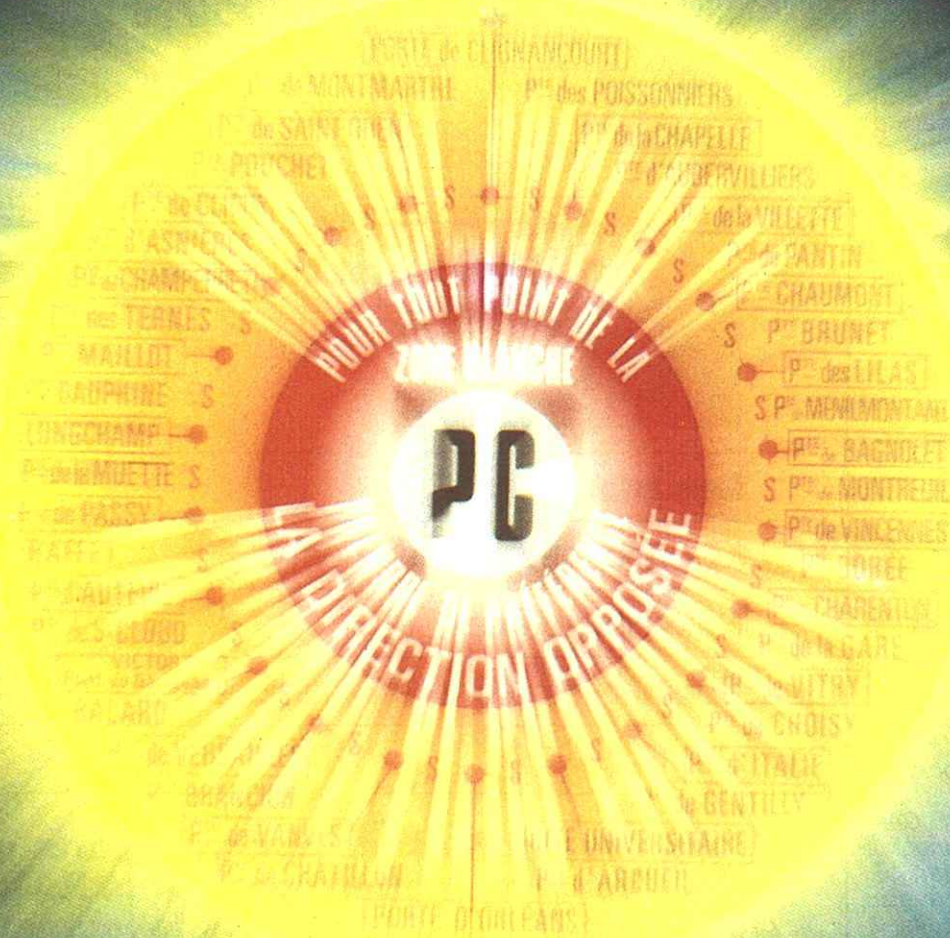


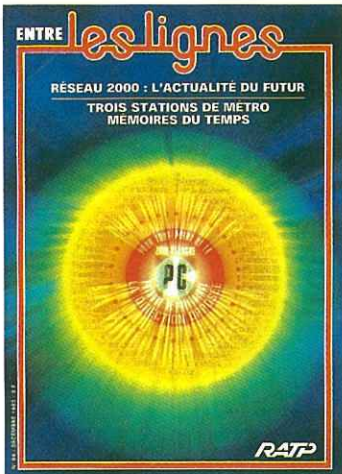
ENTRE *les lignes*

RÉSEAU 2000 : L'ACTUALITÉ DU FUTUR

**TROIS STATIONS DE MÉTRO
MÉMOIRES DU TEMPS**



RATP



NOTRE COUVERTURE :
(RATP-Gaillard)

Le PC : priorité sur les extérieurs
DERNIÈRE DE COUVERTURE
(RATP-Chabrol)

Première rencontre culturelle
dans la station Saint-Germain-
des-Près rénovée : « Les Messa-
gers » un bronze de Busato.

RATP Service des Relations
Extérieures - Presse et infor-
mation, 53 ter, quai des
Grands-Augustins, 75271 Pa-
ris Cedex 06. Rédaction : 69,
bd Saint-Michel, 75005 Paris.
Tél. : 329-92-24, 92-71. Mem-
bre de l'Union des journaux et
journalistes d'entreprise de
France (UJJE).



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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Marie-Claire Battini,
Christian Chaumereuil,
Sylvie Fréchar, d,
Chantal Naar,
Martine Proust.
Conception et réalisation :
Triangle Création.

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

Ont aidé à la réalisation de ce
numéro :

MM. Bellot, P. Cayla, P. Cres-
pin, R. Darfel, J. Dekindt, J.-
C. Hauck, E. Heurgon, J.-
M. Laffougère, D. Landau,
J. Lapeyre, M.-C. Lecoufle, J.-
P. Ragueneau, A. Roussel,
R. Terrisse, J.-P. Vallot.

Atelier photographique
RATP :

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

N° 68
décembre 1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4 Trois stations Mémoires du temps

10 **RÉNOVATION : le second souffle**

12 RÉSEAU 2000 A L'ÉCOUTE DU FUTUR

21 Le PC point par point

Les rubriques :

26 Les hommes, l'événement

Nouvelles brèves

30 Courrier/Info-service/Bloc-notes

31 USMT

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

M., Mme, Mlle : _____
Prénom : _____
Adresse : _____
Code postal : _____
Ville : _____

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

- ☐ 1 an (France) soit 80 F.
☐ 1 an (Étranger) soit 100 F.

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

- ☐ Chèque bancaire
☐ Chèque postal
☐ Mandat international

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



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



DE L'ATELIER AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans les premières semaines de 1984, tous les agents de la RATP vont être appelés à voter pour des élections d'un type nouveau. Il s'agira alors de désigner au suffrage universel direct et proportionnel les représentants des salariés au Conseil d'administration de la Régie.

Déjà, certes, le gouvernement désignait cinq représentants d'organisations syndicales au sein du Conseil d'administration. Mais précisément ils étaient désignés et non élus.

Le changement qui intervient n'est pas seulement juridique ou symbolique. Il traduit une volonté d'associer le personnel, l'ensemble du personnel, à la gestion de son outil de travail. La loi de démocratisation du secteur public est très claire sur ce point.

Les candidats devront, en effet, « présenter un ensemble de propositions d'orientation pour l'administration et le contrôle de la gestion ».

Les élus ne pourront simultanément détenir un mandat représentatif, comme être membre du Comité d'entreprise ou d'une Commission de classement. Ils ne pourront non plus avoir une fonction syndicale reconnue. Ils devront consacrer tout leur temps de relève à la gestion de l'entreprise.

Mais, à une gestion qui ne soit pas limitée à un seul aspect, qui prenne en compte tant l'économique que le social, afin que l'entreprise continue à « marcher sur ses deux jambes ».

Cette volonté de démocratisation ne se cantonne pas au seul sommet de l'entreprise. Elle doit s'étendre depuis l'atelier à tous les niveaux de la hiérarchie, afin que chaque salarié puisse devenir pleinement responsable et participer effectivement à la vie de l'entreprise et à l'organisation de son propre travail. La loi de démocratisation du secteur public prolonge ainsi les lois Auroux. Elle en est même, en quelque sorte, la cinquième.

Concrètement, cela doit se traduire par des modifications de la vie de la Régie. La mise en place des Conseils d'atelier ou de service permettra la réalisation du droit d'expression directe des salariés. Aux niveaux intermédiaires, la recherche d'une large décentralisation adaptée aux contraintes et aux spécificités des services développera le dialogue sur les questions de gestion, renforcera l'efficacité de la Régie et contribuera à revaloriser le rôle de l'encadrement.

Ces prochaines élections ne sont donc qu'une première étape. Ensuite, et le plus rapidement possible, dans la concertation, viendront les stades ultérieurs qui ouvriront, sans confusion des rôles des uns et des autres, la voie à une diffusion réaliste des responsabilités. La RATP fonctionnera alors sur des bases conformes aux nécessités d'aujourd'hui et aux aspirations du plus grand nombre.

Claude QUIN
Président

SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS, BOLIVAR, HÔTEL DE VILLE : MÉMOIRES DU TEMPS



RATP-Gaillard

Si animer le métro, c'est lui donner une âme, on ne peut imaginer plus bel exemple que Saint-Germain-des-Prés (ligne 4) et Hôtel-de-Ville (ligne 1). Bien sûr, il y a des précédents : Louvre en premier lieu et Saint-Denis-Basilique qui, respectivement depuis 1967 et 1976, ont été aménagées dans une perspective culturelle et artistique les métamorphosant en antichambres du musée du Louvre ou de la Basilique des rois de France. Plus près de nous en 1978, Varenne a été conçue pour accueillir des moulages grandeur nature de certaines pièces maîtresses du « locataire » de l'Hôtel Biron tout proche, le sculpteur Auguste Rodin.

En 1982, dans le cadre des échanges culturels traditionnels entre la Belgique et la France, la décoration de la station Liège a été réalisée par deux artistes liégeois. L'aménagement d'une autre station a également été réalisé la même année ; il s'agit de la gare Parc de Sceaux sur la ligne B du RER



RATP-Claissop

ÉVOICATIONS



RATP-Gaillard



RATP-Thibaut

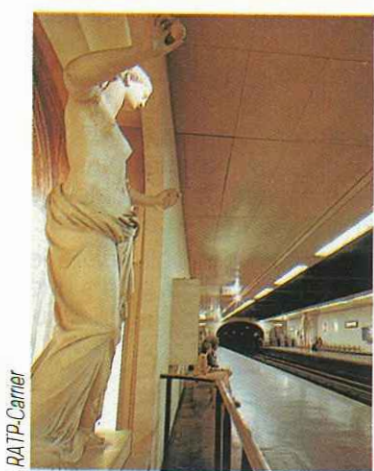


RATP-Carnier

La rénovation des stations entreprise en 1974, outre son impact sur l'esthétique générale du métro avec 94 stations rénovées ou en cours d'aménagement et son contexte psychologique, offre donc la possibilité de réaliser, quand le patrimoine du quartier ou du monument dont la station porte le nom le suggère, des opérations ambitieuses visant à personnaliser les stations en question par des aménagements culturels complets.

Cette animation permanente peut aussi s'envisager au travers de réalisations plus modestes sous la forme d'une simple exposition de documents liés au site ou au nom de la station :

- **Bastille** (ligne 5) retrace l'histoire de la prison ;
- **Montparnasse** (ligne 6) évoque la figure du « Père » du métro de Paris, Fulgence Bienvenüe ;
- **Jussieu** (ligne 10) informe sur le Muséum d'histoire naturelle ;
- **Champs-Élysées** donne un avant-goût du Palais de la Découverte ;
- **Anvers** fait une présentation de la ville et du port belges ;
- **Châtelet-Les Halles** expose les statues et objets découverts dans le « trou », lors des fouilles ;
- **Saint-Paul-le-Maraais** évoque un quartier au passé chargé d'histoire.



RATP-Carnier



RATP-Carnier

SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS

Il n'y a plus d'après... mais quel renouveau !

Au départ le projet de rénovation visait à doter la station Saint-Germain-des-Prés d'une décoration qui, tout en respectant les grandes lignes du parti habituel (bandeaux lumineux, sièges couleur sèpia, affichage de service), la personnalise par l'évocation de l'Abbaye, de l'histoire de l'édition avec, à l'origine, les moines copistes de l'Abbaye, et de la vie culturelle bouillonnante de ce quartier depuis l'après-guerre.

En juillet 1982, la commission d'étude et d'agrément pour l'esthétique des installations de la RATP, optait pour la suppression totale de la publicité. Saint-Germain-des-Prés sera donc, après Louvre et La Chapelle, la troisième station de métro rénovée « apublicitaire ». La même ligne

de conduite a été adoptée à Hôtel-de-Ville, mais uniquement sur les quais, cette fois.

Le thème de l'édition n'était, à coup sûr, pas le seul à retenir pour symboliser un quartier qui offre, par ailleurs, tant de témoignages du passé et de manifestations du présent. On a donc décidé qu'un quai relaterait l'histoire de l'imprimerie et de l'édition (direction Porte de Clignancourt) pendant que l'autre retracerait l'histoire de l'Abbaye à travers les siècles. (direction Porte d'Orléans).

Quant aux couloirs et accès de la station, c'est plutôt Saint-Germain-des-Prés côté cœur.



Suivez « LES MESSAGERS »

Au pied de l'Abbaye, au carrefour du boulevard Saint-Germain, des rues de Rennes et Bonaparte, sur cette place connue du monde entier, débouche la station de métro : en pénétrant dans la salle des billets c'est le plan de Turgot qui donne le ton. Tout de suite, on sait que l'on ne se trouve pas dans une station banale et c'est le premier choc – chaque espace ayant un point fort – avec « les Messagers », bronze monumental (hauteur 1,60 m.) du sculpteur Gualtiero Busato, un des rares sculpteurs contemporains s'inscrivant dans la grande tradition du « Bronzetto » italien.

Ce nuage symbolique de bronze, d'où s'envolent deux personnages baroques aux masques grotesques (qui ne sont pas sans rappeler Goya), appartenant à une époque indéfinie, semble suspendu dans les airs bien que retenu à son socle par une coulée recouverte d'un stuc de marbre et résine mélangés. Le socle, véritable balancier de la sculpture, a été conçu par l'artiste comme une histoire biblique qui courrait sur un tapis des songes ou une carte du tendre de métal. La référence littéraire n'est pas absente puisque chaque personnage lit un morceau du poème de Beaudelaire « Élévation » qui aurait aussi pu servir de titre à l'œuvre.

Cette sculpture qui a nécessité 2 680 heures de travail, a été réalisée selon la technique de la cire directe – ce qui représente une première pour une œuvre de cette taille – (300 kg de cire au total !) avec la même recherche de détail que pour une petite sculpture.

Les dimensions de la sculpture interdisant à l'artiste de fondre lui-même son œuvre dans son atelier de la Cité Verte, qui fut celui de son père le sculpteur et fondeur d'Art Mario Busato-Strauss, il a donc confié ce lourd privilège à la Fonderie de Coubertin à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Ces compagnons du devoir ont révolutionné la technique pour réaliser cette pièce de musée et donner à la patine de son métal une polychromie allant du bronze vert au bronze or.

Signes extérieurs de postérité

Au détour d'un couloir, voici maintenant la galerie des ancêtres, en couleur s'il vous plaît : Bernard Palissy, l'un des créateurs de la céramique, Racine qu'on ne présente plus, Chardin peintre du XVIII^e siècle maître en natures mortes et en scènes familiales, Diderot, Ingres, Champollion, égyptologue du XIX^e siècle (on ignore souvent que c'est lui qui déchiffra le premier les hiéroglyphes égyptiens), Balzac, Delacroix dont la seule vue de l'atelier ravit l'œil du passant.

Plus proches de nous, ce sont Guillaume Apollinaire, Léon-Paul Fargue, Albert Camus, Jacques Prévert, Boris Vian, Robert Desnos, André Breton et Jean-Paul Sartre.

Autre surprise, un tableau amusant et qui plus est anecdotique peint par Léon Binet; alias Georges Patrice. « A nos gloires du 6^e arrondissement », titre de ce naïf inscrit au bas d'un parchemin tenu par Jean-Paul Sartre, regroupé, outre l'auteur des « Mots », Raymond Duncan et Camille Brienne au premier plan et au fond Paul Boubal, le patron du café de Flore, Boris Vian, Jacques Prévert, Louis-Armand Fèvre plus connu sous le



surnom du « Bonapartiste », Jean Genet et Juliette Gréco, seule gloire « immortalisée » de son vivant.

Une photo de Doisneau « Bal à Saint-Germain-des-Près en 1945 » illustre l'aspect terrasse du quartier, à propos duquel on peut citer la répartition de la clientèle dans les différents cafés de la place vue par Sartre dans les années 1942 : au Flore, la jeune littérature, aux Deux Magots, les vieux littérateurs alors que la politique se retrouvait chez Lipp.

L'aspect cave, peut-être celui qui reste le plus indissociable de cette époque de l'après-guerre, est superbement évoqué par une autre photo de Doisneau avec le Tabou, cave mère de l'existentialisme, pour toile de fond et l'homme à la voiture-échiquier noire et jaune qui n'est autre que le peintre Yves Corbassière. Les Messageries de Presse (toujours cette odeur de papier) de la rue Chistine constituent une part importante de la clientèle du Tabou qui s'enfonce dans les profondeurs de la terre au 33 de la rue Dauphine. L'atmosphère sur le coup de deux heures du matin était tellement enfumée qu'elle se transformait, aux dires de Boris Vian, « en une bouche de l'enfer ».

Parmi les évocations des rues, une aquarelle nous fait découvrir la rue Visconti, « celle où est mort Racine, vous savez bien » (Boris Vian). Une photo illustre la place de Furstenberg avec son petit square et son lampadaire à cinq branches qui a l'air construite pour un film comme la rue du même nom.

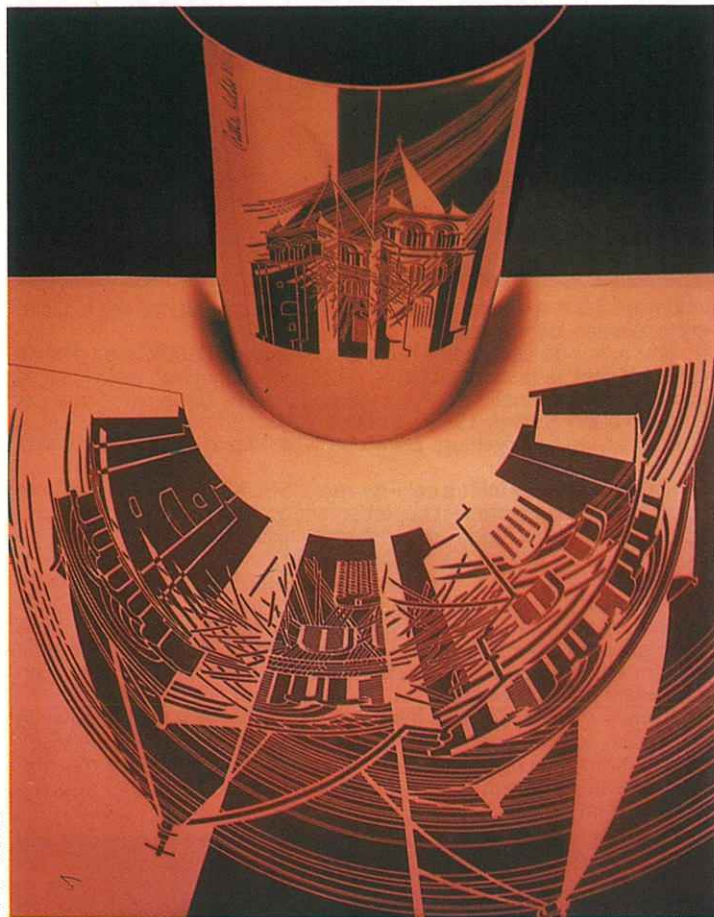


RATP-Chabrol

Photo R. Doisneau

Côté Abbaye

L'histoire de l'Abbaye est retracée en neuf tableaux traités en sépia. Le point fort de ce quai est l'anamorphose monumentale « A l'infini, nul n'est tenu », imaginée par le graveur Hervé Mathieu-Bachelot agent des services techniques de la RATP, à partir d'un cuivre fixé au sol de 2 m x 1 m, dont les graphismes abstraits se reflètent dans un miroir cylindrique sous l'aspect du clocher de Saint-Germain-des-Prés, sans déformation optique. La vision de l'Eglise imaginée par Mathieu-Bachelot est la transformation d'une œuvre abstraite projetée sous la forme d'une œuvre figurative dans un miroir cylindrique.

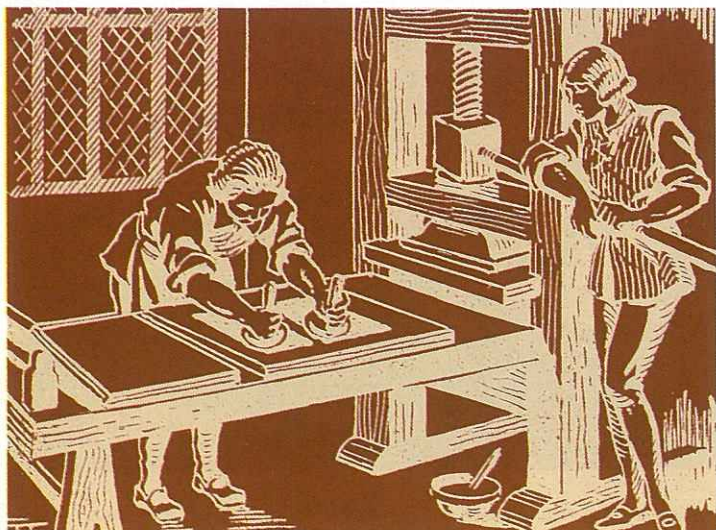


RATP-Thibaut

Quant à savoir d'où vient l'anamorphose, alors là il faut remonter à Gaspard Monge, initiateur de l'École normale puis fondateur de l'École polytechnique, considéré comme le créateur de la géométrie descriptive dès 1768. Mais n'est-il pas tout simplement l'homme de synthèse des constructions inventées par d'illustres inconnus du siècle précédent, tel le père Dubreuil (1649) à l'origine de la perspective pratique ? La question reste posée.

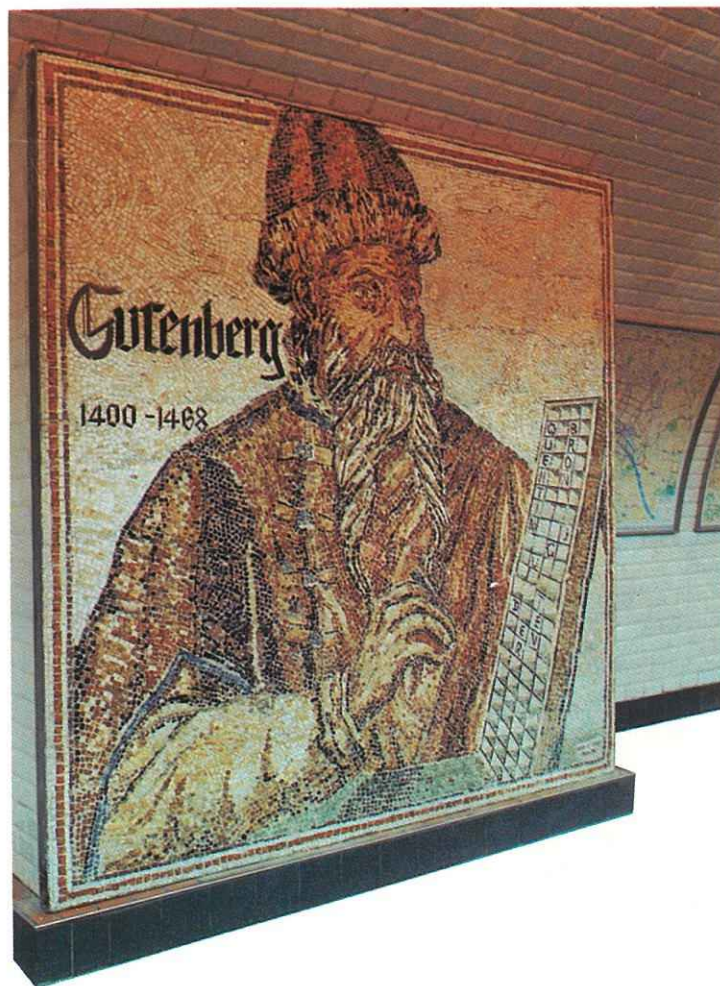
Côté Imprimerie

Les neuf tableaux retraçant l'histoire de l'édition semblent être les négatifs de leurs vis-à-vis puisque les dessins y sont blancs sur fond sépia. Des moines scribes, en passant par la première presse de Gutenberg jusqu'aux rotatives modernes, c'est un travelling dans le temps qui est proposé au voyageur ponctué par deux autres temps forts :



RATP-Chevallier

• une grille de ventilation traitée d'une manière artistique et dont le thème est un enfant lisant un livre. Sa conception est signée Georges Foliot, architecte d'intérieur RATP et sa réalisation Claude Robinet et Bernard Thenault, chaudronniers à l'atelier central de Championnet. Cette grille, au dessin original, représente 400 kg de tube et fer plein et trois semaines de travail ;



RATP-Roy

• une mosaïque de Gutenberg, exécutée par le maître verrier André Ropion d'après les cartons d'une gravure du XVII^e siècle.

Tous les documents qui ont servi pour cette évocation proviennent de l'école Estienne.

C'est le 12 décembre prochain que le voile sera levé sur cette réalisation en forme de mémoire collective d'un quartier cher aux Parisiens. Douze mois de travaux, sans compter toutes les recherches iconographiques faites par l'historien Marc Gaillard ont été nécessaires pour mener à bien cet aménagement.

LES GRANDES HEURES DE L'ABBAYE



L'abbaye au XIV^e siècle.

550 : Chilbert, premier fils de Clovis, et Ultrogothe, sa femme, fondent la première église Saint-Vincent-Sainte-Croix, qui deviendra plus tard Saint-Germain-des-Prés.

576 : Germain, évêque de Paris qui a dédié l'église, est enterré dans celle qui deviendra Saint-Germain-des-Prés.

845 : Première dévastation de l'abbaye par les Barbares normands (les domaines de l'abbaye s'étendent alors du Petit Pont jusqu'à Sèvres et abritent 10 000 personnes).

870 : L'abbé Goslin reconstruit l'abbaye et la dote d'une enceinte fortifiée. Mais, en 885, les Normands la dévastent à nouveau.

1014 : Reconstruction d'un nouvel édifice dont il ne reste que le clocher.

1100 : Construction de la nef et du chœur actuels.

1546 : Après une longue période de paix et de prospérité, construction du palais abbatial par Guillaume Marchand (côté rue de l'Abbaye).

Le Pré aux clercs, qui s'étend jusqu'à la rue de Bellechasse, reste à proximité de l'abbaye le rendez-vous des escholiers mais aussi le théâtre de tumultes et batailles diverses.

1686 : Les fortifications sont supprimées et les fossés en partie comblés. Le Grand Pré aux clercs où paissaient les troupeaux est peu à peu lotti.

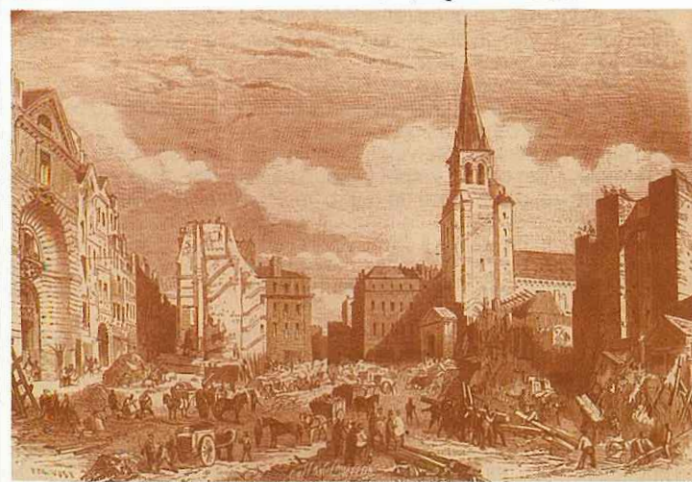
1780 : Le cardinal de Furstenberg vend le clos de l'abbaye où sont ouvertes la rue Cardinal et la place de Furstenberg.

1792 : Les révolutionnaires massacrent 300 innocents dans l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés. Charlotte Corday passe ses derniers jours dans la prison de l'abbaye devenue révolutionnaire !

1794 : Un incendie détruit la plupart des 60 000 volumes de la bibliothèque de Saint-Germain-des-Prés qui était la première de l'époque. Heureusement, l'essentiel des manuscrits des moines copistes est sauvé et transporté à la Bibliothèque nationale.

1798 : Destruction du cloître, du dortoir, de la chapelle de la Vierge et mutilation définitive de l'abbaye. A leur emplacement sont ouvertes les rues Bonaparte et de l'Abbaye.

1845 : Fin des travaux de restauration entrepris en 1820.



1850-1885 : Percement du boulevard Saint-Germain, achèvement de la rue de Rennes et création de la place Saint-Germain-des-Prés.

1970 : Construction de la ligne Nord-Sud du métro en partie dans les anciens fossés de l'abbaye.

1945 : L'abbaye est au centre du mouvement existentialiste entre le Tabou et le Café de Flore...

BOLIVAR

La rénovation et surtout l'exposition permanente consacrée au « Libertador » s'inscrit un peu comme un remerciement du métro de Caracas à la RATP via sa filiale d'ingénierie SOFRETU.

Caracas, capitale du Venezuela qui a vu naître Simon Bolivar, compte aujourd'hui plus de 3 millions d'habitants et s'étend sur 360 km². C'est en 1960 qu'est apparue la nécessité de construire un métro dans cette grande métropole d'Amérique latine.

L'industrie française et SOFRETU occupent effectivement une part importante dans la réalisation du métro de Caracas dont la section en exploitation depuis mars 1983, Propatria-Chacaito, s'étend sur 12 km et comporte 14 stations. D'autres étapes sont prévues. La France a contribué à la réalisation des équipements ferroviaires avec le groupement FRAMECA qui comprend quatorze sociétés et SOFRETU chargée du contrôle des réalisations industrielles tant au niveau de la fabrication, de l'installation que de la mise en service. L'intervention de SOFRETU a par ailleurs apporté des améliorations sur le plan de la sécurité technique et de l'exploitabilité au projet initial.

Au moment où la Commission du bicentenaire des pays bolivariens était réunie à Caracas, il a paru intéressant aux responsables du métro de Caracas d'offrir au métro de Paris des œuvres d'art et des documents commémorant cet événement national.

Le choix de ces documents s'est fait en commun avec l'architecte en chef du métro de Caracas, Max Pedemonte, le métro de Paris ayant dépêché l'architecte Georges Foliot de « la Manufacture » de Championnet. Marc Gaillard, historien, ayant fait de son côté des recherches complémentaires. En liaison avec M. Azria des services techniques, Max Pedemonte et Georges Foliot ont réaménagé une partie de la station : sur le quai direction « Louis Blanc », le piedroit de la station a été remodelé et habillé de carrelages beige et brun qui donnent le tempo à l'exposition. Au centre on trouve le médaillon exécuté par Hector Poléo à l'effigie de Bolivar, avec de part et d'autre les armoiries des six pays concernés par les guerres d'indépendance boliviariennes, à savoir : le Venezuela, la Bolivie, le Panama, le Pérou, l'Équateur et la Colombie.

La biographie de Simon Bolivar est retracée au travers de photos de sa maison natale et de nombreux portraits ; les documents exposés ont trait aux campagnes du « Libertador », avec en particulier deux cartes de l'Amérique latine aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Deux vitrines complètent cette exposition, l'une renfermant des lettres autographes, l'autre la reproduction du sabre du héros.

La mise en place de cette exposition permanente a été accompagnée d'une rénovation légère de la station : nettoyage des carrelages par un procédé nouveau à la RATP, appelé « haute pression », remplacement des sièges, ordonnancement des panneaux d'affichage selon les normes de rénovation classique, pose de dallage de pierre dans la descente des escaliers. Bien que la rénovation n'ait pas entraîné la réfection totale de tous les équipements, elle produit le plus bel effet.





RATP-Carrier

SIMON BOLIVAR

Avant de donner son nom à une station de métro, Bolivar prénommé Simon fut un héros.

Issu d'une riche famille basque établie au Venezuela depuis 1650, Simon Jose Antonio de la Santissima Trinidad de Bolívar y Palacios naît le 24 juillet 1783 à Caracas.

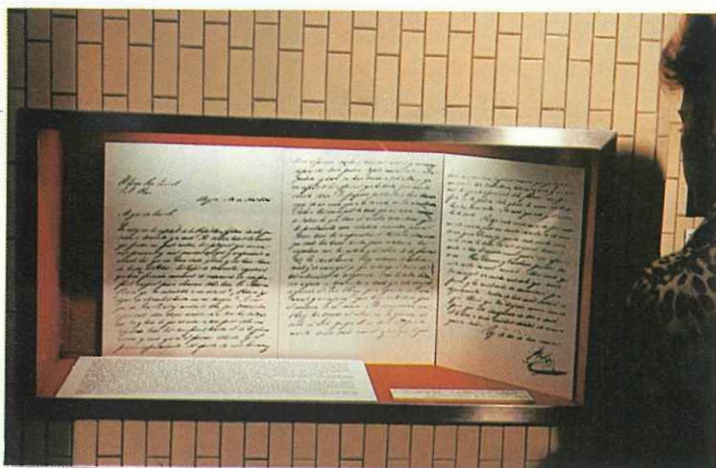
Le Venezuela est alors sous domination espagnole. Colonel sous Miranda, puis général en chef, il déclare la « guerre à mort » au régime colonial. Une première victoire lui ouvre les portes de Caracas où il fait une entrée triomphale et devient le « Libertador ». A la tête d'une nouvelle armée, en 1816, joignant ses efforts à ceux du général Páez, aidé par des volontaires français et anglais, il bat les uns après les autres les troupes espagnoles et proclame, pour la seconde fois, l'indépendance de la République vénézuélienne dont il se fait élire président en février 1819.

L'épopée bolivarienne ne s'arrête pas là : grisé, il franchit audacieusement les Andes, écrase les Espagnols et entre à Bogota en août 1819. L'espagnol Morillo sollicite un armistice, mais la guerre reprend et, après la victoire de Carabobo, Bolivar entre à Caracas.

Il peut ainsi fédérer, sous le nom de « Colombie », la Nouvelle-Grenade, le Venezuela (1819), puis, en 1822, grâce aux victoires de son lieutenant Sucre, l'Équateur. San Martin s'étant retiré devant lui après l'entrevue de Guayaquil (1822), il se présente en triomphateur à Lima en 1823.

Pour marquer la fin de la domination espagnole avec la prise de Callao en 1826, Bolivar songe à confédérer les trois Etats qu'il a affranchis, la Grand-Colombie, le Pérou et la Bolivie, en une « République des Etats-Unis du Sud ». Accusé d'aspirer à l'Empire, il doit abandonner le pouvoir en 1830.

Bien qu'encore jeune, mais usé et désespéré de voir qu'il laisse son pays dans l'anarchie, Simon Bolivar s'éteint sept mois plus tard, à l'âge de 47 ans.



RATP - Carrier

HOTEL DE VILLE



Musée Vivien-Compiègne.

Hôtel de ville et place de Grève au début du XVIII^e siècle.

Ça fleure bon la place de Grève et ses bateleurs...

Les quais de la station Hôtel-de-Ville, carrelés de grès émaillé d'Auvergne blanc sont dépouillés à l'extrême – le nom de la station écrit en bleu se découpe sur un socle transparent et la publicité brille par son absence – afin de privilégier les reproductions pleines de charme qui ornent les piedroits.

Deux points d'exclamation s'imposent au centre des quais : le blason (officiel) de la ville de Paris, réalisé en mosaïque par André Ropion d'après le blason dessiné en 1946 par l'héraldiste Robert Louis. De part et d'autre, des séquences rythmées par soixante-treize reproductions photographiques retracent l'histoire de la place de Grève et de l'Hôtel-de-Ville avant et après la Commune, c'est-à-dire jusqu'à l'incendie qui détruisit le premier édifice municipal.

Les plages culturelles, étudiées par l'historien Marc Gaillard, qui encadrent le blason de la ville de Paris partent en pointillé du plus petit pour devenir de véritables panoramiques ; cette progression imaginée par Hervé Mathieu des services techniques, outre son côté artistique indéniable, n'est pas le simple fait du hasard : elle a été étudiée pour qu'à la vitesse d'une rame de métro, le voyageur ait l'impression que tous les documents sont de même importance. Cette astuce alliée à l'inclinaison du carrelage à 28°5 donne une dynamique à l'ensemble que soulignent les couleurs bleu et rouge de la ville de Paris retenues pour les sièges, le bandeau lumineux et les filets qui soulignent l'architecture de la voûte.

Les plans de réseaux placés aux extrémités des quais parachèvent la ponctuation de cet ensemble très harmonieux et homogène. L'Hôtel de Ville de Paris se devait bien de pouvoir se mirer, sinon dans les fontaines de son parvis, du moins dans un reflet souterrain qui le symbolise.

C'est un peu pour cette raison que la mairie de Paris a participé à la rénovation de « sa » station en finançant les travaux de réfection complète de l'étanchéité des voûtes. L'opportunité qu'offrait le réaménagement du parvis, avec entre autre la création d'un parc souterrain de stationnement, n'a pas échappé à la RATP qui l'a saisie pour mener à bien ce chantier en six mois seulement. Le double de temps fut nécessaire à l'aménagement de la station qui sera inaugurée le 16 janvier 1984.



Une exécution capitale parmi tant d'autres sur la place de Grève en 1740.

L'HÔTEL DE VILLE A TRAVERS LES SIÈCLES

— La première Maison de la Ville de Paris, qui fut la Maison des Nautes, remonte au début du Moyen Âge.

1140 — Louis VII vend à la Confrérie des Marchands de l'Eau plusieurs terrains sur la grève.

1192 — Philippe-Auguste leur accorde le droit exclusif de navigation sur la Seine d'Auxerre à Mantes.

Début du XIII^e siècle. Constitution du Corps des Echevins, élection du premier Prévôt des Marchands et création du sceau de la ville représentant une embarcation avec un seul mât soutenu par six cordages.

1310 — Première exécution capitale en place de Grève. De l'exécution de Ravaiillac (27 mai 1610) à celle des Quatre Sergents de La Rochelle (1812), la place ne désemplit pas.

1357 — Installation du « Parloir aux Bourgeois », selon l'expression de l'époque, sur la place de Grève dans une importante bâtisse dite « Maison aux Piliers », achetée 2 500 florins, par Etienne Marcel.

1358 — Etienne Marcel est tué à la Porte Saint-Antoine. Hugues Aubriot lui succède et édifie la forteresse de la Bastille pour « tenir en respect les Bourgeois de Paris ».

1529 — François 1^{er} décide la construction d'un nouvel Hôtel de Ville. Travaux confiés à l'architecte Dominique de Cortonne dit le Boccador et au maître-maçon Pierre Chambiges.

XVII^e — XVIII^e — Les fêtes se succèdent.

12 juillet 1789 — Le pillage de l'armurerie de l'Hôtel de Ville est le prélude à l'insurrection et à la prise de la Bastille.

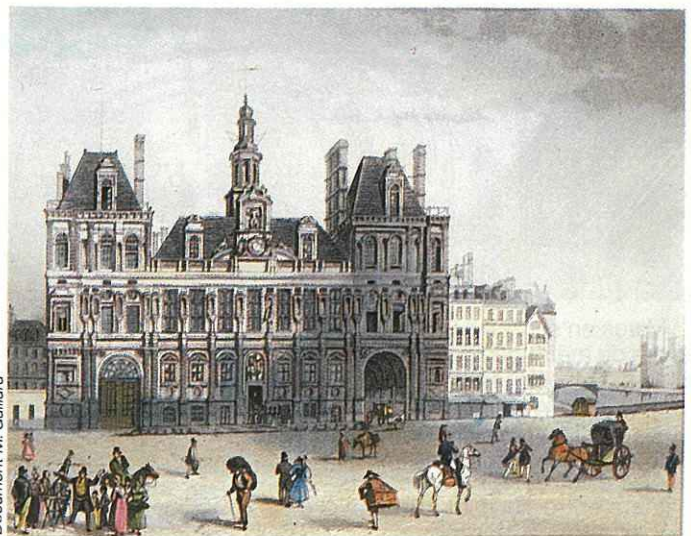
1792 — Marat et Robespierre siègent à l'Hôtel de Ville d'où ils organisent la Terreur et les massacres de septembre.

17 février 1800 — Bonaparte met en place un Préfet de police et un Préfet de la Seine ; l'Hôtel de Ville devient le siège du pouvoir central parisien.

16 décembre 1804 — Sacre de l'empereur Napoléon et de l'impératrice Joséphine dans la Salle du Trône.

24 mai 1871 — Le menuisier communard Penty allume l'incendie qui va anéantir les chefs d'œuvres contenus dans l'Hôtel de Ville.

14 juillet 1882 — Inauguration du gros œuvre du nouvel édifice construit par Ballu et Deperthes : 230 sculpteurs participent à la réalisation de la statue allégorique ; la décoration peinte, florilège des meilleurs artistes de la fin du XIX^e siècle, n'est terminée qu'en 1890, quelques 180 artistes ont réalisé plus de 150 peintures.



L'Hôtel de Ville sous la Restauration.



L'arcade St-Jean en 1830.
Vue prise de la rue du Martroi.



MODERNISATION LE SECOND SOUFFLE

Rénover les stations de métro c'est bien, mais les rénover en abaissant les coûts des travaux, c'est encore mieux. C'est dans cette perspective que le service chargé à la direction des travaux neufs de l'entretien des ouvrages a, voici quatre ans, engagé une recherche visant à mieux orienter les efforts consacrés à l'entretien et à la modernisation des installations.

RATP Chabrol



Mises en service à partir de 1900, les stations du métro parisien ont, pour la plupart plus d'un demi-siècle. Elles se caractérisaient, à l'origine, par la très forte unité qu'établissait entre elles le carrelage blanc de leur décoration. C'est sur les lignes 2 (Nation-Porte Dauphine, par Barbès), construite entre 1901 et 1903, et 3 (Gallieni-Pont de Levallois), mise en service en 1904, que l'on trouve aujourd'hui le plus grand nombre de stations ayant leur carrelage d'origine apparent : Porte Dauphine, Avron, Alexandre-Dumas, Philippe-Auguste, Ménilmontant, Couronnes, Colonel-Fabien, Péreire, Europe, ou encore Mirabeau et La Tour-Maubourg sur la ligne 8 construite entre 1907 et 1913.

Devant la nécessité d'une action de rénovation systématique, rendue indispensable par la dégradation d'un certain nombre de stations, on a, vers 1970, opéré un choix, qui était de profiter de la réfection pour améliorer ou rajeunir ces stations.

En vertu des grands principes

Après quelques tâtonnements, ce n'est qu'en 1973 que la RATP s'est engagée dans un processus régulier de rénovation des stations en vertu de grands principes tels que la conservation, dans toute la mesure du possible, de l'esprit ini-

tial de la voûte, c'est-à-dire le carrelage blanc, bien ancré dans l'esprit des voyageurs, tout en le mettant en valeur par un éclairage approprié.

Depuis 1974, 86 stations ont été renouvelées si l'on compte la station « Rue du Bac » (l. 12 Porte de la Chapelle-Mairie d'Issy) fraîchement terminée et 8 sont en cours de rénovation, selon le parti d'aménagement et de décoration défini (carrelage blanc, sièges et bandeaux lumineux de couleur) et la méthode de sélection destinée à guider le choix des programmes. Les 8 stations en cours de rénovation sont : « Hôtel-de-Ville » (l. 1) inaugurée le 16 janvier 1984, « Notre-Dame-de-Lorette » et « Pigalle » (l. 12), ainsi que « Strasbourg-Saint-Denis » et « Château-Rouge »

(l. 4 Porte d'Orléans-Porte de Clignancourt), 1^{er} trimestre 1984 ; les trois dernières étant « Havre-Caumartin », « Opéra » (l. 3) et « Riquet » (l. 7 Fort d'Aubervilliers-Mairie d'Ivry/Le Kremlin-Bicêtre) où les chantiers viennent de démarrer. Enfin, « Austerlitz » (l. 5 Église de Pantin-Porte d'Italie) est sur le programme de rénovation 1984.

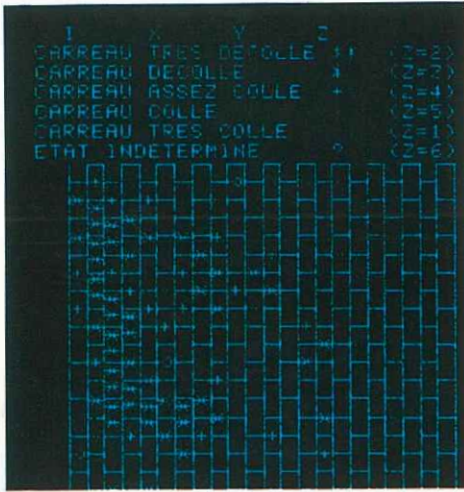
Cette méthode pour sélectionner les stations à rénover qui faisait intervenir des critères jugés pertinents, à l'époque, pour fixer les priorités (trafic, environnement, esthétique, etc.) a peu à peu perdu sa force, les besoins les plus criants ayant, à ce jour, été satisfaits.

Parmi les deux cent vingt stations restant à rénover, on trouve aussi bien des stations aériennes, des stations carrossées (type Tuileries, l. 1) que des stations « classiques ». La nouvelle méthode de programmation mise en œuvre en avril 1982 sépare ces stations en deux catégories : d'un côté, celles supposées faciles à rénover en raison du bon état de leur carrelage (catégorie A) ; de l'autre des stations a priori plus onéreuses à moderniser car la totalité du carrelage doit y être abattu et remplacé. Cent trente stations rentrent dans cette catégorie B.

C'est à partir de sept critères de sélection que le classement des stations candidates à la rénovation peut être établi. Ils tiennent compte, au premier chef, du nombre de voyageurs qui empruntent les quais de la station au cours d'une journée moyenne, des travaux, en cours ou prévus, susceptibles d'interférer avec la rénovation de la station, de l'état du carrelage tel que les équipes d'entretien et de visite l'observent au travers de leurs mesures périodiques. Certains critères prennent plus directement en compte le point de vue de l'usager, c'est l'évaluation esthétique de la station et les cumuls d'inconfort (bioclimatique, acoustique, mécanisation des dénivelées, etc.). Quant au critère « environnement », il exprime la position de la RATP comme organisme public qui souhaite suivre l'évolution des quartiers qui se transforment rapidement.



RATP Chabrol

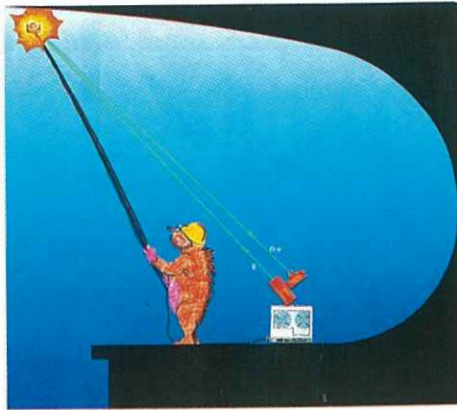
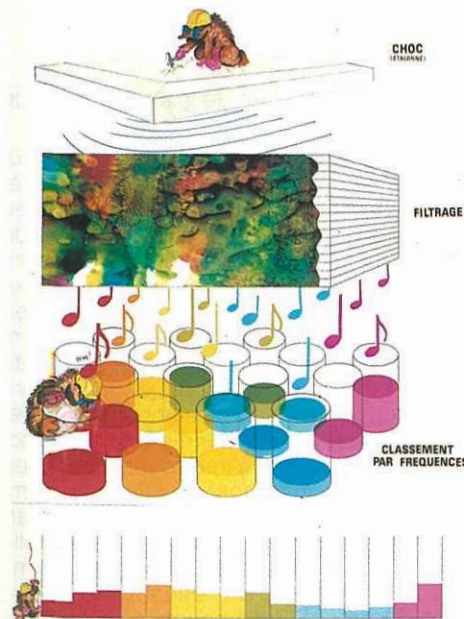


RÉNOVATION AU CARREAU

C'est ainsi que des études ont été entreprises sur l'évaluation du risque de chute des revêtements cloqués des voûtes des stations. Cette recherche d'un procédé permettant de tester la tenue des revêtements des voûtes de stations a été confiée par la RATP à un groupe de scientifiques composé d'acousticiens et d'électroniciens.

La détermination des vides existant derrière le revêtement, soit au niveau de la céramique, soit à celui de l'enduit, doit aboutir, dans de nombreux cas, au traitement de ces « maladies de peau » plutôt qu'à l'abattage et au renouvellement du carrelage au prix d'importantes dépenses.

Car malgré les soins apportés à la pose, il est illusoire d'affirmer que l'adhérence des carrelages sur le gros œuvre des voûtes est parfaite au point d'empêcher des chutes accidentelles de revêtement. Or, la mise à nu des ouvrages et la pose de nouveaux revêtements font l'objet de travaux délicats, exécutés pendant l'interruption de trafic et lorsque l'absence de convois de travaux les permettent d'où le coût et la longueur de ces opérations.



De la méthode...

La méthode adoptée consiste à analyser le spectre sonore des réponses aux percussions produites sur le revêtement. Les données recueillies sur un magnétophone sont classées par l'analyseur en 16 bandes de fréquence. C'est l'examen global de la courbe ainsi obtenue qui permet de déterminer et de classer la tenue du revêtement suivant 5 catégories : carreau très collé, carreau collé, carreau assez collé, carreau décollé, carreau très décollé.

... à la mesure...

La chaîne de mesure qui a permis de déterminer ces 5 catégories et de vérifier leur fiabilité comprend :

sur le site :

- un marteau électromagnétique,
- un capteur électro-acoustique,
- un support mécanique,
- un magnétophone.

en laboratoire :

- un magnétophone,
- l'analyseur analogique digital,
- un micro-ordinateur.

... et la mise en œuvre

Une première solution sous la forme d'un chariot porte essuie-glaces est mise au point ; appareil très sophistiqué composé d'un chariot qui se déplace automatiquement, guidé par la bordure du quai (l'avance et les prises de mesures étant programmables) et d'un « essuie-glace » permettant de tester la demi-voûte d'une station. Cette solution assez lourde qui pourrait être utilisée à d'autres fins d'entretien, a été provisoirement écartée au profit d'un système plus léger, la perche (R. Theta. Phi.) basée sur l'interaction entre opérateur et machine. Il consiste à laisser à l'opérateur l'initiative totale du choix des zones à tester.

En pratique, l'opérateur sonde des parois en balayant les zones jugées intéressantes à l'aide d'une perche souple munie à son extrémité de capteurs et de marteaux, et dont le poids n'excède pas 700 grammes.

Sur le quai, à poste fixe, un dispositif de repérage détecte et enregistre les mouvements effectués par l'extrémité de la perche.

Ces recherches sont entrées dans une phase positive qui comporte la mise au point d'une technologie spécifique, allée à la conception d'un matériel approprié. Mais la durée nécessaire à sa phase de mise en pratique dépendra de l'importance des moyens de recherche mis à la disposition de cette étude.

NETTOYAGE PAR LE VIDE

C'est le même souci d'économies de moyens qui a présidé aux recherches visant à mettre au point un système de nettoyage des stations par le vide, ou plus exactement par aspiration. Le réaménagement complet de la station « Hôtel-de-Ville » (ligne 1) a donné la possibilité aux ingénieurs de la RATP d'y expérimenter cette innovation en matière d'entretien.

L'implantation de fontaines sur le parvis de l'Hôtel de ville a été le déclencheur de cette mise en œuvre. Le fonctionnement des dites fontaines nécessitant la création en sous-sol d'un local technique, les ingénieurs de la RATP en ont profité pour le doubler d'un second, qui abritera une centrale d'aspiration que l'on pourrait comparer grossièrement au corps d'un aspirateur.

Cet « aspirateur » est relié à des bouches d'aspiration disposées tous les dix mètres environ, en fonction de la configuration des lieux : sur les quais elles sont au niveau des plinthes alors que dans les accès, elles débouchent à deux mètres du sol environ.

Cette installation va permettre le dépoussiérage des sols au niveau des quais, des couloirs et des escaliers ainsi que des plates-formes de voies avec un flexible branché par l'exécutant sur les bouches d'aspiration comme on branche un tuyau d'aspirateur.

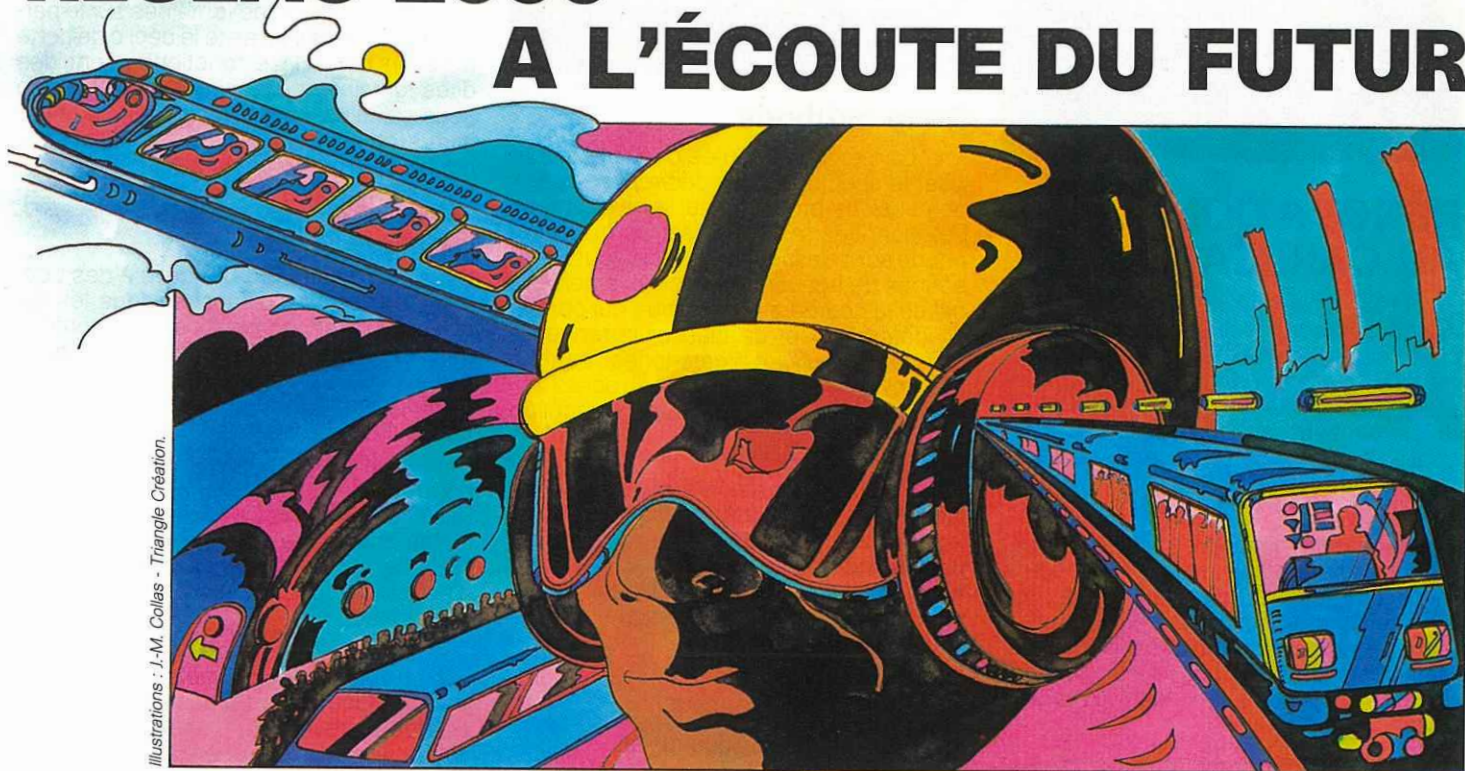
Les poussières et les menus objets tels que les tickets de métro, les mégots, les gravillons etc, ainsi pris au piège, sont aspirés au travers d'un réseau de tuyauterie par la centrale qui opère alors leur séparation dans deux dépoussiéreurs à fond humide. L'évacuation manuelle des plus gros éléments se fait périodiquement alors que les poussières mélangées à l'eau sont évacuées dans un égoût par éjecteur.

Cette « première », dont la mise en service est prévue à la station « Hôtel-de-Ville » en 1984, libérera l'exécutant de toute manipulation. Cette expérience qui ne peut s'appliquer qu'à de nouvelles stations ou des stations entièrement réaménagées pourrait, en outre, aider le personnel chargé du nettoyage à se débarrasser de son étiquette d'« homme au balai ».

Si cette méthode peut sembler « révolutionnaire » c'est à son application, pour la première fois, au monde des transports qu'elle le doit, puisqu'elle permet d'ores et déjà de traiter plusieurs centaines de milliers de m² répartis dans un certain nombre d'hôpitaux, de « tours » à usage de bureaux ou de locaux industriels.



RÉSEAU 2000 A L'ÉCOUTE DU FUTUR



Illustrations : J.-M. Collas - Triangle Création.

UN NOUVEAU STYLE DE RECHERCHE

Quel sera le visage de l'Île-de-France au début du XXI^e siècle ? Comment vivront ses habitants ? Qu'exigeront-ils de leurs transports ? Quels services la RATP devra-t-elle offrir ? Comment devra-t-elle se structurer pour satisfaire les demandes des usagers et prendre en compte les aspirations de ses agents ? Pour répondre à ces questions, la Régie a engagé depuis un an une réflexion globale autour du thème « le réseau à l'horizon 2000 ». Cette approche originale illustre l'importance de la recherche prospective dans la définition d'une stratégie à long terme pour une grande entreprise.

Depuis vingt ans, la RATP a entrepris un énorme effort de modernisation et d'adaptation de son réseau : création du RER, prolongement du métro en banlieue, modernisation du matériel et des installations fixes, adaptation des méthodes d'exploitation.

Toutes ces opérations, qui ont forgé l'image de la RATP des années 1980, lui ont permis de confirmer sa position de premier transporteur de l'Île-de-France et de participer au développement économique de la région parisienne. Sur le plan technique, la Régie a acquis des compétences qu'elle exporte aujourd'hui aux quatre coins du monde. Mais dans ce domaine, comme dans bien d'autres, rien n'est définitif et la RATP doit agir quotidiennement pour conserver sa place. Mais comment agir efficacement sans tomber dans l'improvisation ni commettre de graves erreurs de jugement ?

Regarder au-delà de l'horizon

La planification d'entreprise apporte une première réponse. Depuis 1974, la Régie réalise chaque année un document (le plan d'entreprise) qui présente les propositions de la RATP en matière de développement des réseaux et, d'une manière plus large, de politique des transports dans l'agglomération parisienne. Ce document couvre une période de cinq ans ; par conséquent, il prend surtout en compte les effets à court et moyen terme des tendances économiques, sociologiques ou urbanistiques détectées au moment de sa rédaction. Or, la plupart des décisions qui engagent l'avenir d'une entreprise de transport comme la RATP doivent être prises cinq, dix voire vingt ans à l'avance. Souvenons-nous que le premier coup de pioche du RER date de 1964 et que l'idée

était en germe dans le plan Mariage de 1928 !

Aussi longue échéance, des ruptures socio-économiques sont inévitables et l'entreprise risque de se trouver désarmée lorsqu'elles surviennent. Les travaux de planification se sont donc rapidement enrichis de scénarios présentant les conclusions de réflexions prospectives à moyen terme (cas du « scénario 85 », par exemple, établi en 1976) ou décrivant les effets d'une rupture grave, comme une éventuelle crise des approvisionnements pétroliers. Ces réflexions arrivèrent à un moment où la Régie s'interrogeait sur son avenir. Après les transformations accomplies depuis dix ans, n'allait-on pas marquer le pas ? La RATP ne se trouverait-elle pas, comme dans les années 1950, limitée à la gestion d'un réseau figé ? Que faire du potentiel d'innovation développé au sein de l'entreprise ?

L'ESPRIT DES TRADITIONS

« Dans vingt ans, le réseau de la RATP sera profondément différent du réseau actuel. Tout le monde s'accorde sur ce point, même si les appréciations des différences potentielles divergent. »

Pour Jean-Pierre Ragueneau, membre du groupe pilote « Réseau 2000 », cette conclusion marque le premier apport du projet aux diverses réflexions en cours sur l'avenir de l'entreprise. *« On commence petit à petit à cerner ce qui va changer ; toutefois, on ne sait pas encore à quelle vitesse ni quand ces changements deviendront sensibles... Certains méritent d'ores et déjà des études approfondies car ils provoqueront des bouleversements économiques et sociologiques que nous aurons du mal à affronter sans une profonde remise en cause de notre expérience actuelle. »*

Certains acteurs du projet « Réseau 2000 » sont même plus catégoriques : *« Pendant vingt ans, la Régie a travaillé pour créer une nouvelle gamme de produits adaptée aux besoins de l'Île-de-France. Aujourd'hui, alors que cet effort est à peine terminé, nous venons dire : attention les gars, vos produits seront bientôt dépassés. Les goûts des clients évoluent et vous risquez de vous retrouver hors course !... Ce langage a du mal à passer. Beaucoup de gens croient que nous cherchons à remettre en cause leur action ou leurs compétences alors que nous sommes là pour tirer des sonnettes d'alarme et éviter que l'entreprise ne s'endorme sur ses lauriers... »*

Les participants de « Réseau 2000 » fondent leur analyse sur un ensemble de tendances économiques, sociologiques, urbanistiques et technologiques. La RATP dessert une zone qui perd peu à peu ses habitants. Amorcé à Paris, le mouvement a gagné la proche banlieue. En revanche, la population de la grande couronne et des villes nouvelles continue d'augmenter ; or la RATP n'est guère implantée dans cette partie de l'Île-de-France. Autre facteur de transformation, la part des déplacements obligés (pour aller ou revenir de son travail par exemple) recule devant les déplacements de loisirs (voir *Entre les lignes* n° 66, p. 7). Cette tendance pourrait s'accroître au cours des prochaines décennies, notamment si certaines formes de travail à domicile venaient à se développer grâce aux possibilités de la télématique. Actuellement, une grande partie des déplacements de loisirs échappe aux transports en commun, bien que ceux-ci offrent souvent des services compétitifs. Mais l'incertitude de l'attente, la crainte d'une correspondance ou des difficultés pour se déplacer avec des paquets rebutent par avance de nombreuses personnes.

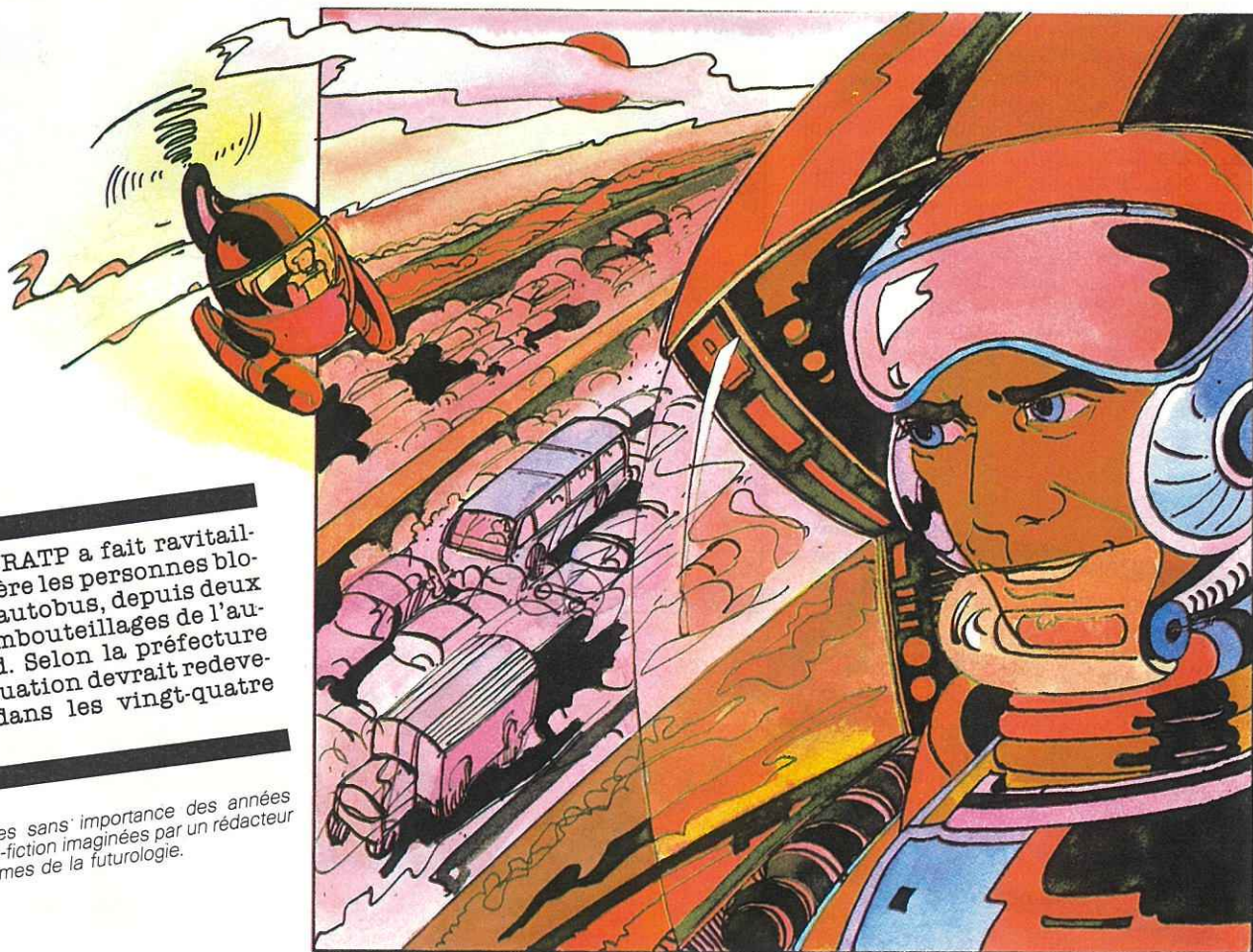
Le « vécu » du voyage prend une importance de plus en plus grande dans le comportement des usagers. D'une part, ceux-ci n'acceptent plus d'être considérés comme de simples utilisateurs mais ils demandent à être accueillis, traités, informés comme de vraies personnes. D'autre part, leurs exigences de service débordent du cadre du transport. Acheter son journal dans le métro fait partie des habitudes de nombreux Parisiens. Demain, on acceptera peut-être difficilement de ne pas trouver des téléphones sur les quais du métro ou une boulangerie

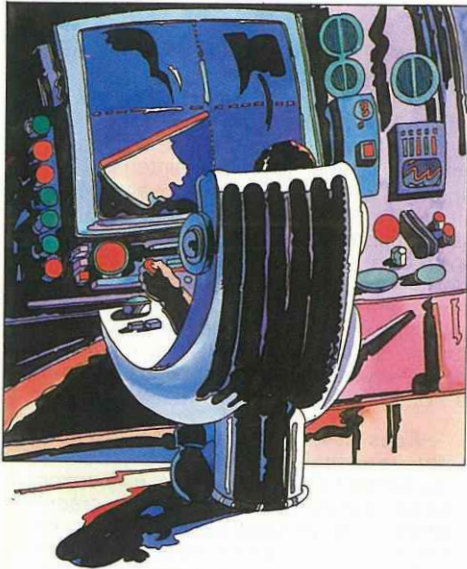
ouverte à 22 heures dans les grandes gares d'autobus de banlieue. Pour beaucoup de sociologues, cette soif de services, qui se profile à l'horizon 2000, est un moyen pour le citoyen d'affirmer sa personnalité dans l'anonymat de la ville. Jusqu'à maintenant, les transports urbains prennent davantage en compte les flux de voyageurs que les individus transportés. Une personne qui cherche son chemin, ça paraît peu de chose face aux cinq millions de voyages effectués quotidiennement sur le réseau de la RATP. Maintenant si vous vous retrouviez dans la même situation à Lyon ou à Marseille, comment jugeriez-vous la qualité du service offert par les TCL ou la RTM ?

« Nous devons peu à peu prendre en compte la variété des individus et fonder le développement de l'entreprise à l'horizon 2000 sur une diversification et une personnalisation des services offerts, mais sans remettre en cause l'acquis et le savoir faire de la Régie dans le domaine des transports urbains. » Assez paradoxalement, les réflexions prospectives sur l'avenir de la RATP conduisent les membres du groupe « Réseau 2000 » à se pencher sur le passé de l'entreprise. Beaucoup de traditions et de comportements actuels sont hérités du temps des omnibus ou du métropolitain. *« Il existe une culture d'entreprise qui imprègne inconsciemment l'esprit des agents. Certains éléments de cette culture risquent de devenir des entraves si les facteurs de blocage ne sont pas décelés à temps. On ne change pas les esprits en quinze jours, ni même en cinq ans. En tentant d'impliquer le maximum de personnes et de partenaires sociaux dans la réflexion sur « Réseau 2000 », nous parviendrons peut-être à faciliter cette transition. »*

Info 2000* : La RATP a fait ravitailler par hélicoptère les personnes bloquées dans des autobus, depuis deux jours, par les embouteillages de l'autoroute du Sud. Selon la préfecture de police, la situation devrait redevenir normale dans les vingt-quatre heures.

(*) Petites nouvelles sans importance des années 2000. Informations-fiction imaginées par un rédacteur en proie aux spasmes de la futurologie.





La conduite d'une grande entreprise comme la RATP ressemble beaucoup au pilotage d'un super-pétrolier. Le commandant ne se contente pas de scruter la mer à la jumelle : il trace sa route à l'avance, en fonction des indications du radar, des cartes et de la météo. Le chef d'entreprise doit agir de la même manière. Pour connaître le cap à suivre au cours des prochaines heures, il dispose d'un radar, en l'occurrence le plan d'entreprise. En revanche, pour déterminer la route du lendemain, il faut utiliser des études de prospective qui vont lui indiquer la position des écueils situés au-delà de l'horizon et lui signaler l'approche d'une tempête.

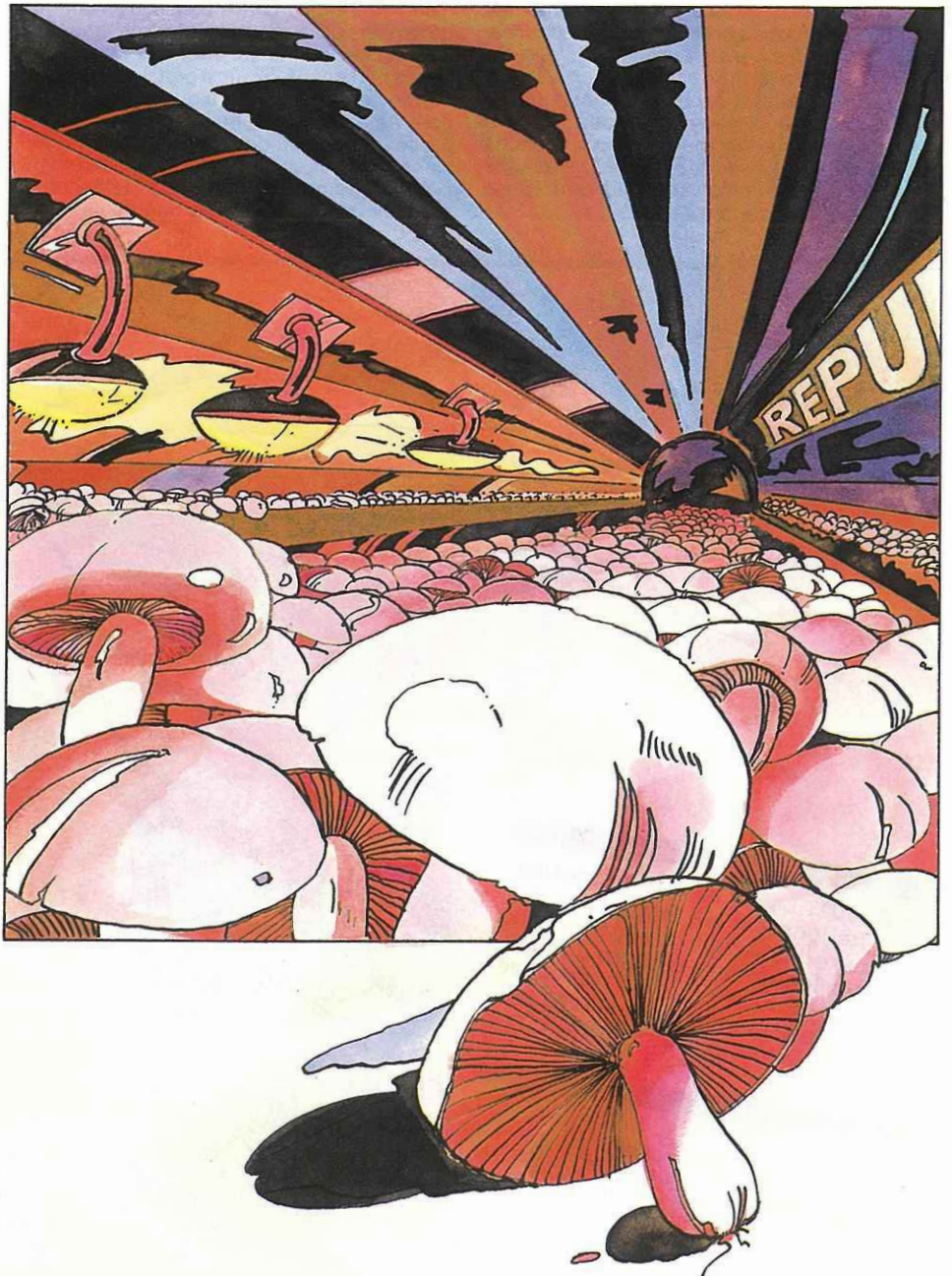
Si la recherche prospective à moyen et long terme est habituelle outre-Atlantique, elle est plus rare en Europe. Dans beaucoup d'entreprises, elle reste encore cantonnée à quelques cellules de réflexion dépendant de la direction générale, de la direction commerciale ou du service des études. A la Régie, le coup d'envoi date de 1980. La direction du réseau ferré lance alors le projet Métro 2000 dont l'objectif était de concevoir le matériel roulant des années 1990. Très vite, les responsables du projet furent amenés à sortir du champ des investigations techniques et à s'interroger sur l'ensemble des acteurs (personnels, voyageurs) et des objets (stations, ateliers, postes de commande centralisés, voies...) ayant des interactions directes ou indirectes avec le « train 2000 ».

Les scénarios du futur

L'une des caractéristiques de la recherche dans le domaine des transports, c'est de ne pas pouvoir s'épanouir dans l'étude d'une seule discipline ou dans l'application d'une technique particulière, mais au contraire d'exiger une approche globale du système de transport lui-même et de son environnement. Or, par tradition, la recherche « transport » est restée longtemps une recherche technique, ayant comme but la conception de véhicules et d'installations de plus en plus performants et sophistiqués. La recherche socio-économique dans le domaine des transports n'a acquis droit de cité que depuis une quinzaine d'années. La RATP en fut l'un

des promoteurs au travers des études de marché, de comportement et de déplacement qui lui ont permis, entre autres, de fonder sa politique de marketing et de publicité (voir *Entre les lignes* n° 63 ; RATP-publicité : dix ans déjà). La recherche sociale et sociologique sur les transports est encore plus jeune ; et encore ne s'agit-il le plus souvent que d'enquêtes à posteriori pour comprendre l'origine de certains phénomènes auxquels les transporteurs se trouvent confrontés (violence, fraude, vandalisme, absentéisme, inaptitude...). Quant à la recherche en organisation, sa reconnaissance comme discipline scientifique est récente.

En mai 1982, des représentants des



Info 2000 : Selon notre confrère *Paris-Matin*, le métro est en faillite. Promiscuité, insécurité, épidémies ont fait chuter son trafic. Sur certaines lignes, on ne compte plus que quelques centaines de voyageurs par jour. Par mesure d'économie, la RATP aurait décidé de fermer la moitié des lignes et de vendre ses installations. Verra-t-on bientôt des champignonnières à la station République ?

différentes directions de la Régie participèrent à un séminaire interne sur la relance de la recherche au sein de l'entreprise. L'expérience « Métro 2000 » fut au centre des débats. De nombreux intervenants insistèrent sur l'importance d'une réflexion prospective à long terme, dépassant le simple cadre du matériel roulant pour s'intéresser à la RATP en l'an 2000 et, d'une façon plus générale, aux transports en Île-de-France au début du XXI^e siècle. Le projet « Réseau 2000 » était né.



Investigation méthodique du futur de la région parisienne et de l'entreprise RATP, le projet « Réseau 2000 » ne constitue pas une réflexion stratégique à long terme devant déboucher sur la rédaction d'un super-plan d'entreprise couvrant la période 1985-2000. Pour être féconde la réflexion autour du thème « Réseau 2000 » doit se dérouler en pleine liberté et en totale disponibilité d'esprit. Le « réseau 2000 » sera différent du « réseau 1983 », mais en quoi ? Le but de « Réseau 2000 »



est justement de nous éclairer sur ces différences, en dépassant le cadre des problèmes, de transport, en mettant en lumière tous les axes et toutes les modalités d'évolution possibles, et en proposant une réflexion sur les divers scénarios de développement envisageables.

Pour envisager l'avenir sous ses multiples facettes, pour analyser les phénomènes économiques, sociaux, culturels dans leur complexité, et pour saisir leur évolution, le projet de recherche doit être pluridisciplinaire et ne plus privilégier les sciences exactes au détriment des sciences humaines. Seulement, à ratisser large, on risque de voir les réflexions partir dans tous les azimuts sans qu'aucune conclusion tangible parvienne à se faire jour. Deux groupes de travail, baptisés « quoi » et « comment », planchèrent pendant trois mois pour cerner le contenu du projet, préciser certains concepts de base et mettre sur pied une organisation matérielle. Les résultats furent présentés en novembre 1982 devant la Commission de la recherche.

Info 2000 : Les plans et les affiches placardés dans le métro parisien sont désormais réalisés dans une nouvelle matière plastifiée qui n'absorbe ni l'encre, ni la peinture. Selon la RATP, cette innovation technique devrait permettre aux millions de Parisiens d'exercer sans risques leur talent littéraire ou artistique puisqu'un simple coup d'éponge suffira pour tout effacer. Passionnés de calembours, caricaturistes amateurs, à vos crayons : les murs du métro sont à vous !

L'ANALYSE DU FUTUR

L'une des tâches de « Réseau 2000 » consiste à détecter les éventuelles ruptures techniques, sociologiques, économiques, politiques susceptibles d'influencer l'avenir de la RATP. La réflexion menée à l'initiative du groupe pilote s'organise autour de trois pôles : un pôle socio-économique et politi-

PÔLE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE

Thèmes d'étude*

- l'avenir économique de la région Île-de-France,
- l'impact de la décentralisation,
- les évolutions sociales marquantes,
- l'urbanisme en Île-de-France.

PÔLE CULTUREL

Thèmes d'étude*

- l'analyse historique du passé de la RATP,
- la crise de l'urbain et le futur de la ville.

PÔLE TECHNOLOGIQUE

Thèmes d'étude*

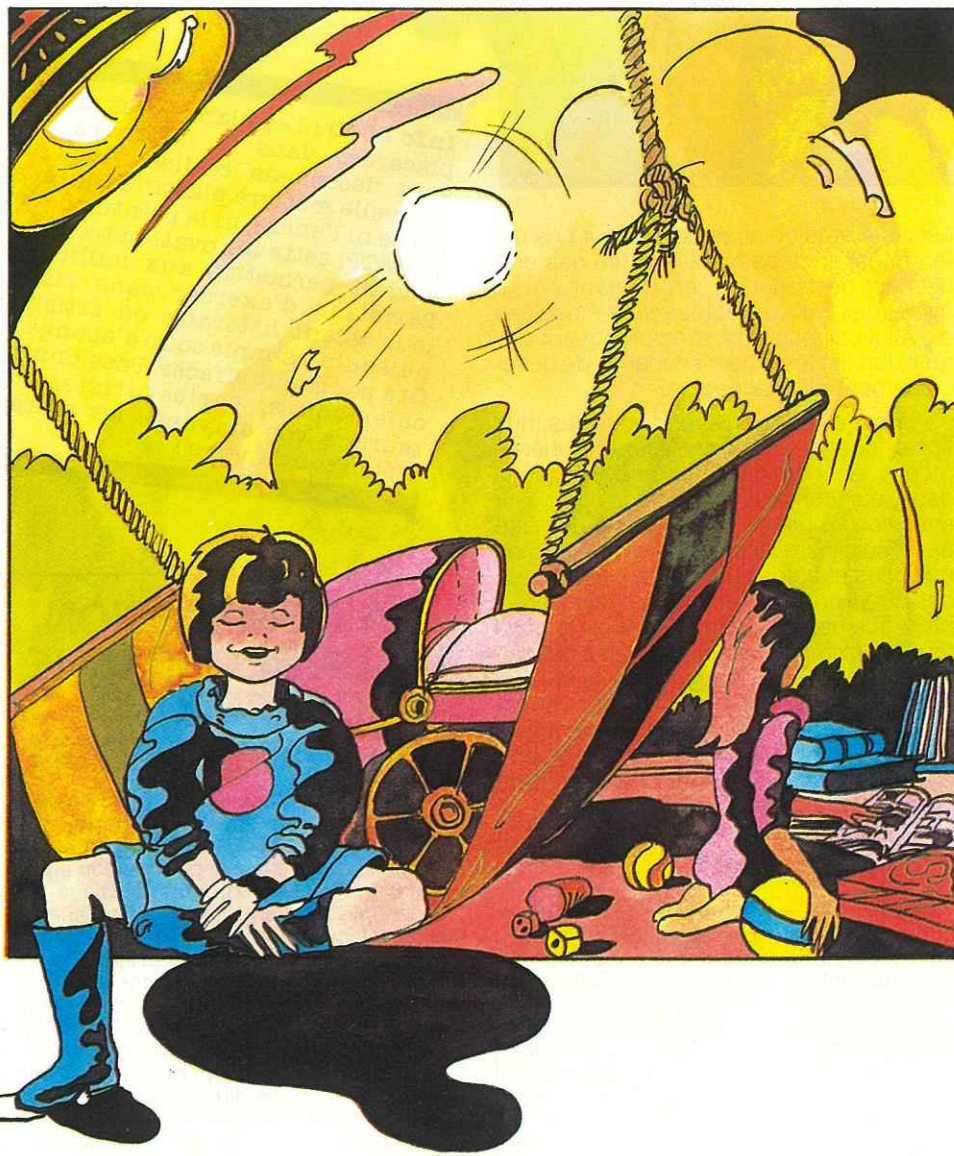
- les télécommunications,
- l'informatique,
- l'énergie,
- les matériaux,
- les techniques de sustentation et de propulsion,
- l'organisation des systèmes vivants.

(*) : Thèmes d'étude lancés à ce jour, d'autres sont en perspective.

LA COMMISSION DE LA RECHERCHE, CARREFOUR DE L'INNOVATION

Créée il y a neuf ans, la Commission de la recherche est l'un des centres nerveux où s'élabore le devenir de la RATP. Par choix stratégique, mais aussi par tradition historique, la Régie mène une politique de décentralisation en matière de recherche et développement. La direction générale fixe les grandes orientations et les objectifs à atteindre, mais la conduite des projets et les études sont du ressort des différentes directions concernées. Ainsi, chercheurs et exploitants se côtoient, et souvent même se confondent, ce qui permet d'avoir une recherche en prise directe sur les réalités de l'entreprise. Ce dernier point se révèle particulièrement important lorsque les recherches s'inscrivent dans le cadre de la coopération technique.

La Commission de la recherche est chargée d'orienter et de coordonner les actions de recherche à court, moyen et long terme engagées à la RATP. Cette Commission se compose de vingt personnes (directeurs, chefs de service...) venant des divers horizons de la RATP. Elle se réunit périodiquement sous la présidence du directeur général adjoint. Le SCRIB (Secrétariat des commissions de la recherche, des systèmes d'information et des brevets) lui assure un soutien logistique. Le SCRIB suit la progression des études et il combine les travaux des différentes directions, notamment dans le cas de projets pluridisciplinaires. Le SCRIB est aussi une cellule d'animation, lieu d'échange et de débats ouverts sur le monde extérieur et les évolutions de l'entreprise. C'est dans cet esprit qu'a été créé, en 1982, le GARE (Groupe d'animateurs de la recherche) avec des représentants des différentes directions de la RATP. Enfin, le SCRIB a également un rôle d'interface entre la Régie et les organismes extérieurs comme l'Université et le CNRS.



Info 2000 : Après Châtelet, Auber et Gare de Lyon, quatre nouvelles gares du RER offrent désormais aux parents pressés les services d'un jardin d'enfants. Ouverts en permanence de 6 h 30 à minuit, ces jardins accueillent votre progéniture le temps de vous laisser faire tranquillement vos courses ou d'aller à un rendez-vous.

Dessine-moi un réseau

Baptiser un projet de recherche « Réseau 2000 » implique une réflexion préalable sur les notions de « réseau » et « d'horizon 2000 ». Arrêtons-nous quelques instants et tentons de préciser ensemble les fonctions d'un réseau. Qu'est-ce qu'un réseau ? Pour nous, agents de la RATP, des images nous viennent d'emblée à l'esprit : un bus passant le long d'un boulevard, un métro s'arrêtant en station, un RER fonçant sous Paris... Conditionnés par notre expérience d'exploitant, nous avons tendance à décrire un réseau d'un point de vue technique, en le considérant comme une juxtaposition de lignes de transports qui se croisent et s'imbriquent pour assurer au mieux la desserte d'une zone géographique. Toutefois pour vous qui travaillez dans un atelier, un dépôt ou un service technique, le réseau de la RATP c'est autre chose. Une fraiseuse, une pompe, un transformateur sont-ils des outils de transport ?

Pour des millions de Parisiens, le réseau est un lieu où ils passent de longues minutes pour aller d'un point à un autre de l'Île-de-France. Pour quelques milliers de personnes, c'est un lieu de réunion où l'on vient discuter et écouter de la musique. Enfin, pour quelques centaines de clochards, c'est un abri qui offre un toit et de la chaleur. Lieu d'échanges physiques, culturels ou calorifiques, les fonctions du réseau dépassent donc le cadre du transport. Un réseau c'est un peu comme un club de football. On y vient pour faire du sport, on y vient pour l'ambiance, on y vient aussi pour se faire des amis. Ignorer l'un ou l'autre de ces aspects, c'est passer à côté de la réalité.

Une fois repérées l'ensemble des fonctions directes ou indirectes, officielles ou occultes du réseau, nous devons essayer de présenter la manière dont elles vont évoluer dans le temps. On entre alors dans le champ de la prospective. Que deviendra l'agglomération parisienne ? Quels seront les déplacements à assurer ? Quels critères de confort, de rapidité, de service les Parisiens exigeront-ils ? Comment gérer au mieux les échanges ? Quels rapports les « utilisateurs » (au sens très large) du réseau souhaiteront-ils tisser entre eux ? Le réseau sera-t-il coupé ou intégré dans la cité ? La fonction « transport » restera-t-elle prépondérante ?

La réponse à ces questions nécessite de longues études économiques, sociologiques, techniques, urbanistiques, etc. Le terme réponse est d'ailleurs erroné ; il conviendrait davantage de parler « de tendances » ou « de possibilités ». Une discussion autour de la notion « d'horizon 2000 » nous conduirait à des conclusions similaires : l'an 2000 marque-t-il le terme d'une évolution, un simple jalon ou une date mythique qui fascine les esprits ? Faire de la prospective à 15 ou 20 ans, est-ce suffisant pour prendre en compte certaines ruptures sociologiques majeures ? Où fixer la frontière entre le concevable et l'utopie ?



MÉTRO 2000, OU LA DIFFICULTÉ D'ÊTRE... EN AVANCE

« Métro 2000 », « Réseau 2000 » : deux aspects d'un même ensemble ? Pas vraiment. Ces deux projets ont des intitulés similaires, mais ils ne sont pas exactement complémentaires. « Métro 2000 » est né d'une réflexion engagée à la fin de 1979 sur l'évolution du matériel roulant depuis 25 ans. La réalisation du MF 77 (« le métro blanc ») et du MI 79 (« le train tricolore ») venait de déboucher sur la mise au point de matériels modernes et performants. Malgré cela, l'évolution des techniques, (l'électronique de puissance et la micro-informatique en particulier), condamnait ces matériels sur l'autel du progrès. En outre, les constructeurs ferroviaires, confrontés à la concurrence de plus en plus vive des industriels japonais ou allemands, désiraient prospecter de nouveaux créneaux technologiques, en particulier la traction asynchrone. Dix ans d'études ayant été nécessaires pour concevoir le matériel sur pneumatique, puis le matériel fer moderne, réfléchir dix ans à l'avance au futur métro des années 1990 n'était pas une aberration, mais une nécessité.

Préparer le métro de la fin du siècle, maintenir le haut niveau de qualité et de sécurité des matériels roulants, accroître la compétitivité internationale de la SOFRETU et des industriels français, tels étaient donc les objectifs prioritaires de cette réflexion. Ingénieurs et techniciens du service FR* décidèrent également de profiter de l'occasion pour s'interroger sur l'importance des diverses

(*) Service du matériel roulant de la direction du réseau ferré.

fonctions rajoutées au fil des ans sur les trains afin de lutter contre une sophistication, peut-être excessive, des équipements et parvenir à une bonne maîtrise des coûts de fabrication et de maintenance.

À l'automne 1980, le directeur du réseau ferré chargea un groupe de travail d'imaginer le développement du « métro futur ». Le scénario retenu débouchait à l'horizon 1992 sur la mise au point d'un matériel destiné au remplacement du MP 59 des lignes 1 et 4. Toutefois, il ne s'agissait pas seulement d'élaborer un matériel sur pneumatique, mais un métro universel, capable de circuler sur toutes les lignes de métro de la RATP et dans une certaine mesure, de s'adapter facilement aux contraintes des réseaux étrangers grâce à une conception et une construction modulaires. Ce matériel devait pouvoir fonctionner de façon autonome ; en outre, il devait garantir aux exploitants une grande disponibilité et surtout, son coût de série devait être raisonnable. Le calendrier d'élaboration du matériel comportait plusieurs étapes : études sectorielles sur différentes options techniques, expérimentation en vraie grandeur des équipements, construction de véhicules prototypes destinés notamment à des essais d'endurance... Cette chronologie rigoureuse s'inspirait de l'expérience acquise par la SNCF au moment des études sur le TGV.

Plusieurs études sectorielles, comme le freinage sans air ou la traction asynchrone, furent lancées en 1981. Le rapport du

groupe de travail insistait également sur l'importance d'une réflexion fonctionnelle. Mais comment préciser les fonctions à remplir par le matériel roulant sans connaître les fonctions des autres composantes du métro à la fin du siècle. « Métro 2000 » ne pouvait être qu'un élément d'une approche prospective globale. Depuis, celle-ci a vu le jour au travers de « Réseau 2000 », toutefois les deux projets n'ont pas les mêmes échéances puisque « Métro 2000 » doit rouler vers 1995 alors que « Réseau 2000 », envisage la RATP, à l'aube du XXI^e siècle.

À FR, les responsables de « Métro 2000 » sont optimistes. « Ce décalage ne remet pas en cause notre projet. De nombreuses options reposent sur des critères techniques et les choix n'interviendront qu'après une longue série d'essais. C'est le cas, par exemple, des caisses courtes. Que le métro de l'an 2000 ait cinq ou sept caisses, des bogies ou des essieux orientables, cela ne change rien aux fonctions qu'il doit réaliser en tant que véhicule de transport. » Toutefois, on sent percer ici ou là quelques inquiétudes : « Dans un an, nous devons prendre des décisions techniques ayant des conséquences sur le type d'exploitation que l'on pourra réaliser avec « Métro 2000 ». Ensuite, des adaptations resteront possibles mais elles risquent de coûter cher, surtout si elles remettent en cause certaines orientations ayant guidé la conception du matériel... Dans l'état actuel des choses, nous pouvons réserver des choix, prévoir des options, mais il y a des limites... Avec le

MF 77 et le MI 79 on nous a parfois accusés d'avoir compliqué à plaisir. Ce n'est pas au moment où nous remettons tout sur la table que nous allons nous lancer dans la conception d'un métro à géométrie variable qui dit « papa, maman » dans toutes les langues. »

Pour l'instant, « Métro 2000 » est dans une phase préparatoire. De multiples études sectorielles sont en cours ou programmées. Dans quelques mois, une expérience d'information vidéo sera réalisée à bord d'une voiture pour connaître les réactions du public. D'ici un an, les premiers exemplaires du hacheur de seconde génération, commandé par micro-processeur, équiperont les dernières rames du MF 77 et le MI 84. Le remplacement du matériel articulé de la ligne 10 et du matériel pneu de la ligne 11 permettra d'expérimenter sur deux petites séries de véhicules, plusieurs équipements retenus pour « Métro 2000 ». Les futurs MF 87 et MP 88 serviront également de banc d'essais pour étudier l'impact des aménagements intérieurs sur les voyageurs et cerner les attentes du public.

« Nous espérons que le hiatus entre « Réseau 2000 » et « Métro 2000 » se comblera peu à peu. Nous regrettons toutefois que notre réflexion soit restée longtemps cantonnée au seul niveau du matériel roulant, d'autant que le réseau ferré se trouve désormais impliqué dans un projet plus global. En prospective, comme en bien d'autres choses, il est quelquefois difficile de faire la course en tête. »

FAITES VOS PRIX

Depuis vingt-cinq ans, la complexité des métros augmente sans cesse. La fin des programmes de mise au point du MF 67 et du MI 79 a incité les ingénieurs de FR à s'interroger sur l'origine et l'intérêt des diverses fonctions rajoutées au fil des ans sur les trains. Les premières conclusions de ces études montrent que globalement l'évolution technologique du matériel métro n'a rien d'aberrant. L'introduction massive de l'électronique a provoqué initialement un accroissement du prix des équipements électriques des métros. Toutefois certains dispositifs nouveaux, comme les hacheurs, permettent des économies substantielles en énergie de traction. En outre, l'utilisation de ces hacheurs sur le métro de Paris fournit aux industriels fabriquant ces produits une carte de visite indispensable pour s'implanter sur les marchés étrangers. Enfin, l'évolution actuelle de l'électronique provoque une baisse du coût de ces équipements. Alors le bilan ! Globalement, il apparaît comme largement positif.

De même, l'utilisation de nouvelles techniques de construction, comme les caisses en aluminium, n'a pas provoqué un gonflement du prix des matériels roulants. Le métro représente toujours un produit technologiquement complexe, dont le coût avoisine celui de la machine-outil. Cette tendance bien établie depuis 25 ans devrait se poursuivre dans l'avenir.

Matériel	MP 59 ⁽³⁾	MF 67 ⁽⁴⁾	MP 73 ⁽⁵⁾	MF 77 ⁽⁶⁾
Masse à vide (en kilogrammes)	126 500 ⁽¹⁾	118 100 ⁽²⁾	111 200 ⁽²⁾	121 500 ⁽²⁾
Prix au kilo (en francs 1981)	95	85	108	105
Prix au kilo (en francs 1981)	Automobile	Téléphone	Machine-outil	Blindé
	15 à 20	100 à 150	100 à 150	150 à 200

(1) Pour un train de six voitures.

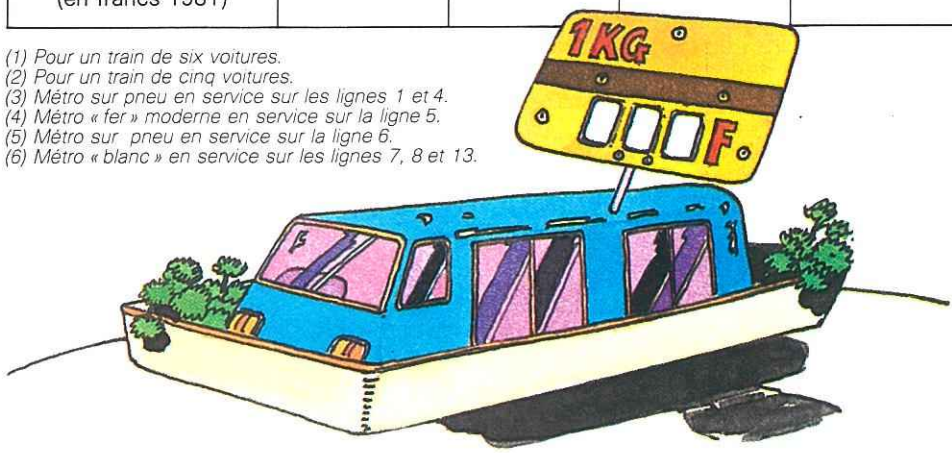
(2) Pour un train de cinq voitures.

(3) Métro sur pneu en service sur les lignes 1 et 4.

(4) Métro « fer » moderne en service sur la ligne 5.

(5) Métro sur pneu en service sur la ligne 6.

(6) Métro « blanc » en service sur les lignes 7, 8 et 13.



Mobiliser l'entreprise

Ces interrogations, et d'autres encore, ont ponctué les débats des groupes « quoi » et « comment ». Elles ont confirmé l'intérêt d'une approche pluridisciplinaire aussi largement ouverte sur les sciences sociales que sur les sciences exactes et naturelles. L'ampleur du projet et son importance pour l'avenir de l'entreprise font de « Réseau 2000 » un thème mobilisateur susceptible de cristalliser les énergies dans l'ensemble de la Régie. Pas question de laisser « Réseau 2000 » à un cénacle de spécialistes travaillant en vase clos. Chaque direction, chaque service devra y contribuer. Le projet devra également déborder du cadre de la RATP et intégrer toutes les données relatives à son environnement et prendre en considération, en les impliquant si possible, ses différents partenaires. Enfin, son élaboration nécessitera des contacts étroits et fréquents avec des universitaires, des chercheurs ou des ingénieurs extérieurs à la Régie.

La coordination des actions de recherche, leur suivi et leur synthèse sont assurés par un « groupe pilote » qui joue le rôle de chef de projet. Ce collectif, composé de dix personnes issues de divers horizons de l'entreprise, a aussi un rôle de promotion et d'information très important à jouer. Enfin, un « comité directeur », présidé par le directeur général adjoint, décide des orientations relatives au contenu du projet, arbitre les décisions sur les moyens à mettre en œuvre, stimule les efforts de recherche et contribue à faire connaître le projet en dehors de la RATP.

Pour aboutir, le projet « Réseau 2000 » devra tenir l'horaire et respecter son calendrier. L'an 2000, c'est loin et la tentation de voir venir est forte ! Cette tentation est d'autant plus grande que de nombreux axes de recherche paraissent éloignés, voire étrangers, aux préoccupations quotidiennes des exploitants. Lancé en janvier 1983, le projet est actuellement dans une phase préparatoire. Les études préliminaires se déroulent autour d'une dizaine de thèmes qui fournissent une série de fils directeurs pour tenter de cerner les grandes évolutions sociales, techniques et économiques des vingt prochaines années. Dans six mois, une synthèse des différentes réflexions en cours sera amorcée. Elle permettra un recadrage du projet et la définition de nouvelles voies de recherche. Vers la mi-1985, l'ensemble de ces études devrait permettre d'élaborer plusieurs scénarios et de préparer les premiers choix stratégiques. Ensuite les travaux de « Réseau 2000 » deviendront plus classiques, plus concrets aussi, puisqu'il s'agira de concevoir les diverses composantes du réseau RATP de l'an 2000.



Info 2000 : Le premier congrès international « Le métro et la ville » vient de s'achever à Paris. Pour la majorité des intervenants, le métro représente un espace urbain privilégié. Point de passage de millions de gens, il doit offrir d'autres services que le transport. Pour cela, il ne doit pas être coupé de la cité, mais en constituer un prolongement souterrain. Lieu de rencontre entre les hommes, le métro doit devenir l'un des pôles de la sociabilité urbaine.

Tentative nouvelle et novatrice, « Réseau 2000 » constitue un double défi. Défi vis-à-vis de l'extérieur puisque la RATP est l'une des premières entreprises françaises à se lancer dans une démarche originale de ce type. Défi également vis-à-vis d'elle-même, puisque la démarche et les interrogations soulevées heurtent quelquefois des habitudes et des traditions ayant fait leurs preuves. A travers « Réseau 2000 », la Régie cherche non seulement à affirmer son rôle de premier transporteur de l'Île-de-France, mais aussi à anticiper l'évolution des désirs de ses usagers afin d'apporter, le moment venu, les réponses adéquates. En ouvrant la fenêtre du XXI^e siècle, « Réseau 2000 » devrait permettre à la RATP de maîtriser son avenir et d'y inscrire son futur en terme de projet.

UNE VILLE AUX DIMENSIONS DU TEMPS

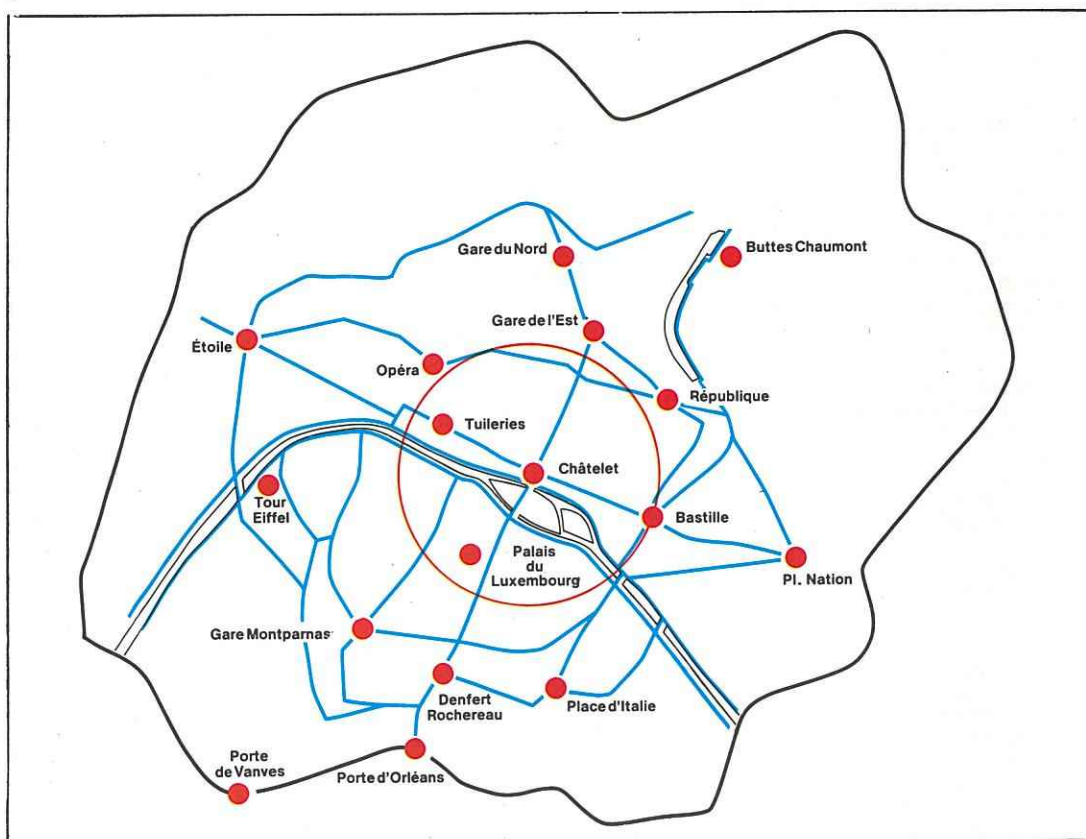
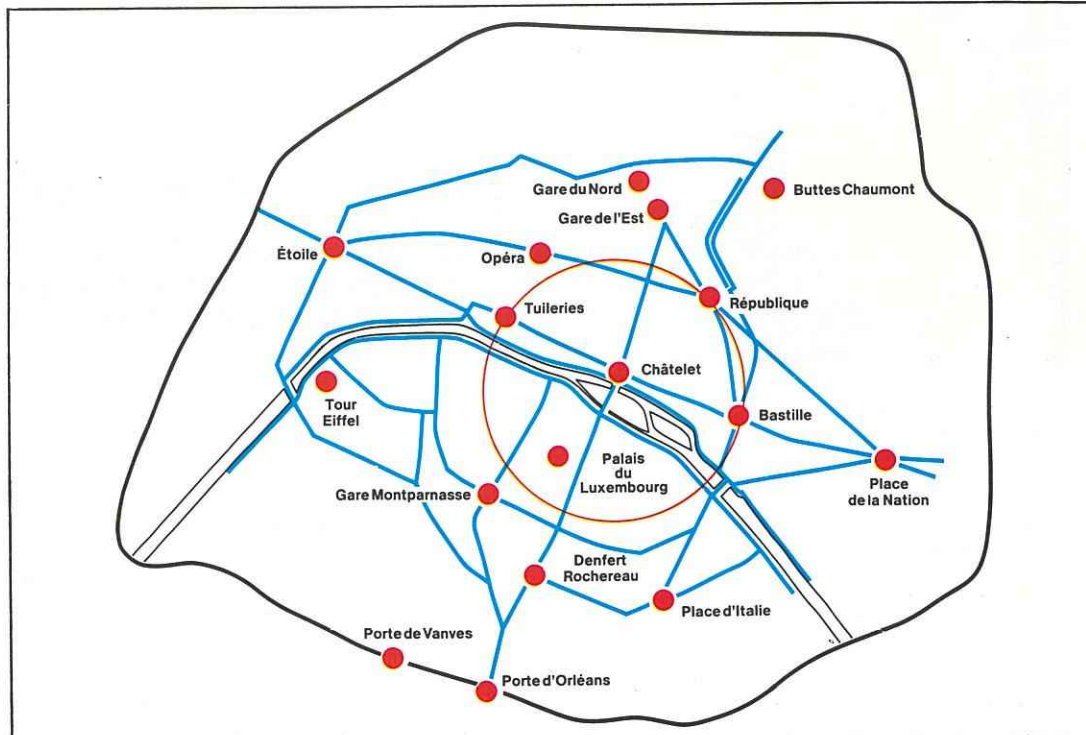
Comment vit-on la ville ? Cette interrogation est l'un des thèmes de réflexion de **Réseau 2000**. Il y a une quinzaine d'années, les urbanistes mesuraient le bonheur urbain à coup de critères mathématiques et statistiques : proximité des équipements, nombre de mètres carrés de verdure par habitant... Sous la pression des sciences sociales, certaines idées ont évolué. C'est ainsi que la notion « d'espace urbain » a peu à peu dérivé d'une conception matérialiste, fondée sur la géographie des lieux, vers une conception plus subjective où le facteur temps joue un rôle clé. La croissance de la banlieue parisienne le long des grands axes de transport illustre bien l'importance de ce critère.

« J'habite à un quart d'heure de Paris. »

Qui n'a pas entendu prononcer ce genre de phrase ! Aujourd'hui, un habitant de Vincennes se trouve à dix minutes de Châtelet par le RER ; il vit Paris comme un Parisien. En revanche, à la Porte de Vanves ou aux Buttes-Chaumont, c'est déjà la banlieue. Cette distorsion de la ville sous l'effet du temps apparaît clairement dans les cartes (*) présentées ici.

Sur la première carte (*en haut*), Paris a son visage habituel. Les rues, les boulevards sont à leur place. L'éloignement par rapport au centre de la cité est, comme sur une simple carte routière, proportionnel à la distance à parcourir. Aller à la Bastille, à la République ou aux Tuileries, c'est la même chose. La seconde carte (*en bas*) présente en revanche un aspect insolite de la capitale. Des rues s'allongent, d'autres se déforment, les limites de Paris reculent au-delà du périmètre réel. A l'inverse, certains secteurs deviennent minuscules. Sur cette carte, l'éloignement d'un quartier par rapport au centre de la capitale est proportionnel au temps de déplacement mis pour rejoindre ce quartier, depuis Châtelet, grâce au réseau d'autobus. Aller à la Bastille ou à la République, ce n'est plus pareil.

Avec ce mode de représentation, les contrastes s'accroissent et les caractéristiques de la qualité de desserte par les autobus, selon les secteurs de la ville, s'expriment de façon très claire. C'est au nord-est de Paris que la déformation atteint son maximum. Tout ce secteur se dilate à l'extrême. Les limites de Paris sont très éloignées. Le canal Saint-Martin croît vers le nord-est. Le parc des Buttes-Chaumont et le cimetière du Père-Lachaise se situent là où l'on devrait normalement trouver les portes de Pantin et de Bagnolet. A l'ouest, l'Opéra, la Madeleine s'éloignent du centre et au-delà vers le nord-ouest rien ne s'améliore. A partir de la place de Clichy, la Fourche et Montmartre s'agran-



dissent considérablement. De même, les Champs-Élysées semblent beaucoup plus longs. Si le quartier des Invalides est rétréci, aller du Châtelet à la gare Montparnasse prend beaucoup de temps. A l'inverse, en arrivant à la porte d'Orléans, on se rend compte que le temps perdu jusqu'au Luxembourg est compensé sur le reste du parcours, et que la situation de cette porte reste similaire sur les deux cartes.

« Vu » du métro ou du RER, Paris aurait une autre tête. La valeur subjective que nous donnons au temps repose également sur des critères différents suivant les motifs de nos déplacements, l'heure de la journée ou la météo. Créer un couloir réservé aux bus, modifier la desserte d'une ligne de métro transforme donc l'aspect vécu de la ville. Des quartiers isolés deviennent soudain plus proches, d'autres en revanche ris-

quent de s'éloigner. Confrontés à cette réalité mouvante, les citadins modifient leurs habitudes et leur comportement d'une manière qui stupéfie parfois les adeptes des raisonnements arithmétiques et géométriques. Cerner l'irrational, explorer l'inconscient de l'homme urbain, comprendre le vécu du transport, voici quelques unes des tâches parmi beaucoup d'autres qui attendent les participants de **Réseau 2000**.

UN PROJET OUVERT ET GLOBAL



RATP-Carrier

Louis Guieysse est depuis un an environ Président du comité directeur « Réseau 2000 ». Chargé tout à la fois d'animer, d'arbitrer et de promouvoir les actions de recherches lancées dans le cadre de « Réseau 2000 », Entre les lignes lui a demandé de dresser pour ses lecteurs un premier bilan de cette réflexion originale et d'en présenter les finalités pour l'entreprise.

Entre les lignes :

Le projet « Réseau 2000 » s'inscrit dans la politique de relance de la recherche définie par les pouvoirs publics. En dehors de ces circonstances nationales, la RATP aurait-elle engagé une réflexion prospective à long terme ?

Louis Guieysse :

La Régie éprouvait depuis plusieurs années le besoin d'une telle réflexion. Arrivant à la fin de la phase de modernisation du réseau engagée dans les années 1960, nous sentions la nécessité d'une réflexion en profondeur pour préparer une nouvelle étape, sous peine de sombrer dans la routine. Mais depuis 1981, la politique gouvernementale de relance de la recherche, en cohérence avec la nouvelle politique de développement des transports, a été le stimulant qui a permis de concevoir, puis de lancer avec détermination le projet « Réseau 2000 ». Ce projet est d'ailleurs beaucoup plus ambitieux et structuré que les tentatives antérieures.

Entre les lignes :

« Réseau 2000 » veut mobiliser l'ensemble des énergies créatives de l'entreprise. Or, l'importance accordée aux sciences sociales et humaines, l'utilisation d'un langage spécifique déroutent de nombreuses personnes. Ne craignez-vous pas d'enfermer « Réseau 2000 » dans un ghetto d'où il lui sera ensuite difficile de sortir ?

Louis Guieysse :

De 1960 à 1980, la phase de développement et de modernisation du réseau fut appuyée par un important effort de recherche et développement qui a nettement privilégié l'aspect technologique du transport. Il y a vingt ans, on avait à résoudre en priorité des problèmes quantitatifs. Ils appelaient, pensait-on, des solutions essentiellement techniques : c'était vrai à la RATP, mais aussi dans bien d'autres secteurs. Depuis lors, on a peu à peu pris conscience de l'importance des problèmes qualitatifs, relatifs à l'environnement, au cadre de vie, à la qualité de la vie au travail, à la qualité des organisations. Aujourd'hui, nous devons aborder le problème de l'avenir des trans-

ports dans la ville sous tous leurs aspects, en faisant appel aux sciences sociales et humaines aussi bien qu'aux sciences exactes et à la technologie. Pour cela, il faudra, bien sûr, que nous nous habituions au langage des sciences sociales, qui étonne parfois ceux d'entre nous qui ont une formation essentiellement technique. Mais nous demanderons aussi aux spécialistes de ces sciences de faire un effort pour simplifier leur langage et se mettre à notre portée.

Entre les lignes :

« Réseau 2000 » place l'organisation en tête des problèmes qu'aura à affronter la Régie dans vingt ans. Comment une entreprise de 39 000 salariés, ayant un siècle de traditions et de centralisme derrière elle, parviendra-t-elle à imaginer de nouvelles structures et à créer une nouvelle dynamique interne sans risques graves d'éclatement ou de blocage ?

Louis Guieysse :

L'organisation est un problème majeur pour toute institution. Il est d'autant plus crucial que cette institution est importante et complexe et qu'elle est confrontée à un environnement changeant. Le problème concerne tous les niveaux de l'institution, grandes structures, structures intermédiaires et unités élémentaires. C'est par une évolution de l'organisation qu'on peut espérer des gains quantitatifs et qualitatifs. La flexibilité est une qualité essentielle des institutions et spécialement des entreprises. Mais, la RATP saura-t-elle montrer la flexibilité nécessaire ? Il y a certes des freins, mais je suis moins pessimiste que vous. Sans remonter à un siècle (et Dieu sait qu'il y a eu des changements de structures depuis un siècle !), je vous rappellerais que récemment la RATP a su s'adapter aux évolutions techniques en créant le service de la cybernétique (TC), puis la direction des systèmes d'information (S). De même, face aux évolutions commerciales, elle a créé les missions de promotion du transport. C'est dans le même esprit qu'elle a modifié l'organisation du travail dans les ateliers, au métro ou à Championnet, dans les secrétariats avec les machines

bureautiques... Et je ne cite là que quelques exemples. Il faut continuer avec prudence, mais détermination ; j'espère que la réflexion sur « Réseau 2000 » nous y aidera.

Entre les lignes :

« Réseau 2000 » se veut un projet global qui s'intéresse, au-delà des transports, à l'avenir socio-économique de l'Île-de-France. N'avez-vous pas l'impression d'aborder des thèmes qui sortent du domaine de compétence de la RATP ?

Louis Guieysse :

Vouloir limiter la réflexion de la RATP aux seuls services de transport serait stériliser cette réflexion. Le transport est une des fonctions de la ville. L'avenir socio-économique de l'agglomération parisienne est le cadre dans lequel notre réflexion doit obligatoirement se placer. Tout se tient, on ne peut pas réfléchir à l'un sans l'autre. Mais naturellement nous ne prétendons pas réfléchir seuls à de si vastes problèmes. Nous sommes à l'écoute de ce que font les autres et nous avons en permanence des contacts étroits avec les institutions comme l'IRT (1), l'IAURIF (2), les universités, etc., qui ont vocation de s'intéresser aux problèmes généraux, ainsi qu'avec nos autorités de tutelle. Tous paraissent d'ailleurs très satisfaits de notre démarche et nous n'avons reçu que des encouragements.

Entre les lignes :

Vous faites état des rapports souhaitables avec l'université et les chercheurs. Or, l'expérience de la RATP montre que ces rapports ne sont pas toujours faciles à établir ; « Réseau 2000 » apporte-t-il des nouveautés à cet égard ?

Louis Guieysse :

Les rapports entre les divers services de la RATP ayant des actions de recherche, d'une part, les équipes de l'Université ou du CNRS (3), d'autre part, sont nombreux et ils se sont beaucoup développés récemment. Ils portent généralement sur des sujets ayant trait aux préoccupations de ces services, donc le plus souvent sur des thèmes proches des applications. « Réseau 2000 » a voulu développer une approche

complémentaire, concernant les thèmes plus fondamentaux. C'est ainsi que nous venons de lancer, avec d'éminents universitaires et chercheurs de divers organismes, un séminaire de réflexion sur le thème : **Crise de l'urbain et futur de la ville**. Cette initiative a reçu un excellent accueil des personnalités (géographes, historiens, urbanistes, sociologues, architectes, etc.) que nous avons sollicitées. Le séminaire vient de tenir sa première séance à l'École normale supérieure de la rue d'Ulm. Il a réuni une quinzaine de personnalités extérieures et autant de représentants des services de la RATP. Les travaux du séminaire se poursuivront au rythme d'une réunion mensuelle, plus un colloque de trois jours mi-84, puis mi-85. Nous en attendons un enrichissement mutuel sur les nombreux problèmes que pose l'évolution de la ville et l'évolution des transports dans la ville. La publication des comptes rendus des séances mettra, à la disposition de tous, les acquis de ce séminaire.

Entre les lignes :

« Réseau 2000 » ne constitue-t-il pas un moyen d'affirmer le rôle de la RATP au moment où va se mettre en place la nouvelle organisation des transports en Île-de-France ?

Louis Guieysse :

« Réseau 2000 » n'a pas été conçu comme un moyen d'affirmer le rôle de la RATP ; mais l'ensemble de son activité d'études et recherches constitue une des conditions de son autonomie de gestion. Cela lui donne une capacité de proposition grâce à laquelle elle est considérée comme un partenaire valable dans les processus de décision. La RATP a la volonté de conserver cette compétence d'études et cette capacité de proposition, qui sont la garantie à la fois d'une meilleure efficacité des recherches et d'une meilleure efficacité du service rendu.

(1) Institut de recherche des transports.

(2) Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France.

(3) Centre national de la recherche scientifique.

LE PC POINT PAR POINT

Le 11 juillet dernier, le Conseil de Paris approuvait le programme d'aménagement en faveur de la ligne PC et votait un crédit de 19 millions de francs pour réaliser la première tranche de travaux. Les divers aménagements ponctuels prévus dans ce programme devraient permettre d'améliorer sensiblement la régularité de la ligne.



sy, Orléans et Balard) engendrent une cascade de retards qui, cumulés, dépassent souvent une demi-heure. Dans l'été 1980, la RATP avait présenté à la ville de Paris un schéma d'aménagement à court terme de 17 accès de carrefours situés sur l'itinéraire du PC (voir *Entre les lignes* n° 44, p. 6 et 7). Pour garantir l'efficacité de ces aménagements, la Régie proposait d'isoler les couloirs d'autobus au moyen de bordures en béton d'une dizaine de centimètres de hauteur.

Trois ans furent nécessaires pour faire aboutir ces idées. En octobre 1981, les commissions d'arrondissement consultées se déclaraient favorables, à l'exclusion de la commission du 14^e arrondissement qui rejetait l'idée d'un site propre continu sur le boulevard Brune, entre la Porte de Vanves et la Porte d'Orléans. Dans le courant 1982, le couloir réservé du quai Saint-Bernard fut équipé de bordures en béton pour tester l'efficacité des séparateurs physiques envisagés sur le PC. Devant les réactions des associations de deux-roues, reprises par les élus parisiens, la Régie a expérimenté un autre type de séparateur plus aisément franchissable à vélo ou en cyclomoteur. De forme arrondie, ce séparateur haut de quatre centimètres seulement n'a soulevé aucune critique. Vers la fin de l'année, la RATP proposait un nouveau plan d'aménagement du PC qui tenait compte des réactions suscitées par le projet précédent. Après accord des conseils d'arrondissement concernés, le Conseil de Paris approuvait définitivement ce plan le 11 juillet dernier.

Le PC n'est pas une ligne comme les autres. C'est à la fois la plus longue et la plus importante ligne d'autobus de Paris. Autre singularité, le PC est une ligne sans fin car les voitures tournent autour de Paris en empruntant les boulevards extérieurs. De ce fait, le PC assure de très nombreuses correspondances avec le métro, le train, le RER et les autres lignes d'autobus de la RATP ou de l'APTR. « Le PC, c'est un réseau à lui tout seul » se plaît-on à souligner au routier. Mais le PC, c'est également la ligne la plus difficile à gérer de Paris. La longueur de l'itinéraire, les embouteillages de la Porte de la Chapelle ou de la Porte d'Orléans, les multiples salons de la Porte de Versailles et bien d'autres choses encore perturbent la circulation des bus. Aux heures de pointe, la vitesse

de circulation des voitures est de 13,2 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire qu'il faut environ deux heures et demie pour parcourir la ligne. Maintenant si vous questionnez les machinistes, certains vous raconteront comment ils ont passé quatre ou cinq heures au volant de leur bus pour accomplir une simple boucle autour de la capitale.

Des projets de longue date

Petit à petit, plusieurs couloirs réservés ont été créés sur l'itinéraire du PC. Leur longueur atteint actuellement 6 400 mètres. Toutefois, le gros problème du PC reste l'accès et la traversée des carrefours situés aux principales portes de Paris. Huit d'entre elles (Saint-Ouen, Clignancourt, Aubervilliers, Bagnolet, Vincennes, Choisy,

Un traitement point par point

Le programme d'aménagement du PC voté par le Conseil de Paris prévoit la création de 22 couloirs d'accès aux abords des 14 carrefours les plus critiques, ainsi que la réorganisation de la circulation dans plusieurs intersections. La plupart des nouveaux couloirs seront protégés de la circulation automobile par des séparateurs physiques analogues à ceux installés sur le quai Saint-Bernard. Une signalisation particulière, implantée sur des portiques au-dessus de la chaussée, indiquera clairement l'entrée des couloirs réservés. En outre, ceux-ci seront recouverts d'un bitume de couleur différente.

LE PC, PREMIÈRE LIGNE D'AUTOBUS D'ÎLE-DE-FRANCE

Tracé tout autour de Paris, l'itinéraire du PC suit sur plus de 34 kilomètres les boulevards extérieurs dont les noms commémorent le souvenir des grands chefs de bataille de l'époque napoléonienne. Avec ses 182 points d'arrêt (1) et ses 22 sections, le PC fait figure de monstre en comparaison des autres lignes du réseau. Il dessert une population voisine de 430 000 personnes et assure des correspondances avec deux lignes SNCF, deux lignes de RER, 12 lignes de métro, 113 lignes de bus de la RATP et 35 lignes de cars de l'APTR.

Cent quatre vingt quinze machinistes, dépendant des dépôts du Hainaut et de Point du Jour, se succèdent au volant des 87 voitures nécessaires pour assurer le service. Au moment des grands salons de la porte de Versailles ou des compétitions sportives du Parc des Princes, le service est renforcé avec 10, 20 voire 25 voitures supplémentaires. Pour régler ce gigantesque ballet circumparisien, un inspecteur de ligne et 13 agents de maîtrise se partagent le travail. Quatre contrôleurs, deux (2) à la Porte Chaumont et deux (2) au Lycée Claude Bernard surveillent l'entrée en piste des voitures à leur sortie des dépôts et les relèves des machinistes.

Quatre autres contrôleurs, deux (2) pour le PC intérieur, deux (2) pour le PC extérieur, assurent la régulation des voitures depuis le poste de commandement de Point du Jour, d'où ils sont en contact par radiotéléphonie avec l'ensemble des machinistes. Un contrôleur, en poste à la Porte d'Italie, assure la régulation en ligne au passage des voitures et commande les services partiels tournant à l'Italie. Enfin, deux chefs de ligne et deux contrôleurs, ayant à leur disposition une voiture de régulation, interviennent sur ligne en cas d'incident ou de perturbation importante des conditions d'exploitation.

L'affectation d'une voiture de régulation en propre à la ligne PC est une mesure récente. Elle date du début septembre. Elle est destinée à accroître la rapidité d'intervention des agents de maîtrise. En outre, sa présence permet aux contrôleurs de prendre régulièrement le pouls du terrain et de voir vivre la ligne autrement que derrière les consoles du poste de commandement. Ce contact direct permet de tisser des liens qui facilitent grandement les rapports humains.

Chaque jour, le PC transporte plus de 120 000 personnes. Les tronçons les plus chargés sont situés, au nord, entre la Porte de Clignancourt et la Porte de Champerret et, au sud, entre la Porte de Vanves et la Porte d'Italie. La Porte d'Orléans détient le ruban bleu du trafic puisque 9 300 voyageurs empruntent quotidiennement le PC à partir de cet arrêt.

(1) 90 sur le PC intérieur et 92 sur le PC extérieur.
(2) Ces agents de maîtrise sont en roulement, un seul est présent à la fois.



RATP-Archives



Alors si par hasard vous vous aventurez dans ces couloirs, ne dites pas que vous n'avez rien vu. Personne ne vous croirait !

Au total, près de 4 400 mètres de couloirs seront matérialisés par des séparateurs ou par des bandes blanches. Leur apparition entraînera la disparition de 220 places de stationnement, mais rappelons que la nuit près de 14 000 véhicules sont garés le long des boulevards des Maréchaux. Les automobilistes chassés de ces emplacements devraient facilement trouver des places dans les rues adjacentes ou dans les parkings voisins. Le stationnement des véhicules de livraison n'étant pas possible dans les couloirs isolés par des séparateurs, des emplacements réservés ont été prévus dans les trottoirs qui jouxtent ces couloirs. Pour entrer et sortir de ces emplacements, les véhicules de livraison pourront emprunter les couloirs.

Cinq couloirs seront directement implantés sur des trottoirs ou sur des contre-allées. Ces aménagements ne devraient guère gêner les piétons puisque les trottoirs concernés, à la Porte d'Aubervilliers et à la Porte de Vanves, sont très larges. Des barrières ou des chaînes empêcheront en outre les gens de marcher accidentellement dans les couloirs. Enfin, le tracé des couloirs a été dessiné pour respecter au mieux les plantations qui bordent les boulevards extérieurs. Seuls huit arbres seront déplacés lors des travaux.

Le coût total des travaux d'aménagement de la ligne PC avoisine 34 millions de francs. Le financement sera assuré à 30 % par le ministère des Transports, à 30 % par le Syndicat des transports parisiens, à 30 % par la région Île-de-France et à 10 % par la ville de Paris. Un crédit de 19 millions de francs a été débloqué à la suite du vote du Conseil de Paris. Les deux premiers chantiers s'ouvriront dans l'hiver boulevard Berthier et boulevard Victor. Dans le courant de l'année prochaine, et en fonction des premiers résultats observés dans le 15^e et dans le 17^e arrondissement, le Conseil de Paris sera amené à se prononcer sur l'attribution d'un crédit supplémentaire de 15 millions de francs. Les travaux d'aménagement gagneraient alors le nord, l'est et enfin le sud de la capitale. Ils pourraient s'achever en 1985.

Des gains pour un meilleur service

La mise en service de l'ensemble des aménagements du PC devrait provoquer un accroissement de 8 % de la vitesse commerciale des bus à la pointe du soir. Cela permettrait de réduire les temps de trajet pour les voyageurs et de mieux utiliser les voitures engagées en ligne. Les

ITINÉRAIRE DU PC

- ➔ Aménagements de couloirs sur le PC intérieur
- ➔ Aménagements de couloirs sur le PC extérieur
- Aménagements de circulation aux carrefours



	PC intérieur	PC extérieur	Total
Nombre de couloirs concernés	10	12	22
Longueur totale	1 855 mètres	2 505 mètres	4 360 mètres
Longueur des couloirs :			
● protégés par des séparateurs	1 375 mètres	1 915 mètres	3 290 mètres
● protégés par des bandes blanches	480 mètres	590 mètres	1 070 mètres



gains éventuellement réalisés pourraient alors servir à renforcer la fréquence sur les parties les plus chargées de la ligne et à prolonger le service en soirée pendant la semaine, sans déséquilibrer pour autant le bilan d'exploitation de la ligne.

Pour les 120 000 utilisateurs quotidiens du PC, les aménagements prévus se traduiront par une meilleure régularité des passages. Moins de risques de rester un quart d'heure ou une demi-heure planté au même point d'arrêt dans l'attente d'un hypothétique bus coincé dans les embouteillages ! Or toutes les enquêtes réalisées par la Régie montrent que les incertitudes de l'attente découragent de nombreux uti-

lisateurs potentiels des autobus. Pour améliorer la régularité des passages, il faut nécessairement améliorer les conditions de circulation des bus. Les couloirs réservés sont un des éléments importants de la politique de priorité aux autobus défendue par la RATP depuis de nombreuses années. Vingt ans après leur création, ces couloirs ont prouvé leur efficacité, comme le montre avec le recul le bilan des lignes pilotes. Mais la Régie se heurte aujourd'hui au problème du respect de ces couloirs. La surveillance sélective menée depuis onze mois sur l'itinéraire du 54 (voir encadré ci-dessous) donne toutefois de bons résultats ; la situation actuelle n'a donc rien d'irréversible.

L'aménagement du PC, même s'il ne comporte aucune réalisation spectaculaire, marque une étape importante dans la voie d'une meilleure gestion de l'espace urbain, associant harmonieusement l'automobile et les transports en commun. Opposer artificiellement ces deux modes de transport relève d'un certain archaïsme de pensée ; en revanche nier à l'un ou à l'autre sa juste place dans la ville conduit à une dégradation de la qualité de la vie et à une mauvaise rentabilisation des investissements réalisés pour faciliter les déplacements des citoyens. Consciente de l'importance de l'enjeu, la Régie souhaiterait vivement étendre l'expérience du PC à d'autres lignes de son réseau parisien.

54 : PREMIER BILAN A MI-COURSE

Depuis le début de l'année, les couloirs de circulation de la ligne 54 font l'objet d'une surveillance attentive (voir *Entre les lignes* n° 60, p. 34). Beaucoup d'automobilistes confondant les couloirs de bus avec des parkings trouvent à leur retour une contravention à 600 F posée sur le pare-brise de leur voiture. Un tarif de stationnement qui a de quoi décourager ! Et c'est bien ce que l'on constate... Certes, les difficultés de circulation près de Barbès-Rochechouart, à la place de Clichy ou au pont de Clichy n'ont pas disparu mais ailleurs, les couloirs et les points d'arrêt sont souvent dégagés. Les bus roulent mieux et il n'est pas rare de voir deux voitures stationner au terminus de Ré-

publique : chose exceptionnelle auparavant.

Les responsables de l'exploitation de la ligne ont déjà estimé les conséquences matérielles de l'action menée par la brigade de surveillance. Sans modifier le service offert aux voyageurs, on pourrait tracer un nouveau tableau de marche en économisant une, voire deux voitures. Quand on sait que le service est assuré sur le 54 avec dix-neuf autobus, on mesure l'importance des économies d'exploitation ainsi réalisées.

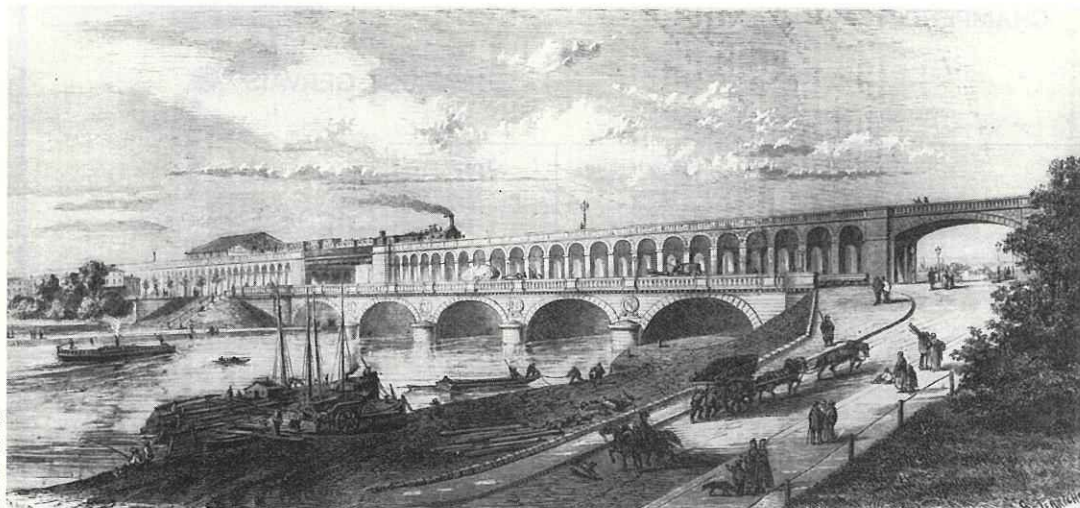
Pour Robert Bonecase, chef du service des études d'exploitation à la direction du réseau routier, « l'expérience du 54 constitue un double test. Test économique, puisque la Régie est en train de prouver concrètement que le non-respect des règles de circulation lui coûte cher dans son bilan d'exploitation. Test psychologique, puisqu'il permet de cerner un peu mieux le compor-

tement des automobilistes. Certains d'entre eux, habitués des couloirs, stationnent aujourd'hui sur les trottoirs. Par conséquent, notre action a modifié la géographie du stationnement illicite, mais elle ne l'a pas éliminé des avenues empruntées par le 54... Toutefois les résultats obtenus montrent qu'une surveillance attentive des principaux axes empruntés dans Paris par les autobus aurait des conséquences bénéfiques pour les usagers des transports, pour les contribuables parisiens et aussi pour les automobilistes qui profiteraient d'une meilleure fluidité de la circulation ».

L'expérience du 54 continue jusqu'à la fin de l'année. A ce moment-là, un bilan définitif sera dressé. Il permettra notamment de cerner l'impact de l'opération sur le trafic de la ligne. Toutefois, rien n'indique qu'il contredise profondément les premières observations positives faites durant l'été.

UN SIÈCLE DE PETITE CEINTURE

La Vie du Rail

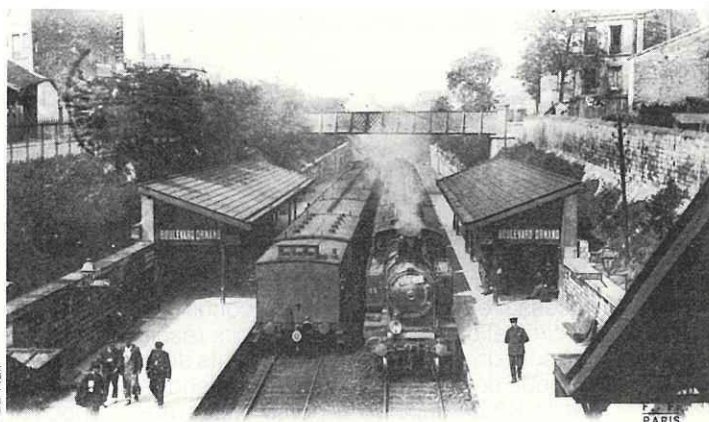


L'ancien viaduc d'Auteuil vers 1870.

Depuis cent quatorze ans, les Parisiens peuvent faire le tour de la capitale en utilisant les transports en commun. Commencée en 1851, la ligne de chemin de fer de Petite Ceinture fut enfin achevée en 1869. Construite à l'origine pour faciliter les échanges de marchandises entre les réseaux des grandes compagnies de chemin de fer, la ligne devait rapidement drainer un important trafic voyageur. Cinq millions de passagers en 1878, dix millions en 1885, le trafic atteignait trente-neuf millions de voyageurs en 1900, au moment de l'Exposition universelle. Il fallait alors une heure quinze pour boucler le tour de la capitale.

La création du métro devait porter un coup fatal à la Petite Ceinture, car désormais on pouvait aller rapidement d'un bout à l'autre de Paris en passant par les quartiers du centre. En 1914, le trafic était retombé à quatorze millions de voyageurs. Dix ans plus tard, il avait encore diminué de moitié. Aux heures de pointe, l'intervalle entre les trains ne descendait pas au-dessous de vingt minutes. A plusieurs reprises, le Syndicat d'exploitation des che-

La Vie du Rail



1298 PARIS XVIII^e arr. — Station Ornano, le chemin de fer de ceinture

mins de fer de ceinture de Paris tenta de rétrocéder la ligne à la CMP qui refusa obstinément ces propositions. Enfin le 12 juillet 1933, le Conseil général de la Seine décidait de remplacer le service ferroviaire par un service d'autobus.

Par une convention datée du 31 janvier 1934, la STCRP se vit confier l'exploitation d'une ligne d'autobus allant de la place Pe-

reire à la porte d'Auteuil, en passant par la porte d'Aubervilliers, les Buttes-Chaumont, la place Gambetta, la porte de Vincennes et la porte d'Orléans. L'itinéraire suivait de très près celui du train. Entre Auteuil et Pereire, le trafic ferroviaire fut maintenu. Baptisée PC, la nouvelle ligne d'autobus fut prolongée le 23 juillet 1934 jusqu'à la porte Champerret. Le service était alors assuré par qua-

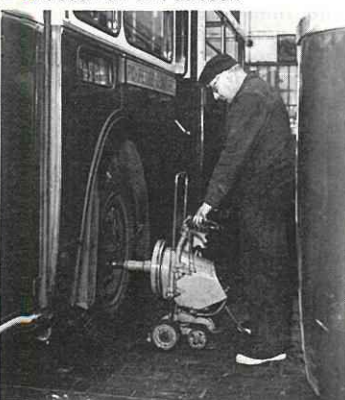
rante-trois voitures en semaine et quatorze le dimanche. Le succès fut immédiat puisqu'en 1934, seize millions de voyageurs empruntèrent le PC.

Interrompu en mai 1940, le service reprend le 2 octobre grâce à quelques autobus TN fonctionnant à l'alcool. Le 23 janvier 1941, les bus du PC roulent à nouveau à l'essence mais pas pour longtemps puisqu'en décembre les TN à l'alcool sont de retour. Le 18 mai 1942, la ligne est fermée. Rétabli le 5 novembre 1945, le PC abandonne définitivement le tracé de la voie ferrée dans les 19^e et 20^e arrondissements pour suivre les boulevards extérieurs (1). Il est exploité avec une soixantaine de voitures remisées aux dépôts de Lagny, de Malesherbes et de Point-du-Jour. Le 4 juin 1951, le bouclage de la ligne à l'ouest de la capitale est réalisé ; le PC quitte alors Lagny et Malesherbes pour le dépôt du Hainaut.

En mai 1955, la ligne PC est entièrement équipée avec les nouveaux autobus Somua OP 5 à trois portes. Le 11 mai 1957, des bornes de régulation des départs sont installées en plusieurs points de l'itinéraire. En 1964, la ligne accueille successivement les trois prototypes du futur bus standard. Trois ans plus tard les « standards » PCMR de Berliet remplacent définitivement les OP 5. De 1970 à 1972, une partie des voitures du PC intérieur, chassées par les travaux de reconstruction du dépôt de Point-du-Jour, partent au dépôt de Montrouge. Enfin, le 12 février 1973, les receveurs disparaissent et le service à un agent est étendu à l'ensemble des jours de la semaine. Le PC prend ainsi son visage actuel.

Exploitée sous l'indice « PC », la ligne est en fait répertoriée sous le numéro « 100 » dans la nomenclature officielle des dessertes RATP. Depuis cinquante ans les lettres « PC » sont synonymes de Petite Ceinture ; elles ont effacé de la mémoire des Parisiens le souvenir d'un autre PC qui roulait avant la Première Guerre mondiale. Il s'agissait alors d'un tramway qui reliait Pierrefitte à la porte de Clignancourt, d'où la dénomination PC. Ce premier PC devait disparaître en 1921 pour donner naissance à la ligne 65 de la STCRP.

L'entretien à Point du Jour.

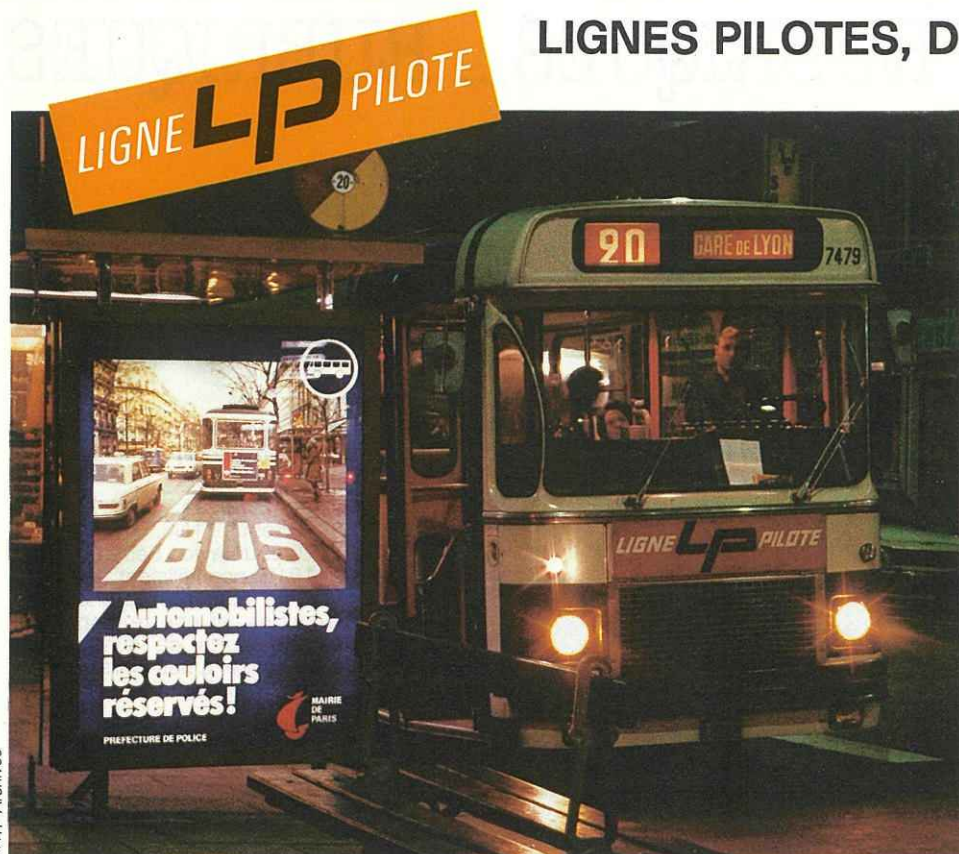


1955 : les nouveaux Somua OP5-3 arrivent.



(1) Pendant la guerre, l'itinéraire du PC avait déjà été dévié par les boulevards extérieurs entre la porte Chaumont et la porte de Montreuil afin de remplacer la ligne AV (porte de Vincennes, porte de Clignancourt) supprimée dès le début des hostilités.

LIGNES PILOTES, DIXIÈME ANNIVERSAIRE



sirs). Côté exploitation, les gains de temps de parcours furent compensés par un accroissement des temps de stationnement aux points d'arrêt si bien que les vitesses commerciales restèrent quasiment identiques. En revanche, la régularité des lignes devint nettement meilleure et les retards diminuèrent de façon spectaculaire.

Une partie du succès des lignes pilotes résulte aussi de la campagne de promotion réalisée lors du lancement de l'opération. Tout fut mis en œuvre pour susciter l'intérêt et la participation du public. Conférence de presse, placards publicitaires, dépliants d'information, etc., tous les ingrédients classiques d'une bonne campagne de promotion furent réunis pour la première fois. Au travers de l'opération des lignes pilotes, la Régie faisait son apprentissage des techniques du marketing commercial.

A partir de l'été 1975, l'effet des lignes pilotes sur la progression du trafic des bus parisiens devint impossible à cerner en raison des bouleversements induits par la création de la carte orange. Néanmoins, les lignes pilotes continuèrent à bénéficier des faveurs du public, d'autant qu'elles étaient souvent équipées des autobus les plus modernes. De nombreuses lignes du réseau parisien ont aujourd'hui une qualité de service égale ou supérieure à celle des sept lignes pilotes. Malgré cela, les lignes pilotes ont conservé leurs signes distinctifs extérieurs car « on craignait que les voyageurs aient l'impression qu'on leur impose un retour en arrière et une dégradation de leurs conditions de transport », déclare Jacques Lapeyre, adjoint au chef du service de l'exploitation du réseau routier.

Une récente enquête de la promotion du transport montre que le concept de « ligne pilote » est associé dans l'esprit du public à un idéal de service. Les utilisateurs réguliers des sept lignes pilotes mettent ainsi en avant la fréquence et le confort de ces lignes. Certains associent même l'idée de « pilote » avec la présence de couloirs réservés le long des itinéraires. En revanche, une minorité identifie spontanément la signalétique de ces lignes. Pour les utilisateurs des autres lignes d'autobus, le terme « pilote » désigne tout ce qui tranche dans le réseau parisien de la RATP. Pour eux, les minibus de Montmartre et les articulés du 91 roulent sur des « lignes pilotes ». Dix ans après sa création, la notion de « ligne pilote » bénéficie encore d'un écho favorable dans l'esprit du public parisien, même si concrètement l'expérience n'a pas atteint l'ensemble de ses objectifs initiaux. Alors peut-être reverra-t-on un jour cette notion reprise dans le cadre plus général d'une campagne de promotion de l'autobus à Paris.

Un monogramme particulier, des indications de direction inscrites en blanc sur fond orange, voilà ce qui distingue encore les voitures desservant les sept lignes pilotes du réseau parisien de la RATP. Lancée il y a dix ans, l'expérience des lignes pilotes représente la première véritable opération de promotion d'un service d'autobus. Elle marque ainsi une étape importante dans l'histoire récente de la Régie.

En 1973, le réseau routier atteint le creux de la vague. En vingt ans le trafic des bus parisiens a chuté de moitié. Victime directe des embouteillages, l'autobus n'est plus considéré comme un véritable moyen de transport urbain. Au mieux, lui reconnaît-on la possibilité de compléter ici ou là les dessertes assurées par le métro. Quelques hommes comme Louis Meizonnet, directeur du réseau routier depuis 1967, luttent pied à pied contre cette idée. « Il n'existe pas de bon réseau d'autobus sans une bonne organisation de la circulation urbaine ». C'est en partant de ce principe que L. Meizonnet, avec l'aide de Maurice Bourgoïn, alors ingénieur en chef à la direction des études générales, élabore un plan de restructuration du réseau d'autobus parisien qu'il présente dans *RATP-informations*, le précurseur d'*Entre les lignes*, en juillet 1973. Étendre les couloirs réservés, les matérialiser physiquement sur la chaussée et concentrer dans ces sites protégés les itinéraires d'un maximum de lignes : telles étaient les idées-force de ce plan de restructuration.

Inutile de dire que l'accueil fut très partagé. L'évocation des cent trente-six kilomètres de couloirs nécessaires pour mener à terme cette restructuration soulevait de nombreuses réticences. Avec l'accord des autorités de tutelle et le concours de la Préfecture de police et du Conseil de

Paris, la RATP réussit néanmoins à mettre sur pied une expérience destinée à vérifier sur le terrain le bien-fondé des mesures préconisées. Initialement, la Régie avait sélectionné un groupe de dix lignes choisies pour l'intérêt des liaisons qu'elles assuraient et l'importance de leur trafic. Mais compte tenu des sites possibles pour créer rapidement de nouveaux couloirs, le plus souvent de larges avenues, quatre lignes à l'itinéraire sinueux (32, 43, 49 et 63) furent écartées et remplacées par le 20 et le 91. Enfin, la ligne 28 fut éliminée à cause de chantiers de longue durée ouverts en plusieurs points de son itinéraire. Restait alors un panel de sept lignes (20, 21, 27, 38, 68, 81 et 91) qui allaient devenir les lignes pilotes du réseau parisien de la RATP.

La mise en service des lignes pilotes intervint entre septembre et novembre 1973. Dix-huit kilomètres de couloirs, dont 2,7 kilomètres à contre sens, devaient être immédiatement créés pour porter de dix à treize kilomètres à l'heure la vitesse commerciale de ces sept lignes. Finalement, un an plus tard, 15,3 kilomètres de couloirs avaient vu le jour ce qui constituait un net recul par rapport au programme initial. Malgré cela, le public avait réagi favorablement et profitait largement des nouvelles facilités offertes par l'amélioration du service sur ces différentes lignes. En un an, le trafic des lignes pilotes avait augmenté de 20 %. Les enquêtes réalisées montraient par ailleurs un profond renouvellement de la clientèle : 22 % des personnes interrogées étaient des nouveaux voyageurs et un cinquième de ceux-ci utilisaient auparavant leur voiture. Ce changement de clientèle entraîna une rapide progression du trafic en dehors des heures de pointe, car une partie importante de ces nouveaux utilisateurs du bus se déplaçaient pour des motifs personnels (achats, loi-

Les hommes, l'événement

L'Atelier central : à cent ans l'avenir devant soi

Le 20 octobre dernier était célébré le centenaire de l'Atelier central de Championnet. Un anniversaire fêté en présence de M. Charles Fiterman, ministre des Transports, ainsi que de nombreuses personnalités. Cent ans déjà ! L'Atelier central méritait bien cette fête donnée en son honneur.

L'avenir était à l'ordre du jour. En effet, « Championnet », après avoir connu des années plutôt grises, est aujourd'hui un allégre centenaire, plein de projets. Ce n'était pas un anniversaire ordinaire et la signification de cette fête, si elle était bien comprise par tous ceux qui y participaient, l'était sans doute encore davantage par les agents de l'Atelier central.

Aujourd'hui, avec ses neuf hectares et ses 56 000 m² de planchers, l'Atelier central est le plus grand complexe industriel de Paris-muros. En cent ans d'existence, d'innombrables mutations techniques ont dû être surmontées à Championnet. La plus brutale d'entre elles est survenue, il y a une vingtaine d'années, avec la généralisation de l'autobus standard : ce matériel d'une plus grande fiabilité, n'exigeait plus le passage en « grande révision » qui était une des principales missions de l'Atelier central. La chute du volume de travail fut spectaculaire : 65 % en quinze ans. Une douloureuse crise sociale s'ensuivit qui a atteint son paroxysme en 1980. Depuis 1981, des études ont été menées afin de pouvoir à nouveau parler d'avenir à Championnet : un vaste programme de modernisation est actuellement en train de démarrer qui devrait, non seulement stopper le déclin mais aussi amorcer un processus de développement (cf. *Entre les lignes* n° 62).

C'est ce nouveau départ que symbolisait la fête du 20 octobre, placée sous le signe de l'espoir.

Guidé par MM. Claude Quin, président, Philippe Essig, directeur général de la RATP et Jean-Paul Bailly, chef du service de l'Atelier central, le ministre des Transports a visité l'ensemble des ateliers en s'arrêtant à plusieurs reprises pour échanger quelques mots avec des ouvriers. L'heure qui suivit fut consacrée par le ministre à recevoir tour à tour les organisations syndicales.

Ensuite eut lieu l'inauguration de l'exposition réalisée par la Manufacture de l'Atelier central. Elle rappelait que des milliers d'omnibus à chevaux, de tramways, d'autobus et même des avions

ont été construits et entretenus à Championnet. Un siècle d'histoire des transports pendant lequel les charbons et les bourreliers sont devenus menuisiers, mécaniciens ou chaudronniers, en même

temps que le moteur à explosion succédait à la vapeur et à la traction animale.

Témoins de cette histoire, des autobus (TN6, TN4H, OP5, APVU) et un avion Bébé Nieuport de 1915 accueillaient les visiteurs. De nombreuses photos et maquettes, et une rétrospective des transports de surface, de Blaise Pascal à nos jours, étaient également présentées.

Après l'histoire, les allocutions qui suivirent furent essentiellement orientées vers l'avenir. C'est ainsi que M. Claude Quin a rappelé que la RATP a choisi « la reconversion et non le déclin » en soulignant que la modernisation et la restructuration de l'Atelier central n'entraîneraient pas de réductions d'emplois mais que dans quelques années, les effectifs devraient avoir pratiquement doublé : « Au total, nos carnets de commandes nous garantissent déjà cent mille heures nouvelles de travail, c'est-à-dire l'équivalent de soixante-dix emplois en 1984 ». Il a également ajouté que la RATP envisage, outre l'entretien des véhicules de ses nouveaux clients, de « répondre positivement aux besoins dans le domaine des boîtes de vitesses, encore fabriquées à l'étranger, dès qu'une demande précise de Renault Véhicules Industriels s'exprimera dans ce sens ».

Dans son allocution, M. Charles Fiterman a souligné l'intérêt du gouvernement pour le processus de modernisation engagé à Championnet qui peut être exemplaire : « le problème que vous vous attachez à résoudre, c'est le principal problème posé au pays tout entier, le défi que vous avez lancé, c'est le défi que nous appelons la France entière à relever... »



Charles Fiterman au cours de sa visite de l'Atelier central, ici dans le parc aux roues.



L'exposition « Un atelier se raconte » a connu du 21 au 31 octobre un vif succès auprès du public. Jeunes et... un peu moins jeunes sont venus nombreux pour vivre ou revivre la vie de l'Atelier central et celle de ses hommes.



Un Bébé Nieuport 1915.

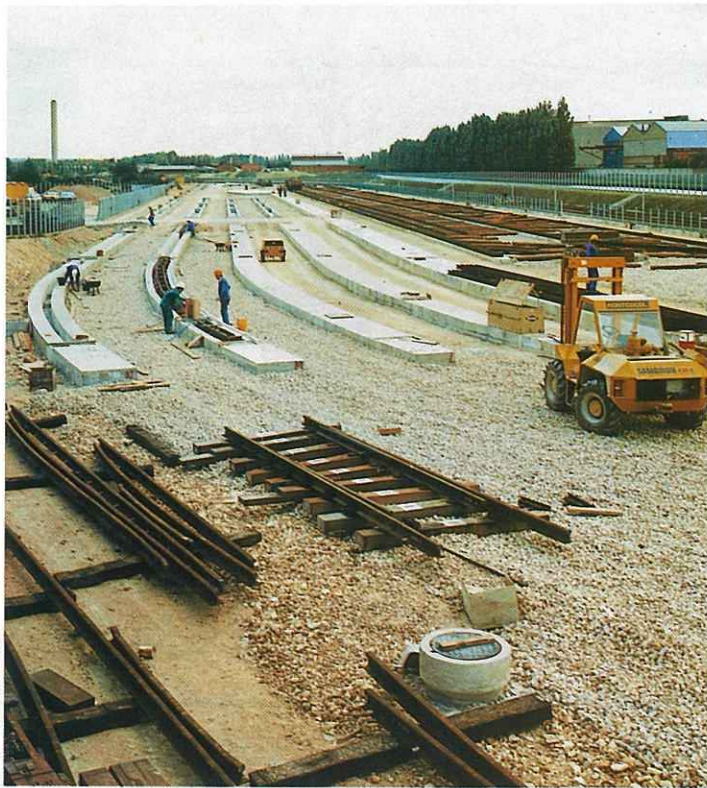
Les hommes, l'événement

Quand la voie prend la route

A la fin du mois de septembre, deux wagons plats et trois wagons trémies, appartenant au service de la voie (TV), ont quitté les ateliers de la Villette pour rejoindre, par la route, les chantiers du prolongement de la ligne 5, près du quartier de la préfecture, à Bobigny. Plusieurs convois exceptionnels ont ainsi parcouru les communes de Pantin et de Bobigny à la grande surprise des badauds présents sur le trajet. Montés sur une plate-forme routière de vingt et un mètres, les cinq wagons ont gagné un à un leur destination à la vitesse respectable de vingt kilomètres à l'heure. Chaque convoi pesait plus de cinquante tonnes.

La traversée du canal de l'Ourcq ayant nécessité des travaux de génie civil particulièrement longs et délicats, l'extrémité du prolongement, vers Bobigny n'est pas encore accessible par le rail. Pour ne pas retarder la pose de la voie, le service TV a décidé de transférer directement par la route le matériel nécessaire à l'exécution du travail. Une manière originale de procéder !

Côté Église de Pantin, les travaux de voie ont également débuté avant la station Carrefour des Limites. Comme il est désormais traditionnel dans toutes les parties souterraines des nouveaux prolongements, la voie est posée sans ballast sur une dalle en béton. Cette technique garantit en effet une grande longévité et un entretien minimal durant de nombreuses années. Au passage sous la multitubulaire PTT sortant du central de Villette, une dalle flottante a été spécialement construite pour éviter la propagation des vibrations engendrées par la circulation des rames de métro. Cette mesure de protection s'explique par l'importance de cette liaison téléphonique par où transitent une bonne partie des communications de la banlieue



La future aire de nettoyage des trains à Bobigny-La Folie

nord-est de Paris ainsi que les communications internationales entre la France et la République Fédérale d'Allemagne.

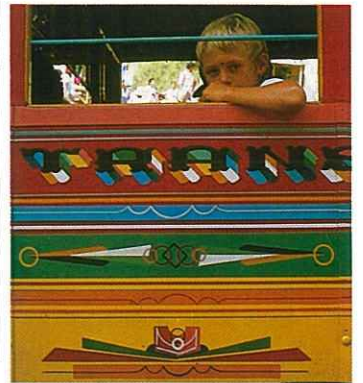
Les aménagements de la station Carrefour des Limites et les finitions du tunnel sous le canal de l'Ourcq sont en cours. Sur le site des futurs ateliers de Bobigny-La Folie, les travaux d'aménagement de l'aire de nettoyage vont bon train. Le sous-cœur de la machine à laver a été bétonné. Enfin, à la station Bobigny-Préfecture, on achève la construction des accès et des locaux techniques. D'ici une quinzaine de mois, la station sera prête à accueillir ses premiers voyageurs.



Comme les bus colombiens

En Colombie, les autobus ne véhiculent pas des publicités mais des véritables œuvres d'art : ainsi, l'art se promène dans la rue.

Du 2 au 18 novembre, la RATP s'est associée à l'exposition « Art de l'atelier, art de la rue en Colombie », présentée actuellement à l'École des Beaux-Arts, en décorant les autobus desservant l'École (24, 27, 39, 48 et 95) aux couleurs des bus de Colombie. Un air de fête venu d'ailleurs pour ces bus arborant cette invitation au voyage « un ticket pour la Colombie ».



Nouvelles brèves

- Un nouveau service urbain fonctionne depuis le 24 octobre : celui de Rosny-sous-Bois. « TRUC » (Transport urbain communal) effectuée du lundi matin au dimanche midi un parcours en boucle dans Rosny, facilitant ainsi les déplacements des habitants de la commune. Les intervalles entre deux passages du minibus sont d'environ trente minutes, le tarif est fixé à un ticket.

- L'installation des horo-contacteurs dans l'ensemble des stations du métro est achevée. Cet équipement généralisé du réseau entre dans le cadre des mesures prises pour économiser l'énergie : grâce à cet automatisme, l'ouverture des grilles et la mise sous tension des éclairages, ainsi que la fermeture et la mise hors tension des éclairages sont simultanées.

- La voie de raccordement des ateliers de La Villette sur laquelle cheminent, entre autres, les convois de nuit, est désormais équipée d'un dispositif de ré-

chauffage du rail de traction. Cette portion de voie est aérienne et en forte pente, ce qui engendrait, jusqu'à l'hiver dernier, de fâcheux désagréments en période de gel. Dorénavant, les convois pourront y circuler sans craindre les rigueurs de l'hiver.

- Depuis le 7 novembre, la ligne 206 reliant Noisy-le-Grand au Plessis-Trévise est partiellement prolongée, à titre d'essai, jusqu'à la gare SNCF de Pontault-Combaault. Cette antenne est numérotée 206 A.

- L'inondation du 10 juin 1982 n'est plus qu'un mauvais souvenir. Après dix-sept mois de travail aux ateliers de Choisy, le dernier des dix-huit trains de la ligne 5 qui avaient été endommagés a pu reprendre son service en exploitation. Une remise en état difficile et un bien long travail.

- La CMC ou conduite manuelle contrôlée est maintenant effective sur la ligne 12, dans le sens Porte de la Villette-Mairie d'Issy.

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

Les hommes, l'événement

RATP - Carrier



La Commedia dell'arte

Pantalon est venu à Paris en passant, c'est normal, par la Porte d'Italie ; il y a même séjourné dans la gare d'autobus.

Cet épisode inconnu jusqu'alors de la comédie italienne est dû au concours qu'a apporté la RATP au festival international de Commedia dell'arte qui se déroulait en octobre au théâtre Romain-Rolland de Villejuif. Cinq spectacles ont été donnés dans la gare d'autobus de Porte d'Italie et un autobus exposition présentant une riche collection de masques du théâtre populaire italien a stationné en plusieurs points de Paris : Beaubourg, Pont-Neuf, Luxembourg, etc.



RATP-Arcailon

Les RER à étage

Depuis quelques jours, les habitués de la ligne SNCF Paris-Melun ont découvert les nouvelles automotrices tricolores à deux niveaux qui équiperont peu à peu plusieurs lignes du RER d'Ile-de-France. D'une capacité supérieure à celle des trains de banlieue habituels, ces automotrices permettront d'absorber l'accroissement du trafic tout en offrant un plus grand nombre de places assises. Ainsi, une rame double de huit voitures pourra transporter un peu plus de deux mille personnes dont onze cents en places assises. La SNCF a commandé cent quarante éléments de quatre voitures * chacun (deux motrices encadrant deux remorques). Ils seront livrés en deux versions : l'une monocourant (1 500 volts) pour desservir l'actuelle ligne C du RER, l'autre bicourant (1 500/25 000 volts) pour la branche d'Erment de la ligne C et pour l'armoire de la future ligne D du RER. Par conséquent, dans quelques années, ces automotrices à deux niveaux desserviront régulièrement la gare de Châtelet-Les



Halles, futur terminus de la ligne d'Orry-la-Ville. L'utilisation de ces nouvelles automotrices sur les lignes SNCF du réseau RER explique en outre le choix de leur décoration extérieure, très proche de celle des MI. Après la griffe « ticket », verra-t-on émerger le look « RER » ?

Les lignes A et B resteront en revanche fidèles au matériel classique à un seul niveau de type MI ou MS. Dans beaucoup de gares de la A et de la B, de nombreux voyageurs montent et descendent des trains, quelle que soit l'heure de la journée. Pour que ces échanges se fassent le plus rapidement possible, les voitures doivent avoir un nombre important de portes d'accès. Sur des matériels à deux niveaux, il est techniquement difficile de placer plus de deux portes d'accès par voiture car les escaliers desservant les différents niveaux occupent une place importante. Pour faire face à l'augmentation du trafic RER, la RATP procédera progressivement à un renforcement de la desserte. Ainsi, sur la ligne A, une quatrième mission La Défense-Vincennes, assurée en MI 79, sera créée au printemps prochain. Aux heures de pointe, des rafales de quatre trains en dix minutes se succéderont alors dans le tronçon central.

RATP-Chaumeireuil

(*) A cela, il faut ajouter les 16 éléments de cinq voitures (2 motrices + 3 remorques) destinés à la desserte de la ligne Paris-Melun.

Les hommes, l'événement

Quand t'as ton ticket, t'as tout

En janvier dernier, un contrat d'association liant le département de la Seine-Saint-Denis, la RATP et les Transports Rapides Automobiles (TRA) a été signé afin de mettre en œuvre progressivement dans le département un réseau d'autobus unifié, cohérent et complétant étroitement les dessertes ferroviaires (voir *Entre les lignes* n° 60). Il est apparu nécessaire d'aller au-delà des aménagements techniques et des améliorations apportées depuis lors, en apportant aux habitants du secteur toute l'information nécessaire sur ce nouveau réseau.

La RATP a organisé, du 10 au 30 octobre, une grande opération d'information et d'animation dans Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy, Livry-Gargan et Montfermeil, afin de mieux faire connaître les six lignes d'autobus desservant les cinq communes. Chaque foyer du secteur a reçu un plan détaillé des lignes d'autobus RATP et TRA qui permettait de participer à un concours, cent cartes oranges étaient à gagner, nombreux furent les concurrents. De plus, des autobus information-animation faisaient des haltes pendant lesquelles on pouvait jouer au « jeu du ticket » en répondant aux questions de M. Hasard.

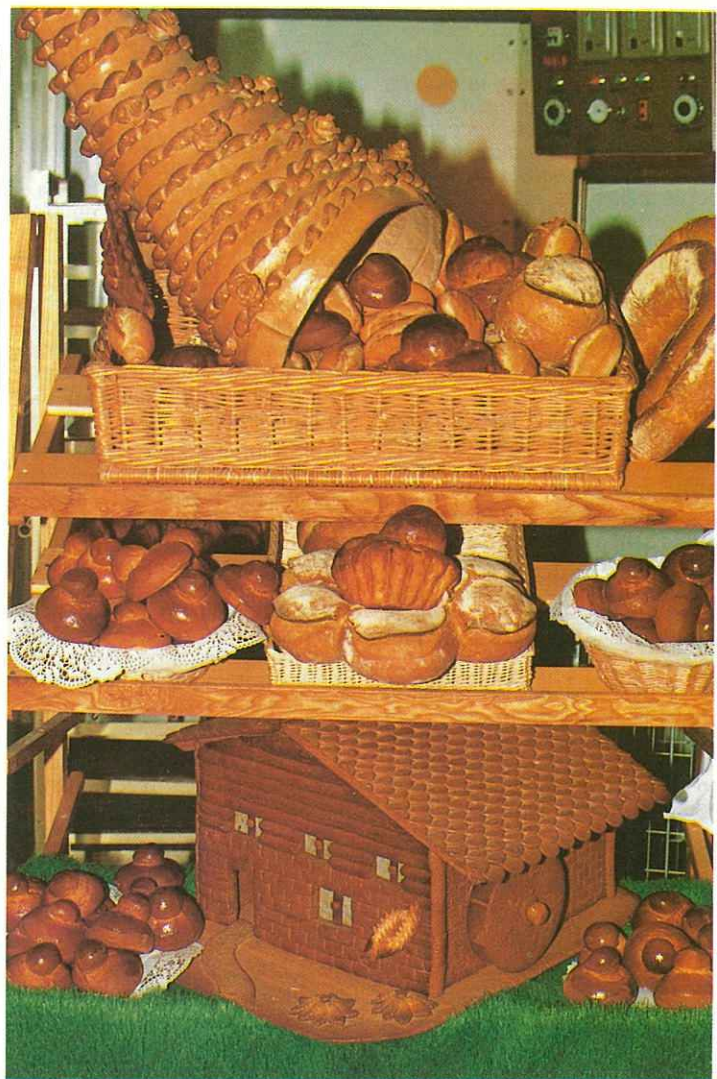
Tout en amusant son public, la RATP a pu mesurer le médiocre niveau de la connaissance du réseau par les habitants de ce secteur. Des tests, dont les résultats seront rapportés dans un prochain *Entre les lignes*, ont été effectués.



RATP-Chabrol



RATP-Chabrol



RATP-Dumas

Les artisans ont le ticket

Du 18 au 22 octobre, le métro a accueilli les artisans avec tout leur savoir-faire, leur expérience et leur tour de main. Cette opération organisée par la RATP et le ministère du Commerce et de l'Artisanat a permis aux voyageurs du métro de rencontrer des hommes qui travaillent quotidiennement pour eux et qu'ils ne connaissent pas toujours très bien pour autant. Dans les cinq stations où les artisans avaient donné rendez-vous aux voyageurs, des liens se sont créés dans la bonne humeur.

C'était d'abord, à Miromesnil, un rendez-vous chez le coiffeur : on y « shampouinait » et on y coiffait. Le salon était mixte et la coupe express. A Auber, les corps des métiers du bâtiment construisaient une vraie maison : le public

a pu admirer en direct le travail des maçons, charpentiers, couvreurs, plombiers et autres daleurs ; ils avaient pensé à tout, même au jardin avec son gazon. A Nation, tout sur la boucherie, la triperie et la charcuterie, absolument tout, comment désosser, couper, parer. Les ménagères n'ont pas raté cette occasion de tailler une bavette avec le boucher.

Dans un genre différent, on pouvait aussi rencontrer les hommes des métiers de l'automobile, à Saint-Augustin. Enfin, à Châtelet-Les Halles, le public pouvait obtenir toutes sortes de renseignements sur les métiers de l'artisanat.

Les artisans ont vraiment eu le ticket auprès des voyageurs.

Courrier

Aménagement des autobus

« Sur les autobus, la montée et la descente deviennent de plus en plus pénibles pour les personnes âgées ou handicapées. En effet, les automobilistes ne respectent pas les aires réservées aux arrêts d'autobus et ceux-ci doivent s'arrêter sur la chaussée, loin du trottoir... »

« Ne pourrait-on pas abaisser les marches des autobus ou envisager un système de marches qui s'abaissent comme sur certains trains de banlieue ? »

Il conviendrait aussi d'être plus sévères pour faire respecter l'intégralité des aires de stationnement des bus.

Par ailleurs, sur la ligne 28, les arrêts sont annoncés. Cette pratique doit-elle être généralisée ? »

La RATP a toujours cherché à faciliter l'accès de ses autobus aux personnes âgées ou peu valides.

C'est ainsi que le plancher des véhicules a été abaissé et que des colonnes, des mains courantes et des poignées ont été mises en place, ce qui permet aux voyageurs de monter dans les voitures

ou d'en descendre plus aisément.

Par ailleurs, dans le cadre des études de nouveaux autobus — en particulier de l'autobus « 1985 » — toutes les solutions susceptibles d'améliorer encore leur accès ont été examinées. Une suspension à emmarchement variable a ainsi été expérimentée sur un autobus « standard ». Ce dispositif qui permet, lors des arrêts, un abaissement du véhicule de 6 cm environ pourrait être adopté sur une partie du futur matériel.

D'autre part, les machinistes ont pour consigne d'immobiliser leur véhicule le plus près possible du trottoir. Malheureusement, la présence de voitures particulières ne leur permet pas toujours de respecter cet article du règlement et c'est la raison pour laquelle la RATP intervient fréquemment auprès des services de police pour que les automobilistes peu scrupuleux soient verbalisés.

Enfin, l'annonce automatique des points d'arrêt est à l'heure actuelle effectuée uniquement à titre d'essai.

Remerciements

Le 5 octobre dernier en fin de soirée, M. Yves Sautier, député de Haute-Savoie, était agressé dans un couloir du métro à la station République.

L'agresseur, après avoir jeté le parlementaire à terre, l'a frappé à coups de pied avant de s'enfuir à l'arrivée des agents de la station alertés par les cris de la victime.

M. Sautier, dans une lettre qu'il a adressée à M. Ph. Essig, a tenu à remercier les agents de la Régie qui lui ont porté secours.

« J'ai apprécié l'attitude du chef de la station République et de ses collaborateurs présents au moment de ma mésaventure. Une certaine presse qui a tenu à don-

ner à cet incident une dimension qu'il n'avait pas, n'a pas cru devoir mentionner la rapidité de l'intervention des agents de la RATP et la qualité des premiers soins qu'ils m'ont apportés.

Je sais les efforts déployés par la Régie pour renforcer la sécurité dans le métro. Je pratique depuis longtemps ce mode de transport et je continuerai à le faire, estimant qu'il est de mon devoir de citoyen et de parlementaire de ne pas céder à une sorte de psychose injustifiée de peur et d'insécurité.

Je demande que soit transmise l'expression de ma gratitude aux agents en service à la station République dans la nuit du 5 au 6 octobre ».

Info-service

Retraites : une meilleure prise en compte du travail de nuit

L'accord social 1982-1983, signé en décembre 1982, prévoyait l'amélioration de la prise en compte pour la retraite de la sujétion correspondant au travail de nuit. Depuis, des négociations se sont engagées sur ce sujet. Elles ont abouti à de nouvelles dispositions entrées en vigueur le 1^{er} juillet 1983 qui concernent les agents permanents de nuit, ceux qui travaillent en roulement 3 x 8, 2 x 8 et ceux qui effectuent des nuits occasionnelles. Leur pension de retraite est majorée en fonction du nombre de nuits qu'ils ont réellement effectuées durant leur carrière. Pour cela, chaque fois qu'un agent assure un service de grande nuit (c'est-à-dire lorsque son service comprend en totalité la période de 0 h à 2 h 30 limites incluses, ou lorsqu'il commence entre 0 h et 3 h 01 limites exclues et est effectué d'une traite), le taux de la prime qu'il perçoit pour travail de nuit, multiplié par le nombre d'unités ouvrant droit à cette même prime est comptabilisé dans un compte spécial. En fin de carrière, le cumul de toutes ces données sert à calculer la majoration de pension. Celle-ci ne peut toutefois excéder 75 % du montant mensuel moyen de la prime de nuit pour trente années. Ainsi chaque année de service de nuit

donne droit à une majoration de pension égale à 2,5 % du montant de la prime de nuit.

Cette nouvelle réglementation, qui prend effet au 1^{er} juillet 1983, ne doit en principe avoir aucun effet rétroactif ; toutefois il a été admis de faire une exception à ce principe en faveur des « permanents de nuit » qu'ils soient actifs ou retraités. Ainsi on distingue deux grandes catégories de personnel :

- « les permanents de nuit » pour lesquels la totalité des nuits effectuées au cours de la carrière, est prise en compte ;
- les agents en roulement (3 x 8, 2 x 8) et ceux qui effectuent des nuits occasionnelles pour lesquels les nouvelles dispositions s'appliquent uniquement à partir du 1^{er} juillet 1983.

Une précision d'importance pour les agents retraités qui remplissent les conditions requises : ils toucheront leurs premières pensions majorées à la fin du premier trimestre 1984 avec un rappel à partir du 1^{er} juillet 1983.

Enfin, puisque tout complément de pension implique nécessairement une cotisation supplémentaire, celle-ci, prélevée mensuellement, est égale à 6 % du montant de la prime de nuit perçue dans le mois. La première d'entre elles sera prélevée sur la paye du mois de décembre avec effet rétroactif depuis le 1^{er} juillet 1983 mais qui sera étalé sur plusieurs mois.

Bloc-notes

SLAM

La Société littéraire et artistique du métropolitain (SLAM), grâce à ses quinze centres de distribution, offre d'importantes possibilités de prêt de livres au personnel de la Régie actif et retraité.

Au fond de bibliothèque constitué par plus de 71 000 volumes, s'ajoutent, tous les ans, plus de 4 000 ouvrages en tous genres et notamment tous les prix littéraires, des livres pour les jeunes, des publications pratiques (guides touristiques) et un certain nombre de revues.

Venez nombreux dans nos bibliothèques où vous trouverez un accueil chaleureux !

Les Centres de prêt : Grands-Augustins, Charonne-Vallès, Rapée, Championnet, Fontenay, Vaugirard, Mozart, Stalingrad, Montrouge, La Varenne, Naples, Saint-Fargeau, Saint-Ouen, Denfert.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat de la SLAM 102, rue de Charonne à Paris 11^e — poste 15-97

Droit d'inscription : 1 F

Cotisation annuelle : 30 F.

Offrez chic et choc

A la boutique « Chic et Choc » de Châtelet-Les Halles, mille et une idées de cadeaux vous sont proposées pour les fêtes de fin d'année. Dans un large éventail de prix, la collection des articles et gadgets « Chic et Choc » s'est encore enrichie en ce mois de décembre.

Nous vous rappelons que les agents de la RATP bénéficient d'une remise de 10 % sur présentation de leur carte de service.



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

USMT

« 36 SPORTS A L'US METRO »

UN SPORT POUR TOUS... UN SPORT A LA CARTE...

Créé par les Indiens du Canada et de l'Est de l'Amérique du Nord, le canoë est manœuvré à genoux (le pagayeur est appuyé, en position assise, sur un barrot sous lequel les jambes sont repliées), à l'aide d'une pagaie simple.

Le kayak, d'origine esquimaude, est manœuvré assis (jambes étendues) et propulsé au moyen d'une pagaie double.

À l'origine, le canoë comme le kayak étaient des embarcations utilitaires. On les utilisait pour la pêche et la chasse, la récolte du riz sauvage, le troc des fourrures ou même la guerre. C'est la « civilisation des loisirs » qui les a détournés de leur rôle initial.

Avec plus de 300 000 adeptes, cette discipline se porte donc bien. Mais paradoxalement, la Fédération française de Canoë-kayak (FFC-K) ne groupe qu'à peine 10 % des amateurs. Il est vrai que, pour beaucoup d'entre eux, la pratique de ce sport-loisir n'est que très saisonnière.

Tourisme et compétition

Si la FFC-K s'est développée essentiellement à partir d'une pratique touristique, la compétition a acquis aujourd'hui ses lettres de noblesse et loin de s'opposer, ces deux facettes se renforcent mutuellement.

Si la randonnée-promenade en canoë-kayak procure des joies intenses, elle ne doit pas occulter l'autre face du canoë-kayak : la compétition !

Le slalom est une course



athlétique et spectaculaire contre la montre, sur un parcours naturel ou artificiel de 800 m jalonné de 25 à 30 portes. Des pénalités (5" et 50") sanctionnent chaque touche ou franchissement contraire au règlement. Une compétition se court en deux manches : seul le meilleur résultat est retenu, après addition du temps de parcours (de 3' à 4') et des pénalités.

Le canoë-kayak à l'USMT

De 1938 à 1942... Organisation des Sports de la Pagaie au Métro.

Le 10 février 1944, au sein de la section Aviron, création de la section canoë-kayak.

1945 - Adhésion de la section du métro à la Fédération de canoë-kayak (devenue depuis Fédération française du canoë-kayak), portant les couleurs du club au plus haut niveau.

1962 - Guette et Olry sont champions de France de slalom en canoë mixte, Wiry et Vandermeulen sont champions de France en C2 hommes.

1965 - Guette et Olry sont champions de France de canoë mixte, Baux et Decaster sont champions de France en C2 hommes.

1967 - Baux est champion de France en canoë « solo ». Vandermeulen et Laffineur sont cham-

pions de France en C2 hommes.

1968 - Le canoë-kayak USMT obtient le titre de champion de France par équipe.

1969 - Les frères Olry sont champions du monde en C2. Baux est 3^e par équipe.

1970 et 1971 - Les frères Olry sont champions de France en C2.

1979 - Salame est sélectionné au Championnat du monde à Montréal où il obtient une très belle place de 4^e en canoë monoplace. Il est également champion de France en C1 individuel et patrouille avec Mine et Leborgne.

Après ce rappel historique glorieux, notre école de pagaie ouvre ses portes à des futurs champions.

Devenez initié

Le club est une excellente école... pour tous. Outre une section d'initiation, indispensable pour accueillir et diriger les débutants, le club offre généralement d'autres services : une section tourisme - pour les amateurs de loisir actif à but non compétitif, adeptes des activités de plein-air et amoureux de la nature - ; une section compétition (entraînements, concours locaux...) et un atelier de construction/réparation plastique (bateaux polyester).

Venez nous rejoindre...

Section Canoë-Kayak de l'USMT

150, quai de Polangis à Joinville (RER Joinville, puis bus n° 108, arrêt Polangis).

Téléphonez à l'USMT : 159, boulevard de la Villette, 75010 Paris - 206.52.38.

M. Burel - Président de la section de Canoë-Kayak - 569.60.94.

ÉCHOS DES SECTIONS



Relancée avec la rénovation du fronton, cette très ancienne section connaît actuellement un grand succès. Quelques mois seulement après sa renaissance, elle compte déjà 53 adhérents. Une initiation à la pelote se déroule tous les mercredis de 14 h à 16 h à Berny (sauf durant les vacances scolaires) et s'adresse aux enfants de 10 à 14 ans. Les jeunes pelotaris peuvent ainsi s'exercer à l'art de la pala ancha, de la paleta et de la pelote à main nue et, à partir du mois de février, à celui de la petite chistéra.

Pour de plus amples renseignements concernant ces activités, vous pouvez appeler Jean-Marc Chibasharo (tél. : 736.41.59) et Patrick Bernadicas (tél. : 736.77.19).



HOCKEY SUR GAZON

Comme pour les autres sports d'équipes, la saison débute au mois d'octobre. Les résultats obtenus sont plutôt bons avec deux victoires (Cannes et Lyon) et une défaite (Antibes). Par ailleurs, dans le Challenge du journal « L'Équipe », la section est classée 12^e club français à l'issue de la saison 1982-1983. Le hockey reste un des aspects phares de l'USMT.



TENNIS DE TABLE

L'équipe féminine qui participe aux Championnats de France de Nationale III a remporté ses deux premiers matches contre Pommeraye-Monsan (19 à 17) et Nantes (12 à 6). Quatre autres équipes sont engagées dans les diverses épreuves régionales et départementales.

EN BREF

• Quatre nouveaux cours d'éducation physique sont envisagés dans la nouvelle salle de Pantin-Courtois. La durée de chacun de ces cours sera de 45 minutes, entre 12 h 00 et 13 h 30, deux jours par semaine et sous la direction de moniteurs diplômés. Pour tous ren-

seignements et inscriptions, appeler le secrétariat de l'USMT (Tél. : 241.36.41 par l'extérieur ou 1968 par l'interieur).

• Pour tous ceux qui pratiquent le ski loisir durant l'hiver, la carte neige les intéresse et l'USMT peut la leur procurer. La carte neige offre de nombreux avantages ou facilités : assurances, assistance ski-secours, remboursements des forfaits, frais de secours sur piste et hors piste... son prix est de 82 francs et pour quatre personnes et plus d'une même famille de 260 francs.

En téléphonant à Pierre Aguilo, président de la section ski (tél. : 7273 - N/coordination à Bourdon) ou en lui écrivant 17, rue de la Saussaye - 91300 Massy, vous pourrez obtenir tous les détails sur cette carte neige.

