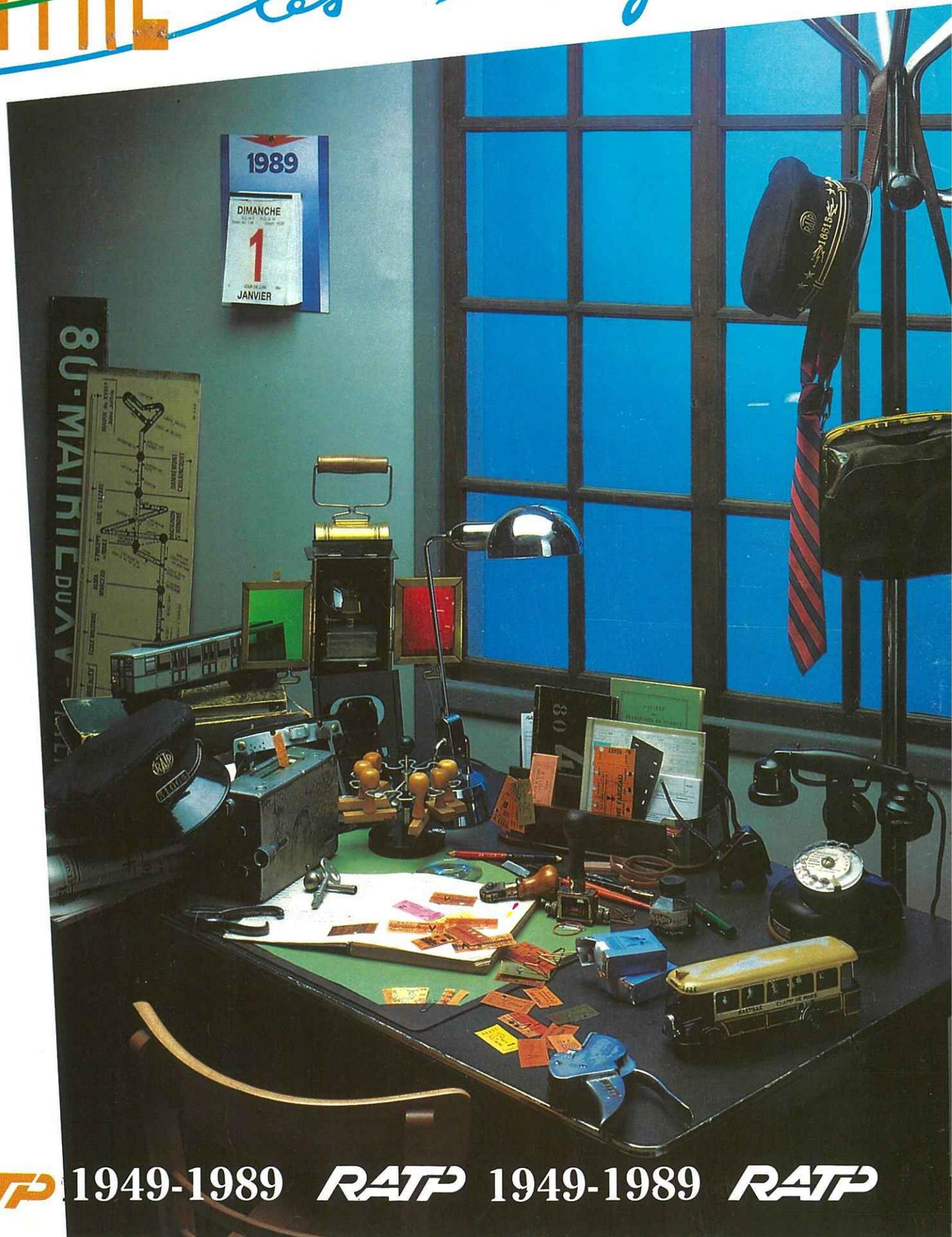


ENTRE

les Lignes
les Lignes



RATP 1949-1989 **RATP** 1949-1989 **RATP**

EN BLANC OU EN GRIS ?

Et voilà l'hiver! Ce n'est pas à vrai dire un événement. Pourtant, cela pourrait le devenir si la météo se montrait capricieuse. Les transports, quel que soit leur degré de sophistication technique, sont aussi des victimes « du temps qu'il fait ». C'est alors l'esprit d'initiative et la débrouillardise des agents du terrain qui permettent de rétablir des conditions de service convenables. L'Hiver 88/89 sera-t-il neigeux ou sera-t-il pluvieux? S'il pouvait être clément, cela arrangerait bien les choses.



PHOTO MARGUERITE



REFLEX

S O M M A I R E

2

REFLEX
Blanc ou gris ?

4

SACEM EN PISTE
Les premières courses SACEM avec voyageurs ont eu lieu en novembre dernier

5

R 312: ESSAI TRANSFORMÉ
Les réactions des agents de Montrouge au « Bus » de la RATP



8

NANTERRE: UN PONT REND L'ÂME
De l'imprévu lors des travaux de remplacement d'un très vieux pont du RER

10

VITESSE DE CROISIÈRE
Après avoir évoqué une expérience à RM dans notre dernier numéro, nous vous présentons le bilan des équipes autonomes à FR

13

IDÉES CADEAUX
Les adresses les plus Chic et Choc

14

RATP: LA QUARANTAINE BIEN PASSÉE

Née officiellement le 1^{er} janvier 1949, la RATP aborde le cap de la quarantaine. Déjà une longue histoire!



22

VENTS DE PIERRE
La Régie vient de fixer sa politique du patrimoine. Au programme: les dépôts d'autobus et le futur immeuble de bureaux de Bercy-Rapée

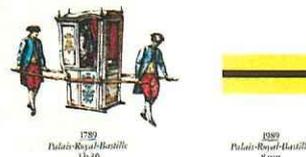
24

VOO: UNE AFFAIRE QUI GRANDIT
VOO se porte bien. Mais la vente d'autobus d'occasion n'est pas sa seule activité

26

FAITES VOS VŒUX
Les campagnes de vœux de la RATP depuis 1974

Rien de tel qu'une bonne révolution pour faire avancer les choses.



VIVE QUATRE VINGT NEUF

28

LA GRANDE PANNE
La chronique au jour le jour des récents mouvements sociaux à la RATP

35

ACTU'ELL
Les photos, les nouvelles du mois

COUVERTURE:
Photo Marguerite
DERNIÈRE:
Photo Ardaillon

ENTRE *les lignes*

N° 117 DÉCEMBRE 1988 JOURNAL D'ENTREPRISE DE LA RATP

Rédaction: 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél.: 40.46.43.52 – Directeur de la publication: Jacques Barrau de Lorde. Rédacteur en chef: Christian Chaumereuil.
Rédaction: Pascal Bègue, Simone Feignier, Sylvie Frécharde Cassanis, Jacques Marion, Jean Tricoire – Photographies: N-Audiovisuel. Centre de production audiovisuel RATP –
Concept et réalisation: MCL - 27, Avenue Trudaine - 75009 Paris - Tél.: 48.78.40.41 – Imprimerie: Avenir Graphique – N° ADEP 1791 – Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF.

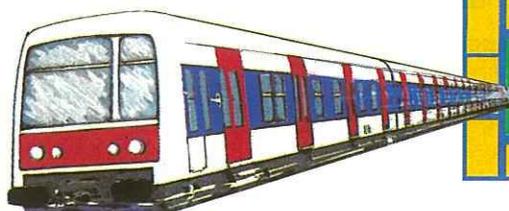
SACEM EN PISTE

Samedi 29 octobre 1988 : les premières courses SACEM avec voyageurs ont lieu sur la ligne A du RER. Mais pour l'instant, la grille de desserte reste inchangée. L'entrée en vigueur du 2 minutes d'intervalle au moment de la super-pointe est repoussée à 1989.

Vendredi 7 octobre, la RATP reçoit le feu vert officiel du Ministère des Transports pour l'utilisation du système SACEM en service voyageurs (voir ELL n° 115 p. 6). Le même jour, une nouvelle réunion intersyndicale (la troisième depuis la rentrée) se déroule à la direction du réseau ferré. Objet : l'examen des questions relatives à l'introduction de SACEM sur la ligne A et ses conséquences sur le travail des conducteurs. En fin de matinée, la réunion se termine sur un constat de désaccord. Les syndicats Autonome (SAT) et CGT confirment alors leurs préavis de grève pour le lundi 10 octobre. La mise en service de SACEM est repoussé *sine die*.

Le conflit va durer une quinzaine de jours. D'abord limité à la ligne A, il va peu à peu gagner la ligne B et toucher aussi le métro. Il faudra trois nouvelles réunions intersyndicales pour aboutir enfin à un accord fondé sur l'attribution aux conducteurs de RER de primes spécifiques liées à la mise en service et à l'application du SACEM, et l'engagement de la Direction générale de réunir avant la fin de l'année les partenaires sociaux pour examiner avec eux la situation de l'ensemble des conducteurs.

Il est rare qu'un conflit social dure aussi longtemps. Principale pomme de discorde : les demandes d'intégration de certaines primes dans le salaire des conducteurs, demandes qui remettaient en cause l'équilibre des rémunérations entre les différentes catégories de personnel. Mais, au-delà de SACEM, c'était le problème de la qualification des conducteurs du RER et celui du métier de conducteur qui se trouvaient posés. Dès le lendemain de



l'accord, le trafic redevient normal sur le RER. Deux jours plus tard, les premières courses SACEM avec voyageurs ont enfin lieu sur la ligne A.

Depuis le début novembre, les 370 conducteurs de la ligne A effectuent les uns après les autres les quatre courses en SACEM, prévues dans leur programme de formation pratique. Ces quatre courses se font en service normal, avec voyageurs. Le conducteur est alors accompagné d'un gradé de ligne ou du CFPR*.

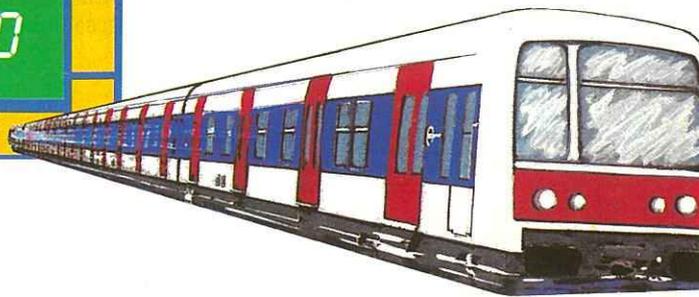
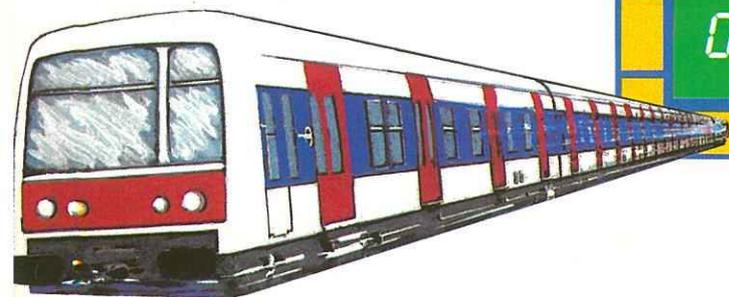
Le temps de formation a été doublé par rapport aux prévisions initiales. Globalement, le système donne satisfaction. Les quelques mises au point encore nécessaires sont effectuées à l'occasion de la circulation à 2'30" d'intervalle.

Dans le même temps, les ateliers de Boissy continuent l'équipement SACEM des trains de la ligne A. Il devrait être terminé en janvier. Compte tenu de ces différents événements, la mise en place de l'horaire comportant les circulations à 2 minutes d'intervalle est reporté au début de 1989.

La suite dans un prochain numéro **

* Centre de formation du personnel et de réglementation du réseau ferré.

** La Vie du Rail a consacré dans son numéro 2170 (du 24/11/1988) un important dossier à SACEM : « SACEM : les 30 secondes qui changent tout ». (Historique, technique, le point de vue des syndicats, les solutions lourdes pour décharger la ligne A).





LE R312: ESSAI TRANSFORMÉ



Photo Marguerite

Il avait été expérimenté sur les lignes 21 et PC. En juin 88, les premières voitures équipaient le « 38 ». Six mois, c'est un peu court pour dresser le bilan d'un nouveau matériel. Au dépôt de Montrouge, exploitants, machinistes et chargés d'entretien font un point sur le R 312, après une demi-année d'exploitation.

« **V**éhicule maniable, agréable à conduire... » le R 312 serait-il le bus idéal ? pour la conduite il paraît effectivement emporter les suffrages de la plupart des machinistes. Peu bruyant, il requiert cependant une attention importante, en particulier dans les couloirs à contre-sens du boulevard Saint-Michel. D'autre part, ses freins très puissants (trop, disent certains) exigent aussi une grande vigilance : « Pas question de freiner au dernier moment, reconnaît Françoise Burguy, machiniste sur le 38 *, sinon les voyageurs s'en ressentiraient durement ! ».

Des améliorations ont été apportées au poste de conduite, par rapport au matériel standard, tout le monde en convient. Mais pourquoi faut-il que certaines imperfections « gênent » les machinistes dans leur travail quotidien ? C'est le porte-manteau placé trop bas, c'est le tiroir-caisse pivotant verticalement au grand dam des pièces qui y sont rangées, c'est l'absence de poignée pour changer la girouette... Des doléances qui, certes, ont été entendues : des sessions d'expression directe pour les machinistes ont eu lieu en octobre et novembre, en présence de représentants de RM. Et une voiture R 312, modifiée à Championnet pour tenir compte de l'essentiel des demandes des machinistes, circule depuis le 20 novembre sur la ligne. « Véhicule-test », il permettra de recueillir l'avis des machinistes.

LE R 3 1 2 A U J O U R D ' H U I . . .
 Le premier marché passé en janvier 1988 portait sur 35 véhicules dont 28 ont été affectés au dépôt de Montrouge (ligne 38 porte d'Orléans-gare de l'Est), et 7 au dépôt de Lagny ; ils roulent sur la ligne 26 (cours de Vincennes-gare Saint-Lazare).

. . . E T D E M A I N
 Un deuxième marché prévoit la livraison de 135 véhicules au cours du deuxième trimestre 1989. Ils seront affectés aux lignes 26, 28 (porte d'Orléans-gare Saint-Lazare) et à deux lignes de banlieue : 194 et 195 (secteur Autrement Bus).



Photo Marguerite

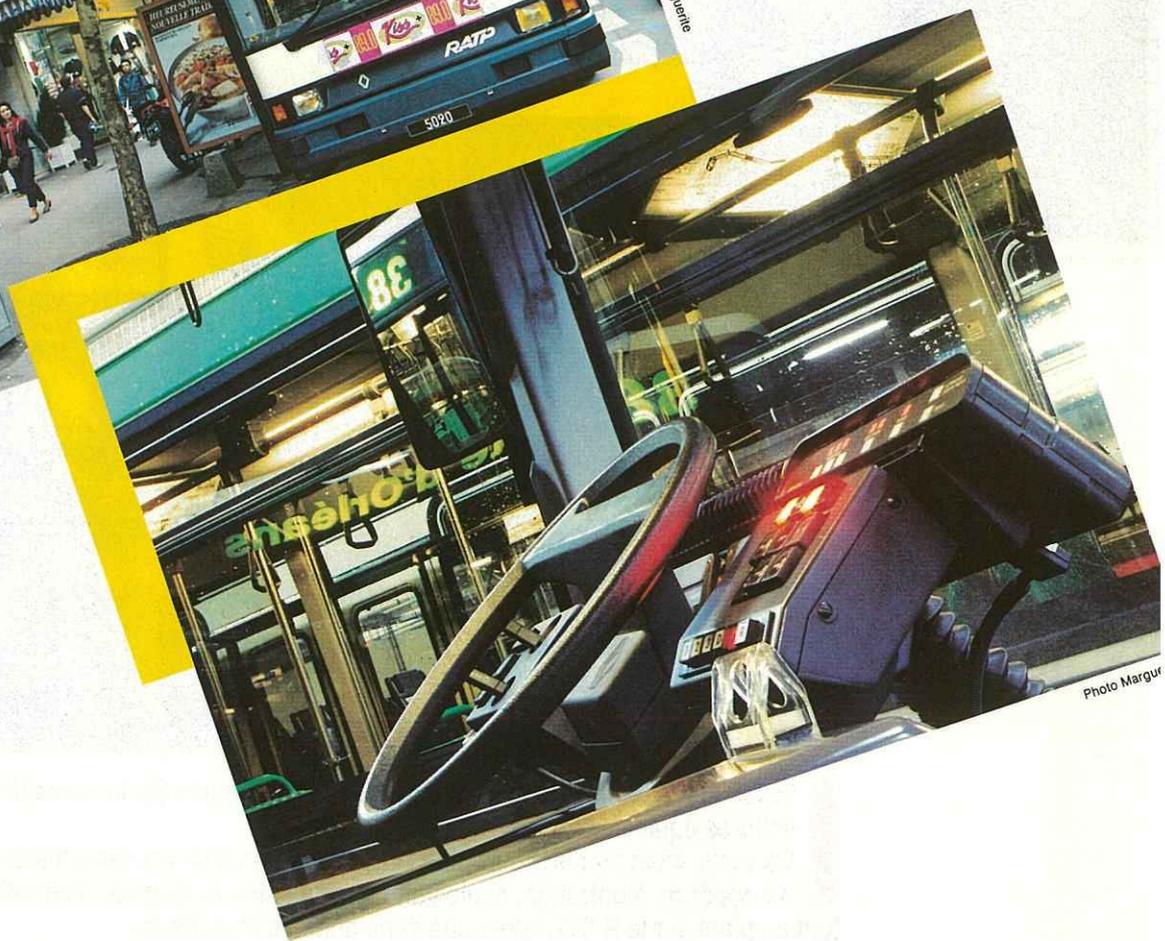
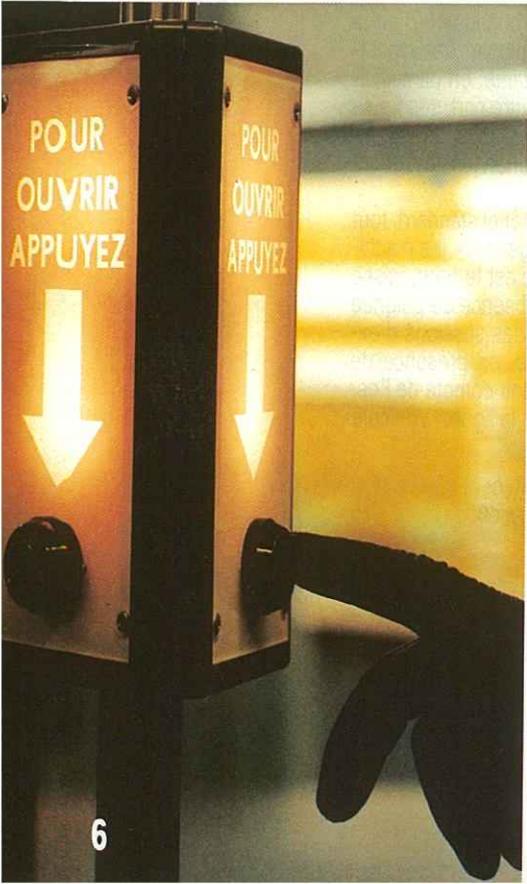


Photo Margur

Photo Marguerite



I L V I B R E . . .

Un autre point est signalé par les machinistes : les vibrations, lors des arrêts en ligne. « Elles sont sensibles pour nous mais aussi pour les voyageurs ; la solution consisterait », précise F. Burguy, « à raccorder le frein de service utilisé lors des arrêts, à la boîte de vitesse, la mise au point mort se ferait ainsi automatiquement et éviterait ces vibrations plus ou moins importantes selon les véhicules. » Proposition retenue et effectuée par RVI sur les prochaines livraisons de R 312. Une histoire de rétroviseur terminera cette « liste » de récriminations : l'absence de barre d'appui devant le pare-brise laisse une grande place libre près du poste de conduite et permet aux voyageurs de s'y tenir. Jusque-là, rien de gênant. Mais tout se complique lorsque l'on apprend que le rétroviseur est, alors, complètement soustrait à la vue du machiniste...

« Une période inévitable d'adaptation au nouveau matériel pour les machinistes mais aussi pour les voyageurs, s'ajoutant à une circulation particulièrement dense cet automne, entraîne sur le 38 des retards importants - se désespère Jean-Marie Baisse, le chef de la ligne. Les voyageurs n'ont reçu aucune information sur la façon d'utiliser le nouveau bus, c'est bien dommage car cela nous aurait en partie évité ces retards! ».

Les voyageurs ignorent souvent l'existence de la 3^e porte et ne se répartissent pas dans les voitures : « Au début », précise F. Burguy, « nous avons dû assurer nous-mêmes l'information sur ce nouveau matériel, tout en conduisant ».

Ces mêmes voyageurs s'étonnent devant le système automatique des portes et, aux heures de pointe utilisent les trois portes à la montée; ralentissant d'autant la descente. « Ne serait-il pas plus simple d'exploiter le R 312 en libre service, tel qu'il a été conçu? » s'interroge F. Burguy « cela faciliterait les échanges voyageurs et nous ferait gagner du temps ». Comme cela a été le cas après la modification de la barre d'appui à la montée. Placée trop près du poste de conduite elle n'autorisait le passage que d'un seul voyageur. Après son déplacement (en cours actuellement, au dépôt sur les voitures) elle permet désormais une montée plus rapide des voyageurs.

R E V U E T C O R R I G É

Avec, entre autres, un gabarit plus important, un rayon de giration plus grand, des rétroviseurs non rabattables, le R 312 a nécessité quelques aménagements au dépôt de Montrouge.

« Il a fallu modifier les zones de remisage pour qu'elles soient plus facilement accessibles au nouveau matériel. Des marquages au sol ont été nécessaires pour le garage des voitures », ajoute Francis Paillas, chef d'entretien du dépôt de Montrouge, « les vibrations produites lors de la marche arrière rendant inutilisable le rétroviseur. » Revue et corrigée aussi la machine à laver inadaptée au nouveau matériel dont les rétroviseurs ne sont pas rabattables.

Seul problème non résolu à ce jour : celui de la charge en carburant qui s'effectue à droite sur les matériels existants et... à gauche sur le R 312. Chaque soir, la présence d'un agent est donc requise pendant 2 heures, pour effectuer « le plein » des seuls R312. Aux dernières nouvelles cependant, les prochaines voitures livrées en 1989 seront dotées d'un réservoir situé à droite. Par la suite, les véhicules de « Montrouge » en seront également équipés.

Après seulement six mois d'exploitation et environ 10 à 12 000 km parcourus, aucune intervention importante n'a encore été nécessaire sur les véhicules. « Nous avons effectué, à Montrouge, certaines modifications demandées par les machinistes, (tel le déplacement de la barre d'appui) mais il faut bien reconnaître que notre principal souci est actuellement le circuit de freinage » constate Francis Paillas. « Chaque incident nous oblige à arrêter le bus et à le remorquer jusqu'au dépôt. La purge du circuit de freinage immobilisant la voiture pendant une demi-journée. »

Les incidents qui se produisent actuellement — aux alentours des 10 000 km — touchent environ la moitié du parc. Ils se répètent sur un même véhicule ce qui commence à entraîner des difficultés dans l'organisation du travail chez les agents de l'entretien, qui avaient pourtant bien accueilli le nouveau matériel.

Les services de la RATP, RVI et les fournisseurs d'organes de freinage ont étudié ensemble ce problème dont la cause exacte n'a été connue que mi-novembre. Nul doute que les agents d'entretien de « Montrouge » apprécieront la bonne nouvelle.

Si le R 312 paraît être, de l'avis de tous, un bon matériel, il souffre, sur un certain nombre de points de « maladies de jeunesse ». C'est pourquoi les prochaines livraisons, courant 1989, subiront un certain nombre de modifications, avec notamment, la création de trois places assises supplémentaires, la motorisation de la girouette, le réglage de la puissance moteur de 175 à 206 CH pour réduire la consommation de gazole...

Pour répondre aux souhaits des machinistes, des voyageurs et des exploitants.

* Voir ELL mars 88, p. 15 et suivantes.



Photo Marguerite



Photo N. Audio-visuel

Vendredi 14 octobre, 21 heures, RER ligne A : branle-bas de combat à Nanterre. Les travaux de renouvellement du Pont de Stalingrad, situé à 200 m à l'ouest de la gare « Nanterre Ville », démarrent.

Il s'agit de changer les deux tabliers du pont construit sur l'avenue de Stalingrad. Ce pont biais métallique, d'une portée de 15,5 m, a été réalisé en 1906. S'il n'est pas le vétéran de la ligne (le pont de Rueil, en cours de rénovation, a été construit en 1837 et le pont du Pecq date de 1847), ses quatre-vingts ans d'existence lui valaient une surveillance toute particulière.

Comme tous les ouvrages métalliques, les ponts et viaducs du RER, connaissent en effet deux problèmes particuliers : l'étanchéité et la rouille. Rénovation ou renouvellement des ouvrages, selon leur état, sont donc entrepris dès que cela s'avère nécessaire.

L'âge et l'état du pont de Stalingrad, bien connu des services d'entretien, avait conduit à envisager une opération d'entretien majeure : le renouvellement des deux tabliers.

Revenons au chantier : l'hydrocampe de la SNCF entre en action : il va soulever le tablier soutenant la voie 1 (direction La Défense), le faire ripper avant de mettre en place le nouveau tablier. Le biais du pont et l'état très corrodé du vieux tablier vont rendre les opérations plus difficiles que prévues (la ligne ne sera rendue à l'exploitation qu'en milieu d'après-midi le samedi au lieu des 7 heures, le matin, initialement prévues).

Samedi 15 octobre, 23 heures : la dépose du deuxième tablier commence. Alors qu'il est en cours de levage, le tablier bascule brusquement — il est 5 heures 45 — et s'effondre sur la chaussée, une de ses extrémités restant appuyée sur la culée du pont.

NANTERRE : UN PONT REND L'ÂME



Photo N. Audio-visuel



Et le sort s'acharne sur le chantier.

En basculant, le vieux tablier heurte celui de la voie 1, installé la veille, et le déplace de 15 centimètres! Les trains pourront cependant circuler sur cette voie dès le lundi (avec limitation de vitesse) en attendant sa remise en état.

Mais retrouvons notre pont, maintenant suspendu. Il est 10 heures du matin ce dimanche 16 octobre. Les engins de découpage et de levage demandés à la suite de l'accident arrivent sur le chantier. Le découpage et l'enlèvement du tablier effondré, entrepris immédiatement, vont se poursuivre jusqu'à 20 heures. A 2 heures du matin, lundi 17, le tablier neuf était enfin mis en place au grand soulagement des services de la RATP et de l'entreprise Drouard, chargée des travaux de changement du pont de Stalingrad.

Le trafic sur la ligne A reprenait normalement le lundi matin. A signaler également que, pendant toute la durée de l'interruption du trafic RER, un service de navettes bus, mis en place par le réseau routier, a assuré le transport des voyageurs entre les gares de Rueil-Malmaison et Nanterre-Université.

L'expertise a permis de déterminer les causes de cet accident survenu au cours des travaux de changement de tablier. Selon la thèse avancée par Bernard Gantois, chef du service NA, ce serait « en raison d'un état de corrosion plus important que celui diagnostiqué, combiné à un décalage longitudinal des vérins de levage, qu'une âme de poutre aurait « flambé » provoquant l'affaissement du tablier... Et il est bon de préciser que cet accident ne remet absolument pas en cause la politique d'entretien des ouvrages métalliques du métro et du RER ».

Ils continueront à être sous très étroite surveillance et subiront des interventions dès qu'elles seront jugées nécessaires.

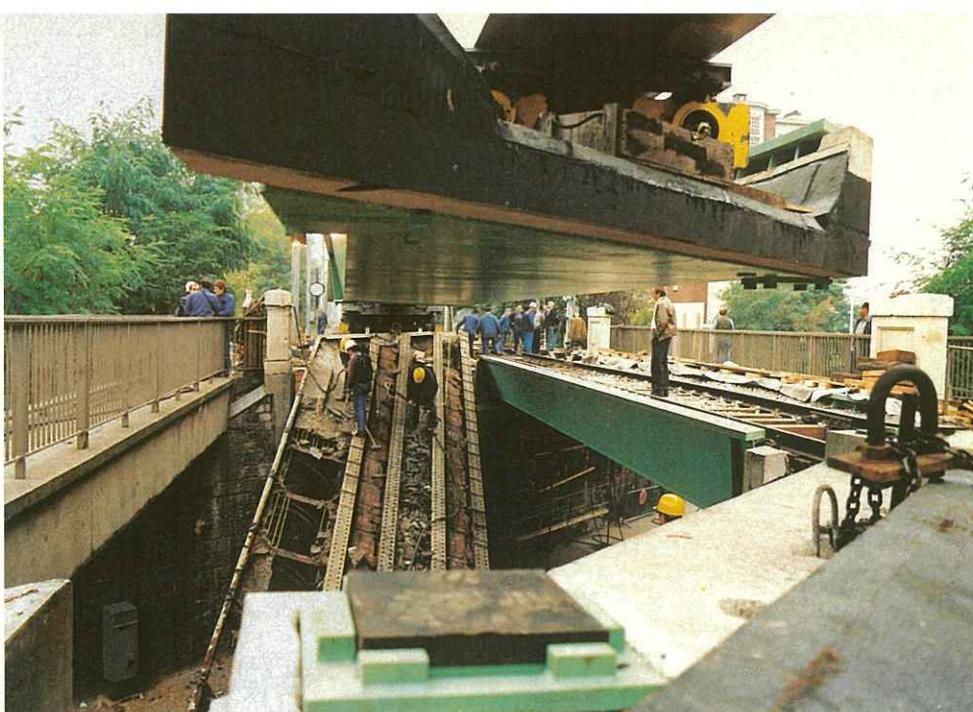


Photo N. Audio-visuel

UN ENGIN NOMMÉ HYDROCAMPE

L'hydrocampe est un engin SNCF, à transmission hydraulique utilisé pour la manutention et le transport d'éléments de pont. Il permet la prise en charge, par 4 groupes de levage, du tablier de pont pour les opérations de dépose, ripage, pose ou transport.

Ce nouvel appareil qui permet la manutention de tabliers de 26 m de longueur est équipé de 4 groupes de levage capables de soulever chacun 50 tonnes.



Photo N. Audio-visuel

Photo N. Audio-visuel





Les équipes autonomes du réseau ferré :

Le mois dernier, Entre les lignes ouvrait ses colonnes sur une expérience qui, au réseau routier (au dépôt de Pavillons-sous-Bois) connaissait des difficultés, la mise en place des équipes autonomes pour l'entretien des bus.

Non pas similaires mais dans le même souci de décentralisation, les Unités de Production Élémentaires (UPE) existent depuis cinq années à la direction du réseau ferré*. Comme au routier, il s'agit de confier à un groupe d'agents (de 5 à 12 environ) la totalité de l'entretien de plusieurs rames de métro ou de RER. A l'équipe de s'organiser pour que le travail, non plus distribué par un agent de maîtrise, soit réalisé dans le temps imparti.

Pourquoi cette organisation a-t-elle été possible au réseau ferré ? Quels enseignements en tirent les différents acteurs ? En rencontrant Guy Planchette, chef du service désireux de rallier le plus d'agents possible autour de cette nouvelle méthode de travail et en enquêtant aux ateliers de Massy, nous avons voulu dresser un premier bilan de ce qui n'apparaît plus aujourd'hui comme une expérience.

OBJECTIF DÉCENTRALISATION

1983 : Les premières UPE se mettent en place dans les ateliers d'entretien du réseau ferré. Cinq ans plus tard, on en compte 115 dans les 17 ateliers (métro et RER).

Aujourd'hui, sur les quelques 2000 ouvriers du service, 1000 environ sont concernés par ce qui était au départ un souhait de décentralisation pour les seuls agents volontaires du service.

Bien sûr, toutes les équipes n'en sont pas au même niveau. La décentralisation, intègre toujours le facteur humain et son souhait plus ou moins intense d'élargir son domaine de

responsabilité.

Poids des habitudes, les plus jeunes ont toujours semblé plus à l'aise que leurs aînés dans ce style d'organisation.

Le travail en UPE apparaît également mieux adapté à la fonction entretien qu'à celle de révision où les tâches se réalisent le plus souvent sur établi.

Contrairement aux souhaits du service, les UPE ne « marchent pas fort » pour le nettoyage, où les agents ont semblé moins motivés jusqu'à présent.

UPE et déroulement de carrière

Plus encore que des chiffres ; cinq ans, c'est l'heure du bilan dans les têtes des différents partenaires, quand les enjeux, le temps, et le nombre d'agents en UPE attestent qu'il ne s'agit pas d'une évolution « ordinaire ».

Satisfecit global pour Guy Planchette «... Cette évolution est à replacer dans le contexte Taylorien de l'organisation du travail du service FR. J'y vois, aujourd'hui encore, après cinq années d'existence des UPE, deux types d'intérêts pour l'entreprise et pour les agents.

Pour la RATP, on a diminué de 10% les « temps morts » pour la réparation des matériels en ne touchant en rien aux temps alloués pour les différents travaux.

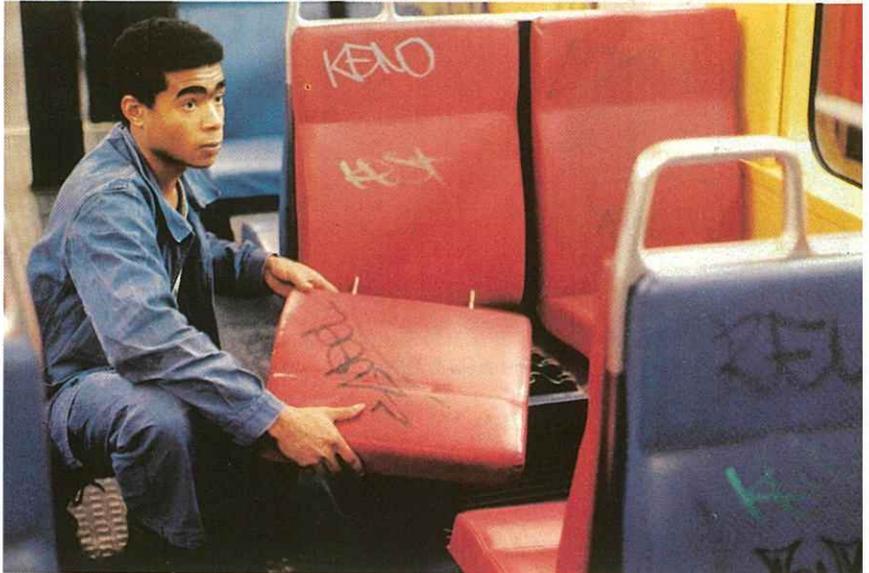
Pour les agents, ils y gagnent en intérêt au travail. Ils s'organisent mieux, s'entraident plus facilement et se sentent plus responsables lorsqu'ils sont autonomes. C'est aussi la possibilité pour certains d'accéder en exécution aux postes d'animateur ou d'assistant (2 par équipe appelés dans le jargon ORT ou OAT). Ceci permet d'améliorer les perspectives de carrière du personnel d'exécution. »

Nous nous sommes justement rendus aux ateliers de Massy pour savoir comment, à différents niveaux de la hiérarchie, cette transformation est perçue.

* Voir Entre les lignes n° 87 pages 6 et 7

Le reportage aux ateliers de Massy a été réalisé début octobre.

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de cet article, et notamment les équipes qui ont permis les prises de vues photographiques.



Dépose des sièges de banquettes détériorés.

Les coulisses d'un accord

« **M**oi, j'ai choisi de travailler en UPE pour bénéficier des horaires variables ». Voici

la réponse quasi unanime de la dizaine d'ouvriers rencontrés travaillant aux ateliers de Massy.

Après viennent les explications plus directement liées au travail.

Les « pour » d'abord « ... Le travail est mieux défini, il y a une meilleure entente au sein des équipes. Personne ne peut se « défiler » parce que tout doit être fait dans le temps imparti alors on s'arrange... » « ... Et puis, cela nous donne un espoir de promotion... ».

Pour l'animateur « ... On connaît maintenant les collègues avec lesquels on travaille, cela évite bien des frictions. Mais au départ, ce n'était pas facile. Les 11 premiers en UPE se trouvaient contre l'atelier tout entier... ».

Les « contre » s'expriment aussi « ... Je ne vois pas pourquoi sur une

équipe de 11 personnes, 2 seulement auraient une promotion. La prime devrait être répartie pour tout le monde. Et puis, je trouve qu'avec les UPE, on travaille par clan. Avant, il existait une meilleure communication, on se côtoyait plus. Ce n'est déjà pas facile avec les horaires variables, encore moins avec les UPE... ».

Pierre LANGLOIS, contremaître, est très favorable aux équipes autonomes.

« ... Avant, on ne connaissait pas bien les agents à qui l'on donnait du travail. Ils « tournaient » sans arrêt. Imaginez 60 personnes qui ne travaillent pas forcément ensemble sur des trains différents. Comment voulez-vous savoir qui fait quoi. Maintenant, les gens sont responsabilisés par ce travail en équipe et nous, nous sommes déchargés par les animateurs des tâches de gestion quotidiennes. Bref, chacun a du trouver son compte dans la nouvelle organisation... ».

MASSY'S STORY

Les ateliers de Massy sont chargés de l'entretien courant des 120 éléments MI79 circulant sur la ligne B du RER, les révisions d'organes plus importantes s'effectuant à Boissy. Tous les jours, 185 agents doivent « fournir » à l'exploitation 100 éléments en parfait état de fonctionnement.

Messieurs Michel FRESCURA, chef d'atelier et Dominique FOUQUE, chef d'entretien sont arrivés à Massy en 1985 dans une période difficile, de tensions entre les différents agents, celle où l'on mettait en place les premières unités de production élémentaires dans cet atelier longtemps réticent.

LA GUERRE DES CLANS

De cette époque où les évolutions ne se sont pas faites sans heurts, ils se souviennent. « ... C'était un peu la guerre des clans, les « contre » plus nombreux que les « pour ». Les contremaîtres avaient pourtant fait un gros travail d'approche. Ils avaient déjà fait travailler ensemble des agents sans qu'il y ait pour autant de structure bien définie. Malgré cela, on n'a pas pu éviter des grèves... » Trois années plus tard, il existe 9 UPE à Massy.

« ... Le volume de travail n'a pas été modifié. Il est distribué maintenant non plus par agent mais globalisé pour une équipe entière. Cela permet de réduire l'immobilisation du matériel. Les contremaîtres contrôlent a posteriori. Leur tâche s'oriente plus désormais vers des fonctions de gestion de personnel... »

UNE AFFAIRE D'H.V.

A Massy, le personnel est assez jeune en moyenne. Il y a trois ans, lors des premières UPE, quelques anciens se sont vus promus au rôle d'animateur ou d'assistant. Depuis, ils sont en retraite. Si certains jeunes remplissent les fonctions, ils ne réunissent pas toujours les conditions administratives pour obtenir le grade alors, en compensation, ils touchent une prime. Plus que cette somme, Michel FRESCURA et Dominique FOUQUE savent bien que ce sont les horaires variables (H.V.) liés aux UPE qui ont fait pencher la balance en leur faveur. Si maintenant on leur demande ce qu'ils pensent de la nouvelle organisation, voilà leur réponse :

« ... Le but des UPE qui était d'optimiser les méthodes de travail à effectifs constants a été atteint. En résumé, ce n'est pas mal. Pourtant, on n'a pas encore assez déchargé le contremaître des tâches qui devraient incomber désormais à l'animateur ou à son assistant. Toutes les équipes n'ont pas acquis le même niveau d'autonomie. Sans les mettre en compétition, avoir des indicateurs de qualité de travail effectué, d'environnement, permettrait aux agents de devenir plus autonomes encore... »

Selon leur état, les coussins sont remis en état ou entièrement changés.

Une des spécificités du travail sur le RER, l'entretien des pantographes.



IDÉES CADEAUX

Original, utile ou agréable à porter, pas nécessairement ruineux : voilà quelques-unes des caractéristiques d'un bon cadeau de fin d'année.

Pas facile à dénicher ! Et pourtant cela existe. Une adresse originale : la boutique Chic-Choc à Châtelet-Les Halles.

Tous les agents RATP (en activité ou retraités) bénéficient désormais de **25%** de réduction sur les prix publics de la boutique « Chic-Choc ». Exception faite des promotions ou des soldes.

La boutique « Chic-Choc » est située dans la salle des échanges de la gare RER de Châtelet-Les Halles. Elle est ouverte les lundi et samedi de 8 h 30 à 19 h 30, et du mardi au vendredi de 8 h 00 à 19 h 00.

Attention, n'oubliez pas de présenter votre carte de service ou d'agent retraité avant de passer à la caisse !



Matins rétro

Gants de toilette, serviettes éponge, set de table et petit déjeuner dans une vaisselle aux armes de la CMP (Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris) : quand l'atmosphère du métro a le parfum du café au lait.

Exemple : Ensemble 2 tasses à déjeuner + 2 serviettes CMP : 156,00 F (tarif agents RATP).

Le sens des affaires

Porte - documents, porte - monnaie, porte-cartes, porte-chéquier marqués du fameux Ticket jaune et marron : classe et distinction en toute circonstance.

Exemple : Porte-documents zéphir «Globe» : 206,25 F (tarif agents RATP).



La ligne étudiant

Briquet mode, porte-clés Ticket et baladeur FM : la panoplie idéale pour une balade décontractée, entre deux cours, sur la plateforme d'un autobus.

Exemple : Le baladeur FM «Chic-Choc» : 71,25 F (tarif agents RATP).



LA QUARANTAINE BIEN PASSÉE

RATP

RATP

1949-1989

En 1945, le Gouvernement chargeait l'Administration provisoire du Chemin de Fer Métropolitain de Paris d'exploiter les réseaux de transports parisiens, bus et métro. Cependant un régime définitif s'imposait en raison de l'ampleur de la tâche à accomplir. Après de nombreux et longs débats, la loi du 21 mars 1948 instituait la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière. Reconstruction, rénovation, modernisation et extensions: 40 ans d'une vie bien remplie.

1949-1966 : NAISSANCE ET RENAISSANCE

Le 1^{er} janvier 1949, la RATP prenait en charge l'exploitation des transports en commun antérieurement concédés à la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP) et à la Société des Transports en commun de la région parisienne (STCRP), ainsi que les lignes qui pourraient lui être confiées.

En 1949, la RATP exploitait 166,2 km de lignes de métro, 20 km de la ligne de Sceaux - la partie sud étant sous contrôle SNCF - et, pour le réseau d'autobus, 351,3 km à Paris et 636 km en banlieue.

Alors que le trafic diminuait jusqu'en 1953, en raison à la fois de l'accroissement de l'usage de la voiture particulière et de la relative inadaptation des réseaux, un effort de modernisation était entrepris, néanmoins limité par les capacités de financement de l'entreprise.

C'est le réseau d'autobus qui connaissait le développement le plus important: ainsi de 1949 à 1958, le nombre des lignes passait de 113 pour 964 km à 151 pour 1400 km. En même temps, le parc des véhicules passait de 2200 à 2900.

Outre les travaux de modernisation de ses installations ou, pour certaines, de reconstruction (ainsi la gare de Massy-Palaiseau totalement détruite pendant la guerre), la RATP mettait en service en 1952 le prolongement de la ligne 13 du métro de la porte de Saint-Ouen à Carrefour Pleyel. Cette même ligne recevait, à partir de cette année les premiers matériels articulés, donnant une note de modernité au matériel roulant à la filiation cinquantenaire.

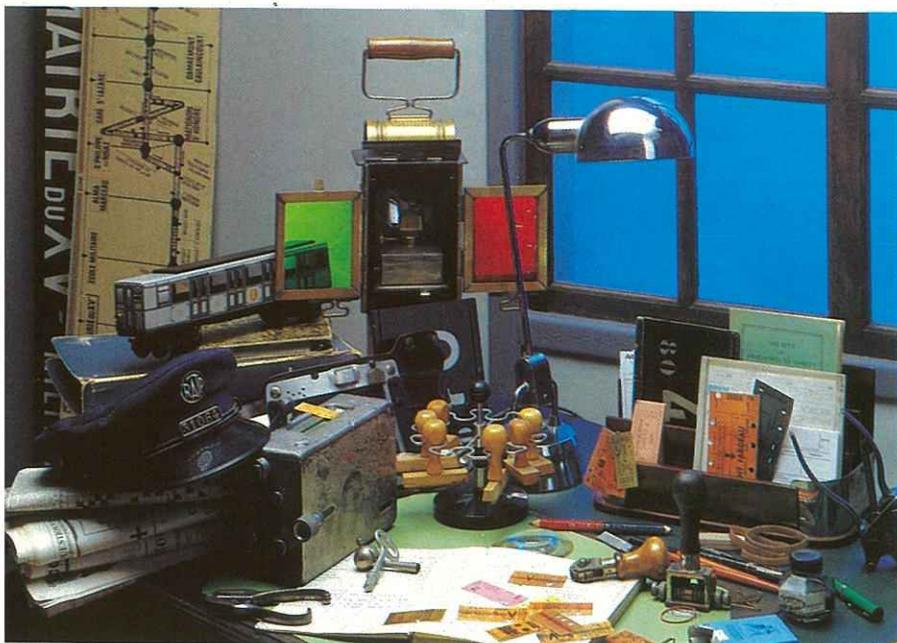


Image du passé: la vente « assise » dans les autobus.

Métro sur pneu et RER : les vitrines du futur.

Mais c'est l'apparition du matériel sur pneumatique qui allait apporter la principale révolution dans cette première vague de modernisme. A partir de fin 1956, la ligne 11 (Châtelet-Mairie des Lilas) était progressivement équipée des nouveaux matériels pneu (MP 55), accroissant la capacité de transport par de meilleures performances de traction et de freinage et apportant ainsi aux voyageurs des conditions de vitesse et de confort accrues. Ce nouveau matériel allait servir de « vitrine » pour les futures exportations à l'étranger du savoir-faire français en matière de matériel roulant urbain. Pour contrebalancer l'accroissement inéluctable de ses dépenses lié à la satisfaction des besoins de transport, la RATP prenait des mesures d'économie telles que, par exemple, la suppression des « gardes-arrières » sur la ligne 12, l'installation de portillons électriques, l'amélioration des méthodes d'entretien du matériel roulant, la mise en commande à distance de certaines sous-stations et, au réseau routier, la mise en service de voitures de grande capacité ou l'extension des lignes à un seul agent.

Au début des années soixante survenait une prise de conscience du retard à rattraper. Le premier coup de pioche au Pont de Neuilly de la construction du RER (Réseau Express Régional) ouvrait un vaste programme d'extension indispensable à la satisfaction des besoins de transports des habitants de la région. En même temps, des études de trafic et économiques étaient entreprises sur l'opportunité de prolongements de certaines lignes de métro en banlieue. Sur le plan administratif, le statut financier de 1958 mettait un terme à l'état d'assistance dans lequel se trouvait l'entreprise en clarifiant les responsabilités et les sources de financement; la création en 1959 du Syndicat des Transports Parisiens allait dans ce même sens. Sur le plan technique, alors que deux lignes de métro — la 1 (Vincennes-Neuilly) et la 4 (Orléans-Clignancourt) — étaient progressivement équipées pour le matériel pneu (MP 59), débutait un vaste réflexion sur ce qu'on appelait en 1965 « l'automation au réseau ferré ». C'est dès cette époque qu'apparaissent les termes de pilotage automatique, de commande centralisée, de régulation, de mécanisation de la vente des titres de transport et de leur contrôle électronique, mais également de télécommande, de télécommunications, de télévisions, de sonorisation, etc.

Au réseau routier, la situation était



Un MP 55 côtoie une rame Sprague-Thomson à Châtelet 11.



Un bus « Chausson » franchit la Seine sans encombre, grâce à un couloir réservé à contre-sens



préoccupante à cause de la densité de la circulation automobile: allongement des temps de parcours, retards, irrégularité, en un mot dégradation du service. En réaction à ces causes extérieures, la Régie demandait et obtenait en 1964 le premier couloir réservé (quai du Louvre), perfectionnait ses dispositifs de régulation et améliorait la productivité par la généralisation progressive du service à un seul agent. Enfin, dès 1965 apparaissaient les premiers autobus «standard» conçus pour assurer l'exploitation de lignes très diverses, à Paris et en banlieue.

Station rénovée pour matériel neuf: un MP 59 sur la 1.

L'AUTOBUS STANDARD

Dès 1948, la RATP entreprit le renouvellement de son parc d'autobus. Mais le fractionnement des commandes entre divers constructeurs n'avait pas permis l'unification de celui-ci. A partir de

1956, se développait la recherche, en collaboration avec l'Union des Transports Urbains et Régionaux, d'un autobus véritablement standard répondant au souci de réaliser un véhicule apte à des conditions d'exploitation très diverses: un agent ou deux, système de tra-

fication et mode de perceptions divers, etc. Trois constructeurs - Berliet, Saviem et Verney - étaient chargés de réaliser chacun un prototype.

Une commande de 600 autobus était passée en 1964 aux deux premières firmes et une seconde de 300 en 1966. Les premiers véhicules étaient mis en circulation fin 1965 sur plusieurs lignes de banlieue. A l'origine, trois types étaient utilisés: «Paris deux agents», «Banlieue deux agents» et «Banlieue un agent». Depuis 1974 tous les autobus ont été transformés pour l'exploitation à un seul agent et offrent une capacité de 78 places.

En 1981, l'esthétique de l'autobus standard était modifiée afin d'en améliorer l'aspect extérieur mais aussi certains équipements de «confort» comme l'éclairage ou l'embarquement des portes.

Ces dernières années, afin de mieux profiter de la ville, des autobus standard à plate-forme étaient mis en service sur plusieurs lignes de Paris. Lors de la dernière commande de «standard» en 1987 et 1988, 50 autobus à plate-forme y ont été inclus avec une modification, ultime, du diagramme: une demi-porte arrière fonctionnant en «demi-libre service» (ouverture à la seule demande du voyageur).



1967-1977 : MODERNISATION ET EXTENSION

1967 marqua pour le réseau ferré le début d'une ère nouvelle. Cette année là, les premiers trains MS 61 du RER circulaient sur la ligne de Sceaux en attendant l'ouverture du premier tronçon de la ligne est-ouest et la nouvelle génération du matériel fer (MF 67) apparaissait sur la ligne 3 du métro. Cette année là aussi, le pilotage automatique était généralisé sur la ligne 11, mais surtout la ligne 1 était la première à être exploitée grâce au Poste de Contrôle et de Commande centralisés (PCC). D'autres opérations de modernisation étaient entreprises concernant des domaines aussi variés que l'éclairage, la distribution des titres de transport ou la ventilation.

Ce véritable « saut technologique » ne fut pas sans conséquences sur l'organisation même des métiers du métro. Ainsi avec la création du PCC, était créée la nouvelle fonction de chef de régulation. Ainsi les opérations de vente et de contrôle des titres de transport étaient radicalement modifiés entraînant la suppression des « poinçonneurs » et une nouvelle définition du poste de chef de station. Ainsi le pilotage automatique transforma-t-il le métier de conducteur qui, néanmoins, devait plus tard retrouver la conduite effective, mais contrôlée, de son train à certaines heures.

Le métro à la conquête de la banlieue.

Entre 1969 et 1976, le réseau ferré allait connaître l'une des périodes les plus fécondes en extensions et en modernisation. A cette époque la Régie investissait des sommes égales à la moitié de son chiffre d'affaires, alors qu'aujourd'hui elles représentent seulement 1/5^e de ce dernier.

Le « signal de départ » fut donné par l'inauguration de la ligne Nation-Boissy-Saint Léger du RER. Puis ce fut au tour de la ligne de Saint Germain d'être mise en service par tronçons.

Mais c'est le métro qui connut un développement sans précédent avec une extension chaque année entre 1970 et 1976. Ainsi furent prolongées: la ligne 8 à quatre reprises jusqu'à Créteil, la 3 à Porte de Bagnolet et la « nouvelle » 13 (constituée par sa jonction avec la ligne 14) au nord et au sud de Paris pour constituer un nouvel axe nord-sud.

Au réseau routier, la création du « ticket RATP », valable sur le métro et dans les autobus facilita l'exploitation à un seul agent en permet-



PCC: il n'y en avait qu'une... la 1.



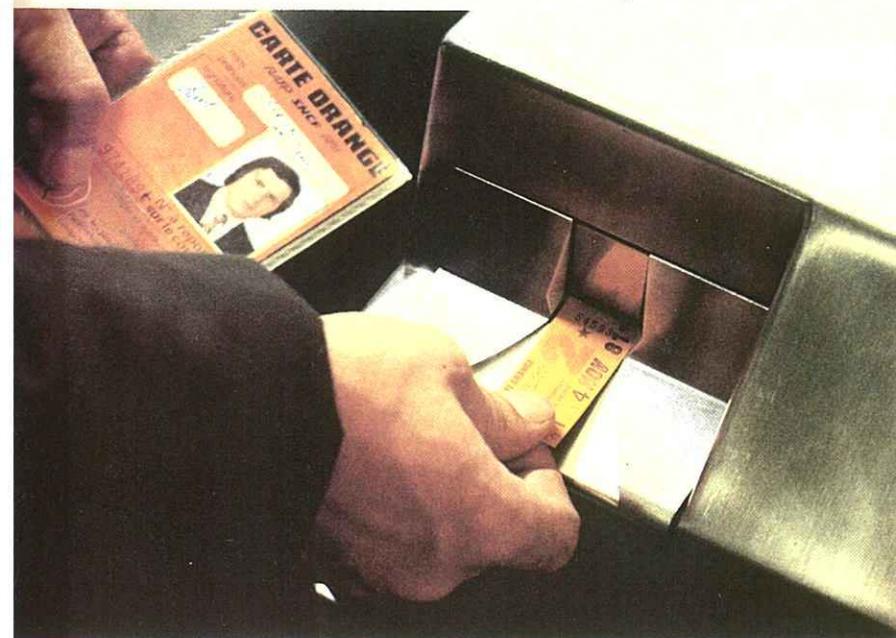
Les stations se modernisent. Ici la vente des titres de transports avec l'ADAR.



es « lignes pilotes » : un plus pour les bus.



ancienne ligne de Sceaux devient le B du RER : la dimension régionale.



en avant 89, une révolution dans les transports : la carte orange.

tant l'oblitération des titres à bord des autobus par les voyageurs eux-mêmes. A partir de 1975, la Carte orange allait modifier sensiblement le comportement de millions de voyageurs en créant une « unification tarifaire » des divers réseaux et en assurant une correspondance gratuite entre tous les modes de transports.

Cependant, le problème de la rapidité et de la régularité des dessertes se posait toujours avec autant d'acuité. Malgré l'augmentation du kilométrage des couloirs réservés (95 km à Paris et 29 km en banlieue au 31-12-1977), la situation demeurait difficile. Ainsi, alors qu'en 1955, la vitesse des bus était, à Paris de 12,5 km/h et en banlieue de 18 km/h, en 1987 elle n'atteignait pas 10 km/h dans la capitale et se situait aux alentours de 13,5 km en périphérie. Cette situation entraîna la prise de mesures d'accompagnement, telles que meilleure signalisation, surveillance accrue des itinéraires protégés, voire répression des automobilistes contrevenants.

1977-1988 : LA DIMENSION RÉGIONALE ET L'OUVERTURE SUR LA VILLE

Avec l'ouverture, en décembre, d'une part, des sections Auber-Nation, Luxembourg-Châtelet-les Halles et d'autre part, de la branche de Marne-la Vallée jusqu'à Noisy-le Grand Mont d'Est, le RER prenait sa véritable dimension.

Alors qu'en 1978 le trafic dépassait, pour la première fois, le cap des deux milliards de voyageurs, la structure des transports collectifs de la Région d'Ile de France se dessinait avec de plus en plus de précision. L'ossature serait constituée par le réseau résultant de l'intégration en un ensemble unique - le RER - des lignes à grand gabarit de la RATP et des principaux axes de banlieue de la SNCF. Trois ans plus tard, la ligne A atteindra Torcy pour desservir la partie est de la ville nouvelle de Marne-la Vallée, alors qu'en septembre 1985, la ligne de Sceaux, devenue ligne B, sera prolongée à Gare du Nord pour être « interconnectée » avec la ligne SNCF de Mitry.

Une nouvelle génération de matériel roulant - le MI 79 - commençait à circuler sur les lignes régionales, fruit de la collaboration entre la RATP, la SNCF et l'industrie ferroviaire.

Parallèlement, le métro poursuivait son extension et sa rénovation. Même si le rythme des prolongements se ralentissait, de nouveaux tronçons étaient mis en service à Bobigny, le Kremlin-Bicêtre, Ville-

juif, Boulogne-Billancourt, Clichy, Asnières et Gennevilliers, accentuant la pénétration du métro en banlieue. Un nouveau type de matériel - le MF 77, autrement dénommé métro-blanc - était mis en circulation, avec des performances et un confort accrus, entraînant la disparition totale en avril 1983 des vieilles rames Sprague-Thomson

TRAVAUX NEUFS : L'ÈRE DES GRANDS CHANTIERS

La création en 1965 de la Direction des Travaux Neufs est liée aux grands travaux de construction et d'équipements fixes du RER. Avec la relance, à cette époque, des prolongements de métro, la nouvelle direction a pu développer les méthodes et la compétence des équipes dans le domaine des travaux souterrains avec une plus

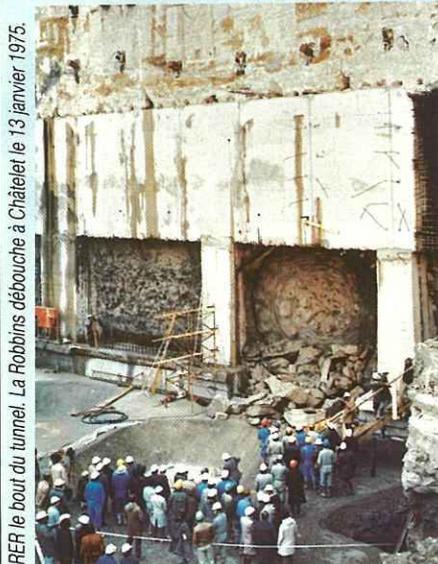
grande sécurité de réalisation et à moindre coût.

Dès sa création, la nouvelle direction s'est mobilisée sur la construction des extrémités du RER (Auber-St. Germain et Nation-Boissy-St. Léger) et du prolongement de la ligne 3 à Gallieni. Les équipes nouvellement constituées redécouvraient les travaux souterrains de grande ampleur et leur difficulté de réalisation.

A partir de 1972, la grande affaire fut la réalisation du tronçon central du RER, du prolongement de la ligne B à Châtelet puis à Gare du Nord et de celui de la ligne A à Marne-la-Vallée. Pour le métro, il s'est agi d'une véritable relance des prolongements en banlieue.

Alors que les problèmes techniques sont complètement maîtrisés, - le difficile chantier « Saint Michel » en est une illustration notable - le rythme des travaux s'est aujourd'hui sensiblement ralenti. Face à cette situation, un redéploiement des activités de la direction et de celle des Services Techniques, dont certains agents possédaient des métiers voisins, s'imposait. Ainsi en janvier 1985 la Direction des Travaux Neufs prenait la dénomination de « Direction du Génie Civil » dont les compétences alliaient désormais les études, la construction, l'aménagement et l'entretien.

Aujourd'hui, la Direction s'appelle « Direction des projets et des infrastructures ».



RER le bout du tunnel. La Robbins débouche à Châtelet le 13 janvier 1975.

MF 77 : GÉNÉRATION DU DEUXIÈME TYPE

Après plusieurs années d'études, le nouveau matériel fer MF 77 est mis en service en septembre 1978 sur la ligne 13.

Ce matériel devait répondre à des objectifs nouveaux, tant sur le plan technique que sur le plan commercial.

Au chapitre technique, le MF 77 est apte à la circulation à « grande » vitesse sur des lignes comportant de longues interstations parfois à l'air libre. Sa vitesse limite a donc été portée à 100 km/h. On rencontre deux innovations majeures sur ce type de matériel: les caisses en alliage d'aluminium et la commande des moteurs par des « hacheurs de courant ».

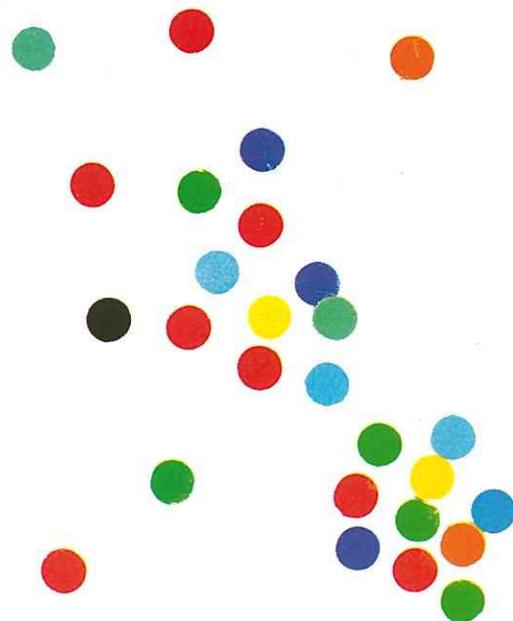
Au chapitre commercial, c'est d'abord la sensation d'espace qui prévaut grâce à une largeur intérieure plus généreuse de 13 cm que permet la forme galbée de ce matériel, mais aussi grâce aux grandes baies latérales et aux petites d'extrémité qui minimisent l'impression d'enfermement. L'apparition de sièges individuels dans la partie centrale de chaque voiture marque également une première à la RATP, ainsi que l'aménagement des plates-formes



Les modernes et les anciennes: MF 77 et Sprague Thomson.

extrêmes en sièges longitudinaux. Enfin la suspension et une bonne isolation acoustique accroissent la sensation de confort offert aux voyageurs.

Le MF 77, constitué en trains de cinq voitures d'une capacité en charge normale de 4 voy/m² de 574 voyageurs, circule sur les lignes 7 (La Courneuve-Villejuif-Ivry), 8 (Balard-Créteil) et 13 (Asnières-Gennevilliers-Saint Denis-Châtillon-Montrouge).





L'animation dans le métro et le RER: sports et cultures en sous-sol.

Le réseau d'autobus était confirmé dans son triple rôle de desserte des zones où un transport lourd ne se justifie pas, de rabattement sur les axes ferroviaires et de second maillage des zones denses de l'agglomération.

Pour tenter de résoudre le problème, toujours actuel et pressant, de la circulation des autobus, des solutions en « site propre » étaient envisagées et étudiées.

L'année 1980 voyait se poursuivre l'effort d'amélioration de la qualité du service offert mais relevait des aspects plus préoccupants comme la fraude, le vandalisme ou la violence. Après de longues périodes de modernisations techniques, la RATP décidait donc de « ré-humaniser » le métro en y faisant « entrer la vie et la ville » par des opérations d'animation culturelle.

En 1981, extension des réseaux, diversification et amélioration des services, action commerciale vigoureuse, politique tarifaire judicieuse demeuraient les maîtres-mots pour accroître l'efficacité de l'entreprise. Un contrat d'association était signé avec la TRA, principale entreprise de transports privée de la région, l'étude « Réseau 2000 » sur l'évolution des transports était lancée et le « coupon jaune » (carte orange hebdomadaire) était mis en vigueur.

Ces dernières années, la première entreprise de transports urbains, au delà de sa mission première réaffirmait sa vocation d'études, de recherche, de construction et de coopération technique grâce à SOFRETU.

RATP: LA COMMUNICATION EST ÉTABLIE

En 1973, la RATP crée une nouvelle structure marketing/communication, la « Mission promotion du transport ». Sa première tâche est d'évaluer l'image de l'entreprise dans le public. Il s'avère que la RATP c'est le flou, que le métro est un vécu difficile, que le bus est agréable mais complexe d'utilisation.

De 1974 à 1976, des campagnes publicitaires bâtissent et améliorent l'image de la RATP en s'appuyant sur les réalisations techniques, les améliorations de service et sur une mise en scène du rôle essentiel qu'elle tient pour les

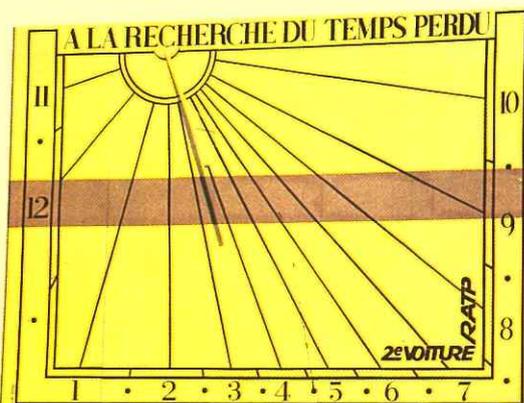
habitants de la région parisienne. Après avoir traité de l'image, la RATP se préoccupe en 1977 des problèmes révélés par les études précédemment citées. Le métro s'anime afin de rendre son univers plus vivable et plus humain, le bus s'explique et le RER aboutit en créant une nouvelle cohérence des transports en région d'Ile-de-France.

En 1978, il devient possible de s'attaquer au mode concurrent qu'est la voiture particulière: c'est le début de la campagne « deuxième voiture ». Cette campagne a pour cible les utilisateurs de la voiture

particulière. Mais malgré un succès d'estime, les comportements ont du mal à varier, l'usage de la voiture étant toujours synonyme de confort social et de réussite. Aux messages rationnels succèdent des arguments plus affectifs, utilisant un langage branché pour gens modernes, à la mode et dans le coup. Face aux marques automobiles, la RATP se doit de disposer d'un symbole visuel fédérateur de l'offre de transport. Le ticket apparaît comme étant le meilleur pour affirmer la sympathie, le dynamisme, la jeunesse et la qualité du service offert. En 1981, le « Ticket Chic Ticket Choc » fait son apparition à la télévision, alors que se développe une véritable saga du ticket qui se réincarne sous de multiples formes.

Avec l'amélioration de l'image et la croissance du trafic, cette stratégie prouve son bien-fondé et sa pertinence. La RATP se veut ainsi résolument moderne et tournée vers l'avenir.

C'est avec le slogan « la ville est saisissante, saisissez-la », qu'en 1986 la RATP veut s'affirmer comme le révélateur de cette ville riche mais souvent cachée où on aime vivre et dont on veut pleinement profiter.





RATP: QUEL AVENIR?

En quarante ans d'existence, la RATP est devenue une entreprise moderne, en quête de progrès et tournée vers l'avenir. Aujourd'hui, après une longue période de modernisation et de développement quantitatif, la RATP s'attache en priorité, tout en demeurant à un haut niveau technologique et en poursuivant les adaptations nécessaires, à satisfaire les exigences de sa clientèle en matière de qualité de service: esprit commercial et comportement d'entreprise.

Des projets...

La contexture des réseaux va se modifier par la réalisation de projets aussi divers que le prolongement de la ligne 1 à La Défense, la desserte d'Euro Disneyland, le tramway Saint Denis-Bobigny, le Trans Val-de-Marne ou la desserte d'Orly par le VAL. La mise «à niveau» de la ligne A du RER sera, à n'en pas douter, l'une des grandes préoccupations de l'avenir proche. Le matériel du métro connaîtra une profonde mutation dont le prototype BOA n'est qu'un premier stade. Le réseau de bus devra se restructurer en banlieue pour mieux répondre aux aspirations de la clientèle, dans la voie tracée par «Autrement bus».

La qualité du service devra s'accroître, la primauté du voyageur étant devenue l'un des axes stratégiques du développement de l'entreprise. Elle passe par le rétablissement d'un confort normal là où la capacité est devenue insuffisante et par l'amélioration de l'environnement des stations. La restructuration du réseau bus de banlieue pour le rendre plus «clair» et donc plus accessible mais aussi le développement d'une information intégrée allant du domicile jusqu'à la fin du transport lui-même sont deux axes d'actions qui vont dans le sens d'une plus grande qualité des prestations offertes à nos clients.



Le métro du futur ou ce qu'il pourrait être: le BOA en attendant le MF 88

... et des espérances.

Sur le plan du personnel, constatant le poids excessif des procédures administratives et l'insuffisante déconcentration des responsabilités, la RATP s'efforcera de mieux adapter son organisation interne tout en introduisant une gestion par objectifs afin d'éclairer le personnel sur le «pourquoi» de son travail et le sens à donner à ses efforts.

Enfin au chapitre financier, la

Régie se doit de rechercher un meilleur équilibre financier par un développement de ses ressources propres et une réduction de son endettement. Ainsi la politique de redressement tarifaire mieux en rapport avec le service rendu doit être vigoureusement poursuivie, mais une réforme des règles de financement, notamment des investissements, demeure nécessaire. La préparation du X^e plan et celle du nouveau contrat Etat/Région pourrait être l'occasion d'une telle réforme.



Photo Marguerite

Vents de prévision

Fin octobre, le Comité d'entreprise et le Conseil d'administration de la RATP ont discuté de la politique foncière et immobilière de la Régie. L'implantation des nouveaux dépôts d'autobus et le regroupement des services fonctionnels dans un nouvel immeuble de bureaux à Bercy sont les deux points forts de cette politique.

Vends installations industrielles dans la Plaine Monceau.

Achète terrains pour remisage des autobus sur la commune de Bagneux.

Vends immeuble de caractère, plein centre de Paris, bords de Seine.

Construit immeuble de bureaux, à deux pas du RER, quartier Bercy-Rapée.

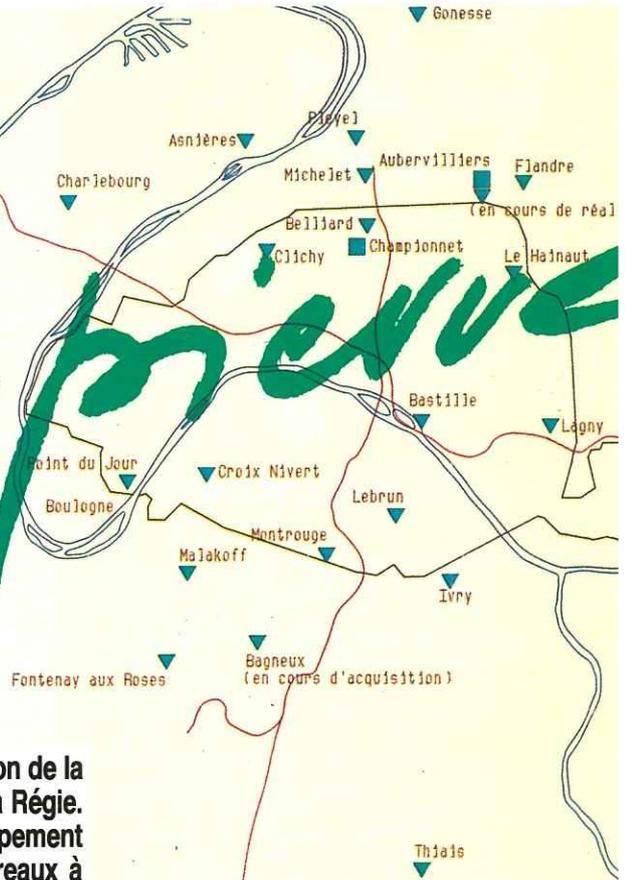
Non, cela n'a rien à voir avec une quelconque partie de Monopoly. En revanche, cela pourrait résumer les points clés de la politique foncière et immobilière de la RATP. Présentée au Comité d'entreprise le 26 octobre puis au Conseil d'administration deux jours plus tard, les éléments de cette « politique du patrimoine » reflètent la volonté de l'entreprise de tirer plus efficacement parti de son patrimoine foncier et d'améliorer la situation de son personnel.

D'abord quelques chiffres. Le patrimoine foncier de la RATP représente environ 700 hectares. C'est 100 fois la place de la Concorde, c'est le douzième de la Ville de Paris. Les deux tiers de cette surface correspondent en fait aux infrastructures ferroviaires (voies du métro et du RER). Les dépôts et ateliers du réseau routier et du réseau ferré occupent 115 hectares, les locaux techniques (postes de redressement, attachements des services techniques...) 25 hectares, les bâtiments administratifs 4 hectares. Quant aux locaux mis à la disposition des activités sociales et sportives, ils totalisent 70 hectares. Mais dans ce total, une large part correspond aux installations sportives de la Croix de Berny.

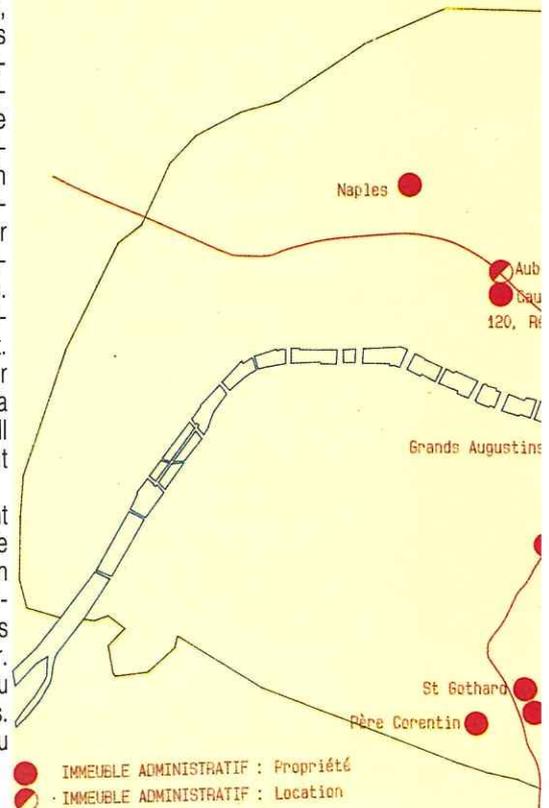
Malgré l'ampleur de ce patrimoine, la RATP n'a rien d'un grand propriétaire foncier. Elle ne possède en propre que 130 hectares. Le reste appartient à l'État (220 hectares) et au Syndicat des Transports Parisiens (345 hectares).

Si cette multi-propriété des terrains complique parfois la tâche des services juridiques, cela n'est rien à côté des difficultés pratiques engendrées par le morcellement des installations RATP. En définissant une véritable politique foncière et immobilière, la Régie cherche à se doter d'installations implantées rationnellement au regard de ses besoins actuels. En outre, comme n'importe quel propriétaire foncier, la RATP est directement concernée par les opérations d'aménagement et d'urbanisme décidées par les collectivités locales. Bref, elle doit concilier ses obligations de service avec les attentes de son environnement. Le transfert du dépôt de Malesherbes (voir ELL n° 104), la polémique suscitée par la création d'un atelier de peinture des trains MI aux ateliers RER de Montrouge en sont autant d'exemples.

« Valoriser les implantations » mais en allant « au-delà de la simple gestion en bon père de famille », tels sont les objectifs affichés en matière foncière. Reste à traduire cette ambition dans la réalité de tous les jours. Des réflexions sont en cours, secteur par secteur. Les plus avancées concernent les dépôts du réseau routier et les bâtiments administratifs. Le dossier n'est donc pas clos. Bien au contraire, il vient à peine de s'ouvrir !



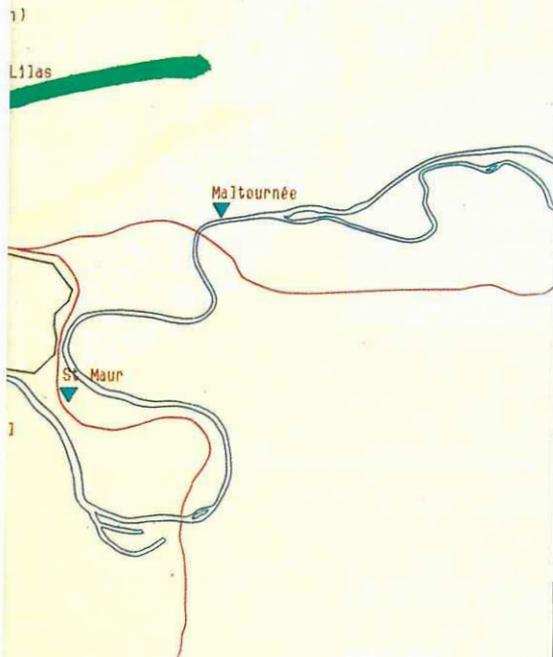
IMPLANTATION DE



● IMMEUBLE ADMINISTRATIF : Propriété
 ● IMMEUBLE ADMINISTRATIF : Location

IMPLANTATION DES DEPOTS ET ATELIERS DU RESEAU ROUTIER

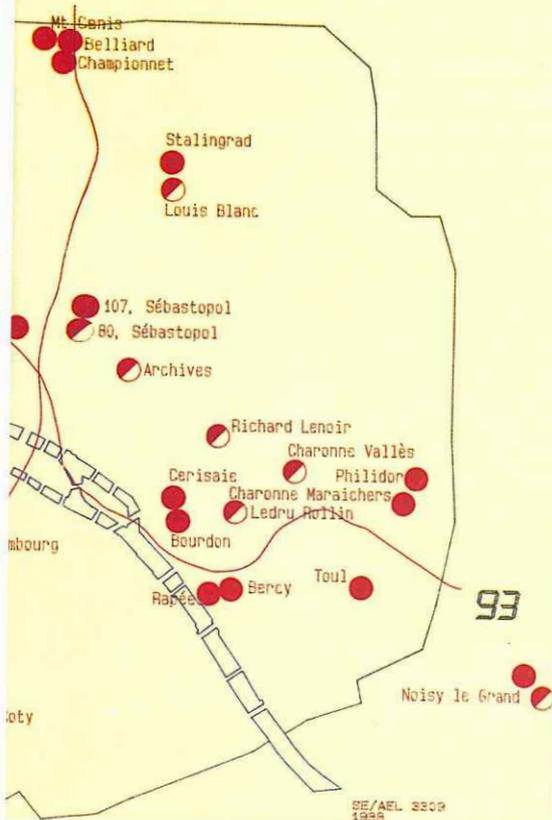
▼ Pavillons sous Bois



SE/AEL 3312
1989

▼ DEPOT DU RESEAU ROUTIER
■ ATELIER DU RESEAU ROUTIER

IMMEUBLES ADMINISTRATIFS



SE/AEL 3309
1989

D e d é p ô t e n d é p ô t

La RATP gère aujourd'hui 25 dépôts où sont remisés plus de 3 800 véhicules : bus, camions, voitures diverses. A cela, il convient d'ajouter deux ateliers : Championnet (l'Atelier central du réseau routier) et Aubervilliers (VOO et le Parc aux roues). L'ensemble occupe près de 60 hectares.

Plusieurs opérations immobilières sont en cours. En 1987, le dépôt de Malesherbes a fermé ses portes. Dans un an, ce sera le tour du dépôt de Clichy. Le dépôt Belliard, qui jouxte Championnet, remplacera alors ces deux dépôts. La vente de Malesherbes a rapporté 322 millions de francs (voir ELL n° 108 p. 38). Celle de Clichy devrait avoisiner 200 à 250 millions de francs. Ces sommes permettent actuellement de financer la réalisation de deux nouveaux dépôts : l'un à Aubervilliers, l'autre à Bagneux.

Quand le dépôt d'Aubervilliers ouvrira ses portes en 1990, ce sera au tour du dépôt du Hainaut de fermer les siennes. Le terrain sera alors vendu à la Ville de Paris qui réalise une importante opération d'urbanisme dans ce secteur du XIX^e arrondissement. Le prix de cession devrait avoisiner 100 millions de francs. Enfin, l'achèvement du dépôt de Bagneux est programmé pour 1992.

Par ailleurs, la RATP a reçu plusieurs demandes ponctuelles touchant d'autres dépôts (Croix-Nivert ou La Maltournée par exemple). Il n'est pas question de céder ces terrains. Toutefois, la Régie va essayer de voir comment concilier les demandes immobilières des communes, de certains promoteurs et de Logis-Transports avec les impératifs de l'exploitation. Une étude va d'ailleurs être lancée sur le dépôt de La Maltournée afin d'en accroître la capacité tout en facilitant l'extension de la ZAC « des bords de Marne » à Neuilly-Plaisance.

T r a v a i l l e r e n s e m b l e

Vingt-huit bâtiments dispersés au quatre coins de la capitale. Des attachements qui accueillent entre 9 agents (attachement Luxembourg de la direction C) et 712 agents (attachement Charonne-Vallès de la direction F). Tel est aujourd'hui la situation des services administratifs de la RATP à Paris. Inutile de dire que cela complique le fonctionnement des services concernés (éclatement, retard...), que cela entraîne des surcoûts pour l'entreprise (entretien, sur-équipement en moyens de communication, de reproduction, de dactylographie...) et que cela s'accompagne de conditions de travail guère agréables (en moyenne 8 m² par agent avec un record toute catégorie — 5 m² — pour le 80 boulevard de Sébastopol occupé par des agents de la brigade de surveillance du réseau routier).

Pour mettre un terme à cette situation, la Régie étudie une réimplantation de ses services administratifs. Celle-ci se ferait autour de quatre pôles, répartis le long de la ligne A du RER :

- un pôle d'état-major (Présidence, Direction Générale, directions fonctionnelles C, E, J, P),
- un pôle « accueil » du public ou des agents (Comité d'Entreprise, recrutement, pensions...),
- un pôle directions d'exploitation (F et R),
- un pôle direction des services techniques (M, N, T et S).

A deux pas de la Gare de Lyon, la Régie dispose d'un terrain de 12 000 m². Il est occupé par des bâtiments vétustes, certains ayant été construits là provisoirement, voici près de dix ans, après l'abandon du projet d'une tour administrative RATP. La Ville de Paris sollicite d'ailleurs régulièrement la Régie pour lui faire préciser ses intentions sur l'utilisation de ce terrain situé en plein cœur du secteur Bercy-Rapée.

C'est là que serait implanté le pôle d'état-major et le pôle « accueil », dans un immeuble moderne de 41 000 m², prévu pour abriter 1 600 personnes. L'investissement nécessaire représente 400 à 500 millions de francs. Une somme importante qui équivaut au sixième du budget d'investissement de la RATP en 1988 ! Différentes hypothèses de financement ont été étudiées. Celle qui tient la corde actuellement passe par la vente des Grands Augustins (300 millions de francs environ) et de plusieurs autres petits immeubles (comme Sébastopol), par la commercialisation de surfaces de parking dans le futur immeuble de La Rapée et par la vente des droits à construire sur les parties non utilisées du terrain de La Rapée.

Ainsi pour la Régie, l'opération deviendrait « blanche » sur le plan financier. Elle pourrait donc être lancée rapidement, sans demander aux Pouvoirs Publics son inscription au plan d'investissement et sans entraîner par la suite un sur-endettement de l'entreprise. En février prochain, le Conseil d'Administration sera saisi du projet définitif concernant le futur immeuble Rapée. D'ici là, une large consultation sera entreprise et des actions d'information seront lancées auprès du personnel concerné. Une véritable enquête d'utilité publique... interne à la RATP !

Transformation (pont long, frein électrique Telma, toboggan) en «scolair'bus», trois prestations AC/AIC que VOO présente en salons spécialisés, démarche, commercialise.



Activités commerciales du réseau routier (RM)

UNE AFFAIRE QUI GRANDIT

Un camion de pompiers, une voiture de la Sécurité Sociale, des marches d'escaliers mécaniques, un véhicule de transfusion sanguine, une caravane, il ne s'agit pas d'une commande de jouets au Père Noël, malgré la saison. Ce sont quelques-uns des produits ou activités industrielles et commerciales extérieurs mis en place par le réseau routier de la RATP. Parties de l'Atelier Central (cf. ELL n° 98 p. 6), ces actions concernent aujourd'hui plusieurs départements du service du matériel roulant : elles ont des vertus financières, bien sûr, mais aussi d'image de la Régie et de maintien du savoir-faire. Leur objectif : une gamme de produits cohérents pour une cible très courtisée.

« **L**aissez-les vivre... une deuxième vie! ». Ce pourrait être le mot d'ordre de l'agence VOO (véhicules et organes d'occasion) qui, après révision et adaptation, revend les bus retraités aux clients les plus divers (voir ELL n° 98 p. 17-19). Auparavant, les bus atteints par la limite d'âge ou de kilométrage étaient revendus à la « casse » pour quelques centaines de francs. Aujourd'hui, tous « passent » par l'atelier de VOO à Aubervilliers (environ vingt personnes) où certains sont jugés « bons pour une nouvelle vie », et d'autres désossés pour récupérer les pièces ou équipements qui le méritent, avant le cimetière. Ces pièces sont ainsi « remises dans le circuit » RATP après vérification.

L O C A T I O N

Actuellement, près de 300 bus attendent acquéreur sur les parcs de VOO. Partiront, partiront pas? Somme toute une partie des terrains devra être libérée pour construire le dépôt d'Aubervilliers. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'équipe commerciale envisage, peut-être dès 1989, d'élargir le service à une activité location de véhicules sans chauffeur. Municipalités, transporteurs, pourraient y trouver intérêt pour faire face aux « pointes » de leurs activités (sorties scolaires, manifestations occasionnelles) ou à une action éphémère, comme une exposition itinérante. Par ailleurs, quelle meilleure démonstration que l'essai pour aboutir à une vente future.



Et pourquoi pas la location-vente ?

En complément de la prestation, les activités industrielles et commerciales, et particulièrement la Manufacture et la carrosserie de Championnet, peuvent à peu près tout faire sur le véhicule (32 000 heures de travail en 1987) : « scolaire bus », avec porte-toboggan d'évacuation, à l'aménagement intérieur d'un PC mobile, il est à la fois « reconstruteur » et équipementier. Mais là ne s'arrêtent pas les prestations possibles. Championnet fournit aussi des « peintures sur mesure », remet en état des organes (notamment par ré-usinage, « remétallisation »), peut créer des pièces mécaniques « à façon » etc.

Tout cela exige et ensuite apporte une clientèle à qui il faut offrir un « suivi » technique, soit en pièces de rechange, soit en service d'entretien.

D'ores et déjà l'expérience existe, par exemple à Michelet, le dépôt qui gare et entretient les camions de la Régie (cf. ELL n° 101 p. 17;19) qui assure la maintenance du parc de véhicules de la Sécurité Sociale des Hauts-de-Seine. Cela permet en outre à l'équipe d'entretien de se « frotter » à d'autres catégories de véhicules et de se tenir au courant des technologies.

D I V E R S I F I C A T I O N

Derrière le spectaculaire ou l'anecdotique, comme les bus exportés en Birmanie ou les « clients spéciaux » du type GIGN (groupe d'intervention de la gendarmerie), RM est donc en train de mettre en place un véritable service aux clients, complémentaire de sa mission première, et riche de potentialité, tant pour l'utilisation optimale des installations que pour le maintien des qualifications et des emplois.

Restait une question qu'ELL ne pouvait pas ne pas poser : l'allongement de la durée moyenne de vie des autobus standard de 12 à 15 ans ne risque-t-elle pas de priver VOO et l'Atelier Central d'une partie de ces potentialités ? La réponse de M. Aulagnier, adjoint au chef du département AC/AIC est catégorique : « Non, pas du tout. Mais tout d'abord notez que cet allongement de la durée de vie active est un acte de foi dans la qualité du matériel. Ensuite, nous allons le conserver 15 ans, mais cela en tenant compte de l'exceptionnel degré de contrainte qu'impose l'exploitation à Paris (embarras de circulation, surcharge des pointes, ..). Les mêmes autobus exploités par un réseau normal dans une ville moyenne, offrent toute garantie d'être à même de poursuivre longuement et sans difficulté leur service. De même nous attendons beaucoup d'une diversification de notre parc (PR 180, R 312). Nous n'avons pratiquement que des « standard », alors que les minibus et les PR100, plus souples d'utilisation, se retiennent longtemps à l'avance. » Au bilan 87, on constate effectivement que sur 14 PR100 retirés du service, 12 ont été revendus, 4 minibus sur 4, et « seulement » 82 standards sur plus de 250.

L'expérience de cette « entreprise » n'a pas encore 2 ans mais présente déjà un bilan économique prometteur.

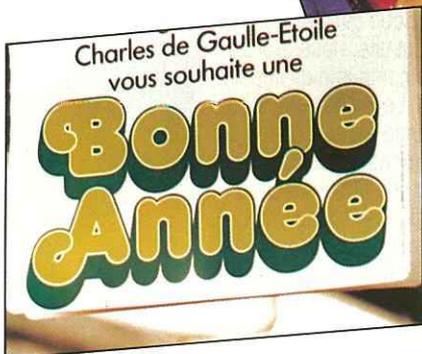


Aménagement
en centre
de transfusion
sanguine.



Faites vos vœux!

Tradition oblige: la fin de l'année, c'est l'époque des vœux. La RATP n'échappe pas à la règle. D'ailleurs depuis 1974, elle souhaite régulièrement une bonne année à tous les Parisiens. En 1989, ils seront placés sous le signe de la Révolution.



« **J**oyeux Noël et bonne année ». Avec la fin décembre voici revenu l'époque des cartes de vœux. Une vraie coutume!

Pourtant si l'on en croit les spécialistes des PTT, le nombre des cartes de vœux diminue chaque année. En revanche, le nombre des coups de fil connaît une pointe record le 1^{er} Janvier. Si l'habitude des vœux devient de moins en moins épistolaire, elle n'en reste pas moins vivace.

Présenter ses vœux à sa clientèle est aussi une tradition dans le monde du commerce. Le calendrier décoré du boucher ou du crémier cède néanmoins le pas devant les badges et les porte-clés distribués par des Pères Noël déambulant dans les supermarchés. Mais la tradition a toujours ses défenseurs! D'ail-

leurs, les spécialistes du marketing n'hésitent pas à déclarer que la période des vœux représente une occasion unique pour « tisser des liens plus personnalisés avec la clientèle » et pour « renforcer la convivialité des espaces de vente ». Bref, Les vœux sont une période propice pour « jouer sur l'image d'une entreprise, pour la rendre plus accueillante, plus sympathique... »

Décembre 1974: la RATP décide d'adresser ses vœux aux Parisiens. Une première campagne qui démarre fort puisque l'affichage se fait ligne par ligne. C'est le 26, le 63 ou la ligne 6 qui « vous souhaite une Bonne Année ». A l'origine de cette campagne, la toute jeune mission de « Promotion du transport », créé quelques mois auparavant. « A cette époque, l'image de la RATP n'était ni bonne ni mauvaise car elle n'existait pas. Ou plutôt, l'image du bus et du métro masquaient celle de l'entreprise », constate Pierre-Robert Tranié actuel chef du service de la promotion et des relations publiques.

L'année suivante, la Régie récidive. Outre l'affiche de « Bonne Année », un spot publicitaire est diffusé dans les salles de cinéma. Il montre des Pères Noël utilisant le métro pour aller de cheminée en cheminée. L'expérience ne sera pas rééditée. Un spot de pub, ça coûte cher!

1976, 77, 78, 79: les années se suivent et les affiches ne se ressemblent pas. Pourtant, il n'est guère facile de renouveler le genre! En coulisses, les campagnes de vœux soulèvent parfois quelques polémiques. Souhaiter la Bonne Année aux usagers de la Régie, parfait. Mais que la RATP souhaite une Bonne Année à tout le monde, y compris aux automobilistes, pour certains cela dépasse les bornes!

1980: la communication RATP s'affirme. Fini le style bande dessinée, des Pères Noël en chair et en os posent sur le quai de la station Bonne Année. L'année suivante, le Ticket fait son apparition sur l'affiche des vœux. Depuis, il s'est trouvé mis à bien des sauces: vaisseau spatial d'un Père Noël émule de Georges Méliès en 1982, Tick'étoile des Rois Mages en 1983, Comète Ticket en 1986, Sapin de Noël en 1987... « Les campagnes de vœux sont l'occasion d'un clin d'œil, d'un sourire, d'une connivence avec notre public.

La manière dont nous avons traité le Ticket s'inscrit dans cette logique, confirme P.-R. Tranié. Cela concourt aussi à donner de l'entreprise une image moderne, dynamique». En d'autres termes, la Régie s'affiche comme une entreprise branchée!

1986: nouveau tournant dans la politique de communication, la campagne de vœux sert à placer les agents de la Régie sur le devant de la scène. Par le biais d'un grand jeu concours, l'opération «Faites vos vœux» devient un prétexte pour approfondir le dialogue entre agents et clients de l'entreprise. D'autant que cette opération associe étroitement bus et métro.

Un an plus tard, l'opération vœux se déroule comme à l'ordinaire: une simple campagne d'affichage. «Profil bas»! Sur le métro, les équipes commerciales de ligne les plus dynamiques prennent la relève. Plusieurs bureaux de station, en particulier sur la ligne 4, sont décorés comme des arbres de Noël.

Décembre 1988: la nouvelle campagne de vœux sera bientôt affichée. Actualité oblige, les vœux 1989 seront révolutionnaires! Sur le métro, diverses actions pourraient avoir lieu

sous l'action des équipes commerciales de ligne. Mais à l'heure où nous écrivons, le détail n'est pas connu.

Révolutionnaire, la campagne 1989 s'inscrit directement dans le prolongement des campagnes de pub «comparative» réalisées par la RATP en 1988. «Il faut savoir saisir les opportunités, confie P.-R. Tranié. Certes, une campagne de vœux n'est pas à proprement dire une campagne commerciale qui cherche à vanter les qualités d'un produit ou d'un service RATP. Mais si l'occasion se présente de faire coup double, pourquoi s'en priver!»

Une décision logique en matière de communication: chaque campagne de promotion ou de pub est une brique qui contribue à édifier l'image globale de l'entreprise. En final, c'est la solidité du mur et non la couleur de chaque brique qui compte.

Mais aussi une décision pragmatique au regard des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'entreprise. En 1988, le budget «promo-

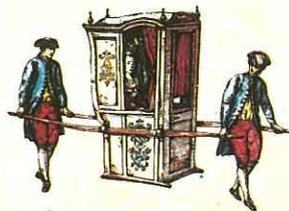
tion et publicité» de la RATP représente 0,1 % du budget global de l'entreprise. C'est moins qu'à la SNCF, à l'EDF ou à la Poste. Quant aux constructeurs automobiles (les concurrents en terme de marché de la Régie), ils dépensent 2 à 3% de leur budget en actions de pub ou de promotion.

Une action qui vise à attirer la sympathie du public vers l'entreprise: voilà en résumé la philosophie des quinze campagnes de vœux de la RATP. En 1977, une des premières campagnes comportementales de la Régie avait pour slogan «Un sourire n'est jamais perdu». De même, un petit mot de sympathie, ça fait toujours plaisir. C'est sans doute pour cela que les campagnes de vœux RATP continuent à obtenir de bons scores d'agrément auprès des Parisiens.

une
Bonne Année
RATP



Rien de tel qu'une bonne révolution
pour faire avancer les choses.



1789
Palais-Royal-Bastille
1 h 30



1989
Palais Royal-Bastille
8 mn

VIVE QUATRE VINGT NEUF

L'atelier de Rueil-RER: le mouvement est parti de là le 4 novembre.

LA GRANDE PANNE

Photo: DUMAX

L'histoire en direct :

La RATP vient de traverser une crise sociale majeure. Entre les lignes retrace pour vous le film des événements.

Attention : cette chronique ne prétend en rien à l'exhaustivité des faits, des prises de position, des commentaires. Il s'agit seulement d'une synthèse réalisée avec les documents disponibles au service de presse (CP) de la RATP (revues de la presse: AFP, journaux, radios, TV — rapports journaliers F, N, R, S et T — communiqués à la presse..).

Mercredi 26 octobre : les agents d'entretien de l'atelier de Massy-RER débrayent pour demander une augmentation de 1 500 F par mois. Le mouvement passe presque inaperçu, le trafic des lignes A et B étant toujours perturbé par le mouvement de grève des agents de conduite déclenché à l'occasion de la mise en service de SACEM (voir dans ce numéro l'article p. 4).

Vendredi 4 novembre : les agents d'entretien de l'atelier de Rueil-RER débrayent une heure pour appuyer leurs revendications salariales: à savoir 1 000 F de plus par mois, soit 35 points, « pour compenser les pertes de pouvoir d'achat subies depuis 5 ans ». La semaine suivante, une délégation est reçue par les responsables du service FR. N'ayant pas obtenu satisfaction, certains agents de Rueil décident alors de bloquer les faisceaux de voies, empêchant ainsi tout mouvement de train entre les ateliers et la ligne.

Lundi 14 novembre : les quatre ateliers du RER (Rueil, Massy, Boissy et Montrouge) sont bloqués. Dans les jours qui suivent, les premières missions sont supprimées sur les lignes A et B, pour « manque de matériel ».

Jeudi 17 novembre : une réunion intersyndicale se déroule au service FR. On y évoque une prime de 50 F pour les agents d'entretien. Refus du côté des syndicats CGT et FO-exécution qui animent le mouvement. Côté Direction, on déclare que les revendications des agents d'entretien « dépassent les possibilités économiques de l'entreprise ». Qu'en outre, la grève revêt la forme « d'une occupation par un petit nombre d'agents des voies ou de certains locaux techniques (...) ». Et l'on met en garde contre « illégalité de cette forme de grève », ce qui expose les agents concernés à des sanctions.

Vendredi 18 novembre : des réunions se tiennent dans les différents ateliers. Le mouvement gagne alors les ateliers du métro. Fontenay et Boulogne sont bloqués à leur tour. Dans la foulée, la journée « portes ouvertes » prévue le samedi aux ateliers de Boissy est annulée.

Mardi 22 novembre : une journée de transition ! Au plan du trafic, la pénurie de trains se fait de plus en plus sentir. La ligne A est la plus touchée. Les tableaux de marche du « samedi » remplacent ceux des « jours ouvrables ». A FR, le mouvement touche le RER et 4 ateliers du métro. Enfin côté discussions, la négociation salariale 1989 s'ouvre avec la proposition d'affecter 0,20 % (en masse) à des mesures catégorielles, en particulier pour les agents d'entretien. Mais le Directeur général fait savoir solennellement que cette démarche n'aurait de chance d'aboutir que si les grévistes rentraient dans la légalité et cessaient l'occupation des faisceaux de voies.

Jeudi 24 novembre : deuxième réunion Direction/syndicats. On y annonce une majoration des primes pour l'ensemble des 6 700 ouvriers d'entretien de la Régie et une prime spécifique de 100 F pour les 750 agents des ateliers RER.

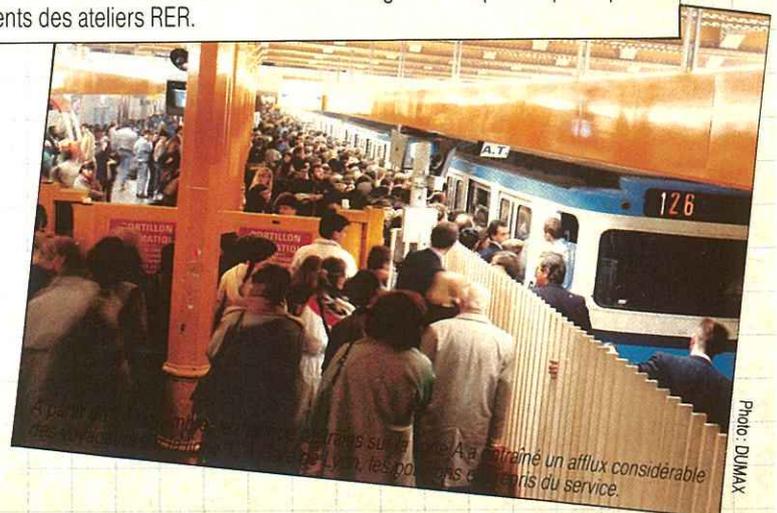
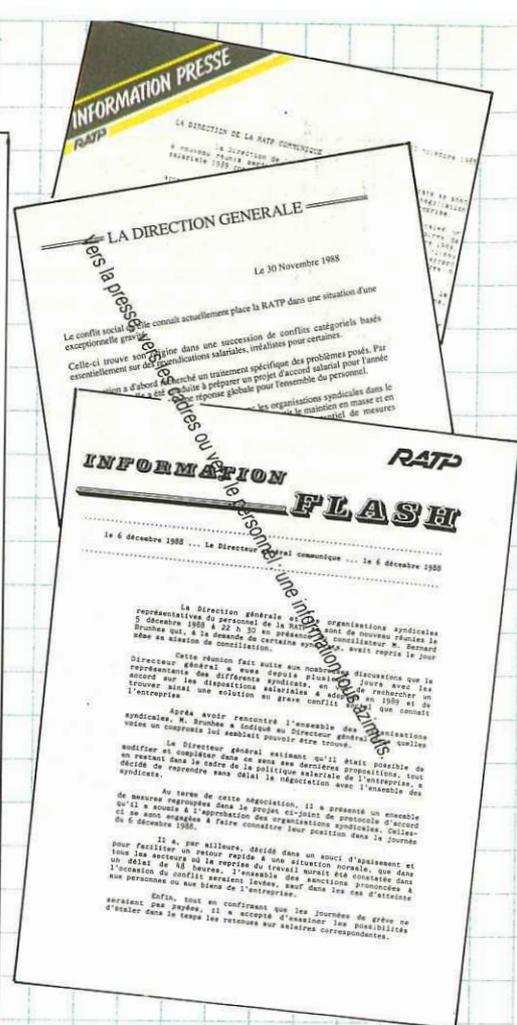


Photo: DUMAX

Vendredi 25 novembre: il reste à peine 40% du trafic sur le RER. Plusieurs lignes de métro commencent également à manquer de trains. Le blocage touche désormais 11 des 17 ateliers de FR (Rueil, Massy, Boissy, Montrouge, Fontenay, Saint-Ouen, Choisy, Javel, Pleyel, Les Lilas et Boulogne). Charonne de son côté pratique la « grève du zèle ». En fin d'après-midi, la Fédération des usagers des transports (FUT) organise une manifestation à Auber. Son président Jean-Claude Delarue appelle les usagers à « la grève des achats des cartes orange ». Dans le même temps, les négociations salariales 89 reprennent aux Grands-Augustins. A 18 heures, Direction et syndicats se séparent sur un constat de désaccord. Dans le même temps, on apprend que le Tribunal de référés de Nanterre ordonne l'évacuation sous 24 heures des ateliers de Rueil et de Boulogne. (Une cinquantaine d'agents, principalement des ateliers RER, sont assignés devant les tribunaux pour « entrave à la liberté du travail »). Dans la soirée, la Direction de la RATP annonce l'arrêt total des lignes A et B du RER pour le lundi suivant. Il ne reste qu'une dizaine de trains en état de rouler, pas assez pour assurer un minimum de trafic. Peu de temps après, Michel Delebarre, Ministre des Transports, confie une mission de conciliation à Bernard Bruhnes, ancien conseiller social de Pierre Mauroy. Intervenant dans la nuit devant le Sénat, M. Delebarre annonce une réduction de moitié du prix des cartes orange en janvier. Par ailleurs il affirme que les grévistes des ateliers du RER doivent « mettre fin immédiatement aux formes illégales qu'a pris cette grève ». Se présentant comme « le Ministre des usagers », M. Delebarre ajoute « prendre en otage, chaque jour plus d'un million d'usagers », est « un chantage inacceptable ».

Samedi 26 novembre: une cellule de crise Ministère-STP-SNCF-APTR-RATP se met en place pour élaborer un plan d'urgence. Mais bien vite une constatation s'impose : il n'y aura pas assez de bus ou d'autocars disponibles pour acheminer les 600 000 personnes qui prennent chaque jour les lignes A et B du RER. On essaiera néanmoins de faire au mieux en utilisant les lignes existantes, en informant les voyageurs dans les gares et en renforçant quelques lignes de l'APTR. Pendant ce temps, le conciliateur fait un premier tour de table.

Dimanche 27 novembre: en début de matinée, le conciliateur effectue une visite surprise aux ateliers de Boissy. Après de nouveaux entretiens avec le Directeur général et l'ensemble des organisations syndicales, il rend son rapport au Ministre des Transports. En début de soirée : nouvelle intersyndicale aux Grand-Augustins. Le Directeur général fait part des « ultimes propositions » que l'entreprise peut alors avancer. Outre les agents d'entretien, les mesures annoncées touchent de nombreuses autres catégories (ouvriers, conducteurs, machinistes...).



27/11 — Propositions salariales concernant les agents d'entretien :

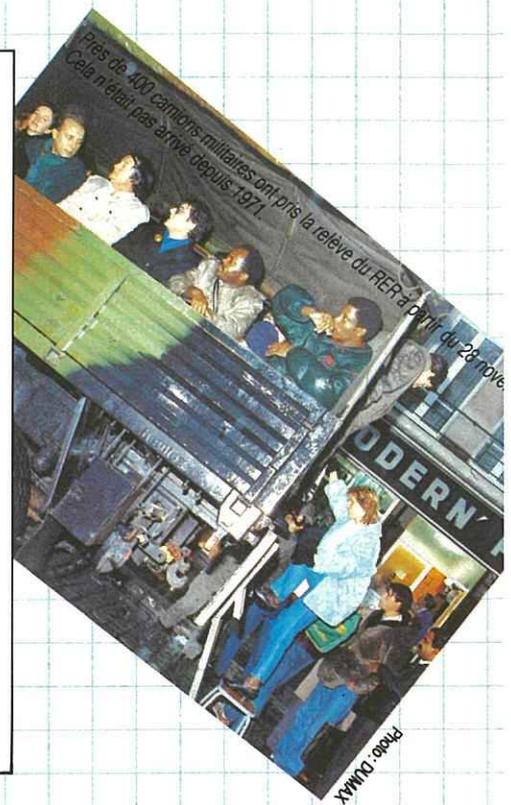
- majoration de 5 points (150 F environ) du salaire de base des ouvriers de la sous-filière D 1 « dépôts, ateliers et entretien » ;
- majoration des primes de 150 F/mois pour les techniciens et agents de maîtrise de ce secteur ;
- création d'une prime de 100 F/mois pour les agents d'exécution des ateliers d'entretien RER, prime liée à l'entretien du SACEM et des matériels MI ;
- majoration de 100 F/mois des primes pour les techniciens et agents de maîtrise des ateliers RER ;
- attribution d'une prime exceptionnelle de 600 F en janvier 1989 aux 3 000 personnes du service FR, prime correspondant aux progrès de qualité et d'efficacité obtenus ou à réaliser.



Lundi 28 novembre: la journée commence mal ! Pas de trains sur les lignes A et B du RER, mais aussi sur la ligne 11 du métro (il ne restait plus que 2 trains en état de marche dimanche soir). Trois dépôts de bus (Montrouge, Thiais et Ivry) sont bloqués. Dans les ateliers, des consultations à bulletins secrets sont organisées par les syndicats CGT et FO-exécution. A l'exception de l'atelier d'Auteuil, tous les autres ateliers repoussent les propositions de la Direction. Les ateliers de Bobigny et de Saint-Fargeau se retrouvent bloqués. Interrogé sur Europe 1, M. Rousset se montre très ferme. Jugeant la situation « tout à fait intolérable », il se dit néanmoins prêt à revenir sur les sanctions « s'il y avait une reprise rapide du travail ». Quelques heures plus tard, les piquets de grève sont levés aux ateliers de Boulogne et de Rueil et les faisceaux de voies sont dégagés. Mais la grève continue... En début de soirée, les cadres et les agents de maîtrise du routier dégagent les trois dépôts bloqués, sous la simple surveillance de la Police. Invité du journal de 20 heures sur TF 1, M. Delebarre confirme l'attitude de fermeté des Pouvoirs Publics et invite la RATP à utiliser les moyens disciplinaires contenus dans le statut du personnel et le code du travail. Il annonce en outre l'appel à l'Armée pour mettre en place dès mercredi des transports de remplacement.

Mardi 29 novembre: situation inchangée sur le RER et au métro où la pénurie de matériels roulants se fait de plus en plus sentir. Un quart des bus manquent aussi à l'appel. Les ateliers de Boissy et de Fontenay sont fermés, les agents de ces ateliers ne percevant plus leurs salaires. Côté syndicats, on parle de « lock-out ». Les agents des ateliers RER envoient une lettre ouverte au Ministre des Transports. Côté Direction, on précise qu'il s'agit « d'un cas de force majeure » et que les ateliers resteront fermés « tant que des conditions normales de grève ou de travail ne seront pas réunies ». Interviewé en direct de Brest, le Président de la République déclare que le Gouvernement a « bien fait » d'assumer ses responsabilités face à une « grave détérioration du service public ». Tout en soulignant la nécessité de maintenir ou de rétablir le dialogue social, il met en garde contre les conséquences économiques d'une grève plus générale. Le conflit de la RATP devient un sujet « politique » et « médiatique ». Sous le regard des caméras, une nouvelle intersyndicale débute à 20 heures. Elle va durer 4 heures. Interrogés dès leur sortie, plusieurs délégations syndicales marquent leur réserve, voire leur hostilité. De son côté le Directeur général se montre confiant, déclarant à l'AFP: « nous sommes à la veille d'un bon accord sur des bases solides qui sauvegardent l'équilibre des rémunérations dans l'entreprise ».

Mercredi 30 novembre: les faisceaux de voies ayant été dégagés, les ateliers de Fontenay et de Boissy sont rouverts. Mais les ouvriers d'entretien votent la grève à une très très large majorité. Bobigny et la GR de Choisy restent bloqués. Les grèves s'étendent aux autobus et plusieurs dépôts sont temporairement bloqués. A 10 heures, 700 agents se regroupent devant le siège de la Régie avant d'aller en cortège vers le Ministère des Transports. Dans la soirée, la Direction de la RATP réaffirme sa position dans un communiqué transmis à la presse: « Les propositions salariales 1989 constituent un ensemble complet et équilibré. Elles touchent tous les personnels de la Régie qui bénéficie, outre de la stabilité de l'emploi, de niveaux de salaires correctement situés par rapport aux autres entreprises du secteur public. Elles vont aux limites des possibilités de l'entreprise. »



30/11 – Six heures du soir – Hôtel de Ville – ligne 1

Des quais noirs de monde. La A est « en panne ». Sur la voie 2, une rame stationne de longues minutes. Les voitures sont pleines de blocs humains. Tûûûûûûûû. Ding. Le train repart enfin dans un bruit de ferraille. Charge excessive et atelier d'entretien « en grève », les suspensions faiblissent et les roues de guidage métalliques finissent par toucher le sommet du rail.

18 h 10: entrée de la rame pour Neuilly. Direction la loge. « Salut. Pas trop dur... » « Tu parles, près de 30 minutes dans la vue! » rétorque le conducteur.

Châtelet: même océan de têtes au-delà du pare-brise. « S'il vous plaît, laissez descendre avant de monter. Laissez descendre, répète le conducteur dans son micro... Il y a des pressés. Ils te foutent un bordel, c'est dingue. » Avec en prime, les « petits malins » qui montent en loge arrière ou qui s'accrochent entre les voitures!

« Dites, Monsieur, je vais aux Invalides. Il y a des métros sur la ligne de Balard? » « Non, Madame, la 8 est coupée à République. Changez à Champs-Élysées; la 13 roule. »

Concorde: « Mais allez vers l'arrière, il reste de la place, crie le conducteur. Ils s'entassent tous devant. On leur donne un conseil, ils t'envoient ballader. »

Étoile: une jeune femme enceinte s'approche de la loge. « Pardon, vous n'auriez pas une petite place? » « Allez entrez. On n'est pas des sauvages! »

18 h 45: la rame arrive à Neuilly. Les voyageurs de la rame précédente n'ont pas encore fini d'évacuer le quai. Dans la salle des billets, des TUC et des agents de station font la chaîne pour canaliser le flot des voyageurs. « On tente d'éviter les mouvements de foule et on se fait engueuler car les gens pensent à des contrôles. »

19 heures: le bus arrive enfin. Les voyageurs montent. C'est incroyable ce que cela peut contenir un standard! « Attention à la fermeture des portes », lance le machiniste. Encore une vingtaine de minutes à mimer la danse des sardines en boîte. Un petit salut au machiniste: « bonne route ». « Tu parles! Il y a des jours, il faut avoir la foi chevillée au corps. Demain, on verra si on continue... »



1/12 au matin – Rapport d'activité direction N

La passerelle piétons du Pont de Neuilly, établie provisoirement pendant les travaux d'élargissement du Pont, est fermée par décision de la Police dans le sens Paris-La Défense suite à un afflux trop important de voyageurs, dû à l'absence de circulation de l'autobus 158 N.

30/11 — Michel Rocard devant l'Assemblée Nationale (source AFP):

« Toute situation compliquée gagne à être abordée avec des idées simples.

1: voilà des années que les agents publics ont vu, par l'effet des contraintes économiques, leur situation se dégrader. De là un malaise compréhensible, une amertume réelle et une impatience évidente.

2: les catégories les moins bien traitées sont celles dont les revendications sont les plus importantes. Et plus elles sont importantes, moins il est possible de les satisfaire toutes, tout de suite.

3: nous ne serons pas de ceux qui hypothèquent des années d'efforts communs par la dilapidation d'une croissance tangible.

4: la légitimité des revendications ne se mesure pas au bruit qu'elles font. L'ampleur d'un mouvement ne se mesure pas à l'ampleur de ses conséquences.

5: les revendications justes se font toujours dans le cadre de la loi et à visage découvert.

6: le Gouvernement se doit d'être toujours ouvert à la concertation. Il l'est. Le Gouvernement se doit de poursuivre toute négociation utile. Il le fait. A la RATP, la négociation est interrompue pour consultations et nous en verrons le résultat.

7: le droit de grève dans les services publics est menacé par ceux-là mêmes qui en font un usage détourné et souvent illégal.

8: il en va des difficultés sociales comme de toutes les autres. Certains cherchent à les envenimer pour mieux les exploiter.

9: nul ne doit s'y tromper. Lorsque l'action d'une organisation parvient à provoquer un conflit grave, c'est toujours parce qu'il existe de vrais problèmes de fond.

10 enfin: le Gouvernement restera fidèle à une ligne de conduite qui doit être claire pour tous: responsabilité, dialogue et fermeté. »

Jeudi 1^{er} décembre: tous les ateliers d'entretien sont débloqués. Mais la grève reste quasiment totale au RER et touche un agent sur deux dans les ateliers du métro. La CGT organise un rassemblement aux ateliers de Montrouge. Dans le même temps FO-exécution, le GATC (Autonomes toutes catégories), la CFDT et la CFTC font part du « rejet unanime des propositions 89 » et invitent les agents à des actions reconductibles de 2 à 24 heures. Par ailleurs, ils demandent l'attribution de 10 points (300 F) pour tous. Quelques heures plus tard, le syndicat Indépendant adopte une attitude similaire. La CGC « déconseille la grève » tout en se disant insatisfaite des propositions. Le SAT ne communique aucune position officielle et FO-ATMIC souhaite éviter la rupture des négociations. Interrogé par Antenne 2, M. Rousselot exprime « sa profonde déception ». Dans le cadre du plan d'urgence des Transports organisé par le Préfet de Région, la RATP met en place aux heures de pointe une navette aux 20 minutes sur la ligne A entre Nation et Boissy.

Vendredi 2 décembre: c'est la journée des audiences. A la demande des syndicats, le Directeur général reçoit le matin la CGT, puis dans l'après-midi, FO-exécution, le GATC, la CFDT et la CFTC (une audience avec ces 4 syndicats avait déjà eu lieu la veille). A l'issue de ces rencontres, la CGT déclare que la situation est toujours « bloquée » à la RATP. De leur côté, FO-exécution, GTAC, CFDT et CFTC estiment « qu'il y a rupture » et que « la négociation est bloquée ». Dans les ateliers d'entretien, la situation évolue lentement. D'un point de vue statistique, on assiste à à une certaine reprise du travail (30 % d'agents observent un arrêt de travail. Toutefois plusieurs ateliers de PR (Fontenay, Saint-Ouen, Charonne, Les Lilas) restent très touchés. Dans les ateliers de GR la situation tend vers la normale (sauf à Boissy); mais, des collectes sont organisées par les syndicats pour « soutenir les collègues de PR ». Du côté des autobus, le mouvement fait tache d'huile, tant à l'exploitation (42 % des machinistes observent un arrêt de travail) qu'à l'entretien (43 % des agents débrayent). Du côté métro, le manque de matériels et les arrêts de travail de certains conducteurs conjuguent leurs effets (19 % de tours perdus sur la journée contre 2 % seulement le mardi 29). Enfin, quelques débrayages ou des « grèves des rapports » sont signalés dans plusieurs « services techniques » (NV, ST, TE par exemple).

2/12 — L'information en période de crise

Une vraie nouvelle (l'annonce d'audiences entre le Directeur général et plusieurs syndicats), un climat propice aux rumeurs, aux interprétations, la volonté de trouver un titre qui « accroche » le lecteur... Et voilà comment un journal, même l'un des plus convenables, finit par faire une « belle boulette » à la Une de sa première édition.



Samedi 3 décembre : le trafic des bus et du métro connaît toujours des perturbations. Pour sa part, la Direction de la RATP ne prévoit aucune négociation, « tant que les syndicats demeureront sur une ligne aussi éloignée de ce que l'entreprise peut faire ». Le débat sur le service minimum refait alors surface. Jean-Pierre Fourcade, sénateur des Hauts-de-Seine et administrateur de la RATP, annonce qu'il a l'intention de déposer ce printemps une proposition de loi tendant à instaurer « une procédure de médiation préalable et à assurer un service minimal en cas de grève dans les services publics ». Interrogé par Canal + et la 5, Michel Delebarre déclare : « Je n'ai pas de définition du service minimum à la RATP. Je dis simplement que lorsque nous avons un service public aussi important (...), lorsqu'il y a volonté d'entraver le fonctionnement de ce service, eh bien, il faut accepter de discuter, de réfléchir sur ce que pourrait être un service minimum (...). Ce n'est pas l'affaire d'un projet de loi du Gouvernement, c'est d'abord une responsabilité d'organisations syndicales responsables (...) ».

LIBERATION - 4 DEC. 1988
 ECHEC DE LA RENCONTRE DIRECTION-SYNDICATS A LA RATP - 5 DEC. 1988
GREVES: LES NOYAUX DURENT
 D'Air France aux PTT en passant par les transports urbains, les grèves sectorielles continuent de perturber le secteur public. A la RATP, les mécaniciens d'entretien sont désormais rejoints par les conducteurs de métro et de bus. Outre les deux lignes du RER toujours paralysées, le trafic a été très perturbé sur l'ensemble du réseau sous-terrain de la capitale. Et hier, les syndicats ont maintenu leur mot d'ordre de grève après une entrevue ratée avec la direction.

4/12 — L'œil des sondages

Sondage SOFRES/Journal du Dimanche (auprès de 800 personnes les 1 et 2/12)

- La revendication de 1 000 F par mois des agents d'entretien du RER, vous l'estimez :
 - justifiée (tout à fait ou plutôt) : 30 %
 - excessive (un peu ou tout à fait) : 58 %.
- Pour vous rendre ou revenir de votre travail, avez-vous été gêné :
 - beaucoup ou assez : 50 %
 - peu ou pas du tout : 48 %.
- Pour vous rendre à des rendez-vous en cours de journée, avez-vous été gêné :
 - beaucoup ou assez : 36 %
 - peu ou pas du tout : 62 %.

6/12 — Propositions salariales 1989

- Augmentation générale de la valeur du point de 1,1 % au 1^{er} mai et de 1,1 % au 1^{er} décembre.
- Mesures spécifiques :
 - pour les agents (exécution, techniciens, maîtrise) de la sous-filière D 1 « dépôt, ateliers et entretien » : majoration de 6 points du coefficient de base des échelles, dont 1 point prélevé sur des primes existante ;
 - pour les agents d'exécution des sous-filières D 3 « poseurs », D 5 « conducteurs de camions et dépanneuses » et D 7 « conducteurs d'ateliers » : majoration de 6 points dont un point prélevé sur des primes existantes ;
 - pour les agents du groupe « conduite des trains » : majoration de 6 points dont 3 points prélevés sur la prime « spéciale traction » ;
 - pour les agents « machinistes-receveurs » : majoration de 6 points dont 3 prélevés sur des primes existantes ;
 - pour les agents d'exécution du « GMT » : majoration de 5 points et suppression des 2 taux de la prime RVB ;
 - pour les autres agents (exécution, maîtrises et cadres) non concernés par les mesures catégorielles précédentes : majoration de 6 points dont 3 points prélevés sur des primes existantes ;
 - confirmation des autres mesures spécifiques à FR (prime mensuelle de 100 F pour les agents d'entretien de RER, prime exceptionnelle de 600 F pour tous) ;
 - amélioration du déroulement de carrière pour plusieurs catégories d'agents (ouvriers E3, E3M E4 — ORT — agents de station — agents des échelles M3 à C4...) ;
 - un jour de TC pour l'ensemble des agents ;
 - un jour de congé supplémentaire pour soins à enfant à partir du deuxième enfant.
 - Au 1/1/89, réduction exceptionnelle de moitié de l'ancienneté requise pour un avancement d'échelon pour toutes les personnes entre l'échelon 1 et 8 de leurs échelles ;
 - Au 1/1/90, le coefficient de base des échelles de l'ensemble des agents RATP (exécution, maîtrises et cadres) sera majoré de 4 points, dont 2 prélevés sur des primes existantes ;
- Mise en place de groupe de travail Direction/Syndicats pour :
 - préciser les conditions d'introduction des technologies nouvelles ;
 - améliorer les fonctionnements des instances représentatives du personnel ;
 - définir de nouvelles modalités de concertation sur l'évolution des effectifs dans l'entreprise.

Le protocole a été signé par les syndicats Autonomes (GATC, SAM, SAPT, SAT), CFDT, CFTC, CGC, FO (ATMIC, Exécution) et Indépendants. Ensemble ces syndicats totalisent 54 % des suffrages exprimés aux dernières élections professionnelles RATP.

GRÈVES R.A.T.P. : LES SYNDICATS SIGNENT (SAUF LA C.G.T.) mais les perturbations continuent



**AU DÉPOT
DES LILAS
ILS ONT
VOTÉ
CONTRE
LA REPRISE**

La signature de l'accord par les syndicats n'a pas mis un terme au conflit. Aux Lilas, les militants d'entretien de la ligne 14, formés au sein du dépôt de la gare, ont voté hier à plus de 90 % la poursuite du mouvement. Dans plusieurs ateliers (Fontenay-sous-Bois, Bagoy, Saint-Ouen, Charenton-le-Pont, etc.) c'est la plus grande confusion.

■ PAGE 2 et 3
(Photo : M. Paulsen - G. ANDRÉ)

Le Parisien

Jeudi 8 décembre : la situation sur le terrain reste confuse. Au bus, la reprise est sensible (25 % des machinistes observent un arrêt de travail contre 32 % la veille). Mais le blocage de plusieurs dépôts perturbe localement le trafic. Sur le métro, la tendance est analogue tant chez les agents de stations, de manœuvres que chez les conducteurs (10,5 % d'agents grévistes contre 14,5 % la veille). Mais ces arrêts de travail venant s'ajouter au manque de trains la situation reste très difficile. La ligne 1 est définitivement arrêtée à 11 h 40. A RM et à FR, c'est « le flou ». Reprise ici, durcissement là, travail « à petite vitesse » ailleurs, la « production » est encore loin de la normale. Enfin sur le RER, un trafic réduit est assuré sur l'ensemble des deux lignes, aux heures de pointes, avec des intervalles de 5 (ligne A) ou 15 minutes (ligne B) sur les tronçons centraux.

Vendredi 9 décembre : alors que la CGT, seul syndicat non signataire de l'accord salarial 89, organise une journée d'action, l'actualité est marquée par les prises de positions du Président Paul Reverdy. Dans une note flash, il se déclare « totalement solidaire des initiatives » prises par le Directeur général. Il ajoute « cette négociation n'a pas été une négociation entre ennemis. Les agents qui se sont mis en grève constituent un personnel de haute technicité, (...) conscient de l'ensemble des responsabilités liées à leur travail. Ils ont agité avec la conviction (...) de défendre des droits légitimes. L'accord qu'ont négocié (...) leurs organisations syndicales est un bon accord. » Interrogé dans l'Express, le Président réfute vigoureusement l'idée selon laquelle « il se serait désintéressé du conflit ». Il dit avoir appris par la radio la nomination du conciliateur. Rejetant enfin les propos de Jacques Delors invitant les patrons des entreprises publiques à prendre leurs responsabilités, il déclare : « C'est une plaisanterie ! En matière de salaires, nous n'avons que le pouvoir d'appliquer une politique générale à toute la fonction publique ! » A six mois de son départ à la retraite, il conclut en souhaitant que son successeur puisse enfin être « un vrai patron ». Sur le terrain, la situation n'évolue guère : confirmation de la reprise à RE et dans un moindre mesure à FE, situation flottante à FR. Au routier : trafic assuré aux trois quarts, avec quelques dépôts momentanément bloqués. Au métro : rien sur la 1 et la 11 : des voyageurs exaspérés qui descendent sur la voie et perturbent le trafic des lignes 6, 7 et 13. Au RER : reconduction du service réduit aux heures de pointe. Lundi, la situation devrait se décanter. Mais quel que soit la tendance, il faudra de longs jours avant de retrouver une situation parfaitement normale sur l'ensemble des réseaux. « L'accord salarial 89 est un bon accord », confie Michel Rousselot. « Mais il est très technique ; les agents ont du mal à estimer concrètement sa portée. Nous nous heurtons à un problème de communication ».



Photo : DUMAX

A suivre...
Les délais techniques nécessaires à l'impression du journal nous obligent à interrompre ici cette chronique. La suite des événements dans notre prochain numéro.

Samedi 10 décembre, midi : les transports de remplacement s'interrompent pour le week-end. Et lundi ?

LES NÉGOCIATIONS SALARIALES 88/89

Qui se sont déroulés à partir du 21 novembre ont abouti aux résultats suivants. En ce qui concerne 1988 :

- paiement fin décembre d'une prime uniforme de 300 F pour les agents en activité et de 200 F pour les agents retraités ;
- majoration différenciée de l'ensemble des coefficients de base ; la majoration est de 1 point pour les agents au niveau E 1 B et elle atteint 3,6 points pour les agents au niveau C4 pos.1.

En ce qui concerne 1989 les propositions étaient les suivantes :

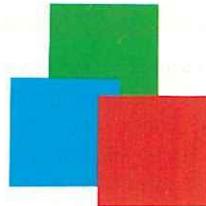
- augmentation de 1,1 % au 1^{er} mai et de 1,1 % au 1^{er} décembre ;
- mesures catégorielles (voir article : La grande panne p 32).



Photo Dumax

TILL BUS

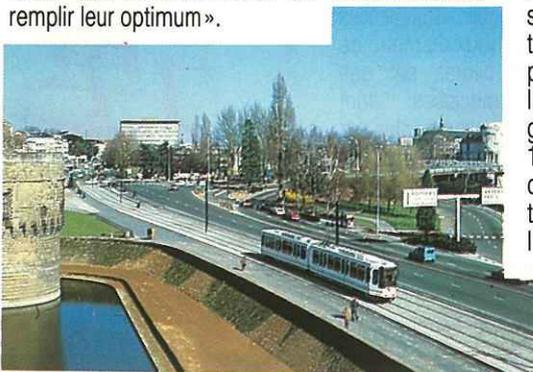
C'est le nom du service d'autobus interne à la commune des Lilas (93). Avec la RATP pour partenaire, c'est la Ville qui est l'organisateur de ce transport gratuit.



TRAMWAY

Sous le titre « Tramways et métros légers : la nouvelle vague », l'Union des Transports Public (UTP) annonce « Déjà, une vingtaine d'agglomérations françaises étudient des projets de transport public urbain sur voirie réservée, suite aux succès remportés par les tramways grenoblois et nantais. Ces réalisations ont d'ailleurs montré qu'elles étaient économiquement viables pour les collectivités et permettaient aux investissements de remplir leur optimum ».

Photo : LA VIE DU RAIL



TRAMWAY BIS

La Ville de Nantes prépare sa seconde ligne de tramway. Cette ligne centre-sud sera longue de 6,2 km du centre de Nantes à sa banlieue de Rezé. Si les financements sont débloqués pour 1989, les travaux démarreraient en mars 89 pour une mise en service en septembre 91. Le tramway Nantais en profite pour produire le bilan de sa première ligne : de 8,2 millions de voyageurs en 1985 à 13,7 millions en 1988. Les élus du syndicat intercommunal parlent déjà d'une troisième ligne Centre-Nord à l'horizon 1993 (journal Feu Vert).

L'EXEMPLE DU 21

Début novembre, la Mairie de Paris a décidé de faire de la ligne 21 (Gare Saint-Lazare-Porte de Gentilly) une ligne exemplaire. Longue de 8 kilomètres, la ligne dessert 9 arrondissements et transporte près de 8 millions de voyageurs dans l'année. C'est une des lignes les plus fréquentées du réseau parisien. Le long de l'itinéraire, plusieurs carrefours importants et de couloirs réservés seront réaménagés. La surveillance de la Police sera renforcée. Un marquage au sol pourrait être établi dans plusieurs points noirs. Les différents services concernés à la Mairie, à la Préfecture de Police et à la RATP achèvent la préparation du dossier technique. Les travaux d'aménagement commencent au début de l'année prochaine. Après avoir été « pilote » en 1974, « contact » en 1984, la ligne 21 deviendra-t-elle « exemplaire » en 1989 ?

LIGNE PC

Le syndicat des transports parisiens (STP) a décidé du financement de la 3^e phase d'aménagement de la ligne de petite ceinture (PC) dans les 16^e, 17^e, 18^e arrondissements. La quatrième phase (19^e, 20^e) est à l'étude. Pour «le programme 88», 11 points noirs seront traités. Sur les 31 carrefours de cet itinéraire, 18 d'entre eux seront équipés de feux qui donneront aux autobus la priorité. 4 carrefours seront réaménagés. 2 725 mètres de couloirs réservés seront créés. Le marché «Amiral Bruix» sera réaménagé.



Photo Marguerite

LE NOUVEAU CONTRAT DE PLAN

État-Région (1989-1993) devrait être prochainement signé. L'assemblée régionale d'Ile de France en a discuté le 22 novembre dernier. Sur les 24,5 milliards de francs de l'enveloppe globale, 18 milliards seront consacrés aux transports, cela pour éviter «l'asphyxie à court terme» de la circulation en Ile de France, comme l'a souligné M. Krieg, Président du Conseil régional. Parmi les opérations prioritaires figurent: la poursuite de la construction des autoroutes A 86 et A 87 («La Francillienne»), le prolongement de la ligne A vers Eurodisneyland, le prolongement de la ligne 1 à la Défense, la réalisation du Trans-Val-de-Marne et du tramway Saint-Denis-Bobigny. Selon M. Krieg, la principale opération «transport» des cinq années à venir concerne le doublement de la ligne A du RER «dont le tronçon central est à saturation aux moments de pointe». Reste encore à résoudre les problèmes de financement!

PHILIPPE ESSIG AU CHEF-VET DE LA LIGNE A

Michel Delebarre, Ministre des transports et de la mer a confié à Philippe Essig une mission d'étude sur les solutions alternatives aux problèmes de la ligne A. Ancien Directeur général de la RATP et ancien Président de la SNCF, P. Essig est l'une des personnalités qui connaît le mieux la question. Les conclusions de sa mission d'étude serviront à éclairer les choix des Pouvoirs Publics. Deux projets sont actuellement en lice: la ligne E du RER (Meaux-Tournan-Torcy vers Paris-Est et Saint-Lazare: (voir ELL n° 116 p. 25) et Météor (voir ELL n° 108 p. 20).

CARACAS: et de trois

Début novembre, la deuxième ligne du métro de Caracas a été ouverte au public. Commencés en 1978, les travaux du métro de Caracas sont pilotés par des entreprises françaises dont Sofretu. Ils se seraient traduits par quelques 10 milliards de contrats (Les Échos du 7/11/1988). Une troisième ligne de métro est en projet. Elle est prévue pour 1994. La construction est estimée à 7 milliards de francs. Les entreprises françaises tiennent la corde.

LA RAME DE SHANGHAI

Le métro de Shanghai sera allemand. Une ligne de 14 kilomètres, un contrat de 1,8 milliards de francs, ce n'était pas le contrat du siècle mais cela représentait l'équivalent du déficit commercial franco-chinois pour les six premiers mois de l'année. Les spécialistes du commerce extérieur analysent froidement les causes de cet échec. Insuffisance de combativité des entreprises françaises, caractère trop contraignant de la solution clé en mains proposée aux autorités chinoises, manque d'imagination dans le montage financier, tels sont aujourd'hui quelques-unes des raisons invoquées. A défaut de construire le métro de Shanghai, les français espèrent moderniser celui de Pékin.

連



Photo Marguerite

FAÇADES

Pour mettre un peu d'ordre dans les différents affichages à destination des clients ou du personnel des bureaux de stations du métro, la Direction du réseau ferré teste actuellement un prototype à Charonne. Les différentes informations à l'usage du voyageur (nom de la station, tarification, services offerts, mode de paiement, animations...) sont regroupés par zones. Le personnel dispose de surfaces d'affichage seulement visibles de l'intérieur. D'un coût qui reste modeste, cet aménagement, après ce test, pourrait être étendu à tous les bureaux de station dans un délai de trois ans.

13 sur 13

Comment modifier les relations traditionnelles à la clientèle? Claudine Allantaz, Didier Naud, Régis Frigolet ont essayé une réponse en organisant une animation (jeux, expo photo sur l'historique de leur ligne et vidéo sur le service en station). Ces 13 questions sur la 13, c'était en octobre, à la rotonde de la station Saint Lazare, pour des voyageurs treizatisfaits.

EXPLOSION

Le serveur minitel 3615 RATP pulvérise chaque mois ses records précédents. En octobre, avec l'influence des grèves, il a reçu 4100 appels par jour ouvrable, avec des «pointes» à 6500 appels par jour. Mais ce chiffre-plafond ne peut tenir compte des appels qui n'ont pas abouti pour cause d'encombrement. L'état du trafic était concerné par 56% des appels et 24% du temps de connexion.



Photo Marguerite



CHANEL TRAQUE DANS LE MÉTRO

Comme de nombreuses maisons à la griffe prestigieuse, Chanel tente d'endiguer le flot des contrefaçons. Or depuis quelques semaines, on trouve dans le métro parisien de faux flacons de parfum, estampillés du fameux «n° 5». Opéra et Châtelet sont les plaques tournantes du trafic. Saisie, procès-verbaux, la maison Chanel a décidé de «mettre le paquet» pour endiguer ce trafic.



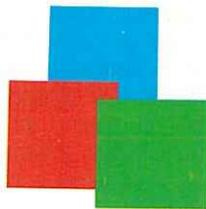
Photo Dumax

EN COULEUR

Grâce à ses nouveaux équipements de reprographie, la Manufacture de Championnet (RM) peut désormais se passer de l'ancien atelier de gélatinographie qui réalisait les calicots des « girouettes » d'autobus (ELL n° 93). Mieux, ces girouettes peuvent prendre des couleurs. Pour l'instant elles sont imprimées que pour le compte d'autres.

ACCIDENT MORTEL SUR LE 175

Le 9 novembre dernier à Asnières, une voyageuse a été mortellement blessée par un autobus de la ligne 175. Suite à une violente bousculade lors de la montée en voiture, la voyageuse est tombée sur la chaussée. Les jambes serrées entre les battants de la porte avant, elle a été trainée sur 9 mètres. Elle est décédée à son arrivée à l'hôpital Beaujon.



RER BÉNI

France Soir à propos de la participation de Monseigneur Lustiger, Archevêque de Paris, à l'inauguration du nouvel accès à la gare RER Saint-Michel-Notre-Dame le 19 octobre, titrait : « Le Cardinal a béni Saint-Michel et Notre-Dame ». Situé entre la Place du Parvis de Notre-Dame et la rue de la Cité, à l'angle de l'Hôpital de l'Hôtel Dieu, ce nouvel accès permettra une sortie directe dans l'Île de la Cité.

L'ESCARGOT RÉGIONAL

« Le RER, c'est le réseau escargot régional ». (La Vie du Rail courrier des lecteurs). Quelques semaines après son inauguration, la liaison Vallée de Montmorency - Invalides (VMI) du RER C ne faisait pas l'unanimité parmi les habitants des communes desservies. Beaucoup lui reprochent son tracé en colimaçon qui allonge sérieusement les temps de parcours pour accéder au cœur de Paris. En revanche, la restructuration du réseau d'autobus a été bien reçue. Au hit parade de l'indice de satisfaction : les nouvelles liaisons directes avec le quartier de La Défense (ligne 161 Épinay RER-La Défense et ligne 378 Gennevilliers RER-La Défense).

Le bus 378, on voit tout de suite où il veut en venir!

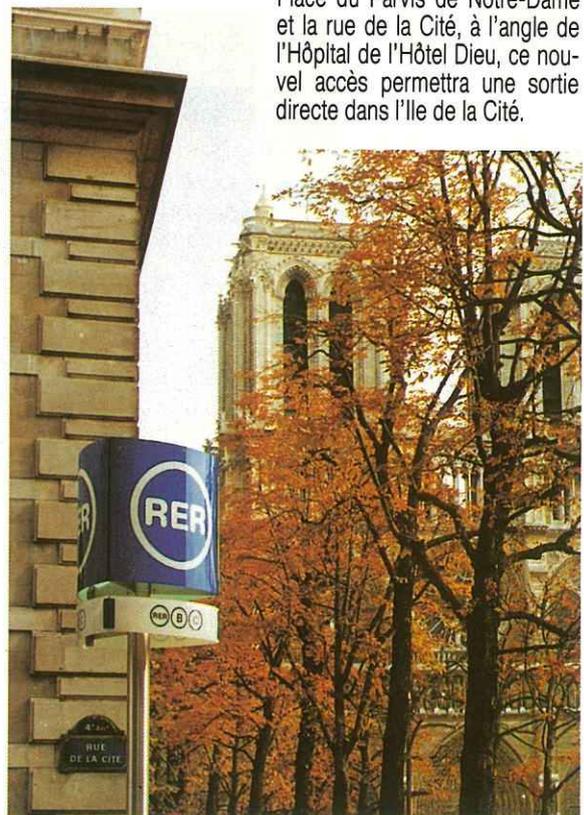


Photo Ardalion



Photo Dumax

PRESSE À TOUTE HEURE

Depuis la fin septembre, le groupe Hachette (propriétaire des « Relais H ») teste des distributeurs automatiques de journaux dans six stations du métro et du RER. Le distributeur s'inspire d'un modèle de fabrication suisse. Dans ce pays, près d'un tiers des quotidiens sont vendus dans des distributeurs automatiques. Le matin, les lecteurs du Parisien Libéré trouvent leur journal à Strasbourg-Saint-Denis et Châtelet-Les Halles; ceux de Libération doivent aller à Étoile, Auber et Palais-Royal. Le soir, les 6 distributeurs diffusent Le Monde et le dimanche c'est au tour du Journal du Dimanche. Comme cela, lève-tôt et noctambules garderont le contact avec l'actualité.

PETITS COMMERCE MÉTROPOLITAINS

Dans le Courrier de la Chambre de Commerce et d'Industries de Paris (Décideurs, 12/10/88), Philippe Nivet-Doumer, adjoint au Maire de Paris chargé du commerce, signale que les couloirs du métro ne sont pas « des lieux appropriés pour la vente de certaines denrées alimentaires tels que fruits et légumes ou les viennoiseries », en particulier pour des raisons de pollution. La RATP « souveraine sur son domaine (...) a décidé librement de ne pas renouveler les autorisations qu'elle avait accordées ». Quant aux ventes illicites, en particulier celles de fleurs qui portent préjudice aux commerçants patentés, P. Nivet-Doumer souhaite que les agents de la RATP puissent récupérer le droit de saisie dont ils sont privés depuis la promulgation de la loi de 1985 (voir ELL n° 108 p. 35). La RATP le souhaite également pour lutter efficacement contre l'envahissement des vendeurs à la sauvette. Par ailleurs, elle a entrepris une réflexion de fond sur les implantations commerciales dans le métro. Trois préoccupations animent la réflexion de l'entreprise dans ce domaine : rendre service à la clientèle en favorisant les commerces qui répondent à des besoins réels, ne pas causer de gêne à l'exploitation, définir des conditions d'exercice de ces activités (choix des produits, présentation des étalages...) de manière à ce qu'il n'y ait ni nuisances, ni pollution.

MÉDAILLE D'OR

Le 9 juin dernier, un voyageur de la ligne 170, Monsieur Boussad Ait Segueur était mortellement blessé en s'interposant entre une personne âgée et son agresseur (voir ELL n° 114). L'affaire avait d'autant plus ému que tous les passagers du bus s'étaient éclipsés. Son assassin a été arrêté en août. Au cours des cérémonies du 11 Novembre à la Préfecture de Bobigny, le Secrétaire d'État à la consommation a remis, à titre posthume, la médaille d'or du courage à son épouse. Par ailleurs, une plaque a été posée sur son immeuble de la Cité des Francs Moisins à Saint Denis, rappelant l'action de cet homme de 45 ans, père de quatre enfants.

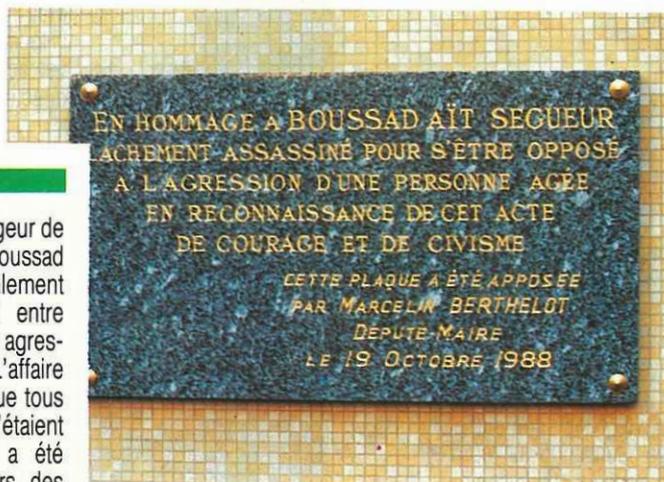
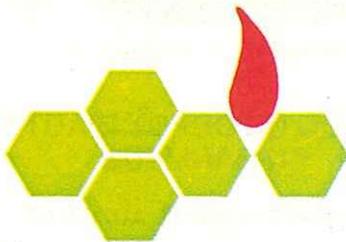


Photo Dumax

ASSOCIATION D'ANIMATION DAME-BLANCHE

PHILATELIE



PREMIER JOUR
DE LA FLAMME



INAUGURATION DE LA NOUVELLE GARE
GARGES LES GONSESSE 20- 8 - 88



STANDARD PHILATÉLIQUE

La nouvelle gare routière de Garges-Sarcelles (voir ELL n° 115, p 27) a reçu les honneurs de la Poste. Depuis la fin août, tout le courrier remis au bureau de poste de Garges-lès-Gonesse est oblitéré avec une flamme illustrée représentant la nouvelle gare SNCF. Le 19 novembre,

une exposition philatélique était organisée à la mairie de Garges. Les PTT avaient confectionné pour la circonstance une oblitération temporaire* montrant une rame à 2 niveaux du RER et un autobus standard. Une façon originale d'illustrer la complémentarité des modes de transports!

(* Renseignements auprès de M. Roger Lanfranchi - 9, square de Geyter - 95140 - Garges-lès-Gonesse.

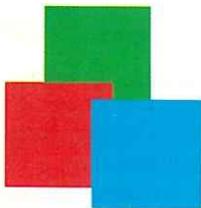


Photo Ardaillon

La nouvelle galerie commerciale de Gare de Lyon, en service depuis le 29 septembre.

SERVICE PUBLIC

Pour préparer dignement l'anniversaire de 1789, le Groupe Service Public vient de sortir un « ça ira ». Son public sera les enfants, pour une chanson pleine de poésie qui regarde demain. Son idée a été reprise par le Comité d'Entreprise qui l'a gravée sur disque souple, et distribué avec les jouets de Noël le 18 décembre, à 20 000 exemplaires.



HISTOIRE D'UN DEPOT D'AUTOBUS EN BANLIEUE

LE DEPOT FLOREAL AUX LILAS

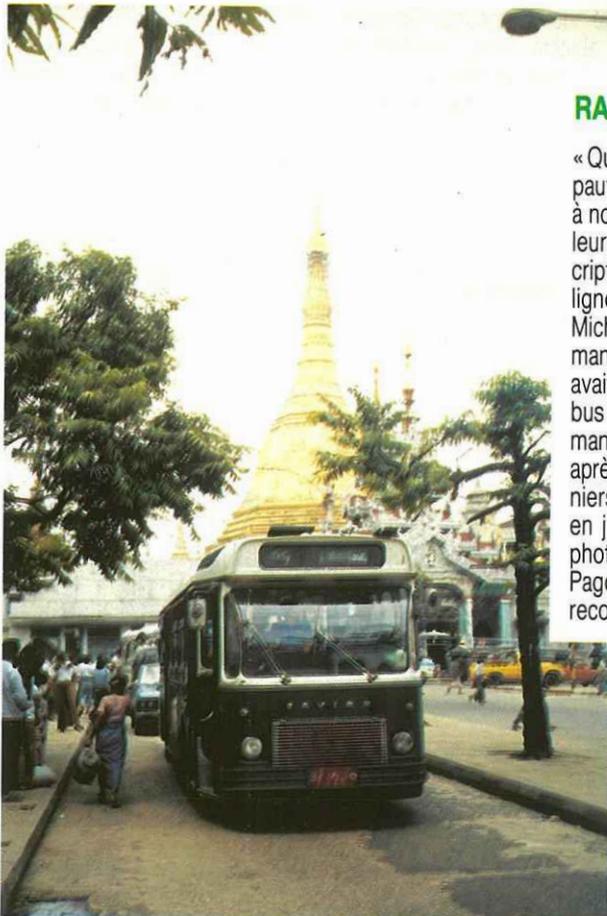
CATALOGUE FLORÉAL

Le catalogue de l'exposition qui s'est tenue au dépôt des Lilas en octobre dernier (voir ELL n° 114) est encore disponible. 134 pages, 30 photos en noir et blanc dont beaucoup de documents anciens, nombreux extraits d'interviews ou d'entretiens.

L'ouvrage est disponible auprès du service des relations publiques de la RATP, 55 quai des grands Augustins, Paris 6^e (de 9 à 16 heures): prix de vente public 40 F. Tél.: 40.46.42.12 et 6.4212.

CARTES DE SERVICE

Les cartes de service expirant en 1989 seront remplacées et adressées aux services et attachements à partir du 2 janvier. Pensez à faire une photo, si la votre a déjà été recollée plusieurs fois!



RANGOON

« Quel choc, dans ce pays le plus pauvre de l'Asie du Sud-est, face à nos bons vieux SC 10 aux couleurs RATP, avec le sigle, les inscriptions et même les plans de ligne en Français », nous écrit Michel Barthelier depuis la Birmanie. ELL n° 84 (juin 85) vous avait rapporté cette vente de 50 bus réformés par la RATP à la Birmanie. « Combien en reste-t-il après les émeutes de ces derniers mois » s'interrogeait Michel en juillet? Celui-ci, en tous cas, photographié devant la Sule Pagoda, édifice Bouddique recouvert de feuilles d'or.

À LA BONNE HEURE

Depuis le 26 octobre, la RATP dispose d'un service d'horloge parlante. Numéro d'appel: le 41 300 par l'intérieur ou le 48 04 13 00 par le réseau PTT. Conçue par le département « Chronométrie » du service ST, l'horloge parlante RATP est installée à Bourdon. Le fonctionnement du répondeur est calé sur l'horloge mère qui donne l'heure aux PCC du réseau ferré. Ne cherchez pas à mettre un visage sur la voix que vous entendez au bout du fil: il s'agit en fait d'un synthétiseur vocal commandé par ordinateur.

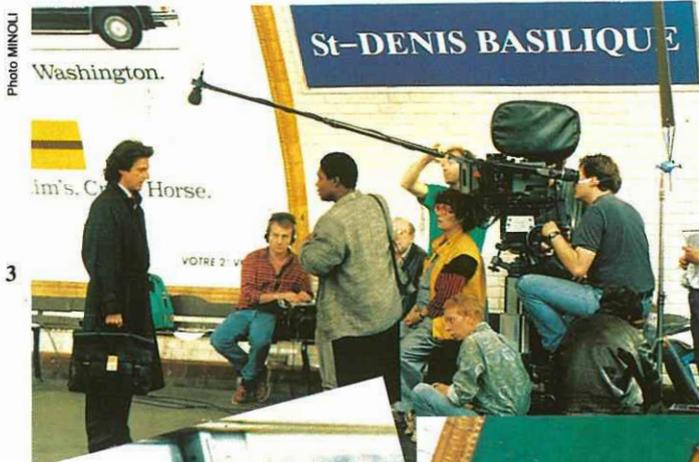


Photo MINOLI

3

À L'AFFICHE

La «séquence dans le métro» reste une valeur sûre des films, en costume d'époque (avec train Sprague) ou contemporain. «Sortis» ou «à sortir», voici quelques instantanés de tournages 1988 (Mon ami le traître (1), Les cigognes n'en font qu'à leur tête -titre provisoire- (2), «Romuald et Juliette» (3)).



2
Photo ROY

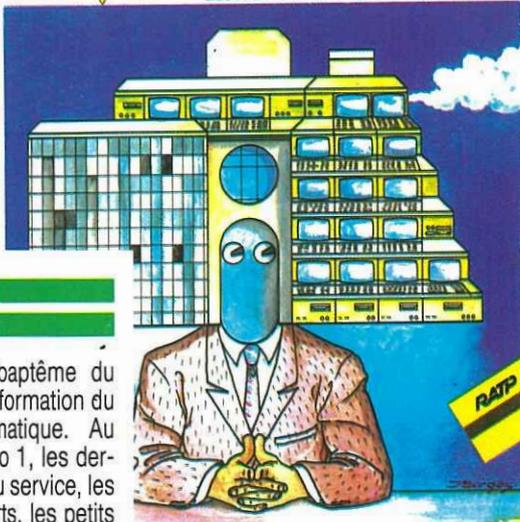


Photo THIBAUT

INFORMATIQUE ET CHOC



Journal du service de l'informatique



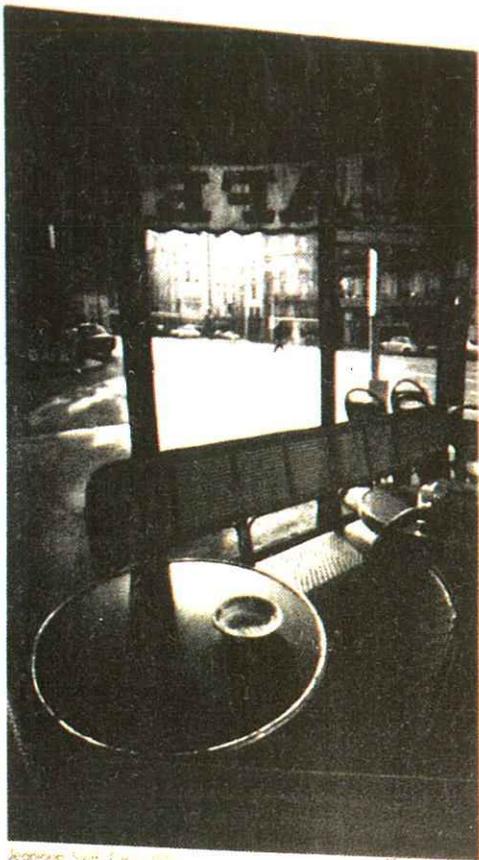
Octobre 1988

INFORMATIQUE ET CHOC

C'est le nom de baptême du nouveau journal d'information du service de l'informatique. Au sommaire du numéro 1, les dernières réalisations du service, les arrivées et les départs, les petits potins... Et les résultats d'une enquête sur le numéro «zéro» du journal de SI. Question. «opinion sur le journal». Réponse: «à 90%, continuons».

Au sommaire du prochain numéro:

- Le budget 1989 de la RATP.
- MF 88: présentation du nouveau matériel.
- Adefipe 1988 (1^e volet): l'exemple de FR-AME.
- Autrement Bus: les points clés.
- AIMT: l'expérience ligne 11.
- La RATP au salon de la carte bancaire.
- «L'évaluation» des cadres à la RATP.



Jean-Pierre Sarrailh



ARRET SUR IMAGE

RATP



Plus Interim.
Descriptions en ligne.

RATP

BISS



BA