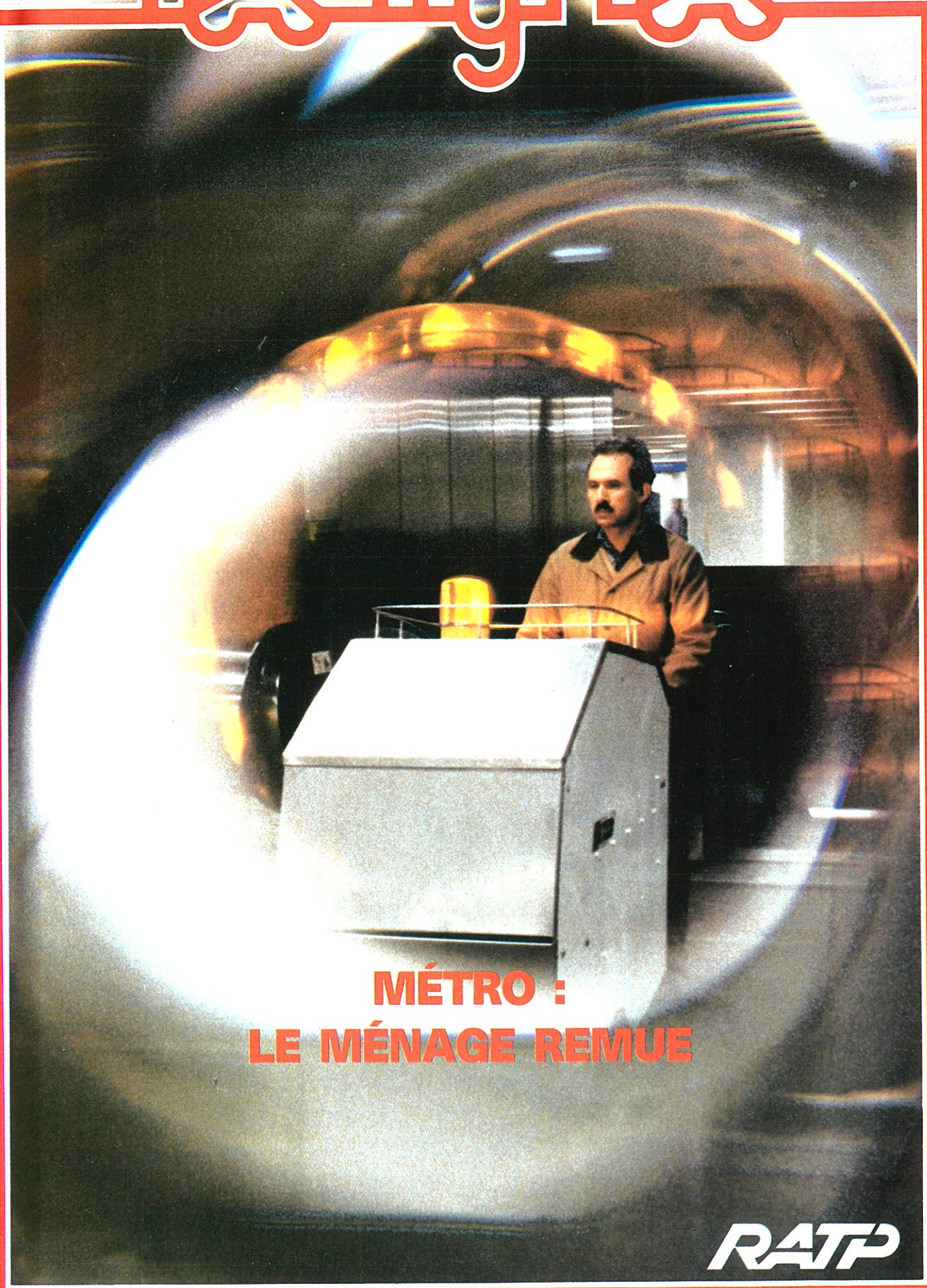


ENTRE les lignes



**MÉTRO :
LE MÉNAGE REMUE**

RATP

SOMMAIRE

COUVERTURE :
RATP-Chabrol

3 Editorial

4 Nouvelle numérotation
téléphonique

7 Contre l'amnésie :
Le vidéodisque

9 Le nouveau nettoyage

12 Les administrateurs salariés

17 RTL, Les auditeurs
ont la parole

18 Le trafic 1985

21 L'avis du Conseil
économique et social

22 Les transports
des handicapés

24 La chronique du Conseil

26 Les chantiers

28 Actualités-Sport

Dernière : 100 ans de transports
de voyageurs sur la Seine
RATP-CPA

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,
Pascal Bègue.

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 journaux et journalistes d'entreprise de France (UJJE).

Photographies :

N-Audiovisuel :

J. Thomas, P. Michaud.

Centre de Production

Audiovisuelle (CPA) :

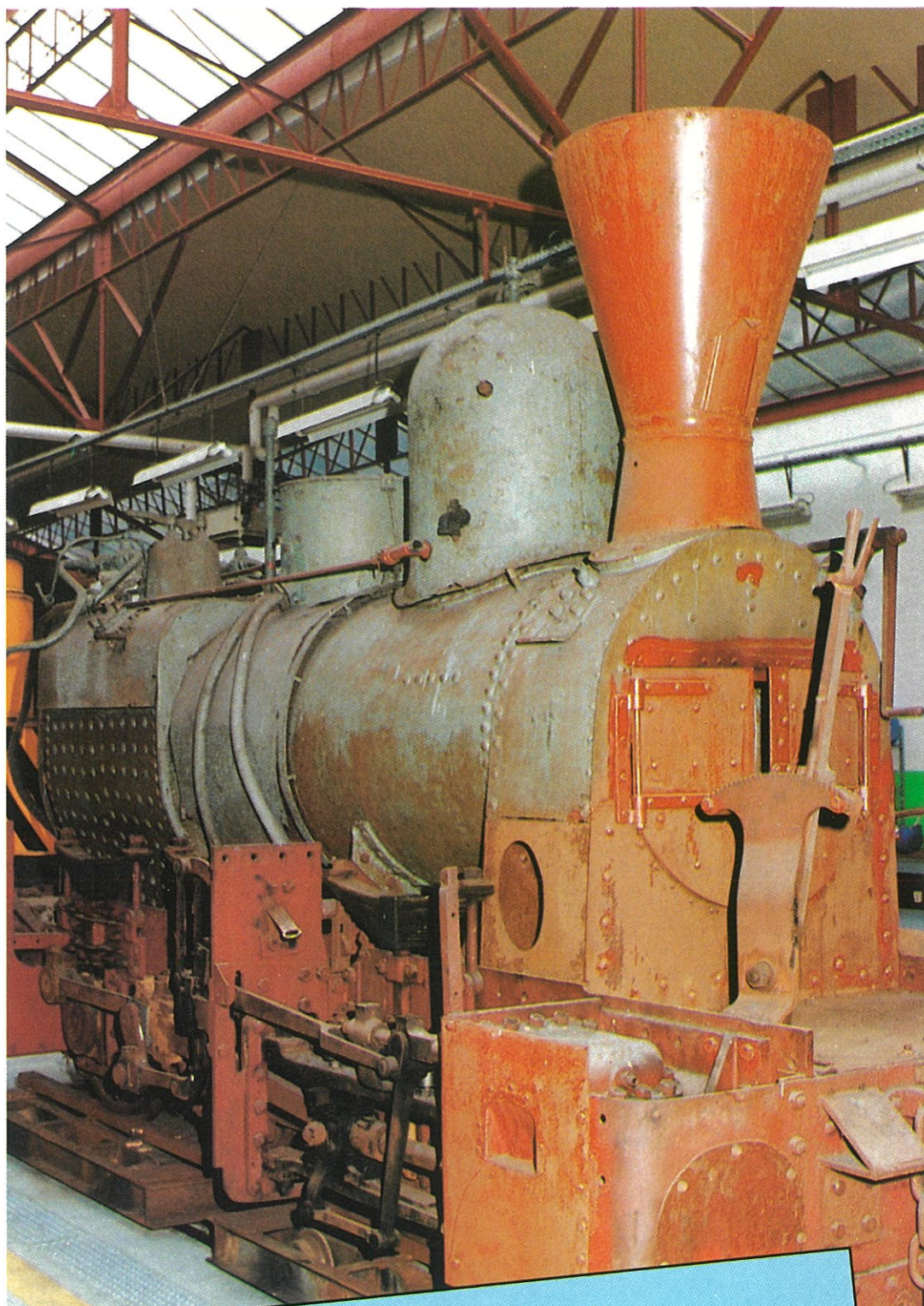
G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,

G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli,

R. Roy, H. Thibault.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre les lignes* n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.

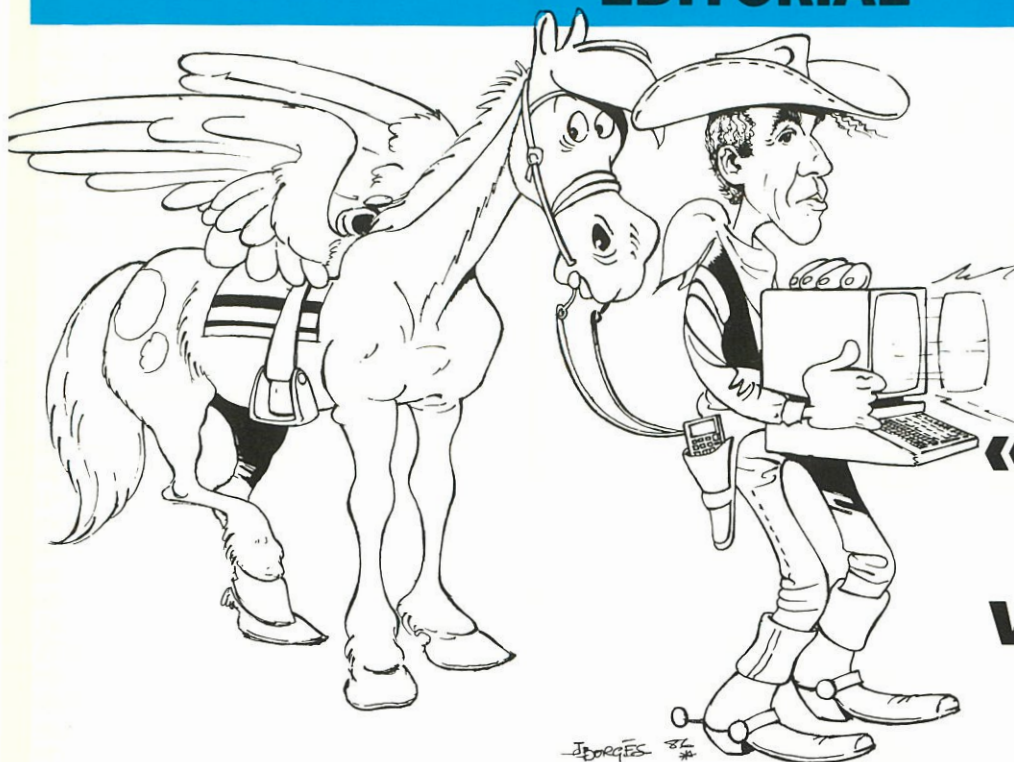


Vaugirard restaure

Les ateliers de Vaugirard vont entreprendre la restauration d'une locomotive à vapeur ayant roulé au début du siècle dernier sur le réseau des tramways des Deux-Sèvres. Cette machine est d'ailleurs l'un des rares exemplaires de locomotives bicabines existant encore en France. Pour le moment, elle présente une patine rouille uniforme. Après un bon décapage et la remise en état des pièces abîmées par le temps, la locomotive sera repeinte dans sa livrée d'origine. Elle pourra alors partir au musée de Saint-Mandé où tout le monde pourra l'admirer.

Les équipes de Vaugirard profiteront des petits répités entre deux opérations d'entretien ou de réparation pour mener à bien cette restauration. Aucun calendrier n'est donc prévu, et pour cause ! Après avoir construit le prototype du métro de l'an 2000, Vaugirard donne maintenant dans le rétro. Décidément cet atelier fait toujours preuve d'originalité.

C. C.



« PEGASE » pour vous servir

1986 : « PEGASE » est en place partout à la Régie. Évocateur de souplesse, de rapidité et de légèreté, PEGASE signifie : « Pour Engager et Gérer les Activités des Services ». Ce système de gestion comptable informatisé met à la disposition des gestionnaires une information organisée et quasi immédiate sur les commandes qu'ils passent et les factures qu'ils reçoivent afin de les aider à suivre l'exécution de leur budget.

Mais l'essentiel du système se trouve dans l'organisation d'équipes appelées au rôle de véritable partenaire financier de chaque gestionnaire local.

La Direction financière a ainsi mis en place, en 1985, seize Centres de Gestion Financière (CGF) auprès des services gestionnaires, mais dépendant hiérarchiquement du chef de service de la gestion financière. Par équipe de deux à huit personnes, ils ont pour mission, outre la comptabilité et le contrôle, d'assister les gestionnaires pour la mise en œuvre des procédures comptables, le respect de la réglementation et l'interprétation des résultats, d'aider les responsables à réaliser leur propre instrument de pilotage des activités : indicateurs d'activité, de coût, de prix unitaires, de productivité..., d'accélérer les adaptations de procédures et de réglementation nécessaires.

Dans l'avenir, leurs responsabilités pourraient s'élargir vers les fonctions budgétaires, mais ne brûlons pas les étapes...

Avec les CGF, la Direction financière sort de ses murs : partout elle est chaleureusement accueillie. Cette démarche est facteur d'efficacité pour la Régie et d'enrichissement pour ses agents. En se rapprochant des services, la Direction financière explique mieux les règles qu'elle impose et apporte sa contribution à la qualité du service voyageurs en fournissant les éléments d'une répartition optimale des moyens.

Il reste beaucoup à faire : tant mieux ! PEGASE est encore limité et imparfait : grâce au service de l'informatique, la même fraîcheur d'information sera progressivement disponible pour toutes les natures de dépenses. Les systèmes de gestion, spécifiques par secteur, se développeront au fur et à mesure que la nouvelle organisation de la gestion financière sera reconnue.

Un nouveau dialogue entre fonctionnels et opérationnels est né. C'est l'essentiel, et c'est cela qui est irréversible. La Direction financière a tenu l'engagement pris il y a deux ans. Il a beaucoup été demandé aux agents.

Ils ont tous répondu sans compter. Aujourd'hui, ils aspirent à consolider ces changements pour être plus efficaces. Ce sera la marque fondamentale de 1986.

D'autres adaptations sont en cours dans les autres secteurs de la Direction financière : trésorerie, pensions, comptabilité, budgets. Les technologies modernes bouleversent les organisations administratives. Je m'attacherai à ce que partout elles soient un facteur d'épanouissement professionnel pour ceux qu'elles touchent.

Jean-Pierre BALLADUR
Directeur financier

Téléphone : attention, nouvelle numérotation !



Marc Dumont - RC

Au cours des prochains mois, un tiers des postes téléphoniques raccordés au réseau intérieur de la RATP vont prendre la nouvelle numérotation à cinq chiffres. Dans le même temps, les numéros d'appel PTT de plusieurs grands attachements administratifs vont changer. Une affaire à suivre de près si vous voulez retrouver la trace de vos correspondants !

Faire de la place

Le réseau téléphonique intérieur de la RATP est en pleine mutation (voir *Entre les lignes* n° 80, p. 8 à 15). Au moment de la mise en service du centre nodal de Bercy, en octobre 1984, une nouvelle numérotation à cinq chiffres avait fait son apparition dans l'est de Paris (immeuble de Noisy-Mont-d'Est, branche de Torcy de la ligne A du RER, dépôt de la Maltournée). De la fin février à fin mai, cette numérotation sera étendue à plus de 3 000 postes. Ce changement ne sera que la partie visible d'une importante opération technique pilotée par les différentes équipes du service de la télématique (ST).

La modernisation du réseau téléphonique intérieur passe par le remplacement de plusieurs centraux importants. Mais, faute de place, il n'est pas possible de reconstruire de nouveaux autocommutateurs (c'est le mot exact) à côté des anciennes installations. De même, il n'est pas possible de priver de téléphone, pendant quinze ou dix-huit mois, les personnes raccordées aux centraux en cours de remplacement. Il ne reste alors qu'une solution : transférer toutes les lignes des centraux à moderniser vers d'autres centraux. En terme technique, cela s'appelle un basculement.

Le nouveau centre nodal de Bercy servira de « structure d'accueil » pour ces basculements. C'est d'ailleurs pourquoi la réalisation du centre nodal représentait un préalable indispensable à toute la modernisation du réseau téléphonique. Désormais, celle-ci peut réellement commencer. Elle s'accompagnera d'un beau chassé croisé technique dont la cascade de basculements du premier semestre 1986 n'est qu'une illustration.

La chronologie des opérations

● Première phase : 1^{er} mars 1986

Le millier de lignes raccordées sur l'autocommutateur de Bourdon basculent sur le nodal de Bercy. Cela concerne tous les postes ayant un numéro entre 7000 et 7999. Dans le

même temps, ces postes passent avec une numérotation à 5 chiffres située dans la tranche des 22 000. Dans la majorité des cas, il suffira d'ajouter 22 devant les trois derniers chiffres de l'ancien numéro à quatre chiffres. Ainsi, le 7135 devient le 22135.

Par ailleurs, les postes ayant un numéro en 2000 prendront un numéro en 7000. Enfin une centaine de postes raccordés sur l'autocommutateur secondaire de la Varenne seront transférés dans la tranche des numéros entre 4700 et 4799.

• Deuxième phase : fin mars

Les cinq cents lignes raccordées sur l'autocommutateur des Grands Augustins basculeront sur le nodal de Bercy. *Cela concernera les postes numérotés entre 4000 et 4499.* La nouvelle numérotation sera étendue ; il suffira d'ajouter un 2 devant l'ancien numéro de poste à quatre chiffres.

• Troisième phase : fin avril

L'autocommutateur secondaire de Maraîchers basculera sur le nodal de Bercy. *Les postes numérotés dans les tranches des 4800, 4900 et 9400 passeront alors à la numérotation à cinq chiffres (tranches des 24800, 24900 et 29400).*

• Quatrième phase : fin mai

L'autocommutateur secondaire de La Varenne sera raccordé au nodal de Bercy. Les « usagers » qu'il dessert (ateliers de Boissy, dépôt de Saint-Maur par exemple), prendront alors la numérotation à cinq chiffres. Mais cette fois, ils n'auront qu'un 2 à placer devant les numéros de la tranche des 4700 ou des 7400, attribués à la fin février.

Une période transitoire

Un tiers du réseau téléphonique intérieur de la RATP, des bâtiments importants (Bourdon, Grands Augustins, Philidor, Richard Lenoir), de nombreux postes en ligne vont être touchés par cette série de basculement. L'opération est sans commune mesure avec celle de Noisy à l'automne 1984. Toutes les équipes de ST vont ainsi se retrouver sur la brèche durant plusieurs week-ends. A chaque fois, les basculements interviendront dans la nuit, après la fin du service, afin de ne pas perturber l'exploitation. Le samedi et le dimanche seront utilisés pour vérifier un à un les



pour en savoir plus

La réussite de ces multiples opérations de basculement et de renumérotation passe par une bonne information. Le succès de la « nouvelle numérotation » des PTT le démontre amplement.

Dès que les modalités techniques des opérations ont été fixées, une information préliminaire a été réalisée auprès des services d'exploitation et des services techniques concernés. On ne modifie pas les numéros de téléphone de la permanence du réseau routier, du poste de commande centralisée du métro et du bureau des dépêches sans prendre quelques précautions ! Quelques jours avant chaque basculement, un télégramme de sensibilisation, signé Daniel Sutton*, est expédié aux personnes touchées par la nouvelle numérotation. Dans le même temps, des séances d'information sont organisées autour d'un petit film vidéo résumant les grandes lignes de l'opération. Le jour du basculement, les téléphonistes distribuent des dépliants d'information et ils placent sur chaque combiné une petite étiquette autocollante indiquant le nouveau numéro du poste.

En outre, depuis la fin février et jusqu'à la mi-juin au moins, deux numéros spéciaux, baptisés *Tél +*, sont à votre disposition pour obtenir des renseignements. Suivant l'endroit où vous vous trouvez (zone de numérotation à quatre ou cinq chiffres), vous composez le 4600 ou le 22722. Au bout du fil, les hôtesses de *Tél +*, en l'occurrence des opératrices des standards ST, répondront à vos questions.

C.C.

*D. Sutton est directeur des systèmes d'information et de l'organisation.

4 ou 5 chiffres : pour téléphoner d'une zone à l'autre

Depuis la mise en service du centre nodal en 1984, le réseau téléphonique de la RATP comporte deux zones : une zone à quatre chiffres et une zone à cinq chiffres. Fin mai, la zone à cinq chiffres englobera un bon tiers du réseau téléphonique. Ce découpage technique n'a rien de géographique. Mais rassurez-vous le passage d'une zone à l'autre est très facile. Suivant les cas, il suffit d'ajouter un 2 devant les quatre chiffres du numéro de poste de votre correspondant, ou d'enlever le 2 qui est en tête du numéro à cinq chiffres.

Zone de numérotation à 4 chiffres

Entre les Lignes
N° du poste 4352

Zone de numérotation à 5 chiffres

Bureau des dépêches
N° du poste 22290



← composer le 24352

Exemple

→ composer le 2290



Téléphone : attention, nouvelle numérotation !

postes concernés. Certains se trouvant dispersés dans les installations du métro (postes d'éclairage force, postes d'épuisement) ou au pied des signaux de DLT, « distribution locale et terminaux (1) » pourront ensuite s'inscrire avec succès aux épreuves du pentathlon moderne.

Parallèlement à ces opérations, les PTT procéderont de leur côté à plusieurs basculements qui se traduiront par une modification des numéros d'appel extérieurs. Ainsi le numéro d'appel général de la RATP (43.46.33.33) ne permettra plus de joindre les personnes se trouvant aux Grands Augustins. Pour

les obtenir, il faudra composer un autre numéro (voir encadré).

Ces modifications font suite à un accord signé entre la RATP et la Direction régionale des télécommunications d'Ile-de-France. Cet accord permettra, à terme, d'améliorer considérablement les relations téléphoniques et télématiques avec la RATP. Mais ces nouveaux services ne deviendront pleinement opérationnels qu'une fois le nouveau plan de numérotation à cinq chiffres entièrement réalisé à la RATP. La numérotation à quatre chiffres offre environ 9 000 possibilités de postes, numérotés de 1 000 à 9 999 (2). Avec la numérotation à cinq chiffres, le nombre des possibilités passera à 80 000 postes, numérotés de 20 000 à 99 999 (3). Mais pour cela il faut beaucoup de lignes supplémentaires. Et celles-ci ne seront disponibles qu'après la construction des nouveaux autocommutateurs de Bourdon, de Denfert et de Caumartin, qui viendront s'ajouter au nodal de Bercy. En attendant, on transforme peu à peu les numéros de 1 000 à 9 999 en numéros allant de 21 000 à 29 999. Donc c'est un basculement « à l'identique », d'où les acrobaties réalisées par les gens de ST. On comprend dès lors la complexité technique des opérations de basculement et les cascades de dénumérotation/renumérotation qui les accompagnent.

Vers le milieu de l'année, la numérotation à cinq chiffres sera étendue aux abonnés raccordés sur l'autocommutateur de Championnet. Puis à la fin de l'année, les nouvelles installations téléphoniques de Bourdon entreront en service. Ensuite, ce sera le tour des installations de Jules Vallès et de Stalingrad. Dans le même temps, de nouveaux autocommutateurs verront le jour. Grâce à cela la numérotation à cinq chiffres sera généralisée d'ici décembre 1987. La modernisation du réseau téléphonique intérieur devrait s'achever en 1990. D'ici là, inutile d'investir dans des répertoires téléphoniques coûteux ; mieux vaut s'équiper d'un bon stylo pour corriger rapidement le légumier.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Au sein du service ST, les agents de DLT sont chargés de la pose et de l'entretien des terminaux téléphoniques et télématiques installés à la RATP.

(2) Les numéros commençant par « 0 » correspondant à des services spéciaux (accès au réseau PTT, télécopies, alarmes téléphoniques automatiques...).

(3) Les numéros commençant par « 0 » seront toujours affectés aux services spéciaux. Les numéros compris entre 10 000 et 19 999 seront réservés aux services télématiques. Quelques-uns sont déjà en service. Ils servent par exemple à relier les terminaux de paiement électronique Carte Bleue au nodal de Bercy.



Les Nouveaux numéros P.T.T.

Les numéros d'appel de plusieurs bâtiments importants de la RATP vont changer au cours des prochains mois. Notez dès à présent les nouveaux numéros et pensez à prévenir vos correspondants.

- Bourdon
- Richard-Lenoir
- La Cerisaie } 48.04.21.21
à partir du 1.03.86

- Grands-Augustins 40.46.41.41

- Atelier de Boissy
- Atelier de Charonne
- Maréichers
- Philidor
- Lagny
- Dépôt de St Maur
- Dépôt de Lagny } 40.02.48.48

Ces changements de numéros concernent aussi de nombreux locaux techniques et d'exploitation. Par ailleurs, l'immeuble de Sébastopol va être éclaté entre le 40.46.41.41 et le 43.46.33.33. L'ensemble Bercy/Diderot-Rapée conserve son numéro d'appel actuel (43.46.33.33). De même, le numéro d'appel du centre d'information téléphonique, le CIT (43.46.14.14), ne change pas.

Contre l'amnésie, le vidéodisque

Vidéodisque... Le mot sonne familièrement aux oreilles du grand public depuis quelques années déjà. Auparavant, on écoutait la radio, un jour on l'a « vue », c'était la télévision. Jusqu'à présent, on écoutait un disque maintenant on le voit et c'est le vidéodisque.

On parle de son incursion massive dans le monde des loisirs, de la communication et de l'informatique. Pourtant, aujourd'hui, toutes les possibilités qu'il offre sont loin d'être exploitées. Il a d'abord joué cavalier seul. Maintenant, piloté par un micro-ordinateur il prend une toute autre dimension et s'ouvre à de nombreuses applications.

Le vidéodisque est un disque optique qui permet l'enregistrement et la lecture de documents audiovisuels. Il fait partie des nouveaux procédés d'en-

registrement optique qui facilitent le stockage d'un grand nombre d'informations. C'est une banque de données interactives – l'utilisateur sélectionne le renseignement qu'il souhaite obtenir – qui se caractérise par la haute qualité de l'image et du son.

Une technologie naissante

L'intérêt du système n'a pas échappé à la RATP. Au niveau national, peu d'entreprises sont aujourd'hui spécialisées dans la conception et la réalisation de vidéodisques. Et pourtant, l'année dernière, la Régie au travers d'une collaboration entre la Direction des systèmes d'information et de l'organisation et le service des relations extérieures se dotait de son premier appareil, réalisé par la société Laser

Images. C'était à l'occasion du congrès de l'Union internationale des transports publics. Ce « prototype » a permis à l'entreprise de présenter ses activités d'une façon nouvelle et originale.

Depuis, un deuxième vidéodisque – deuxième version devrait-on dire – a repris le principe et le fonctionnement du premier appareil avec une forme revue et des possibilités élargies. C'est au festival de l'Industrie et des Technologies françaises que le vidéodisque – new look – a fait sa première apparition. (Voir encadré.)

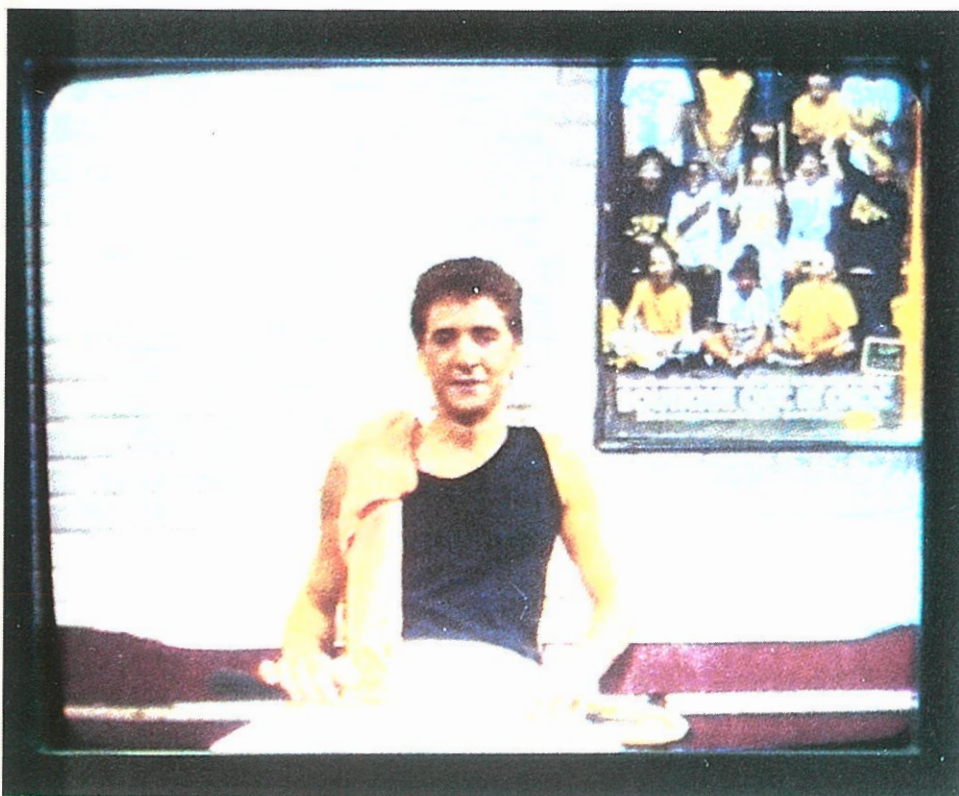
Dans ce domaine, la RATP ne manque pas de projets. L'un d'entre eux concerne la gestion et la sélection des photos fort nombreuses que détient l'entreprise. Jusqu'à présent et malgré un système de recherche électronique des documents mis au point il y a quelques années, trouver la photo souhaitée était affaire de temps et de persévérance. Le vidéodisque – instrument de stockage relié aux ordinateurs centraux de Bercy – devrait supprimer ce handicap. Toute personne qui recherche une photo peut, en sélectionnant les données qui lui paraissent primordiales – matériel, lieu, moment..., voir apparaître le document le plus approprié à sa demande sur l'écran du vidéodisque. A elle ensuite d'accepter la photo ou d'introduire de nouvelles données qui guideront l'appareil vers un autre choix. A terme, tous les documents photographiques de l'entreprise seront gérés par vidéodisque.

Pourquoi ne pas pousser le raisonnement plus loin et imaginer que l'agent reparte, grâce à un appareil de tirage instantané, avec la photo en poche ? On peut certes envisager cette possibilité, mais elle ne devrait pas être réalisée à la RATP dans les années qui viennent.

Les priorités de l'entreprise sont d'un autre domaine et on pourra sans doute un jour consulter les autres documents de la RATP par disque optique numérique. La recherche documentaire en sera alors considérablement simplifiée.

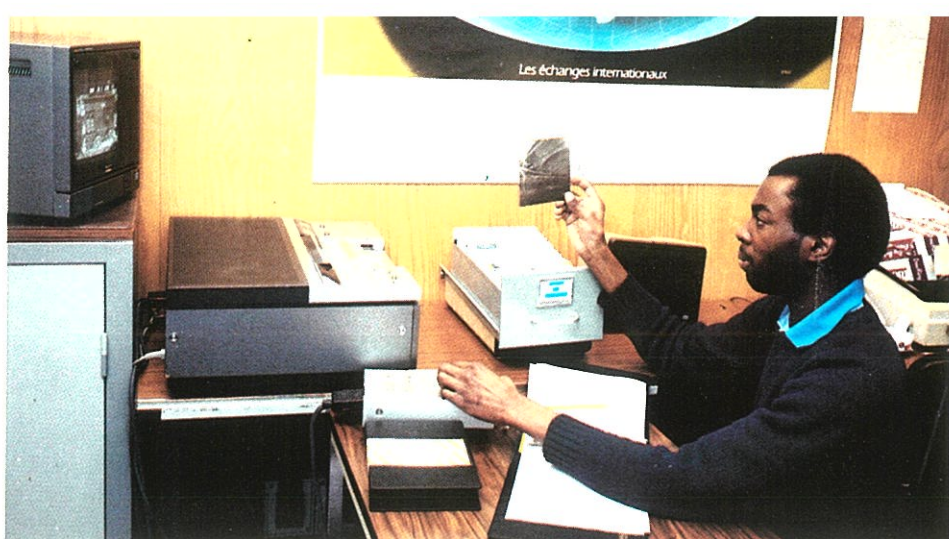
Parlons francs

Si le vidéodisque offre à ses utilisateurs de nombreux avantages, il n'en comporte pas moins des limites non pas tant au niveau des applications qu'il permet que de son coût lui valant quelques réticences. L'appareil peut stocker 54 000 images ; ce qui équivaut à 30 minutes de programme en continu, mais il faut savoir que chaque image introduite en mémoire revient à 10 ou 15 francs... Ajoutons à cela les délais nécessaires à la fabrication du disque lu par un laser, et on aura cité les deux principaux inconvénients du système. Aucune société en France n'a le matériel qui lui permet d'éditer – on dit preser – un vidéodisque. Ce travail doit être



Les thèmes abordés sont très différents.

Contre l'amnésie, le vidéodisque !



RATP-Thibaut

Retrouver rapidement la photo dont on a besoin.

réalisé en Allemagne, Angleterre, Hollande voire même au Japon. De plus, les étapes intermédiaires sont longues et coûteuses. On ne peut utiliser les documents photographiques ou les films sans avoir au préalable réalisé une

« bande-mère », une matrice nécessaire au pressage du disque et cela coûte cher également.

En France, compte tenu des expériences réalisées, on ne peut nier le coût d'un vidéodisque. Pourtant il est à

peu près certain que dans les prochaines années, il s'imposera comme étant la solution à la recherche d'informations aux volumes croissants.

Sylvie FRÉCHARD

Je l'ai vu

C'était en janvier, au festival de l'Industrie et de la Technologie. Le vidéodisque – piloté par un micro-ordinateur – était à la disposition de tous les visiteurs du stand RATP.

Conçu pour donner un maximum de données dans un espace réduit, il comporte deux écrans. Le premier, écran tactile, permet à l'intéressé de faire son choix entre les différentes séquences de film que la RATP propose. Suivant le thème retenu – matériels en service, entretien des installations, recherche pour l'an 2000, etc., un film d'une très courte durée (aux environs d'une minute) montre les différents aspects de la vie de l'entreprise et les principales technologies qu'elle met en œuvre.

Ce système a l'avantage de donner très rapidement à l'interlocuteur les informations souhaitées et en deux langues – français ou anglais. D'une utilisation très simple – il suffit de le brancher –, le vidéodisque servira en bien d'autres occasions et aura sans doute, d'ici quelques années, des petits frères. Il peut compléter de nombreuses expositions en les dynamisant car il permet au visiteur de ne plus être un spectateur passif. Et pourquoi ne pas envisager que, très prochainement, expositions et vidéodisque servent à informer le personnel de la RATP en circulant dans les principaux établissements de l'entreprise ?

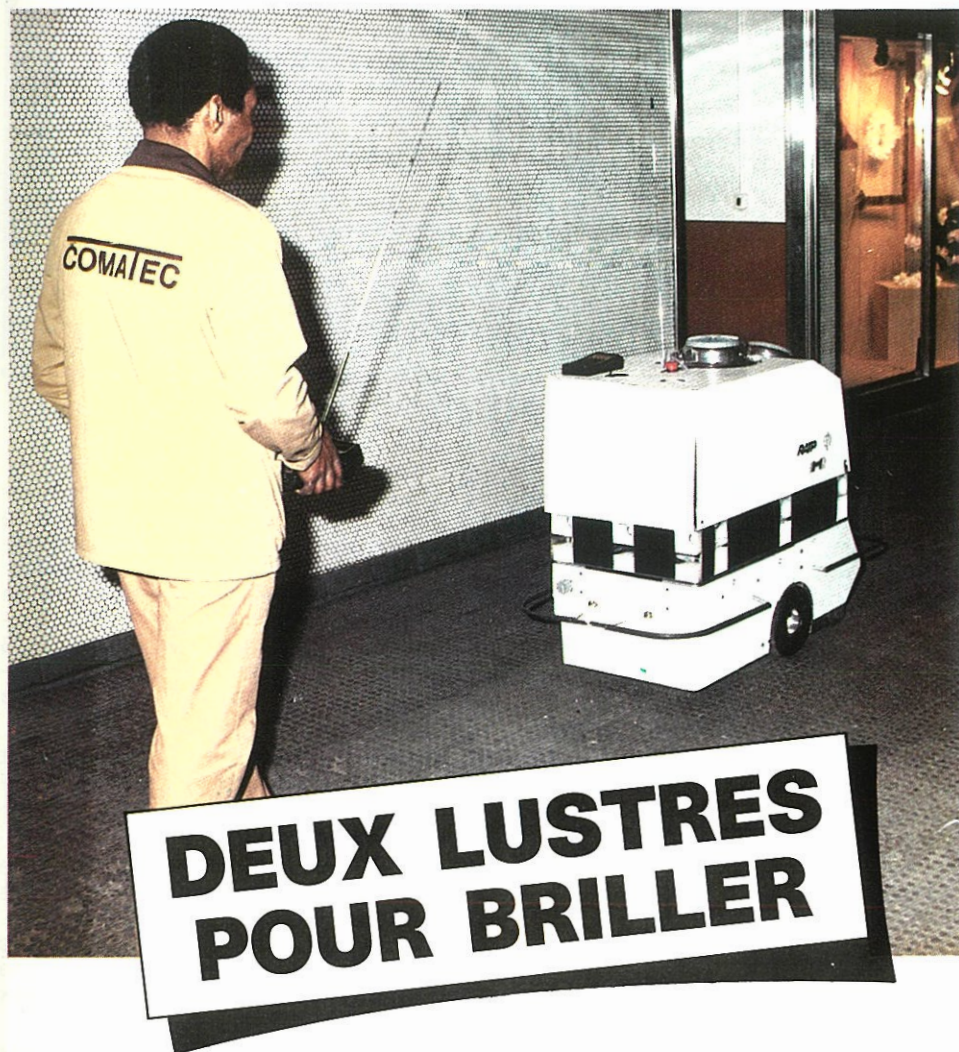
Sylvie Fréchard



On peut choisir la séquence que l'on souhaite voir.

RATP-Thibaut

La nouvelle organisation du nettoyage



Dans dix ans, le métro devra être propre et le rester. Le nettoyage automatisé sera une fonction qualifiée et le public sera associé à cet effort. Dès 1986, des progrès devront être perçus. A terme, une économie annuelle de 25 % sur ces dépenses.

Ça n'est peut-être pas le contrat du siècle, mais peu s'en faut : 2,3 milliards de francs lourds sur dix ans pour réformer totalement le nettoyage des stations et des trains*.

Pour quatre objectifs d'amélioration – la propreté, la modernisation, l'efficacité, les conditions de travail –, trois types d'actions sont mis en œuvre – la coopération, la recherche technique, la recherche sociale.

Avant même de détailler le contenu, on peut noter la première originalité de ce contrat : l'intégration d'un plan social dans le marché lui-même.

D'ordinaire, un contrat renvoie au droit du travail, à charge du sous-traitant de s'y conformer... ou non. La RATP innove en imposant des données socia-

les pour un personnel dont la gestion lui échappe.

A bras le corps

Si le nettoyage est resté traditionnel et archaïque, s'il est devenu insuffisamment efficace, s'il est devenu très cher, il y a quelques raisons et quelques prétextes.

Les raisons peuvent être résumées, comme souvent, au caractère particulier de cette mission (plus d'un million de mètres carrés – près de quatre cents lieux à entretenir. De plus la dominante « main-d'œuvre » de ce travail, la taille et la dispersion des entreprises ne permettaient pas de mener des recherches pour la mécanisation.

Des prétextes, n'en gardons qu'un, légitime : la RATP transporte les gens, entretient pour cela son matériel et ne « sait pas » ou ne peut pas faire cet autre métier qu'est le nettoyage industriel.

La situation de 1985 était contradictoire : des matériels roulants améliorés, une animation du métro, des

technologies de pointe, la télé dans les stations et... les pieds dans les papiers gras ! Ce nettoyage insuffisant coûtant la bagatelle de deux cents millions par an.

Pour corriger le tir, il fallait s'en prendre aux raisons et abandonner le prétexte.

Pour cela, un contrat où la Régie demande et contrôle un résultat, avec un seul interlocuteur, de taille suffisante, qui puisse prendre en charge le nettoyage et son évolution.

Choisi parmi six grands groupes, l'interlocuteur est la COMATEC, société créée pour l'occasion par la Compagnie générale des eaux, et le groupe Genest (travaux publics). La CAMIVA (filiale de Renault véhicules industriels pour la recherche), le Commissariat à l'énergie atomique, et Midi Robot (filiale du Centre national de la recherche scientifique), sont associés à l'activité et à la recherche.

Par ailleurs, la COMATEC (Consortium de maintenance technologique) et la RATP s'associent dans un groupement de recherche, à parts égales.

Important pour la Régie, ce contrat et cette recherche seront surveillés de toutes parts. En effet, aucun métro n'a encore apporté de solution technique d'avenir à la question de son entretien et d'autres « grandes surfaces » sont intéressées au résultat : le marché du nettoyage représente en France des milliards de francs. Du travail pour SOFRETU ?

Trois étapes

Dans un premier temps, COMATEC reprend le personnel des seize entreprises titulaires des vingt-quatre anciens lots de nettoyage. Elle procède à une réorganisation du fonctionnement tout en introduisant une mécanisation.

Dès cette année, une quarantaine d'autolaveuses entrèrent en quai.

Pour les autres fonctions de lavage, celles des rames et des voûtes, des engins semi-autonomes entrèrent en piste à partir de 1989.

Enfin, en 1992, les robots accompagnés par l'homme devraient exécuter seuls leur service sans que personne ne puisse dire encore quel sera leur « profil ».

Cependant, dès juin 1986, les premières versions du robot seront testées on site réel sous deux formes : en apprentissage, il sera télécommandé pour connaître son trajet ; puis, en exécution, il répétera son mouvement. Ce n'est donc pas encore le robot « intelligent » mais le robot « élève ».

Hypothétique ou réaliste ce pari ? La sagesse invite à attendre. La RATP et son projet ne sont pas tributaires de

DEUX LUSTRES POUR BRILLER



RATP-Roy



RATP-Carrier



RATP-Roy

A terme certains travaux « de nuit » pourront être faits de « jour ».

la réussite de cette cybernétique. Le projet, sa validité et son efficacité économique reposent sur la mécanisation des tâches qui, elle, est totalement maîtrisée. En même temps, elle repose sur une prise en compte du problème de propreté par d'autres interlocuteurs.

Allo... sale

La propreté du métro n'est pas un problème homogène. Si les quais et couloirs doivent être brossés et lavés, les céramiques douchées régulièrement, un autre « vécu » de la saleté existe : une crotte de chien, une bouteille cassée, une odeur désagréable... Toutes les stations n'ont pas les mêmes problèmes au même moment. Par ailleurs, la saleté amène la saleté : on recherche plus une poubelle pour respecter un lieu propre qu'un lieu sale. Aussi les stations seront-elles équipées de téléphones reliés à une permanence qui pourra, de Châtelet, faire intervenir rapidement un nettoyeur. A la disposition des agents de station, mais aussi du public, cette mesure a une dimension pratique évidente mais aussi un aspect psychologique. Elle énonce simplement que la RATP a le souci de la propreté et que cette propreté peut être l'affaire de tous, facilement. Cette mesure – cinq cents postes téléphoniques dès 1986 – se combinera à une augmentation importante du nombre des poubelles en 1987, après modification.

Et les hommes ?

Avant de vous présenter – dans un prochain numéro – plus intimement ces robots, il faut savoir si l'accusation parfois portée contre eux d'agir contre l'homme est exacte – ou fatale. La situation antérieure était plus ou moins celle-là : 1 500 personnes sans qualification travaillaient à ce nettoyage. Anachroniques, leurs méthodes de travail n'étaient pas valorisantes, d'autant que devenues inefficaces. Certains travaillaient de nuit et le dimanche. Pour les autres, ils nettoyaient de leurs mains les saletés des hommes, pour le SMIC. Leur qualité d'immigrés ne corrigeait pas, *a priori*, l'absence de considération.

En même temps, c'était leur travail : ils s'y étaient adaptés et en vivaient, avec leurs familles.

Une meilleure qualité et une meilleure considération peuvent venir de la mécanisation, ainsi que d'autres conditions d'hygiène du travail. Mais avant, cela pose la question de l'emploi et de la formation.

L'emploi : ils étaient environ 1 500. Ils doivent être repris par COMATEC avec leur ancienneté et leur niveau de salaire. Le travail de nuit et du dimanche est fortement réduit, avec maintien des rémunérations.

L'entreprise s'est engagée à favoriser le cumul des congés – jusqu'à cinq

mois tous les deux ans – pour les vacances au pays d'origine ; à réduire le plus possible la distance domicile-travail (issue de la réorganisation) par relogement ; à mettre en place une « option multitâches » qui diversifiera les activités d'un même agent ; à créer dès 1986 une nouvelle qualification de conducteur d'autolaveuses et de machines à laver à haute pression.

Mais à terme, 630 postes auront disparu, sur dix ans. Aucun « licenciement sec » ne sera prononcé, le volontariat devra être la base.

La législation permettra la prise de retraite des salariés de plus de soixante ans – cent trente la première année –. Reconversion d'une dizaine de salariés par an dans les sociétés composant le groupement (bâtiment et travaux publics).

Convention d'aide au retour : aux aides des pouvoirs publics (environ 70 000 francs), la société ajoutera 25 000 francs et une aide à la reconversion dans le pays d'origine (commerce, artisanat, agriculture). Pour ceux qui préféreraient rester en France un capital de 50 % de l'aide sera attribué.

Pour les huit cents travailleurs restants un important effort de formation sera entrepris (1,8 % du budget).

Ces engagements ont valeur contractuelle entre la COMATEC et la RATP.

Roboniment

Il est encore trop tôt pour faire un bilan des négociations, comme de la mise en œuvre des premières mesures de réorganisation. Entre les lignes reviendra sur ces différentes questions, et notamment sur le contrôle par la RATP de « l'indice de propreté » mis au point. Cet indice déterminera des pénalités ou des gains supplémentaires pour COMATEC.

Mais dès à présent, une question pourrait être posée : un robot doit se déplacer, ce qui peut se résoudre par des roues, des chenilles ou des jambes ; il doit « voir » son environnement



RATP-Chabrol



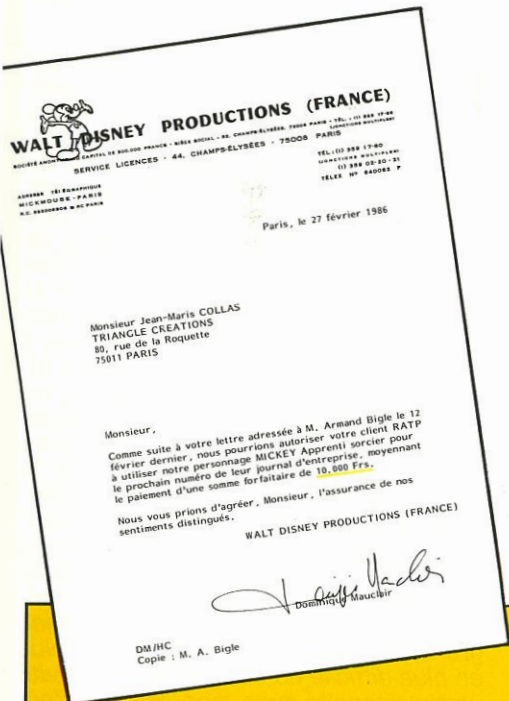
Différents types de matériels ont déjà été testés pour la mécanisation.

pour ne pas nettoyer les passagers ou éviter les poubelles; il doit communiquer avec son commandement; il doit éviter les collisions en tous genres, y compris avec ses congénères. Aujourd'hui les robots parlent. Pourquoi

ne pas contribuer aussi au rétablissement de la courtoisie pour peu qu'ils différencient – mais comment? – les hommes des femmes en disant simplement « bonjour M... » ou « pardon M... ».

Jacques MARION

(*) Les anciens contrats représentaient déjà plus de deux cents millions de francs par an. A l'issue des deux années le coût annuel du nettoyage devra être – en comparaison – moins cher que dans l'organisation antérieure.



A ce « tarif Picsou », nous avons dû renoncer. Vous pourrez peut-être le voir à Marne-la-Vallée, moins cher, grâce au RER.

MUR D'IMAGES

Un jeune apprenti sorcier, en l'absence de son maître, doit remplir d'eau un immense chaudron.

Fatigué d'avance il prononce une formule magique qui met en mouvement un balai. Le robot porte deux seaux mais se démultiplie à chaque voyage. L'armée de balais ainsi créée inonde totalement la maison du sorcier. Cette œuvre musicale de Paul Dukas (1887) a été filmée beaucoup plus tard par Walt Disney avec Mickey.

Entre-temps, pour le spectateur, le rêve magique était devenu réalité quotidienne et donc sourire: l'aspirateur et la machine à laver existaient, faisant oublier la « leçon économique »: un surinvestissement en machines au détriment de l'investissement social, notamment la formation de Mickey!

Plus simplement, on peut sourire aujourd'hui des Dupont accompagnant Tintin dans « On a marché sur la lune » et de « ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines », parce qu'ils étaient des pionniers et que ces progrès existent dans notre quotidien.

Je doute qu'on puisse sourire dans vingt ans à l'image de l'homme bleu poussant sa serpillière noire au long des quais, en 1986, en 1946, en 1906.

Il y aurait dans ce sourire des relents d'apprenti « Dupont Lajoie » et de « Tintin au Congo ».

PCC Jules Vernes « 20 000 lieues sous les mers » J.M.

Innovation : l'épreuve du social

Nous avons recueilli par téléphone les impressions de François Noir. Syndicaliste et administrateur de la RATP, il a particulièrement suivi ce dossier.

Vous avez suivi de près les questions du nettoyage. Comment appréciez-vous le contrat signé?

Il est difficile en quelques mots d'en aborder toutes les facettes, positives ou négatives. Quelques grandes lignes peuvent être cependant tracées :

Tout d'abord, le regroupement de l'ensemble des marchés, le fait de n'avoir qu'un seul interlocuteur est une chose très positive. Cela ne peut qu'assainir une profession où le verbe exploiter n'a pas le même sens qu'à la RATP.

A l'inverse, on ne peut se satisfaire de voir diminuer l'emploi : c'est vrai en général et plus particulièrement pour des catégories de travailleurs sensiblement défavorisés. On ne peut ignorer que leurs salaires sont vitaux pour eux-mêmes, mais aussi, par exemple, pour des villages entiers du Sahel.

Le contrat, dans son aspect social, est novateur et on ne peut que souhaiter qu'il soit exemplaire. Encore faut-il donner à ces orientations un contenu, une réalité, et il faut remarquer que la négociation n'est pas encore pénétrée de ces conceptions.

Ne faut-il pas à une entreprise nouvellement constituée un temps d'apprentissage?

C'est vrai qu'elle n'a pas encore une expérience suffisante dans ce nettoyage particulier. Les agents du nettoyage apportent d'ailleurs dans cette mise en place une connaissance, une expérience et un savoir-faire à leurs nouveaux employeurs. Mais l'expérience semble lui manquer aussi pour résoudre les problèmes sociaux dans un sens positif ! Cette situation n'est pas sans risque. C'est pourquoi il est important que ce travail du nettoyage ne soit pas considéré comme extérieur, et que la Régie dans toutes ses composantes y veille. La vision qu'a le voyageur du métro est globale et tout ce qui s'y passe est imputé à la RATP et à son personnel.

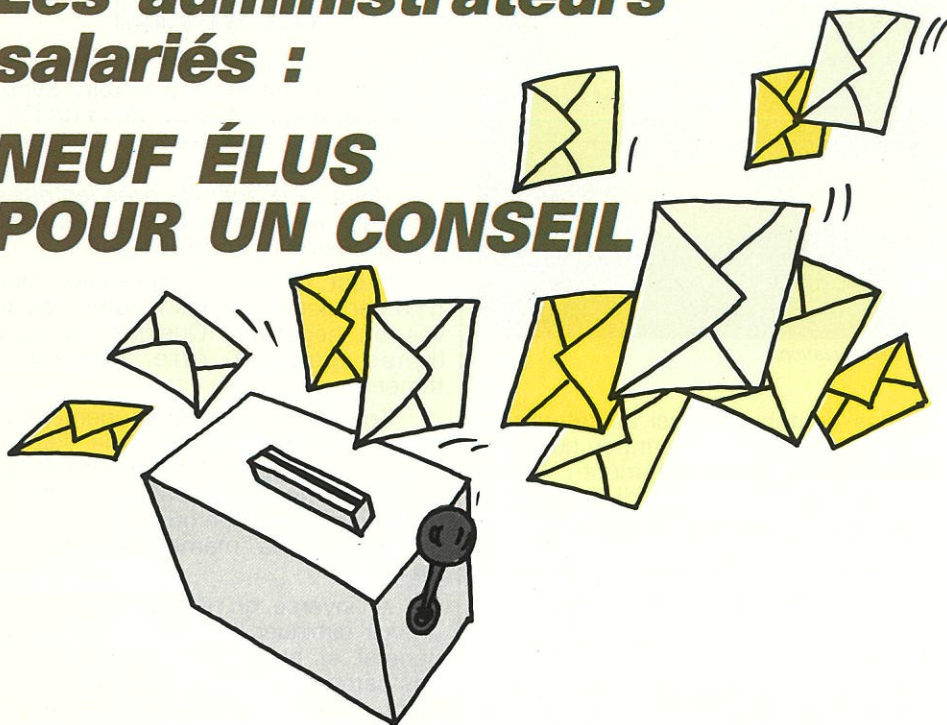


RATP-Carrier

1905, 1945, 1985 Tout avait changé, sauf...

Les administrateurs salariés :

NEUF ÉLUS POUR UN CONSEIL



La loi de démocratisation du secteur public s'est concrétisée le 29 mai 1984 par l'élection de neuf administrateurs représentant les salariés de la RATP. A travers ces élections auxquelles participèrent près de 67 % des salariés de l'entreprise, beaucoup d'agents ont découvert le rôle, voire l'existence du Conseil d'administration. Depuis près de vingt mois, les neuf « administrateurs salariés » siègent au Conseil. Mais qui sont-ils ? Comment travaillent-ils ? Comment réagissent-ils devant leurs nouvelles fonctions ?



■ ADMINISTRATEUR À MI-TEMPS

« Représentant élu du personnel de l'entreprise au Conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens. » Le titre a de la gueule ; de quoi orner la carte de visite d'un administrateur professionnel ! Mais trêve de plaisanteries. Le Conseil d'administration de la RATP n'a rien à voir avec l'image cinématographique d'une assemblée de vieux messieurs somnolents, grands collectionneurs de jetons de présence. Vingt-cinq hommes et deux femmes : visiblement Y. Roudy n'a pas été entendue !.

Neuf représentants de l'État, huit personnalités diverses et neuf représentants des salariés. Âge moyen : 46 ans. Le benjamin, Éric Giuly, 33 ans, est directeur général des collectivités locales au ministère de l'Intérieur.

Ajoutez à cela un président, Claude Quin, dont la notoriété n'est plus à faire et voilà brossée à grands traits l'image du Conseil d'administration de la RATP (1).

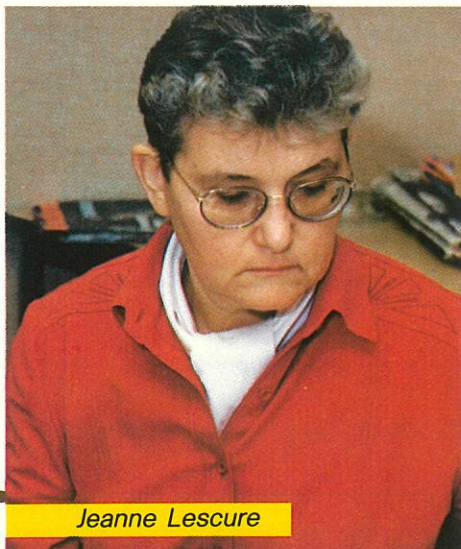
« J'ai beau être souvent la seule femme en séance, cela ne m'impressionne pas. » Petite, des cheveux largement bouclés, un visage rond, Jeanne Lescure a commencé sa carrière en 1955 comme dactylo dans un pool de réserve. Après avoir « tourné dans de

nombreuses directions », elle réussit successivement les concours d'agent de maîtrise et de rédacteur. Devenue cadre grâce à la promotion sociale, elle part alors s'occuper des statistiques au réseau routier puis aux études générales. « Cette mobilité et mon action syndicale, notamment comme élue au CP6 (2), m'ont fait connaître divers aspects de l'entreprise. »

Aujourd'hui, elle est responsable de la base documentaire sur l'économie des transports urbains à la direction du développement, « ce qui me donne une très large vue sur la RATP et son environnement... Théoriquement, nous ne sommes administrateurs qu'à mi-temps et nous devons continuer à exercer à mi-temps une activité professionnelle dans l'entreprise... Dans la philosophie de la loi DSP (3), ce partage est une bonne chose mais il devrait relever de notre choix et non de la loi. En outre, dans la pratique, il se heurte à de nombreuses difficultés ».

Comment voulez-vous faire pour exercer à mi-temps des fonctions prévues pour une personne à temps plein » s'exclame François Noir. Ce jeune quadragénaire barbu, aux allures de prof de lettres, est un proche collègue de J. Lescure puisqu'il dirige l'observatoire statistique au service des stratégies de développement. Ancien élève de l'école des mines de Nancy, il est entré à la Régie en 1966, au service des études techniques. Passionné d'informatique, il s'inscrit à l'École supérieure d'électricité pour apprendre cette discipline, ce qui le conduit au service informatique. Après s'être occupé pendant plusieurs années du calcul scientifique et de la gestion du personnel, il négocie un nouveau virage dans sa carrière professionnelle. En 1983, il arrive à la direction du développement. « Depuis que je suis élu, nous avons tenté d'adapter les méthodes de travail de notre division. Malgré cela, je constate qu'il m'est de plus en plus difficile de concilier mon activité professionnelle avec mon activité d'administrateur. Même si une délégation poussée facilite la gestion quotidienne des affaires, il me faut un minimum de disponibilité pour discuter et faire le point avec mes collègues de travail... L'esprit de la loi est bon, mais son application dépend beaucoup du poste occupé. Je n'imagine pas un exploitant réussir ce partage. »

Conducteur-administrateur : pendant plus de six mois, Arnaud Lagarde a tenté de concilier les deux activités. Il est arrivé à la Régie en 1970, après avoir répondu à une petite annonce. Poinçonneur, chef de train puis conducteur sur la ligne 2, il est l'un des plus jeunes membres du Conseil d'administration. « Le matin, j'étais sur mon train et l'après-midi, je m'occupais des dossiers du Conseil... J'ai arrêté lorsque je me suis aperçu que j'étais le seul à m'imposer cette discipline qui, par ailleurs, restreignait beaucoup les possibilités de rendez-vous. »



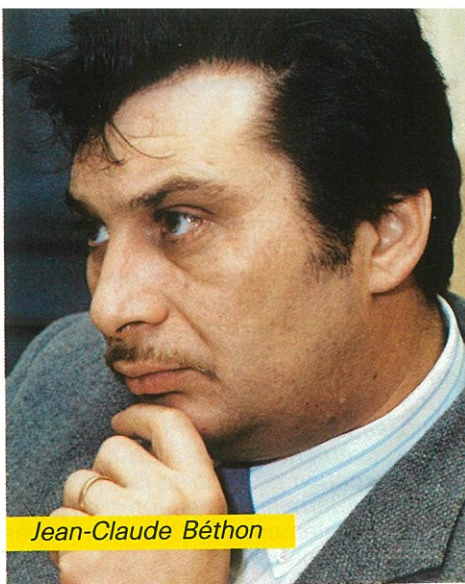
Jeanne Lescure



■ L'APPROCHE SYNDICALE

« Depuis que je suis au Conseil d'administration, je suis compté comme travaillant à 100 % au dépôt de Croix-Nivert. Pourtant je n'y exerce aucune activité professionnelle. Auparavant, j'étais déjà représentant des salariés au Conseil. J'y étais entré en mai 1983 (4). Mais l'on considérait alors que cette activité m'occupait à plein temps. De ce point de vue, la législation paraît paradoxale. » Ancien de l'École technique, Christian Lacroix est depuis 1964 ouvrier qualifié à l'entretien des autobus. Comme plusieurs de ses « collègues administrateurs », il a déjà une riche carrière syndicale derrière lui. Élu au CP3 (exploitation du réseau routier), membre de la commission économique du Comité d'entreprise de 1976 à 1984 et de la commission plan-syndicat depuis 1981, il reconnaît volontiers avoir découvert la diversité de la RATP et sa dimension d'entreprise au travers des contacts noués par le biais de son activité syndicale. « Si je retournais à mi-temps en dépôt, je pourrais certes discuter avec mes collègues de l'entretien ou de l'exploitation, mais je me retrouverai coupé du reste de l'entreprise... Il est indispensable de connaître toutes les catégories de personnels qui forment l'entreprise, de connaître leurs préoccupations quotidiennes, leurs activités, leurs propositions. Porter un jugement ou prendre une décision dans le cadre du Conseil sans tenir compte du vécu des gens travaillant dans l'entreprise ne permettrait pas d'être un élu du personnel à part entière. »

« Un machiniste, un conducteur ou un ouvrier d'entretien n'a pas les mé-



Jean-Claude Béthon

mes informations qu'un cadre dont l'activité professionnelle lui donne une plus large ouverture sur l'entreprise. » 42 ans, une carrure de demi de mêlée, Alain Astier est un exemple de cette approche syndicale ayant débouché, pour certains, sur le Conseil d'administration. Entré au ferré en 1967, il passe le concours de conducteur la même année. Militant dans l'âme, il découvre l'action syndicale à la suite d'un remplacement en terminus. Élu au CP1 (exploitation du réseau ferré), au conseil de discipline, puis au conseil de prévoyance, « j'ai dû renoncer à ces différents mandats en 1984 pour entrer au Conseil d'administration... L'expérience acquise dans ces différentes instances m'a permis d'élargir ma vision de l'entreprise. Je me trouvais alors confronté à des problèmes de nature réglementaire ou technique, mais dans lesquels l'aspect humain était primordial. Dans de tels cas, les solutions ne sont pas toujours simples à trouver. Il faut lire, écouter, dialoguer, rencontrer d'autres personnes. La recherche de l'information est primordiale... Par ailleurs, cet esprit d'ouverture est essentiel pour être pleinement un administrateur ». Cet ancien responsable du puissant Syndicat autonome traction se retrouve aujourd'hui en position de conseiller de son organisation. « Le vécu est un peu différent, mais je continue toujours à agir pour une meilleure prise en compte des hommes. »

« Ma présence au Conseil est la conséquence de la démocratisation de l'entreprise entamée en 1981. Ce n'est pas l'aboutissement d'une carrière syndicale », conteste vigoureusement Jean-Claude Béthon. « Chaque camarade a pour rôle de faire avancer les revendications des travailleurs. Aujourd'hui, je suis au Conseil, demain je serai peut-être appelé à d'autres responsabilités. Pour un militant, elles constituent toutes des fonctions importantes... En revanche, l'action syndicale donne une autre vision de l'entreprise et une meilleure connaissance des institutions qui entourent la RATP. En cela, elle a enrichi mon expérience et j'estime que ce serait une perte si je devais couper les liens avec mon syndicat. » Machiniste-receveur « géré par le dépôt des Lilas »,

J.-C. Béthon continue à rouler beaucoup, mais pour aller d'un attachement à l'autre. « Nous devons aller recueillir les attentes des travailleurs, puis venir leur rendre compte de notre action... Dans la pratique, nous utilisons les moyens à notre disposition, c'est-à-dire les contacts que nous avons à travers le syndicat. »

Agent de maîtrise au réseau routier, Gérard Siméon partage pleinement l'avis de J.-C. Béthon. « La présence au Conseil des administrateurs élus par les salariés est encore une chose récente. Une partie du débat autour des questions touchant au mi-temps ou au contact que nous avons avec nos organisations syndicales résulte de ce manque de recul. Maintenant, ce débat cache beaucoup d'hypocrisie et une certaine mauvaise foi... L'élection nous a conféré une légitimité que nous n'avions pas avant mai 1984 puisque nous étions alors désignés par nos organisations (5). La personnalité et l'action du Président ont par ailleurs donné une plus large notoriété au Conseil, notamment au sein de la RATP. Malgré cela, nous ne sommes pas vraiment reconnus et il y a parfois des tentatives de marginalisation. On ne demande pas à Jean-Pierre Fourcade, à Alain Juppé ou à d'autres de couper les ponts avec l'UDF, le RPR ou d'abandonner leurs mandats au Parlement, à la Région ou au STP (6). On n'exige pas des repré-

(1) Pour de plus amples renseignements sur le Conseil d'administration, vous pouvez vous reporter aux numéros 73 et 75 d'Entre les lignes. De plus, en septembre dernier, C. Quin a dressé le bilan d'un an d'activité du Conseil (voir Entre les lignes n° 85, p. 11 à 15).

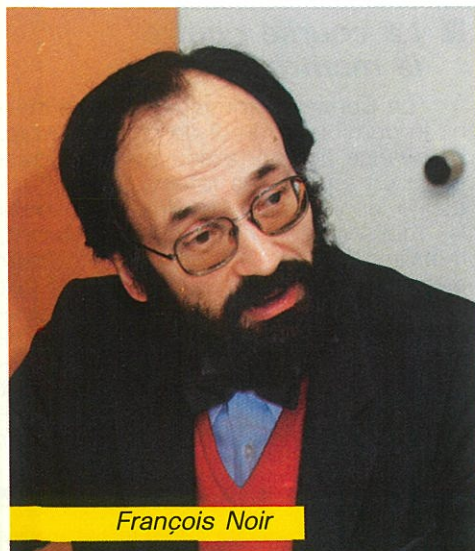
(2) Comité professionnel n° 6 : personnel administratif et services centraux. Les comités professionnels ont été remplacés récemment par les Comités économiques de direction.

(3) Loi de démocratisation du secteur public : c'est la « cinquième loi Auroux » (voir Entre les lignes n° 65, p. 22 à 25). Le législateur a institué le mi-temps dans l'ensemble des entreprises du secteur public, quelles qu'en soient la taille, la localisation géographique ou l'activité économique. Ce partage visait à faciliter la communication entre les salariés et le salarié-administrateur.

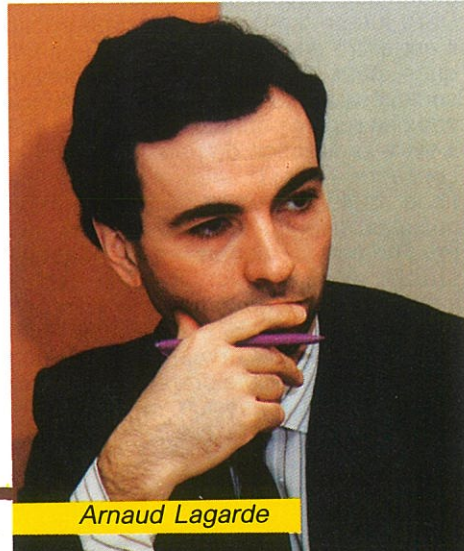
(4) Dans l'ancien Conseil d'administration de la RATP, les représentants des salariés étaient désignés directement par les organisations syndicales.

(5) G. Siméon avait désigné comme administrateur en 1980.

(6) Syndicat des transports parisiens.



François Noir



Arnaud Lagarde

Les administrateurs salariés :

NEUF ÉLUS POUR UN CONSEIL

sentants des ministères qu'ils consacrent la moitié de leur temps à l'étude des problèmes de la RATP. D'ailleurs, pourquoi le feraient-ils puisqu'ils ont derrière eux des services qui épluchent les dossiers et préparent leurs interventions... En revanche, on demande des choses équivalentes aux administrateurs salariés alors que nous n'avons aucun moyen spécifique... C'est une manière habile de nous condamner à l'impuissance. »



■ Vous avez dit administrateur ?

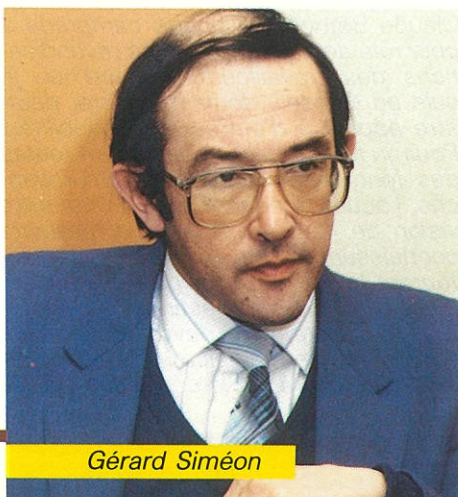
Ancien joueur de rugby, Claude Cochet est aussi à l'aise devant un ballon ovale que devant les textes de la loi DSP. Juriste, spécialiste du droit public, il est entré en 1973 aux services juridiques pour s'occuper des problèmes soulevés par l'exécution des grands travaux en région parisienne. Depuis 1978, il est à la direction du personnel où il se consacre à l'application et aux implications réglementaires des innovations sociales (élections aux conseils des prud'hommes, rapport et lois Auroux, statut des travailleurs de nuit...). « Quand j'ai été contacté pour être candidat au Conseil, j'ai été sensible à cet honneur, mais j'ai demandé à réfléchir. Il était indispensable de bien peser l'importance de la mission que les électeurs pouvaient me confier et d'assu-

mer la lourde succession de mes prédécesseurs au Conseil. Il était également nécessaire d'acquiescer toute certitude sur la façon de mener à bien ma future tâche. Je voulais m'assurer que ma présence au Conseil n'aurait pas valeur de caution ou qu'elle limiterait la volonté de défense des intérêts de l'agent par l'organisation syndicale... Une réflexion à partir des notions de législatif et d'exécutif, auxquelles peuvent se comparer respectivement les rôles du Conseil et de la direction de l'entreprise, m'a finalement déterminé à accepter ce mandat. » Visiblement, C. Cochet n'a pas renié sa formation !

« L'administrateur est un médiateur... Il doit croiser les approches, confronter les opinions, faire prendre en compte les points de vues, déclare F. Noir. Nous sommes au carrefour entre les préoccupations du Conseil, des syndicats et des salariés... Les uns ne comprennent pas le représentant, les autres ne comprennent pas l'administrateur. »

« L'administrateur a un rôle de proposition et de mise en garde. C'est comme cela que je conçois essentiellement mon travail. Nous ne devons pas présenter de charte revendicative, signale A. Astier, mais cela ne veut pas dire que nous ne devons pas défendre les intérêts des salariés, renoncer à faire entendre leur voix et à exprimer leurs attentes. »

« Revendication, gestion, nous sommes au cœur d'une discussion qui risque de tourner en bavardage sur le sexe des anges, affirme A. Lagarde. En quoi la prise en compte du possible interdit-elle d'avancer des revendications ? Quand nous défendons la politique contractuelle comme élément de la motivation des salariés, nous gérons ou nous revendiquons ? Inciter les salariés à se mêler de leurs affaires, n'est-ce pas avouer implicitement qu'ils ne peuvent pas se cantonner dans un rôle de revendication ? On peut admettre que la gestion et la revendication ne se situent pas au même plan. Toutefois, l'idée que je me fais de la défense des salariés m'interdit de faire croire que tout est possible immédiatement et sous n'importe quelle forme. Appelons cela comme on veut ; mais n'est-ce pas simplement avoir le sens des réalités ? »



Gérard Siméon

« La revendication s'inscrit dans la gestion, soutient J. Lescure. Le mouvement syndical a découvert depuis longtemps les contraintes de la gestion. Il défend les travailleurs tout en étant une force de proposition. Mais il ne s'agit pas de cogestion. L'intervention dans la gestion doit se faire en toute indépendance, car rien de cela n'est neutre ! Tout se pose en termes de choix et pour ma part, c'est sur les rapports de force que je compte le plus pour faire aboutir les options qui sont les nôtres... En tant qu'administrateurs, nous ne saurions négliger les intérêts de l'entreprise publique, des usagers, de la collectivité en général. Mais si à chaque fois que nous nous ferions l'écho des salariés, on nous rétorquait « taisez-vous, vous revendiquez », notre rôle au Conseil s'en trouverait mutilé. »

« La loi DSP a institué une multi-représentation au sein des conseils d'administration des entreprises publiques, souligne C. Cochet. A la RATP, cette multi-représentation existait déjà au sein de l'ancien Conseil. Un équilibre s'était instauré. L'élection des administrateurs salariés a modifié les termes de cet équilibre, mais elle ne l'a pas remis fondamentalement en cause. La réalité est sans doute différente dans d'autres entreprises qui n'avaient pas fait cet apprentissage des relations sociales au sein d'un conseil... Reste que l'administrateur salarié doit être accepté et reconnu par l'entreprise qui l'environne. »



■ La course contre la montre

Le Conseil d'administration se réunit le dernier vendredi de chaque mois. La séance comporte souvent trois parties : en entrée, les informations d'actualité données par le Président, puis les débats d'orientation (nettoyement, mobilité, budget, recherche...) autour des grands thèmes qui conditionnent l'avenir de l'entreprise, enfin les décisions de gestion, notamment « les commandes et marchés » (dès que le montant dépasse vingt millions de francs) et « les créations ou modifications de lignes » qui doivent être approuvées par

le Conseil avant d'être transmises au Syndicat des transports parisiens qui décide de leur application.

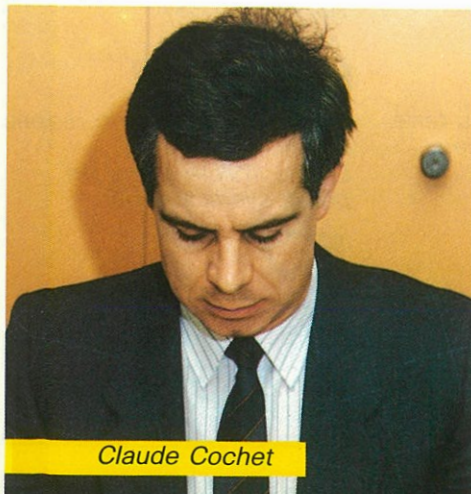
« Les séances du Conseil ont toujours un côté formel, reconnaît C. Lacroix. Les discussions les plus intéressantes se déroulent en commission (7). Malheureusement, les représentants des salariés et ceux des usagers sont souvent les seuls à être présents. A croire que les autres agissent en simples mandataires et qu'ils n'envisagent pas le Conseil comme un lieu de débat ! »

« Nous recevons les dossiers très tard : en général le jeudi après-midi, alors que les commissions se réunissent le mardi suivant. » C. Cochet n'est pas le seul à faire cette remarque. Elle fait même l'unanimité parmi les administrateurs salariés. « Ce délai est trop court. L'appui du syndicat est alors primordial pour nouer rapidement des contacts ou obtenir des informations, constate A. Astier. Le manque d'informations peut risquer de fausser nos jugements... Par ailleurs, on nous demande de donner en quelques jours un avis sur un projet dont l'étude a duré plusieurs mois, voire plusieurs années... Nous ne participons pas à l'élaboration de ces dossiers. La technocratie de la RATP nous tient à l'écart des projets de l'entreprise. Nous ne sommes pas vraiment reconnus comme administrateurs. Au contraire, on cherche plutôt à nous faire passer pour une caution des décisions prises au Conseil. »

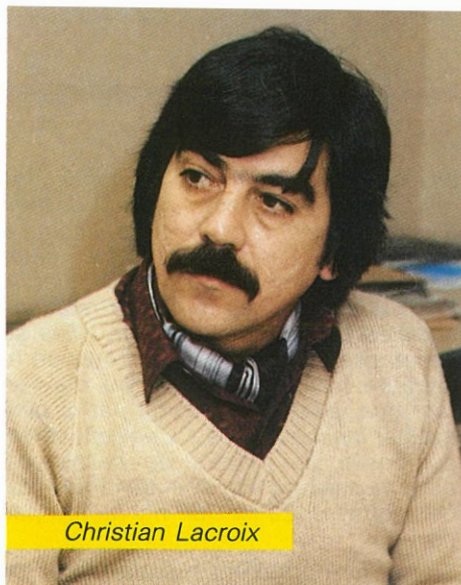
« C'est vrai que nous nous heurtons à un problème de reconnaissance et que nous avons une place à conquérir auprès de l'establishment, affirme F. Noir. Cela empêche d'ailleurs un discours stéréotypé. Nous ne devons pas être seulement négatifs et nous contenter d'être des acteurs en représentation, dont les déclarations et les votes sont prévisibles. »

« Il ne faudrait pas nous prêter des pouvoirs que nous n'avons pas, tient à préciser G. Siméon. Si la voix des salariés se fait entendre au Conseil, nous n'avons qu'un rôle correctif et en aucun cas préventif... Par ailleurs, notre action a des limites qui sont celles du Conseil

(7) Deux commissions préparent les travaux du Conseil. C. Siméon est vice-président de la première commission et C. Cochet vice-président de la seconde. La première commission traite préférentiellement des questions de planification, des projets d'investissement, des marchés ; la seconde, des problèmes financiers, sociaux et juridiques.



Claude Cochet



Christian Lacroix

d'administration de la RATP face aux autorités de tutelle. « Notre présence joue un rôle sur les autres participants, ajoute J. Lescure. Nous représentons l'ensemble du personnel, mais nous avons aussi par notre expérience de l'entreprise une vision particulière de certains problèmes. Ainsi, en tant que femme et que cadre à la RATP, j'apporte des éléments qui éclairent différemment les débats. Maintenant, est-ce vraiment décisif ? »



■ Une place à part ?

La loi DSP accorde justement une attention particulière au rôle des cadres dans la vie de l'entreprise. Un siège leur est réservé parmi ceux des neuf représentants des salariés. Il est attribué à la liste ayant obtenu le plus de voix parmi les cadres. C'est Pierre Felce qui siège à ce titre au Conseil d'administration de la RATP.

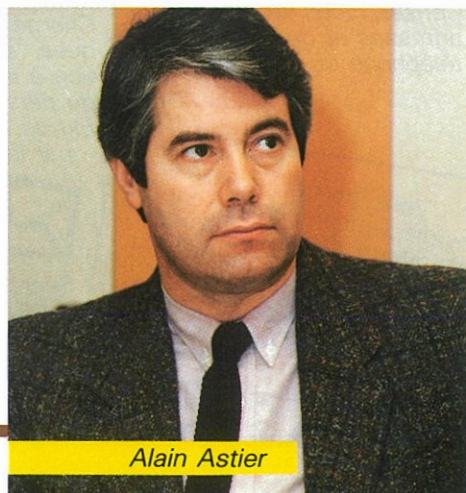
Pierre Felce n'a pas souhaité s'exprimer publiquement dans ce reportage d'Entre les lignes consacré aux administrateurs salariés. La conception et la rédaction de l'article ne lui offraient pas, selon lui, toutes les garanties pour développer aussi longuement qu'il l'aurait souhaité les idées qu'il défend. A une prochaine fois, peut-être. Et pourquoi pas dans un reportage consacré à l'information sur le Conseil à travers Entre les lignes !



■ Bâtir ensemble

« Administrateur, ce n'est pas un métier ! La gestion, cela s'apprend et à ce titre, nous avons besoin de formation. Mais nous ne devons pas devenir des professionnels de la gestion, ni même du Conseil... A travers notre action, ce sont les travailleurs qui doivent intervenir dans la gestion, les orientations et les choix stratégiques de l'entreprise. » Reprenant les propos de C. Lacroix, J.-C. Béthon va même plus loin : « Nous sommes des salariés qui doivent faire entendre la voix de leurs camarades. Nous devons donc veiller à ne pas nous isoler du reste de l'entreprise. » Cette question de « communication » revient souvent dans la bouche des administrateurs. « Nous n'avons pas beaucoup de moyens pour faire connaître notre action, signale F. Noir. L'entreprise aurait un gros effort d'information à accomplir !... Par ailleurs, nous n'avons guère la possibilité d'apprécier les réactions des salariés. Finalement, nous serons jugés en bloc au moment des prochaines élections. Entre temps, nous manquons de points de repère... Mais chose plus grave encore à mon sens, si l'information des administrateurs vers les salariés ne passe pas, celle des salariés vers les administrateurs est tout aussi déficiente. Les structures intermédiaires entre le Conseil et l'ensemble de l'entreprise ne marchent pas très bien. C'est le cas des nouveaux Comités économiques de direction... Pourtant, il importe que nous sachions ce que pensent les salariés pour intervenir utilement au Conseil. »

« La place des administrateurs salariés dépend aussi de l'image de marque dont souhaite se doter la RATP. Les lois Auroux, commente A. Astier, tentent d'établir une nouvelle forme de communication dans les entreprises pu- ▶



Alain Astier

Les administrateurs salariés : NEUF ÉLUS POUR UN CONSEIL

bliques... Le salarié doit se sentir plus responsable et l'entreprise doit devenir plus transparente. Il y a beaucoup à gagner en s'engageant dans cette voie... Nous sommes prêts à jouer le jeu, mais pas seuls ». « Les relations sociales ne se décrètent pas, elles se construisent jour après jour, continue A. Lagarde. La loi fournit un cadre, mais en tant que telle, elle ne suffit pas à faire évoluer les mentalités... L'entreprise est composée de milliers de personnes, c'est normal qu'elle soit traversée par des conflits... La loi DSP n'y mettra pas fin ! »

G. Siméon. Maintenant, il ne faudrait pas chercher à gommer les différences qui nous séparent. Nous devons rester honnêtes vis-à-vis des électeurs... A neuf, nous faisons un tout, mais chacun d'entre nous n'est pas seulement un neuvième de l'ensemble ! » Autant dire que les problèmes sont épineux et la sythèse difficile. Voilà au moins un excellent sujet pour alimenter de futurs articles !

Christian CHAUMEREUIL

« Plusieurs d'entre nous représentent la RATP au sein d'autres conseils d'administration (8). C'est le signe d'une évolution importante, constate

(8) J. Lescure et F. Noir siègent au conseil d'administration de Sofretu, A. Lagarde à celui de Logis-Transport, G. Siméon et C. Cochet à celui du groupement d'intérêt économique Transcommunications.



Comment, qui, où ?

Cet article a été rédigé à la suite d'une dizaine d'heures d'entretien avec les différents administrateurs salariés de la RATP. Ces rencontres ont eu lieu individuellement ou par petits groupes. Bien d'autres thèmes que ceux évoqués dans le papier ont été abordés lors des interviews.

Afin de faciliter la lecture de l'article, les principaux éléments du curriculum vitae des différents administrateurs salariés sont rassemblés dans le tableau ci-contre. En outre, et pour vous permettre d'entrer plus facilement en contact avec ces neuf administrateurs chargés de nous représenter au Conseil, vous trouverez des adresses et des numéros de téléphone où les joindre.

C.C.

Vous pouvez également joindre l'ensemble des administrateurs salariés par l'intermédiaire du secrétariat du Conseil d'administration, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris, ou en téléphonant au 24411.

Alain ASTIER

42 ans.
Conducteur au réseau ferré.
Élu de la liste d'entente parrainée par les syndicats autonomes, CFTC et CGC.



Syndicat autonome traction,
19, boulevard de Sébastopol,
75001 Paris.
Tél. 42.33.60.48.

Jean-Claude BÉTHON

39 ans.
Machiniste-receveur au réseau routier.
Élu de la liste parrainée par le syndicat CGT.



85, rue Charlot,
75003 Paris.
Tél. 42.72.88.72.

Claude COCHET

39 ans.
Chargé des études juridiques, statut et réglementation à la direction du personnel.
Élu de la liste parrainée par le syndicat FO.



Secrétariat
du Conseil d'administration
de la RATP,
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

Pierre FELCE

65 ans.
Cadre au service des stratégies de développement.
Élu de la liste d'entente parrainée par les syndicats Autonomes, CFTC et CGC.



RATP
Bureau des liaisons syndicales,
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

Christian LACROIX

39 ans.
Ajusteur-mécanicien QQSP.
Élu de la liste parrainée par le syndicat CGT.



85, rue Charlot,
75003 Paris.
Tél. 42.72.88.72.

Arnaud LAGARDE

37 ans.
Conducteur au réseau ferré.
Élu de la liste parrainée par le syndicat FO.



67, rue de Turbigo,
75002 Paris.
Tél. 42.72.18.96 et 42.72.28.70.

Jeanne LESCURE

53 ans.
Chargée de la mission « base documentaire » au service des stratégies de développement.
Élu de la liste parrainée par le syndicat CGT.



RATP - Service GS,
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.
Tél. 40.46.42.94.

François NOIR

43 ans.
Chargé de l'observatoire statistique au service des stratégies de développement.
Élu de la liste parrainée par le syndicat CFDT.



11, rue Auber, 75009 Paris.
Tél. 47.42.17.87.

Gérard SIMÉON

40 ans
Agent de maîtrise au réseau routier.
Élu de la liste parrainée par le syndicat CGT.



85, rue Charlot,
75003 Paris.
Tél. 42.72.39.17.



CHACUN POUR SON GRADE



Cliché RTL

Lundi 23 décembre, 13 h 25

« Allo, Monsieur X, c'est RTL. Je vous rappelle pour que vous témoigniez à l'antenne. Restez à l'écoute du téléphone et éteignez votre poste. Je vous demande de ne pas passer de message personnel et de ne pas remercier d'avoir été sélectionné.

— Je voudrais revenir sur la grève de la RATP, vendredi... embouteillages... parisiens pris en otages... scandaleux...

— A propos de la grève... action démesurée... conséquences désastreuses... Les ambulances bloquées... ne pas exagérer...

— Je suis conducteur de métro... mal compris le sens du mouvement... question de sécurité... intérêt de tous. »

L'actualité était ce jour-là à commenter la grève des conducteurs de métro sur l'antenne de Radio-Télé-Luxembourg. Des usagers, des agents de la Régie ont échangé leurs avis pendant plusieurs jours. Nous avons voulu en savoir plus sur cette émission « d'expression directe ».

■ DEMI-HEURE DE VÉRITÉS

Mardi 21 janvier, 13 h 25

Derrière la vitre du studio, Alain Krauss va animer l'émission avec Anne-Marie Peysson. Ils ont l'œil sur l'horloge, ils fument. Les informations se terminent, quelques publicités défilent. A côté de moi, six standardistes rappellent les intervenants, font leurs recommandations. 13 h 32, l'émission commence. Les écouteurs sur les oreilles Alain Krauss délimite l'actualité du jour : « Le débat pré-électoral, les questions que vous voudriez voir traitées par les hommes politiques. »

Premier auditeur...

Et puis six autres, un retraité de l'Essonne, une dame de Maisons-Alfort, un ingénieur agricole de Beauvais, les Charentes, Charleville... Pour chacun Alain Krauss se charge de la relance et de la conclusion, approuve ou glisse un argument, le plus souvent pondéré.

La « chambre d'écho » adoucit sa voix. Aucun signe d'énervement, sinon quatre cigarettes en trente minutes. 14 h 02, l'équipe de l'émission suivante entre dans le studio. Anne-Marie Peysson reste.

Quelques couloirs, un bureau, Alain Krauss nous reçoit.

■ LEÇON DE JOURNALISME

— « Je crois connaître toutes les questions que vous voulez me poser. Pourquoi une telle émission ? Elle correspond à un besoin d'expression. Il existe à Los Angeles une radio qui ne fait que ça. Nous avons commencé en septembre 1981. Les commentaires de la profession étaient unanimement... contre. A l'expérience les avis ont changé. Nous avons analysé ce besoin et montré qu'il correspond le plus souvent à une insatisfaction par rapport au discours : celui des hommes politiques comme celui des journalistes, qu'il soit trop mesuré, « langue de bois » ou à côté des préoccupations.

— Quels sont donc les sujets évoqués ?

— Ce sont en priorité les problèmes cruciaux : le chômage, la santé, la sécurité, la protection sociale. Souvent l'avis ou la critique sont assortis de propositions, d'idées originales. L'expérience montre que ces interventions sont réfléchies, mesurées, même quand la personne a vécu l'affaire qu'elle critique. Malgré sa place importante dans la vie des Parisiens, la RATP est peu présente sauf... quand elle se met sur le devant de la

scène : une grève, une série d'agressions. Parfois à l'inverse, ils défendent la RATP en dénonçant le vandalisme, par exemple.

— On peut cependant mettre en cause impunément.

— Non. Nous y veillons et les interventions ne sont pas déraisonnables. Une seule fois en cinq ans j'ai dû couper quelqu'un qui tenait des propos racistes. L'expérience du débat du 20 décembre a montré que les auditeurs ne veulent pas qu'on touche au droit de grève.

— Comment préparez-vous l'émission ?

— A partir de 8 h 15 les auditeurs peuvent appeler.

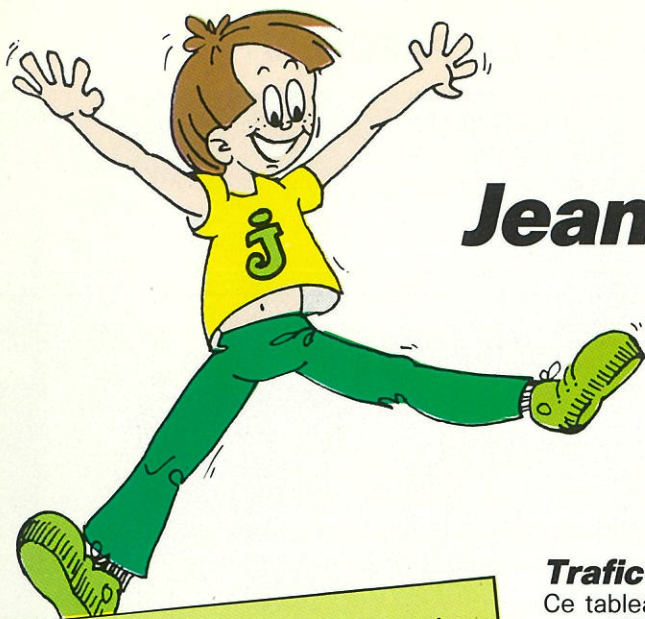
En fonction des sujets, je choisis un ou deux thèmes qui reflètent les préoccupations. Ensuite je choisis sept ou huit textes représentatifs, en essayant de rechercher l'original et l'équilibré. A midi j'informe les auditeurs des thèmes. Ceux qui ont été retenus sont ensuite rappelés, comme vous l'avez entendu, pour 13 h 30. Quelques appels sont repris le lendemain matin.

— N'est-ce pas frustrant pour un journaliste de faire traiter l'actualité par d'autres.

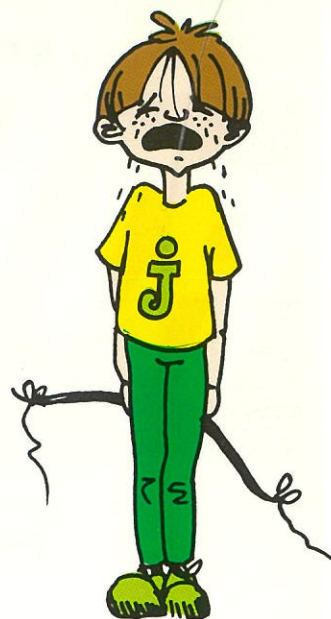
— Cette émission est pour nous une véritable source d'information. J'en fait profiter les collègues de la rédaction. Toutes les catégories socioprofessionnelles interviennent, nous disent leurs préoccupations et comment ils attendent qu'on en parle.

Et à ce jeu, l'expérience montre aussi que l'essentiel n'est pas de maîtriser de grandes idées théoriques. Les meilleurs « papiers » des auditeurs, c'est le vécu, des idées claires, des mots simples. C'est une leçon quotidienne de journalisme. »

Jacques MARION



Jean qui rit, Jean qui pleure : le trafic version 85



Présenté au Conseil d'administration de janvier dernier, les résultats du trafic 1985 témoignent d'une progression de 2 % par rapport à 1984. Toutefois, ce bon résultat ne se retrouve pas dans les comptes de la Régie puisque les recettes 1985 sont inférieures de 38 millions de francs aux prévisions budgétaires.

En 1985, le trafic « brut » de la Régie a légèrement dépassé les 2 milliards 254 millions de voyages, soit une augmentation de 2 % par rapport au chiffre de 1984. Cette progression prolonge la tendance moyenne d'accroissement du trafic, observée sur la période 1978-1984.

• La prudence des statisticiens

L'établissement des statistiques annuelles 1985 a donné la migraine aux statisticiens du routier, du ferré et du service commercial. Il faut bien reconnaître qu'ils n'ont guère été aidés par les événements. En janvier, une vague de froid intense perturbe le trafic du RER. Pour faciliter le passage des voyageurs, les lignes de contrôle sont mises hors service dans plusieurs gares.

En juin et en juillet, les ordinateurs de Crillon qui recueillent les informations statistiques transmises par les péages du métro et du RER tombent en panne à plusieurs reprises. A chaque fois, les données sont perdues ! Rassurez-vous le remplacement de ces ordinateurs est prévu. Sur le réseau routier, la généralisation des comptages par « tapis contact » (1) oblige à revoir les résultats des comptages effectués précédemment par « sondages ». Conséquence statistique, le trafic autobus de 1984 perd 28 millions de voyages et les

Trafic en chiffres

Ce tableau donne les chiffres « bruts » de trafic pour 1984 et 1985 (en millions de voyages effectués).

	1984	1985	Variations
Métro	1 177,1	1 188,6	+ ,1 %
RER	278	288,8	+ 3,9 %
Funiculaire de Montmartre	1,6	1,9	+ 18,8 %
	1 456,7	1 479,3	+ 1,6 %
Autobus :			
– lignes de Paris	306,4*	312,1	+ 1,9 %
– lignes de banlieue (y compris les lignes affrétées)	444,2*	459,2	+ 3,4 %
– services touristiques et locations	3,9	3,8	– 2,6 %
	754,5	775,1	+ 2,7 %
Total	2 211,2	2 254,4	+ 2, %

(*) Les différences constatées par rapport aux chiffres publiés l'année dernière (voir *Entre les lignes* n° 80, p. 5) sont dues aux corrections statistiques effectuées pour rendre homogènes les résultats obtenus avec différentes méthodes de comptage.

données des trois premiers mois de 1985 sont revues. Grâce à cela les chiffres 1984 et 1985 deviennent « homogènes », même si l'on n'exclut pas ici ou là quelques « légères distorsions dues aux corrections statistiques ».

D'ailleurs, les spécialistes de « l'analyse du trafic » se montrent prudents. « L'évolution du trafic des lignes d'autobus demeure d'interprétation délicate », lit-on entre deux tableaux du document de synthèse remis au Conseil d'administration. Dans l'ensemble, le trafic augmenterait légèrement. En banlieue, la progression s'explique en grande partie par l'accroissement enregistré sur le réseau TRA en Seine-Saint-Denis (+ 7 %) et sur les réseaux des villes nouvelles (+ 12 %). Le ruban bleu revient au réseau de Cergy où trois lignes ont vu le jour en 1985. Par ailleurs, le prolongement de la ligne SNCF de Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe a sérieusement renforcé l'attractivité des transports en commun dans le secteur. A Saint-Quentin-en-Yvelines, l'urbanisation rapide des quartiers du « centre ville », à proximité de la gare

terminale de la ligne C du RER, rejaille aussi sur le trafic des autobus.

Seule ombre au tableau, du côté routier, le trafic du STL (services touristiques et de locations) qui continue à s'effriter. La diminution du nombre des industries en région parisienne et le remboursement à 50 % de la carte orange tirent vers le bas le trafic des « services ouvriers ». Beaucoup de salariés utilisent désormais les lignes « régulières » pour se rendre à leur travail. Par ailleurs, la situation économique n'est guère favorable au développement des excursions. Une exception néanmoins : la location des vieux bus à plate-forme qui connaît un succès toujours grandissant. En 1985, les six bus de Michelet (4 TN 4H et 2 TN 4F) ont parcouru 6 150 kilomètres, soit 10 % de plus qu'en 1984. Les statistiques publiées pour le STL ne tiennent toutefois pas compte du trafic de la ligne 923 qui remplace la desserte SNCF entre Auteuil et Pont-Cardinet (voir *Entre les lignes* n° 80, p. 23). En 1985, cette ligne a enregistré 1,1 million de voyages, mais qui sont comptabilisés avec le trafic SNCF de banlieue.

• Le funi s'envole

La progression du trafic sur le métro est plus faible en 1985 (+ 1 %) que les années précédentes (+ 1,8 % en 1984, + 2,4 % en 1983). Outre les raisons techniques évoquées précédemment (fiabilité des chiffres de péage), deux phénomènes conjoncturels expliquent ce tassement. La progression rapide de 1983 et 1984 résultait pour une large part des mesures prises en faveur des salariés (remboursement de la carte orange par les employeurs). Aujourd'hui, l'effet de ses mesures s'estompe. De plus, entre 1982 et 1984, le taux fraude oscillait autour de 4,5 % du trafic total. L'année 1985 a été marquée par une forte augmentation du nombre des fraudeurs. Le taux fraude atteint désormais 5,3 %, ce qui représente une perte annuelle correspondant à 63 millions de voyages.

Sur le RER, aussi la croissance est moins rapide. En 1985, l'augmentation n'a été que de 3,9 %, soit moitié moins qu'en 1984. Le trafic de la ligne B continue à progresser deux fois plus vite que celui de la ligne A : + 2,9 % pour la A contre + 5,7 % pour la B. Toutefois, la ligne A avec ses 186,5 millions de voyages par an reste largement en tête (102,3 millions de voyages sur la ligne B seulement).

Le funiculaire de Montmartre connaît en revanche une progression spectaculaire (+ 18,8 % l'année dernière). La concurrence du *Montmartrobus* ne lui fait pas peur. Avec plus de 5 300 utilisateurs quotidiens, le « funi » hisse la Régie vers les sommets du trafic pour les remonte-pentes !

• Des recettes qui font grise mine

Malgré des résultats encourageant au plan trafic, les recettes connaissent une évolution défavorable. A la fin de l'année, les recettes du trafic accusaient un solde négatif de 38 millions de francs par rapport aux prévisions budgétaires établies en juin dernier. Cet écart résulte d'un transfert, plus rapide que prévu, des utilisateurs vers des titres d'abonnement, comme la carte orange ou la carte intégrale, dont l'utilisation est plus avantageuse. En 1978, 41 % des voyages sur le métro s'effectuaient avec un billet. Aujourd'hui, on en compte à peine 32 %. De même la

(1) Sur les autobus standard, une marche sensible, le « tapis contact » comptabilise, au fur et à mesure des passages, les voyageurs qui descendent par la porte centrale. Sur les autobus articulés, il y a des marches sensibles aux trois portes. Le nombre de voyageurs transportés s'obtient en divisant par deux le total des passages enregistrés. A la fin de l'année, les trois quarts des véhicules seront équipés de marches sensibles. Seuls les autobus les plus anciens resteront sans moyen de comptage automatique. Ces véhicules disparaîtront progressivement au fil des réformes.



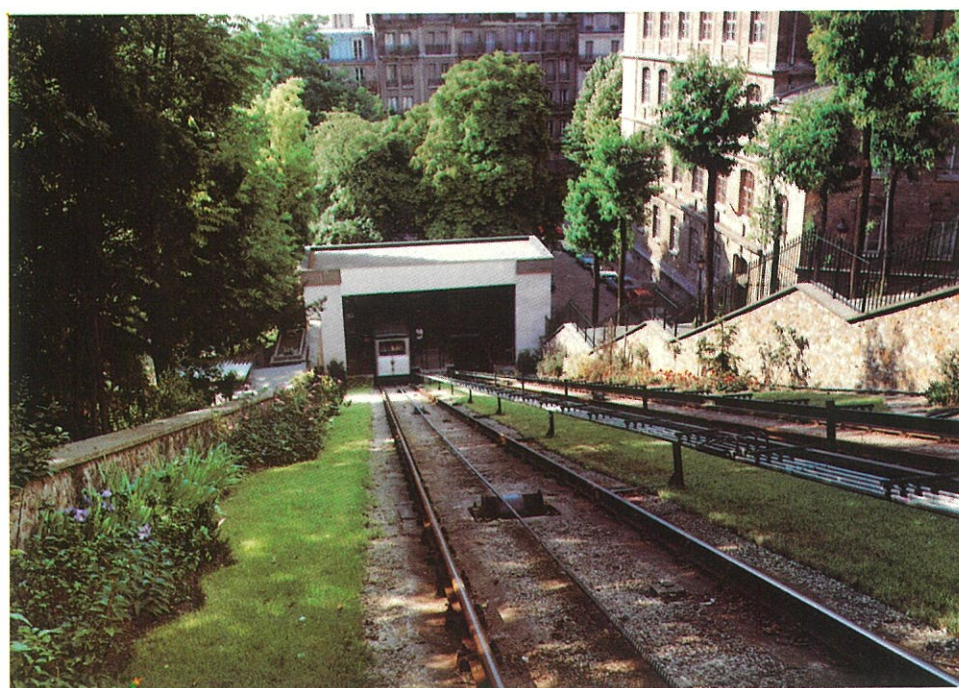
RATP-Ardillon

A défaut de péages magnétiques, on ressort la pince !



RATP-Ardillon

Le trafic augmente rapidement sur les réseaux des villes nouvelles.



RATP-Ardillon

Le funiculaire se hisse vers les sommets du trafic.

Jean qui rit, Jean qui pleure : le trafic version 85

vente des cartes hebdomadaires continue à régresser sous la poussée du coupon jaune (- 9 % sur le métro, - 15 % sur les bus de banlieue).

En 1985, les recettes directes du trafic atteignent 4 912 millions de francs, soit 7,5 % de plus qu'en 1984. Ces recettes représentent environ 35 % du montant total des recettes de la RATP. L'utilisation de plus en plus large des titres d'abonnement à la place des billets en carnet soulève indirectement des problèmes financiers épineux. La contribution financière nécessaire pour compenser l'existence de ces tarifs préférentiels type « carte orange » provient du « versement transport » auquel sont soumis toutes les entreprises de l'Ile-de-France employant plus de dix salariés. Cette taxe représente 2 % de la masse salariale pour les entreprises installées à Paris et en proche banlieue,

et 1,2 % en lointaine banlieue. Les difficultés économiques limitent les ressources disponibles par le biais du versement transport. Jusqu'en 1985, celles-ci ont été suffisantes pour compenser les pertes de recettes dues aux tarifs préférentiels. En 1986, il en sera autrement et à terme l'écart risque de se creuser rapidement. Trouver un

juste équilibre entre les nécessités d'une politique tarifaire, commercialement attractive, et les nécessités d'une politique financière, économiquement raisonnable, s'annonce comme une des priorités pour l'avenir de l'entreprise.

Christian CHAUMEREUIL

La RATP en France

	Métro*	Bus*	Total*	Taux d'utilisation**
Paris	1 376	722	2 098	240
Lyon	60	146	206	187
Marseille	30	99	129	143

Quelques comparaisons étrangères

	Métro*	Bus*	Total*	Taux d'utilisation**
Paris	1 376	722	2 098	240
Londres	498	1 042	1 540	220
New York	1 044	504	1 548	170
Tokyo	2 092	357	2 449	95
Budapest	362	1 135	1 497	624
Moscou	2 417	-	-	-
Mexico	1 038	-	-	-

* Trafic en millions de voyages, chiffres 1982.

** Nombre moyen de voyages effectués annuellement par chaque habitant de l'agglomération.

Tour d'horizon mondial

Avec plus de 2 milliards d'utilisateurs annuels, la RATP se classe parmi les mastodontes du transport public urbain. Bien que les chiffres soient difficiles à collecter et à comparer avec précision, un rapide tour du monde permet de prendre conscience de cette réalité (1).

Au plan national, la RATP arrive largement en tête. Cela n'a rien d'étonnant en soi : l'agglomération parisienne est huit fois plus peuplée que l'agglomération lyonnaise. Toutefois, les Parisiens utilisent davantage les transports en commun que les Lyonnais ou les Marseillais. En moyenne, ils effectuent 240 voyages par an avec les transports en commun. A Paris, le métro (métro urbain et RER) draine 65 % du trafic ; en revanche en province, les bus assurent les trois quarts des déplacements.

On retrouve un partage identique à Londres où les célèbres bus rouges à impériale restent la cheville ouvrière du réseau de transport. Malgré un taux d'utilisation assez élevé (220 voyages par an et par habitant),

le trafic du *London Transport* ne dépasse guère un milliard et demi de voyages. A quelques unités près, c'est le même résultat qu'à New York. En revanche, le métro de Tokyo transporte à lui seul autant de personnes que tout le réseau de la RATP. Géré par deux entreprises différentes, le métro de Tokyo comporte huit lignes s'étendant sur près de 170 kilomètres. Toutefois, plusieurs d'entre elles sont interconnectées avec les lignes de chemins de fer de banlieue. Exploitées à la manière de notre RER, elles desservent une agglomération de vingt millions de personnes.

Dans les métropoles des pays d'Amérique du Sud, le métro représente souvent le seul moyen de transport sûr, rapide et fiable. La surcharge des trains atteints des sommets que nous ne pouvons guère imaginer, même en nous postant à Châtelet-Les Halles à 8 h 30 du matin. Ainsi, à Mexico, les femmes et les enfants disposent de voitures réservées pendant les heures de pointe... afin de ne pas être étouffés par la foule ! Sur 80 kilomètres de lignes, le métro de Mexico draine plus d'un milliard de voyageurs chaque année (2).

Mais le record du trafic reste détenu par le métro de Moscou. Près de deux milliards et demi d'utilisateurs empruntent les huit lignes du *Moskovski metropoliten imeni V.I. Lenina*. Toutefois, les comparaisons sont délicates puisqu'il n'y a guère de moyens de transport individuels susceptibles de concurrencer les transports en commun. Néanmoins dans certaines villes des pays de l'Est, le réseau de transports en commun est devenu si dense et si bien desservi qu'il soutient victorieusement la comparaison avec l'automobile, même si celle-ci bénéficie encore de conditions de circulations ultrafluides. C'est le cas à Budapest où le tramway joue un rôle comparable à notre métro. Si les Parisiens utilisaient les transports en commun avec la même frénésie que les Hongrois, la RATP transporterait plus de huit milliards de voyageurs dans l'année !

C. C.

(1) Toutes les données ayant servi à établir cette comparaison datent de 1982. Elles ont été rassemblées par Pierre Decreusefond qui s'occupe du centre de documentation statistique à la base documentaire du service GS.
(2) Le trafic 1984 est de 1 242 millions d'usagers.



L'avis que vient d'émettre le Conseil économique et social (CES) sur l'avenir des transports urbains n'a pas fait la une des journaux. Le rapport du Président de la RATP n'invitait qu'à intensifier les actions de priorité aux transports collectifs ! En plus, le vote a été acquis à une importante majorité...

Et s'il ne l'avait pas voté ?

« Voici donc constitué ce Conseil économique et social dont le vrai nom pourrait être celui d'Assemblée de la nation au travail ». L'ambition de cet organisme, qu'énonçait ainsi Émile Roche, son Président en 1959, n'a pas suffi à le mettre en bonne place dans l'attention collective.

Et pourtant, les avis qu'il donne pèsent dans les orientations du pays, tant au niveau des décideurs — gouvernement et parlement, qu'au niveau des relais d'opinion, de la presse.

Ce poids, il le doit d'une part à sa composition et d'autre part au rôle que lui confie la constitution (voir encadré ci-contre).

« LA NATION AU TRAVAIL »

Représentant l'éventail des forces économiques et sociales du pays, il a un double but :

- favoriser le dialogue entre les diverses catégories professionnelles dont les intérêts sont souvent divergents ;
- conseiller le gouvernement et participer à l'élaboration de la politique économique et sociale.

Il intervient donc sur toutes les questions importantes, que son avis soit demandé ou qu'il le donne de lui-même.

C'est cette dernière procédure qu'il a employée pour demander à Claude Quin, membre du C.E.S., de présenter un rapport.

Le mandat de 5 ans de ses membres donne à ce Conseil une position stable, indépendante des échéances et changements politiques. Ses avis n'ayant pas valeur de décision, ils échappent aux pressions de l'actualité et visent le long terme.

L'avis qu'il vient d'émettre sur l'évolution des transports urbains aura d'autant plus de poids qu'il a été voté à une très large majorité : 132 pour, 32 abstentions, 35 contre. Largement inspiré de l'expérience de la RATP, il constitue désormais une référence.

« DE L'ÉCONOMIQUE ET DU SOCIAL A L'ÉCHELLE HUMAINE »

Cette préoccupation du Président du CES, Gabriel Ventejol, est bien présente dans la question du transport. Il y a les hommes, il y a la ville, l'activité industrielle et le commerce. Aucun de ces éléments ne peut être pris séparément.

Et puis, dès qu'il s'agit d'en venir à l'analyse et aux propositions, le langage que nous connaissons bien à la Régie devient plus sec et plus précis.

Il y a d'abord la complémentarité entre transports, individuel et collectif.

Il y a ensuite la diversification des modes de transports, et là on est dans le collectif. Il y a aussi la continuité nécessaire à l'attractivité du service offert.

CONSTITUTION

Le Gouvernement de la République, conformément à la loi constitutionnelle du 3 juin 1958, a proposé.
Le Peuple français a adopté.
Le Président de la République promulgue la loi constitutionnelle dont le texte est :

TITRE X

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Article 86.

Le Conseil Économique et Social, créé par le Gouvernement, donne son avis sur les projets de loi, d'ordonnance ou de décret ainsi que sur les propositions de loi qui lui sont soumises.
L'un des membres du Conseil Économique et Social peut être désigné par celui-ci pour examiner devant les assemblées parlementaires l'avis du Conseil sur les projets ou propositions qui lui sont soumis.

Article 90.

Le Conseil Économique et Social peut être également consulté par le Gouvernement sur tout problème de caractère économique ou social intéressant la République ou la Communauté.
Tout plan ou tout projet de loi de programme à caractère économique ou social lui est soumis pour avis.

Article 91.

La composition du Conseil Économique et Social et ses règles de fonctionnement sont fixées par une loi organique.

Ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958
portant loi organique
relative au Conseil Économique et Social

Le Président du Conseil des Ministres.

Vu la Constitution, et notamment son titre X ;

Le conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu.

Ordonne :

TITRE I^{er}

MISSION ET ATTRIBUTIONS.

Art. 1^{er}. — Le Conseil Économique et Social est auprès des pouvoirs publics une assemblée consultative.

Par la représentation des principales activités économiques et sociales, le Conseil favorise la collaboration des différentes catégories professionnelles entre elles et assure leur participation à la politique économique et sociale du Gouvernement.

Il examine et suggère les adaptations économiques ou sociales rendues nécessaires notamment par les techniques nouvelles.

Il étudie les diverses formes de participation de la République au développement économique et social de la Communauté.

Art. 29. — La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi organique.

Fait à Paris, le 29 décembre 1958.

C. DE GAULLE

Par le président du conseil des ministres :

André Leveau

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS URBAINS, UN BON CONSEIL



Il y a enfin l'harmonisation des différents réseaux existants.

Et puis, leur humaine appelée stratégie, le Conseil recommande l'humanisation et la sécurité des réseaux.

Cela, bien entendu, doit se traduire plus concrètement :

- par le maintien d'un niveau élevé d'investissements ;
- par le développement de la recherche ;
- par une meilleure coopération fabricants/exploitants ;
- par l'essor des nouvelles technologies et la valorisation du travail ;
- par la maîtrise des coûts d'exploitation ;
- par une nouvelle logique de financement.

Rien au fond qui ne soit dans le Plan d'entreprise de la RATP, mais il ne s'agit pas du Plan d'entreprise d'un exploitant.

En fait, la clé – qui détermine l'importance de cet avis – se trouve dans la composition et dans les missions constitutionnelles du Conseil économique et social.

Les conseillers convaincront-ils les payeurs ?

L'article X de la Constitution semble ne pas l'exclure.

Jacques MARION

Qui siège au conseil économique et social ?

Le Conseil économique et social comprend 230 membres dont le mandat est de 5 ans et qui se répartissent en 18 groupes de représentation.

Soixante-dix pour cent des membres sont désignés par les organisations syndicales représentatives des salariés du secteur privé et du secteur public (69 membres), par les organisations professionnelles représentant les entreprises privées, industrielles, commerciales, artisanales et agricoles et les professions libérales (65 membres), par les organismes de la coopération et de la mutualité (19 membres), par les associations familiales (10 membres).

Trente pour cent des membres sont nommés par le Gouvernement :

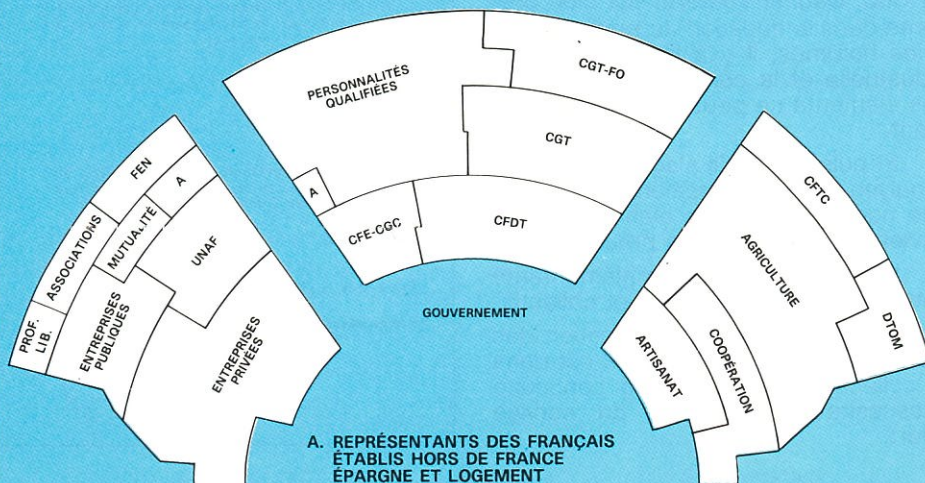
– 17 d'entre eux sont désignés sur proposition des organismes consultatifs compétents pour les représentants des entreprises publiques, de la vie associative et des Français établis hors de France ;

– 8 membres sont désignés après consultation des organisations professionnelles les plus représentatives des DOM et TOM ;

– 2 sont désignés par décret au titre de l'épargne et du logement ;

– 40 personnalités qualifiées dans le domaine économique, social, scientifique ou culturel sont désignées par décret en Conseil des ministres.

Tel qu'il est composé, le Conseil tend à représenter l'éventail des forces économiques et sociales du pays.



TRANSPORT SUR ORDONNANCE

Certains ne sont pas sortis de chez eux depuis des années. Nous qui vivons parfois le transport collectif comme une contrainte, pouvons-nous imaginer qu'il soit pour de nombreux handicapés une liberté essentielle : celle de quitter l'hôpital pour vivre chez eux, mais aussi celle de travailler, de rencontrer des gens, d'aimer la vie ?

Dessignons quelqu'un de gros : l'image sera *proche de la réalité* : 80 à 110 kilos selon la taille.

Pour figurer un handicapé, il est probable qu'on dessinera quelqu'un en fauteuil roulant.

Rien n'est plus *éloigné de la réalité* : seuls 4,3 % des 175 000 handicapés permanents de l'Île-de-France ont besoin d'un fauteuil.

Dans les deux cas cependant, on sera passé à côté du plus grand nombre : ceux qui portent mal leurs 5 ou 10 kilos de trop ou ceux qui ont des difficultés à marcher longtemps. Parfois ce sont les mêmes, parfois c'est provisoire comme une maternité ou un accident de ski.

Pour ce plus grand nombre, beaucoup d'aménagements ont été réalisés au point que le transport leur est globalement accessible : emmarchement réduit, sonorisation, visualisation, matérialisation, aires de repos, rampes d'appui, escaliers mécaniques, portes automatiques, sont à leur service... et au service de tous les usagers. Ces mesures s'étendent progressivement à l'ensemble du réseau et des véhicules (voir pour cela *Entre les lignes* n° 47 de 1980 et 56 de 1982).

Cependant 7 500 handicapés lourds se heurtaient au mur du transport malgré les efforts faits par les associations et les services sanitaires et sociaux. Une première étape avait été franchie par la RATP en apportant une aide matérielle à certaines associations de handicapés se chargeant de ce transport spécifique à la demande : le remisage des véhicules et leur entretien au prix coûtant dans certains dépôts. Par ailleurs, la Régie assurait déjà des circuits, notamment scolaires.



accessible

La plupart des gares du RER lignes A et B sont aujourd'hui accessibles aux handicapés.

Par ascenseur, par plateforme élévatrice ou parce que la gare est de plain-pied le voyageur accède au guichet. Le voyageur informe l'agent de sa gare de destination. Après avoir validé le billet, l'agent d'accueil accompagne le client handicapé jusqu'à une voiture du RER. Il prévient ensuite la gare de destination pour qu'un autre agent d'accueil aide le voyageur à sortir de la gare. Cette démarche est valable également quand une autre personne accompagne.

Dans le Val-de-Marne, une seconde étape est franchie aujourd'hui, sous l'égide du département grâce à la coopération du Groupement pour l'insertion des handicapés physiques et de la RATP : un service spécial de transports pour les handicapés du Val-de-Marne est né.

contrat répartit ainsi les tâches pour huit ans :

Le département met à disposition les locaux et les équipements de bureau. Il finance les véhicules adaptés, les appareils de perception de recettes, les installations embarquées (notamment radio-téléphoniques). Surtout, il assure l'équilibre financier de l'exploitation.

La RATP remise et entretient les véhicules, étudie et fixe les méthodes d'exploitation, encaisse les recettes et rémunère le GIHP. En commun avec l'association elle fixe les circuits et les règles d'utilisation du personnel.

Le GIHP gère la téléphonie d'exploitation, emploie et affecte le personnel.

Ensemble... séparément

Ce que personne ne savait faire seul, la RATP, le département du Val-de-Marne et le Groupement pour l'Insertion des handicapés physiques ont décidé de le faire ensemble : un transport public spécialisé pour handicapés.

« Le département du Val-de-Marne souhaite compléter sur l'ensemble de son territoire le service public de transports collectifs par la mise en place d'un service réservé aux personnes de tous âges empêchées du fait d'un handicap moteur, sensoriel ou mental, d'utiliser les services traditionnels de transport en commun. »

De cette volonté est née une association avec la RATP qui sait exploiter un réseau et avec le GIHP qui organise déjà des déplacements similaires. Le



Transports... sur ordonnance

Menu ou carte

La zone d'intervention se compose des villes du Val-de-Marne et de leurs communes (ou arrondissements) limitrophes.

Il y aura un **service régulier** pour les déplacements répétitifs selon des circuits, et un **service à la demande** pour les voyages occasionnels. Dans tous les cas le trajet s'effectue au porte-à-porte. Le nombre de services de conducteurs (7 h 48) varie selon les jours de trois à huit pour un total de 44 services par semaine.

Une quinzaine de conducteurs seront nécessaires pour effectuer ces services dont le kilométrage est évalué à 315 000 km.

Tous ces moyens, l'étude des circuits, les horaires de fonctionnement, ont été mis au point grâce à un important travail d'enquête auprès des handicapés du Val-de-Marne et des services sociaux. De l'avis de tous, cette recherche a permis de parvenir à une meilleure connaissance des problèmes, plus large que le seul besoin de transport.

S'il est impossible d'adapter tout un réseau aux situations les plus difficiles, cette association de volontés montre que l'impossible peut parfois reculer.

Jacques MARION

La première séance du Conseil d'administration de la RATP, millésime 86, s'est déroulée le vendredi 17 janvier. En ouverture, le Président a présenté ses vœux à l'ensemble du Conseil, puis il a exprimé son souhait de voir progresser en 1986 des dossiers importants pour l'avenir de l'entreprise.

Tour de table à propos de la grève du 20 décembre

Après le rappel des faits par le Directeur général, un long débat s'est instauré. Pour certains administrateurs il s'agit d'un mouvement corporatif, prenant les usagers en otages sans respect du service public. Pour d'autres, c'est une grève de solidarité et c'est également une action dans l'intérêt des usagers pour qui la sécurité est aussi importante que la continuité du service.

Les administrateurs, devant la nécessité d'éviter le retour d'une telle situation, ont proposé des solutions parfois divergentes : modification des rapports sociaux dans l'entreprise par la négociation, respect du préavis légal de cinq jours, définition d'un service minimum, généralisation du pilotage automatique intégral, meilleure utilisation des moyens d'information dont dispose la Régie, etc. Plusieurs administrateurs ont souhaité qu'après une réflexion approfondie sur ces suggestions, le Conseil en débattenne à nouveau.

Le Directeur général a insisté sur la gravité des conséquences, pour l'agglomération parisienne, de tels arrêts de travail sans préavis. Il retient le principe d'une action en profondeur pour améliorer le dialogue. Il rappelle cependant que la circulaire incriminée avait été préparée après discussion avec les organisations syndicales. Par ailleurs, service minimum lui paraît difficilement concevable lorsque les lignes sont, en temps normal, proches de la saturation.

Concluant le débat, le Président considère que le problème actuellement

l'avis des handicapés

« Vous êtes provisoirement valide »

Philippe Saint-Martin, rédacteur en chef de la revue *Plainpied*, vit depuis toujours dans un fauteuil roulant. Il nous livre ses remarques, sans concession.

– *Comment appréciez-vous l'évolution du transport ?*

– En dehors de cette association nouvelle, d'une façon mesurée. Longtemps, on a considéré que les handicapés, qu'ils soient dits paralysés, fous ou trisomiques, relevaient d'un milieu spécialisé, ce qui résolvait le problème en ne le posant pas.

Aujourd'hui, on est venu au concept de « mobilité réduite », excès inverse qui met au même niveau le tétraplégique et le porteur de valise. Il faut donc préciser les choses. Il y a une plage commune mais aussi des situations – donc des moyens – spécifiques. Le transport a évolué, c'est vrai, mais pour tout le monde. L'écart avec les gens « normaux » s'est probablement accru, au niveau du service, au niveau du prix et aussi au niveau psychologique. En effet, l'espoir qu'a fait naître la thérapie de maintien du handicapé dans son milieu se heurte à mille difficultés qu'il n'avait pas en milieu médicalisé.

– *Vous pensez donc qu'il y a un retard très important ?*

– Évidemment et il s'aggrave. L'origine des handicaps est de moins en moins « malade ». La population des plus de quatre-vingt-cinq ans doublera d'ici à l'an 2000. Beaucoup de handicaps proviennent d'accidents. Il est évident que la revendication de se mouvoir sera plus forte chez quelqu'un qui a été mobile une bonne partie de sa vie. Le risque de handicap menace tout le monde. La principale épée de Damoclès aujourd'hui, c'est l'accident cardio-vasculaire, l'hémiplégie. Avec cette contradiction que plus on est mobile dans sa vie, plus on risque le handicap et plus mal on le vivra.

– *Que pensez-vous de l'accord du Val-de-Marne ?*

– Il va évidemment dans le bon sens parce qu'il s'articule dans le cadre du transport public, sans pénalisation financière pour les usagers. Les personnes handicapées réintègrent ainsi la collectivité qui paie. Elles, elles paient aussi les crèches, les stades, les autoroutes et le RER. La réalité est qu'aucun citoyen n'utilise tous les services qu'il paie ; mais il est susceptible d'en avoir besoin et c'est un élément fondamental dans le choix du mode de vie de chacun. »

J. M.



le plus grave pour les usagers réside dans la surcharge du tronçon central de la ligne A, ce qui incite à donner la priorité au respect des horaires et pose le délicat problème de la fermeture des portes aux heures de pointe. Des actions sont ou vont être entreprises par la RATP, mais il existe aussi un problème de discipline des voyageurs. Il pense par ailleurs nécessaire de dépassionner le débat et de ne pas opposer artificiellement les intérêts du personnel et ceux des voyageurs. Enfin, il approuve le projet d'une réflexion interne qui donnera lieu, dès qu'elle aura abouti, à un nouveau débat devant le Conseil.

Tube : du GIE à la SA

Les administrateurs ont reconnu le succès technique de cette expérimentation. Ils ont néanmoins évoqué les problèmes du niveau sonore en station, du maintien nécessaire de zones de silence, de la qualité indispensable de la programmation et de l'importance de l'opinion des usagers et du personnel concerné.

Plusieurs administrateurs, tout en reconnaissant la nécessité pour la RATP de disposer rapidement d'un moyen d'information rapide du personnel et des usagers, ont soulevé plusieurs objections portant sur la répartition du capital, le réalisme des prévisions de recettes publicitaires et le mode de désignation des représentants de la RATP dans les divers organismes de liaison créés. Certains ont émis des doutes sur la rentabilité financière à court terme de cette opération.

Concluant le débat, le Président a insisté sur la nécessité de faire abstraction du contexte immédiat de l'expérimentation et des problèmes mineurs qui seront bientôt résolus. Il souligne l'importance stratégique de ce projet qui doit permettre à la RATP de devenir, à terme, une entreprise de communication.

Continuant son intervention, le Président affirme qu'il n'y a pas de volonté hégémonique du service public. La RATP n'a gardé qu'une minorité de blocage, dans la nouvelle structure. Mais elle se refuse à abandonner à d'autres

ce réseau de vidéocommunication, fondamental pour son avenir ; d'autant que la RATP est la première entreprise de transport au monde à s'engager dans une telle modernisation. Il conclut sur la nécessité de transformer sans attendre le GIE* en société anonyme afin de disposer d'une structure adaptée. Une réflexion approfondie sera engagée néanmoins sur l'orientation des programmes afin de rendre optimale leur qualité.

Le remplacement du GIE Par une société anonyme a été adoptée par 21 voix pour, 2 contre et 1 abstention.

Formation : le plan 86

Plusieurs administrateurs, constatant que c'est la deuxième année où le plan de formation vient devant le Conseil par suite d'un avis défavorable du Comité d'entreprise, souhaitent que la concertation dans la préparation de ce plan soit plus efficace. Jugé ambitieux, mais justifié, le plan de formation fait cependant apparaître une réduction importante de la formation externe, réduction incomplètement compensée par une légère progression de la formation interne. Abstraction faite de la formation liée à l'embauche, le niveau de la formation permanente est au total stabilisé à 4,1 % de la masse salariale, soit deux fois plus que la moyenne des entreprises françaises et cinq fois ce qui est exigé par la loi.

Les services de la RATP doivent cependant se fixer pour objectif d'accroître à nouveau cet effort de formation afin de satisfaire les besoins liés au développement des nouvelles technologies, à l'importance de l'accueil en station et à l'initiation à la gestion.

Le plan de formation 86 a été approuvé par 10 voix pour, 7 contre et 1 abstention.

Le reste en bref

• **Tramway Saint-Denis-Bobigny** : le Conseil a approuvé le principe des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du site propre.

• **Commandes de MI 84 pour 1986** : le commissaire du gouvernement précise que devant les difficultés d'exploitation de la ligne A, l'État a autorisé la commande de 8 éléments MI 84 supplémentaires en 1986. Cette décision ayant été prise après la réunion du conseil de direction du FDES**, cet organisme entérinera, lors de sa prochaine réunion, la réévaluation nécessaire du programme d'investissement de la RATP. De plus, dans le cadre du groupe de réflexion sur le financement des investissements, en cours de constitution, le financement des charges financières liées à cette opération sera évoqué.

Le Président souhaite que ce groupe de travail soit très prochainement mis en place et il conclut le débat en considérant que cette commande supplémentaire répond à une demande de transport mais qu'elle est également bonne pour l'industrie ferroviaire et pour l'emploi.

• **Trafic 1985** : voir l'article consacré à ce sujet dans ce numéro.

Avant de lever la séance, le Président devait se réjouir en constatant qu'à la fin janvier, aucun département de l'Ile-de-France n'a de dette envers la Régie. Cette situation a d'indéniables aspects positifs sur la trésorerie de l'entreprise.

* * *

N.D.L.R. : le texte de la rubrique du Conseil reprend de larges extraits du procès-verbal sommaire rédigé par le secrétariat du Conseil d'administration. *Entre les lignes* remercie toutes les personnes du secrétariat du Conseil qui fournissent ce texte dans un délai extrêmement bref, permettant ainsi au journal d'informer rapidement ses lecteurs.

* Groupement d'intérêt économique (voir Entre les lignes n° 88, p. 13 à 17).

** Fonds de développement économique et social. C'est l'organisme de tutelle qui approuve en dernière instance le budget d'investissement de la RATP.

La ronde des chantiers



Torcy : l'autogare

Depuis quelques jours, le nouveau parc de liaison est en service. Mis en chantier en avril 1985, le parc comprend deux niveaux. Grâce à cela, la capacité totale des aires de stationnement de la gare de Torcy dépasse désormais 1 000 places.

Même si l'heure n'est plus aux très grands chantiers, la RATP n'en continue pas moins à réaliser de nombreux travaux pour améliorer les performances de son réseau. Au cours des prochains mois, nous vous ferons visiter ces différents chantiers dont la réalisation est pilotée par des équipes de la direction du génie civil. Ce mois-ci, nous ferons étape à La Courneuve, Torcy et boulevard Victor.

Christian CHAUMEREUIL

La Courneuve : l'ambiance marine

Commencés en 1984, les travaux de gros œuvre du prolongement de la ligne 7 vers La Courneuve sont presque achevés. Les infrastructures de la station « Les Quatre Routes » sont terminées depuis décembre. Les travaux de pose de la voie viennent juste de commencer.

Parallèlement, la RATP réalise, pour le compte de la Direction départementale de l'équipement, le passage routier de la RN2 qui jouxte les ouvrages du métro.

Par ailleurs, le décor de la station tranchera résolument sur la grisaille ambiante. De gros rochers qui tombent dans une mer d'azur tandis que de grands oiseaux bleus échappés d'un puits de lumière envahissent le ciel de la station : les futurs voyageurs de la ligne 7 débarqueront dans un paysage maritime.

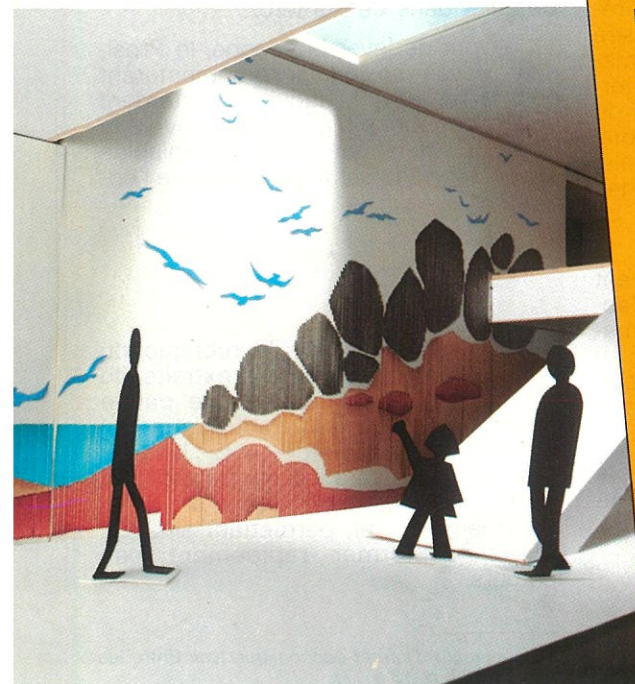
Imaginée par Jean-Rémy Locret, décorateur au service NA*, cette composition haute en couleur a été favorablement accueillie par tout le monde. J.-R. Locret n'est pas un novice. C'est lui qui a imaginé les cafétérias circulaires de Gare de Lyon-RER, décoré les couloirs de correspondance d'Invalides, de Gare de Lyon et de Gare du Nord-La Chapelle... Il a même conçu d'étranges statues en bois qui animent aujourd'hui la station « Marbrerie » sur le VAL lillois.

« Au début, nous devions décorer la station avec un ensemble de bandes de carrelage colorées, comme cela a été fait sur le prolongement de Villejuif... J'ai fait ensuite une proposition de décoration qui tenait compte du budget serré dont nous disposions pour l'aménagement de la station... Tout le fond est peint en blanc. Seules les zones de couleur, rochers, eau, sable, sont carrelées. Quant aux oiseaux, ils doivent être découpés dans des plaques de tôle peinte, rapportées sur les murs. Cela ajoutera une impression de relief... Une décoration, c'est comme une partition de musique : elle doit créer un rythme, un climat qui permet au voyageur d'oublier l'ambiance relativement austère de l'environnement... Cette porte ouverte sur l'art de la fresque affirme l'importance du rôle de la créativité dans notre entreprise. »

J.-R. Locret, comme d'ailleurs les autres personnes amenées à concevoir la décoration de bâtiment, de stations ou de terminaux d'autobus, regrette le silence qui entoure leurs réalisations. « Les œuvres confiées à des artistes extérieurs servent à promouvoir l'image de marque de la RATP. C'est normal ! Mais le fait d'avoir des équipes de décorateurs et de designers dans l'entreprise témoigne aussi de son dynamisme et de son souci de l'esthétique urbaine. »

L'inauguration du prolongement vers La Courneuve reste prévue pour le deuxième trimestre 1987. Maillots de bain de rigueur !

(*) Service des aménagements et de l'entretien à la direction du génie civil.



RATP-N. Audiovisuel



une question de portes

« Transporter, c'est d'abord résoudre les problèmes de portes. » Cette réflexion d'un ancien responsable de la banlieue SNCF de Paris-Saint-Lazare pourrait se retrouver dans la bouche de n'importe quel spécialiste de l'exploitation ferroviaire. Sur chaque train ou sur chaque rame, vingt à trente portes s'ouvrent et se ferment à chacun des arrêts. Aux mouvements longitudinaux des battants de portes se superposent les mouvements transversaux des voyageurs qui montent ou qui descendent de voiture. Des difficultés surgissent lorsque des personnes tentent de précipiter le mouvement !

Selon notre confrère *La Vie du Rail*, la SNCF teste actuellement le premier élément d'une série de cinq automotrices inox Z 5300, dites « de sécurité ». Cet élément résulte d'une suite de transformations réalisées par les ateliers du matériel de Vitry-sur-Seine, sur une Z 5300 de série. Ainsi, les mains courantes extérieures ont été déposées et les poignées de portes remplacées par un modèle plus compact évitant les accrochages.

Ce prototype est également conçu pour la marche « portes bloquées », la rame ne pouvant démarrer qu'après la fermeture de l'ensemble des portes du convoi. A l'entrée en gare, une balise signale automatiquement le côté d'ouverture, le déblocage des portes n'intervenant que lorsque la vitesse du train est inférieure à 6 km/h. Au moment du départ, un voyant jaune reste allumé au-dessus de chaque porte tant que la fermeture n'est pas complète. Un voyant bleu clignotant repère alors l'élément où une porte est restée ouverte. Cela facilite sa localisation par le personnel du train.

Dans la cabine, le conducteur dispose d'une commande pour actionner le signal sonore et d'un voyant repérant d'éventuelles anomalies dans la fermeture. Quand ce voyant est éteint, un asservissement autorise le démarrage de la rame. En outre, la rame a reçu un précâblage pour l'installation de la télévision embarquée, destinée à la surveillance des quais depuis la cabine.

Si les essais s'avèrent concluants, les soixante-douze éléments Z 5300 du RER C seront équipés de cette manière. Par ailleurs, la SNCF mène sur la banlieue Sud-Ouest une campagne de sensibilisation pour mettre en garde le public contre les risques d'une « prise au vol » des trains de banlieue. Mais ce problème n'est pas une exclusivité de la ligne C du RER !

C. C.

Boulevard Victor : Aramis trouve sa voie

Engagée dans le courant de l'année 1985, la construction du centre d'expérimentation technique du système Aramis est très avancée. La pose des 1 500 mètres de voie s'est achevée au début du mois de février. Par ailleurs, le premier véhicule Aramis est attendu pour bientôt. Dans quelques semaines, il devrait commencer à tourner sous le regard des voyageurs de la ligne C du RER.

RATP-N. Audiovisuel

RATP-N. Audiovisuel

RATP-N. Audiovisuel



fourneuve : sous le carrefour, la plage.



Affiche ECOM-UNIVAS



LE SANG DES AUTRES

Avec plus de 10 700 donneurs actifs, l'Association des donneurs de sang bénévoles (ADSB-RATP) collectionne les records. Un agent sur quatre, et même plus, y est adhérent et donne son sang en moyenne 2, 3 fois chaque année. Si les PTT sont la première association en nombre, leur moyenne n'est que de 1,7. Aussi chaque année honore-t-elle ses membres pour leur dévouement. Elle l'a fait cette année en présence du professeur Léon Schwarzenberg le 1^{er} février. Parmi les donneurs actifs, le président Claude Quin et le directeur général Michel Rousselot. A cette occasion trois de ses adhérents ont reçu la croix de chevalier du Mérite du sang :

Jacques Paris qui compte 131 dons,
Léon Marçais qui compte 104 dons,
Albert le Foll, 76 dons + dons spéciaux.

Hit-parade

Dès 1957, année de sa création, l'ADSB comptait 302 adhérents. 1966 : 2 600, 1975 : 6 200, 1985 : 10 600, qui a dit que l'esprit de solidarité et de bénévolat régressait dans un pays qui compte plus de 750 000 donneurs de sang ? Dans ce domaine on peut donc « jouer » à l'émulation. Sachez alors que le réseau ferré vient en tête avec 4 700 donneurs, devant le réseau routier 4 100. Suivent les directions T : 750, N : 700 et P : 350. Cela ne doit pas être suffisant car l'ADSB recense également des dons effectués par les agents sur leur lieu de vacances..., et que se joignent maintenant les familles.

La raison en est peut-être que cette association, si elle a pour but de favoriser les dons, met au premier plan le donneur, en lui assurant un suivi complet, renforcé maintenant par une gestion informatique. De plus, en organisant de nombreuses activités (bal, diplômes, réunions de délégués, conférences, bulletins trimestriels, revue annuelle) elle leur apporte de nombreuses informations dans le domaine de la santé.

C'est d'autant plus nécessaire que le

« don de papa » n'existe plus : parce qu'on peut manger à volonté avant un don ? Pas seulement.

Un pour tous gratuitement

En effet aujourd'hui un seul don peut « alimenter » plusieurs malades. Le stade de la « cantine » où le sang était intégralement transmis est dépassé. On donne au malade les éléments dont il a besoin après séparation dans une centrifugeuse.

Outre les dons complets certains donneurs sont sollicités pour des dons partiels de plasma ou de leucocytes.

Depuis longtemps l'ADSB est ainsi associée à la recherche et sollicitée. Elle réfléchit aujourd'hui à organiser pour l'avenir des dons de moelle osseuse. Si elle prend beaucoup de précautions, c'est que le succès des opérations, est souvent lié aux conditions de mise en place. Ainsi, si la France est un pays où le don du sang « marche bien », c'est qu'il est lié à une législation très particulière.

L'élément prépondérant est la gratuité du sang. C'est ainsi par exemple, qu'elle a évité la prolifération de maladies, que les donneurs cachent dans les pays où on leur paie le sang.

Si elle reste une association des agents RATP, l'ADSB joue un rôle pour faire connaître la transfusion sanguine. Ainsi, l'an dernier, elle a fait descendre un centre de transfusion à Châtelet (avril) et à Défense (décembre) : 711 et 742 dons en quelques après-midi par des voyageurs dont la première fois 28,7 % et la seconde 41 % donnaient pour la première fois.

Vollà, peut-être, mieux connue cette association qui fonctionne sans cotisation mais avec le soutien de donateurs, au service du plus grand nombre.

Pour d'autres renseignements : poste 3693, ou ADSB, 52, quai de la Rapée - 75012 Paris.

Jacques MARION



Des Lorrains à Paris

A la suite des accords passés entre la Régie et Charbonnages de France, dans le cadre du plan de reconversion du personnel des houillères, un groupe de 17 jeunes issus des lycées d'enseignement professionnel des industries extractives de Lorraine avec un CAP d'électromécanicien ou de mineur, sont actuellement en formation complémentaire à Forbach. Ils se préparent à notre essai professionnel de mécanicien d'entretien dans le cadre d'une action conjointe RATP-Charbonnages, à laquelle participent pour la Régie les services PF, PC, FR et RT.

Pour les familiariser avec leur futur environnement, les jeunes Lorrains ont visité en compagnie de leurs formateurs, diverses installations de la Régie.

Nous leur souhaitons bonne chance dans leur préparation.

S. F.

Nanterre : la ligne A conserve son tracé

Entre les gares de Nanterre-Préfecture et de Nanterre-Université, la ligne A décrit une courbe serrée (150 mètres de rayon) pour venir se placer à côté des voies SNCF de la ligne de Cergy. Ce tracé « provisoire » avait été mis au point vers 1970 pour permettre d'accélérer le raccordement de l'ancienne ligne SNCF de Saint-Germain sur la branche ouest du RER-A. A terme, une boucle de grand rayon, passant sous la Faculté de Nanterre, devait remplacer ce raccordement provisoire.

Un ouvrage souterrain de 900 mètres avait d'ailleurs été réalisé. Mais le projet d'interconnexion ouest impose le passage de la ligne A par la gare actuelle de Nanterre-Université. La Régie vient donc de lever définitivement les servitudes d'urbanisme liées au tracé de la boucle de Nanterre. Des terrains ont néanmoins été conservés près de la gare de Nanterre-Ville pour permettre l'extension du parc de stationnement. Quant au souterrain de 900 mètres, il se transforme officiellement en centre d'essais technique de la RATP. C'est d'ailleurs là qu'avait été testé le prototype de caténaire rigide pour le métro de Séoul, mis au point par la société Faiveley, avec l'appui de la Régie.

C.C.



Le nouveau look des dépanneuses

Depuis la fin janvier, la D1 arbore une livrée qui tranche avec l'austère vert et crème de ses voisines du dépôt de Bastille. Calquée sur la robe blanche et vert clair des autobus « restylés », cette décoration sera progressivement étendue aux autres dépanneuses de la Régie. Un deuxième véhicule devrait d'ailleurs passer en peinture à l'Atelier central d'ici la fin de l'année.

La RATP possède actuellement six dépanneuses. Mais certaines commencent à être à bout de souffle. D'autre part, l'arrivée des bus articulés pose des problèmes aux équipes de Bastille puisque les dépanneuses manquent un peu de puissance pour remorquer les quinze tonnes à vide d'un *Superbus* défaillant. Dans les prochaines années, une partie du parc devrait être renouvelée. Cela permettra de résoudre ces difficultés. Avouez qu'envoyer le camion-grue pour dépanner une dépanneuse qui n'arriverait pas à dépanner un bus, cela ferait mauvais effet en plein milieu d'un boulevard parisien !

C. C.

La FNACA-RATP (anciens combattants en Algérie, Maroc et Tunisie) a tenu son 13^e congrès.

A cette occasion elle a demandé à ses adhérents partant en retraite de rester au sein de l'association RATP et de faire connaître leur lieu de résidence en retraite.

Elle a redemandé à cette occasion l'instauration de l'égalité de droits entre toutes les générations d'anciens combattants, notamment dans les domaines sociaux et médicaux.

Ella a réaffirmé sa volonté de lutter contre les résurgences du fascisme, du racisme et contre l'apologie de crimes de guerre.

J.M.

Le cercle de famille...

A défaut de savoir exactement d'où vient l'homme et où il va, vous pouvez essayer de retrouver vos origines : Le Cercle Généalogique du Personnel de la RATP se propose de vous aider dans vos recherches et à vous initier aux techniques de la généalogie. Son bulletin s'appelle « Nos Ancêtres » et l'association siège : BP 82, 78110 Le Vésinet.

J. M.

Trans-Africa-Association recherche...

En 1985, un convoi de 35 véhicules transportant douze tonnes de matériel, a acheminé entre Paris et la Haute-Volta (l'actuel Burkina Faso) l'équipement nécessaire à deux cliniques dentaires. Ainsi, en quelques semaines, le nombre de sièges de dentiste du pays s'est trouvé multiplié par deux.

Créée à la fin de 1982 à l'initiative de quelques personnes, dont deux agents de l'ancienne direction des travaux neufs connaissant bien les réalités africaines, la Trans-Africa-Association (TAA) tente d'apporter un début de solution aux besoins médicaux des pays du Sahel. « Pour être efficace, l'aide humanitaire doit répondre aux attentes locales. Sans cela, une partie du travail est perdue », souligne André Cothias, un des fondateurs de la TAA.

Le 26 juillet prochain, la TAA repartira pour le Burkina-Faso afin d'y transporter l'équipement d'un centre hospitalier régional. Outre les fonds nécessaires pour l'achat du matériel hospitalier, la TAA recherche également des bénévoles pour accompagner le convoi. Mais attention, il ne s'agit pas d'une randonnée touristique, tous frais payés ! Les bénévoles devront aussi participer à la préparation du voyage et au chargement des camions.



Cliché TAA

Si vous désirez participer à cette opération ou soutenir l'action de la TAA, vous pouvez contacter André Cothias, à la direction du génie civil, bureau 908 - Bourdon - Téléphone : 22334.

C. C.



La Défense prend le métro

Le 6 février a été inauguré, en présence de Paul Quilès, ministre de la Défense, le nouveau décor de la station « École Militaire », ligne 8 Balard-Créteil.

Le ministère de la Défense souhaitait en effet mieux faire connaître au public l'École militaire, université de la défense : « ce

qu'elle est, à quoi elle sert, pour qui et avec qui elle travaille. »

Une présentation choc avec 2 affiches de plus de 30 m², une mise en couleurs de la station – bleu, blanc, rouge – et un journal d'information mural sur l'école, renouvelé chaque trimestre.

Des expositions et des animations... CORRESPONDANCES

Tel est le nom donné à un jeu de cartes conçu par le service des relations extérieures de la RATP et présenté au point de rencontre de Châtelet-Les Halles fin janvier début février.

Jeu pour le moins original puisque les 54 cartes représentent les 52 stations de correspondance du métro (les 2 jokers étant dédiés à la future station Saint-Michel ligne B et au centre de Paris Les Halles et Gare-de-Lyon), les rois y ont pour noms « Montparnasse », « Champs-Élysées », les reines « Madeleine ou Marcadet ». Quant aux valets ils ont été baptisés « Châtelet » ou « Belleville ».

Correspondance est proposée dans le commerce au prix de 41 francs. Joueurs, à vos cartes !

LA RATP CRÉE UN PRIX « LES TRANSPORTS, L'HOMME ET LA VILLE »

La RATP a décidé d'attribuer un prix annuel pour récompenser un ouvrage témoignant d'une recherche originale, effectuée en France sur le thème « Les transports, l'homme et la ville », au cours des trois dernières années.

Un jury constitué d'universitaires, de chercheurs et de responsables de la RATP choisira le lauréat parmi les auteurs d'ouvrages originaux, proposant une approche ou des idées nouvelles.

Le lauréat sera récompensé par un prix de 15 000 F et un appui pour la publication de son ouvrage.

Du 25 février au 15 mars, une exposition sur la ville de Venise se tient dans la salle des échanges de la gare RER La Défense. En vous y rendant, vous ne pouvez manquer le point fort de l'opération... Une vue aérienne géante de Venise aux dimensions éloquentes (10 m x 6,50 m).



Prononcez védeuzo...

Une nouvelle activité au sein de l'Atelier central du réseau routier de la RATP : l'agence VOO, créée en avril 1984 et dont les installations sont situées à Aubervilliers.

L'agence VOO (Véhicules et organes d'occasion) est chargée de la vente des autobus réformés et de la commercialisation d'un certain nombre d'organes ou de pièces d'occasion. Elle assure également un « service après vente » auprès de ses clients français ou étrangers.

Les nouvelles installations, outre les bureaux administratifs, comprennent l'atelier d'entretien et de réparation des autobus, un magasin d'organes de rechange, une aire de stockage des véhicules ainsi que le parc aux roues de l'Atelier central du réseau routier.

S. F.

De fil en aiguille

A la fin de l'année dernière, la direction départementale de l'équipement du Val-de-Marne informait la RATP qu'elle n'autorisait pas le passage des véhicules routiers supérieurs à 16 tonnes sur le pont de Bonneuil. Une décision banale mais qui allait bouleverser quelques projets du routier !

Dans le courant de cette année, la ligne 208 doit être équipée avec des bus articulés. Afin de réduire le kilométrage « haut-le-pied » entre le dépôt de Créteil et le terminus du 208 à la gare de Champigny, la ligne 117 (Préfecture de Créteil - Gare de Champigny) devrait être, elle aussi, équipée en articulés. Mais un *Superbus* en charge pèse plus de 26 tonnes. Donc, impossible pour lui de passer sur le pont de Bonneuil !

Et voilà le routier avec des articulés sur les bras puisque la commande correspondante avait déjà été passée. Négociations avec le constructeur et, en janvier dernier, le Conseil d'administration adoptait un avenant corrigeant le marché 1985-1986 avec *Renault Véhicules Industriels*. La commande d'articulés (fabriques à Vénissieux) est ramenée de 50 à 42 tandis que celle de bus standard (fabriques à Annonay) passe de 250 à 263 voitures. Comme quoi une simple décision administrative locale peut avoir des effets industriels jusque dans la région Rhône-Alpes !

C.C.



Style classique pour Jean-Claude Défaud (n° 10) et Robert Kerautret (n° 11), mais ils savent patiner également.

Ski de fond Paris-Givré

Paris-Givré j'y étais, le métro aussi, pas le métro, l'US Métro et ses skieurs de fond. Quelques rames n'auraient toutefois pas été inutiles tant il y avait foule entre la place de l'Église et la ligne de départ 300 m plus loin.

Le 12 janvier, vers 9 h 30, plus de 1 000 skieurs adeptes du nouveau pas des patineurs ou fidèles au style classique du pas alternatif, s'étaient donnés rendez-vous dans ce paisible village de La Pesse (Haut-Jura), faisant ainsi quintupler sa population. Tous se retrouvaient comme chaque année depuis 4 ans pour participer à cette épreuve unique qu'est le Paris-Givré. Épreuve unique car cette compétition ouverte à tous ne s'adresse qu'aux Parisiens au sens assez large d'ailleurs puisqu'un Normand ou un Lillois peut y prendre part.

Sur la ligne de départ, devant les très forts, dont plusieurs Jurassiens invités, et des Parisiens presque aussi forts. Un peu derrière, tous les autres, des moins forts et des pas forts du tout, mais tous venus pour le plaisir, recherchant la performance pour les uns ou seulement pour skier entre amis pour les autres.

C'est sous un déluge de neige que le départ était donné, et si l'on était bien loin des conditions idéales de l'an passé – belle poudreuse et grand soleil – le parcours, situé entre 1 000 m et 1 300 m d'altitude, était le même, superbe et sélectif.

La neige ne cessant de tomber la course se voyait rendue plus difficile encore. Les courses devrais-je plutôt dire puisque cette compétition donne la possibilité aux participants de choisir au cours de l'épreuve la distance qu'ils souhaitent parcourir et de s'y classer. 5 km, 15 km, 30 km ou la distance reine de 45 km sont les quatre courses du Paris-Givré, les meilleurs skieurs et les plus entraînés choisissant la plus longue distance.

Le coureurs de l'US Métro qui s'étaient répartis sur les différentes distances, selon leur forme du moment, ont obtenu d'excellents résultats. Malheureusement, cette année il n'y avait pas de classement par équipes, dommage, nous étions dans le coup pour une coupe. Quant aux vainqueurs, des Parisiens bien sûr, mais sur 45 km les coupes ont été pour un Vosgien qui passait par là, Marc Fischer vainqueur en 2 h 22'45", pour les Jurassiens et également pour Laurent Javourez (ASPTT Paris) 1^{er} Parisien dans le très bon temps de 2 h 35'02". Et près de 4 h 30, après le vainqueur, arrivait le dernier, il avait lui aussi parcouru 45 km.



RATP-Chabrol

Classement des skieurs de l'US Métro :

Claude Leroy 4^e et Pascal Rambaud 6^e sur 15 km ; Marie-Jeanne Beaubrun et Béatrice Défaud respectivement 7^e et 35^e des 15 km dames. Jean-Claude Michaud 12^e, Jean-Jacques Clément 15^e et Robert Kerautret 18^e des 30 km.

Une semaine après le Paris-Givré, une centaine de skieurs de fond dont 50 seniors et tous les skieurs du Métro se retrouvaient à Bois-d'Amont, près de la frontière suisse, pour les Championnats de Paris des 15 km. Cette épreuve s'est disputée très différemment du Paris-Givré puisque le départ n'est pas donné en groupe mais individuellement toutes les 30 secondes. Il s'agit donc d'une course contre la montre.

Compétition différente, résultats différents puisque si le vainqueur est toujours le même, le postier Javourez, à l'USMT, Robert Kerautret s'est montré le meilleur, 13^e, devant Jean-Claude Défaud 19^e, Gérard Luche 20^e, Jean-Jacques Clément 21^e et Claude Leroy 25^e sur près de 50 skieurs classés.

Un titre de champion de Paris est revenu à un fondeur du métro, celui des cadets grâce à Philippe Bordas (sur 5 km), son frère Gilles Bordas se classant 3^e.

Il faut souligner que le meilleur des skieurs du club, Bernard Fercq était absent de cette course et pour cause puisqu'il par-

ticipait au même moment aux Championnats d'Europe USIC en Italie avec l'équipe de France des Cheminots. Il accomplissait d'ailleurs une brillante performance sur 30 km ne terminant qu'à 16 minutes du vainqueur, un champion soviétique.

L'anneau de la Croix-de-Berny, olympique en 1992 ?

Ce n'est pas certain, bien sûr, mais tout de même on y pense et en haut lieu de l'olympisme.

Le dossier de candidature de la ville de Paris pour les JO de 1992 est en cours de préparation et visites et réunions d'information se succèdent.

Le 21 janvier, le parc des sports de la Croix-de-Berny et tout particulièrement le vélodrome ont été visités par une délégation. A sa tête se trouvait M. Valéri Syssoev, président de la Fédération internationale de cyclisme amateur et vice-président du Comité olympique d'URSS.

MM. Bobin et Garoff, du Comité d'organisation des JO à Paris et MM. Simon, président et Bailly, directeur technique de la Fédération française de cyclisme étaient les autres membres de cette importante délégation.

Le vélodrome, pourrait ainsi être entièrement rénové avec une piste en bois et des gradins couverts portés à 10 000 places. De bien belles perspectives mais ce n'est qu'en octobre prochain que nous saurons si Paris est ville olympique et si les plus grands champions du cyclisme sur piste s'affronteront sur l'anneau de l'US Métro.

Gérard LUCHE

100 ans de transports de voyageurs sur la Seine

Une exposition photographique célébrera cet anniversaire du 6 au 31 mars à Châtelet-Les Halles.

Elle permettra de découvrir ou de faire revivre les « Hirondelles », « bateaux-express », « bateaux-omnibus » et autres coches d'eau qui transportèrent jusqu'à 24 millions de passagers par an (et même 42 millions en 1889 lors de l'Exposition universelle).

Pour 0,10 F ou 0,20 F, ils reliaient Charenton à Auteuil, Suresnes aux Tuileries et le pont d'Austerlitz à Charenton.

Transports de voyageurs disparus aujourd'hui et dont seuls survivent les services touristiques appelés familièrement les bateaux-mouches.

