais elle avait pris de l'ampleur. A un bout, un terminus principal à quatre voies, copie conforme de la station Château de Vincennes. A l'autre bout, un terminus simple à deux voies, avec tiroir de manœuvre, précédé d'une station à trois voies, réplique du terminus intermédiaire de Porte de Versailles. Entre les deux, sept stations dont une station aérienne, inspirée de la station Grenelle (rebaptisée depuis Bir-Hakeim) et située, comme dans la réalité, à l'extrémité du viaduc de Passy reproduit jusque dans les moindres détails. Sept trains de deux voitures Sprague parcouraient la ligne, marquant automatiquement l'arrêt aux stations, tandis que des dioramas projetaient des vues des principaux monuments de Paris.

Durant toute la durée de l'exposition, une foule compacte se bouscula devant le stand de la CMP. A la fin de la présentation, la maquette fut démontée et entreposée dans un bâtiment désaffecté des ateliers d'entretien d'Italie. Exposée aux chocs, à la poussière et aux intempéries, elle subit de nombreuses déprédations. En 1941, avec des moyens réduits, la CMP entreprend enfin la réalisation d'une maquette d'instruction. La maquette de l'expo est remise en état et agrandie. De nombreux problèmes techniques surgissent, en particulier pour simuler exactement la vitesse et la régularité de marche des trains.

Malgré cela, les premiers stages de formation s'avèrent un succès. Les résultats dépassent même les attentes les plus optimistes. Pendant dix ans, la maquette est inlassablement perfectionnée. Mais la salle des ateliers d'Italie est trop petite. Les trains mettent à peine sept minutes pour aller d'un terminus à l'autre ; un temps trop faible pour reproduire les conditions d'exploitation normale d'une ligne du métro parisien.

Terminus Lagny

En 1953, la maquette est transférée dans une salle édifiée spécialement au-dessus du centre d'instruction du réseau ferré, rue de Lagny, dans le XX^e arrondissement. Longue de 196 mètres, la maquette est entièrement démontable. Elle est formée par la juxtaposition de modules de deux mètres seulement.



Croisement sur le viaduc de Passy. Les trains type MF 67 devaient là aussi prendre la relève des anciens Sprague. Mais la résine ayant servi au moulage des caisses a mal vieilli.



La fidélité des détails est étonnante, comme le montre cette chambre des interrupteurs replacée dans son cadre souterrain.

Elle comporte désormais 21 stations, baptisées par ordre alphabétique d'Avignon à Uguine. Les trains, au nombre de 32 en heure de pointe, mettent 20 minutes pour aller d'un terminus à l'autre. Construits à l'échelle 1/43^e, ils sont mûs par des moteurs d'essuie-glaces provenant des autobus de l'époque. La voie, elle, est reproduite au 1/32^e ; l'alimentation des trains se fait par un troisième rail, comme dans la réalité. Mais la ten-

sion n'est que de 24 volts. Si les stations portent des noms imaginaires, les signaux, les aiguilles, les rupteurs d'alarme fonctionnent comme les vrais. 700 relais, 3 500 contacts électriques et 13 000 mètres de fil sont nécessaires pour donner vie à la maquette.

Durant 25 ans, des milliers de chefs-surveillants, de chefs de départ et de régulateurs défilèrent au troisième

étage de la rue de Lagny afin de suivre les diverses formations réalisées sur la maquette. Combien de candidats ont vécu des instants pénibles, enfermés dans une cabine en bois, avec pour tout paysage, la voie de départ d'Avignon ou de Toulon. Malgré cela, nombre d'entre eux ont conservé le goût des trains miniatures !

La généralisation de la commande centralisée a rendu inutile la présence des régulateurs et des chefs-surveillants pour assurer la régulation en ligne des métros. Depuis le début des années 1970, la maquette ne servait donc plus qu'à la formation des agents de terminus (chefs de départ, sous-chefs de terminus...). L'arrivée de *Sosie* devait marquer l'heure de la retraite. Mais devant le succès du simulateur, il s'avéra nécessaire de conserver la maquette pour assurer une partie de l'instruction des agents de terminus. En 1984, deux cents personnes ont ainsi fait leurs classes sur la maquette.

Cinquante ans après sa création, la maquette est toujours en activité. Fini néanmoins le temps où elle tournait 19 heures par jour durant plusieurs semaines consécutives ! Heureusement d'ailleurs car les organes de notre quinquagénaire ne supporteraient plus le choc. Malgré sa robustesse, la maquette commence à accuser son âge. Les relais fatiguent et les bandages des roues sont bien usés. En dépit des soins attentifs dispensés par les personnes chargées de l'entretien, ce n'est plus la grande forme !

Qu'advient-il de la maquette de Lagny ? Pour l'instant, la question reste sans réponse. Sa remise en état nécessite d'importants travaux. Ne vaudrait-il pas mieux utiliser les crédits pour créer un nouvel outil s'inspirant de *Sosie* ? Le débat est ouvert d'autant que les maquettes n'apparaissent pas comme des outils pédagogiques dépassés, témoin la maquette d'instruction que viennent de construire, à Loewenberg, les chemins de fer suisses pour assurer la formation des agents chargés de régler la circulation ferroviaire.

Mais peut-on encore considérer la maquette de Lagny comme un simple objet technique. A l'instar des vieux métros *Sprague-Thomson* ou des autobus à plate-forme, elle fait partie du patrimoine de la RATP. Par ailleurs, il suffit de se promener devant la maquette pour voir revivre, réduite au cinquième ou au trentième, l'image du métro de Paris de 1920 à 1970. Il ne manque plus que l'odeur des désodorisants aspergés autrefois sur les quais ! Transformer la maquette de Lagny en une maquette de présentation ouverte au public ? Associer « instruction » et « présentation » ? Pourquoi pas si cela s'avère possible. En tout cas à l'approche de Noël, il y a certainement des milliers d'enfants qui trouveraient minables les devantures des grands magasins s'ils avaient la chance d'admirer le métro en miniature de Lagny.



La station Juvisy est la réplique de celle de Grenelle (Bir-Hakeim) sur la ligne 6. La rame rouge et verte, comme d'ailleurs la motrice grise ex-ligne 1 de la photo précédente sont des modèles réduits fabriqués aujourd'hui par une maison spécialisée, la société AS. L'ambiance métro-rétro est parfaite.



Toulon : terminus intermédiaire-type à trois voies.



Christian CHAUMEREUIL

La maquette sert encore à la formation des agents de terminus.

RATP

PLAN D'ENTREPRISE 1986-1990



LE PLAN : UN SUCCÈS D'ÉDITION

Publié pour la première fois en 1974, le plan a toujours fait l'objet d'une large diffusion. Adressé d'emblée à l'ensemble des cadres de la RATP, le plan fut dès l'année suivante mis à la disposition de tous les agents souhaitant le recevoir. Depuis cette époque, chaque agent de maîtrise et d'exécution reçoit même directement une lettre éditée par le service de l'informatique. Cette lettre lui permet d'obtenir, par retour, un exemplaire de la nouvelle édition du plan.

La mission plan reçoit annuellement entre 20 000 et 22 000 demandes. Selon des statistiques réalisées en 1982, 70 % des techniciens et des agents de maîtrise, 58 % des conducteurs et 51 % des autres catégories de personnel demandent le plan. Compte tenu des 3 000 exemplaires diffusés auprès des cadres, près de 65 % des agents RATP ont le plan d'entreprise.

Au début, le plan apparaissait comme un programme d'actions relativement figé, appelé à ne connaître que des évolutions de détail. Sa présentation, sous forme d'un livre bien illustré, n'était sans doute pas étrangère à ce jugement. Depuis 10 ans, les stratégies de l'entreprise ont évolué et l'aspect « propositions, scénarios » et davantage perçu par la majorité des lecteurs. Il n'en reste pas moins que le succès du plan ne se dément pas. Il témoigne d'un vif désir d'information sur les évolutions et les stratégies de l'entreprise et des différentes directions qui la composent. Le plan est d'ailleurs l'un des rares documents, voire le seul, offrant une vision globale de la RATP. C'est peut être là qu'il faut chercher la clé de son succès d'édition.

UN PLAN : ÇA SERT À QUOI ?

Un plan d'entreprise a trois fonctions principales. C'est d'abord un cadre qui permet de coordonner l'action des divers secteurs de l'entreprise. C'est ensuite un ensemble de propositions que l'entreprise adresse à ses partenaires ou aux autorités de tutelle qui contrôlent son action. C'est enfin, un moyen d'information des médias et de l'opinion publique sur les projets de l'entreprise. Le plan est donc à la fois un

AVERTISSEMENT



Le présent article n'est ni un résumé, ni, encore moins, une synthèse de l'édition 1986-1990 du plan d'entreprise. Tout au plus s'agit-il de coups de phares destinés à mettre en lumière quelques points du nouveau plan et, d'une manière plus générale, la nature et le rôle de la planification dans notre entreprise.

Christian CHAUMEREUIL

LE PLAN D'ENTREPRISE 1986-1990

« Mode d'emploi »

Six mois à peine après la parution du plan 85-89, le plan 86-90 est sorti des presses. « On a simplement rattrapé le retard » confie-t-on à la mission plan. Même si les stratégies et les orientations générales des deux plans s'inscrivent dans la plus parfaite continuité, les objectifs et les moyens d'action mettent sans cesse l'accent sur « le développement de l'entreprise grâce au renforcement de l'efficacité ».



Vu dans Entre les lignes en 1975!

outil de gestion interne et un outil de communication externe.

Le plan d'entreprise brosse les grandes orientations stratégiques à moyen et long terme, puis il indique les principales actions à engager au cours des prochaines années afin de concrétiser ces orientations. C'est donc un ensemble de propositions d'action, mais ce n'est ni un programme précis ni une « prédiction détaillée ». Le plan est au contraire un document évolutif, qu'il faut régulièrement mettre à jour. L'équipe de la « mission-plan » et les « correspondants-plan » des différentes directions, sont chargés de ce travail. Celui-ci se limite quelquefois à de simples ajustements de dates ou de chiffres. Mais il est souvent nécessaire d'aller beaucoup plus loin.

Comme le précise J.-P. Ngo Van, patron de la mission plan à la Régie : « La planification est une démarche volontariste mais qui doit rester réaliste... »

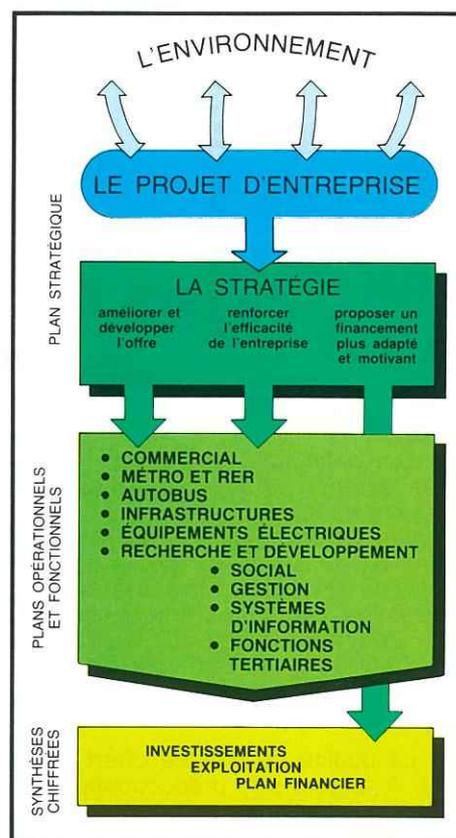
Les priorités définies dans le plan d'entreprise doivent s'accorder avec les priorités définies au niveau national et régional, en particulier avec celles fixées dans le contrat du plan passé entre l'État et la Région (voir Entre les lignes n° 74, p. 22-23). Ce contrat indique les opérations à entreprendre d'ici 1988 et les moyens budgétaires correspondant qu'il importe de dégager. Cette démarche s'inscrit elle-même dans la stratégie de mise en œuvre du Plan national. »

On perçoit dès lors tout l'intérêt du plan d'entreprise comme base de discussion entre la RATP et ses différents partenaires.



Extérieurement, le plan 86-90 a le même aspect que les éditions précédentes. Il ne dépareillera donc pas votre bibliothèque ! Intérieurement, l'articulation des différentes parties a été revue. Le plan se présente comme une mécanique à quatre temps : projet, stratégie, actions, moyens. Enfin, le style est plus direct afin de mettre en valeur les idées essentielles.

Au niveau de la forme, l'innovation majeure du plan 86-90 est l'apparition du « projet d'entreprise (1) ». Face à un environnement de plus en plus complexe contraignant et incertain, le projet d'entreprise traduit sous une forme simple et condensée, les idées et les valeurs qui doivent guider l'action de la



RATP. Le projet précise les missions de la RATP vis-à-vis de la collectivité. En filigrane, ce texte est aussi l'expression du métier de l'entreprise un métier qui peut se résumer en cinq mots : un transporteur urbain, compétent, efficace et responsable.

L'apparition d'un projet d'entreprise dans le plan 86-90 ne signifie pas que la RATP a eu en 1985 la brusque révélation de son métier et de ses missions. « Les principales idées contenues dans

(1) Le texte intégral du projet d'entreprise a été publié dans le supplément au numéro 84 d'Entre les lignes, consacré au rapport Ampère.

LE PLAN D'ENTREPRISE 1986-1990 (suite)

Le projet actuel est pour la plupart sous-jacentes aux plans stratégiques publiés depuis dix ans, précise J.-P. Ngo Van. En revanche la stratégie de la RATP évolue. En 1975, la volonté de mieux remplir notre mission de transport public en tenant compte des réalités techniques, économiques et sociales privilégiait une stratégie fondée sur le prolongement du métro en banlieue. Il fallait en effet effacer les disparités apparues peu à peu entre Paris intra-muros et les communes avoisinantes. Aujourd'hui cette stratégie a porté ses fruits mais notre volonté reste la même. Pour la

concrétiser, nous devons mettre en œuvre une autre stratégie fondée notamment sur une refonte de la desserte des banlieues (voir *Entre les lignes* n° 81, pp. 11 à 19), sur la diversification et sur l'intégration des modes de transport... La stratégie exprime les objectifs à atteindre afin de concrétiser le projet en fonction des sollicitations diverses de l'environnement. C'est normal que cette stratégie évolue avec le temps. » En d'autres termes, l'entreprise adapte sa stratégie mais elle ne renonce pas à son projet.

De cette stratégie générale découlent les objectifs et les programmes d'actions des différents secteurs d'activités de l'entreprise. « Ce découpage s'explique par des raisons techniques : les objectifs du réseau routier et ceux de la direction du génie civil ne sont pas identiques même s'ils traduisent des finalités équivalentes du point de vue de la stratégie de l'entreprise, commente J.-P. Ngo Van. Ainsi les ambitions de la RATP, sa stratégie, les objectifs des différentes directions et les actions qu'elles comptent réaliser sont nettement identifiés et articulés. De là découlent les moyens à mettre en œuvre... » Une mécanique d'une grande logique.

AMÉLIORER L'OFFRE : PRIORITÉ A LA LIGNE A

Les difficultés techniques rencontrées durant l'automne et l'hiver derniers ont sérieusement entravé le fonctionnement de la ligne A du RER (voir *Entre les lignes* n° 79, pp. 9 à 15 et n° 81, pp. 20 à 22). Mais des moteurs de traction, ça se répare et la neige, ça fond. En revanche, des pointes de trafic de 52 000 à 55 000 personnes à l'heure, ça ne s'écoule pas sans problème.

La qualité du service offert sur la ligne A restera une préoccupation majeure de l'entreprise au cours des prochaines années. A moyen terme, l'objectif reste la réalisation de l'interconnexion ouest vers Cergy-Saint-Christophe (voir *Entre les lignes* n° 61, pp. 34 et 35) et l'exploitation du tronçon avec des rames de cinq trains en dix minutes. Compte tenu des délais nécessaires pour achever le développement et l'installation du SACEM (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) et pour compléter le parc de trains MI 84, ce double objectif devrait être atteint d'ici la fin 1987. L'année suivante, la seconde phase de l'interconnexion, vers Poissy, entrerait en service. Ces nouveaux services ainsi que l'accroissement rapide du trafic sur la branche de Marne-la-Vallée, nécessiteront un parc de 73 MI 84, soit dix de plus



que le nombre initialement prévu.

En 1988, le trafic sur la ligne A devrait être supérieur de 20 % à celui que nous connaissons aujourd'hui. L'implantation de nouveaux emplois à Paris (secteur Bercy-Tolbiac) et à La Défense favorisera la poursuite du mouvement. D'après les estimations actuelles, la croissance du trafic pourrait continuer au rythme de 3 % l'an après 1988. La RATP proposera l'inscription au X^e Plan national de mesures permettant de faire face à cette situation. Plusieurs sont d'ores et déjà à l'étude : abaissement de l'intervalle en-dessous de deux minutes dans le tronçon central, circulation de trains plus longs avec allongement des quais, établissement d'une liaison directe entre Gare du Nord et Saint-Lazare afin de soulager le tronçon Auber/Châtelet, doublement des voies entre Châtelet et Gare de Lyon pour permettre le passage de la ligne D du RER. Quelle que soit la solution retenue, son coût sera très élevé. On mesure alors d'autant mieux l'enjeu de toutes mesures favorisant un meilleur étalement des pointes de trafic.

RENFORCER L'EFFICACITÉ DE L'ENTREPRISE : VIVE L'INITIATIVE !

L'efficacité d'une entreprise se mesure souvent avec des critères techniques, économiques, commerciaux et financiers. Mais les données humaines et sociales doivent, elles aussi, être prises en compte. « Pour muscler votre entreprise, motivez vos commerciaux ! » Tous les étudiants en « gestion des ressources humaines » le savent au bout d'une heure de cours. Et les autres alors !

Domage qu'il n'existe pas un indice de motivation des salariés dans les bilans sociaux des entreprises. Les efforts accomplis pour faire grimper l'indice rejailliraient certainement sur les résultats économiques des entreprises. Certes, tous les emplois ne bénéficient pas au départ du même « capital de motivation ». Transporter du courrier, nettoyer un boggie ou remplir des bordereaux comptables n'est certainement pas aussi enthousiasmant que de jouer au journaliste à *Entre les lignes*. En revanche « les facteurs de motivation » sont les mêmes, à condition que l'on se sente responsable de son action.

Le plan 86-90 met l'accent sur une dynamique de développement de l'entreprise où la motivation des agents tient un rôle central. Parmi les éléments de motivation, l'initiative occupe le devant de la scène. Mais l'initiative ne se décrète pas à travers une note de service passée à l'affichage général.

Parmi les actions envisagées pour favoriser l'initiative, la décentralisation

PROPOSER UN FINANCEMENT PLUS ADAPTÉ : DES TARIFS EMPREINTS DE QUALITÉ

Depuis trois ans, le compte d'exploitation de la RATP présente un report à nouveau positif qui vient en déduction de l'indemnité compensatrice versée par l'État et les départements de la région Ile-de-France. Malgré ces résultats équilibrés, la RATP connaît des difficultés liées à son système de finance-



des pouvoirs de décision est essentielle. Par ailleurs, les différentes structures à travers lesquelles les salariés sont associés à la gestion de l'entreprise (conseils de ligne, d'atelier et de bureau, délégués du personnel, Conseil d'administration...) sont également propices à l'initiative puisqu'elles permettent aux agents de faire part de leurs avis et de leurs propositions. L'essoufflement constaté après les premières réunions d'expression directe (voir *Entre les lignes* n° 82, pp. 5 à 8) doit être combattu. Pour y parvenir, plusieurs expériences d'équipes de recherche et d'innovation locale sont lancées.

Si la RATP attend de son personnel qu'il contribue à l'accroissement des performances de l'entreprise, il est juste qu'en retour le personnel bénéficie des résultats obtenus. Dans cet esprit, les agents les plus dynamiques et les plus imaginatifs devraient voir leurs efforts récompensés. On recherchera donc les moyens de prendre davantage en compte, au niveau des rémunérations et des carrières, les efforts réalisés par les agents.

Grâce à ces dispositions l'initiative trouvera un peu plus d'air et d'espace pour s'épanouir à la RATP.

ment. La politique tarifaire mise en œuvre depuis vingt-cinq ans est l'une des causes de ces difficultés.

Chaque année, la Régie doit, comme n'importe quelle entreprise, établir un budget prévisionnel où les recettes couvrent intégralement les dépenses. Ce budget détermine donc le coût théorique du billet de seconde classe, ce que les spécialistes appellent le « module d'équilibre ». Depuis 1960, les Pouvoirs publics ont volontairement limité les hausses de tarifs des transports en commun, si bien que peu à peu le prix de vente du billet de métro, le « module d'application », est devenu nettement inférieur à son coût théorique. Aujourd'hui, le module d'équilibre est de 4,86 F et le module d'application de 2,65 F. Les recettes de la RATP se trouvant par là même amputées, les Pouvoirs publics versent à la Régie une indemnité compensatrice qui efface les

conséquences de ce décalage tarifaire. En 1985, l'indemnité compensatrice atteint 5 007 millions de francs soit 40 % des « recettes » du compte d'exploitation. La RATP, par la nature même de son activité (1) voit ses « dépenses » croître plus vite que l'indice des prix qui sert de référence aux Pouvoirs publics au moment d'autoriser les hausses de tarifs. Par ailleurs les efforts accomplis pour développer l'activité de l'entreprise (création de nouvelles liaisons, renforcement du service sur d'autres lignes, modernisation des équipements...) engendrent des gains de trafic (+ 2 % en 1984), mais aussi une augmentation du nombre des personnes voyageant avec des titres d'abonnement (carte orange, coupon jaune, carte intégrale). Ce glissement d'une clientèle « au billet » vers une clientèle « d'abonnés » se traduit par une diminution des recettes directes et par un alourdissement des participations financières (2) nécessaires pour compenser l'existence de tarifs réduits type « carte orange ». En 1984, ces « remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires » représentaient 2 462 millions de francs.

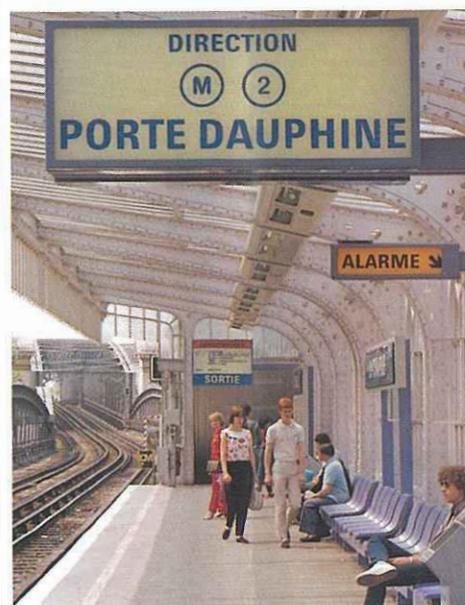
Face à ces évolutions préoccupantes susceptibles de déboucher à terme sur une crise du financement des transports parisiens, la RATP propose aux Pouvoirs publics de définir une nouvelle politique tarifaire. Celle-ci reposerait d'une part, sur une évolution et une modulation plus large de la gamme des titres de transport, d'autre part, sur une



augmentation des tarifs supérieure à celle des prix. La première série de mesures permettrait à la Régie de renforcer son action commerciale afin de conquérir de nouveaux marchés. Par ailleurs, la RATP espère profiter des retombées de ses efforts. Si tous les tissus avaient le même prix, les fabricants de textiles n'auraient aucune raison d'améliorer la qualité de leurs produits. La juste rémunération du service accompli n'est-elle pas aussi un facteur de motivation pour une entreprise ?

TICKET 2000

Dans l'ensemble du plan 86-90, le poids des contraintes extérieures à l'entreprise se fait sentir avec insistance.



Au cours des quinze prochaines années, la RATP devra s'habituer à vivre dans un paysage en perpétuelle transformation.

Depuis deux ans, la RATP a engagé une série de réflexions sur les transformations de son environnement. Le séminaire « *Crise de l'urbain, futur de la ville* » (voir *Entre les lignes*, n° 85, p. 29) et le projet de recherche *Réseau 2000* (voir *Entre les lignes*, n° 82, p. 24) en sont les fers de lance. Les perspectives sont d'ores et déjà prometteuses. Reste à les exploiter, pour enrichir la stratégie à long terme de l'entreprise. La mission plan vient de lancer, à partir de ces travaux, une réflexion stratégique à quinze ans. Dans un premier temps, l'objectif consiste non à prédire l'avenir mais à repérer les « tendances lourdes », qui modèleront le paysage de l'Ile-de-France en l'an 2000. Ensuite, il conviendra d'en examiner l'impact sur la RATP afin de forger les outils nécessaires pour permettre à l'entreprise d'évoluer sereinement.

(1) La Régie est à la fois une entreprise de service, où les dépenses de personnel sont importantes (59 % des dépenses d'exploitation en 1984) et une entreprise industrielle ayant besoin d'équipements lourds pour fonctionner (frais d'entretien et investissements très élevés).

(2) Ces participations financières proviennent du « versement transport » versé par toutes les entreprises d'Ile-de-France de plus de dix salariés. Celui-ci représente 2 % de la masse salariale à Paris et dans les départements limitrophes, et 1,2 % dans les autres départements.

Bibliographie

« Mêlez-vous de vos affaires »

CLAUDE QUIN, président de la RATP, a troqué son ticket chic contre une plume choc pour dénoncer le secret qui entoure la gestion des entreprises, et démontrer tout au long de 240 pages les structures asphyxiantes, pour l'entreprise, de la gestion capitaliste. Avec, à l'appui de ses démonstrations, et toujours présente entre les lignes, la RATP qu'il préside depuis août 1981.

L'éclairage est bien sûr profondément communiste, et avec ce livre Claude Quin voudrait que son passage à la RATP prenne une valeur de symbole pour une autre forme de gestion. Le recours à une référence concrète ne constitue pas le moindre intérêt de ce livre intitulé « Mêlez-vous de vos affaires », et qui se présente à la fois comme un témoignage et parfois comme un cours magistral. Claude Quin, il est vrai, enseigne à l'université de Paris-Dauphine.

Les Echos

le QUOTIDIEN

Patron et communiste... Et alors? semble demander Claude Quin, comme si la position ne devait pas soulever de questions, le *Quotidien* les lui a posées.

Révolution

Claude Quin, président - communiste - de la RATP public un livre *Mêlez-vous de vos affaires!* Celui-ci fait événement - politique et théorique.

« Il n'est de richesses que d'hommes ».

LE FIGARO

Mêlez-vous de vos affaires

Un livre de Claude Quin.

« Mêlez-vous de vos affaires! » : Claude Quin, président communiste de la RATP (photo), confronte ses théories au terrain : une expérience et une bonne leçon.

Par Claude Quin. Éditions J.-C. Lattès. 243 pages. 89 F.

Le Monde

Manager et communiste

« Son propos? Démontrer qu'il n'y a pas que Tapie, Besse et Pébereau dans le monde de la bonne entreprise ».

1985 - 21 h 03 - Paris, 2 octobre (AFP)

Le président de la RATP, M. Claude Quin invite les salariés à intervenir dans la gestion des entreprises « trop souvent domaine réservé au patron », dans un livre intitulé « Mêlez-vous de vos affaires! » (éditions Lattès).

Observateur

Du côté de la gauche

Claude Quin : « Mêlez-vous de vos affaires! ». Le PDG de la RATP se penche sur la gestion et ses problèmes. « Ni Tapie ni Doumeng », proclamera la bande publicitaire. (Lattès, octobre.)

ECONOMIE POLITIQUE

4 questions à Claude Quin, P-DG de la RATP. Auteur de « Mêlez-vous de vos affaires » (Éditions J.-C. Lattès).

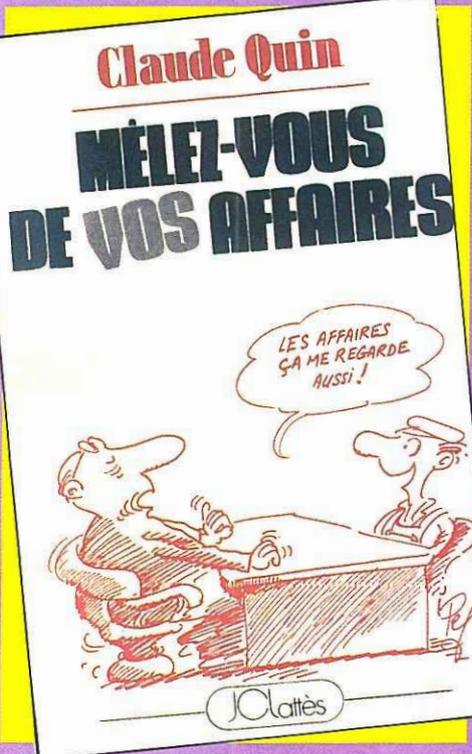
LE POINT

RATP : Quin montre la voie

Claude Quin, le patron communiste de la RATP, va publier au début d'octobre, chez Lattès, un livre incitant les salariés à s'occuper de la gestion de leur entreprise « Mêlez-vous de vos affaires! ».

REVUE DE PRESSE

Claude Quin a présenté au cours d'une conférence de presse, à laquelle assistaient également Messieurs Rousselot, Guieysse et Marcq, son dernier livre. Il a donné lieu à de nombreux comptes rendus et interrogations dont voici quelques extraits.



Un livre de Claude Quin

MELEZ-VOUS DE VOS AFFAIRES

INTERVENEZ dans la gestion des entreprises, « mêlez-vous de vos affaires » qui ne sont si étonnantes qu'on veut le faire croire. Une fois n'est pas coutume, c'est un président d'un grand service public - celui de la RATP - qui lance cet appel aux salariés. Dans son dernier livre (1), Claude Quin ne se contente pas d'exhorter les salariés à prendre leurs affaires en mains, il les aide à prendre la mesure des enjeux et des possibilités. Avec des démonstrations très pédagogiques.

Si son expérience à la tête de la RATP a incontestablement nourri la réflexion de Claude Quin, il ne s'en tient pas, loin s'en faut, à un bilan de son activité et de son entreprise. S'appuyant sur les travaux, sur d'une part, les nouveaux critères de gestion et d'autre part sur le rôle des services publics, ce livre est avant tout un livre sur « le remue ménage » à opérer pour rendre aux individus toute leur place dans l'entreprise et dans la société.

« Au point où nous en sommes dans la crise, écrit-il, il n'est plus possible de faire comme si rien n'était, comme si l'on pouvait gérer comme avant. Un défi qu'il propose de relever et qu'il a pour partie commencé à expérimenter dans son activité à la direction de la RATP.

Ainsi il a changé progressivement de choix d'orientation de la vieille dame de la RATP, dans le domaine des relations sociales et dans le type d'investissement, afin « d'économiser sur le capital » et de « revaloriser le rôle des salariés. De

fin 1981 à fin 1984, les effectifs employés ont augmenté de 3.200, les horaires hebdomadaires de travail ont été réduits, la part de la masse salariale, consacrée à la formation est passée 5,3 % à 6,34 %. Les usagers eux-mêmes ont vu poindre le changement, avec une présence plus grande du personnel et une animation culturelle sans précédent dans les couloirs du métro.

Mais comme l'écrit Claude Quin, « la politique du gouvernement s'installe dans l'austérité. Gérer de manière novatrice devient de plus en plus malaisé. A la RATP l'équilibre entre développement du service public et progrès social n'est plus ce qu'il était en 1981 et 1982 ». Ainsi, l'embauche de quatre cents personnes nécessaires et proposée par Claude Quin pour le budget 1986 semble plus difficile à obtenir.

Car, comme le montre l'auteur, « la gestion n'échappe pas aux antagonismes de classe ». Le gouvernement a choisi de satisfaire les exigences du capital. Les critères capitalistes font des ravages, y compris dans le service public, qui n'est pas maître de son environnement. Ainsi en va-t-il par exemple du coût énorme des emprunts.

Raison de plus pour que les salariés se mêlent de gestion. Claude Quin ne masque pas les difficultés et met l'accent sur la « révolution culturelle » à opérer. Son livre alerte, pédagogique, y aidera.

Martine Bataud
(1) « Mêlez-vous de vos affaires », Claude Quin, chez Jean-Claude Lattès.

L'Humanité

LE MATIN

Livres : la bataille des idées

« La politique n'est pas ce que vous croyez, un essai de Claude Quin, « Mêlez-vous de vos affaires! » (Lattès).

L'APPEL DE C. QUIN

UNE RÉFLEXION SUR LA PARTICIPATION DES SALARIÉS À LA VIE DE L'ENTREPRISE

Salariés de toutes les entreprises, intéressez-vous à leur gestion. « N'eût été la longueur du titre, ainsi aurait pu s'intituler le dernier livre de Claude Quin. Économiste chevronné, le premier président communiste depuis trente-cinq ans d'une grande entreprise publique (la RATP) lance « un appel au débat et à l'intervention » des salariés dans tous les aspects de la vie de l'entreprise. Et spécialement dans sa gestion, aujourd'hui encore véritable chasse gardée des patrons.

Pour convaincre tous les sceptiques, l'ancien rédacteur en chef de *Economie et politique* brandit l'argument de l'efficacité. Ce credo humaniste - il n'y a de richesse que dans l'homme - n'est pas gratuit. Tout au contraire, il se donne comme la seule véritable recette pour sortir de la crise. Mais, admet Claude Quin, cela exige « la concerta-

tion sur la gestion et la transparence de celle-ci ». Des pratiques avec lesquelles les chefs d'entreprise français sont peu familiarisés. Pourtant, plaidé-t-il, elles ne sont pas impossibles à mettre en œuvre pour peu qu'on ait la volonté comme cela a été le cas depuis 1981 à la RATP.

Mêlez-vous de vos affaires devrait irriter plus d'un dirigeant avec son côté un peu manichéen et sa façon de faire bon marché des résistances psychologiques dont son capable nombre de salariés. Sans compter que la priorité tout à fait essentielle à donner à l'homme dans la vie de l'entreprise passe, si on veut qu'elle soit fructueuse, par un effort de formation, de consultation, d'imagination coûteux en moyens et en énergie. Combien de PME ou de grands groupes ballottés par une conjoncture difficile et une concurrence étrangère acharnée sont en état d'investir pour préparer l'avenir de la sorte? Président d'un monopole public qui borne son horizon à Paris et sa région, Claude Quin paraît négliger la dure réalité économique. *Mêlez-vous de vos affaires* fait, cependant, partie de ces ouvrages qui aident les mentalités à bouger dans le bon sens. De ce point de vue, il est utile.

Marguerite LAFORCE

Mêlez-vous de vos affaires. Éditions Jean-Claude Lattès. 89 F. 243 p.

la croix

LA NOUVELLE ÉCONOMISTE

Président de la RATP depuis l'été 1981, Claude Quin, économiste communiste n'a pas résisté à l'envie d'écrire une véritable profession de foi à l'adresse des salariés de la RATP « gestionnaires en puissance ». « Qu'ils deviennent citoyens du travail, et la gestion des entreprises changera profondément. »

Europe 1 - 19 h 00 - le 05.10.1985

A. DUMAS

« Mêlez-vous de vos affaires! ». C'est le livre dont on parle en ce moment, édité chez J.-C. Lattès et signé Claude Quin, l'actuel président de la RATP, et seul communiste à exercer encore une fonction importante. D'abord, pourquoi ce titre : « Mêlez-vous de vos affaires! ».

RMC - le 07.10.1985 - 18 h 30

J. STERN

Oui, Claude Quin, vous êtes président de la RATP mais avant vous étiez professeur d'économie et vous dites, dans votre livre : « faire du profit n'est pas un péché ». C'est quand même surprenant dans la bouche d'un communiste ?

08.10.1985 - Journal de 13 h

Y. MOUROUSI

Mais il y en a d'autres dans le livre, lorsqu'on voit, sur la couverture un ouvrier qui dit : « Les affaires ça me regarde aussi », ça va se traduire concrètement comment ?

F-Inter - 09.10.1985 - 7 h 42 - Ph. Caloni

Notre invité ce matin Claude Quin, président de la RATP, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Claude Quin bonjour, « mêlez-vous de vos affaires! », ce n'est pas moi qui le dis, c'est vous puisque c'est le titre de ce livre que vous venez de sortir chez J.-C. Lattès. J'ai l'impression Claude Quin que le 5 août 1981, lorsque vous êtes nommé président de la RATP, vous êtes un peu l'homme par qui le scandale arrive. Un communiste Président d'une entreprise nationalisée ?

02.10.1985 - 19 h 15 - D. Mariotti

Claude Quin, j'aimerais lire 2 lignes de votre livre : laissez aux théologiens du Moyen Âge, l'opprobre lancé contre l'argent, faire du profit n'est plus un péché, s'il l'a été il est depuis longtemps absout.

Est-ce que sous votre plume ce n'est pas un peu surprenant cette prise de position ?

RTL - le 02.10.1985 - 18 h 00 - J. Chapus

J. CHAPUS

Monsieur Claude Quin, vous refusez néanmoins la cogestion pratiquée avec succès dans d'autres pays voisins, pourquoi ?

La Chronique du Conseil

La rubrique du Conseil

La séance du 27 septembre s'est ouverte sur un point qui n'était pas à l'ordre du jour, avec un invité particulier : Philippe Essig.

Au nom du Conseil, le Président le félicita de sa double promotion : celle bien connue à la présidence de la SNCF, celle moins connue au grade d'ingénieur général des Ponts-et-Chaussées. En rappelant ce qu'il avait apporté à la Régie, le Président s'est plu à souligner quatre qualités de Philippe Essig : le sens des hommes, le dynamisme, le loyalisme, la compétence.

Il souligne enfin qu'outre l'honneur fait au Directeur général de la RATP, et donc aux services de la Régie, il y voyait un hommage aux choix et à la gestion.

Philippe Essig, en réponse, a souligné sa reconnaissance et son émotion. Reconnaissance au Président et aux administrateurs, à l'ensemble de la Direction générale. Il a souligné, pour les trois années et demie passées au poste de Directeur général, l'ouverture donnée à l'entreprise pour opérer de grandes mutations. Le Président présente, après le départ de M. Essig, Michel Rousselot, le nouveau Directeur général.

Celui-ci a insisté sur les deux rôles du Directeur général : d'une part, diriger l'entreprise et assumer toutes les responsabilités de sa gestion, et d'autre part, mais avant tout, mettre en œuvre les orientations et les objectifs.

« Je m'attacherai, ajouta-t-il, en particulier à ce que cela se fasse dans un esprit de dialogue, de concertation à tous les niveaux de l'entreprise, dans toute l'épaisseur de l'entreprise avec cette dimension irremplaçable qui est la dimension humaine des problèmes. »

Ouvrir tous les volets

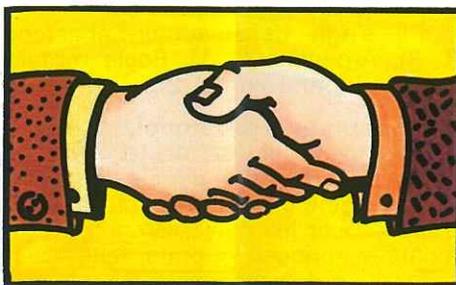
L'ordre du jour est ouvert sur une question écrite du Comité d'entreprise – dont le secrétaire assistait à la réunion du conseil d'administration – et une autre, dans le même sens, de M. Bethon, administrateur : le programme AMPÈRE, les problèmes de fond et les problèmes de forme posés

par sa mise en œuvre rapide. Les deux demandes posaient principalement la question du volet social dans l'application d'AMPÈRE.

Le Président proposa qu'une séance de début 1986 évoque un premier bilan des actions d'efficacité et demanda à la Direction générale de réfléchir à la mise en œuvre d'un approfondissement de son volet social.

Monsieur Rousselot ajouta qu'il ne s'agissait pas seulement de mesurer la productivité, mais surtout d'apprécier une dynamique de changement. C'est en fonction de cette appréciation que pourraient être approfondies certaines parties du programme.

Le Conseil a ensuite évoqué rapidement quelques questions d'actualité : informations concernant Mexico, une invitation aux maires de Shanghai et Pékin, les prochains débats d'orientation, des questions concernant le personnel du Comité d'entreprise – sur lesquelles le CA ne prendra pas position, la brigade de surveillance des couloirs, la formation des administrateurs.



Aux actes

Le débat d'orientation du jour avait pour thème la décentralisation. Tous les organismes vivants, notamment les entreprises, sont amenés dans certaines conditions à décentraliser leurs actions, soit pour des besoins internes, soit pour des besoins externes. Un bon exemple à la RATP est la mise en place des délégués départementaux. Mais, notamment depuis un an, la décentralisation est devenue un objectif permanent de l'entreprise avec, pour but principal, pour mesure, l'efficacité. La décentralisation peut aussi être présentée en sous-chapitres, plus concrets, répondant à des préoccupations plus précises.

Sans être cloisonnés, ces sous-chapitres mettent en valeur un ou plusieurs aspects de la vie de l'entreprise : rapprocher les centres de décision de ceux qui en sont les acteurs, de ceux qui en sont les interlocuteurs, stimuler les initiatives en fonction de réalités différentes, accélérer les prises de décision, utiliser mieux les compétences à tous les niveaux.

Pourquoi, dès l'instant où ces objectifs peuvent faire autour d'eux l'unanimité, constate-t-on lenteur et difficultés dans la mise en œuvre ?

Il y a bien sûr l'habitude, les traditions, les procédures éprouvées qui peuvent apporter une certaine réticence : dans une entreprise importante, complexe, il est normal de tenir à ce qui fonctionne bien, même lourdement.

Une autre préoccupation est de conserver à l'entreprise son unité, et à l'intérieur l'unité de fonctionnement des directions. Le risque existe qu'un principe de décentralisation aboutisse dans les faits à une nouvelle centralisation.

Il est probable également que dans un contexte où les pouvoirs réels de l'entreprise sont limités de nombreuses tutelles et où son développement doit intervenir avec des moyens limités, les actions de décentralisation sont rendues plus difficiles et, peut-être aussi, plus nécessaires.

Dès lors, comment lutter contre les « effets pervers » ou les pesanteurs ?

Un certain nombre de principes ont été évoqués : celui de la motivation de ceux dont on requiert la participation effective ; celui de la concertation avec l'ensemble des intéressés ; celui de la formation utile et nécessaire à l'exercice des responsabilités nouvelles ; celui d'une cohérence d'ensemble de ces différentes actions ; celui des moyens d'accompagnement permettant l'exercice réel et la réussite des décisions.

Le rôle du conseil d'administration est, dans ce domaine, d'être incitatif.

« Si la décentralisation ne se décrète pas, soulignait M. Noir, elle ne peut voir le jour sans être décrétée. »

En conclusion du débat, le Président souligne l'intérêt des propositions faites qui seront mises à l'étude. Pour lui, et l'essentiel des intervenants, il est nécessaire de changer – non seulement de vitesse mais de voiture – pour que des actions significatives soient engagées.

De ce fait, deux secteurs pourraient être privilégiés, où la décentralisation a commencé et pourrait être poussée plus loin : celui des dépôts du réseau routier, véritables petites ou moyennes entreprises, et celui des stations de métro, directement au contact

(suite page 26)



des voyageurs, en s'inspirant des expériences tentées à Bastille.

Entre les lignes, à partir du mois prochain, vous fera vivre quelques expériences de décentralisation dans différentes directions.

Décisions animées

– Le Conseil a étudié et adopté l'avant-projet de travaux du tramway en site propre entre Saint-Denis et Bobigny. A cette occasion, un long débat a mis en valeur la différence d'approche existant en matière financière. Sans entrer dans des développements importants, disons qu'il est difficile d'harmoniser des préoccupations basées sur des exercices budgétaires par ligne et celles d'un intérêt économique et social plus diffus et à plus long terme.

– Le Conseil devait donner son avis sur plusieurs modifications de lignes d'autobus : 24, 70, 87, 96, 101 N et la desserte de Colombes.

Les modifications de trajets imposées par des réalités locales n'ont fait l'objet d'aucune remarque.

Par contre, la modification du trajet de la ligne 101 N et son prolongement à Montreuil a donné l'occasion d'un échange assez vif sur les pouvoirs du conseil d'administration et la prise en compte par le Syndicat des Transports parisiens de ses propositions.

Le prolongement envisagé apporte d'un côté une desserte utile d'un quartier mal desservi, de l'autre une balance financière négative.

Les textes n'autorisent pas la RATP à ce genre d'aménagements, dès l'instant où le bilan est négatif. D'où à nouveau l'importance des critères à retenir pour l'évaluation, celui du bilan économique et social. Ainsi, poussé à l'extrême – et le risque semble exister – les principes d'autonomie autorisent la Région à toutes les économies, lui interdisent toute dépense supplémentaire, même si elle a fait des économies pour financer une dépense apparue plus efficace. A suivre...

Jacques MARION

ACTUALITES



Rénovation Station Argentine

QUATRE STATIONS RÉNOVÉES

Comme l'avait été la station « Bourse » (ELL n° 79), de nouvelles stations bénéficieront d'une « mini-rénovation ». Ces travaux consistent en un nettoyage général du carrelage à la vapeur, la remise en place des cadres publicitaires, l'installation de nouveaux sièges individuels et l'utilisation de couleurs vives et gaies pour la décoration des parties métalliques.

Il s'agit de Réaumur-Sébastopol (L 3), Argentine (L 1), École militaire (L 8) et Victor-Hugo (L 2).

Réaumur-Sébastopol, c'est le quartier de la presse écrite. Aussi ce thème a-t-il été utilisé pour la décoration d'une dizaine de panneaux d'exposition disposés sur les quais. Grands événements historiques, sportifs, faits divers sont l'objet de « manchettes » retenues en liaison avec le musée de la Presse.

Argentine est la seule station à porter un nom de pays. En effet, « Place d'Italie » est un nom de lieu-dit où aboutissait la route de Rome à Lutèce ; Luxembourg évoque le nom des jardins, qui vient du nom du duc de Pinay-Luxembourg. Quant à l'ancienne station Allemagne (route d'Allemagne), elle a été débaptisée en 1914. Sa rénovation et sa décoration ont été inaugurées par MM. Quilès, Quin et Gorostiza, secrétaire d'État argentin à la Culture, le 20 septembre. Anciennement nommée Obligado, du nom d'une victoire franco-anglaise contre le dictateur Rosas, elle s'appelle Argentine depuis 1948, en remerciement des envois de vivres d'Ar-

gentine en France pendant la guerre. Peinte aux couleurs nationales – bleu et blanc –, cette station accueille des décorations offertes par l'État argentin : un buste du général José de San Martín, libérateur du Chili, du Pérou et de l'Argentine ; une œuvre du peintre Josefina Robirosa offerte par le métro de Buenos Aires ; une reconstitution de la faune argentine – don du musée d'Histoire naturelle de Buenos Aires ; une exposition photographique de la vie et des paysages argentins. A noter la présence du directeur du métro de Buenos Aires auquel le président Quin rappela l'offre de Sofretu pour moderniser et étendre son réseau.

A l'École Militaire, la rénovation est faite, mais les éléments décoratifs ne sont pas encore définitivement arrêtés. Ils rappelleront de toute façon la présence en surface de cette école dont la création a été décidée par Louis XV en 1750 et qui devait accueillir les fils d'officiers infirmes ou tués.

Victor Hugo, en ce 100^e anniversaire de sa mort, a vu la RATP organiser dès le mois de janvier des animations culturelles à sa mémoire.

Il était normal que la station qui lui est dédiée fasse partie des « rénovées ». C'est chose faite, mais là encore l'évocation culturelle ne sera mise en place qu'à la fin de l'année 1985.

J. M.

Le cœur de Monsieur Léon

Invité de la Fédération Française de Cardiologie, Léon Zitrone a participé à son exposition en signant son dernier livre à Miromesnil.

Léon Zitrone n'est pas un invité de marque en plus dans notre métro. C'est un spectacle et une ambiance. Il aime le métro et a décoré le mur du couloir, chez lui, d'un plan. Parisien depuis 60 ans il apprécie l'odeur des stations. Enfin il regrette que la courtoisie se perde un peu. La courtoisie : voilà qui pourrait le présenter. « Voulez-vous nous permettre de prendre une photo dans un bureau d'information sur le quai Mairie de Montreuil ? ».

« Avec grand plaisir - Voulez-vous me montrer ? » Quelques dizaines de

chasseurs d'autographe et de dédicaces attendront. Léon Zitrone s'assoit dans la minuscule cabine après avoir salué Dominique, l'agent d'information. Il accepte de décrocher le téléphone, clin d'œil à la campagne d'information sur la nouvelle numérotation qu'il anime. Pendant que nos photographes s'activent, Léon est entré dans la peau du personnage. Il n'y a personne au bout du fil. « Bonjour Madame, vous êtes à Miromesnil, une des bonnes stations du réseau. Avez-vous déjà pris le « PC » à l'arrêt de la Porte de Champerret ? Non ? Eh bien il faut faire ça, c'est une expérience passionnante. Est-ce que vous connaissez Censier Daubenton et Mouton Duvernet... » Les photographes ont terminé ; il aurait pu tenir ainsi des heures son interlocuteur imaginaire.

A la table de signature les dialogues valent aussi leur pesant de courtoisie :

- Monsieur Zitrone, vous avez une signature de ministre...
- Oh, Monsieur, vous me comblez et me rendez confus.
- J'achète votre livre car mon mari est malade du cœur
- Madame rassurez-vous, vous avez des yeux qui font battre le cœur.

Voilà ce qui fait qu'il est l'un des hommes les plus populaires depuis fort longtemps, lui qui a, comme il le dit « eu deux ans voici soixante-cinq ans »

Jacques Marion



J. Marguerite



J. Marguerite

COURRIER

BLOC-NOTES

Je me permets de vous écrire pour vous signaler, à propos du nettoyage des autobus par aspiration (article passé dans *Entre les lignes* n° 85) qu'un tel procédé existait avant la guerre 39-45 à l'ancien dépôt de Gonesse (Barrage de Saint-Denis). J'y étais alors « sous-chef d'entretien ». Les voitures étaient nettoyées pendant le temps de charge et d'appoint d'huile moteur (un seul agent par voiture).

L'aspirateur ne pouvait être qualifié de silencieux... car par vent favorable on l'entendait de l'ancien dépôt de tramways d'Épinay où j'étais logé.

Un soir la turbine a éclaté... les morceaux allant casser les carreaux du premier étage de la maison d'habitation.

A votre service pour de plus amples renseignements.

Jean CASTES,
Inspecteur principal honoraire,
DECAZEVILLE

MÉMOIRE DES RUES sera une animation menée en collaboration par l'UNESCO et la RATP du 19 au 23 novembre.

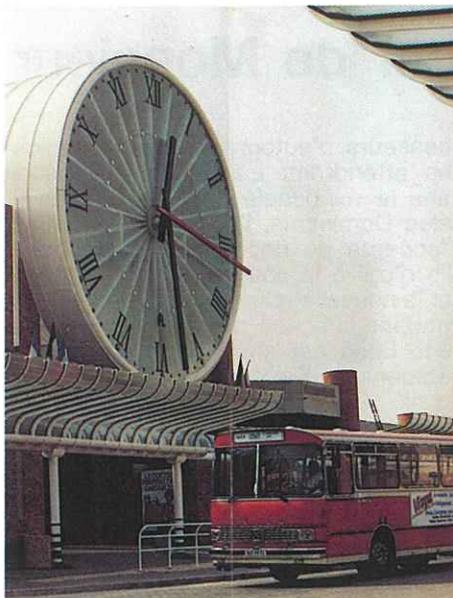
Dans huit stations, des personnages et décors reconstitueront l'ambiance 1900. Des jeux portant sur l'histoire et l'actualité seront organisés. Chaque station animera un ou deux thèmes : Miromesnil les affiches d'hier et d'aujourd'hui ainsi que l'UNESCO ; Auber les modes et costumes ainsi que l'Opéra ; Nation les petits métiers ; Châtelet les arts ; Gare de Lyon l'histoire du métro ; Saint-Augustin les voitures et cycles ; Montparnasse les timbres et la monnaie ; Étoile chantera les faits divers.

Aménagement du réseau de bus de Cergy

Par suite du prolongement de la ligne de banlieue SNCF de Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe, le réseau d'autobus de Cergy, géré par la RATP, est aménagé à compter du 30 septembre de la manière suivante :

- création de la ligne 439 Cergy-Saint-Christophe, SNCF - Menucourt-Croix du Jubilé ;
- création de la ligne 440 Cergy-Saint-Christophe, SNCF - Jouy-le-Moutier-le Stade ;
- prolongement de la ligne 444 d'Osny, résidence du Vauvarrois à Cergy-Saint-Christophe SNCF ;
- suppression de la ligne 445 D Pontoise-Gare - Cergy-Rond-point du Chêne ;
- aménagement de la ligne 447 avec report du terminus de Menucourt à Jouy-le-Moutier - Croix-Saint-Jacques ;
- suppression de l'antenne 448 B Cergy-Préfecture - Vauréal-Mairie.

Les autres lignes ne sont pas modifiées (lignes 441, 442, 443, 445 A B C, 446, 448 A C, 449).



Gare de Cergy-St-Christophe



Le nouveau Montmartrobus



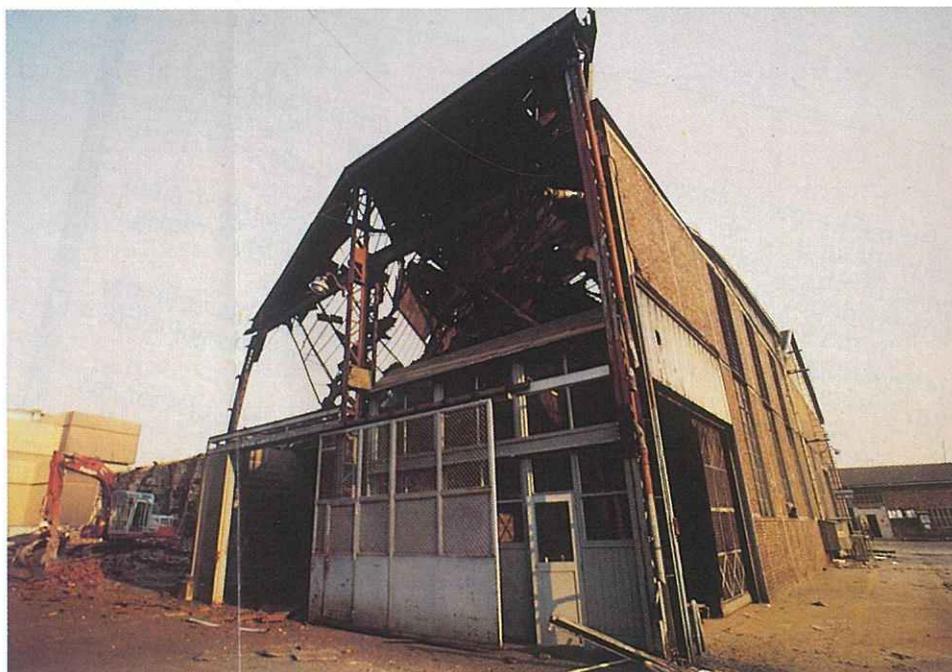
Mexico

Mexico

Chacun connaît le drame que vit le Mexique depuis les tremblements de terre du 19 septembre. Le président Quin a donné aux administrateurs les informations dont il disposait. Dans les heures qui ont suivi le drame, les familles des agents en mission à Mexico - une quinzaine - ont été rassurées. Aucun n'a souffert directement du séisme. Par contre, grâce au telex, on sait que les locaux de travail ont été sérieusement sinistrés. Le tremblement de terre ayant eu lieu à 7 h 30 - locales - les bureaux étaient vides. Le métro de Mexico a repris son fonctionnement sept heures après la première secousse, sur toutes les lignes. Même les chantiers du métro en cours ont bien résisté. Une seule station a été fermée pour des raisons de sécurité externes. Des télégrammes de sympathie ont été adressés par MM. Quin, Rousselot et Ernst (SOFRETU) aux dirigeants du métro de Mexico.

Table rase

P est mort, vive P ! A Championnet, l'été indien a été fatal à l'ancien bâtiment de l'atelier de mécanique. Le terrain est déblayé et la construction du futur atelier de chaudronnerie vient de commencer.



Travaux de démolition à Championnet.

Des nouveaux bus sur le Montmartrobus

Le 1^{er} octobre, les minibus cèdent la place à des autobus plus spacieux, plus confortables tout en gardant une taille réduite pour s'adapter au contexte physique montmartrois.

Ces autobus offrent 60 places dont 25 assises contre 17 dont 12 places assises pour les anciens minibus.

Ils permettent donc d'augmenter considérablement la capacité de transport de la ligne, même en tenant compte d'un intervalle porté de 9 à 11 mn l'après-midi, soit une fréquence équivalente à celle du matin.

Renforcement du service sur la ligne 11

Début octobre, sur la ligne 11 Châtelet-Mairie-des-Lilas, deux trains supplémentaires sont mis en service à l'heure de pointe du matin afin d'assurer un service équivalent à la pointe du soir, soit un train toutes les 2,5 min, et offrir ainsi le matin un service mieux adapté au nombre de voyageurs.

Service en soirée tous les jours sur la ligne PC

A compter du 1^{er} octobre, le service en soirée sur la ligne PC (Petite Ceinture) est assuré tous les jours.

Les derniers départs sont les suivants :

- du lycée Claude-Bernard dans le 16^e arrondissement sur la circulaire intérieure :

- 23 h 30 pour la circulaire complète,
- 24 h 00 pour la Porte de Pantin ;

- de la Porte de Chaumont dans le 19^e arrondissement sur la circulaire extérieure :

- 23 h 30 pour la circulaire complète,
- 24 h 00 pour la Porte de Saint-Cloud.

1915 : les tranchées

Le secrétariat d'État aux Anciens combattants organise une exposition sur l'année 1915 à gare de Lyon-RER du 5 novembre au 1^{er} décembre.

Une tranchée reconstituée dans la station, de nombreux objets et documents évoqueront, pour les jeunes en particulier, cette année 1915.



Membres de l'orphelinat invités par l'Avia-Club.

Baptêmes de l'air

A l'invitation de l'Avia-Club de la RATP et de son président Monsieur Traumaux, les orphelins de la RATP se sont rendus à l'aérodrome des Meaux-Esbyly.

Ils ont pu se familiariser avec de petits et gros avions, dont un Transal, prêté par l'armée, et même voler et piloter. C'était le 25 septembre, la température au sol était de 27 degrés et l'horizon dégagé pendant ces quelques heures d'amitié.

Une puce dans le ticket

Le 20 septembre dernier, une convention a officialisé le démarrage de la première expérience de ticket à mémoire sur un réseau de transport urbain. Blois a été retenue comme « ville-test ». Proposée par la RATP en 1984, cette expérience réunit de très nombreux partenaires.

Le ticket à mémoire regroupe sur un même support en plastique, un titre de transport et un moyen de paiement. Il ressemble donc beaucoup à la nouvelle génération de cartes bancaires. Coincée dans l'épaisseur du ticket, une minuscule puce électronique gère la validité du titre de transport, stocke les informations relatives aux déplacements accomplis et indique les coordonnées bancaires du titulaire du ticket.

Prévue pour un an, cette expérience permettra de perfectionner le système, de s'assurer de sa parfaite fiabilité et de connaître les réactions du public face à ce nouveau genre de titre de transport.

Chat alors !

Alerte à Bercy-Rapée ! Des chats errants sont signalés à l'intérieur des bâtiments. Voici trois ans déjà, d'autres matous en goguette avaient déjà tenté d'établir leur quartier général dans les recoins de ce centre nerveux de la

RATP. On les avait repoussés.

Aujourd'hui, chaque agent de la RATP est invité, via l'affichage général, à faire preuve de fermeté et « à ne pas contrarier les efforts entrepris pour les éloigner... ». Les chats, pas les agents ! D'autant que « ces animaux sont porteurs d'une maladie contagieuse »... la toxoplasmose, pas le sida !

« Miaou, méfions-nous, les chats sont partout... » Une invitation qui, aux dernières nouvelles, a reçu un écho très favorable chez les souris de Bercy.

« Bons baisers de partout »

Tel est le titre du nouveau spectacle de variétés présenté par le groupe Auroré. Les représentations auront lieu au théâtre de l'ASIEM, 6, rue Albert-de-Lapparent, 75007 Paris (métro : Ségur), les 17, 23 et 24 novembre et les 7 et 8 décembre prochains, à 15 heures. Prix des places : 25 F.

La location est ouverte au 44, rue des Maraîchers, l'après-midi uniquement. Tél. : 43-72-77-70 ou par l'intérieur au 9045.

Les salles ont un nom

Afin de mieux identifier les salles de réunion de l'immeuble des Grands-

Augustins, un nom leur a été donné :

- salle E 18 (entresol) : Odéon ;
 - salle de conférences (r.-de-c.) : Luxembourg ;
 - salle de réunions ou salle grise (r.-de-c.) : Saint-Germain.
- 55, quai des Grands-Augustins :
- salle n° 1 : Pont-Neuf ;
 - salle n° 2 : Saint-Michel.

L'appellation de la salle du conseil reste inchangée.

La sécurité dans le métro

Durant les douze derniers mois, de septembre 1984 à août 1985, le nombre d'agressions de voyageurs avec coups et blessures volontaires a été de 588 et celui des actes de violence sans conséquences physiques (voies de fait) de 546. Quant au nombre de vols avec violence, il a été de 2 631 dont 1 682 vols de bijoux.

Il est à noter que depuis le début 1985, le nombre global d'agressions de voyageurs a baissé de 7 % avec une stabilisation des vols de bijoux à l'arraché. Une coordination accrue des interventions des forces de police et un meilleur suivi des récidivistes peuvent expliquer la baisse constatée.

Service social décentralisé

Depuis le 9 septembre 1985, date de l'ouverture du bureau des assistantes sociales de Charonne-Vallès, tous les agents de la RATP peuvent contacter, sur ou à proximité de leur lieu d'attachement, une des assistantes du service social. Désormais, celles-ci ne sont plus regroupées à Bercy, comme cela était le cas jusqu'en 1980.

Il est rappelé que la liste des permanences est donnée par la note générale n° 3697. En cas d'urgence, il est toutefois possible de prendre contact 24 heures sur 24 avec la permanence d'accueil. Tél. : (1) 43-46-36-19 - Intérieur 3619.

Avis aux fans

Depuis deux semaines, le disque du groupe « Service Public » est en vente à la boutique chic-choc dans la salle des échanges de Châtelet-Les Halles. Profitez-en pour vous le procurer ; les 8 000 exemplaires du premier pressage sont presque tous vendus. Par ailleurs, le groupe poursuit une brillante carrière dans les médias : un vidéo-clip projeté sur FR3 et 25 minutes d'antenne dans l'émission de Jacques Pradel sur France-Inter. A quand *Métromambo* et *Nostradabus* en fond sonore sur le réseau.

Le retour du ticket

Il y a quatre ans, la RATP choisissait le ticket pour marque de la 2ème voiture. Comme le lion de Peugeot ou les chevrons de Citroën, le petit rectangle jaune barré de marron signalait dorénavant les « pubs » de la RATP. Très vite le ticket chic et choc a obtenu un extraordinaire succès auprès du public et est devenu la vedette du feuillet publicitaire de la RATP sur les murs de la ville et sur les écrans. Interrompue avec l'été, la « saga » du ticket redémarre dans quelques jours à la

télévision. Ne manquez pas les nouvelles aventures du ticket. Premiers passages :

TF1

Dimanche 17 novembre 19 h - 19 h 15 et 19 h 45 - 20 h

A2

Lundi 18 novembre 19 h 30 - 19 h 45
Mercredi 27 novembre 21 h 30 - 21 h 45

FR3

Samedi 16 novembre 20 h 30 - 20 h 45
Mardi 19 novembre 20 h 30 - 20 h 45

SPORT

L'ENVOL DU VOLLEY



« Équipe chic mais joueurs choc » pour un titre de champion de France USCF.
De gauche à droite : J.-M. Mocquiaux, Y. Granperret, D. Montel, J.-C. Portulier, B. Faillot (président), P. Duguet.

En ce début de saison 1985-1986, rappelons les meilleurs résultats obtenus lors de la saison précédente par cette section qui progresse très régulièrement depuis plusieurs années.

L'équipe première femme, 6^e de son championnat excellence échoue de peu pour l'accession en nationale 3. Les juniors femmes remportent le titre de champion d'Ile-de-France tandis que les benjamines se classent 3^e sur 15 du championnat d'Ile-de-France. Chez les hommes, l'équipe première obtient la 2^e place du championnat de Paris alors que les corpos, grâce à sept matches gagnés sur sept rencontres, se voient décerner le titre de champion de France USCF, terminant également à la 2^e place du championnat d'Ile-de-France corporatif. En FSGT, l'équipe première parvient en demi-finale des championnats de France après avoir été un brillant vainqueur de l'épreuve régionale. D'excellents résultats donc et pas seulement en seniors mais égale-

ment chez les jeunes filles et les jeunes gens, ces derniers restant toutefois légèrement en retrait par rapport aux volleyeuses.

Pour la saison qui débute, des objectifs élevés ont été fixés par les dirigeants et les entraîneurs. Parions que les équipes auront à cœur de leur donner raison et de leur apporter de belles satisfactions.

Si vous désirez passer et smasher avec entrain à l'USMT, vous pouvez vous adresser aux responsables de cette discipline présents dans les salles d'entraînement : pour les femmes, le mercredi de 20 h à 22 h, gymnase 56, rue de Picpus, 75012 Paris (responsable : Michel Vercruysse) ; pour les hommes, le jeudi de 19 h à 23 h, salle USMT, 155, rue des Poissonniers, 75018 Paris (responsables : Robert Clouzeau, Joël Robin) et le vendredi de 18 h à 22 h, 56, rue de Picpus (responsable : Jacques Briand).

A L'US MÉTRO, DU COTÉ DES TENNIS...



« Tous les mercredis une école de tennis. »

Championne de France de deuxième division en 1983, finaliste du championnat de première division en 1984, l'équipe corporative avait, cette année, une bonne carte à jouer pour remporter à nouveau le titre.

Contre l'ASPTT, en demi-finale, les affaires semblaient plutôt bien engagées et la qualification pour la finale en vue puisque Daniel Montel et J. Couderc menaient 4-2 dans le troisième set du double décisif ; les équipes étant à égalité deux matches gagnés pour chacune d'elle. Malheureusement, comme rien n'est jamais joué avant la balle de match, le double de l'USMT se laissait remonter au score et devait finalement s'incliner 7-5 donnant la victoire aux postiers parisiens qui accédaient ainsi à la finale.

Heureusement, la déception de cette défaite allait s'estomper et fin septembre aux championnats de France des cheminots à Istres, l'USMT devenait championne de France USCF, battant en finale l'équipe du Sud-Ouest 5 à 3. Dans cette compétition d'excellent niveau Florence Van de Velde et Jean-Claude Portalier se sont particulièrement mis en évidence en dominant des joueuses et joueurs mieux classés qu'eux – dans les milieux tennistiques on appelle cela des perfs ! – Les joueuses et joueurs qui composaient les équipes corporatives et cheminots étaient :

J. Couderc classé 2/6, D. Montel 2/6 capitaine, J.-M. Mocquinaux 5/6, Y. Granperret 15/1, J.-C. Portalier 15/2, C. Maitte 15/3, P. Bouley 15/5, P. Duguet 15/5, R. Tribet 15/5 et Florence Van de Velde 30.

Tennis de compétition ou tennis loisir, ce sport peut se pratiquer été comme hiver mais toutefois avec plus de facilité en été grâce aux huit courts dont cinq en terre battue du parc des sports de la Croix-de-Berny. L'hiver, plusieurs salles sont à la disposition des sociétaires dans Paris et à la Croix-de-Berny.

Il est important de noter également qu'une école de tennis fonctionne tous les mercredis pour les jeunes. Le club qui s'intéresse tout particulièrement à ses jeunes espoirs les perfectionne et les entraîne sous la direction de nombreux moniteurs et entraîneurs – dont certains classés de haut niveau, membres des équipes premières féminine et masculine.

Pour en savoir plus sur le tennis à l'USMT vous pouvez appeler le bureau de la section ouvert à la Croix-de-Berny d'avril à octobre (Tél. : 47.02.53.18) ou le siège de l'USMT, boulevard de la Villette, d'octobre à avril pour le tennis en salle notamment, cette activité étant directement gérée par le club (Tél. : 42.41.36.41, poste 1997).

L'ÉCHO DES SECTIONS EN BREF...



PÉTANQUE

– 3^e place de l'équipe de pétanque aux championnats de France USCF à Vittel.



LUTTE

– Au Festival mondial cadets de lutte féminine de Clermont-Ferrand, sélection de Valérie Louboutin.



CYCLISME

– Titre de champion de France juniors de cyclisme FSGT, pour Philippe Ledu, le 26 juin à Brienne-le-Château (Aube).



AVIRON

– Aux championnats de France d'aviron des jeunes, les 6 et 7 juillet à Mâcon, 4^e place de la demi-finale de Le Provost en skiff junior.



ATHLÉTISME

– Victoire de l'athlète Gilbert Bessières aux championnats d'Ile-de-France des 25 km à Boulogne et 11^e place lors des championnats nationaux de cette même distance à Divonne-les-Bains.



ESCRIME

– L'escrimeur Franck Ducheix a été sélectionné aux championnats mondiaux universitaires de Kobé (Japon). Avec son équipe, il se classe 6^e de l'épreuve de sabre.

Gérard LUCHE

