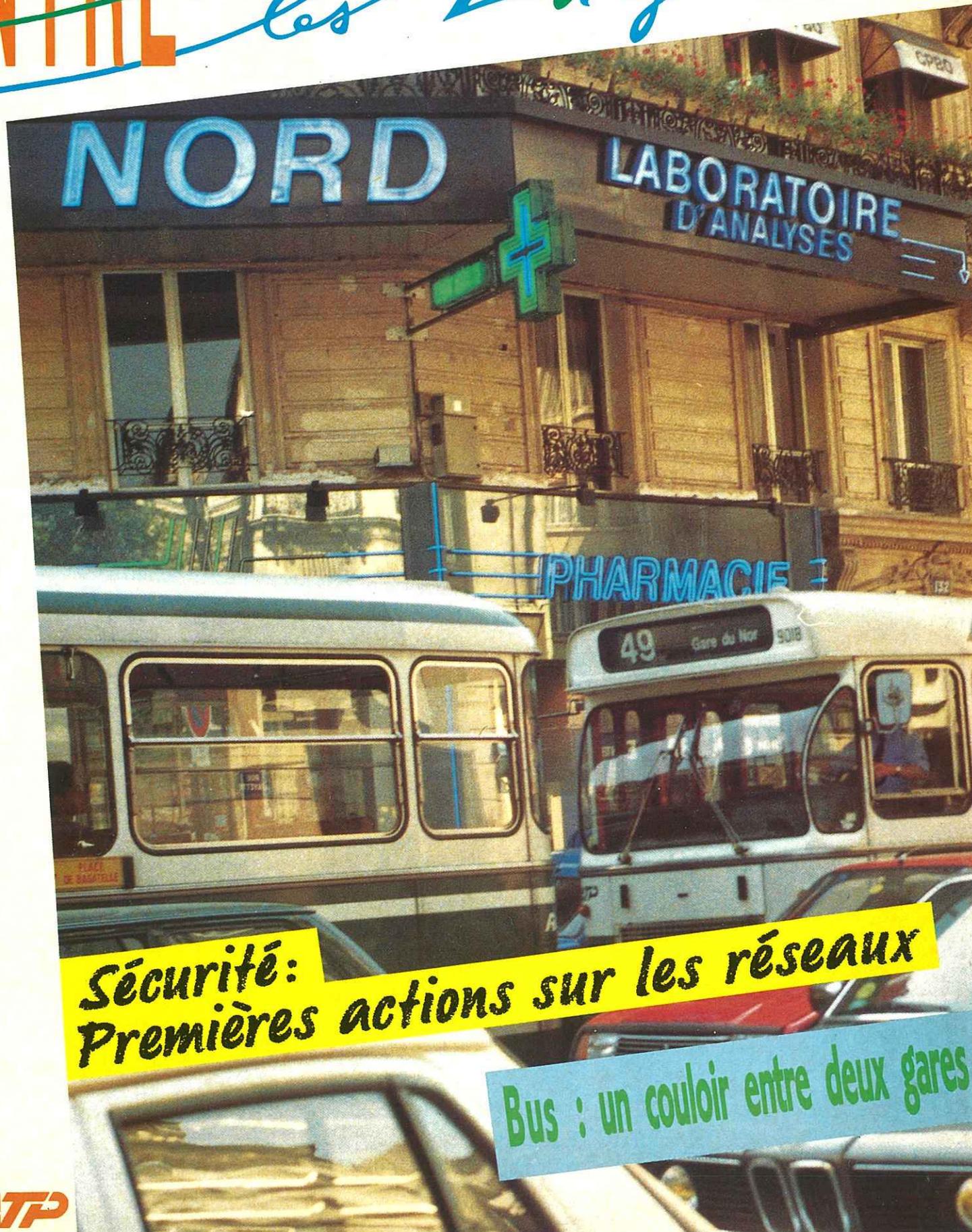


# ENTRE *les Lignes* *les Lignes*



**Sécurité:**  
**Premières actions sur les réseaux**

**Bus : un couloir entre deux gares**

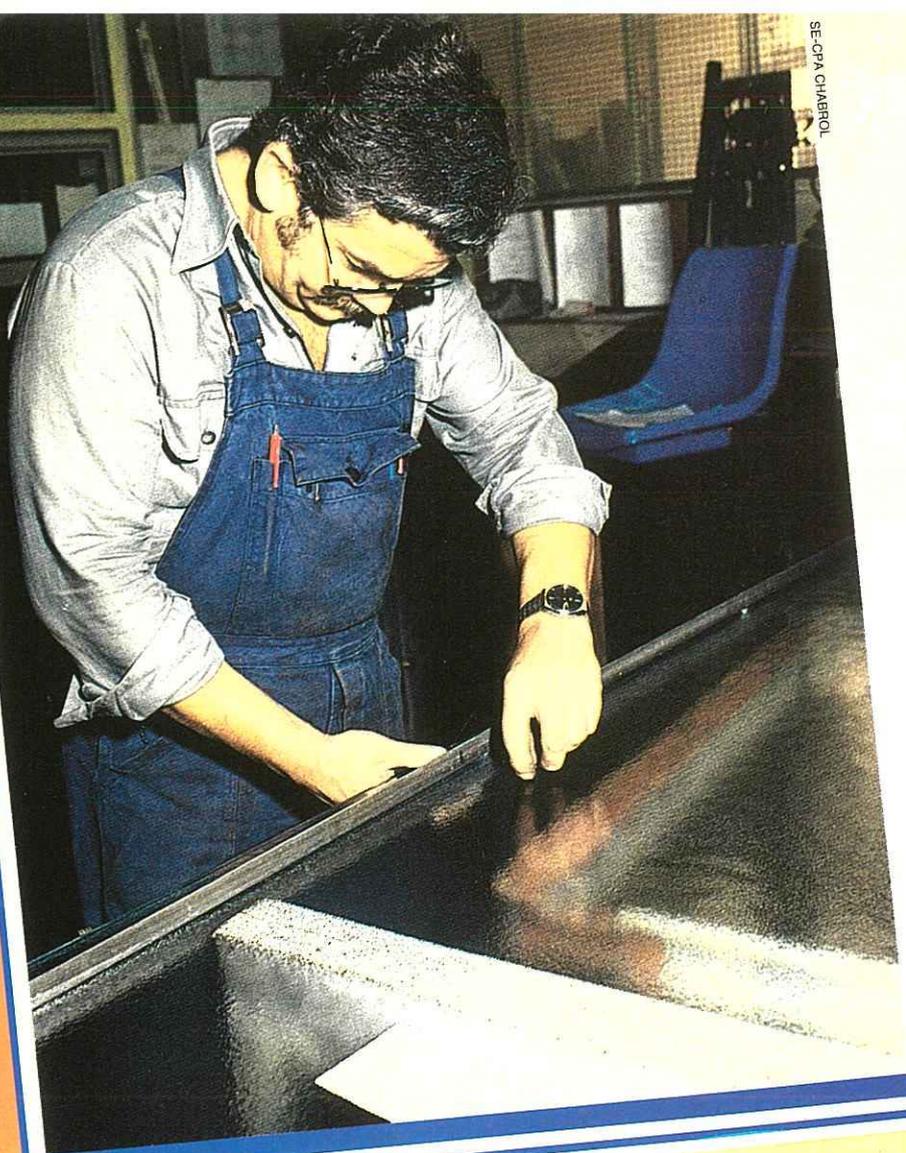
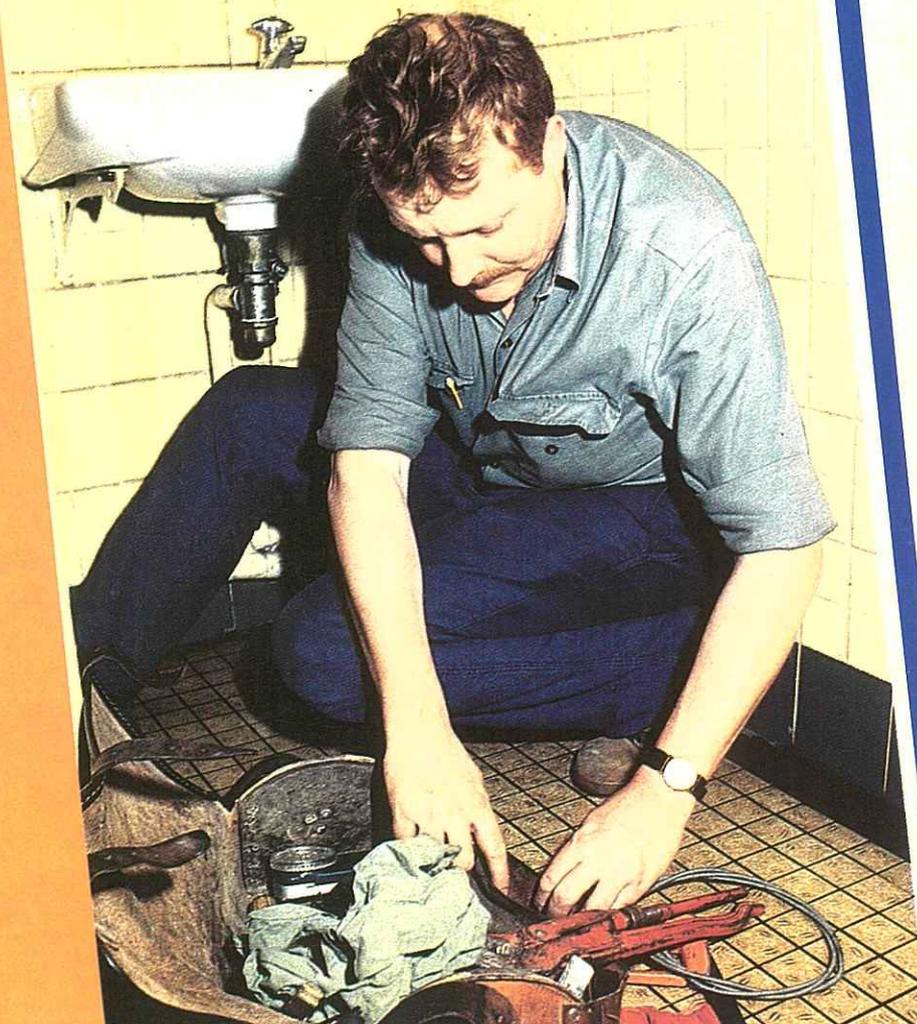
# S O S ..

## Interventions urgentes

Une porte de station qui ne fonctionne plus, une cloison vitrée endommagée, un lavabo qui fuit ... vite, un dépanneur. Un plombier et un serrurier, les équipes de dépannages des "Accès" (nord ou sud) interviennent dans la foulée. En jargon de service, ils s'appellent les EMIR (Equipes Mobiles d'Interventions Rapides). Compétence, rapidité ... et une bonne dose d'initiative pour savoir faire face à toutes les situations.



# REFLEX



# S O M M A I R E

## 4

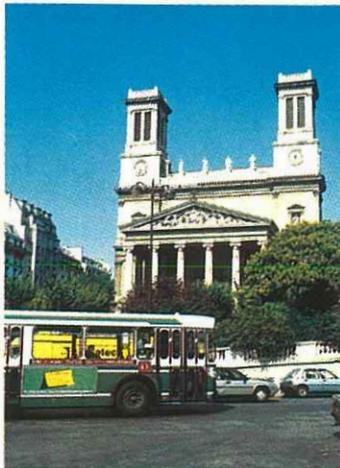
### SECURITE : LES PREMIERES ACTIONS

Le plan - sécurité de la RATP se met en place autour de trois axes : prévention, surveillance, intervention.

## 7

### CORRIDOR GARE DU NORD-ST LAZARE :

La création d'un couloir à contre-sens devrait améliorer la circulation des bus dans les rues La Fayette et de Chateaudun.



## 10

### LES ERM DE LA 2

Des équipes d'agents itinérants exercent une surveillance tous azimuts de leur ligne.

## 12

### TRANS - VAL DE MARNE

Il devrait voir le jour après une longue et difficile gestation.

## 15

### SALUT VIEILLE BRANCHE

La liaison Nation-Boissy-St Léger du RER fête ses 20 ans avec, au programme, animations d'anniversaire entre le 16 et le 20 octobre.

## 18

### CURE DE JOUVENCE POUR VIEUX CHAUDRONS

FR assure actuellement la remise en état de trois matériels destinés aux musées des transports de Saint-Mandé et de Mulhouse.



## 20

### ET DE TROIS !

Après les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, AUTREMENT BUS arrivera en Seine-Saint-Denis dans moins de deux ans.

## 21

### ACTU'ELL

En bref, en photos et en 3 rubriques, l'actualité Régie de ces dernières semaines.

### COUVERTURE:

Photo RATP/ CPA

### DERNIERE PAGE :

Miniatures sur tickets  
de Claude CORIC

### DERNIERE MINUTE :

### LA COMMUNICATION EN SYNERGIE

Afin d'améliorer et de rendre plus efficace la communication dans l'entreprise, l'ensemble des médias internes ont été regroupés auprès du Directeur du personnel : Entre les lignes, le Journal téléphoné ( 64444 ), Manitou, Notes flash, Trafic. Nous reviendrons le mois prochain sur cette information.

ENTRE

*les lignes*

N° 125 - OCTOBRE 1989 JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA RATP

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél. : 40.46.43.52 - Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde. Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil. Adjoint : Jacques Marion. Rédacteurs : Pascal Bègue, Simone Feignier. Rédacteurs associés : Sylvie Frécharde-Cassanis, Jean Tricoire - 6 44 44/Journal Téléphoné : Pascal Bègue. Photographes : N-Audiovisuel. Centre de production audiovisuel RATP - Concept et réalisation : MCL - 27, Avenue Trudaine - 75009 Paris - Tél. : 48.78.40.41 - Photocomposition : Cinq off Sept - Photogravure : Jatte-Color - Imprimerie : Avenir Graphique - N° ADEP 1791 - Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF.

# Le calendrier du plan-sécurité

## Premières actions sur

**Début juillet, la RATP a annoncé un plan-sécurité qui devra, après 18 mois d'application, inverser les tendances des courbes d'insécurité (voir ELL septembre). Fin septembre, un ensemble de mesures et leur calendrier d'application jusqu'à fin décembre 89 ont été présentés devant le Conseil d'administration et le Comité d'Entreprise. Moyens de prévention, moyens de surveillance et moyens d'intervention en composent les trois axes. L'efficacité des mesures sera ensuite vérifiée pendant un an, jusqu'au 31 décembre 1990.**

En quatre mois, l'essentiel des mesures composant le plan - sécurité devra être discuté et mis en place. Le PDG, Christian Blanc avait annoncé en juillet qu'il s'agissait d'une priorité et qu'il voulait aller vite. Derrière son argumentation, le constat d'une situation dégradée et inquiétante dans son évolution (voir ELL Juillet).

La première mesure, après la demande d'un rapport à l'IGS (la "police des polices") a été la nomination d'un responsable unique des moyens de sécurité, placé sous l'autorité directe du Préfet de Police et du Président de la RATP. Jean Deubel, Contrôleur général de la police, assisté dans sa tâche par des cadres supérieurs de la Régie, est en place depuis début juillet \*.

### Prévention

C'est le point central du dispositif, tant l'élément humain semble prépondérant dans la réalité de l'insécurité comme dans sa perception par les individus. Assistés par des moyens techniques modernes et des formations spécifiques, les différents effectifs chargés de la sécurité sont placés sous un même commandement et leurs missions seront progressivement harmonisées.

Dès septembre, une nouvelle organisation des patrouilles du SPSM et de la Surveillance générale du métro a été étudiée et le programme d'action mis au point avec la participation des intéressés. Ce dispositif est actuellement testé sur la ligne 4 du métro. L'objectif général de prévention et de surveillance vise à ce que le voyageur croise tous les quarts d'heure des agents chargés de la sécurité. Pour cela, les agents de la Surveillance générale ont été déchargés de leurs tâches annexes, comme la surveillance du personnel (reprise par un autre service). Ils concentreront leurs efforts sur la protection du personnel et des biens de la RATP.

# les réseaux

## Surveillance

Dans le même temps a été lancée la réalisation d'un système de surveillance vidéo -qui à terme équipera tout le réseau.

Au cours de l'automne, sera constituée une équipe d'intervention, nommée GIPR (groupe d'intervention et de protection des réseaux). Ce groupe (voir encadré), dont tout le monde a signalé la création, devra intervenir en temps réel auprès des délinquants signalés sur le réseau ferré, et sécuriser les voyageurs et le personnel. Plus tard, il interviendra aussi sur le réseau routier, et les activités de la Brigade de surveillance de ce réseau pourront être coordonnées avec celles des forces de sécurité. Par ailleurs sont lancées les études de conception d'un système informatique traitant les informations sur la délinquance, et celle du futur PC opérationnel commun aux équipes de sécurité.

Pour rendre plus visible et plus sécurisante cette présence sur les réseaux, les effectifs de sécurité -à l'exception du SPSM- porteront une même tenue de base. Un modèle devrait être présenté en octobre.

## Intervention

Pour accompagner la mise en place de ce dispositif, et à terme pour anticiper, un Conseil de Prévention de la Délinquance dans le Métro sera constitué, et mis en liaison avec les CPD existant dans les communes. Il réunira environ 25 personnes intéressées à ces questions, magistrats, associations, collectivités territoriales, syndicats, police. Cet aspect "institutionnel" de la prévention n'est évidemment pas le seul. L'association de l'ensemble des personnels d'exploitation aux signalements et à la transmission des renseignements en matière de sécurité en sera un autre. Il est probable aussi que la présence identifiable et dissuasive des équipes de sécurité deviendra une forme de prévention, comme l'est la mise en oeuvre d'un plan de formation des agents, permettant l'intervention la plus adaptée à chaque situation. Enfin, les différents moyens techniques destinés à mieux connaître la délinquance iront aussi dans ce sens, comme le suivi informatique des données de la délinquance qui permettra de connaître l'évolution des "zones chaudes".

Tout ce programme devra être en place au 31 décembre 89 pour qu'une expérimentation d'un an puisse être suivie d'un bilan au 31 décembre 90. □

Jacques MARION

\*Aux côtés de Jean Deubel, (voir portrait page suivante) dans l'équipe réunie par le PDG pour aborder ces problèmes, Alain Tourneur est responsable des équipes RATP (A. Tourneur, Ingénieur général, était jusqu'alors, adjoint au Directeur du réseau ferré). ELL vous présentera ses missions le mois prochain.

## "Reconquérir l'espace métro",

c'est l'objectif et le mot d'ordre applicable aux mesures prises pour assurer la sécurité des voyageurs, du personnel et des biens de la RATP, mais aussi de toutes les mesures d'environnement : nouveau service en station, lutte contre la fraude et rétablissement de la propreté.

**3200 personnes**, c'est peu et c'est beaucoup. Peu quand c'est, grosso modo, le nombre de voyageurs-entrant dans des gares comme Le Vesinet-centre ou Croix-de-Berny. Beaucoup quand c'est l'addition de 300 dealers, 300 graffiteurs, 300 musiciens, 800 camelots et 1500 "habitants clandestins" du métro qui sont les interlocuteurs des problèmes de sécurité et de propreté. Si l'on ajoute les fraudeurs...

## "Rétablir le droit de saisie"

cela vise à la fois les marchandises proposées illégalement aux voyageurs mais aussi les instruments de musique. Pour les premières, la proposition de vote d'un amendement gouvernemental aux textes législatifs et réglementaires concernés est inscrit à la session d'automne du Parlement. Il visera à établir "la saisie en vue de confiscation judiciaire des marchandises". Pour les seconds, et cela vise particulièrement les "sonos", utilisation est faite, après avertissement, des textes existant dans la Police des chemins de fer, permettant une "rétention administrative".

## Entre propreté et délinquance,

nous voilà dans le domaine des "tagueurs" et autres graffiteurs. Outre les actions déjà largement engagées dans le cadre de la responsabilité civile (réparation du dommage), un "dispositif judiciaire original" a été mis au point et se trouve actuellement expérimenté. ELL y reviendra bientôt.

## Accentuation des patrouilles

du SPSM et de la Surveillance générale sur la ligne et les stations périphériques, accompagnement du contrôle de ligne par la S.G., amélioration de la propreté, ces mesures sont actuellement testées sur la ligne 4. A la fin de l'année, un bilan sera fait en vue d'extension progressive à l'ensemble du réseau. Quelques "flagrant délits" ont pu être réalisés en matière de vol à la tire et d'agression d'agent de contrôle.

## Les mesures mises à l'essai

sur le secteur nord-est du métro concernent 75% des points noirs de la délinquance (27 stations sur 37) et touchent, par le jeu des correspondances, plus de la moitié des lignes.

**15 minutes**, c'est l'intervalle qui paraît souhaitable pour qu'un voyageur croise quelqu'un chargé de la sécurité. ➡

# Le calendrier sécurité: Premières actions sur les réseaux

**La nouvelle tenue de base**, qui permettra de reconnaître les agents chargés de la sécurité des réseaux (S.G, GIPR), devrait être présentée courant octobre. Pour l'heure, on sait qu'elle sera "seyante et fonctionnelle", composée d'un blouson et d'un pantalon taillés dans des matériaux résistant aux coupures et à la chaleur, "sans prise et renforcés".

**Bâton japonais, matraque souple**, on en beaucoup parlé. Tout le monde semble avoir oublié que "la canne" était l'une des armes (et un sport) de la police française au début du siècle. Quant à la comparaison avec les "Bobbies" faite par le Président, elle portait sur leur présence rassurante et non-armée.

**Envoyées, les "mouches"**. Même si l'usage avait sérieusement régressé ces dernières années, les agents de la surveillance générale ne s'occuperont plus des enquêtes concernant le personnel mais principalement de leur protection.

Au GIPR:

## Grands, forts et pas bêtes

Avant d'être né, le GIPR (groupe d'intervention et de protection des réseaux) a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Cela tient à un certain nombre de spécifications données pour préciser leur "profil de poste".

Ils seront une soixantaine (le double à terme) recrutés à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise (dont 7 maîtres-chien).

Ils devront intervenir en temps réel auprès de délinquants identifiés et rassurer par leur présence les voyageurs.

De cette mission découle un certain nombre de caractéristiques souhaitables:

-ils devront être "grands" pour être vus (1,80 mètre est approximatif) et être "disuasifs et rassurants".

-ils devront être "forts" car ils ne seront armés que d'un "baton". D'où le souhait qu'il aient pratiqué les arts martiaux.

-ils devront être capables de connaître et respecter la réglementation et d'intervenir avec discernement. Il leur sera demandé au minimum le bac.

**Nouveau service en station:** alors qu'on en est encore à l'expérimentation réduite, que le contenu global n'est pas arrêté, certains ont déjà évoqué des suppressions d'emploi. Le PDG a déclaré que ces affirmations "étaient totalement inexactes" et que lui pensait "que ce projet ne se traduira par aucune suppression de poste, mais que c'est vraisemblablement le contraire qui se produira, vue la nécessité de renforcer les contacts effectifs entre les voyageurs et les agents".



## PORTRAIT : UN MARATHONIEN A LA SECURITE

Jean Deubel est le Contrôleur Général de police nommé en juillet pour coordonner les interventions des différents services ayant en charge la sécurité à la RATP.

A 52 ans, "Lorrain à 100 pour 100" comme il le dit lui-même, il est marié et père de deux enfants. Sportif, grand et mince, jovial, ses passions vont aux disciplines de fond: marathon et plus (9h 14' aux "100 kilomètres de la Ferté Bernard", pour les connaisseurs) et ski de fond, dont il pratique les grands "rassemblements".

Sa connaissance des différents services de police dans lesquels il a officié, y compris au plus haut niveau, devrait lui permettre d'assurer une meilleure efficacité des moyens qui sont et seront mis à la disposition de la RATP. Outre le SPSM, la Surveillance générale du métro, le GIPN et la Brigade de surveillance du réseau routier, il devra travailler avec les Commissariats des réseaux ferrés parisiens (voir ELL n°120, p.12), ses homologues de la SNCF, les commissariats de quartier et de communes et les brigades spécialisées de la police et, parfois, la Gendarmerie. Une exigence qu'il connaît bien: conjuguer un travail de longue haleine et la nécessité de résultats rapides.

Sa carrière est aussi, d'une certaine façon, une course de fond entre sa Lorraine natale et la Région parisienne:

Après une licence de Droit privé, il passe le concours de Commissaire adjoint de la Préfecture de Police puis celui de la Sureté Nationale. Commissaire adjoint de quartier à Paris puis Commissaire à Metz, il est appelé à la Direction centrale de la P.J. puis à l'Office des stupéfiants, à Paris; Il repart en 1971 à la PJ de Metz puis revient aux polices urbaines à Noisy-le-sec (1974) puis Bobigny. Il repart Chef de District à Thionville en 1978 avant de revenir deux ans plus tard à Montreuil. En 1983 il est chef du 2° district à la Préfecture de police puis Chef d'Etat Major de la Sécurité Publique. Il revient au "terrain" en 1989 comme Contrôleur Général de la Police à la RATP.

**Le réseau routier** ne disposait pas jusqu'alors d'équipes de sécurité. En cas de problème c'était la Permanence qui entrait en contact avec les commissariats locaux. La B.S. et les voitures de régulation, par contre, se trouvaient de plus en plus dans des situations relevant d'équipes sécuritaires. Désormais, le GIPR comme la Surveillance générale pourront intervenir sur le réseau d'autobus.

**La Brigade de surveillance** du réseau routier ne sera pas intégrée aux services de sécurité. Elle continuera ses missions de contrôle et d'exploitation. Par contre ses missions pourront être coordonnées avec les équipes de sécurité.

**La Surveillance générale** "perd" donc le qualificatif "du métro". Elle devient compétente pour l'ensemble des réseaux, comme le GIPR. Les services de sécurité seront regroupés dans un service rattaché à la Direction Générale.

**Les agents du GIPR** recrutés à l'extérieur devront, outre les conditions générales de recrutement, satisfaire à des tests psychotechniques et à un entretien avec un psychologue.

**Simplification** des formalités dans les domaines juridique et médical pour les agents victimes d'agressions. Des premières mesures ont été prises et cette réflexion continue (ELL vous les présentera le mois prochain). □

# CORRIDOR GARE DU NORD - GARE SAINT LAZARE :

## SALLE D'ATTENTE

Le réseau SNCF de la banlieue nord draine l'un des plus forts trafics de la région parisienne. Le quartier Saint Lazare concentre un grand nombre d'activités, notamment dans le tertiaire. Deux bonnes raisons pour expliquer l'importance des flux de voyageurs entre ces deux secteurs. Et la difficulté à les écouler dans de bonnes conditions quantitative et qualitative. En attendant des solutions très "lourdes", la desserte par autobus doit faire face et cela dans un contexte urbain très pénalisant. Comment l'améliorer avec le meilleur rapport coût/avantage possible ?

### Un secteur difficile.

Le secteur Nord-Saint Lazare englobe une dizaine de quartiers sur les huitième, neuvième et dixième arrondissements. Près de 200 000 habitants y résident et plus de 400 000 emplois y sont concentrés.

Deux axes principaux sillonnent ces quartiers : au sud, les grands boulevards et au nord, les rues La Fayette, de Châteaudun, St Lazare, de Maubeuge et de la Pépinière.

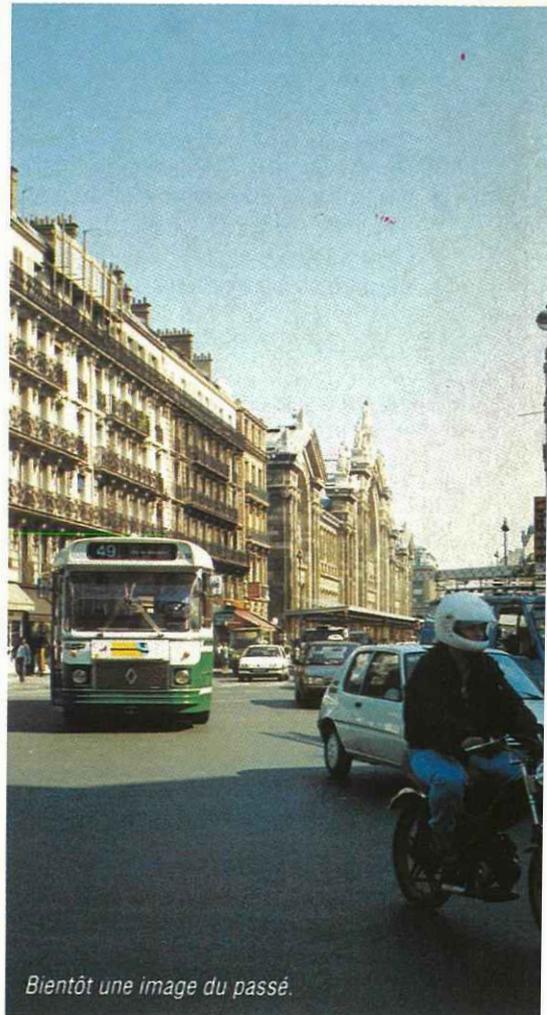
La desserte "lourde" est assurée par les lignes 7 et 12 du métro, mais aucune ne relie directement la gare Saint Lazare à la gare du Nord.

Ce sont les bus qui supportent le gros du trafic avec les lignes 26 (terminus St Lazare), 43 et 49 (terminus gare du Nord). Ainsi le 26 transporte quelque 38 000 voyageurs par jour, le 43, 32 000 et le 49, 16 500.

D'autres lignes (32, 42, 48) empruntent une partie du corridor, contribuant ainsi à décharger certains tronçons communs.

Le "corridor" est constitué dans le sens St Lazare-gare du Nord, des rues St Lazare, de Châteaudun et La Fayette; dans le sens inverse, des rues de Dunkerque, de Maubeuge et de Châteaudun (couloir à contre-sens), puis de Londres, d'Amsterdam, du Havre, bd Haussmann et de la rue de Mogador pour les lignes 32, 43 et 49, bd Haussmann et rue de Rome pour le 26.

La vitesse commerciale est faible, variant de 9,2 km/h à 11,3 km/h en moyenne, ce qui peut donner ponctuellement des vitesses allant de 4 km/h à 30 km/h. On constate enfin que c'est le sens Nord-St Lazare qui est le plus lent.



SE-CPA THIBAUT



## Que faire ?

L'importance des flux, la difficulté d'écoulement et, en toile de fond, le problème de la décharge du tronçon central de la ligne A ont remis à l'ordre du jour l'accroissement de l'efficacité de ce corridor bus. Des solutions en tramway ou en site propre intégral ont été, à une certaine époque, avancées. Néanmoins, en raison des contraintes d'insertion très difficiles, des solutions moins ambitieuses mais plus facilement réalisables ont été envisagées, toutes entraînant la création d'un couloir à contre-sens rue La Fayette.

### ● Le regroupement des itinéraires.

L'expérience démontre, d'une part que seuls les couloirs à contre-sens sont bien respectés, donc efficaces et que d'autre part le regroupement sur un même axe des deux sens de circulation d'une ligne d'autobus a la préférence des voyageurs en raison d'une meilleure compréhension du trajet parcouru.

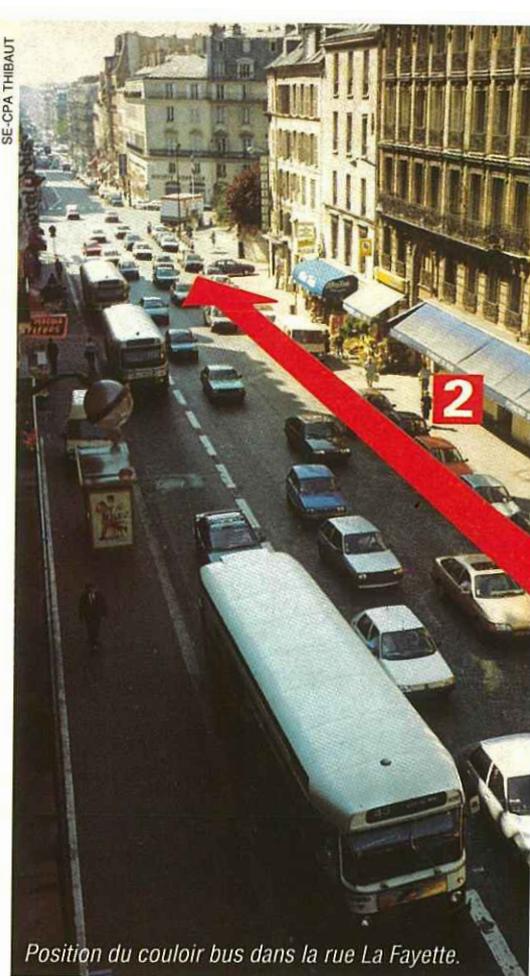
Le projet consiste donc à établir un couloir à contre-sens sur les rues La Fayette, de Châteaudun et St Lazare en complément du tronçon existant rue de Châteaudun et à modifier les itinéraires des lignes 32, 43 et 49 en regroupant les deux sens, les lignes 26, 42 et 48 étant maintenues dans leur itinéraire actuel.

La vitesse escomptée dans le couloir à contre-sens est de 15 km/h, ce qui donnerait des gains de temps de trajet d'au moins 7 mn dans le sens Nord-St Lazare pour les 1500 m de couloir supplémentaires, le montant de l'investissement se montant à 10 MF 1985.

### ● Le projet de ligne spécifique gare du Nord-gare St Lazare.

Partant de la constatation que le tronçon le plus chargé se situe entre les gares du Nord et St Lazare, un renforcement de la desserte en qualité mais aussi en quantité est nécessaire. Dès lors pourquoi ne pas envisager une ligne spécifique entre ces deux terminus ? D'autant que des services partiels sur ce tronçon existent déjà sur les lignes 43 et 49.

SE-CPA THIBAUT



Position du couloir bus dans la rue La Fayette.

## TRANSPORTS PUBLICS : DU FEU ROUGE AU FEU VERT

*Il existe un club des villes à TCSP - Transports en Commun en Site Propre - qui regroupe une trentaine d'agglomérations françaises, y compris la région parisienne. Son objectif : attirer l'attention de l'opinion et des pouvoirs publics sur les conditions dans lesquelles les centres des agglomérations peuvent être sauvés de l'asphyxie par un transport en site propre. Le terme de site propre est entendu ici au sens très large : de l'emprise réservée aux autobus au VAL, en passant bien sûr par le tramway.*

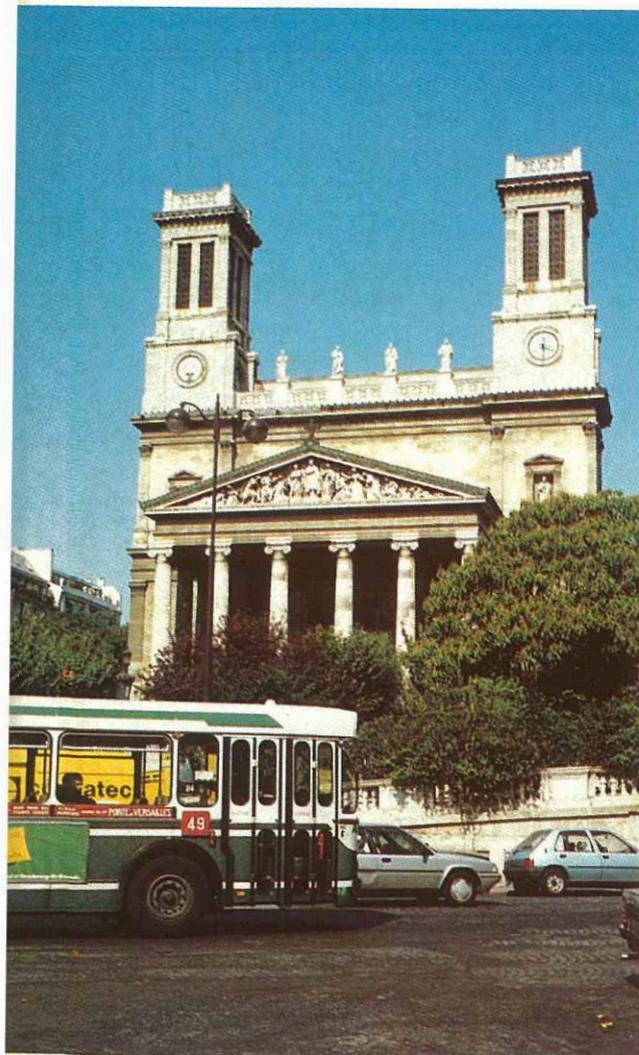
*"Un feu rouge bloque la circulation dans 150 villes de France". Un slogan parmi d'autres mais qui montre bien, d'après l'Union des Transports Publics (UTP) et le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), que l'asphyxie nous guette au coeur des villes engendré par la circulation automobile. Et pourtant les transports publics occupent le terrain, les réseaux sont en expansion, la fréquentation est en hausse; mais, à l'inverse, les recettes par voyage ont tendance à diminuer et les coûts par km à augmenter.*

*Comment dès lors faire passer au vert ce feu rouge ? En donnant une réelle priorité aux transports publics. Réel, l'adjectif est primordial, car souvent la priorité s'est cantonnée aux discours. Un nouvel élan est nécessaire. Plusieurs villes françaises, à l'instar de leurs consœurs étrangères, ont montré l'exemple d'un véritable renouveau, difficile mais toujours porteur d'espoir.*

*Ainsi à Nancy, où les trolleybus articulés font bon ménage avec l'automobile quand la régulation est centralisée et que chacun y trouve son espace. Ainsi à Dijon où une rue est réservée aux piétons et aux autobus comme à Montpellier. Ainsi à Grenoble où le difficile pari du tramway passant au coeur de la ville a été gagné au-delà de toute espérance, après celui de Nantes qui s'apprête à construire une seconde ligne et avant celui qui reliera Saint Denis à Bobigny en région parisienne. Ainsi le VAL de Lille qui révolutionne le transport urbain par ses automatismes. Chaque fois, ces réalisations ont été accompagnées d'aménagements améliorant la qualité de la vie environnante, par une plus grande sécurité pour tous, par une réduction des pollutions et des nuisances.*

*Les villes ont une grande responsabilité dans leurs décisions stratégiques par la place qu'elles veulent accorder aux transports en commun et par les choix technologiques; les "querelles" à Nantes et plus récemment à Strasbourg sont là pour en témoigner.*

*S'il fallait résumer en une phrase cette volonté d'aboutir à un véritable choix en faveur des transports collectifs, elle pourrait être : maintenir la pression.*



Une nouvelle ligne indicée 40, serait :

- une identification claire, les terminus étant près des gares,
- un service performant et régulier,
- un accroissement de la capacité par la mise en service d'autobus articulés.

La création d'une ligne 40 pourrait s'accompagner de modifications des autres lignes. Ainsi le 43 serait équipé d'articulés pour en accroître l'efficacité; le terminus du 49 pourrait être reporté à la gare St Lazare, la clientèle disposant de solutions de substitution grâce à d'autres lignes de bus ou par la ligne 12 du métro.

Bien sûr, des études complémentaires seraient nécessaires dans le cadre d'un projet plus global afin d'affiner les bilans pour les voyageurs "gagnant" et "pénalisés" et bien appréhender toutes les conséquences d'une telle restructuration dans un secteur sensible.

#### ● Une solution d'attente ?

On sait que dans les deux cas, la solution passe par la création d'un couloir à contre-sens. C'est très exactement ce qu'il a été décidé de faire dans la rue La Fayette entre le bd. Magenta et la rue de Châteaudun. En complément, un contre-sens sera établi également bd. Denain et rue de Châteaudun depuis la rue La Fayette jusqu'à la place Kossuth. Malheureusement, le contre-sens demandé rue St Lazare n'a pas été retenu par la Voirie, ce qui impose le maintien de l'itinéraire par les rues de Londres et d'Amsterdam.

Ce sont donc quelque 1000 m de couloir à contre-sens qui seront aménagés pour la fin de cette année.

Seules les lignes 43, 49 et 32 emprunteront ce couloir, le 43 devant être en outre équipé d'autobus articulés en début 90.

On peut penser qu'il s'agit là d'une position d'attente, très importante pour ce secteur et qui permet de réserver toutes possibilités futures. L'étude globale de restructuration du réseau d'autobus de Paris devrait intéresser tout particulièrement ce secteur sensible en n'excluant pas une opération d'accompagnement de style "Autrement bus". □

*Position du couloir bus à l'angle du boulevard Denain et de la rue La Fayette.*

Jean TRICOIRE

# CORRIDOR GARE DU NORD - GARE SAINT LAZARE



# ERM DE LA 2

LES

## LES EQUIPE

Une initiative de la ligne 2 a consisté, au printemps dernier, à créer des équipes d'agents itinérants, les Equipes de Reconquête du Métro. Elles avaient pour mission, comme l'indique leur nom, la maîtrise des installations et du territoire métro.



SE-CPA DUMAX

### Des agents bien démunis

Bernard GERVAIS, agent de réserve à Ternes, s'est porté volontaire pour faire partie des Equipes de Reconquête du Métro, appellation qui le porte à sourire en raison de son caractère quelque peu belliqueux. Poussé par la curiosité d'un travail différent, souhaitant se rendre compte par lui-même des problèmes se posant sur la ligne, il est d'attaque le 10 avril quand débute l'action des ERM.

*"Par équipe de trois ou quatre nous avons parcouru la ligne, nous rendant en priorité dans les stations importantes".* Pas de chef dans l'équipe; ce sont les agents qui décident ensemble du programme de la journée. Contrôle aux lignes d'accès, lutte contre les vendeurs de bijoux ou de lunettes à "Place de Clichy" et "Stalingrad" : *Nous nous sommes sentis bien démunis, regrette B. GERVAIS. "Nous leur demandions de plier leur éventaire et de partir. Ils s'exécutaient sans problème et revenaient dès notre départ. Aujourd'hui, il ne semble pas y avoir de solution".* L'aide aux agents est bien ressentie: *"J'ai fait partie des équipes commerciales et en tant que ERM, nous étions mieux accueillis qu'en tant qu'ATCO. Il est vrai que nous nous présentions toujours aux agents des recettes en arrivant dans la station, en leur proposant notre aide. Notre présence a été également appréciée par les voyageurs: en jour pour nous demander des renseignements sur le trajet et des lieux en surface; en nuit, notre présence les rassurait.*

Si les différentes équipes se rencontraient et comparaient leur travail réciproque, B. GERVAIS regrette l'absence de discussions, sur l'action menée du 10 avril au 30 mai, avec ses supérieurs. Pas de bilan porté à sa connaissance, pas de réunions: *"Il paraît que l'on recommence en octobre, mais je ne sais pas, je n'ai plus d'information depuis le 30 mai, et pourtant j'aimerais bien recommencer...."*

D'un côté une ligne de métro avec des stations plus ou moins faciles à gérer. De l'autre, des agents de réserve. "L'idée de Jérôme POUCH, inspecteur adjoint sur la 2," explique Michel HENRY, chef de la ligne, "a été de créer, à l'aide de ces agents souvent disponibles, des équipes de trois à quatre volontaires, sillonnant en jour et en nuit la ligne, et plus particulièrement le secteur Anvers-Nation".

Après accord de l'inspecteur de ligne et coup de fil à la division, l'affaire est conclue. Depuis le 10 avril, ces "croisés" des temps modernes partent chaque jour à la "reconquête du territoire métro", selon l'expression de Philippe LEGUAY, attaché commercial. Il s'agit pour eux de lutter contre la présence des camelots, notamment à Stalingrad, de musiciens, clochards, "punks" ou autres graffiteurs. Pas de P.V. mais négociations, courtoisie



et diplomatie sont utilisés pour leur faire "quitter les lieux", avec appel malgré tout à la surveillance générale, en dernier recours. Lutte aussi contre la fraude "dure", telle présence de fumeurs, de chiens, ou de "pieds sur les banquettes" avec procès verbaux à l'appui dans ce cas. Mais le rôle des ERM ne se contente pas d'être répressif. Elles sont là aussi pour apporter aide et assistance au personnel,

# S DE RECONQUETE DU METRO

qu'il s'agisse d'accompagner un agent de station allant chercher de la monnaie dans une banque, d'assurer la relève d'un agent unique, de garder un bureau de recette dont la vitre a été brisée lors d'une agression. Aide aussi aux conducteurs à la suite de l'actionnement d'un frein de secours, aux voyageurs par le renforcement de l'accueil au funiculaire de Montmartre en cas d'affluence exceptionnelle de touristes ou encore canalisation après un concert à Anvers. "La seule limite dans la mission de ces équipes étant de ne pas empiéter sur le travail du Contrôle et de la Surveillance Générale" précise Jérôme POUCH.

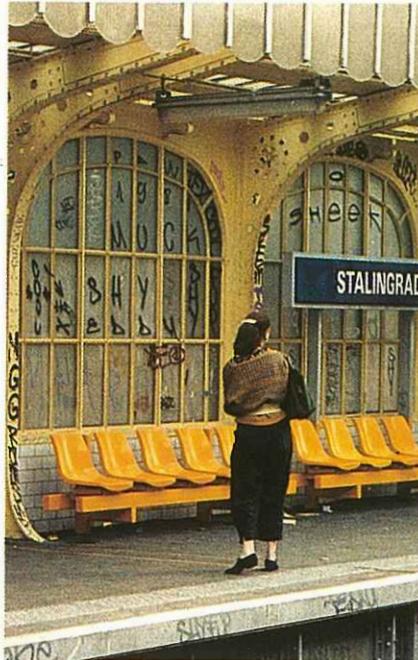
Bien perçues par les agents et les voyageurs, les ERM faisaient connaître régulièrement leur position, chaque heure, à la station Ménilmontant, PC de



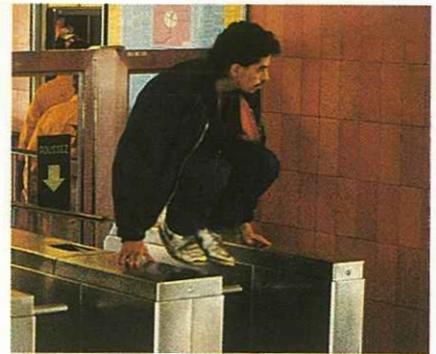
l'opération en quelque sorte. Ce qui leur permettait de pouvoir être rapidement contactées le cas échéant.

10 avril - 30 mai : la période est un peu courte pour dresser un bilan de l'activité des ERM. Cependant, Michel HENRY paraît satisfait : "cette expérience (que nous avons dû interrompre en raison des congés d'été) ne nous a pas fait découvrir des problèmes nouveaux sur notre ligne (en dehors d'un phénomène naissant de drogue), nous les connaissons ; mais elle a permis une sorte de mise au point, nous a précisé la situation ; le bilan est pour nous, aujourd'hui, positif.

En contrepartie nous nous sommes rendus compte de certaines carences. Alors que nous avons laissé les agents agir de leur propre initiative, nous pensons maintenant qu'il serait souhaitable de leur



SE-CPA DUMAX



donner une structure d'encadrement ; des objectifs plus précis devraient être définis pour la mission des ERM ; enfin, un équipement radio utilisable nous donnerait plus d'efficacité sur le terrain". A l'étude pour octobre quand les ERM, préfiguration en quelque sorte du projet station, redémarreront... □

Simone FEIGNIER

## ET POURTANT L'IDEE EST BONNE .....

"Un collègue m'a parlé d'une nouvelle action qui allait être menée sur la 2. Je me suis renseigné et j'ai demandé à y participer", nous explique Dominique ROGUE, chef de station à Anvers. "Pourquoi ? tout d'abord pour obtenir le repos 0. Ensuite, parce je pensais que le travail serait intéressant : j'aime aller au devant des voyageurs, discuter avec eux, et pour cela il faut sortir de la recette : ah ! si l'on pouvait "briser" la vitre de la recette !"

Dominique ROGUE, comme les autres agents des Equipes de Reconquête du Métro, parcourt la ligne sans programme vraiment établi. "Chaque jour, on demandait aux agents des stations s'il y avait quelque chose à faire, un problème quelconque à régler. Nous allions un peu à l'aveuglette, sans encadrement, sans mission précise." Contrôle de la fraude, lutte contre les camelots et autres indésirables... "Il y a du travail à faire sur la ligne mais si on ne nous en donne pas les moyens, toute action de surveillance sera inefficace. Il faudrait augmenter les forces de police et les effectifs de la Surveillance générale. A Anvers, fraudeurs et pickpockets sont monnaie courante. Appelés parfois à l'aide, les agents de la S.G. arrivent en général trop tard. Mais ils ne peuvent pas toujours intervenir rapidement, ils ne sont pas assez nombreux pour faire face à la situation.

Après un "accrochage" à l'occasion d'un contrôle à Place de Clichy, Dominique ROGUE s'est retrouvé avec un arrêt de travail. La consigne était diplomatie, courtoisie, persuasion, "mais on ne peut éviter de recevoir des coups quand le voyageur se montre agressif et vous tape dessus". Si seulement nous avions été reliés à la S.G. par talkie-walkie; ceux que nous avons ne portent pas assez loin; cependant ils ont un pouvoir de dissuasion certain, nous en avons l'expérience.

A la fin du mois de mai, une note est adressée aux agents pour les informer que l'action s'interrompt. "On nous avait dit qu'elle s'arrêterait fin juin. Pourquoi s'est-elle terminée plus tôt que prévu ? Quel bilan, quelles conclusions ont-ils été tirés de cette expérience ? on ne sait pas, on n'a aucune information là-dessus....."

Malgré ces critiques, l'action des ERM a beaucoup intéressé Dominique ROGUE : "D'une part, les agents et les voyageurs ont, je crois, apprécié notre présence et notre aide. D'autre part, la ligne 2 a une clientèle très diverse selon les secteurs, et nous devons en tenir compte dans nos interventions. C'est ce qui est intéressant et je suis prêt à recommencer à la rentrée si l'action se poursuit."

Une dernière remarque de Dominique ROGUE qui regrette que certains agents participent à ces actions, non par intérêt, mais uniquement pour sortir de leur "bocal" : "il faudrait motiver les agents....."

# TRANS VAL DE MARNE : TR

## accouchement avec

Le Trans Val-de-Marne (TVM), projet de site propre pour autobus entre Chevilly-Larue et Saint Maur-Créteil, devrait devenir une réalité, après une longue et difficile gestation. Délais normaux, diront certains, pour une réalisation de cette ampleur. Pas vraiment, rétorqueront d'autres, en fustigeant quelques valse-hésitations.

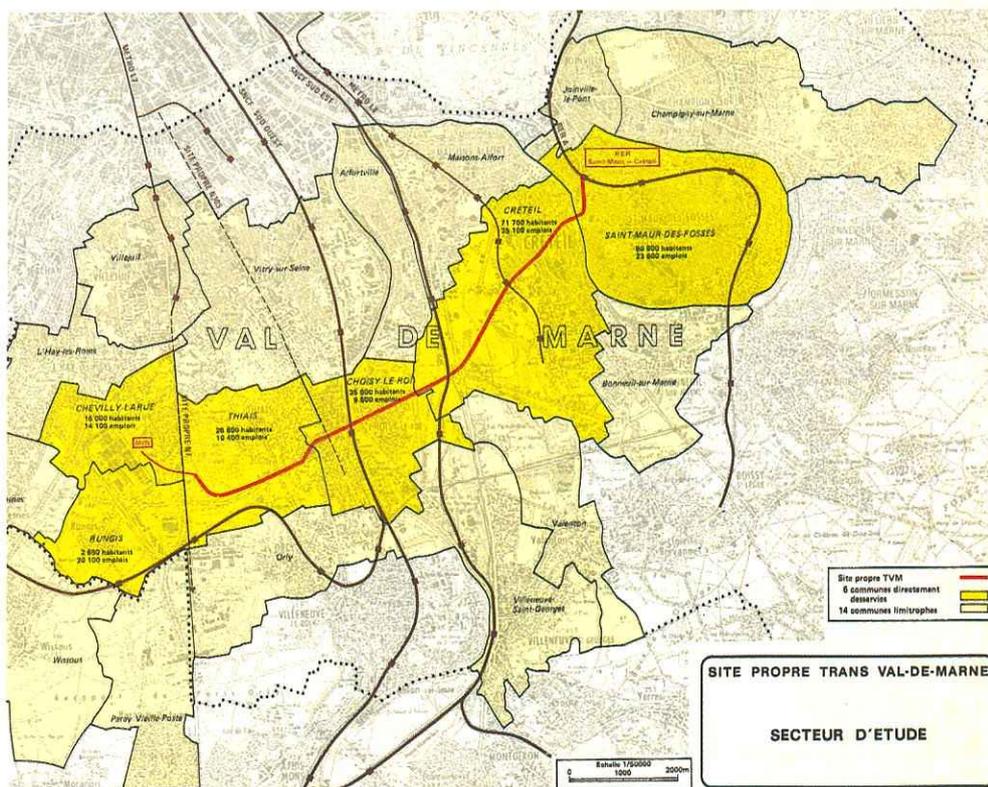
### TVM: un site propre pour quoi faire ?

Le 27 mars 1986, après plusieurs années d'études en collaboration avec la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne, le schéma de principe de l'opération était adopté par le Conseil d'administration de la Régie. Le Syndicat des Transports Parisiens le prenait en considération en décembre de la même année.

Ce projet d'intérêt régional a pour objectif de relier le MIN de Rungis à la gare RER de Saint Maur-Créteil par un site propre pour autobus desservant les principaux pôles de population et d'emplois de Chevilly-Larue, Thiais, Choisy-le-Roi, Créteil et Saint Maur des Fossés, en garantissant vitesse, régularité et débit.

La concertation préalable à l'enquête publique prévue par la loi pouvait dès lors commencer en mars 1987. C'est à ce niveau qu'apparurent les premières difficultés sérieuses avec Créteil. La municipalité qui ne cachait pas son opposition au projet demandait, et finalement obtenait, une solution "dégradée" pour le site propre: seul un aménagement des carrefours en amont de ceux-ci serait réalisé entre le Carrefour des Mèches et le Pont de Créteil (projet "Urbascopie"). N'excluant pas les risques de dysfonctionnement sur les sections ainsi "banalisées", la Régie proposait de donner à ces aménagements un caractère probatoire sur une période suffisamment longue pour en tirer les conclusions.

À Saint Maur, la Municipalité regrettait le nombre important de "passages à niveau" pour réclamer, sans trop y croire, une solution souterraine et fustigeait le caractère dangereux du site propre pour les piétons et les nombreux scolaires du quartier tra-



versé. Sur ce dernier argument, une solution pouvait être apportée par la construction d'un passage souterrain dénivelé pour piétons. Ce qui n'empêcha pas les édiles municipaux, de demander, en janvier, à la Région, l'utilisation de la Grande Ceinture SNCF "en remplacement" de TVM.

Finalement la déclaration d'utilité publique était néanmoins prise par un arrêté du 28 juin 1988, selon la solution de base figurant au dossier soumis à l'enquête préalable.

### Divergences ou mises au point ?

Les problèmes rencontrés avec certaines communes touchaient à des considéra-

tions centrées sur la préservation de l'environnement et du stationnement. L'avant-projet qui fixe dans le détail les caractéristiques de la ligne dut tenir compte alors des exigences de certaines communes concernant des aménagements très précis sur le stationnement ou les traversées piétonnes. Rien que de très normal pour ce type de projet qui cheminait donc dans le "labyrinthe" technico-administratif à une vitesse que l'on pouvait qualifier de raisonnable.

Mais une difficulté de dernière heure allait surgir à propos de la cohabitation entre le site propre et la voirie affectée à la circulation routière.

Alors que la distribution de l'espace vital pour chacun semblait entérinée, ici avec

( suite page 14)

# ANS VAL DE MARNE : TRAN

## douleurs

### INTERVIEW DE JEAN-YVES BELOTTE, ADJOINT AU DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT DU VAL-DE-MARNE, CHARGE DES INFRASTRUCTURES.

**Jean-Yves Belotte, vous êtes adjoint au Directeur départemental de l'Équipement du Val-de-Marne, présentez-nous la DDE 94.**

La Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne a pour mission comme les autres DDE - de mener à bien pour le compte de l'État, du département mais aussi des communes, des missions concernant trois domaines principaux : la voirie, la construction et l'urbanisme.

Elle dispose pour ce faire, outre un groupe administratif central, d'un Groupe d'Études et de Programmation (GEP) qui, comme son nom l'indique, procède à toutes les "études générales" - le TVM a été étudié dans cette cellule - et d'un Groupe Urbanisme Opérationnel et Construction (UOC) ayant des attributions en matière de droit des sols, de constructions publiques (les écoles par exemple) ou de logements.

En matière d'infrastructures - domaine qui nous intéresse aujourd'hui -, la DDE dispose, d'une part d'un arrondissement Grands Travaux (AREGT); on pense tout de suite à la réalisation de l'autoroute A86, pour laquelle on consacre 800 millions de francs par an. D'autre part un Arrondissement Fonctionnel des Transports et de l'Exploitation Routière (ARTER) exploite les quelque 40 km de voies rapides du département, gère un important parc de véhicules et réalise dans sa cellule "études et sécurité" des comptages routiers, des études de capacité des axes routiers et des études de résorption de "points noirs". Enfin 4 arrondissements territoriaux sont chargés en particulier de l'exploitation du réseau routier national et départemental et des travaux neufs sur ces réseaux.

**En matière d'infrastructures, on le voit, les préoccupations de la DDE sont essentiellement routières. Comment s'inscrit un projet de transport en commun comme le TVM, dans les missions de la DDE ?**

Il faut savoir que le TVM ne sera pas le premier site propre dans le Val-de-Marne. La DDE réalise, sous maîtrise d'ouvrage État,

un site propre sur la Route Nationale 305 à Ivry et Vitry. La DDE a donc l'habitude de travailler sur ce type de projet en harmonie avec la RATP. Avec le GEP, la DDE a des moyens d'études pouvant porter sur des infrastructures de transport en commun.

**Pouvez-vous nous retracer l'histoire de TVM et le rôle de la DDE dans l'élaboration du projet ?**

Le projet TVM se trouve à la convergence d'une préoccupation et d'une opportunité. La préoccupation est qu'il existe dans ce secteur du département des besoins de transport en commun de rocade non satisfaits. L'opportunité c'est la réalisation de l'autoroute A86 qui, en améliorant l'écoulement du trafic de transit, va faire se relâcher la "pression" sur la RN 186 et ainsi permettre la réalisation du site propre.

Le rôle de la DDE est ici triple. En premier lieu, des études de faisabilité ont été faites en liaison avec la RATP, sur la circulation des bus et des voitures particulières, afin de trouver un bon équilibre entre les deux modes. En second lieu, dans le cadre de ses compétences techniques d'aménagement des voiries, le fonctionnement des carrefours a été étudié mais également le calibrage futur des chaussées et le détail des aménagements. Enfin la DDE a établi des contacts étroits avec les municipalités concernées par le site propre, aidée en cela par le fait qu'elle est un "service de proximité" bien connu des communes.

**D'aucuns ont évoqué des divergences qui se sont fait jour au fil des études entre la DDE et la RATP quant à la place que cela devrait occuper chacun - bus et voitures - . Qu'en est-il exactement ?**

Lorsqu'on étudie un projet de cette ampleur, il faut distinguer deux niveaux : celui des principes où en général tout va bien et celui des détails de réalisation où, bien évidemment, surgissent les problèmes.

Il s'agit, je vous l'ai dit, de trouver un bon équilibre entre les exigences du transport en commun et celle de la circulation géné-

rale. On imagine mal, par exemple, un site propre où roulerait un autobus toutes les cinq minutes longé par une voirie qui serait encombrée au-delà du raisonnable. Tout le monde en souffrirait, y compris le TVM qui serait alors fortement contesté. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'aujourd'hui, la RN 186 draine un trafic de 70 000 à 80 000 véhicules par jour; dans le futur, la baisse de trafic escomptée ne prendra toute son ampleur que lors de la mise en service du "bouclage" d'A86 sur l'autoroute A6. Il s'agit donc de faire de bonnes prévisions de trafic pour calibrer au mieux la voirie, je le répète dans l'intérêt de tous. D'autant qu'il faut ajouter à cette préoccupation, celle de la meilleure insertion possible du nouvel aménagement dans le tissu urbain, domaine où bien entendu les communes sont extrêmement vigilantes.

Un exemple de difficulté que nous avons rencontré : les carrefours. Certains calibrages réalisés nous sont apparus insuffisants lors des études de détail. Il a donc fallu concilier un nouveau calibrage avec notre souci de parvenir à un aménagement urbain de qualité.

Entre la DDE et la RATP, il n'y a pas eu de divergences; mais des discussions ont eu lieu pour s'assurer que l'aménagement futur emporte l'adhésion de tous. Même au stade avancé où nous nous trouvons aujourd'hui, je pense que des mises au point, des affinements seront encore probablement nécessaires.

**Le planning de réalisation sera-t-il respecté ?**

Oui. Les travaux devraient débuter courant 1990 pour la section comprise entre le carrefour Pompadour et Saint-Maur. La partie ouest, entre Pompadour et Rungis, devrait être réalisée à partir de 1991. Mais d'ores et déjà, les travaux préliminaires à l'élargissement du pont d'Espagne à proximité de Belle-Epine et à la construction du "saut-de-mouton" de la rue des Alouettes à Thiais qui permet le franchissement de l'autoroute A86 par le site propre vont être lancés.

# VAL DE MARNE : TRANS VAL

TVM, un carrefour n'aurait plus assez de voies de circulation, là, toujours avec TVM, le pont actuel ne suffirait plus et devrait être doublé. En tout une vingtaine de sites à revoir à la hausse pour les voitures particulières sur la base de nouvelles estimations de trafic routier de la Direction Départementale de l'Équipement, prévoyant des augmentations de 50 à 100%. Inquiète d'une telle évolution du projet

conduisant à une certaine dégradation de l'environnement du site propre, source d'inévitables conflits avec les municipalités, la RATP manifestait son désaccord sur certains points s'écartant par trop du projet tel qu'il était fixé par la déclaration d'utilité publique. Néanmoins, lors d'une réunion à la Direction des Transports Terrestres avec le STP et la DDE 94, il était demandé à la RATP et à la DDE de revoir

l'ensemble de ces problèmes en évitant des "écarts" trop importants avec la DUP, puis de consulter les communes.

Lors de nouveaux comptages routiers, les prévisions furent revues à la baisse, faisant du coup disparaître certaines prétentions. Ainsi, à Créteil, les dispositions de la DUP s'appliqueront. On ne peut que s'en féliciter pour ce secteur où le site propre a déjà subi de sérieux revers.

À Choisy-le-Roi, la capacité de certains carrefours a été augmentée, notamment à Rouget-de-Lisle (RN 186/RN 305) et dans le quartier des Gondoles, sur la rive droite de la Seine.

À Thiais, le fonctionnement de deux carrefours à côté du centre commercial de Belle-Epine a été amélioré et un pont spécifique à TVM sera construit pour ne pas pénaliser le franchissement de la RN 186 par le pont du rond-point d'Espagne.

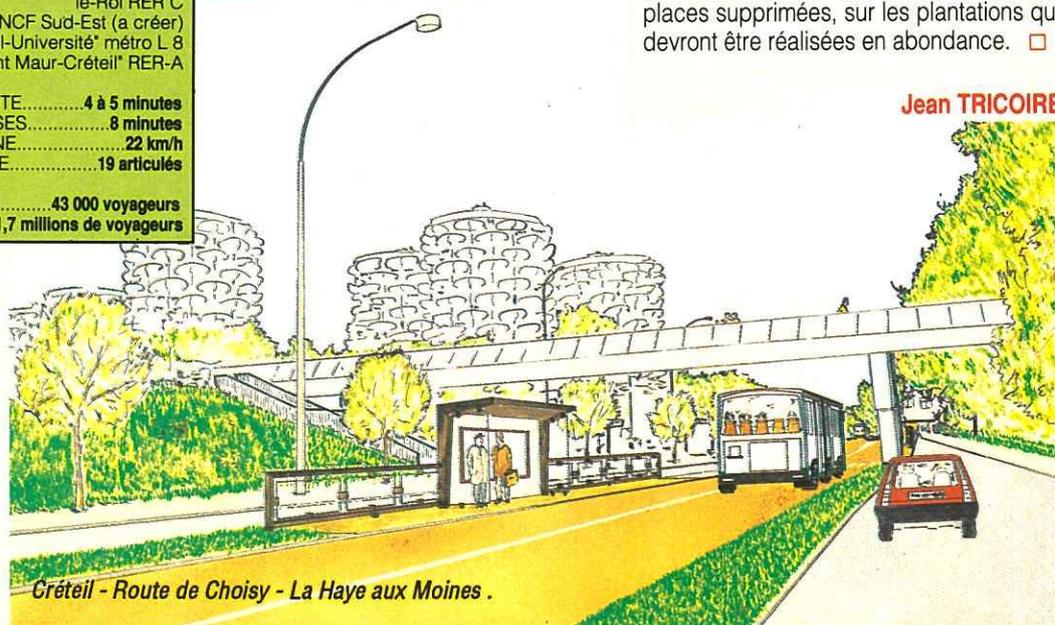
Ces mises au point, -on ne veut pas parler de divergences (voir interview du DDE adjoint)- ont permis de boucler un dossier décidément très difficile, où les "intérêts" ne sont pas tous apparus comme convergents, chacun défendant sa "chapelle" tout en s'efforçant, il faut le reconnaître, de faire avancer le projet...

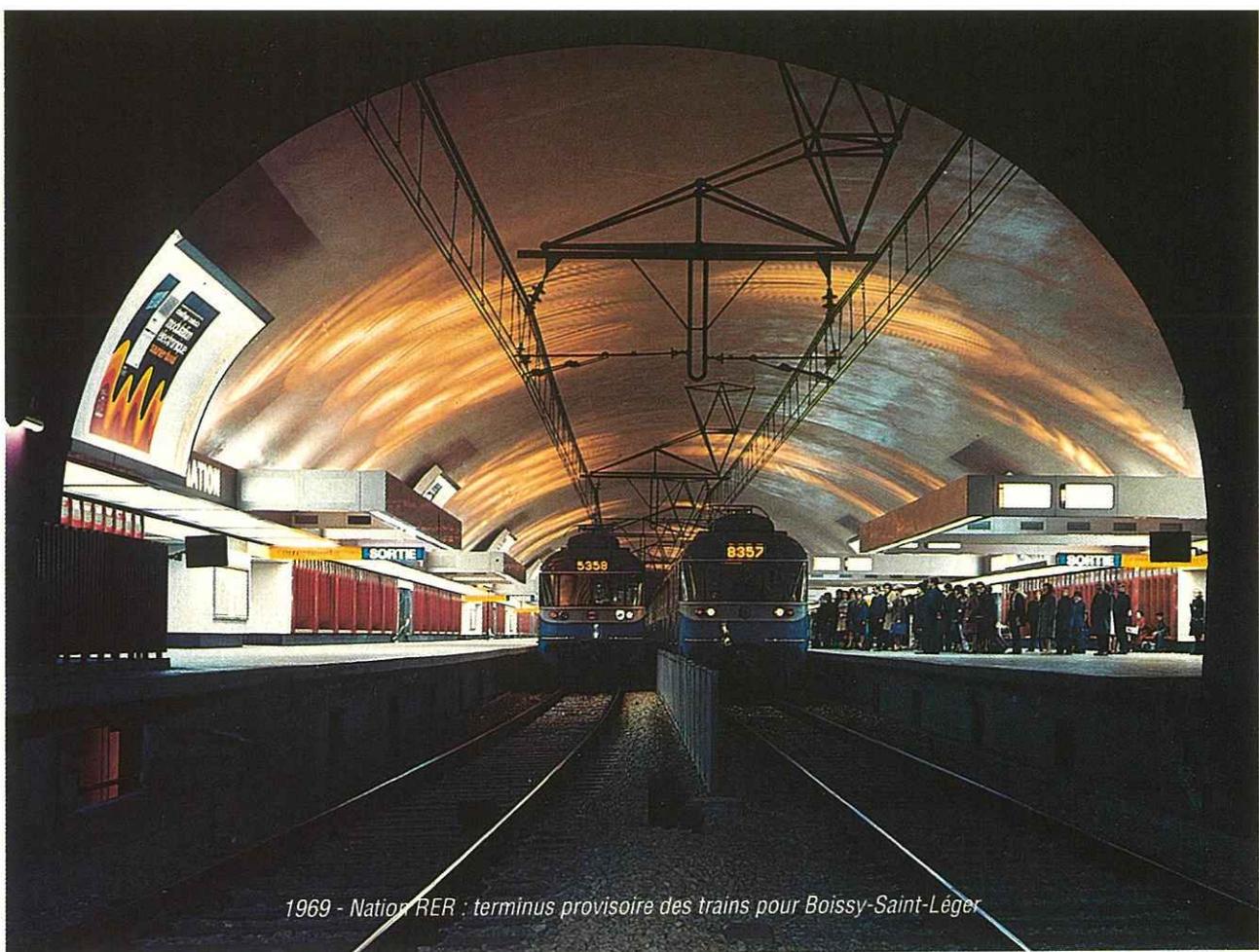
L'environnement du site propre a été l'un des éléments fondamentaux d'acceptation du projet. Des efforts particuliers ont été consentis sur la circulation, on l'a vu, sur la sécurité des piétons et notamment des écoliers avec utilisation fréquente de "chicanes" destinées à attirer l'attention, sur le stationnement avec compensation -y compris financières- des places supprimées, sur les plantations qui devront être réalisées en abondance. □

Jean TRICOIRE

## LE TRANS VAL-DE-MARNE: caractéristiques

LONGUEUR.....	12,5 Km
NOMBRE DE STATIONS.....	22 (inter station moyenne = 600 m)
CORRESPONDANCE AVEC DES VOIES FERREES.....	4 Gare de Choisy-le-Roi RER C "Pompadour" SNCF Sud-Est (à créer) "Créteil-Université" métro L 8 "Saint Maur-Créteil" RER-A
INTERVALLE A L' HEURE DE POINTE.....	4 à 5 minutes
INTERVALLE AUX HEURES CREUSES.....	8 minutes
VITESSE COMMERCIALE MOYENNE.....	22 km/h
NOMBRE D'AUTOBUS EN SERVICE.....	19 articulés
TRAFIC JOURNALIER.....	43 000 voyageurs
TRAFIC ANNUEL.....	11,7 millions de voyageurs





1969 - Nation RER : terminus provisoire des trains pour Boissy-Saint-Léger

## Les 20 ans du RER Nation - Boissy: Salut vieille branche

Inaugurée en décembre 1969, la liaison Nation-Boissy-Saint-Léger du "Métro express régional" succédait à la ligne SNCF de Vincennes. C'était en outre l'amorce de la future transversale régionale Est-Ouest, devenue depuis la ligne A du RER. Dans quelques jours, une série de manifestations commémoreront cet anniversaire (voir page suivante).

**A**ttention, Mademoiselle, à votre belle robe blanche... Quelle chaleur... En arrivant, promis je vous offre une limonade ! Oh, mais vous avez une escarbille dans l'oeil... Donnez-moi votre mouchoir. Je vais arranger cela."

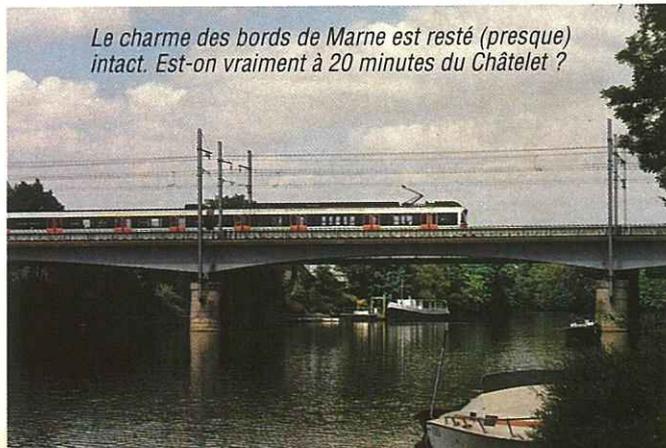
Dans la nuit du 13 au 14 décembre 1969, le dernier train à vapeur quitte la gare de la Bastille. Mais il y a déjà longtemps que les "marlous" du quartier ne vont plus guincher le dimanche dans les guinguettes des bords de Marne Reuilly, Saint-Mandé, Vincennes Nogent, Saint - Maur,

Champigny, Sucy : quelques unes des étapes qui mènent le train du Faubourg Saint-Antoine aux confins du plateau de Brie... Boissy-Saint-Léger : c'est déjà la campagne.

### Changement de direction

Ouvert en 1859 et prolongé à Boissy en 1874, le chemin de fer de Vincennes avait encore en 1960 le charme banlieusard des photos de Doisneau. C'est alors que

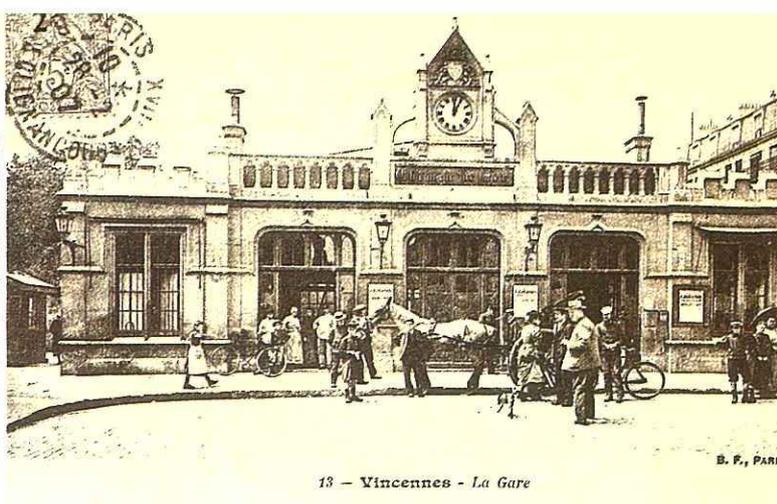
les pouvoirs publics décident d'en faire un maillon du futur "métro express régional" qui traversera Paris d'Est en Ouest. Mais avant cela, la ligne doit changer de visage: électrification, reconstruction des gares, disparition des passages à niveau... Par ailleurs, les trains abandonneront la gare de la



Le charme des bords de Marne est resté (presque) intact. Est-on vraiment à 20 minutes du Châtelet ?



459 PARIS. — La Gare de Vincennes. — LL.



13 — Vincennes - La Gare

B. F., PARIS

Bastille pour se diriger en souterrain depuis Saint-Mandé, vers la place de la Nation. Enfin, l'exploitation de la ligne sera confiée à la RATP\*.

Entrepris en 1965, Les travaux vont durer près de 5 ans. Plusieurs milliers de visiteurs, français et étrangers, viendront voir les chantiers, en particulier celui de la gare de Nation. Avec ses 25 mètres de large, ses 225 mètres de long, sa voûte de 10 mètres de haut, la presse présente la gare comme "la cathédrale souterraine du métro de l'an 2000".

Inaugurée le 12 décembre 1969, la liaison Nation - Boissy-Saint-Léger ne sera mise en service que 2 jours plus tard. Et

encore, avec un horaire réduit. Le nouvel horaire RER sera enfin appliqué le 25 janvier 1970\*\*. En quelques mois, le trafic double et atteint 700000 voyageurs / semaine. Il n'était que 120000 au temps des trains à vapeur pour la Bastille !

Pendant 8 ans, Nation va rester une gare en cul-de-sac. Le 9 décembre 1977, la liaison Auber-Nation ouvre au public. De ce passé de gare terminus, il ne subsiste plus aujourd'hui que 2 quais d'inégales largeurs: l'ancien quai de départ étant plus large que le quai d'arrivée pour permettre aux voyageurs de stationner dans l'attente de leur train.

De l'euphorie de la traversée de Paris à

l'engorgement du tronçon central, la branche de Boissy vit depuis 12 ans au rythme du RER-A. Avec des pointes de 25 à 26000 voyageurs/heure, l'ex-ligne de Vincennes fait le plein matin et soir. La progression du trafic y est régulière, sans être cependant aussi rapide que sur la branche de Marne-La-Vallée. Toutefois, de nombreux secteurs de Sucy, Boissy, Limeil-Brévannes et au-delà, vers Briec-Comte-Robert, connaissent une urbanisation rapide. Aujourd'hui, la campagne commence bien loin du RER ! □

Christian CHAUMEREUIL

(\*) A l'ouest de Paris, l'ancienne ligne SNCF Saint-Lazare / Saint-Germain connaissait le même sort.

(\*\*) Ce même jour, 11 lignes d'autobus arrivant au Château de Vincennes furent rabattues sur les gares RER de Nogent, de Joinville et de Champigny.

## Les 20 ans du RER Nation -



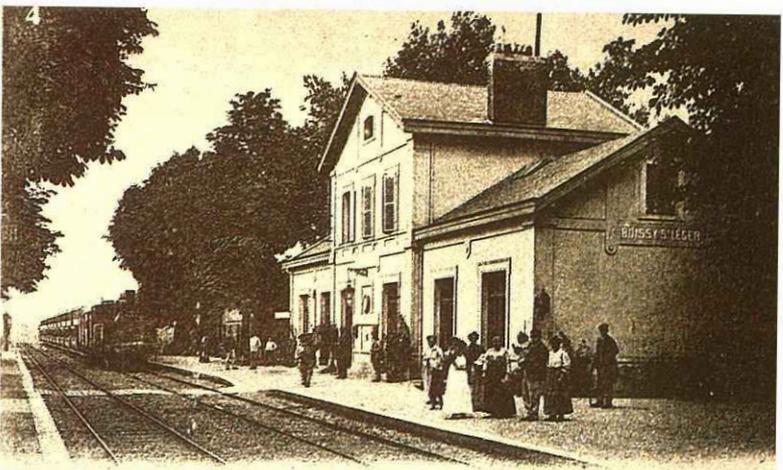
PHOTO N. AUDIOVISUEL



CHAMPIGNY. PERSPECTIVE DE LA GARE.

*Gros bécots à tous. Gatiennne*

*ne sera* Vieux cartons: la ligne de Boissy au début du siècle. La gare terminus du chemin de fer de Vincennes était située place de la Bastille, à l'emplacement de l'actuel Opéra (photo 1). La gare de Vincennes avait des allures de château moyenâgeux (photo n°2). A Champigny, la ligne jouxtait les voies de la grande ceinture ferroviaire de Paris. On ne parlait pas encore du RER, mais il y avait déjà des voitures voyageurs à étage (photo 3). Boissy-Saint-Léger, c'était déjà la campagne (photo 4). Les trains continuaient ensuite vers Verneuil-l'Etang via Brie-Comte-Robert.



SE-CPA MINOLI

16 - 22 octobre :

## Programme de fête

### "Ca fait 20 ans que l'on avance ensemble"

Hier, le métro express Nation-Boissy, aujourd'hui, le 2 minutes sur le tronçon central grâce à SACEM. C'est cette évolution que les agents de la ligne A vous invitent à (re)découvrir à travers une série d'expositions et de manifestations commémoratives qui se dérouleront dans la semaine du **16 au 22 octobre 1989**.

Sous réserves de modifications de dernière heure, voici les grandes lignes du programme :

**\* deux expositions fixes complémentaires** seront installées, l'une à Auber, l'autre à Nation. Elles retraceront l'histoire de la ligne A; elles présenteront l'architecture, les infrastructures, les matériels, les techniques d'exploitation de la ligne (dont SACEM); elles montreront les projets de développement du RER (Météor sera en première ligne); enfin, elles permettront de découvrir les métiers des agents RATP qui travaillent sur le RER.

**\* une exposition itinérante**, installée à bord d'un élément MS 61 tricolore, reprendra les mêmes thèmes et parcourra la ligne A. Le train exposition visitera les gares de Joinville-le-Pont (le 16/10), Rueil (17/10), Saint-Germain-en-Laye (18/10), Noisy-Le-Grand (19/10), Le Vésinet-le Pecq (20/10) et Boissy-Saint-Léger (21 et 22/10).

**\* un train à vapeur** avec des voitures voyageurs des années trente circulera le samedi 21 et le dimanche 22 entre Boissy-Saint-Léger et Joinville-le-Pont. Escarilles en prime pour le prix d'un billet normal.

**\* Un bureau de poste** temporaire se tiendra en gare de Boissy-Saint-Léger. L'édition d'une flamme philatélique commémorative est envisagée.

**\* journée portes ouvertes aux ateliers FR de Boissy-Saint-Léger** le samedi 21 octobre, de 9H à 17H.

Exposition-visite des ateliers de petite et de grande révision, stands d'informations sur la formation professionnelle et les syndicats, visite-démonstration de certains équipements (tour en fosse, presse à caler, vérins en fosse...). **La motrice Sprague M 1354 et une locomotive à vapeur bicabine du 19ème siècle**, restaurées par les équipes de FR seront en outre exposées dans l'atelier.

# Boissy:

Jusqu'en décembre 1969, la ligne de Boissy était desservie par des trains à vapeur. Pour vous remettre dans l'ambiance, des trains spéciaux à vapeur circuleront les 21 et 22 octobre entre Joinville et Boissy.



SE-CPA THIBAUT

Quand d'anciens trains retrouvent leur jeunesse:

# CURE DE JOUVENCE POUR VIEUX CHAUDRONS

Une ancienne locomotive à vapeur aux ateliers de Vaugirard, une ancienne motrice Sprague aux ateliers de Fontenay, une ancienne Z de la ligne de Sceaux aux ateliers de Montrouge: trois témoignages de l'histoire des transports qui seront bientôt au musée. C'est le service FR (service du matériel roulant du réseau ferré) qui assure cette remise en état.



L'équipe de Vaugirard ayant participé à la restauration de la machine à vapeur pose devant son chef-d'œuvre. Des locomotives de ce genre-là assureraient au début du siècle la traction du tramway à vapeur entre l'Etoile et Saint-Germain-en-Laye.

**L**e 5 juillet dernier, un camion quittait les ateliers de Vaugirard. Juchée sur la remorque une locomotive à vapeur, flambant neuve... Ou presque puisqu'elle date du début du siècle ! Destination du convoi : le musée des transports de Saint-Mandé.

En 1986, quand commencent les travaux de restauration la locomotive ressemble à un tas de rouille. En trois ans, les agents de Vaugirard vont réaliser des merveilles. Pour la circonstance, Léon Gorin va même sortir de son grenier une boîte remplie de petits pinceaux en poils de martre. Avec eux, il va tracer d'un geste les filets de peinture qui rehaussent la robe vert sombre de la locomotive.

"C'est étonnant ce qu'on arrivait à faire à l'époque. Au plan mécanique, chapeau !". Pascal n'a guère plus d'un an de Régie. Quand il est arrivé à Vaugirard, il ne s'attendait pas à faire de l'ajustage sur une machine à vapeur. "Oh, je ne regrette pas. Bien au contraire." Depuis quelques mois, Pascal occupe un poste dans l'équipe d'entretien des boggies. "Ca n'a vraiment rien à voir", indique-t-il en esquissant un petit sourire.

"Notre travail, c'est l'entretien des véhicules auxiliaires (voir ELL n°108). Nous avons aussi beaucoup travaillé sur le métro-boia et sur d'autres prototypes (...) Il n'y avait pas trois ans de travail sur la machine à vapeur", continue M. Mazet responsable de l'atelier de Vaugirard. "Nous avons fait cela à l'occasion, sans urgence. D'où la longueur du délai".

Le même scénario se déroule aujourd'hui aux ateliers de Fontenay et aux ateliers de Montrouge. Fontenay remet en état la motrice Sprague n°1354. Montrouge, quant à lui, entreprend la réfection de la Z 2411 de la ligne de Sceaux. Ces deux vétérantes des transports parisiens rejoindront ensuite le Musée français du chemin de fer à Mulhouse.

## L'histoire vivante

Nous ne sommes pas des conservateurs, mais des transporteurs", lance Jean-Claude Evrard, responsable du département "Gestion et développement" de FR. "C'est pourquoi ces différents matériels partent dans des musées après leur remise en état par nos ateliers (...). Ce

travail est un symbole. C'est une preuve de la capacité de nos agents à se mobiliser, à relever des défis. C'est aussi le témoignage tangible de leurs compétences professionnelles. Une sorte de chef d'oeuvre collectif (...)

Pour vivre pleinement le présent et regarder sans crainte l'avenir, un individu, une équipe, une entreprise doivent pouvoir s'ancre dans leur passé. Il ne s'agit pas d'être un nostalgique qui parle la larme à l'oeil du bon vieux temps. Personnellement, je ne suis pas un maniaque des vieux trains. En revanche, je crois que certains matériels roulants typiques d'une époque, comme le Sprague, disposent d'une véritable force d'évocation, d'une faculté de susciter le rêve et d'éveiller la curiosité du plus grand nombre. Ce sont en quelque sorte des machines à découvrir le temps. Mais pour cela, il faut que ces matériels soient vivants. C'est en cela que nos projets d'animation à FR se distinguent de l'esprit de conservation propre aux musées."

Ces projets, ils sont simples à résumer; moins évidents à mettre en pratique. Il s'agirait de remettre à niveau technique



les 3 rames Sprague existant encore à la Régie. Pour cela, certains organes seraient modernisés (les boîtes d'essieux par exemple). D'autres seraient échangés en utilisant les stocks de pièces détachées qui existent toujours (la plupart des tracteurs employés pour les trains de travaux du métro sont d'anciennes motrices Sprague transformées). Ces travaux de remise à niveau ont été entamés sur la rame Sprague louée par la RATP pour les tournages cinéma.

Une fois remises à niveau, ces rames Sprague pourraient circuler sans difficultés sur le réseau. Et surtout sans risquer de compromettre l'exploitation par des pannes intempestives ! Elles réaliseraient alors, soit de façon régulière, soit à la demande, des circulations historiques. Un peu comme cela se fait avec les vieux bus à plate-forme du réseau routier.

*"Ces rames pourraient devenir un élément d'une politique d'animation ou de promotion du réseau RATP", souligne Jean-Claude Evrard. "Par ailleurs, rien n'interdirait d'en faire aussi un produit commercial. Regardez le succès des voyages à caractère rétro !"*

Pour l'instant aucune décision n'est prise. Si le projet était retenu, le travail de remise à niveau des rames Sprague serait sans doute confié à Vaugirard. En attendant, les équipes de l'atelier ont entrepris la remise en état (la reconstruction presque!) d'un couplage de 2 voitures à caisse en bois du métro de 1900. Le calendrier prévoit simplement l'achèvement des travaux pour l'an 2000. La présentation de ce couplage en état de marche devrait être le clou des festivités du centenaire du métro de Paris. □

**Christian CHAUMEREUIL**

SE-CPA CHABROL

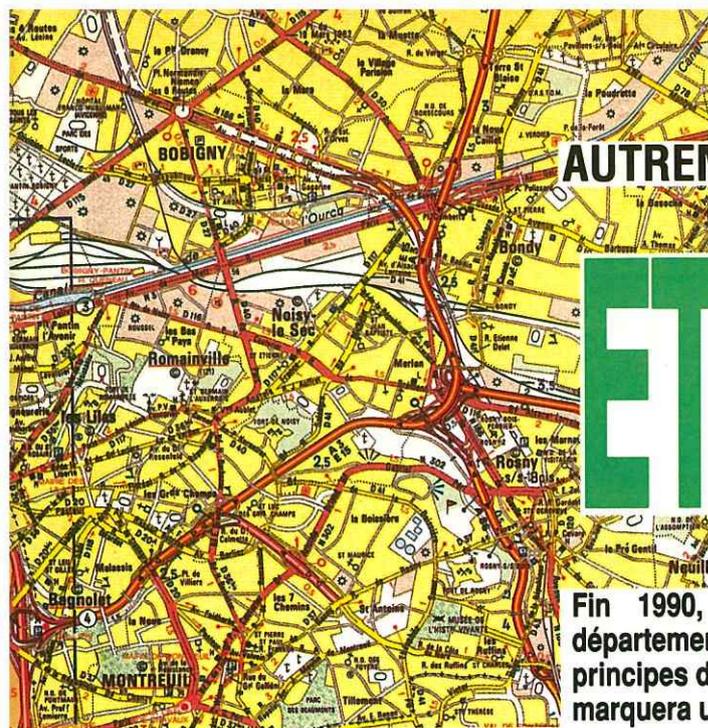


Janvier 1986: les travaux de restauration commencent. La locomotive à vapeur à bien piètre figure.



## UNE AFFAIRE EN OR

Trois fois par semaine, de mai à octobre, un vieux tram des années 20 effectue un circuit touristique dans le centre de la ville de Zürich. A chaque fois, une trentaine de visiteurs découvrent ainsi les différents quartiers de la plus grande ville suisse. Le tram historique utilise les voies de l'important réseau de tramway qui dessert la ville (15 lignes). Par ailleurs, il est souvent affrété pour des voyages spéciaux et il est régulièrement utilisé par les VBZ (la RATP zurichoise) pour des manifestations de presse ou de relations publiques. De couleur or, ce tram est patronné par la Société de Banque Suisse. Aux dires de certains responsables des VBZ, ce n'est pas "une mauvaise affaire". Mais Zürich n'est-elle pas une capitale des affaires !



**AUTREMENT BUS EN SEINE-SAINT-DENIS :**

# ET DE TROIS !

**Fin 1990, le réseau d'autobus desservant le sud-ouest du département de la Seine-Saint-Denis sera restructuré suivant les principes d'Autrement Bus. Cette opération, la troisième depuis 1988, marquera un tournant dans le déroulement du projet Autrement Bus.**

**A**près le sud des Hauts de Seine et le cœur du Val de Marne en juin 1990, Autrement Bus arrivera en Seine-Saint-Denis dans moins de deux ans. Six communes seront directement concernées : Bagnole, Les Lilas, Montreuil, Noisy-Le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. Elles regroupent 246000 habitants.

Enserées entre les lignes SNCF de la banlieue Est et la ligne A du RER, ces communes sont desservies directement ou indirectement par 5 lignes de métro (lignes 1, 3, 5, 9 et 11) et par une bonne quinzaine de lignes d'autobus. Ces lignes de bus assurent chaque année 38 millions de voyages (soit 8% du trafic bus de la RATP en banlieue parisienne).

Malgré cela, les transports collectifs n'assurent qu'un tiers des 616000 déplacements motorisés effectués quotidiennement dans ce secteur de banlieue. Les transports collectifs ne sont réellement majoritaires que pour les déplacements "domicile - travail" banlieue/Paris. Mais ces derniers représentent à peine 40% du total des déplacements quotidiens dans le secteur.

A vrai dire, la situation des transports en commun en général (et celle du bus en particulier) dans ce secteur de Seine-Saint-Denis est très proche de celle rencontrée dans le reste de la banlieue parisienne (voir ELL n° 105 et 121). Toutefois, des villes comme Montreuil ou Bagnole comptent davantage d'emplois que de résidents actifs. D'où un nombre assez élevé (27%) de déplacements à l'intérieur même du périmètre défini par les 6 communes concernées par le projet Autrement Bus.

Ces 6 communes ont par ailleurs clairement défini leur politique de développement. Certaines ont planifié des urbanisations nouvelles: ZAC de Nanteuil à Rosny, ZAC des Bas Pays à Romainville, quartier des Murs à Pêches à

Montreuil ou secteur Galliéni à Bagnole. D'autres ont lancé des actions de "revitalisation" des quartiers anciens du centre ville: Les Lilas ou Noisy-le Sec. Grâce à cela, ces communes sont capables d'identifier leurs besoins de déplacement sur une assez longue période.

## Les grandes lignes

En apportant des réponses à ces besoins de déplacements, la RATP, à travers Autrement Bus, vise à s'inscrire comme un partenaire du développement communal. La restructuration du réseau bus s'inspirera des mêmes principes que ceux mis en application dans les Hauts de Seine et dans le Val de Marne.

- D'abord, en concertation étroite avec les municipalités et le Conseil général, création de plusieurs liaisons en rocade, de commune à commune, comme: Bobigny / Montreuil ou Romainville / Bagnole / Montreuil / Vincennes, ou encore Bobigny / Noisy-le-Sec / Montreuil / Fontenay-sous-Bois.

- Ensuite, amélioration de certaines dessertes : Rosny 2, les liaisons avec la gare SNCF de Rosny - Bois - Perrier...

- Parallèlement, les itinéraires et le mode de desserte de plusieurs lignes seront simplifiés : cas des lignes 101, 101N, 121 et 129...

- Enfin, cinq points clés (des noeuds de correspondances bus /bus) seront aménagés à : Romainville (Carnot), Rosny-sous-Bois (Van Der Heyden),

Bagnole (Galliéni) et Montreuil (Mairie et Croix de Chavaux).

A cela s'ajoutent, comme dans les deux précédents secteurs Autrement Bus, de nouveaux moyens d'information des voyageurs : nouveaux potelets bus, bornes SITU, plans de réseau new-look... Lancée fin 1990, l'opération Autrement Bus Seine-Saint-Denis constituera le dernier volet de la "phase préliminaire" du projet Autrement Bus. Celui-ci doit être étendu ensuite à l'ensemble de la banlieue parisienne. Cette extension se fera-t-elle secteur par secteur (au rythme de 2 ou 3 nouveaux secteurs par an) ?

Se fera-t-elle au coup par coup, certains aspects d'Autrement Bus étant généralisés plus vite que d'autres ? Rien n'est vraiment fixé (voir ELL n° 124 p 6-7). Mais les réflexions vont bon train dans les états majors du réseau routier. Réponse dans le courant de l'année prochaine, sans doute. □

**Christian CHAUMEREUIL**





## OUI AUX MONOPOLES

Les Français attachés au monopole des services publics: c'est ce qui ressort d'une récente enquête effectuée par l'institut IPSOS pour le compte de la Poste. Toutefois, le nombre des personnes qui se déclarent satisfaites des services publics est en baisse :

- 9 % en un an pour la Poste,  
- 4% pour la SNCF.

La palme de la satisfaction revient aux Télécoms et à EDF avec 85% de satisfaits. A la question estimez-vous que ces services publics doivent conserver leur monopole, la réponse est oui à 60% pour la Poste, oui à 57% pour la SNCF, mais oui à 44% seulement pour Air Inter. Rien n'est dit sur la RATP. (Source : La Tribune)

## TGV+SK

45 minutes pour aller de Paris à Vendôme en TGV. Mais 30 minutes, valises à la main, pour franchir les 800 mètres qui séparent le TGV-Atlantique du métro le plus proche. Afin de remédier à cette situation, la SNCF envisage de construire une sorte de télécabine, dérivé du système SK, entre la nouvelle gare TGV du boulevard Pasteur et le métro Montparnasse. Coût du projet : 65 millions de francs. Décision attendue dans quelques semaines.



## ORLYBUS CHANGE DE PEAU

Cet été de nouveaux distributeurs de billets pour Orlybus ont fait leur apparition à Denfert-Rochereau. Décorés en vert et bleu (les couleurs mascottes des 2 réseaux RATP), ces nouveaux distributeurs sont le signe avant-coureur d'un changement de style pour Orlybus. Depuis l'été 1983, ces bus articulés arborent une livrée gris foncé d'où se détache un paysage de Paris, traité à la manière d'une image vidéo. Les bus doivent prochainement passer en atelier pour une mise à niveau technique. A cette occasion, ils devraient être redécorés. Le nouveau costume d'Orlybus n'est pas encore tout à fait prêt. Alors attendons...

SE-CPA SUTTON

## LYON DECENTRALISE

Annoncée pour 1991, l'opération de décentralisation de la STCL (Société Lyonnaise de Transports en Commun) sera effective dès le 1er janvier 1990. Il s'agit de faire éclater la structure actuelle des TCL pour créer 10 Unités territoriales de Transport (7 UT pour les bus et 3 UT pour le métro) et 6 Unités Spécialisées destinées à épauler les Unités Transports (US : atelier central métro, service électricité, service électronique, service commercial, service des approvisionnements, service voies et bâtiments). Quant à la direction générale des TCL, elle conservera (outres ses missions propres) les activités relatives à la gestion des ressources humaines, à la communication, au marketing central et au contrôle de gestion. Pour certains dossiers, elle aura un rôle de coordination (exemple : la signalétique des réseaux de transports).

Pour le Directeur général de la STCL, l'objectif de cette réforme vise à "donner une plus grande marge d'autonomie pour faire prendre les décisions au niveau le plus bas possible, plus près des clients, avec la plus large participation du personnel".

## VISU'ELL

La décoration printanière de la salle des échanges de la station Duroc (lignes 10 et 13).



SE-CPA MINOLI

## BUS A L'ESSAI

Deux autobus néerlandais, construit par la firme Van Hool, tournent depuis quelques temps sur le réseau RATP. Le premier, un bus à gabarit réduit, sert de Montmartrobus. Le second, un bus à gabarit normal, est en service sur la ligne 38. L'achat de ces 2 bus par la RATP s'inscrit dans un programme plus large de mise à l'essai des principaux types d'autobus urbains existant sur le marché européen.



SE-CPA DUMAX



## ANAMORPHOSE

Quand un Chef d'Etat rencontre un Chef d'Etat, ils échangent des cadeaux. Qu'ont donc reçu les Chefs d'Etats des pays les plus industrialisés réunis à Paris lors des manifestations du bicentenaire ? Une "anamorphose" reliant la Grande Arche à la Pyramide du Louvre (l'anamorphose est un effet d'optique consistant à déformer ce qui, sous un certain angle de vision, reprend son véritable aspect). Ce qu'on sait peut être moins, c'est que l'artiste qui les a réalisées est Hervé Mathieu-Bachelot, conseiller artistique de la RATP (service RM).

## UNE VIE DE BUS

Les frais de maintenance d'un bus représentent entre 15 à 20% des dépenses globales d'exploitation. La politique de renouvellement du matériel représente donc "un enjeu économique capital" pour les entreprises de transport. Ce sujet a été l'un des thèmes de discussion du congrès de l'UITP (Union internationale des transports publics), en juin dernier à Budapest.

Dans son numéro de juillet 89, la revue Transport Public consacre un dossier technique à la présentation de 3 politiques de renouvellement bus, radicalement différentes dans leur conception.

**A Paris, la RATP** a décidé en 1987 de porter à 15 ans (+ 3 ans) la durée de vie moyenne des bus. Cette décision fait suite aux améliorations dans le domaine de la voirie publique, dans les techniques anti-corrosion. Une remise en peinture des bus à mi-vie est néanmoins prévue. Au plan esthétique, cela donne une seconde jeunesse au bus. La politique Régie apparaît ainsi comme la recherche du meilleur compromis entre les impératifs techniques, économiques et commerciaux.

**La SIBRA, réseau d'Annecy** (une soixantaine

de véhicules), a adopté une politique différente. Tous les bus sont vendus au bout de 8 années de service. Résultat: un parc de véhicules parmi les plus jeunes de France. Cette politique s'explique tant par des considérations techniques que par des considérations d'image de marque. *"Le versement transport a été institué pour moderniser les réseaux de transports urbains. Rien de plus normal donc pour les élus que d'utiliser cet argent pour acheter des bus neufs"*, indique Gérard Boulay, Directeur général de la SIBRA.

**A la SEMITAN (Nantes)**, la durée de vie moyenne des bus était de 12 ans. Face aux dépenses d'acquisition de matériel neuf, la SEMITAN a opté pour une solution intermédiaire: le recarrossage. L'opération ne touche que les véhicules Heuliez 0305. Mais la SEMITAN en possède près de 200. Au plan technique, l'opération se déroule en étroite collaboration avec la société Heuliez. Elle fonctionne depuis 2 ans. Les responsables de la SEMITAN lui trouvent de multiples avantages, dont celui de permettre une économie d'investissement de 38% environ par véhicule.

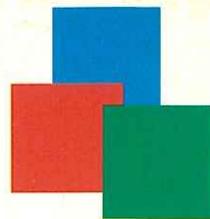


Photo N. Audouissuel

## LASER SHOW

Les travaux de rénovation de la station Porte de Pantin (ligne 5) sont terminés. Les piédroits sont transformés en portées musicales géantes avec des notes multicolores. Dans l'axe de la station des rayons laser complètent le décor... A deux pas du Zénith, on est déjà dans l'ambiance du concert.

## ORANGE 77

Un complément Carte orange pour les habitants de Seine et Marne : l'idée est dans l'air. Le Conseil Général a lancé cet été une étude pour évaluer au mieux les besoins en transports collectifs des Séquanais - Marnais et apprécier les conséquences financières d'une telle décision.

## CONDUITE SIMULEE

La SNCF vient d'installer un premier simulateur de conduite au dépôt d'Achère. Dix autres dépôts devraient être équipés avant la fin de l'année. Ils seront 35 au début 91. Ces simulateurs sont destinés à la formation et au perfectionnement des agents de conduite. Jusque là, la formation pratique des mécaniciens SNCF se faisait exclusivement sur les trains.

## ORLY-ROISSY

Une liaison RER entre Orly et Roissy via Marne-La-Vallée : c'est l'idée avancée par J.P. Fourré, nouveau Président d'Epamarme. Avec la mise en service de cette rocade ferroviaire, Marne - La - Vallée serait à 10 minutes de Roissy et à 20 minutes d'Orly. Dans une conférence de presse (28/7/89) il a qualifié Eurodisneyland de "grand parc de loisirs aux ambitions idéologiques fortes, mais où le côté ludique l'emporte grandement sur l'apport culturel pour le visiteur".

## EUROPE

La Commission de Bruxelles souhaiterait déréglementer les marchés publics des secteurs protégés dans la CEE. L'eau, l'énergie, les télécoms et les transports sont en première ligne. Une préférence communautaire pourrait néanmoins être instituée (source : *La lettre de l'expansion*)

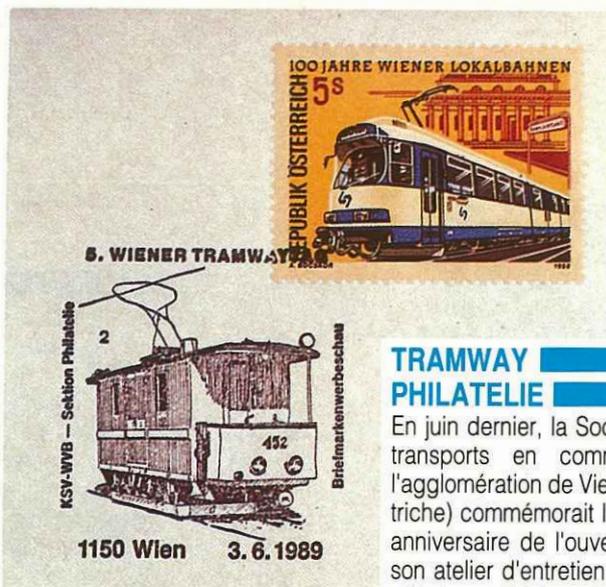


## ANACHRONISME

Non, ce n'est pas la solution d'un concours ! Si certains personnages 1789 de la fresque de la station Bastille portent des lunettes très mode 1989, c'est une volonté délibérée des artistes. Une manière d'établir "un pont culturel" entre hier et aujourd'hui. Donc rien à voir avec une quelconque opération de promotion sponsorisée par un opticien habitué des plans et affiches du métro.

## VUE DU CIEL

Rien de tel qu'un dirigeable pour avoir une vue panoramique sur la circulation parisienne. L'expérience réalisée à l'occasion des manifestations du Bicentenaire l'a bien montré. Les Pouvoirs Publics ne seraient pas contre un nouvel essai. Seul problème : le prix ! La location a coûté 4 millions de francs pour trois semaines au Ministère de l'Intérieur.



## TRAMWAY PHILATELIE

En juin dernier, la Société des transports en commun de l'agglomération de Vienne (Autriche) commémorait le 15ème anniversaire de l'ouverture de son atelier d'entretien centralisé du matériel roulant (bus, tramway et métros). Cette manifestation coïncidait avec la 5ème "Journée des tramways de Vienne", portes ouvertes et visites de certains dépôts et de l'atelier central. Voyages spéciaux en trams historiques. Emission d'une enveloppe philatélique spéciale. De telles opérations de promotion des transports urbains sont fréquentes en Autriche.

## PARIS-NEW-YORK

L'import - export France - USA est en plein boum ! D'un côté, ce sont les Anges du métro de New-York qui souhaitent s'implanter à Paris. De l'autre, c'est Sofretu (par le biais de sa filiale aux Etats-Unis) qui est présélectionnée par la NYCTA (New-York City Transit Authority) pour la fourniture d'un système d'information destiné aux voyageurs du métro de New-York. Seule différence: avec la NYCTA, il y a un contrat de 2.500.000 dollars à la clé.

## DEBUT DE CHANTIER

Début des travaux sur le prolongement de la ligne A vers Eurodisneyland. Le premier chantier se situe entre Torcy et Collégien, sur l'autoroute A104. La RATP entreprend la réalisation d'un pont qui permettra au RER de passer sous l'autoroute. Les travaux doivent durer 14 mois.

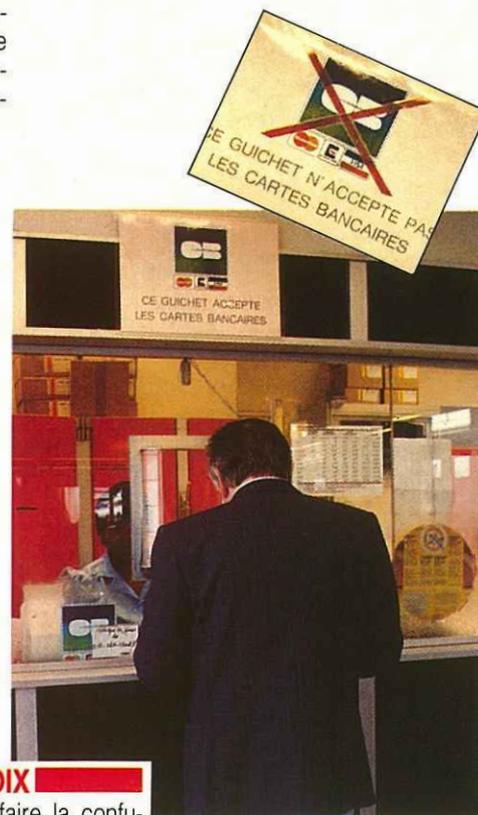
## METRO LA NUIT

Sauvabus organise dans la nuit du 20 au 21 octobre une visite des chantiers du métro la nuit.

(Prix non communiqué. Renseignements 45 90 64 87).

## LILLE: BUS ATTEND METRO

Profitant de l'ouverture de la seconde ligne du VAL, les techniciens des transports de Lille ont mis en service un système destiné à faciliter les correspondances métro-bus. Lorsque le métro arrive à quai, il allume un voyant lumineux devant les bus qui stationnent en surface. Ce voyant s'éteint automatiquement au bout de 15 à 20 secondes, temps nécessaire aux voyageurs pour remonter en surface et prendre leur bus. Le système ne fonctionne qu'aux heures creuses, le samedi et le dimanche. Il ne s'applique pas aux lignes de bus ayant des fréquences de passage élevées.



SE-CPA CHABROL

## LE BON CHOIX

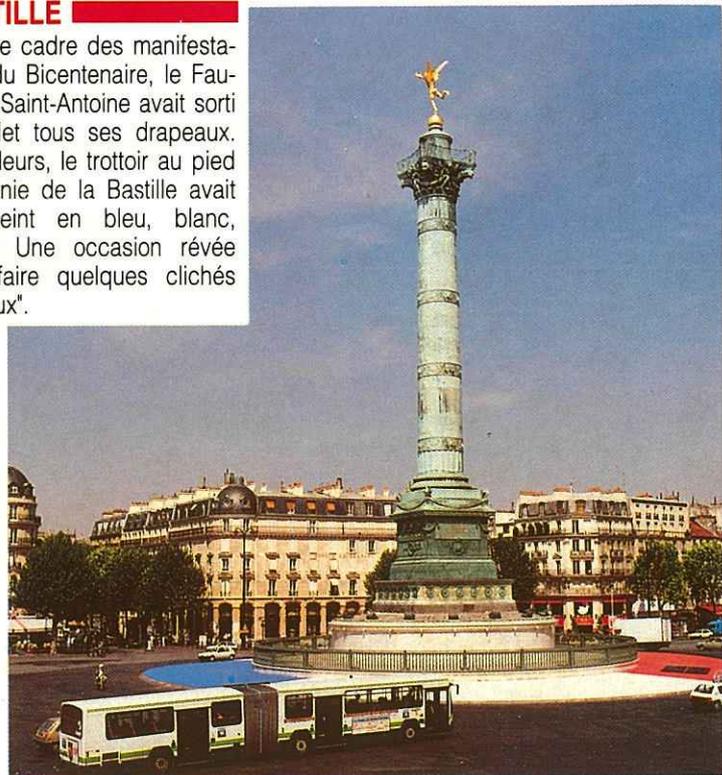
Pour éviter de faire la confusion entre le guichet "avec" et celui "sans" carte bleue, des autocollants explicatifs ont été placés sur le bureau de recettes de la gare de Robinson. Une initiative à suivre...



### BASTILLE

Dans le cadre des manifestations du Bicentenaire, le Faubourg Saint-Antoine avait sorti fin juillet tous ses drapeaux. Par ailleurs, le trottoir au pied du Génie de la Bastille avait été peint en bleu, blanc, rouge. Une occasion rêvée pour faire quelques clichés "géniaux".

SE-CPA ARDAILLON



### SOFT EXPORT

Les logiciels développés par la Régie pour diverses applications micro - informatiques figurent désormais en bonne place parmi les produits commercialisés par Sofretu. Ainsi en quelques mois, le logiciel GICED (Gestion des installations classées et élimination des déchets - réalisation NB-GFES) a été vendu à la SNCF-Lille et la Régie Renault. La Marine Nationale a acquis 2 exemplaires du logiciel MERMOSE (Enregistrement et ordonnancement du courrier - réalisation NB-GFES). Enfin des licences d'utilisation du logiciel Chic-Graphic (Graphisme assisté par ordinateur - réalisation RE) ont été vendues aux réseaux d'Avignon, Maubeuge, La Rochelle et Troyes.

### FORT DE CAFE

Sofretu vient de remettre à ses partenaires Colombiens les résultats d'une importante étude de modernisation portant sur une ligne de chemin de fer de 400 km. Le promoteur du projet est un important groupe privé de producteurs de café. Verrons-nous prochainement ce train dans les films "café-petit train" qui font la gloire des publicitaires?

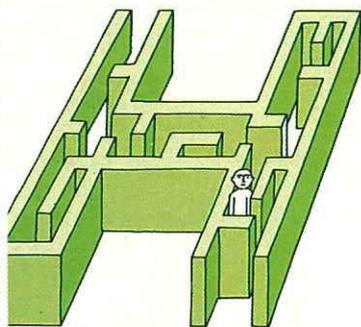
### LE BUS EN MUSIQUE

La ligne 81 de la RTM (Régie des transports de Marseille) dessert de nombreux établissements scolaires. C'est ce qui a incité la RTM à créer le "Music-Bus". Entièrement sonorisé et décoré par les élèves de plusieurs lycées, ce bus assure un service régulier sur la ligne 81. La RTM envisage par ailleurs de l'utiliser pour effectuer des services touristiques.

## H...COMME HANDICAPS

L'association "France H" vient d'éditer un guide pratique\* de la vie quotidienne, "Compagnon indispensable à la progression dans une société jusque là trop fermée à nos désirs d'insertion" comme l'a écrit en préface Patrick Segal, à l'intention des personnes handicapées. Ce guide de 600 pages renferme ville par ville une foule de renseignements concrets sur les transports, les bâtiments, les hôtels, les musées accessibles aux handicapés. A cela s'ajoutent de multiples adresses utiles. Au chapitre Paris-transports: on trouve la liste des escaliers mécaniques débouchant sur la voie publique, des correspondances mécanisées, des accès de plain-pied au RER...

(\*)Guide Rousseau "Handicapés" (éditions Guiot) - Disponible en grandes surfaces (FNAC, Printemps, Carrefour, Auchan) ou auprès de l'association "France H", 9 rue Luce de Lancival, 77340 PONTAULT COMBAULT - Prix: 175 F (franco).



## E.. COMME ENFANTS

Durant la première quinzaine d'août, 25 enfants de tous les continents ont effectué un tour du Monde, de l'île de Gorée (l'ancienne île des esclaves) à Paris. Patronnée par Médecins du Monde, cette opération était une manière d'attirer l'attention sur le problème des Droits de l'Enfant, en cette année de commémoration des Droits de l'Homme. Pour sa dernière étape entre Roissy et Paris, le groupe a utilisé un bus spécial mis gracieusement à disposition par la RATP. La Régie a également permis le transport gratuit des 10000 jeunes venus du monde entier célébrer l'anniversaire de la Déclaration des Droits de l'Homme.

## ENTRE LES CHIFFRES

2,39

c'est le taux d'emploi des 10 arrondissements ouest de Paris (nombre d'emplois par actif résidant). Comme on parle de rééquilibrer, ce taux est de 1,04 dans le 92, et de 0,8 dans Paris -Est+93+94.

33,6

kilomètres en moins pour les lignes d'autobus en 1988. Les disparitions représentent 80,8 kilomètres (réseau d'Evry) et les créations sur lignes régulières 47,2 kilomètres.

263

mètres pour la plus petite interstation du métro, entre Denfert Rochereau et Mouton Duvernet (ligne 4). La plus longue, 2426 mètres, relie Raymond-Queneau à Pablo-Picasso (Bobigny ligne 5).

1300

communes composent la région Ile de France. Mais Paris et les 3 départements de proche banlieue n'en comptent que 122 (10%) pour 60% de la population.

100 MILLIARDS

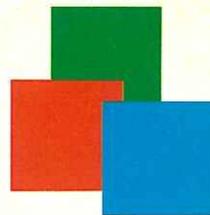
c'est le montant de l'endettement de la SNCF (emprunts) qui l'amènes à verser chaque année 10 milliards de charges financières. Une question qui sera probablement discutée lors de la signature du contrat de plan.

SE-CPA MINOLI



## FLAMME DECLAREE

Vous pourrez bientôt voir "Les amants du Pont neuf" au cinéma. Ce film, bien évidemment descend dans le métro. Pour ses besoins, les techniciens ont dû simuler un incendie dans les couloirs de Châtelet (entre les lignes 1 et 11). Mal maîtrisée, la situation a dégénéré en début de sinistre nécessitant l'intervention des Sapeurs pompiers, et endommageant une partie des installations. Mieux qu'au cinéma...



## LONGEVITE

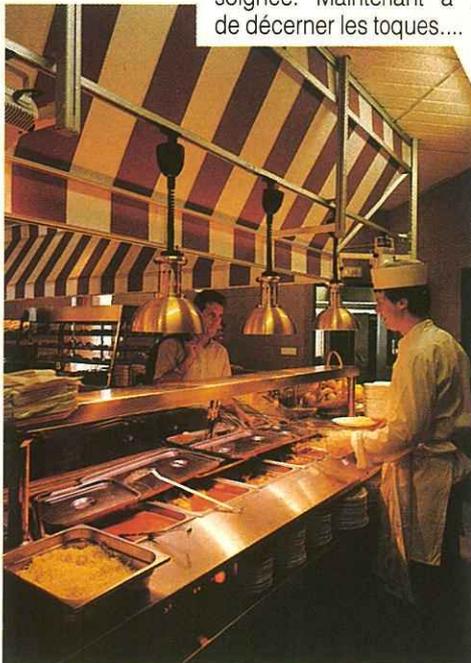
Les "Enfants du métro" viennent de fêter leur 60ème anniversaire. Fondés en 1929 par Yvonne Ulrich, l'épouse d'un des hauts responsables de la CMP, les "Enfants du métro" avaient pour objectif de s'occuper des oeuvres sociales et de l'enfance des agents du métro de Paris. Malgré la fusion avec les bus en 1942 et la création de la RATP en 1949, la fondation est restée fidèle à son nom.



## RESTO CHOISY

Le restaurant d'entreprise des ateliers de Choisy a fait peau neuve. La décoration de la salle a été particulièrement soignée. Maintenant à vous de décerner les toques....

SE-CFA ARDAILLON

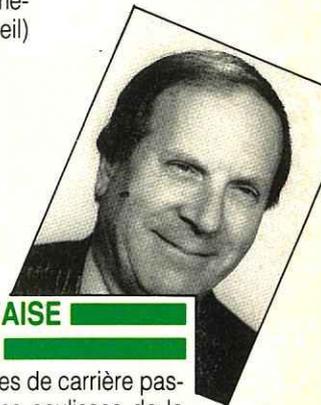


## OH, COLLEGE !

De plus en plus de réseaux de bus signent avec la Régie des contrats de formation pour leur personnel de conduite. Le dernier en date est la SEMITIB (Maubeuge). La formation portera sur les relations voyageur/conducteur. Elle sera dérivée des formations "à la communication avec le public" mises au point par le CIP des Lilas (voir ELL n°121, p 8). Par ailleurs, des formations à la conduite se poursuivent avec les agents d'autres réseaux comme Reims (TUR) ou Grenoble (VFD). Les conducteurs de car d'Air France suivent également des cours de perfectionnement au CIP.

## L'ARGENT DE LA MEDAILLE

En juin dernier, les gratifications accordées aux agents titulaires de la médaille d'honneur des chemins de fer ont été revalorisées. Elles atteignent désormais 500F (médaille d'argent), 800F (vermeil) et 1100F (or).



## LA MAUVAISE LANGUE

Trente années de carrière passées dans les coulisses de la RATP (TF, TE et enfin TS), c'est peut être cela qui a donné à Michel Picard l'envie de monter sur scène, l'heure de la retraite venue. Et pas n'importe quelle scène puisqu'il s'agit du Caveau de la République. Avait-il mauvaise langue quand il était à la RATP? On pourrait le croire, car sous le nom de scène de LA PIC, il se dit "l'une des plus mauvaises langues de Paris".

Alors si le coeur vous en dit, Michel Picard vous attend le vendredi 17 novembre à 21 heures, au Caveau de la République, 1 bld. Saint Martin Paris (3ème), métro : République. Pour cette soirée, M. Picard a obtenu pour ses collègues (actifs ou retraités RATP et pour leurs familles) **un tarif exceptionnel de 77F la place**, au lieu de 132F.

**Pour réserver vos places**, écrivez au Mutualiste RATP, "Spectacle LA PIC" - 36 bis rue Championnet - 75018 PARIS, en joignant impérativement un chèque (postal ou bancaire) à l'ordre de Mutuelle du Personnel RATP, de 77F par place réservée.

**Date limite de réservation** le 2 novembre 1989. Les places ne seront ni reprises, ni échangées. Les billets seront ensuite à retirer au siège de la Mutuelle.

## Le Réseau Breton



### SOUSCRIPTION

Bernard Rozé et l'équipe de Connaissance du rail éditent en souscription "Le réseau Breton". 128 pages, 170 illustrations. Commandes aux Editions de Lormet, 03330 VALIGNAT. Prix souscription: 220 francs.

### CONGE FORMATION

Les règles d'attribution d'une aide financière par l'AGECIF-RATP\* pour un congé individuel de formation viennent de changer. A compter de l'exercice 1990, le principe d'une liste d'attente pluriannuelle pour les demandes d'aide financière est supprimé. Désormais, les dossiers (à concurrence d'un certain nombre et dans leur ordre d'arrivée) seront acceptés chaque année pour une formation devant débuter au cours de l'année suivante. Les demandes qui ensuite ne pourront être satisfaites, compte tenu des possibilités financières de l'AGECIF, seront renvoyées aux agents. Ceux-ci conserveront la possibilité de formuler une nouvelle demande. Les dossiers de demande pour des congés-formation débutant en 1990 doivent parvenir au secrétariat de l'AGECIF avant le 31/12/89. Pour tous renseignements contactez l'AGECIF-RATP.

(\*) Association pour la gestion des congés individuels de formation du personnel RATP 107, boulevard Sébastopol - 75002 Paris - Tel: 45-08-01-17

### ANTIGRIPE

Du 16 au 31 octobre, les centres médicaux effectueront la vaccination antigrippale des agents qui le désirent. Si vous êtes intéressés, contactez immédiatement votre centre médical pour connaître les horaires exacts de vaccination ainsi que les éventuelles contre-indications. Et surtout n'oubliez pas votre Modèle 9... Non mais !

### AUDITIONS

L'Orchestre Philharmonique de la RATP veut préparer sa nouvelle saison musicale avec le plus grand nombre d'agents de la RATP. C'est pourquoi il vous invite à devenir encore plus nombreux son public, à donner votre avis et vos suggestions et, si vous êtes musicien amateur de bon niveau, à rejoindre ses rangs. Violons, altos, violoncelles, contrebasses, tous instruments à vents et de percussions sont les bienvenus. "Cet orchestre", dit son Président J.M. Roquefort, "qui s'est créé une excellente réputation dans les milieux musicaux français, faisant honneur à la RATP et au Comité d'Entreprise dont il est issu, a pour mission première d'offrir au sein de l'entreprise une évocation culturelle, plus que jamais nécessaire à l'homme d'aujourd'hui, et de développer le goût artistique du plus grand nombre, à des conditions accessibles à tous".

Notez son premier rendez-vous, le samedi 9 décembre à 20h30, salle Gaveau (métro Miromesnil). Au programme : Concerto Brandebourgeois N°4 (J.S. Bach), Concerto pour trombone (H. Tomasi), 4<sup>e</sup> Symphonie (P.I. Tchaïkovski). Renseignements et réservations à "Orchestre symphonique de la RATP" 44 rue des Maraichers, Paris 75020. Tel: 40.02.49.36. (24936).



## L'USMT DANSE

Soirée dansante de L'US Métro Transports le 21 octobre à partir de 21 h 30, salle des fêtes de la Mairie de Montrouge. Orchestre "Music Horizon". Bons de soutien (entrée 15 bons à 5 francs) à retirer auprès des dirigeants ou du secrétariat de l'USMT, 159 Bd. de la Villette ou le jour même à l'entrée.

# UNION SPORTIVE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS

## Les 20 gagnants des 40 ans

Comme promis (ELL juin) Michel Margairaz, auteur du livre "La RATP, 40 ans d'histoire" a procédé, parmi les 850 bulletins de réservation adressés par les lecteurs d'ELL au tirage au sort de 20 gagnants qui le recevront gratuitement. Ce sont :

- Boizard Bernard, retraité, Corbeil;
- Bouleau Maurice, retraité, Paris 12;
- Champion Michel, plombier, NBSud;
- Clavel Alain, conducteur, Auteuil;
- Habold Gérard, TE, Duquesne;
- Grinfan Gilles, TCPéages, Lyon;
- Guibal André, retraité, Paris 18;
- Langlois André, retraité, Bondy;
- Le Velly André, retraité, Cléder;
- Marguerite Robert, retraité, Mauzé;
- Miltat Monique, JD Bercy;
- Monnier Pierre, retraité, La Roquebrussanne;
- Perrichon Jean-Paul, machiniste, Charlebourg;
- Pieux Yvon, retraité, Massy;
- Quintin Louis, retraité, Clichy-la-Garenne;
- Rousseau André, retraité, Paris 18;
- Rousselin Roger, retraité, Paris 18;
- Saguet Jacques, électricien, TE/ETR;
- Tuery Jean-Pierre, secrétaire, Ivry;
- Vautrin Michel, machiniste, Charlebourg;

## 3° MARCHÉ

Un machiniste de la RATP, sociétaire de l'US Métro, a obtenu une médaille de bronze aux Championnats du monde de lutte. Alcide Legrand "tire" en lutte libre dans la catégorie des 82 kilos, et il est l'un des 7 sportifs bénéficiant d'un contrat d'athlète de haut niveau à la Régie. Bravo.

## CALENDRIER DES CONCOURS

Afin "d'étaler les pointes" et organiser au mieux les épreuves, le groupement "Concours" de la direction du personnel a publié un calendrier prévisionnel des principales épreuves pour l'année 89/90. Notons ainsi :

\*concours de technicien : 1/10 au 31/12/89;

\*concours d'inspecteur ad-joint : 15/11/89 au 15/2/90;

\*concours de qualification : 1/1 au 31/3/90;

\*concours de maîtrise : 1/1 au 15/5/90;

\*concours maîtrise et exécution RE-FE : dès octobre 89;

\*concours maîtrise Ax : premier semestre 1990;

\*concours Ax (exécution) : 2° trimestre 1990.

## Bulletin de souscription

Le livre de Michel Margairaz, «RATP, 40 ans d'histoire» est désormais en souscription. Vous pouvez vous le procurer au prix de 125 francs (franco de port) au lieu de 190 F (prix de vente public). Disponible avant Noël (mise en vente publique début janvier). Format 24,5 × 29,5, 176 pages, environ 200 illustrations dont 32 couleurs.

NOM ..... Prénom .....

Métier \* ..... Attachement \* .....

Adresse postale .....

souscrit pour recevoir le livre de M. Margairaz aux conditions ci-dessus et au prix de **125 F (franco de port)**. Ci-joint mon règlement de 125 francs par chèque bancaire, chèque postal, mandat (rayez les mentions inutiles) à l'ordre des Éditions Albin Michel.

Bulletin à envoyer par courrier intérieur ou postal **avant le 30 novembre 1989** à : RATP, bureau d'information du public, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

(\*) Mentions facultatives.

## D'AUTRES YEUX

Ancien machiniste et Administrateur représentant les salariés de 1966 à 1980, Daniel Parisot fête à sa façon les 40 ans de la RATP en publiant un livre qui reprend les grandes lignes du syndicalisme depuis le début du siècle dans les transports parisiens, et notamment le rôle de la CGT. Des premières actions des syndicats corporatistes au début du mouvement de l'automne 88, en passant par de nombreux événements historiques nationaux.

Chez Messidor, 200 pages, 90,00 francs. Renseignements poste : 57677.



## OCCIDENT EXPRESS

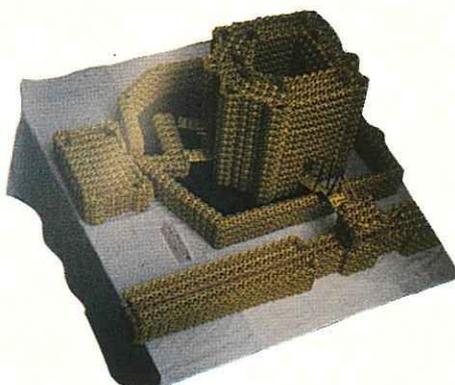
Alain Faujas, journaliste au quotidien Le Monde, où il est responsable de la rubrique transports -interlocuteur de la RATP et de la SNCF- vient d'écrire un roman policier "Meurtre dans le TGV", dans la série "les lieux du crime". Ce livre se lit d'un trait et l'intérêt dramatique est soutenu jusqu'aux dernières pages : l'attentat contre le TGV, lancé dans une course folle au cours d'une inauguration officielle, réussira-t-il ? Mais c'est aussi un livre de journaliste, bon connaisseur de la SNCF et du monde ferroviaire. Il contient une galerie de portraits de politiques et de hauts responsables de l'entreprise. Les uns nommément cités, d'autres dissimulés sous un autre nom. Les grands problèmes du chemin de fer, les controverses et conflits actuels sont évoqués en marge de l'action, qu'ils ralentissent un peu parfois. Mais c'est notamment à ce titre, et au delà de la distraction qu'il procure, que ce livre intéressera sûrement plus d'un lecteur de la RATP.

Chez Calman Levy 82 francs, 200 pages.

## PRESENCE D'ESPRITS

La guerre fait rage dans les profondeurs du métro parisien. C'est ce que nous révèle Philippe Bélanger Levêque, auteur du livre "Le grillon du métro". Cet entomologiste a passé des semaines à étudier la vie et les moeurs de cet insecte qui vit dans les cailloux du ballast. Le grillon est descendu dans le métro le jour où les boulangers parisiens ont abandonné le fournil traditionnel au profit des fours électriques ou des fours au mazout. Frileux, notre insecte chanteur n'aime guère vivre là où la température tombe en dessous de 25°. Ses ennemis : les araignées contre qui il livre des combats farouches et le train aspirateur. Selon les légendes populaires, le grillon chasse les mauvais esprits... Pas étonnant alors qu'on signale des anges dans le métro !

(\*) Le grillon du métro - Editions Boubée - 9, Rue Savoie - Paris VIe.



## DE VIOLON EN PRISON

Le ticket inspire toujours les artistes, parisiens ou non. Ce violon est l'oeuvre de Jean-Philippe Dupire, lycéen de 17 ans qui y a consacré ses vacances. Naturellement, ce pré-bachelier du Puy-de-Dôme joue du violon.

La Bastille est une oeuvre collective imaginée par 5 chômeurs : 3350 heures de travail et 147000 tickets pour des mesures de 220/180/90 cm. Depuis, ils ont créé une petite entreprise de bibelots fabriqués en tickets qu'ils vendent, avec autorisation, dans le métro.



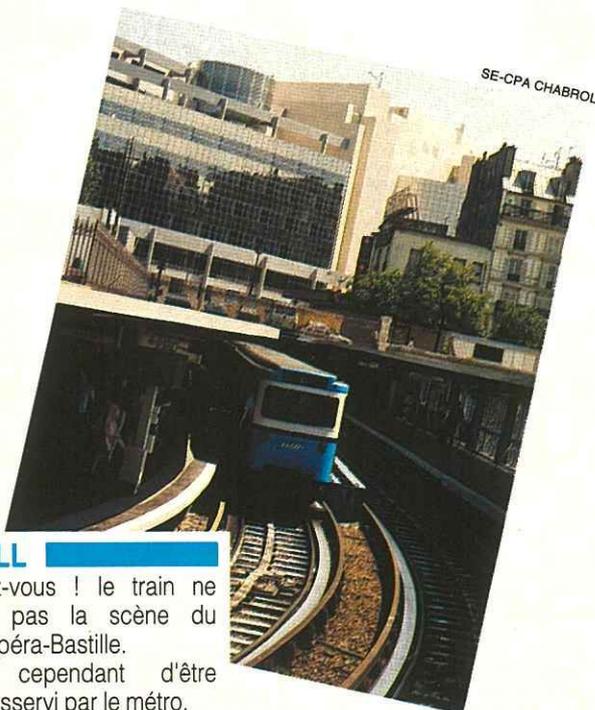


### VISU'ELL

Un lecteur anonyme (pour-quoi?) nous adresse ce cliché pris à Guingamp (Côtes du Nord), d'un restaurant qui a épousé le "look ticket", intérieur compris. Au point que le cache soleil de la voiture et la peinture de la poubelle ont tenu à être à l'unisson.

### Au sommaire du prochain numéro :

- RM: la modernisation des dépôts d'autobus
- Le point sur le VAL : à l'étranger, en France, Orlyval.
- La fraude dans les bus-banlieue.
- Les chantiers en cours
- ADEFIPE 89: l'ériel des conducteurs de la 8



### VISU'ELL

Rassurez-vous ! le train ne traverse pas la scène du nouvel Opéra-Bastille. Difficile cependant d'être mieux desservi par le métro.

### COURRIER

Si nous publions intégralement ce courrier, à l'exception des (..\*) passages qui pourraient être pris pour des mises en cause d'autres services, ça n'est pas qu'un "erratum" s'imposait: l'évocation du statut des agents du CIT par un standardiste est une citation. Elle n'engage donc pas le journal, ni le fond de l'article. Par contre ce courrier présente l'avantage de montrer le travail des agents du CIT. Nous partageons avec eux la difficulté de donner des informations...

*"A la lecture du mensuel "Entre les lignes" d'août/septembre 89, nous avons été particulièrement choqués, au CIT, par la teneur de l'article de Mr. Christian Chaumereuil "le standard en touche". Que cette catégorie de personnel soit mécontente de son état est une chose, qu'elle prenne le CIT comme comparaison en est une autre.*

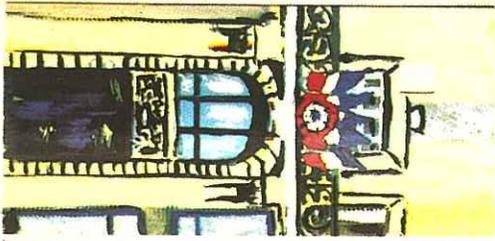
*Affirmer "au CIT ce sont aussi des hommes qui répondent au téléphone. Il n'y a pas de différence avec nous...sauf qu'eux ils sont maîtrise".*

*Cette affirmation gratuite montre la méconnaissance de ce service sur l'activité du CIT (..\*). Ne pas avoir expliqué aux agents du standard les différences qui font que les agents du CIT sont en maîtrise (..\*) c'est ainsi que l'on crée des malentendus qui peuvent être difficile à gérer.*

*Ce n'est pas un hasard qui fait que les agents du CIT sont en maîtrise, mais une nécessité. Les essais d'agents d'exécution au poste d'opérateur ont chaque fois échoué à la demande de ces agents volontaires, parcequ'ils ne pouvaient pas faire face au travail demandé. L'opérateur du CIT ne donne pas un numéro de téléphone. Il doit pour toute l'Ile de France renseigner la clientèle sur les meilleures solutions de déplacement. Indiquer les moyens les plus appropriés à la demande, soit que la personne ne veut que l'autobus, soit qu'elle désire le transport le plus rapide etc... Ces moyens ne concernent pas seulement la RATP mais la SNCF-banlieue, l'APTR et l'ADATRIF. Il faut être capable de lire et calculer le prix des billets combinés RATP/SNCF, le temps de trajet du parcours; et surtout être en mesure par ses connaissances des réseaux, du trafic, de répondre aux réclamations afin que notre clientèle puisse accepter les perturbations qui se produisent parfois et ne pas en tenir trop rigueur à la RATP.*

*Le travail de l'opérateur du CIT est un travail responsable, car il met en cause l'image de marque de la Régie.*

*Je vous demande (...) de faire paraître dans le prochain numéro, un erratum indiquant les différences qui font qu'un opérateur ne peut être comparé en aucun cas à un standardiste, même si l'un et l'autre utilisent comme outil de travail le téléphone. Enfin, le standard de Bercy travaille de 8h à 18 h du L au V; Le CIT de 6 h à 21 h S, D, et F. P. Candelier, Inspecteur Ppal Divisionnaire."*



Miniatures sur tickets de

Claude CORIC

