

ENTRE

# Les lignes

1977

1987



**RATP**



## 50 secondes pour gagner

Châtelet-les-Halles, la pleine heure de pointe. Les voyageurs se pressent sur le quai dans l'attente du prochain train. Précédée d'un violent courant d'air, la rame tricolore entre en gare. « Dégagez la bordure du quai ». « Laissez descendre, s'il vous plaît ». « Attention à la fermeture des portes ». L'aboyeur répète inlassablement les mêmes messages dans le micro. 45... 46... 47... 48. La pendule égrène les secondes. « Dégagez les portes, attention au départ ». 51... 52... 53... 54. Le train repart. Enfin...

Depuis un an, les gradés de Châtelet-les-Halles, Auber et Gare de Lyon se relayent ainsi matin et soir. Objectif : discipliner les voyageurs pour éviter que les trains de la ligne A stationnent plus de 50 secondes en gare. Les comptages montrent que la situation s'est améliorée, mais il suffit d'un rien pour que la mécanique se coince à nouveau. De la corde raide !

# REFLEX



# Sommaire

## Magazine

**Autrement bus : les hommes du secteur.** Quand l'un des thèmes d'un projet rejoint la réalité du travail quotidien.

**Une présence dissuasive :** celle des agents de la ligne 4 qui ont déclenché l'opération « Sisyphé ».

**Cadeaux de fin d'année :** des idées de dernière minute.

**L'image et le son :** la cellule audiovisuelle de TC primée au festival de Brioude.

**13 1977-1987 : dix ans de RER.** Le métro express a engendré le réseau régional.

**Mickey gare à Torcy :** l'arrière-gare va être réaménagée.

**Arrêtez de m'arrêter :** une campagne en faveur des autobus, avec la participation de Gaston Lagaffe.

Après la première édition du prix « Marie-Claude Bériot-Dassonville », l'avis des participants et de l'organisateur.

**Les oubliés de Malesherbes :** ni fantômes, ni gratte-papier, mais une vraie équipe à l'écoute de ses interlocuteurs.

## Actualités

**Le RER en vedette • Évry : la RATP hors jeu • Pub : des campagnes en série • Chapeau l'accueil.**

**Première** (RATP-MARGUERITE-GAILLARD)  
Le RER est un des symboles de l'Île-de-France.

**Dernière** (RATP-Chabrol)  
La gare de Port-Royal s'est refait une beauté.



**ENTRE LES LIGNES**

N° 107

Décembre 1987

Journal mensuel d'information  
du personnel de la RATP

**Rédaction-abonnements :**  
53 ter, quai des Grands-Augustins  
75006 PARIS. Tél. : 40-46-43-52.

**Directeur de la publication,  
responsable de la rédaction :**  
Jacques Barrau de Lorde

**Rédacteur en chef :** Christian Chaumereuil

**Rédaction :** Pascal Bègue, Simone Feignier,  
Jacques Marion, Jean Tricoire

**Photographie :** N-Audiovisuel  
Centre de production Audiovisuel RATP

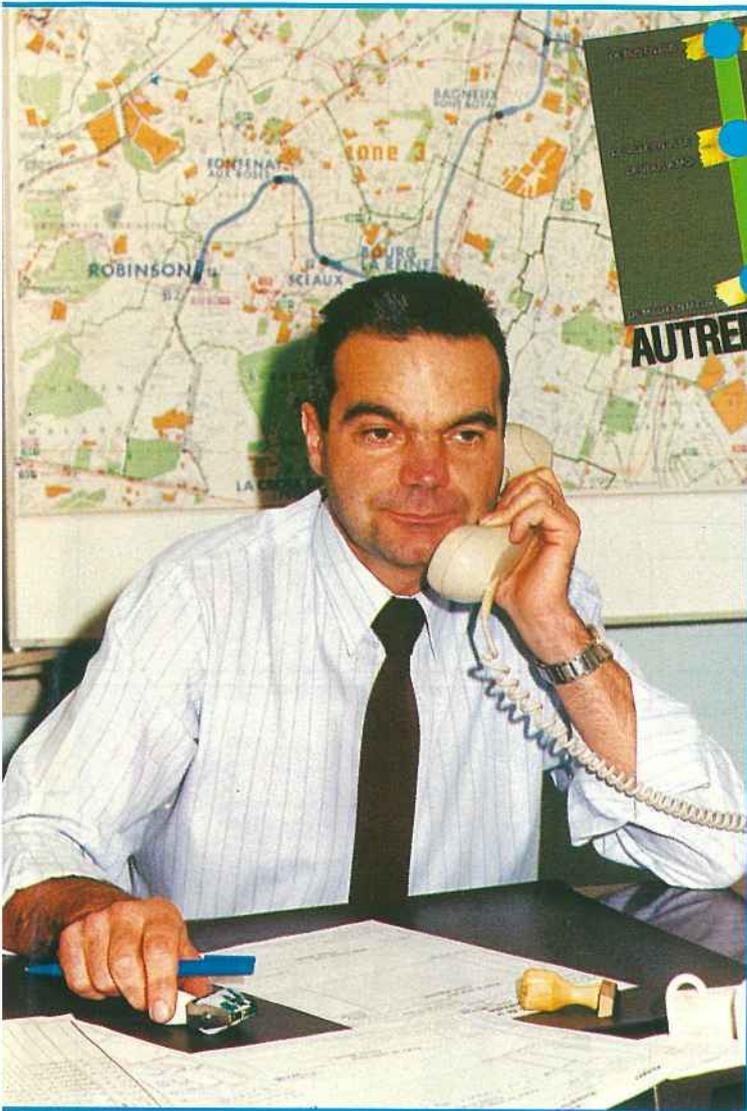
N° ADEP 1791



Membre de l'Union des Journaux  
et Journalistes d'Entreprise  
de France UJEF

**Maquette :** Triangle Création  
**Imprimerie :** Avenir Graphique

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



# LES HOMMES DU SECTEUR

Les biologistes appellent cela « vivre en osmose avec le milieu ». Les stratèges disent « évoluer comme un poisson dans l'eau ». Au réseau d'autobus, on parle simplement « d'une bonne connaissance de ligne ». Mais une bonne connaissance de ligne, ce n'est pas seulement de la géographie. C'est aussi beaucoup de relations humaines pour tout savoir des quartiers traversés. Pivot de cet enracinement local du réseau d'autobus, les gradés d'exploitation et, parmi eux, les gradés de secteur.

Le téléphone, un outil de travail essentiel pour Jacques Baudot et ses collègues de secteur. (Photo : RATP - Dumax)

Le déplacement d'un point d'arrêt, le démontage d'une grue, une course cycliste locale, un carrefour que l'on aménage, un chantier EDF dans une rue étroite : le point commun de cet étrange inventaire, c'est le chef de secteur.

« Nous intervenons sur l'ensemble des événements susceptibles d'affecter la circulation des bus dans notre secteur ». Chef de secteur au dépôt de Fontenay-aux-Roses depuis deux ans, Jacques Baudot connaît bien ce coin de banlieue. En vingt ans de carrière à l'exploitation des bus, il est passé plusieurs fois à Fontenay, d'abord comme machiniste, puis comme agent de maîtrise. En outre, il habite depuis des années à Clamart, à moins d'un quart d'heure à pied du dépôt.

« Le secteur 8 couvre vingt-six communes, de Vélizy à Longjumeau et de Montrouge à Palaiseau. Il englobe des lignes de quatre dépôts : Fontenay, Malakoff, Montrouge et Thiais. Dans la pratique, nous intervenons moins souvent sur les lignes de Montrouge et de Thiais, reconnaît J. Baudot. Cela s'explique par l'éloignement géographique, mais aussi par la poursuite des anciennes habitudes (\*) ». Le téléphone et la conférence sur place sont les deux outils

de travail du chef de secteur. « Nous sommes en contact permanent avec les services départementaux de l'équipement, la police, les services techniques des communes. Ce sont eux qui nous préviennent des problèmes de voirie touchant la circulation des bus. Nous nous rencontrons alors sur le terrain pour étudier les mesures à prendre : déviations, installation d'arrêts provisoires... »

J. Baudot et son collègue du secteur 8 assistent à près de 250 conférences sur place dans l'année. « Ces rencontres sont autant d'occasion de créer des liens. Le fait de se connaître facilite les choses. Quand les relations sont bonnes, cela se sent dans la manière dont sont traités les problèmes ».

Vue de l'extérieur, la RATP est une grande maison aux multiples rouages, souvent incompréhensibles. Pour ses interlocuteurs, J. Baudot se transforme alors en Monsieur RATP. « Les services techniques de la ville de Bagneux avaient voici peu des problèmes avec les clôtures situées le long de la ligne RER. Ne sachant pas à qui s'adresser, ils m'ont téléphoné pour obtenir des renseignements ». Mais cette situation a parfois ses inconvénients. « Il y a quelques mois, en participant à une

simple conférence sur place, j'ai appris par hasard qu'il y avait un projet de création de ligne dans mon secteur. On se sent vraiment bête quand les autres vous disent ce qui se passe chez vous ».

J. Baudot ne s'attend guère à voir son travail bouleversé par le projet « Autrement Bus ». Certes, on y affirme l'importance des liens existant entre le dépôt et son environnement. Mais à Fontenay, le secteur est déjà largement ouvert sur l'extérieur. « Ce sont davantage mes fils qui verront les effets de l'opération », indique-t-il avec un large sourire. « Ils prennent le bus chaque jour pour aller au lycée ».

En revanche, J. Baudot souhaite que l'opération « Autrement Bus » favorise une transformation des comportements. « C'est dans le domaine de l'information que les choses pêchent. Au secteur, nous avons l'habitude de travailler avec la porte ouverte. Dommage qu'il n'en soit pas de même partout et que ce soit le hasard qui nous fasse découvrir certains projets ». Dans l'écheveau des contacts entre la RATP et ses partenaires extérieurs, les niveaux sont nombreux. J. Baudot, comme nombre de gradés du terrain, a parfois l'impression d'être tenu à l'écart. « Ce

projet d'un secteur pilote autour de Fontenay n'a pas échappé à la règle. Il y a eu des rumeurs parlant d'un projet de privatisation des lignes du coin... Il est vrai qu'on a pas besoin de connaître les projets de la maison pour mettre en place une déviation » confie-t-il dans un soupir.

Amer J. Baudot ? Absolument pas ! Comme Lagardère, si l'information ne va pas à lui, lui va à l'information. Au printemps dernier, il a participé au groupe de travail chargé d'étudier les nouvelles modalités d'entretien des potelets d'arrêt situés sur les lignes du dépôt de Fontenay (voir ELL n° 105 pp. 12 et 13). « Pour nous, cela ne change pas grand-chose. Avant, nous transmettions l'ensemble des signalements au service NB\*\*. Aujourd'hui, nous les transmettons soit à NB, soit à nos collègues de l'entretien du dépôt ».

Alors modeste J. Baudot ? Certes oui. Il fait partie de ces gens qui, sur le tas, préfèrent changer peu à peu de multiples petites choses. Les grands chambardements, les bouleversements « spectacles » qui ne débouchent que sur des réformes d'opérette, c'est pas son truc ! Une philosophie somme toute très proche de celle qu'exprime le projet « Autrement Bus » en privilégiant l'autonomie des dépôts et les initiatives locales. ■

(\*) La maîtrise secteur a été créée le 1<sup>er</sup> octobre 1980. Depuis, la banlieue parisienne est découpée en huit secteurs géographiques. Le chef de secteur et son adjoint centralisent des tâches auparavant dispersées entre les gradés de ligne, la brigade dépôt, voire les inspecteurs de lignes. Les gradés de secteur se trouvent amenés à intervenir sur des lignes de plusieurs dépôts.

(\*\*) Service des bâtiments : ce service assure l'entretien régulier des 6 000 potelets du réseau d'autobus.

## INFORMATION : LE FRANC- PARLER

Pour certaines personnes, y compris dans notre entreprise, informer c'est d'abord ne rien dire. Puis lorsqu'on se décide à communiquer, on prend souvent un ton « nian-nian » ou gentillet, comme si l'on s'adressait à des enfants en bas âge. Alors comment parler d'« Autrement Bus », en évitant ce travers, mais sans tomber dans la note de service froide et descriptive ?

Courant octobre, l'ensemble des agents des dépôts de Fontenay et Malakoff ont reçu un livret d'information sur « Autrement bus ». À l'intérieur, huit fiches vertes sur la RATP (ses structures, ses stratégies) et sur le réseau d'autobus. Puis, huit fiches grises et bleues sur les grandes lignes du projet « Autrement bus » : les objectifs, les actions, le calendrier.

Un style clair, des informations clés données sans triomphalisme ni fausse honte, des explications (pourquoi le projet, que signifie ce logo avec un gros B...). Et surtout l'impression qu'à travers ces fiches c'est un dialogue entre professionnels adultes qui s'engage. Ce dialogue s'est poursuivi sur le terrain jusqu'au début décembre à la faveur de nombreuses réunions. À chaque fois, un des membres de l'équipe projet répondait aux questions. D'autres séries de fiches, plus thématiques, viendront s'ajouter au fil des mois. L'ensemble apportera à chaque agent concerné les informations essentielles pour comprendre le projet « Autrement Bus » et en déterminer les enjeux par rapport aux stratégies générales de l'entreprise. A chacun alors de se déterminer et d'agir, mais en bonne connaissance de cause.



**Votre dépôt:  
la responsabilité**

Votre dépôt va désormais être responsable de ses résultats, par rapport à des objectifs annuels, définis en commun au sein de l'entreprise. Un tableau d'orientation sera mis en place, où chacun d'entre vous pourra suivre les résultats d'Autrement Bus: trafic, recettes, qualité du service, satisfaction de la clientèle, etc.

Ce tableau servira de base de discussion, quand votre dépôt et la direction du réseau roulier négocieront les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

Chaque dépôt qui décidera des modifications du tableau de moyens d'une ligne à l'autre.



**Votre formation:  
l'écoute**

Pour vous permettre de participer pleinement à Autrement Bus, nous proposons à 100 volontaires de nouvelles sessions de formation, en janvier-février 1988.

Cadres, agents de maîtrise, machinistes, ouvriers pourront s'inscrire à des stages, de 1 à 3 jours, axés notamment sur les techniques d'écoute.



**Nous, les "rouliers"**

Nous sommes donc 16 400 "rouliers" soit près de la moitié des effectifs de l'entreprise. Un sur 31 a le rang de cadre (496: 3,2%). Près de 2 sur 3 sont des "rouliers" (2 054: 12,5%) dans les ateliers.



**Nos études:  
600 fois d'accord**

Pour lancer Autrement Bus, nous avons, de juin 86 à janvier 87, entrepris une série d'études dans 8 communes (Bagneux, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Le Plessis Robinson), afin de connaître les réactions du public (usagers et non usagers, élus, commerçants, etc.) ; nous avons réalisé 71 entretiens individuels et un sondage auprès de 600 personnes.

Le bus banlieue, disent les interviewés, c'est "trop compliqué", "on ne sait jamais quand il va passer", "on ne sait pas où se renseigner", "difficulté de correspondance, incertitude sur les horaires...", "difficulté de pointe, ou la nuit, ou pour les déplacements de loisirs, aux heures de vives critiques".



**Notre message:  
le ticket**

Comment "reconquérir" les parisiens, ou les habitants de la proche banlieue qui utilisent leur voiture particulière plus de 3 jours par la RATP ? Voilà le problème que tente de résoudre la publicité de

Tout a commencé en 1973, en étudiant les réactions du public, nous avons découvert que la RATP n'existait pas dans l'esprit de la clientèle... Seuls existaient les modes de transport: le métro, pratique, mais "difficile à vivre"; le bus, agréable, mais "incompréhensible".

Nous avons d'abord décidé d'informer. Dès 1977, nous avons lancé

## PHOTO DE SECTEUR

« Clamart-Mairie ». Des camions de livraison bloquent fréquemment les lignes 190 et 191. Les gradés de secteur sont souvent appelés sur place. Discussions avec les chauffeurs, le gérant du supermarché à qui sont destinées les livraisons : rien n'y fait. Pour passer, les bus doivent monter sur le trottoir et frôler les piétons.

Trop c'est trop ! Alors, les gradés de secteur se transforment en photographes. Les clichés, comme celui-ci, sont transmis au contentieux pour établissement « du préjudice lié au retard des autobus ». Un instantané du métier qui est aussi une illustration du travail de fourni sur lequel repose la qualité de service offerte aux utilisateurs du réseau d'autobus.





RATP - Dumax

**ALLO,  
ICI LA 25...**

*Jacques Bergeras :  
« toujours prêt »,  
telle devrait être  
la devise des gradés  
de secteur.*

Midi et demi, la R5 bleu marine est garée dans la cour du dépôt de Fontenay. L'inscription classique « RATP-Exploitation » et quelques éraflures récoltées en 120 000 kilomètres de patrouille dans les rues de la banlieue parisienne, deux signes extérieurs distinctifs d'une voiture de secteur. Autour du véhicule, un petit groupe discute.

Pour Jacques Bergeras, c'est la prise de service. Gradé de secteur à Fontenay depuis 1983, J. Bergeras sera jusqu'à 18 heures au volant de la voiture 25 chargée de couvrir la partie nord du secteur 8. Un autre de ses collègues sillonnera la partie sud.

Machiniste à Fontenay durant cinq années, J. Bergeras connaît comme sa poche ce coin de banlieue. « Cette connaissance du terrain est essentielle dans notre travail. C'est notre premier souci quand nous arrivons au secteur. »

13 h 30 : « Allo, la 25. Il y a des travaux sur le 190 à l'arrêt Jeanne-Hachette. Tu peux aller voir. »

« Bien reçu. J'y vais. »

Une camionnette, quatre ouvriers qui tentent de rafistoler avec un peu de goudron et de gravillons la chaussée de la RN 306 : rien de bien gênant. Le chef de chantier fait signe aux bus de se faufiler entre les cônes orange et blanc qui entourent le chantier. A quelques pas de là, J. Bergeras discute un moment avec un responsable de la DDE\* de Vanves, venu lui aussi voir le chantier. « Ils ont fini dans moins d'une demi-heure. Je vais appeler le gradé de terminus. » Après quelques essais infructueux, J. Bergeras renonce. La communication est inaudible. « Il y a de nombreuses zones d'ombre sur le plateau de Clamart et du Plessis-Robinson. Le plus simple, c'est de descendre à Mairie d'Issy pour prévenir le gradé. » Bois de Clamart, Place Hunebelle, quartier du Fort : en

moins de dix minutes, J. Bergeras plonge vers la mairie d'Issy. « Le secteur est très accidenté. En cas de neige ou de verglas, les bus sont fortement perturbés. L'hiver dernier, nous avons connu beaucoup de difficultés ».

« Les problèmes que nous rencontrons à Châtillon, Clamart ou au Plessis-Robinson n'ont rien d'originaux. Le long de la 306 ou dans Fontenay, la circulation est souvent délicate aux heures de pointe. Ailleurs, ce sont les problèmes de stationnement aux abords des supermarchés, des stations de métro ou du RER qui occasionnent le plus de gêne aux autobus. Dès que nous avons un peu de temps, nous allons jeter un œil sur ces points durs. » Pour J. Bergeras, c'est aussi l'occasion d'engager le dialogue avec un riverain, un commerçant. « C'est avec les patrons de café que nous avons le plus de mal. Ils trouvent qu'on dérange leurs clients. Chacun voit midi à sa porte. »

15 heures : la ronde de la voiture 25 continue. « On fait 60 à 80 kilomètres par jour. C'est cela qui à la longue est le plus fatigant. » Retour au dépôt pour faire le point avec le chef de secteur. Nouveau départ une dizaine de minutes plus tard pour aller sur l'itinéraire du 194 : chantier de goudronnage à l'arrêt « Pierrelais ». La discussion s'engage avec le chef de chantier. « Impossible de rouler sur le bitume avant 18 h 30. A l'heure de pointe, le 194 fait du quatre minutes. Les voitures ne pourront jamais se croiser ici. » J. Bergeras ouvre le coffre de la R5 pour en extraire les affichettes « arrêt reporté » et « arrêt provisoire ». De simples feuilles de papier jaune et rouge collées avec soin sur d'anciennes couvertures cartonnées de dossiers. Deux trous et deux morceaux de cordelette pour suspendre le tout : quel contraste entre ce bricolage fait avec les moyens du bord et l'équipement

radio sophistiqué de la voiture. « Nous avons demandé des affichettes rigides plastifiées sur lesquelles nous pourrions écrire et effacer à volonté. Le service qui s'occupe de ça au siège nous a dit que c'était trop cher. » Tel un élève appliqué J. Bergeras sort de sa trousse un gros feutre et il commence à remplir les affichettes. « Allo la Porte d'Orléans. Tu peux lancer la déviation du 194, direction Butte-Rouge. Elle sera maintenue jusqu'à 18 h 30. »

Pris dans le feu de l'action quotidienne, J. Bergeras n'a guère le temps de discerner sur le projet Autrement Bus. « Nous avons reçu un petit classeur avec des fiches expliquant l'opération. Ils espèrent une hausse de 8 % du trafic. Il faudrait que ça marche, surtout en ce moment. » Mais pour l'instant, le projet se résume à une carte du futur réseau bus, affichée dans un des bureaux du dépôt. « Il y aura pas mal de transformations. Les voyageurs vont devoir changer leurs habitudes. On aura certainement des plaintes, même si dans l'ensemble beaucoup de gens se trouveront avantagés. »

Pragmatique, J. Bergeras pense aux visites qu'il est parfois amené à faire chez des habitants du secteur pour « réponse verbale à plainte ». « Ce sont normalement nos collègues de la brigade dépôt ou des lignes qui s'en occupent dans la journée. Mais en banlieue, beaucoup de personnes ne sont là que le soir. Alors, les gradés de secteur essaient de les voir vers 20 heures ou 21 heures. Les gens sont très surpris de notre visite. Ils s'attendaient à une lettre circulaire, voire à rien du tout. Le contact direct arrange souvent les choses. »

Multiplier les explications pour tenter de faire comprendre pourquoi l'on a déplacé tel arrêt, pourquoi l'on a supprimé telle antenne de ligne, pourquoi le nouveau bus passe par le boulevard Machin au lieu de l'avenue Truc : voilà comment J. Bergeras s'imagine les premières semaines d'Autrement Bus. Des détails, mais n'est-ce pas souvent sur des détails que l'on juge la réussite ou l'échec d'un projet ! Peut-être qu'Autrement Bus aura aussi des conséquences de détail qui amélioreront le travail quotidien de J. Bergeras. Les gradés de secteur sont un des maillons de la chaîne d'information locale qui concourt à la qualité de service offerte par la RATP. Alors dans ce domaine, faut-il en rester au bricolage et à la bonne volonté ?

**Christian CHAUMEREUIL**

\* DDE : Direction départementale de l'équipement.

## Opération Sisyphe sur la ligne 4 du métro

Déclenchée en mai dernier, l'opération Sisyphe est menée chaque jour par les agents de la ligne 4, Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt. Avec pour but de faire circuler les « indésirables », des revendeurs de drogue principalement, qui stationnent de longues heures durant à Réaumur-Sébastopol et, dans une moindre mesure à Strasbourg-Saint-Denis.



# UNE PRÉSENCE DISSUASIVE

La présence des revendeurs de drogue dans le métro n'est pas un phénomène nouveau. Installés il y a quelques années à la station « Les Halles », les dealers en furent chassés par la police et se rabattirent sur « Etienne Marcel ». Des opérations coup de poing menées par la police et la suppression d'un grand nombre de sièges eurent raison de ces « indésirables ». Ils ne quittèrent pas pour autant le métro et s'installèrent de nouveau aux Halles, mais aussi à Réaumur-Sébastopol et, en moins grand nombre, à Strasbourg-Saint-Denis.

S'ils ne font pas preuve, en général, d'agressivité (hormis le cas de toxicomanes en état de manque) à l'égard des voyageurs et des agents, leur présence quasi permanente sur les quais crée sans nul doute un sentiment profond d'insécurité.

S'ajoute à cela des traversées répétées des voies et des entraves à la fermeture des portes, qui sont autant de gêne et de perturbation pour l'exploitation. Sans compter les risques d'accidents dont pourraient être victimes voyageurs ou agents lors de rixes entre ces « marginaux ». C'est ce qui se produisit le

8 avril dernier, lorsqu'une voyageuse, tombée sur la voie à la suite d'une bousculade sur le quai, a été écrasée par une rame.

Ce dramatique accident décida Jean-Pierre Daliès, chef de la ligne 4, déjà très préoccupé par la situation, à prendre en charge le problème des dealers.

Il mit ainsi sur pied, dès le mois de mai, avec la participation d'une vingtaine d'agents volontaires, une opération spécifique à la 4.

S'il n'appartient pas à la RATP d'intervenir dans la lutte contre la drogue, par contre, elle peut agir, en cas de stationnement prolongé de personnes sur les quais qui engage la sécurité des autres voyageurs.

Une équipe de six agents l'après-midi, une deuxième en nuit renforcée par 2 agents de la ligne 3 (qui gère Réaumur-Sébastopol) interviennent principalement à Réaumur-Sébastopol, et à Strasbourg-Saint-Denis l'après-midi. La station Les Halles étant prise en charge par la police.

Le rôle des agents de la ligne 4 consiste à faire circuler les dealers et toxicomanes qu'ils drainent autour d'eux. « Mais, tient à



souligner Jean-Pierre Daliès, lors de leurs interventions, les agents ne doivent pas rechercher le rapport de force, il faut éviter dans toute la mesure du possible l'affrontement. Ne pas évoquer le règlement, mais plutôt la sécurité des voyageurs. L'action des agents repose avant tout sur le dialogue et l'explication ».

Courtoisie, diplomatie, ténacité et fermeté pourraient être les mots d'ordre de l'opération Sisyphé !

« Mais en dehors de ces principes exposés aux agents au cours de réunions, poursuit J.-P. Daliès, il est impossible d'édicter des règles de conduite précises. Les agents doivent faire preuve d'initiatives en fonction des individus et des situations auxquelles ils sont confrontés. Il est donc important de choisir des agents possédant une grande courtoisie et une grande maîtrise d'eux-mêmes. De plus, depuis la rentrée, les équipes ne sont plus accompagnées d'un gradé, les agents travaillent donc de façon autonome et des relations de confiance doivent impérativement s'instaurer entre-eux et la hiérarchie ».

Pour Jean-Pierre Daliès la présence très

dissuasive sur le terrain des agents en tenue et la qualité de leurs interventions ont fait la réussite de l'opération Sisyphé.

Les agents de la 4 se sont révélés très efficaces dans un travail pourtant opiniâtre et de longue haleine. Mais il ne s'agit pas de s'endormir sur ces premiers lauriers. Sisyphé doit être poursuivie, sinon on reviendrait très rapidement à la situation antérieure.

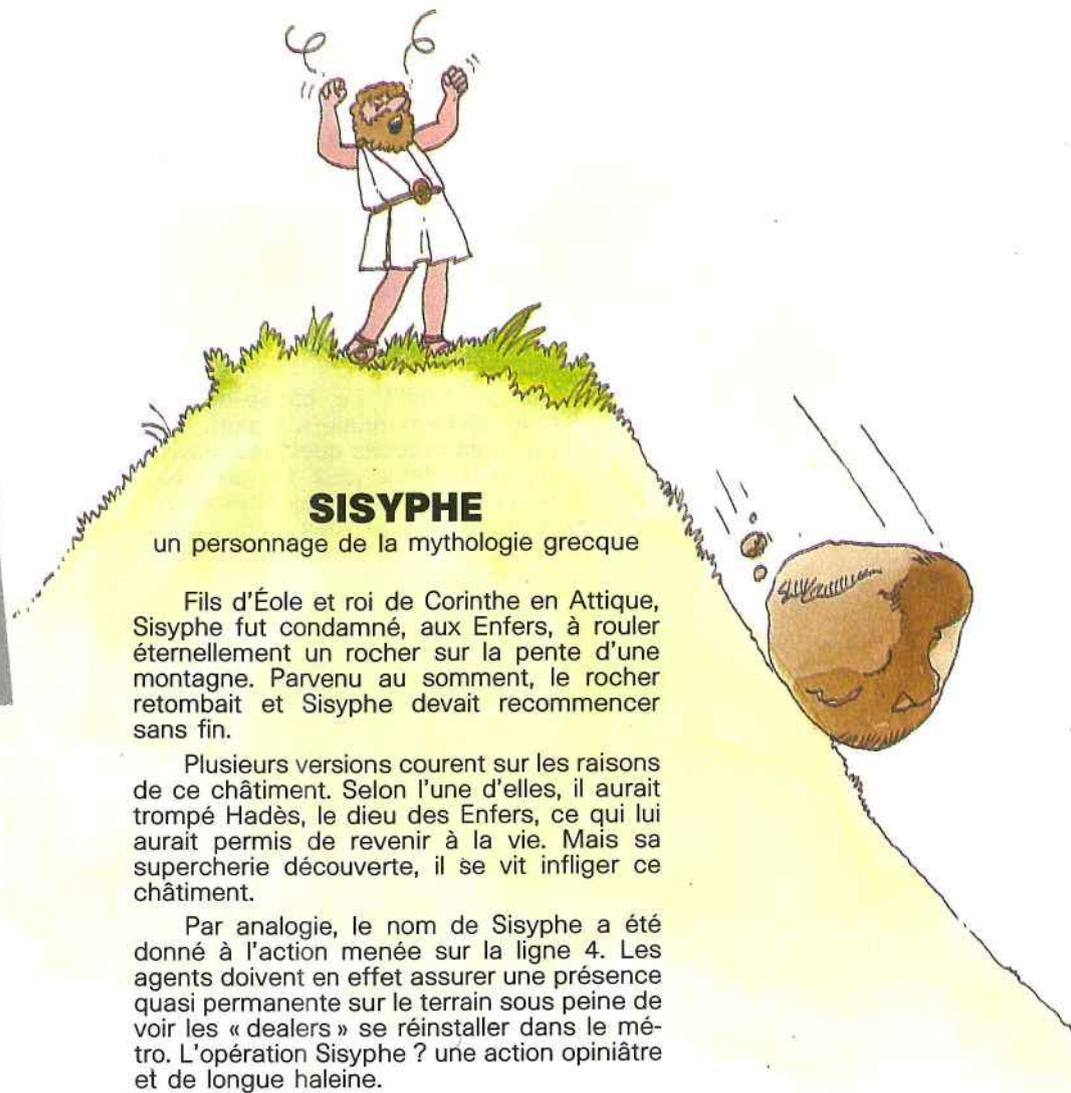
Cependant son extension à d'autres stations de la ligne 4 est d'ores et déjà envisagée, en commençant par Strasbourg-Saint-Denis, en nuit.

## Courtoisie et ténacité

Les agents participant à « Sisyphé » sont tous volontaires. Certains, comme Jean-Jacques Serruya, agent de station à Strasbourg-Saint-Denis ou Laurent Pouillé, agent de réserve, font partie de l'opération depuis le début. Ils étaient très motivés car confrontés quotidiennement au problème des dealers dans leur travail. « En mai, quand nous avons démarré « Sisyphé » explique Laurent Pouillé on comptait près d'une centaine de personnes installées en fin d'après-midi à Réaumur, que ce soit sur les quais, sur la passerelle ou



Photos : RATP-Marguerite



## SISYPHE

un personnage de la mythologie grecque

Fils d'Éole et roi de Corinthe en Attique, Sisyphé fut condamné, aux Enfers, à rouler éternellement un rocher sur la pente d'une montagne. Parvenu au sommet, le rocher retombait et Sisyphé devait recommencer sans fin.

Plusieurs versions courent sur les raisons de ce châtement. Selon l'une d'elles, il aurait trompé Hadès, le dieu des Enfers, ce qui lui aurait permis de revenir à la vie. Mais sa supercherie découverte, il se vit infliger ce châtement.

Par analogie, le nom de Sisyphé a été donné à l'action menée sur la ligne 4. Les agents doivent en effet assurer une présence quasi permanente sur le terrain sous peine de voir les « dealers » se réinstaller dans le métro. L'opération Sisyphé ? une action opiniâtre et de longue haleine.

dans les accès. Les opérations coup de poing du SPSM\*, très efficaces dans l'instant, n'évitaient pas le retour des dealers dans la station. De plus, la police ne peut intervenir, au cours de ses rondes, qu'en présence de flagrants délits... ».

La réaction des dealers en présence des agents de la « 4 » ? « Tout d'abord surpris, puis indifférents, persuadés que nous nous lasserions avant eux ! Devant notre ténacité et notre insistance poursuit Laurent Pouillé, ils ont peu à peu accepté de quitter la station. Maintenant ils ne sont plus qu'une petite dizaine que nous connaissons bien et qui part dès notre arrivée ».

Ils se « réfugient » en général en surface ou aux Halles, mais, curieusement jamais dans les stations des lignes en correspondance de Réaumur-Sébastopol (ligne 3) ou Strasbourg-Saint-Denis (lignes 8 et 9).

« Et, il n'y a jamais eu, tient à faire remarquer Laurent Pouillé, d'incident notable avec ces « indésirables » qui nous ait conduit à appeler la surveillance générale. » « Parfois, cependant », reconnaît J.-J. Serruya, « la menace » d'une intervention de la police nous a permis de les faire obtempérer plus facilement. Quant aux voyageurs dans leur grande majorité ils apprécient – et nous le disent –, souligne J.-J. Serruya, le calme retrouvé de

leur station ». Certains même, qui avaient renoncé à prendre la « 4 », surtout en soirée l'empruntent de nouveau, rassurés par la présence permanente des agents en tenue.

Que ce soit L. Pouillé ou J.-J. Serruya (qui a participé à différentes actions commerciales : Parlez-moi d'accueil en 1985, Le métro à ciel ouvert en 1981), ils sont tous deux prêts à continuer leur action. « Outre l'intérêt présenté par un travail nouveau, nous pouvons établir des contacts et dialoguer avec les voyageurs, ce que ne nous permettait pas le travail en recette. Des relations nouvelles s'instaurent également entre les agents de la hiérarchie. »

Sisyphé correspond pour eux à une revalorisation de leur travail, de leur rôle d'agent de station.

Réaumur-Sébastopol est aujourd'hui bien « contrôlée » par les agents. Ils peuvent ainsi mettre à profit leur toute relative tranquillité pour surveiller les lignes de contrôle, renseigner les voyageurs ou leur venir en aide le cas échéant. Car Sisyphé c'est aussi cela : une présence rassurante pour les voyageurs.

**Simone FEIGNIER**

\* Service de Protection et de Sécurité du Métro.

# CADEAUX, DERNIERE MINUTE OFFREZ VOTRE IMAGE

Cadeaux de Noël! Le casse-tête a commencé, le porte-monnaie a maigri. *Entre les lignes* vous rappelle quelques pistes et vous présente deux jeux de société, parce qu'ils sont : pas bête, pas chers, liés à votre travail. En plus, si vous vous y prenez bien, vous pourrez vous faire inviter pour y jouer. Diabolique, non ?

Connaître Paris ne laisse personne insensible et son réseau de transport intéresse tout le monde. Ces deux raisons ont guidé notre choix de ces deux jeux. On offre un peu de sa région, un peu de son travail, ça personnalise le cadeau ou les jeux qu'on propose chez soi. Il existe beaucoup d'autres idées :

- Le modélisme, bien sûr, trains, autobus, en plastique ou métal, à tous prix, anciens ou récents ; prenez, dans les pages jaunes de l'annuaire, la rubrique « modèles réduits ».

- Les boutiques « Chic et Choc », à Châtelet et Gare de Lyon, offrent toute une panoplie aux couleurs du ticket : de quelques francs le porte-clef ou le « poignet » de tennis à quelques centaines de francs la montre ou les souliers. Serviettes de toilette, trousse d'écoliers, verres de la CMP ou caleçons, le choix est vaste (- 10 % aux agents RATP).

- Les affiches. Certaines affiches d'information éditées par la RATP sont disponibles au bureau d'information du public (55 quai des Grands-Augustins) pendant leur période d'affichage. Téléphonnez, avant, au 24212.

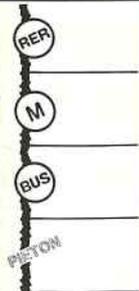
- Les livres et revues. *Entre les Lignes* vous présente chaque mois les nouveautés. Rappelons pour cette année :

- *Connaissance du Rail* « Spécial RER ». 38 F port compris, aux éditions de Lormet-Valignat 03330 Bellenaves.

- *Connaissance du Rail* « 130 ans de trains sur la ligne d'Auteuil » 190 F.



## LA PARISIENNE

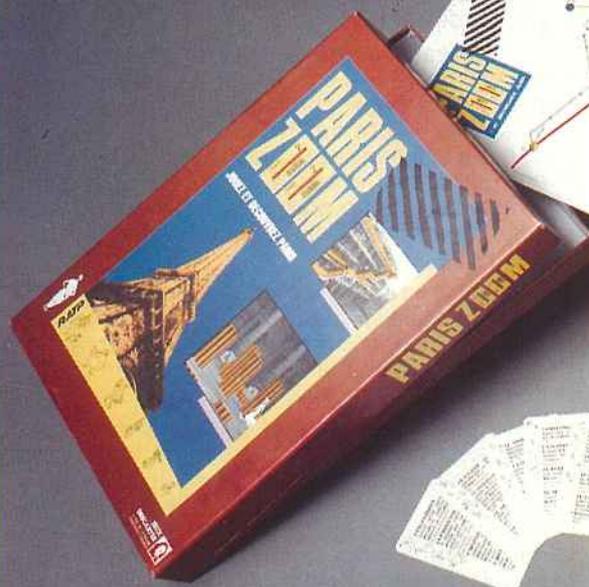


15 Puces de Saint-Ouen (Porte de Dignancourt 18\*)  
 16 Grands Magasins (bd Haussmann 9\*)  
 17 Le Vendôme (1\*)  
 18 L'Hôtel de Ville (rue de la Verrière 4\*)  
 19 La Suisse (av. de la Motte Picquet 15\*)  
 20 Le Marché (rue de Sévres 7\*)

- L'HISTORIEN** - Quand les nazis entrèrent-ils dans Paris ? 14 juin 1940
- LA CINÉPHILE** - L'IDHEC, la plus connue des écoles de cinéma, va disparaître, remplacée par une "super école", FINIS (Institut National de l'Image et du Son). Où va-t-elle s'installer ? au Palais de Tokyo (Trocadéro -16\*)
- LE GAMIN** - Où se fait-on établir une carte d'identité ? à la mairie de l'arrondissement de son domicile
- LE FOUINEUR** - Où sont recueillis les oiseaux perdus ou abandonnés dans Paris ? à la ligue de protection des oiseaux (rue Cuvier - 5\*)

Paris Zoom est produit par les « Jeux Descartes », 5, rue de la Baume, Paris 8°.

En vente dans les boutiques Descartes, boutique Chic et Choc : 163 F.  
 Pour les agents RATP : 105,50 F  
 Boutique Jeux Descartes, 40, rue des Écoles, Paris 5° : 43.26.79.83.  
 (Un seul jeu par agent).



- « Le Chemin de fer de Paris à Arpajon »  
120 F. FACS, 27, rue de Colombes - 92600  
Asnières.

- « Un ethnologue dans le métro », chez Ha-  
chette.

- « Les stations de métro ». Christine  
Bonneton éditeur. 49 F.

- « L'aventure du Métropolitain » édition la  
Découverte 1, place Paul-Painlevé Paris 5<sup>e</sup> -  
79 F.

- « Du poison dans le métro », roman, chez  
Michel Verdox 47, rue Pierre-Bouvier - 69270  
Fontaines-sur-Saône. 49 F.

• **Nouveautés :**

« La ligne de Sceaux » de G. Jacobs, à *La  
Vie du Rail* 11, rue de Milan Paris 9<sup>e</sup>. 249 F.

« Histoire des transports parisiens », de  
Marc Gaillard éditions Horvath, 198 F.

Jacques MARION



## MÉTRO A LA CARTE

Le problème des jeux de cartes  
de collection, c'est de jouer avec.

Chez Frances Cartes, ce jeu de 54 cartes  
a pris naissance  
grâce aux 52 stations de correspondance du métro.

Toutes les cartes sont illustrées.

Une notice, jointe, signale ligne par ligne  
les grands monuments  
et explique l'illustration de certaines cartes.

Édité par **France Cartes Grimaud**  
chez les marchands de jeux :  
45 F en bleu ou en rouge.

**Pour les agents de la RATP : 36 F**  
Chez Le Cateleur. 136, av. Émile-Zola, Paris XV<sup>e</sup>  
(45.75.29.14)

**L'ARTISTE** - Quel est l'ar-  
chitecte de la cour carrée du  
Louvre ?  
Pierre Lescot (1515 - 1578)

**L'ÉCRIVAIN** - Qui a écrit  
"Les mystères de Paris" ?  
Eugène Sue

**LE MÉDECIN** - Qui a écrit  
"Le mandarin aux pieds  
nus" ?  
le professeur Minkowski

**LE VOYAGEUR** - Où fut  
signée la reddition de l'armée  
allemande le 25 août 1944 ?  
dans l'ancienne gare Mont-  
parnasse

## JEU DE SOCIÉTÉ PARIS ZOOM

Jouez et découvrez Paris. Entre Trivial  
Pursuit et Monopoly, un jeu original imaginé  
par Pierre Darrort (cadre service S.E.).

L'ambition du jeu est double : bien savoir  
se déplacer dans Paris par bus, métro, RER et  
à pied ; mieux connaître Paris d'un point de  
vue pratique et anecdotique.

Les joueurs tirent au hasard un person-  
nage chacun, parmi 24. Chaque personnage  
doit réaliser un parcours lié à son caractère,  
par exemple : le mélomane doit aller au Zé-  
nith, à Pleyel, à l'Olympia, à Radio France, à  
Bercy et à la Bibliothèque de Musique. Cha-  
que destination se trouve dans une case (nu-  
mrotées de 1 à 375) entourée de divers  
moyens de transport. Pendant le déplace-  
ment les autres joueurs lui posent des ques-  
tions. Il existe 1 250 questions soit environ 50  
par personnages. Deux personnages, le gam-  
in et le petit parisien sont plus particulière-  
ment adaptés au 8-12 ans. Les autres ques-  
tions mises au point avec la Ville de Paris et le  
journal *L'Étudiant* sont assez complexes  
mais, rappelle Pierre Darrort, « l'objectif est  
d'apprendre à utiliser Paris et non de tout  
connaître à l'avance ».

Photos : RATP-Marguerite

# L'IMAGE ET LE SON

La cellule audiovisuelle du service des équipements électroniques vient de remporter un prix au Festival international de l'audiovisuel ferroviaire ;  
*Entre les lignes* profite de cette distinction pour vous présenter « TC audiovisuel ».



En studio, Gérard Bordelot (à gauche) et Jean Cancellier

RATP-Thibaut

L'image c'est Jean Cancellier, le son, Gérard Bordelot. A eux deux ils constituent la cellule audiovisuelle de la direction des équipements électriques. Elle a été créée en 1983 avec Jean Cancellier, électronicien-informaticien, pourvu d'une formation universitaire dans le domaine de l'audiovisuel. Deux ans plus tard le rejoint Gérard Bordelot, technicien-ingénieur du son qui, jusque-là participait à la sonorisation et l'enregistrement des diverses animations du métro.

Située boulevard Davout, près de la Porte de Bagnolet, dans le XX<sup>e</sup>, l'équipe de TC audiovisuel dispose de quelque 120 m<sup>2</sup> comportant bureau, atelier et studio, auxquels s'ajoute une salle de projection.

Créée pour répondre aux besoins de formation des agents du service des équipements électroniques, la cellule audiovisuelle va rapidement réaliser des films pour l'ensemble de la direction. De la formation à l'information technique il n'y a qu'un pas qui sera vite franchi. Désormais l'équipe produit des films vi-

déo pour les différentes directions de la Régie. Sur des thèmes techniques comme : « Essais au feu » (l'évolution d'un feu de banquette de métro) pour le service du contrôle et du laboratoire (ML) ou « Le futur d'aujourd'hui » (SACEM) pour les services TT et TC mais aussi pour FC et FR.

Et, TC audiovisuel compte même parmi sa « clientèle » SO-FRETU !

En plus des diaporamas, une quinzaine de films sont à l'actif de l'équipe, dont certains en langue anglaise. On peut citer entre autres : « Fibres optiques » réalisé pour le service TT, sur la mise en œuvre du premier tronçon câblé en fibres optiques entre Bercy et Noisy-le-Grand, « Le PCC, ligne B » pour TC, « Sécurité-Priorité » demandé par T en vue de la formation du personnel travaillant sur les voies.

Et, en préparation actuellement, pour le service des projets de développement du réseau (NP) un film sur le site d'Euro Disneyland.

## LE RAIL D'ARGENT

C'est une production réalisée pour le service TC « Le fil conducteur » qui a été présentée au XI<sup>e</sup> Festival international de l'audiovisuel ferroviaire (catégorie professionnels), à Brioude les 2, 3, et 4 octobre dernier.

Ce film vidéo, d'une durée de 20 minutes, expose les principes du pilotage automatique en le replaçant dans la chaîne des automatismes de la régulation du mouvement des trains. Il associe les techniques du reportage et de l'animation, qu'elle soit classique ou par ordinateur graphique.

Le « Fil conducteur » s'est vu attribuer le Rail d'Argent à Brioude. Un heureux résultat pour la première participation de la cellule audiovisuelle de TC à ce festival international.

Simone FEIGNIER

**8.12.77. NAISSANCE D'UN RESEAU REGIONAL.**

**Ile-de-France côté jardin.**

**RATP**  
Pour mieux vivre  
Paris et l'Île-de-France



RATP-Minotil

# **1977-1987**

# **10 ANS DE RER**

Il y a dix ans, le 8 décembre 1977, en inaugurant le tronçon central qui unissait la ligne de Saint-Germain à celle de Boissy-Saint-Léger, la RATP donnait naissance à la ligne A du Réseau Express Régional.

Prolongée de Luxembourg à Châtelet-Les Halles, au cœur de Paris, la ligne de Sceaux devenait la ligne B.

D'étape en étape, le « métro de l'Île-de-France » se constituait, en collaboration avec la SNCF qui exploite les lignes C et D. C'est son histoire, ses succès et ses avatars qui vous sont présentés dans ce dossier.

# LA GENÈSE D'UNE GRANDE IDÉE

## La victoire du métropolitain

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les transports parisiens reposaient encore sur les tramways et les omnibus. Paris était très en retard sur ses sœurs européennes comme Londres ou Budapest qui possédaient déjà un métropolitain. Les embarras de la circulation allaient croissant dans une ville où la population ne cessait d'augmenter. L'idée d'un métro vint tout naturellement en 1885 (projet Brame et Flachet) pour relier Paris à la banlieue et assurer l'approvisionnement des Halles. Plus tard d'autres projets seront présentés, mais aucun n'aboutira.

1883 marqua la date fondamentale pour les transports parisiens. Le conseiller Soulié déposait une demande de déclaration d'utilité publique d'un réseau de métro comprenant un premier sous-réseau avec une ligne est-ouest et une ligne circulaire et un second sous-réseau avec 11 lignes dont certaines sortaient de Paris.

Ce projet mit alors en lumière le conflit qui opposait le Conseil municipal de Paris, voulant assurer l'autonomie du métro, aux compagnies privées de chemin

de fer soutenues par l'État. Cet antagonisme fondamental allait bloquer toute avancée jusqu'en 1895. Pendant plus de

10 ans, l'État proposera des projets en vertu d'une habilitation du Conseil d'État; pendant plus de 10 ans, la Ville de Paris les contestera.

Sur quoi portait le conflit? L'État voulait établir un réseau d'intérêt général à grand gabarit, autorisant la pénétration des trains de grandes lignes dans Paris tout en assurant des liaisons intergares. La ville, elle, préconisait la construction d'un chemin de fer d'intérêt local, à petit gabarit, desservant au mieux et à moindre coût la population parisienne. Au-delà de la simple conception, il s'agissait bien du problème de la maîtrise d'un nouvel outil de transport. De guerre lasse mais surtout face à l'imminence de l'ouverture de l'Exposition universelle de 1900, l'État cédera à la ville la construction d'un réseau urbain d'intérêt local. La loi du 30 mars 1898 déclara d'utilité publique un ensemble de 5 lignes à écartement standard et à petit gabarit (2,40 m au lieu de 3,20 m). Toutes décisions très lourdes de conséquences pour l'avenir.

Ainsi donc Paris l'emporta sur la banlieue, d'autant que les compagnies de chemin de fer se désintéressaient de plus en plus de ce type de trafic, à l'exception du réseau Saint-Lazare qui montra la voie d'une exploitation « métropolitaine extra-urbaine ». Peu à peu elles tentèrent de se défaire de leurs lignes de banlieue indépendantes des grands axes (lignes de Vincennes, de Sceaux, des Invalides à Versailles).

C'est la ligne de Sceaux qui illustra la « nouvelle » politique : en 1938, le Conseil général de

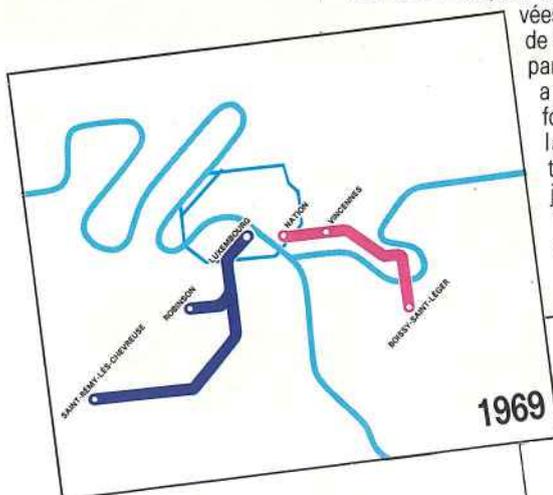
la Seine prit sous sa responsabilité le transfert du tronçon Massy-Palaisseau-Luxembourg à la Cie. du Métropolitain, constituant ainsi l'amorce d'un réseau régional intimement lié à l'urbain.

## La naissance du RER

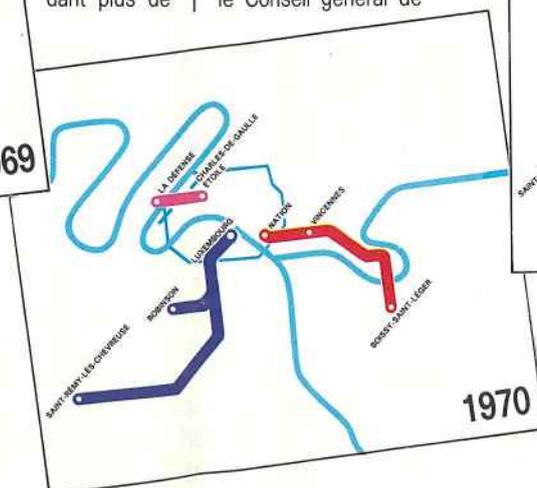
L'émergence de l'idée même d'un Réseau Express Régional fut le fruit de phénomènes complexes qui intégraient politique, finances, urbanisme, sociologie, etc.

Malgré des divergences d'intérêts, les études allaient se poursuivre afin de sortir véritablement Paris de son carcan géographique. L'État tergiversait mais les compagnies de transport étudiaient et proposaient des solutions. La guerre de 1939 allaient éclipser tout cela pour mieux le remettre en lumière dès la fin des hostilités. Avec la reprise de la vie économique, Paris et sa région apparaissaient totalement sous-équipés en infrastructures adaptées.

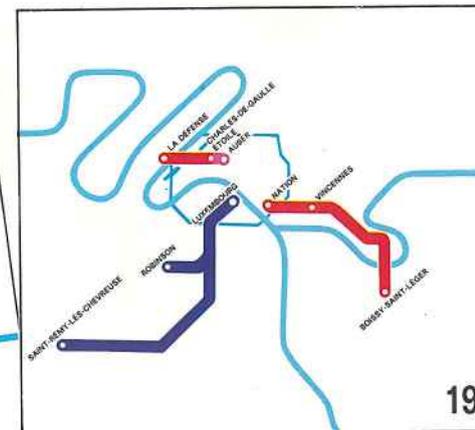
Dès 1950, le Conseil municipal relançait l'idée d'un réseau régional reprise par la RATP. En 1956, la Région élaborait avec l'appui des Pouvoirs publics un plan qui prévoyait :  
- une transversale est-ouest, raccordée à l'ouest aux lignes SNCF de Saint-Germain-et de Maisons-Laffite, à l'est à la ligne de la Bastille ;



1969



1970



19

- une transversale nord-sud raccordée d'une part à la ligne de Sceaux et à la banlieue Montparnasse et d'autre part aux réseaux nord et est ;
- la jonction Invalides-Orsay.

Ces lignes étaient reprises dans le Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la région parisienne (PADOG) approuvé par le gouvernement en août 1960.

Un élément nouveau allait orienter définitivement la politique en matière de transports à grand gabarit en région parisienne : la construction du quartier de La Défense. Il s'agissait dès lors de bien le relier au centre de Paris. On pensa à prolonger la ligne de métro n° 1 à partir du Pont de Neuilly ; mais les projets envisagés sur son axe - réaménagement des Halles, opération à la gare de Lyon, stade olympique à Vincennes - laisseraient penser que la ligne supporterait mal des surcharges de trafic inévitables.

Le Comité interministériel du 14 mars 1960 décida la construction d'une ligne de métro à **grand gabarit** entre le Rond-Point de la Défense et le Pont de Neuilly. Inexploitable, sauf en créant une station au pont, la ligne devait, selon la RATP, être prolongée à l'ouest à la Folie (SNCF) et à l'est à l'Étoile. Le Syndicat des Transports Parisiens entérinait ce projet et le premier coup de pioche était symboliquement donné le 6 juillet 1961 par Robert Buron alors Ministre des Transports. À l'est, l'électrification de la ligne de la Bastille débutait.

C'est donc après coup que l'axe est-ouest fut intégré au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne de 1965. Le réseau proposé comprenait 3 lignes :

- une Est-Ouest : Saint-Germain ou

Montesson-Boissy-Saint-Léger ou Marne-la-Vallée,

- une Nord-Sud (ouest) : Cergy-Pontoise-Saint-Quentin-en-Yvelines via Saint-Lazare et Montparnasse,
- une Nord-Sud (est) : Valmondois ou Roissy-Evry via les gares du Nord, de Lyon, d'Austerlitz et Orly.

Voilà qui était parfait pour magnifier le centralisme parisien, objectif réaffirmé dans une lettre du Premier ministre de l'époque, G. Pompidou, au préfet de Paris. Mais les difficultés de réalisation du RER à l'ouest et l'ampleur des dépenses à engager conduisirent les Pouvoirs publics à réviser leurs plans. Deux nouvelles orientations furent prises : prolongement des métros en banlieue et utilisation des infrastructures existantes.

Remise en cause des schémas, mais également remise en cause du tronçon central de la ligne est-ouest que certains imaginaient à petit gabarit. Car entre-temps étaient apparus les « bipôles » : liaisons directes entre les villes nouvelles et les gares parisiennes autour desquelles seraient édifiés de grands ensembles de bureaux comme à la gare de Lyon. Valse hésitation au plus haut niveau, alors que les techniciens de la RATP prônaient la réalisation du tronçon central du RER à grand gabarit, tout en recherchant des solutions acceptables sur les plans technique et financier.

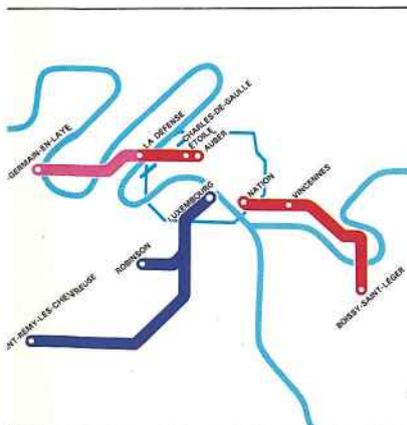
Au printemps 1971, l'idée d'un Réseau Express Régional autonome allait laisser la place à celle d'un réseau interconnecté avec certaines lignes de banlieue de la SNCF.

Trois lignes sont envisagées en première étape :

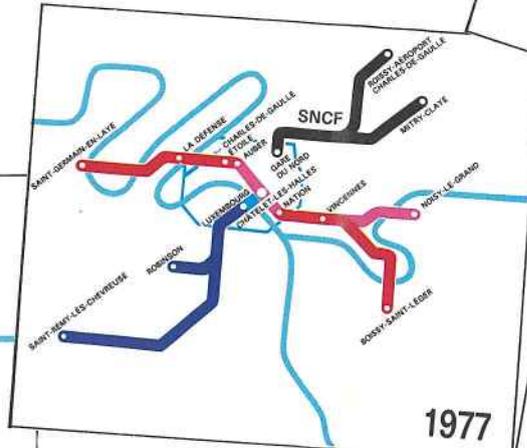
- la ligne **A** Saint-Germain-en-Laye-Boissy ou Marne-la-Vallée,
- la ligne **B** résultant de la jonction de la ligne de Sceaux, prolongée à Châtelet puis Gare du Nord, avec l'une des lignes de la banlieue SNCF.
- la ligne **C**, transversale de la rive gauche reliant, grâce à la jonction Invalides-Orsay, les lignes SNCF de Versailles-Rive gauche à l'ouest à celle d'Étampes au sud-ouest.

En complément, une ligne **D** serait créée par la jonction - via les lignes A et B - d'une autre ligne de la banlieue nord à celles du réseau sud-est.

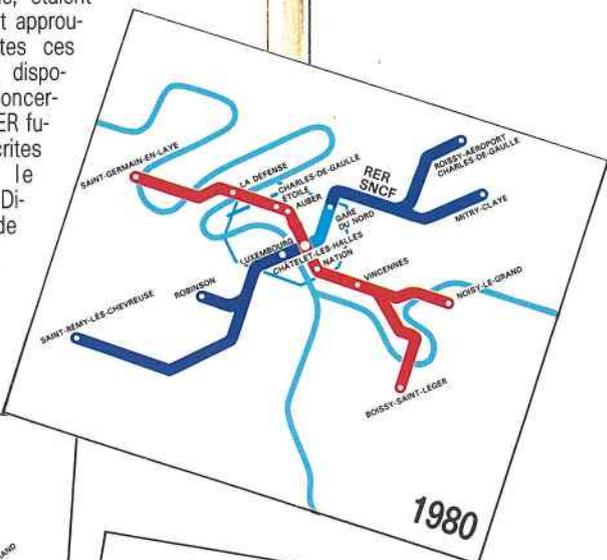
En novembre 1972, les Pouvoirs publics approuvaient la réalisation de la section Auber-Nation et du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à Châtelet. Quatre ans plus tard, le principe de l'interconnexion et l'avant-projet relatif au prolongement de la ligne de Sceaux à la gare du Nord, où serait établie une gare souterraine, étaient également approuvés. Toutes ces nouvelles dispositions concernant le RER furent inscrites dans le Schéma Directeur de 1976. ■



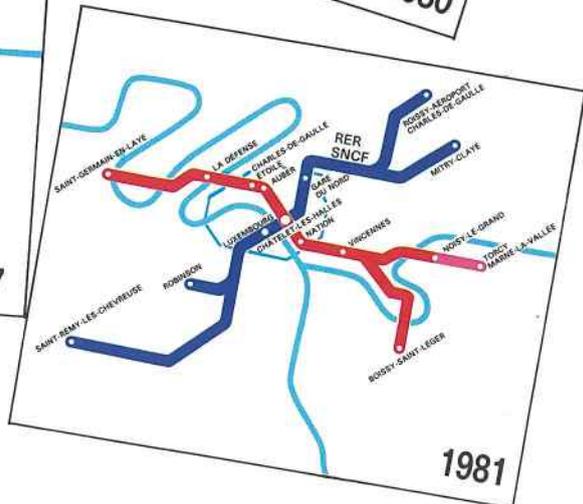
1972



1977



1980

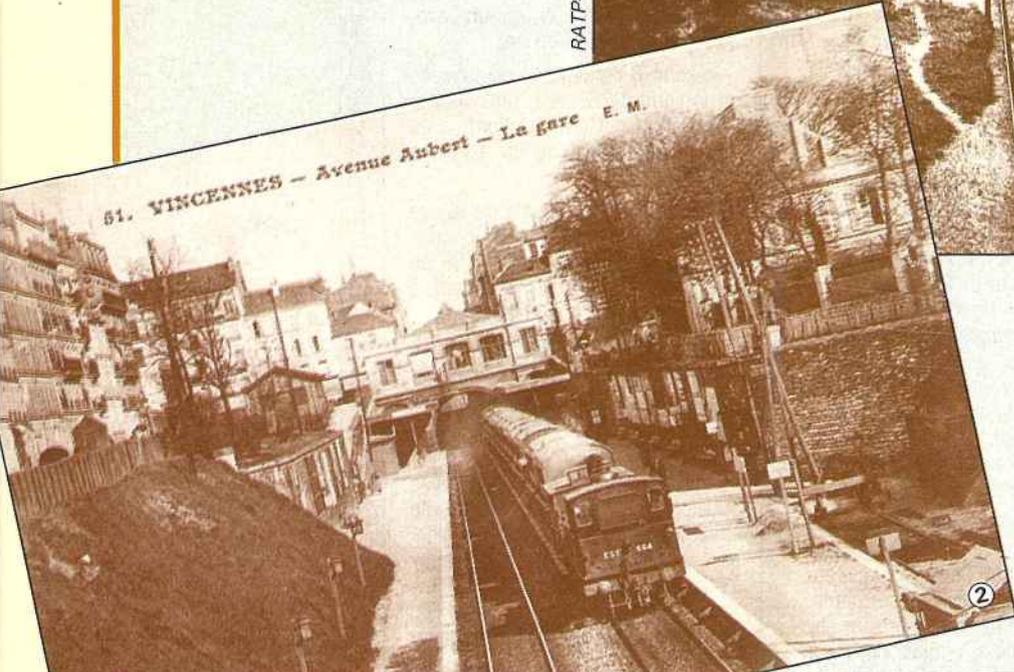


1981

RATP-CPA



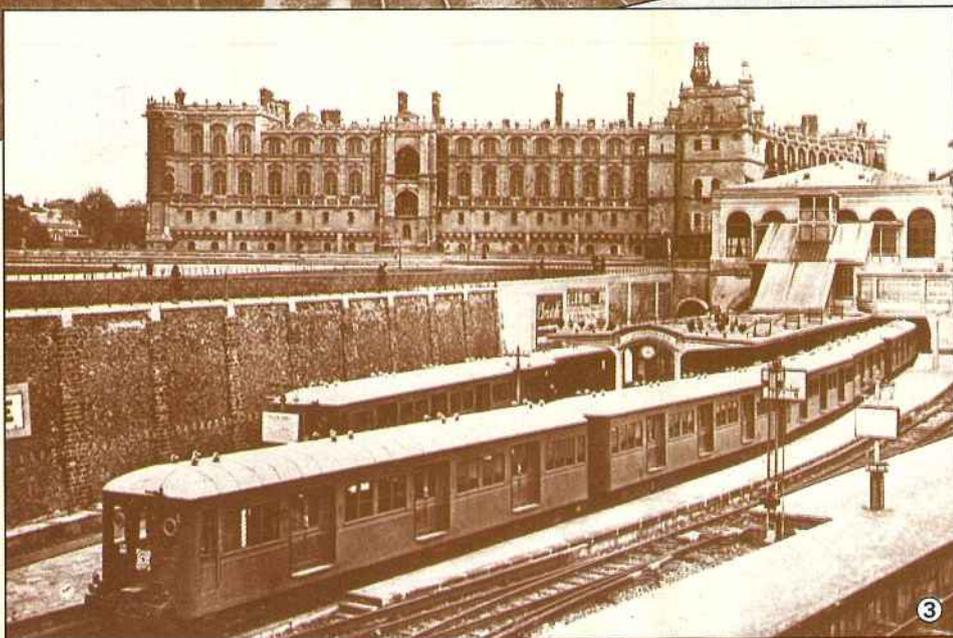
61. VINCENNES — Avenue Aubert — La gare E. M.



# C'était bien avant le RER...

- ① Presque la province : la gare de bifurcation de Bourg-la-Reine lors du passage d'un train pour St Rémy-les-Chevreuse.
- ② La ligne de Vincennes au temps de la vapeur avec ici un train pour la Bastille.
- ③ L'ancienne gare de Saint-Germain-en-Laye au temps de la traction électrique 750 volts par 3<sup>e</sup> rail, au pied du château.
- ④ A toute vapeur pour les guinguettes : la rotonde du dépôt de Nogent-sur-Marne.

RATP-Minoli



RATP-N-Audiovisuel



# EFFETS RER : LE CHOC EN RETOUR



RATP-CPA

Il y a 150 ans, le 24 août 1837, la reine Marie-Amélie, épouse du roi Louis-Philippe, inaugurait la première ligne de chemin de fer pour voyageurs entre Paris et Le Pecq. La première année, plus d'un million de voyageurs l'empruntèrent, Émile Peireire, le promoteur, pouvait être satisfait. D'autant qu'allait être ainsi donné un élan formidable à cette nouvelle façon de se déplacer qu'était le chemin de fer, malgré le scepticisme de certains. L'histoire du rail allait désormais se confondre avec le développement de l'industrialisation et de son corollaire, l'urbanisation.

Après Paris-Le Pecq-Saint-Germain (cette dernière grâce d'abord au chemin de fer atmosphérique), deux autres lignes « parisiennes » étaient mises en service : celle de Paris à Sceaux en 1846, celle de Paris-Bastille à La Varenne en 1859, puis jusqu'à Boissy-Saint-Léger en 1874.

Trois lignes qui, à l'origine, présentaient un indéniable intérêt... tou-

ristique. Mais c'est à cette époque que se développait ce qui allait devenir la « banlieue », terme péjoratif qui signifiait « lieu mis à l'écart, mis au ban », terme qui néanmoins illustrerait toute la problématique des cités en expansion comme Paris.

Sous l'impulsion des saint-simoniens, le réseau de grandes lignes reliant la capitale aux provinces françaises se déployait, inscrivant insensiblement sur notre sol cette volonté de centralisme des décideurs de l'époque. Alors que ces lignes traversaient les banlieues naissantes sans les desservir, la pression des autorités locales entraîna la construction des gares, engendrant par là même ce réseau qui allait progressivement irriguer la région parisienne.

Peu à peu, la physionomie des transports ferroviaires se précisait : d'un côté, le métro quasi exclusivement urbain, de l'autre des lignes de banlieue aboutissant dans des gares en cul-de-sac. Entre les deux, des correspondances peu pratiques et inconfortables.

## RER : l'idéal ferroviaire

Et voici que, face à cette « grisaille », germa l'idée géniale d'une ligne de banlieue nouvelle, rapide, confortable, avec de bonnes fréquences et allant jusqu'au cœur du cœur de Paris. Le super-transport, l'idéal ferroviaire, le *neq plus ultra* régional, en trois mots : le Réseau Express Régional, le RER.

Le nouveau produit était « ficelé » en décembre 1977 avec l'ouverture du tronçon central Auber-Nation, constituant un vrai réseau. Et ça marcha fort. Alors que 500 000 voyageurs entraient dans le RER en novembre 1977, ils étaient 645 000 en mars 78 (+ 29 %) mais 715 000 en novembre, soit + 43 % en un an. L'euphorie, le succès, le triomphe. On affluait, on se concentrait, on se rabattait sur le RER. Les emplois, surtout dans le tertiaire, se densifiaient à La Défense, à Auber, à Gare de Lyon, à Massy-Palaiseau, etc. Les promoteurs jouaient à fond la carte RER pour l'implantation de leurs nouveaux programmes de construction.



Noisy-le-Grand : la ligne A au cœur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Pour eux, en effet, la desserte en transport en commun est l'un des éléments fondamentaux de la localisation. Le RER apparut comme encore plus attractif que la SNCF : pour un temps d'accès à Paris identique, les prix du mètre carré étaient plus élevés avec le premier. La publicité reflétait cette situation : le RER était un excellent argument de vente. Les chiffres de population étaient à cet égard éloquentes : ainsi Boissy-Saint-Léger qui vit sa population augmenter de 35 % entre les deux recensements de 1975 et 1982 alors que celle du Val-de-Marne diminuait de 2 % dans le même temps.

Voilà qui répondait parfaitement aux objectifs initiaux du RER : créer un système de transport puissant, à grand gabarit et de grande capacité, assurant des liaisons rapides entre la banlieue et Paris, en même temps que des trajets entre banlieues opposées grâce à une traversée « express » de la capitale.

Voilà qui répondait de plus en plus à ces objectifs. La montée en charge, au sens propre, s'accélérait. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le trafic de 1984 a été supérieur de 50 % à celui de 1978, soit une progression de 7 % l'an en moyenne. Une enquête de 1986 (RATP-SNCF) sur le RER A et B révèle que plus d'1,1 million de personnes l'ont utilisé chaque jour entre 6 h et 20 h, dont 34 % entre 6 h et 9 h 30, 37 % entre 16 h 30 et 20 h. Les gares les

plus fréquentées sont toutes dans Paris, Auber en tête avec 104 000 voyageurs. Par rapport aux années précédentes, la tendance constatée est à la hausse : ainsi, par exemple, La Défense, avec une progression du nombre des entrants de 21 % depuis 1984. En ce qui concerne les flux de voyageurs, c'est bien sûr dans Paris qu'ils sont les plus élevés, avec une pointe horaire de 48 000 entre 8 h et 9 h sur le tronçon Châtelet-les-Halles-Auber en direction de La Défense. Mais c'est globalement le tronçon Auber-Gare de Lyon qui présente les plus fortes charges dont le minimum ne tombe jamais en dessous de 42 000 voyageurs/heure. Ces chiffres reflètent, répétons-le, la volonté maintes fois exprimée à tous les niveaux de charger un réseau auquel plus de 4,8 milliards de francs avaient été consacrés. Et un jour...

## Effets RER, effets pervers

Un jour, le « super », « l'idéal », le « nec » attrapa la grippe. La concentration, le centralisme, le « droit-au-cœur » nous jouèrent donc encore leur sale tour. Les trains eurent de plus en plus de mal à faire face à l'affluence, bien que l'intervalle ait été abaissé à 2 min 30 s aux heures de pointe. Dès lors, le moindre petit incident transformait le succès en

cauchemar. Le RER devint au fil des années le point de rencontre de problèmes que l'on pensait à jamais disparus : trains surchargés, arrêts trop longs en station, retards, quais noirs de monde, énervement, pagaille.

D'autant que les récentes réalisations risquent d'accroître encore ces effets :

- la descente à Châtelet-les-Halles des trains SNCF de la banlieue Orly-la-Ville (ligne D) peut gommer les velléités des voyageurs à prendre les bus entre Nord et Saint-Lazare et charger encore plus le tronçon Châtelet-Auber. Gare aux mauvaises habitudes lorsqu'on voudra (re-)détourner ces nouveaux venus par un site propre, une ligne de métro, voire une déviation de la ligne D via Auber !

- l'interconnexion Ouest avec les lignes SNCF de Cergy et de Poissy apportera elle aussi son lot de voyageurs supplémentaires, mais la position géographique de La Défense en « tampon » avec Paris peut minimiser l'impact sur la surcharge du tronçon central.

D'autant que les déséquilibres persistent. Entre l'Est et l'Ouest de la région, entre Paris qui se dépeuple et la grande banlieue qui se densifie, à l'intérieur même des villes nouvelles où l'habitat prédomine, générant d'importantes migrations domicile-travail.

En janvier 1985, *Entre les lignes* titrait : « RER A - une ligne malade de son succès. » A cette époque, le creux de la vague était atteint. Aux problèmes de charge s'ajoutait celui des moteurs du MS 61 ; ceux-ci montraient des signes évidents de vieillissement accéléré provoquant pannes sur pannes. Une action énergique des services d'entretien fut alors lancée en même temps (ou presque) qu'arrivaient les premiers M1 84 en renfort. Ainsi ce sont 40 % des retards supérieurs à 5 min qui furent peu à peu supprimés. Restaient les autres, tous les autres, dont en majorité des actes de malveillance (39 %), comme l'actionnement sans raison des signaux d'alarme, aggravant les incidents et donc les retards.

Assainir la situation par des actions de redressement : tel fut le mot d'ordre lancé par les responsables du réseau ferré dont l'énergie se déploya à tous les niveaux. Il s'agissait d'abord de mieux gérer les incidents par des mesures portant sur la circulation des trains (retenues à quai, injections de trains supplémentaires dit « de régulation ») et auprès des



voyageurs afin de les « discipliner » autant que faire se peut lors des descentes et montées en voiture, mais aussi mieux les informer en gare et dans les trains. Les TUC (RATP-Juniors) assuraient une aide non négligeable lors des échanges voyageurs aux arrêts des trains. Il s'est agi ensuite d'augmenter l'offre de transport par la modernisation et le renforcement du parc de matériel roulant. Aujourd'hui, l'intervalle entre 2 trains est de 2 min 30 s à l'heure de pointe. L'objectif est d'atteindre 2 min grâce au projet SACEM. Les responsables fondent beaucoup d'espoirs sur cet équipement qui doit permettre d'accroître de 20 % la capacité de transport. Mais bien sûr, à lui seul, il ne suffira pas à régler tous les problèmes. Néanmoins, il permettra de passer la capacité horaire théorique avec 4 voyageurs debout au m<sup>2</sup> de 43 500 à 54 000, ce chiffre pouvant dépasser les 60 000 si on accepte temporairement 5 ou 6 voyageurs debout au m<sup>2</sup>. D'autres aménagements ponctuels pourraient être installés. À Gare de Lyon et Val-de-Fontenay, les rafales d'arrivées des trains SNCF pour la première, de passage pour la seconde, provoquent des afflux massifs de voyageurs qui ne sont pas suffisamment étalés dans le temps. Il faudrait donc réguler l'accès de ces voyageurs et n'en admettre qu'un nombre compatible avec la capacité offerte par le train RATP à venir. Les équipements en cours de définition pourront être mis en place à l'hiver 1988.

Voilà qui fait beaucoup de choses à réaliser et à tester en efficacité. Claude Collet, le vice-président délégué du Syndicat des Transports Parisiens, résumait parfaitement la situation en septembre dernier : « Si le matériel roulant actuel peut être porté à un taux de disponibilité satisfaisant, si SACEM répond aux espoirs mis en lui, si le déséquilibre Est/Ouest ne s'accroît pas, il n'est pas exclu que le réseau actuel de transport soit en mesure de faire face à la demande dans des conditions de transport acceptables pendant une période relativement longue (1995/2000). Cela fait beaucoup de si..., sinon il faudra certainement envisager la création, d'ici 1995, d'une infrastructure nouvelle. »

## Les solutions alternatives

Face à la montée des « périls », un groupe mixte SNCF/RATP était constitué en 1985 pour étudier les

solutions susceptibles de résoudre à court, moyen et long terme, les problèmes posés par la surcharge de la ligne A.

Des propositions d'actions émergent rapidement, portant sur les divers aspects du problème. Sept axes étaient énoncés allant des plus légers (communication) aux plus lourds (liaisons nouvelles).

- Les actions de communication ont été mises en application afin de sensibiliser les voyageurs aux problèmes du RER, notamment en ce qui concerne les temps de stationnement auxquels ils participent directement : l'opération « sabliers » en est l'illustration la plus tangible.

- L'application des mesures tarifaires visant à dissuader l'utilisation du RER, pour des déplacements à l'intérieur de Paris notamment, fut envisagée. Néanmoins, leur mise en œuvre n'est pas apparue aussi simple que souhaitable et leur compréhension par le public pas évidente.

- Des mesures d'exploitation n'impliquant que peu de dépenses d'infrastructures furent également envisagées comme la suppression de certains sièges dans les voitures près des plates-formes, l'allongement des trains M1 à 9 voitures ou la construction de nouveaux accès en banlieue afin de mieux répartir les voyageurs dans les trains.

- La recherche d'une réduction de l'intervalle en dessous de 2 minutes découle de la mise au point de SACEM qui permet un intervalle théorique de 107 s, plus 10 à 15 s de marge d'exploitation, soit environ 120 s. Pour ce faire, il semblerait nécessaire de réduire le temps de stationnement en dessous de 50 s et d'améliorer les performances du matériel avec utilisation du pilotage automatique.

- Le remplacement du MS 61 soit par un matériel à 4 ou 5 portes par face, soit par un matériel à 2 niveaux, a été évoqué mais écarté en raison des inconvénients inhérents à des temps de stationnement trop longs.

- D'autres mesures d'exploitation envisageables entraîneraient d'importantes dépenses d'infrastructures. Il s'agit de l'allongement des quais pour 12 voitures M1 et MS (3 et 4 éléments), de la construction de quais supplémentaires à Gare de Lyon, Châtelet et Auber afin de réaliser un service voyageurs des 2 côtés du train.

- Enfin la création de liaisons nouvelles présente l'intérêt de détourner une partie du trafic engorgeant la ligne A. Mais l'ampleur des investis-

sements à engager oblige à faire le bon choix, exercice d'autant plus difficile que l'environnement régional est en mutation permanente en qualité et en quantité. L'exemple même du RER avec ses difficultés d'adéquation est l'illustration parfaite des « paris » pris par les aménageurs.

## Les infrastructures nouvelles

Cinq dossiers servent actuellement de base aux discussions devant amener à une décision sur un projet qui pourrait être inscrit au X<sup>e</sup> Plan (1989-1993).

Certains de ces projets n'ont d'autre objet que la décharge de la ligne A par reprise d'une partie de son trafic. D'autres, tout en répondant à cet objectif, sont susceptibles d'apporter une plus-value à l'ensemble du système de transport parisien. L'importance des investissements à réaliser (entre 2 et 5 milliards de F) devrait incliner à un choix du deuxième type.

1 - Ligne D « classique » et liaison métro « Gare du Nord-Saint-Augustin ».

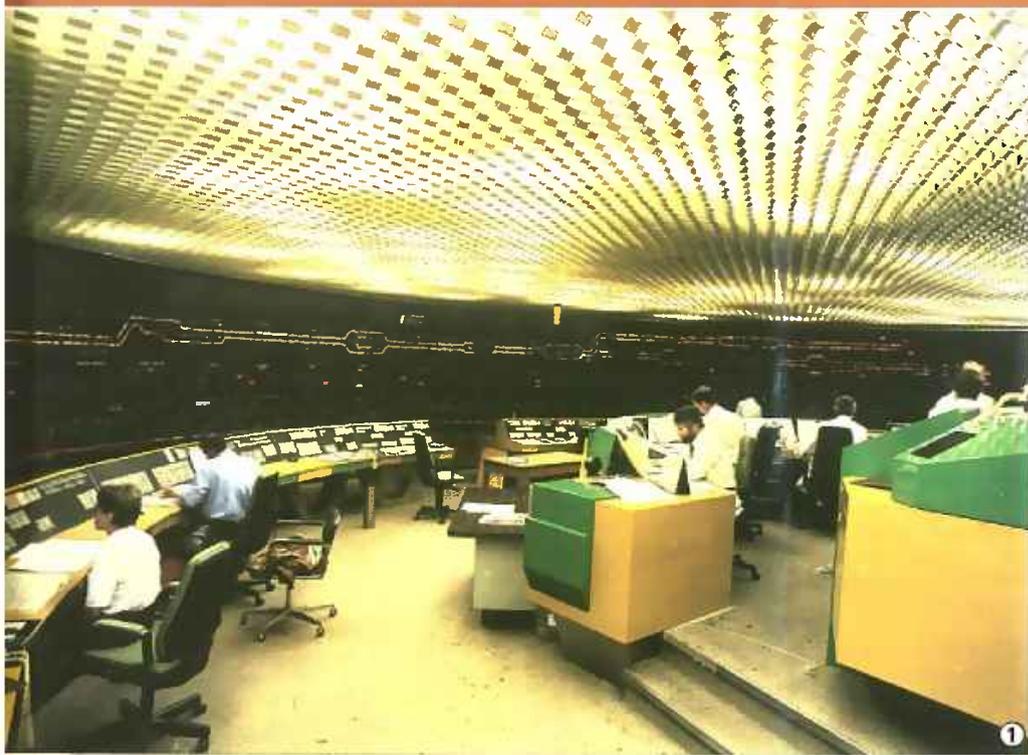
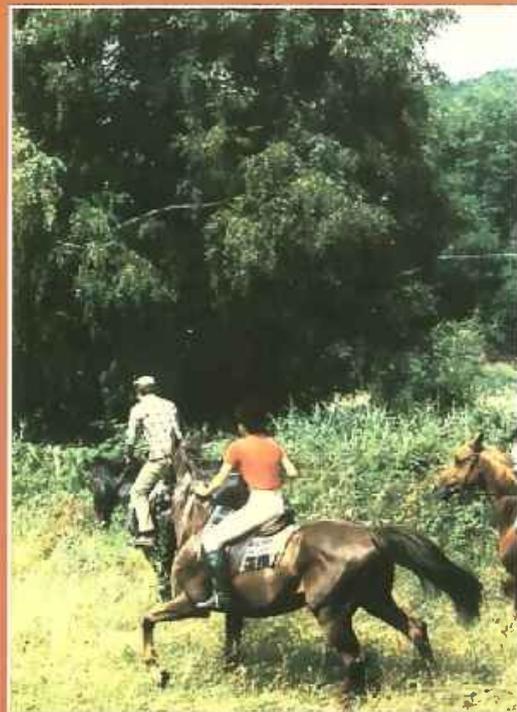
Prévue à l'origine du projet d'interconnexion, la ligne D est constituée de la réunion des lignes SNCF d'Orry-la-Ville sur la banlieue Nord et de Melun sur le Sud-Est, via Gare du Nord, Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon. L'idée est ici reprise, mais on est conduit à construire de nouveaux tunnels entre Châtelet et Gare de Lyon (doublement de la ligne A). La ligne D emprunte le tunnel de la ligne B entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles. Mais pour ne pas saturer ce tronçon, une nouvelle ligne de métro est établie entre Gare du Nord et Saint-Augustin (correspondances lignes 3 à Saint-Lazare et 9) avec une station intermédiaire à Chaussée d'Antin (correspondances 7 et 9). Cette nouvelle ligne crée une liaison directe entre les gares de Nord et de l'Est et le quartier des affaires. Si les projets sont réalisés simultanément, la décharge de la ligne A serait de 12 000 voyageurs entre Gare de Lyon et Châtelet, 10 000 entre Châtelet et Auber.

2 - Déviation de la ligne D par Auber.

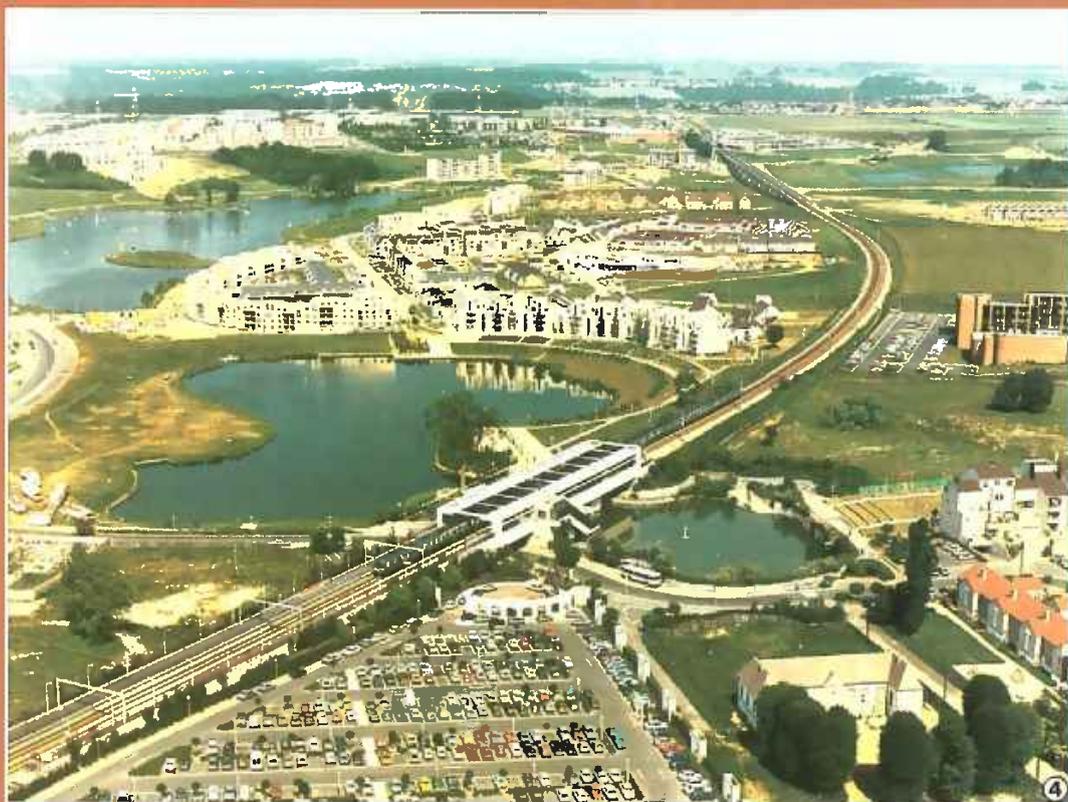
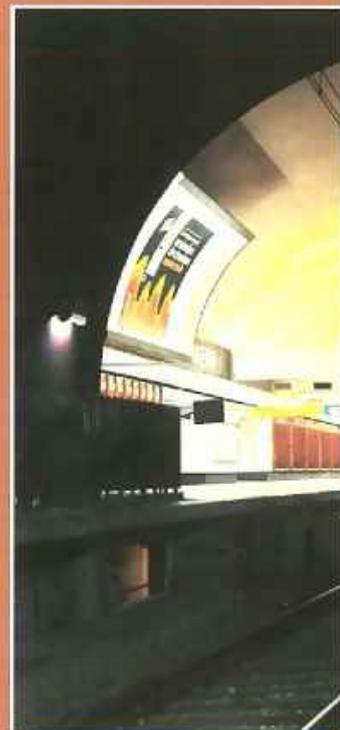
Ce projet combine les deux cités plus haut. La ligne D assure alors la liaison Gare-du-Nord/quartier des affaires. La ligne A est déchargée de

\* SACEM : Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance.

# LE RER DE LA VILLE AUX CHAMPS

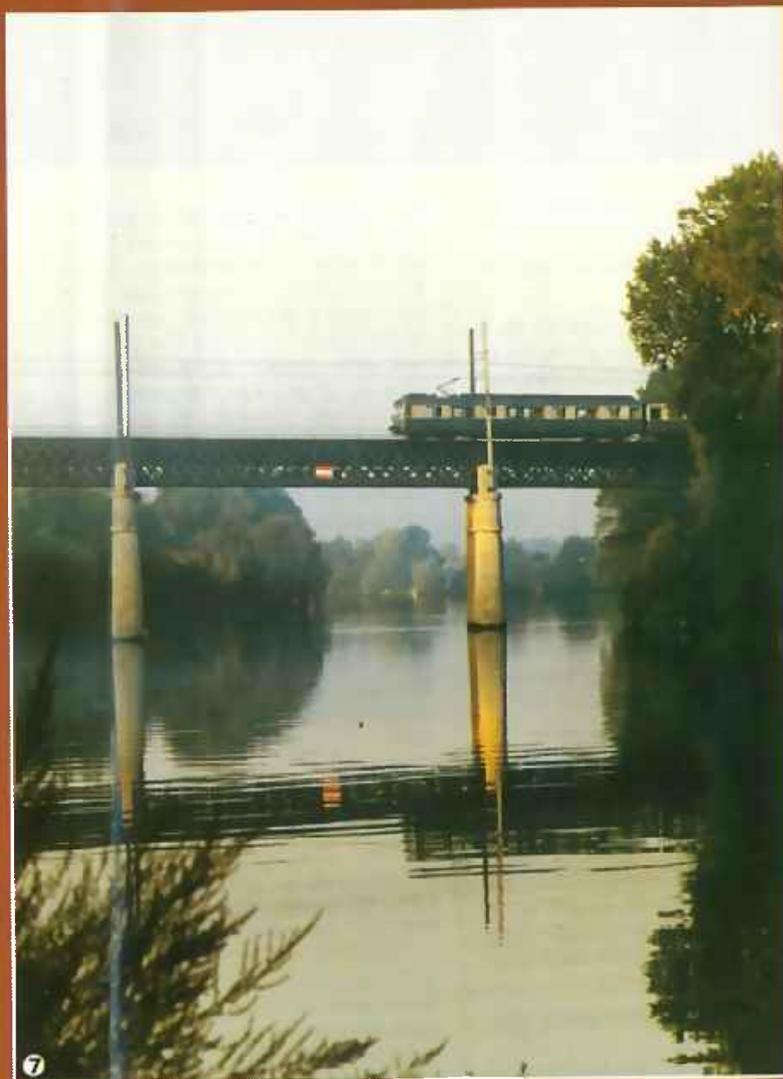
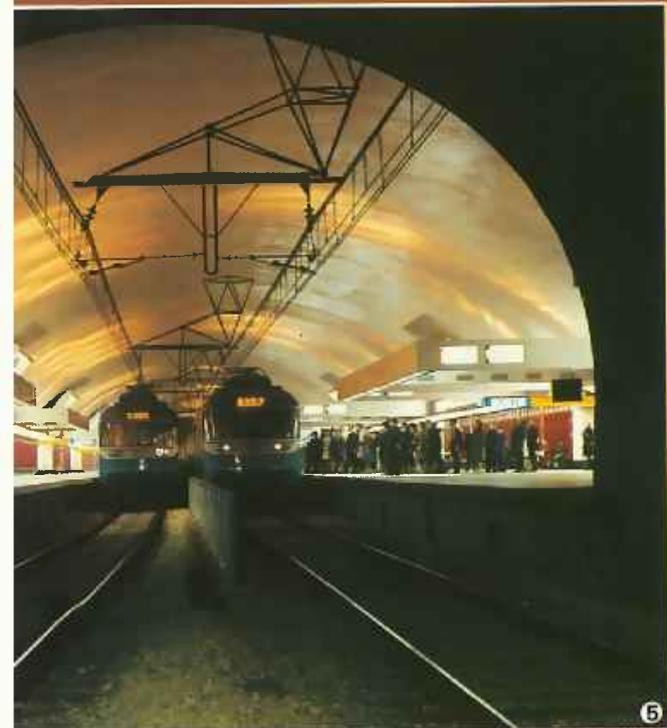


Photos : RATP-CPA



Ⓢ Ligne B : le PCC de Denfert-Rochereau Ⓢ La ligne B dans la Vallée de Chevreuse Ⓢ Le RER à la campagne Ⓢ  
Marnes-la-Vallée : la gare de Lognes Ⓢ Le temps où Nation était un terminus Ⓢ La sculpture de Trémois à  
Châtelet-Les Halles Ⓢ La ligne A franchit la Seine sur le viaduc du Pecq.







RATP-Marguerite

20 000 voyageurs par heure et par sens entre Gare-de-Lyon et Auber  
3 - Jonction des gares SNCF de Lyon et Saint-Lazare.

Il s'agit là du doublement de la ligne A entre Gare de Lyon et Auber, avec établissement d'une gare souterraine à Saint-Lazare. La décharge de la ligne A est identique à celle procurée par le projet précédent. Notons que l'utilisation des voies centrales à Châtelet-les-Halles oblige le report à Gare du Nord de la ligne d'Orry-la-Ville.

4 - Liaison Torcy-Gare Saint-Lazare via la Gare de l'Est.

Il s'agit de détourner une partie du trafic venant de Marne-la-Vallée par la Gare de l'Est grâce à un raccordement à Val-de-Fontenay. Afin de renforcer l'attractivité de ce nouvel itinéraire qui n'a que peu d'impact sur la ligne A, il est proposé de construire soit une ligne de métro entre la Gare de l'Est et le quartier des affaires, soit un prolongement de la ligne de Torcy jusqu'à Saint-Lazare. La décharge de la ligne A est de 7 000 voyageurs/h/s dans cette dernière hypothèse.

5 - Métro Est-Ouest rapide (Météor).

L'objectif de cette nouvelle ligne de métro est double : résoudre le problème de la surcharge de la ligne

A et améliorer la desserte des quartiers d'affaires du centre et des arrondissements périphériques. Le tronçon central Saint-Lazare/Gare de Lyon serait d'abord réalisé ; des prolongements à l'Ouest et à l'Est pourront être ajoutés ultérieurement, dans les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> arrondissements, par exemple. Construite au gabarit du métro mais à grande profondeur, la ligne permettrait une vitesse commerciale élevée car ne comportant que peu de stations (ELL reviendra très prochainement sur ce projet).

\*  
\* \*

8 décembre 1977. Le président de la République inaugure le tronçon central et les nouvelles sections du RER.

L'immense croix qui réunit les habitants des quatre coins de la région Ile-de-France commence à se dessiner. Dynamisme, clairvoyance, persévérance. Et fierté de l'immense tâche accomplie depuis plus de 15 ans sur les chantiers du RER. L'étranger nous envie, nous imite. La Régie tout entière se reconnaît sous les couleurs du nouveau réseau qui rend d'immenses services à la collectivité. La Régie tout entière est secouée par les ennuis qu'il lui occasionne aujourd'hui. Le RER : la croix et la bannière en quelque sorte. ■

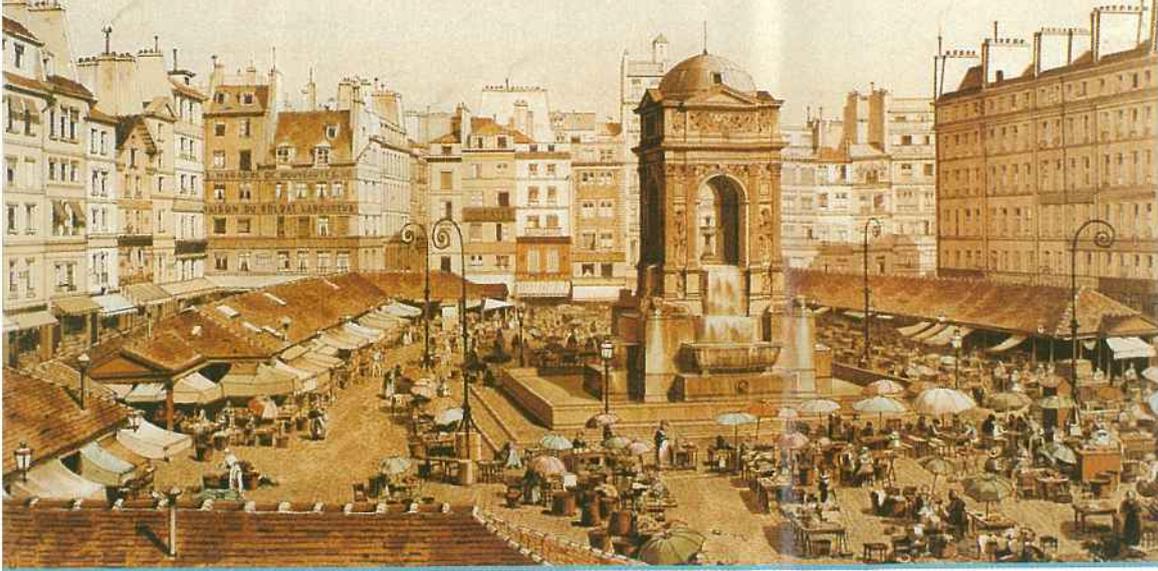
**L**e cœur de Paris a toujours battu très fort. D'abord parce que les pouvoirs y étaient naturellement concentrés : le Roi, le Pré-vôt, les juges. Ensuite, parce que les commerces se développèrent rapidement grâce à la Seine et à la croisée des chemins qui menaient aux provinces. Pouvoir, commerce et... finance. Paris s'étendait, ses enceintes élargissaient son périmètre, le centre restait toujours très actif. Plus tard, les concepteurs du métro ne s'y trompèrent pas : le Châtelet accueillit bientôt 4 lignes et devint l'une des premières stations du réseau. L'arrivée des lignes A et B du RER (et de la ligne D) achève, on l'espère, l'hyper-concentrisme d'un Paris qui a beaucoup de mal à se libérer de ses forces centripètes.

## Le quartier des Halles : 1 000 ans sans RER

Installé dès 1110, le marché des Halles fut agrandi en 1183 par Philippe-Auguste qui y construisit deux bâtiments pour les drapiers et les tisserands. Plus tard, se constituèrent les trois corporations qui allaient « marquer » le quartier : les mandataires, les forts et les vétérinaires. Alors qu'à l'origine le commerce concernait toutes les activités, l'importance de la population parisienne allait spécialiser peu à peu les Halles à l'approvisionnement alimentaire.

Les Halles devinrent lentement mais sûrement synonyme d'insalubrité et d'insécurité. Il fallait donc rénover. L'affaire se déclencha au XIX<sup>e</sup> siècle. Le préfet de Paris, Rambuteau, entreprenait d'importants travaux d'assainissement et de rénovation de la voirie. L'idée de déménager les Halles en banlieue étant rejetée, l'architecte Baltard, ami du nouveau préfet de Paris le baron Haussmann, édifia un pavillon en pierre mais qui ne correspondait pas aux besoins et surtout déplut à l'empereur Napoléon III. Celui-ci, très impressionné par les réalisations londonniennes, demanda la construction de bâtiments alliant métal et verre. Dix pavillons furent progressivement construits de 1854 à 1866, deux nouveaux étant inaugurés en 1936 face à la Bourse du Commerce.

Mais au fil des ans, l'encombrement du quartier par ce vaste marché et ses « dépendances », posa invariablement le problème de son déplacement. Malgré la réticence de certains groupes de pression, M. Michel Debré, Premier ministre,



Photos : RATP-CFA



**CHATELET  
LES HALLES** 

**UNE GARE  
EN SON  
QUARTIER**



décidait, en mai 1960, de transférer toutes les activités à Rungis et à La Villette. Cela marquerait – pensaient certains – un point final au déclin du centre ancien de la rive droite au profit de la rive gauche et des principales villes périphériques. Le risque – et donc le pari – étaient effectivement importants de voir se créer un vide non seulement aux Halles mais aussi dans les quartiers adjacents.

Bien sûr, de nombreuses études furent conduites sur l'avenir du secteur, bien avant même l'opération de transfert du marché. Pendant des années, plusieurs projets allaient entrer en concurrence et des polémiques se développer où la politique ne fut pas absente.

En 1968, le Conseil de Paris prenait position sur les grands principes qui donneront naissance à un schéma d'urbanisme refusant la réalisation d'un grand centre d'affaires et exprimant la volonté de créer un lieu « de rencontre, de culture, d'échanges commerciaux et d'accueil international ». Le centre de Paris, « vidé » de ses Halles, resterait ainsi fidèle à sa vocation d'accueil d'équipements de haut niveau illus-

trant la fonction suprême d'une capitale digne de ce nom.

Le parti d'aménagement incluant l'utilisation du sous-sol cadrerait parfaitement avec le projet de gare RER sur les lignes est-ouest et de Sceaux prolongée. Voilà qui rappelait des projets forts anciens de desserte des Halles, comme celui de M. de Kerizouet en 1845 ou de MM. Brame et Flachet en 1856.

De projets en incertitudes, de polémiques en contre-propositions, la SEMAH (Société d'Économie Mixte d'Aménagement des Halles), créée en octobre 1969 et dont la Ville de Paris détenait la majorité du capital, était chargée de la mise au point technique et financière du projet puis de son exécution.

Outre la gare RER, plusieurs grands équipements constituent aujourd'hui le complexe du quartier des Halles :

- le Centre national d'Art et de Culture Georges-Pompidou, qui regroupe sur 78 000 m<sup>2</sup> un musée, un centre de création industrielle et une bibliothèque et qui accueille 8 millions de visiteurs par an ;

- le Forum qui offre 70 000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux au taux de rendement le plus élevé de France, d'espaces de circulation et de locaux techniques et qui reçoit en moyenne 60 000 visiteurs par jour avec des pointes dépassant les 200 000 ;
- cinq autres opérations (*voir encart*) complètent l'ensemble, desservies par un réseau de voiries souterraines dépassant 4 km de long ;
- 4 000 places de parkings couvrant environ 100 000 m<sup>2</sup>.

**Châtelet-Les Halles :  
le RER a son cœur**

Comment imaginer qu'entre l'église Saint-Eustache et la fontaine des Innocents s'étend la plus grande gare souterraine du monde ? Construite à ciel ouvert, au fond (- 25 m) du fameux « trou des Halles », la gare RER occupe un volume de 220 000 m<sup>3</sup> répartis sur 2 niveaux :  
– celui des quais, de 325 m de long et 80 de large, comportant 4 quais et 7 voies (2 pour la ligne A, 2 pour la ligne B et 3 pour la ligne D SNCF) ; la circulation des trains est contrôlée

*Symbole du quartier, la fontaine des Innocents en curieuse posture, enfermée dans un caisson domine le chantier de Châtelet-Les Halles*



## LES AUTRES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS

Outre le Centre G.-Pompidou et le Forum des Halles, 5 aménagements ont été réalisés :

1. la rénovation du quartier de l'Horloge, autrefois appelé Rambuteau dans un quadrilatère compris entre les rues Beaubourg, du Grenier Saint-Lazare, Saint-Martin et Rambuteau ; le programme construit représente plus de 700 logements, des équipements scolaires, 30 000 m<sup>2</sup> de commerces et 8 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;

2. la restauration-réhabilitation du petit îlot Quincampoix, alliant le respect du patrimoine immobilier existant et sa transformation ;

3. les équipements publics des pavillons Lescot-Rambuteau, composés de deux bâtiments en équerre accueillant des commerces, une halte-garderie et 4 000 m<sup>2</sup> d'équipements culturels municipaux ;

4. les logements sociaux rue Rambuteau : 220 logements, une crèche municipale et 2 250 m<sup>2</sup> de commerces ;

5. les programmes du secteur privé de la rue Berger avec un Novotel, une résidence-services Orion (190 logements), des commerces et des bureaux.

Citons pour conclure : le Jardin des Halles couvrant 4 hectares entre le Forum et la Bourse du Commerce au pied de Saint-Eustache et plusieurs équipements municipaux du secteur Saint-Eustache - Bourse du Commerce (culturels, sportifs et sociaux).

Ce dossier a été réalisé par Jean TRICOIRE



Châtelet-Les Halles : le débouché des cinq tunnels au pied de l'église Saint-Eustache.

RATP-Ardaillon

par un PRS (Poste tous relais à transit souple) de 51 itinéraires télécommandé par le PCC de Denfert-Rochereau ;

- celui de la salle d'échanges, à 17,5 m du niveau du sol, qui permet les nombreux mouvements entre les quais, les lignes de métro 1, 4, 7 et 11, le forum et l'extérieur. Un centre de surveillance assure la commande et le contrôle des 3 tapis roulants et des 37 escaliers mécaniques de la gare, la surveillance des escaliers, couloirs et quais par caméras de télévision (129 au total), les annonces au public ainsi que la commande et le contrôle des divers équipements. En outre, un poste de sécurité incendie est occupé en permanence par un personnel ayant reçu une formation de pompier et disposant d'un tableau de contrôle optique des différents niveaux surveillés.

La gare est sous la responsabilité d'un inspecteur, assisté d'une part d'un chef de gare polyvalent, c'est-à-dire s'occupant aussi bien des trains que des problèmes avec les voyageurs et d'autre part d'un sous-chef de gare. La vente des ti-

tres de transport est assurée par des chefs de poste et la surveillance des lignes de contrôle par des sous-chefs de poste. En tout 52 postes (10 gradés, 42 exécution) assurent dans les 3 services, la bonne marche de ce vaste ensemble.

Le principal problème que rencontrent les responsables de la gare réside bien entendu autour de l'affluence voyageurs. Il faut savoir que chaque jour plus de 100 000 personnes y entrent et en sortent entre 6 h et 20 h. En l'espace d'une heure de pointe, 40 000 voyageurs (parfois davantage) se croisent dans la salle d'échanges, entrants, sortants, correspondants. Sur les quais de la ligne A toujours à l'heure de pointe on estime à 700 les mouvements d'échange de voyageurs lors de l'arrêt d'un train. C'est dire que l'information est primordiale surtout en cas d'incident. Les TUC sont présents aux heures d'affluence pour aider au service des portes : 40 opèrent ainsi, encadrés par 3 ou 4 gradés.

Châtelet-Les Halles c'est aussi plusieurs boutiques : kiosques à journaux, FNAC, confiserie-chocolaterie,

boutique « Chic et Choc », mais aussi une agence de voyages SNCF et une salle de relations publiques RATP. Périodiquement des expositions animent cet espace où les nombreux piliers semblent obliger les voyageurs à un gigantesque jeu de cache-cache.

La ville dans le métro et le RER, la ville et un quartier « sensible », voilà qui impose la présence, parfois discrète, parfois ostensible, de la police (un commissariat n'est pas loin). Malgré tout, la gare est un lieu relativement calme. Une moyenne de 3 à 4 incidents par jour, ce qui est peu vu le volume du trafic.

L'inspecteur, responsable de la gare, Louis Trubuil, nous le confirme et nous avoue qu'il s'attendait à plus lorsqu'il est arrivé à ce poste en janvier de cette année.

Châtelet-Les Halles : une gare sans histoire au croisement de deux lignes à histoires. Doit-on s'en étonner, lorsqu'on sait que l'ambition à l'origine du projet était de créer là un « geyser » de voyageurs au sein de la capitale et que cela ne s'est pas totalement réalisé. ■



**EURO  
DISNEYLAND  
EN FRANCE**

# MICKEY GARE À TORCY

La ligne A du RER sera prolongée à partir de Torcy pour desservir, en 1992, le parc d'attraction d'Euro Disneyland à Marne-la-Vallée.

Aujourd'hui deux opérations, consécutives à ce prolongement, viennent d'être décidées : le réaménagement de l'arrière-gare de Torcy et la création de la gare de Violenne sur la commune de Bussy-Saint-Georges.

Euro Disneyland, c'est le « Royaume Magique » bien sûr ; mais c'est aussi des hôtels, des bureaux, des logements, un centre urbain, des parcours de golf..., dont la desserte sera assurée par la ligne A du RER prolongée à partir de Torcy (voir ELL n° 101 mai 1987). Ce prolongement, long de 11 km, qui comporte une gare dite « Terminale » et prévoit la création d'une deuxième gare « Ouest » lorsque l'urbanisation le justifiera, entraîne deux opérations complémentaires.

La première consiste à réaménager l'arrière-gare de Torcy, devenue terminus intermédiaire, et dont les installations de garage et de maintenance devront être remaniées.

Un projet global a été conçu qui prend en considération les besoins nécessaires entraînés par le prolongement à Euro Disneyland ; mais il tient compte aussi, des besoins résultant de l'augmentation du trafic de la ligne A, de l'interconnexion à Nanterre avec les lignes SNCF de Cergy-Pontoise et Poissy, et du resserrement des intervalles permis, sur le tronçon central, par SACEM.

Le renforcement de l'exploitation sur la ligne A, s'accompagnant d'une augmentation du parc de MI 84, nécessite des positions de garage supplémentaires à Torcy (actuellement, 13 positions disposées sur 4 voies). D'autre part, le déplacement de la fosse de visite, dû aux remaniements de l'arrière-gare de Torcy, sera l'occasion de réaliser un hall d'entretien de plus grande capacité.

Dans une première étape le nouveau hall d'entretien et 4 voies seront créés en même temps que le prolongement à Euro Disneyland. Dans un deuxième temps s'ajouteront trois nouvelles positions ce qui permettra de garer, à terme, vingt trains. (Cinq autres trains étant garés à la gare Terminale).

Autre opération nouvelle sur le prolongement : la création de la gare de Violenne, entre Torcy et la gare Terminale d'Euro Disneyland.

La réalisation de cette gare, dont le principe est acquis, sera engagée dès que la décision en sera prise par les pouvoirs publics.

La gare de Violenne desservira l'agglomération nouvelle de Bussy-Saint-Georges dont l'urbanisation doit s'effectuer en plusieurs étapes à partir de 1988, et comporter à terme 7 000 logements, 430 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 115 hectares d'activités. Soit une population supplémentaire d'environ 20 000 habitants et 20 000 emplois nouveaux.

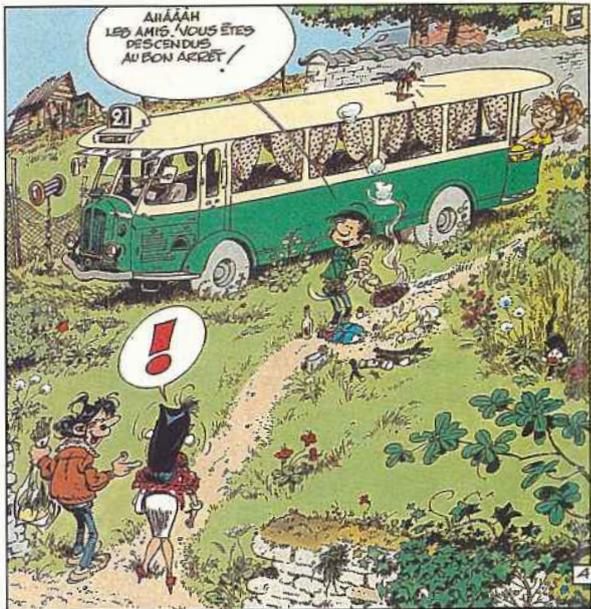
Le trafic estimé est de l'ordre de 4 000 entrants par jour (le trafic actuel de la gare de Noisiel est de 6 700 entrants, celui de « Lognes » s'élève à 3 400).

Les coûts de ces deux opérations complémentaires s'élèvent à 55 MF\* pour l'extension des installations de la gare de Torcy (1<sup>re</sup> étape) et à 41 MF\* pour la création de la gare de Violenne. A ajouter aux coûts des infrastructures du prolongement, 770 MF\*, et du matériel roulant (5 éléments MI 84), 181 MF\*.

Pour un trafic annuel estimé à 8 millions de voyages. Dix millions de visiteurs étant attendus chaque année au « Royaume Magique ».

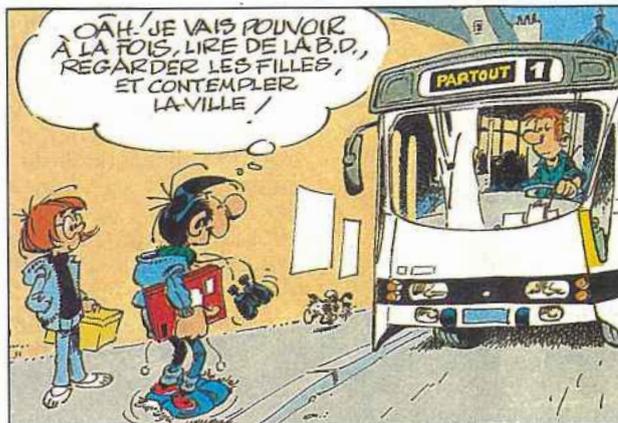
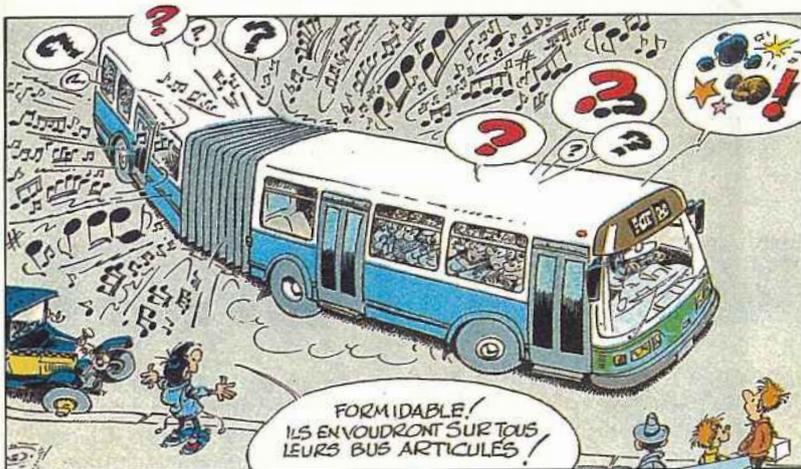
**Simone FEIGNIER**

\* Au 1.1.1987



## CAMPAGNE CIRCULATION BUS

# ARRÊTEZ DE M'ARRÊTER



Du 3 au 16 novembre, les autobus ont apostrophé de façon bien insolite les automobilistes parisiens : « Alors, arrêtez de m'arrêter ». Cette nouvelle campagne publicitaire était accompagnée, les 12 et 13 novembre, d'une action de promotion signée la RATP et... Gaston Lagaffe.

Lors d'une précédente campagne « A chacun son territoire », en 1985, la RATP affirmait son existence sur un territoire spécifique dans la ville : il s'agissait alors des couloirs réservés. La RATP revendiquait le respect du territoire de chacun, que ce dernier soit piéton, livreur, automobiliste ou... autobus.

Aujourd'hui, dans sa nouvelle campagne publicitaire, la RATP étend son territoire. Après les couloirs réservés, elle investit (mais ne s'approprie pas) les itinéraires des lignes d'autobus, dont les ACSI\*, créés en 1986, assurent la surveillance. Avec un objectif : faire mieux respecter les règles de stationnement non plus seulement dans les couloirs mais aussi sur les itinéraires des lignes.

La tribu des voitures particulières et la tribu des autobus occupent le même territoire. Pourquoi ne pas essayer de vivre en bon voisinage ? Si les itinéraires sont dégagés pour les autobus, ils le seront aussi pour les automobilistes qui verront leurs conditions de circulation s'améliorer.

La campagne « circulation bus » met en scène l'autobus, témoin principal et narrateur avec trois visuels : « - Vous avez déjà vu un autobus s'arrêter juste 5 mn pour faire les soldes ? »



**M'ENFIN.?**

## Gaston, fou du bus

Gaston Lagaffe, dont les mésaventures au volant de son « tacot » à damiers ne se comptent plus, échange son permis de conduire contre une carte orange : c'est une surprise de taille !

L'Union des Transports Publics a en effet remplacé, cette année, le « Félix » de Franck Margerin\*\* par le personnage de Franquin, dans sa campagne 1987 en faveur de l'autobus. 200 000 bandes dessinées « Gaston, fou du bus » ont été mises, par l'UTP, à la disposition des réseaux de transport d'une cinquantaine de villes de France, à charge, pour eux, de monter leur propre action de promotion.

C'est ainsi que la RATP eut l'idée d'offrir 15 000 BD « Gaston » aux automobilistes parisiens, à l'occasion de sa campagne circulation bus. Et l'on vit, les 12 et 13 novembre, cinquante hôtes à moto habillées aux couleurs du ticket, circuler sur les itinéraires les plus chargés de la capitale. Elles remettaient aux automobilistes faisant preuve de leur bonne conduite en respectant les couloirs et les règles de stationnement, la « BD » de Franquin.

Quant aux autres conducteurs, ils recevaient, en guise de « malus », un dépliant leur expliquant l'action menée par la RATP en faveur de l'autobus.

Dans le même temps, les « PV » habituellement délivrés par les ACSI lors des stationnements irréguliers prenaient la forme d'un autocollant apposé sur le pare-brise des voitures en infraction et sur lequel s'indignait Gaston Lagaffe :

« - M'enfin, arrêtez d'arrêter le bus, je ne serai pas toujours là pour vous évitez un PV de 230 F ou plus ».

Franquin a réussi à convaincre Gaston Lagaffe de prendre le bus.

M'enfin !

**Simone FEIGNIER**

\* ACSI : agents chargés de la surveillance des itinéraires des lignes d'autobus.

\*\* Voir ELL n° 96 - novembre 1986

« - Vous avez déjà vu un autobus s'arrêter pour acheter le pain ? »  
« - Vous avez déjà vu un autobus garé en double file pour acheter le journal ? »

Le bus s'adresse à plusieurs publics : les automobilistes bien sûr, mais aussi ses propres voyageurs à qui il souhaite offrir un meilleur service. Les ACSI, qui voient ainsi leur action légitimée par la campagne. Enfin les machinistes, pour lesquels circulation fluide signifie conditions de travail améliorées.

Le bus aura-t-il réussi à convaincre les automobilistes de respecter les couloirs et les itinéraires des lignes d'autobus ?

De toute façon, les conducteurs de voitures particulières sauront désormais que le stationnement gênant, même pour quelques minutes à un carrefour, un arrêt bus, ou en double file, est encore plus gênant sur le passage d'un autobus.

# BOURSE DES VALEURS INVESTISSEZ

**E**n présence de règlements, procédures, habitudes, contraintes diverses, peut-on encore en 1987 faire aboutir un projet parce qu'on y croit ? Idée, motivation, conviction, à l'échelon individuel ou du petit groupe, peuvent-elles encore se traduire par réussite, dans l'entreprise aujourd'hui ? Le prix Marie-Claude Bériot-Dassonville (1) répond à ces questions en réunissant des projets qui ont abouti dans des entreprises très différentes. L'objectif de l'Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes : faire connaître ces initiatives.

Le projet RAMSES (2) a été choisi parmi sept pour représenter la RATP face à la SNCF (atelier Masséna), Aéroports De Paris (lutte contre

**En tant que directeur du personnel de la RATP,** ma première satisfaction a été la qualité des actions présentées le 14 septembre 1987 au sein de la Régie : le mal que nous avons eu à choisir parmi les 7 réalisations qu'en un temps record les services avaient présentées témoigne de cette qualité.

A Giens ensuite, l'équipe Ramses qui nous représentait a magnifiquement tenu sa place, et l'enthousiasme qui l'a guidée dans la conception et la réalisation de l'action qu'elle défendait a été parfaitement perçu par la salle.

D'un tout autre point de vue, une autre immense satisfaction : cette Association c'est, au départ, « notre idée », à nous, équipe RATP inspirée – et je crois que le mot convient – par le souci de maintenir vivante la flamme qui animait Marie-Claude Bériot-Dassonville : l'accueil que lui ont réservé les autres entreprises, grandes et moins grandes, publiques ou privées, nous a impressionnés et nous avons eu le sentiment d'avoir réalisé quelque chose qui rejaillit favorablement sur l'image de la Régie.

Ce qui nous importe maintenant – ce qui, personnellement, me tient le plus à cœur – est commun au Directeur du personnel de la Régie et au Président de l'ADEFIPE : c'est de donner à ce démarrage tous les prolongements qu'il mérite : les équipes présentées le 14 septembre, l'équipe Ramses en particulier, et nous tous qui avons travaillé à ces rencontres avons maintenant le même devoir : faire connaître ce qui s'est passé, donner envie à d'autres d'entrer dans cette passionnante aventure.

Faisons-le, tous ensemble.



**L'AVIS  
DE  
CAMILLE  
BONY**



(1) Voir ELL août 1987. (2) Voir ELL novembre 1987.

# S HUMAINES -VOUS !

l'alcoolisme), Transports Joyau (cercle de progrès), Transcet (ligne d'autobus 81 à Marseille), Air Inter (cercle de Lyon), CGFTE (contrôleurs de Nancy) et le futur gagnant VIA Transexel (le réseau de Béthune).

Le prix a été décerné à Giens, dans le Var. Deux jours de travail, un jour de détente, en tout trois jours d'échanges sur le travail, loin du lieu de travail. Entre les lignes a recueilli les impressions des participants et de l'organisateur.

**En tant que Président de l'ADEFIPE,** ma première réaction, retour de Giens, est celle de tous ceux qui ont voulu l'Association : l'intense satisfaction de voir ce qui a été une idée, puis un projet, devenir une réalité.

Pour s'en tenir à ce qui s'est passé au cours de ces deux jours de rencontre, il faut avoir en tête ce que nous en attendions, c'est-à-dire à la fois beaucoup, et en même temps des choses très simples : faire se rencontrer, se parler, vivre ensemble les huit équipes choisies au sein de nos huit entreprises : huit équipes élues, selon l'objet même de l'ADEFIPE, pour avoir participé à des actions qui s'étaient bien passées parce que ceux-là mêmes qui les mettaient en œuvre avaient été mis en situation de s'y impliquer complètement, depuis la conception jusqu'à la réalisation.

Et cette rencontre a eu lieu, au sens fort du mot rencontre : membres d'entreprises totalement différentes par leur taille, leur statut, leur niveau de centralisation, tous se sont écoutés, se sont parlés et, j'en suis sûr, se sont compris et estimés.

Outre cette qualité de contact et d'écoute, que je crois primordiale, il faut citer, quant au fond même des présentations :

- l'extrême variété des thèmes, avec une mention particulière pour ceux, nombreux, qui traduisent le souci de nos clients ;
- la qualité des réalisations ;
- la qualité des présentations ,
- la très grande motivation de chacune des équipes.

Il s'est donc, à Giens, indiscutablement passé quelque chose d'important et les deux premiers buts de notre Association – déceler et reconnaître des actions caractérisées par l'implication des acteurs – sont maintenant clairement illustrés : il reste, pour que ces premières actions aient l'effet d'entraînement qu'elles méritent, à bien réaliser le troisième impératif : les faire connaître.

C'est à quoi chacune des huit entreprises va maintenant s'employer.

**RATP**  
Service des aménagements  
et de l'entretien  
Projet "RAMSÈS"

RATP-N-Audiovisuel

## L'ÉQUIPE DE RAMSES

## LES COPAINS D'ABORD

Ils ne sont pas près d'oublier l'expérience. Pourtant, quand ils l'évoquent une semaine après, Joël Le Gam, Gérard Barbarin et Gérard Gémeiner\* s'appliquent à prendre du recul, à ne voir dans leur participation qu'un épisode supplémentaire à leur aventure. Et puis au fil des phrases, un mot trahit l'intérêt qu'ils y ont porté

Ils n'ont pas remporté le prix et pourtant ils avaient tout fait pour cela, à Noisiel

\* Le quatrième mousquetaire, Michel Morvan, était absent ce jour-là.

tout d'abord, à Giens ensuite. En fait, ce qu'ils ont gagné, ils ne l'attendaient pas et cela ne se mesure pas facilement. Cela pourtant se devine :

« Nous sommes contents que les « gens de Béthune » aient gagné. C'étaient les meilleurs. D'ailleurs, après leur présentation, nous sommes allés manger avec eux, avant que le résultat soit connu ». Cette expérience c'est d'abord des rencontres. « En premier, nous avons rencontré des gens de la RATP. On ne les voyait pas comme ça, on les a découverts ». En second lieu une reconnaissance, « la sensation qu'on s'intéresse à notre travail et que, nous aussi, nous sommes une bonne image de l'entreprise ».

## OSCARS

« Des tas de gens nous ont aidés, soutenus, encouragés. L'équipe audiovisuelle et les photographes du CPA, dirigés par Gilbert Gaillard. Des collègues des aménagements, Just et Grégoire, nous ont offert un logo, la carte de visite du projet (voir illustration). Le service des études, notamment Couturier, nous a permis de présenter une vraie maquette. Et encore... C'est comme à la télé, Oscars ou Sept d'Or, citer l'équipe est un besoin. Ça permet aussi d'oublier quelques propos aigre-doux, quelques moqueries de collègues.

Et puis il y a eu les rencontres plus inattendues :

« Au départ on restait avec l'équipe de la SNCF dont on se sentait proche. Et puis, entendre comment faisaient les autres nous a amenés à discuter pour en savoir plus. Le travail accompli par les journalistes, par Lavalle, le réalisateur vidéo, nous a fait connaître d'autres professionnalismes, au service du nôtre ».

Difficile de les faire parler d'eux.

« Il n'y a rien de changé. On était copains avant et on le reste. Bien sûr, c'est intéressant et nouveau de présenter son propre projet, de le « vendre » à des non-techniciens. Être devant une assemblée, c'est à la fois un plaisir et un malaise. Ça montre qu'on peut faire autre chose que ce qu'on nous demande jour après jour. Ce qui nous ferait plaisir ? Que ceux qui représenteront la RATP l'an prochain nous demandent notre expérience. Entre notre présentation dans notre service, puis à Noisiel avec les autres services et enfin à Giens, on a fait de sacrés progrès ».

Jacques MARION

**Si vous travaillez dans un dépôt et si vous ne vous occupez ni de l'exploitation des lignes, ni de l'entretien des bus, que faites-vous ? De la gestion du personnel... Plus diverses autres petites choses. Administrativement, vous appartenez à la sous-filière C3. Mais humainement vous avez souvent l'impression qu'on vous ignore.**

# LES OUBLIÉS DE MA

« Entre les lignes, y'en a marre !

Vous parlez en détail de la fermeture de Malesherbes et pas le moindre mot sur l'équipe chargée de la gestion du personnel. A croire que le transfert à Belliard ne nous concerne pas ou qu'à vos yeux nous n'existons pas ».

Voilà résumée à grands traits la teneur de la lettre reçue à la rédaction courant octobre. En bas de page, une quinzaine de signatures d'agents de la sous-filière C3 de l'ex-dépôt de Malesherbes et d'autres dépôts, plus une invitation à nouer le contact.

« La sous-filière C3, tout le monde l'oublie ! Peut-être que nous ne faisons pas assez de bruit. Pourtant croyez-moi, ici il y a de l'ambiance ». Avec sa verve habituelle, Daniel Jakubczak plante le décor. Inspecteur adjoint de dépôt, il a plus de 20 ans d'expérience dans la gestion du personnel. « J'ai fait tous les postes et de multiples dépôts. Le hasard a voulu que je sois à Puteaux lorsque le dépôt a fermé en 1974 ».

En septembre, les administratifs de Malesherbes se sont transformés en déménageurs. Engagé au début du mois, le compte à rebours final s'est achevé dans la nuit du 30 septembre au 1<sup>er</sup> octobre. Une période qui restera dans les mémoires ! « Il n'était pas question de fermer pendant deux jours ». « Le pointage, la feuille, ça se fait nécessairement au jour le jour. Et souvent, plusieurs fois par jour ». « Nous devons travailler sur deux dépôts à la fois ». « Si on voulait que ça tourne, on devait maintenir chaque soir une permanence à Malesherbes et s'occuper dans la journée du transport des cartons ». « La dernière nuit a été courte. Dès l'aube nous étions



... n'implique pas que l'on soit toujours d'accord.

prêts à Belliard ». Dès qu'ils parlent du déménagement, les ex-C3 de Malesherbes tombent vite d'accord. « Malgré les nombreuses modifications de dernière heure, tous les services ont été couverts » ajoute même Jean-Michel, le feuilleiste, non sans une pointe de fierté.



L'esprit d'équipe...

# LESHERBES



Photos : RATP Mimoli

« Durant cette période les journées ont été longues et chargées. Mais certains restent persuadés qu'on se la coule douce parce qu'entre nous l'entente et la bonne humeur sont de règle », reprend un de ses collègues. Ce sentiment de ne pas voir reconnu le travail des admi-

nistratifs de dépôt semble assez largement partagé.

Ce travail évolue en outre rapidement avec l'arrivée de la micro-informatique. La mise en place de la commande informatisée des services en 1984-1985 a été le point de départ de cette évolution. « C'est un

bien et un mal » reconnaît Laurence. « Le travail de traitement est plus rapide et plus facile qu'avec l'ancien système mécanographique. En revanche, la commande informatisée des services impose une rigueur à laquelle nous devons nous plier...

Cette modernisation du travail n'a pas encore touché les autres postes. Les corrections de pointage, la gestion des malades, les départs en retraite sont des opérations qui restent longues ou délicates à réaliser. Toutefois, nous pensons que la refonte du pointage devrait bientôt résoudre ces problèmes et apporter une réelle simplification de notre travail ».

« L'aspect relations humaines est très important dans notre travail » souligne Florence N. V. Thuy, inspectrice de dépôt à Belliard. Vingt-huit ans, trois ans d'expérience du travail en dépôt, un diplôme universitaire de psychologie, beaucoup d'énergie et de conviction, F. N. V. Thuy est à l'image de la nouvelle sous-filière C3 où domine l'esprit d'équipe.

« Le travail de l'équipe de dépôt n'est pas qu'une simple juxtaposition de tâches techniques et administratives. Les contacts permanents que nous avons avec les agents nous amènent à les connaître et à savoir les difficultés personnelles ou familiales auxquelles ils se heurtent. Si nous ne savons pas les écouter, les informer, les aider, cela aura des conséquences sur leur comportement. Prenez le cas du « troisième homme »\* ou du feuilliste. S'ils ne tentent pas d'agir avec le maximum d'équité, de diplomatie, de sens du contact, les indisponibilités deviendront plus nombreuses avec le risque de voir augmenter le nombre des services non-couverts. En bout de course, ce seront les voyageurs qui en feront les frais ».

À Air France ou à Air Inter, il y a d'un côté le personnel au sol et de l'autre le personnel naviguant. À la RATP, c'est la même chose. Le personnel au sol de la Régie a lui aussi l'impression d'être moins bien considéré, moins bien écouté que les navigants. À force, les rancœurs s'accumulent, la grogne monte. Il suffit parfois d'un article pour que cela sorte au grand jour. L'équipe de dépôt de Belliard a réagi la première. Est-elle vraiment la seule à se sentir « en mal de reconnaissance ? »

**Christian CHAUMEREUIL**

\* Agent de maîtrise de la sous-filière C3 chargé, dans certains dépôts, de la gestion des « assureurs » qui remplacent au pied levé les machinistes indisponibles.



## LE TICKET MÈNE CAMPAGNES

Le dernier trimestre 1987 a vu la RATP lancer quatre campagnes publicitaires. *Entre les lignes* vous a présenté la première, sur la propreté du métro du 19 octobre au 2 novembre (ELL n° 106-novembre 87), ainsi que celle sur une meilleure circulation des bus du 3 au 16 novembre (ce numéro pp 26.27).

Ont encore été menées deux autres campagnes :

« Deuxième voiture » du 14 au 30 octobre, sur près de 1000 panneaux (4 x 3 mètres) dans Paris et la proche banlieue, et la campagne « Hommes d'affaires » du 25 octobre au 14 décembre, dans 6 titres de la presse quotidienne.

Les cinq visuels de la campagne « Deuxième voiture » s'adressaient à la clientèle « irrégulière » de la RATP (qui utilise fréquemment la voiture particulière mais parfois les transports en commun). Ils lui rappelaient l'existence de la 2<sup>e</sup> voiture, (métro, bus et RER), symbolisée par le ticket, et les services qu'elle peut lui rendre dans ses déplacements.

La campagne « Le métro, c'est le sens des affaires » visait 1,7 million d'hommes d'affaires susceptibles d'utiliser le métro pour leurs déplacements de travail. Son argumentation reposait sur les avantages du métro et s'articulait sur les valeurs partagées par les cadres : efficacité, ponctualité et suppression des contraintes.

Avec la campagne « Le métro, c'est le sens des affaires », le ticket faisait appel à l'humour mais aussi à la raison des hommes d'affaires : « Voici la meilleure façon d'investir Paris » ou bien « Hommes d'affaires, pour trouver une bonne place, ne perdez plus votre temps à en chercher une dans la rue ».

Une campagne qui souhaitait convaincre les hommes d'affaires que le métro, c'est bien une affaire de bon sens.

## MÉTRO PROPRE : LES VOYAGEURS ONT LA PAROLE

Léger, naturel, plaisant, ou bien lourd, énervant et déplaisant ? Du 19 octobre au 2 novembre, les agents commerciaux ont recueilli l'avis des voyageurs sur le parfum que la RATP allait utiliser dans leur station de métro. Des essences parfumées vont en effet être ajoutées aux détergents employés par la COMATEC. (voir ELL n° 106).

Quatre senteurs différentes à « renifler » à l'aide de flacons et mouillettes, dans 75 stands de démonstration répartis dans le métro et les gares RER du centre de Paris. 20 000 questionnaires ont été remplis, qui furent autant d'occasions de



dialogues avec les voyageurs sur le thème de la propreté du métro, une des préoccupations majeures de la clientèle mais aussi des agents.

ELL vous présentera le mois prochain les résultats de cette enquête, réalisée pendant la campagne « Tous les jours, le métro se fait beau ».

# EVRY

## VILLE NOUVELLE

### LA RATP HORS-JEU

Le 1<sup>er</sup> janvier prochain, la RATP quitte Évry. Depuis 1975, elle assurait l'exploitation du réseau d'autobus de la ville nouvelle. Celle-ci sera désormais confiée à une société d'économie mixte (SEM) dans laquelle sont associés le Syndicat de l'agglomération nouvelle - SAN - d'Évry (51 % du capital) et un groupement de transporteurs privés (49 % du capital).

Le départ de la Régie fait suite à un appel d'offre lancé au printemps dernier par le SAN. Il s'agissait de recueillir des propositions sur la gestion et l'organisation des transports publics à Évry. Dans le courant de l'été, la Régie avait déposé un dossier de candidature. Tout en reconnaissant la qualité technique des propositions, le SAN a écarté la RATP en mettant en avant des raisons administrati-

ves (difficultés attachées à la création d'une SEM dont une partie du capital viendrait d'une entreprise publique, attribution de certaines subventions d'équipement de la Région et du Département liée au choix de transporteurs privés).

Mais au-delà des raisons de forme, l'affaire d'Évry est symptomatique du nouveau paysage des transports publics en Ile-de-France. Le désengagement progressif de l'État, conséquence indirecte de la décentralisation, incite les élus locaux à prendre en main de manière directe la gestion des transports publics. Cela est particulièrement vrai en grande banlieue où les dessertes présentent encore de nombreuses lacunes. En outre, les débats récents suscités par la desserte d'Orly (liaison bus Orly-Villejuif, liaison lourde Orly-Paris)

montrent que désormais les questions de déplacements en Ile-de-France sont abordées davantage sous l'angle des liaisons manquantes que sous l'angle du réseau de transport global. Dans cette optique, chacune des nouvelles liaisons ainsi créées peut être confiée à des sociétés différentes, voire concurrentes. C'est ainsi que l'on parle déjà de concours d'idées pour la desserte interne de Roissy et pour la desserte de la nouvelle gare TGV de Montparnasse, mal reliée au métro.

Le réseau d'Évry, élaboré par la RATP, comportait 6 lignes de bus et il couvrait 17 communes. Près des 20 000 personnes l'empruntaient quotidiennement. Ce réseau connaîtra sans doute de profondes transformations au cours de prochains mois, d'autant que le SAN ne couvre administrativement que quatre communes.

Dans son prochain numéro, *Entre les lignes* consacrera une enquête détaillée à « l'affaire d'Évry. »



## CONFIDENCES À L'OREILLE

L'émission « L'oreille en coin », sur France-Inter, reçoit chaque dimanche matin un invité politique qui répond aux questions des chansonniers. Le hasard a voulu que deux personnalités de l'Ile-de-France soient invitées coup sur coup cet automne. À chaque fois ils ont parlé de la RATP.

Le 1<sup>er</sup> novembre, l'invité était Michel Giraud, président du Conseil régional d'Ile-de-France, l'invité surprise étant Mickey qui fut présent tout au long de l'émission. Entraîné sur les questions de transport, M. Giraud ne put s'empêcher de raconter la mésaventure survenue à un ministre lors de l'inauguration d'un prolongement de métro. Le pauvre homme étonna son auditoire en prononçant un discours sans queue ni tête... les feuilles de son texte ayant été malencontreusement mélangées avant la cérémonie.

Une semaine auparavant, M. Giraud avait été précédé par Bertrand Delanoë, ex-député du 18<sup>e</sup> arrondissement de 1981 à 1986. B. Delanoë profita de son passage à la radio pour révéler les dessous de la naissance du Montmartrobus. « Nous avions promis de faire une sortie du métro Abbesses sur la place du Terre. Vous voyez, on n'hésite devant rien. La RATP me dit : « Mais vous êtes fou. Ça coûte des milliards, c'est complètement idiot ». Je leur ai répondu : maintenant il faut qu'on trouve une solution. Puisqu'on ne peut pas faire cette station sur la place du Terre et que les personnes âgées de Montmartre ne peuvent pas descendre faire leurs courses dans des conditions correctes, il faut un autre système. On a donc fait des mini-bus à Montmartre. Voilà comment une promesse électorale un peu légère arrive quand même, avec beaucoup d'enthousiasme et de dynamisme, à un résultat. Mais au départ, je m'étais quand même bien planté ! »

Toujours selon B. Delanoë, la création du Montmartrobus avait aussi provoqué un certain embonpoint ministériel. Manque d'exercice peut-être !

## BERCY : LE MÉDICAL FAIT PEAU NEUVE

Depuis la rentrée, le centre médical de Bercy occupe de nouveaux locaux, modernes et fonctionnels. Finie l'atmosphère rétro de l'ancien centre médical qui avait quelque peu des airs d'infirmerie de garnison.

Outre les consultations habituelles de médecine générale, un cabinet de gynécologie a ouvert ses portes à Bercy. Par ailleurs, rappelons que la consultation de médecine générale du samedi matin n'est pas exclusivement réservée aux personnes rattachées au centre de Bercy. Tout agent de la Régie peut s'y rendre, quel que soit son lieu d'attachement.

L'ouverture du nouveau centre médical de Bercy marque une nouvelle étape dans l'action menée pour changer l'image du service médical. La qualité des soins, c'est d'abord une question de compétence et d'outillages des équipes médicales. C'est aussi une question d'accueil et d'ambiance des patients. Là aussi il faut apprendre à raisonner avec la logique client.



## TROMPETTES SONNEZ LA RETRAITE... !

« On ne peut pas laisser partir ces hommes après plus de trente ans d'activité sans leur organiser un petit quelque chose ».

L'hommage est de M. Mévrier, patron de l'atelier de réparation, outillage d'Ivry (ARO : RM). Ces hommes, futurs retraités, c'est Pierre Reviller et Jacques Huc. Le quelque chose c'est un concert de la Batterie fanfare de l'Harmonie du personnel de la RATP dans l'atelier.

« Certes, nous dit D. Bailly-Maître, vice-président de la Batterie-Fanfare, ça n'est pas la

première fois que nous nous produisons sur un lieu de travail. C'est par contre une première que d'être demandés par la hiérarchie d'un établissement »

Un départ en fanfare, en quelque sorte, où les quarante musiciens donnèrent la gamme de leurs possibilités. Marche, Cha-Cha, Samba, Mazurka... Ils ont même joué, comme dans les meilleurs piano-bar, à la demande : Une « chinoiserie » pour P. Reviller et une « Marche des éclopés » (sic) pour J. Huc.

Le tout s'est conclu autour du verre de l'amitié.



C'est au nom de l'ensemble des agents du métro que Christine Vaineau reçoit son prix « Accueil 1987 ».

Attaché commercial



## « CHAPEAU, L'ACCUEIL »

Christine Vaineau est agent de station à « La Motte-Picquet », sur la ligne 6 (Étoile-Nation). À la suite de la campagne nationale d'accueil des touristes, menée l'été dernier par le secrétariat d'État au Tourisme, elle a été choisie comme l'un de dix champions de France de l'« Accueil 1987 ».

Mais c'est au nom de l'ensemble des agents ayant parti-

cipé à l'accueil des touristes dans le métro qu'elle a reçue, le 11 octobre dernier, ce prix de l'« Accueil 1987 ».

« Cambronne », « Dupleix » et surtout « Bir-Hakeim », sont trois stations de la ligne 6 très fréquentées par les touristes. La tour Eiffel est toute proche... Aussi, Fred Tell et Henri Tirilly, attachés commerciaux de la ligne, ont-ils décidé d'installer un bureau d'information provisoire à « Bir-Hakeim », afin de mieux accueillir ces nombreux touristes.

Christine Vaineau et Isabelle Lepoix agent de station à « Raspail » pratiquant toute deux la langue anglaise, s'y sont relayées pendant les trois mois d'été. C'est ainsi qu'un soir du mois d'août, en fin de service, Christine Vaineau a vu arriver un groupe de touristes californiens, sourds et muets, cherchant... leur hôtel et la tour Eiffel.

La conversation – par écrit – ne fut pas des plus aisées. Cependant, amusée par l'insolite de la situation, Christine Vaineau leur proposa de les aider. Aussitôt « écrit », aussitôt fait : elle les accompagna au sommet de la tour Eiffel d'où elle leur fit découvrir Paris !

« Chapeau, l'accueil », le slogan de la campagne 87 lancée par le secrétariat d'État au Tourisme, peut tout à fait s'appliquer au métro.



## PARIS-ORLY : ils sont fous ces Romains

La desserte des aérogares d'Orly fait couler beaucoup d'encre. Deux projets sont en concurrence. Le premier est soutenu par la SNCF, Cofiroute et Spie-Batignolles. Il prévoit la création d'une antenne sur la ligne C du RER, entre Rungis et Orly. Les trains, au rythme d'une toutes les 15 minutes, utiliseraient la ligne C en passant par Austerlitz, Saint-Michel, Invalides et la VMI (liaison Vallée de Montmorency-Invalides). Orly serait à 26 minutes de Saint-Michel. Le coût de l'opération est estimé à 780 millions de francs. Le second projet rassemble Matra, Air Inter, le Crédit Lyonnais, la Banque Indosuez et la RATP. Il envisage la création d'une ligne de métro automatique de type VAL entre Orly et la gare d'Antony sur la ligne B du RER. Le trajet Orly-Châtelet se

ferait en 27 minutes. Le coût avoisine 1 275 millions de francs. La différence de coût tient en partie aux choix des installations terminales à Orly : une seule gare dans le projet SNCF, deux dans le projet Matra. Rappelons que le financement du projet retenu se fera uniquement sur fonds privés (emprunts, actions).

Fin novembre, la Commission technique chargée d'étudier les projets a rendu son rapport. Quant au ministre des Transports, il fera bientôt connaître sa décision. En attendant, le débat a pris un tour médiatique passionné. Dans un premier temps, chacun a cherché des arguments du côté des indicateurs de régularité des lignes B et C du RER. C'est de bonne guerre. Mais entre transporteurs, cela fait un peu querelle de vieux couples.

Le ton a vite monté. Voilà que le P-DG d'Air Inter, Pierre Elsen, se met brusquement à accuser la SNCF de « grivèlerie intellectuelle », tout en réaffirmant sa confiance à Matra et la RATP : « ce sont des gens qui

ont besoin de réaliser des projets pour réussir ».

Quelques jours plus tard, Philippe Essig, président de la SNCF, rappelait qu'au sens du dictionnaire la grivèlerie n'était qu'une peccadille de pas grand-chose. « Même si le mot demeure gentil, cette expression n'est pas convenable pour la SNCF. » Au cours de sa conférence de presse il devait en outre ajouter : « notre projet est celui de la véritable modernité, celle du TGV, et non celle du gadget... Le projet concurrent apparaît comme une prothèse qui ne saurait valoir la greffe que nous préconisons. » Pan, dans les dents !

Chez Matra, on fait amicalement remarquer que le VAL c'est aussi moderne que le TGV et que dans quelques semaines la ligne B desservira aussi Saint-Michel.

Résultats des courses dans notre prochain numéro. À moins qu'en fidèles héritiers d'Astérix, chacun continue à camper sur ses positions. « Parlez-moi de Gergovie. Alésia, je n'en connais pas ! »

## DERNIÈRE HEURE

Juste au moment où nous imprimons le journal, la nouvelle vient de tomber : c'est le projet VAL-Orly qui a été choisi par le ministre délégué aux Transports.



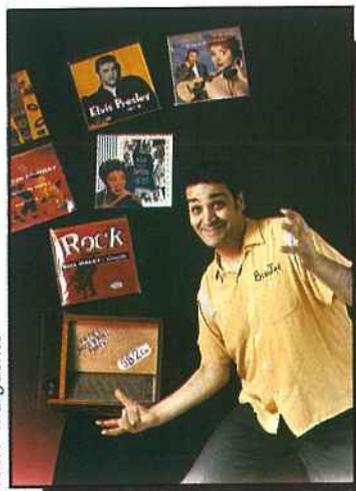
## BIG JOE TUNER \*

Nuit pluvieuse d'un vendredi soir sur la banlieue nord. Une petite rue tranquille. Dans la cour obscure d'un pâté d'immeubles, une maison au fenêtres éclairées. L'interphone :  
- « Bonsoir, on vient pour l'émission de Big Joe ».

La porte s'ouvre sur des pièces vides et un escalier recouvert d'un tapis. Au 2<sup>e</sup> étage ils vérifient le conducteur \*\* 19 h 55 : c'est l'heure. Au premier, l'émission précédente sur l'actualité politique se termine. Les animateurs et les invités cèdent leur place. Casque sur les oreilles, un essai pour le retour son, un signe au technicien derrière la vitre, la lampe rouge s'allume et Big Joe et Albert, son complice en Rock and Roll, sont à l'antenne pour une heure et demie sur la bande FM. La « Fifties Rock and Roll Party » (voir encadré) commence à diffuser ses monuments et ses trésors comme ce rock à l'accordéon enregistré aux USA en 1948.

Pourquoi *Entre les lignes* se met-il à vous parler des radios en modulation de fréquence ? Vous vous doutez bien que Big Joe n'est pas étranger à la RATP. Bernard Zitoune exerce ses talents à l'exploitation du réseau ferré.

Si certains consacrent leur temps libre à collectionner les trains miniatures ou les papillons, lui se livre aux joies de la musique et la fait connaître en direct sur les ondes en se transformant en disk-jockey (en jargon dire DJ et prononcer di-dji) toutes les semaines. Ce grand gaillard à la quarantaine sou-



RATP-Marguerite

riante a les yeux qui pétillent lorsqu'il évoque les anecdotes de sa carrière de musicien. Il a commencé dans les années 60 comme batteur dans un groupe « Yé yé » mais las de courir le cachet il a choisi comme bien d'autres une certaine sécurité sans renoncer à ses premières amours.

- « J'ai repris du service en 1981 dans les radios libres et je pense être un des plus anciens DJ de la bande FM ».

Son plus beau souvenir c'est l'interview de Fats Domino qui chanta pour lui en français « Cajun » - le parler des colons français de la Louisiane - alors que des « pro » de la musique rock, des noms connus que l'on entend à la radio ou à la télévision s'étaient fait éconduire. Et son plus grand regret c'est d'avoir raté l'interview de Clint Eastwood de passage à Paris, mais il n'était pas encore la star d'aujourd'hui.

Big Joe Bernard aimerait rencontrer dans l'entreprise d'autres mordus dans l'idée de créer une association, dans le cadre RATP, des amis de la mu-

La « Fifties Rock and Roll Party » est diffusée tous les vendredis soir, de 20 h à 20 h 30 sur 98.2 MHz.

Big Joe aimerait faire appel à vous pour une autre émission dont il est l'animateur et qui est diffusée elle, le samedi de 17 h à 18 h : « Le journal d'une année » au cours de laquelle sont évoqués les événements importants, politiques, culturels ou sportifs... Sa radio est une radio associative, loi 1901 et dont tous les acteurs, quel que soit leur emploi sont bénévoles. Ne disposant d'aucune ressource il cherche des archives écrites ou sonores, enregistrements, disques, même en mauvais état afin d'enrichir son émission. Le contacter au 40 44 83 94.

sique des années 40-70 et d'un autre côté proposer son savoir-faire de DJ à ceux qui voudraient animer une soirée, plus forcément rock, mais aussi « danse de salon » selon la formule consacrée.

Pour le contacter appeler toutes les fins de semaine de 18 h à 21 h au 40 44 83 94.

\* Le surnom de Big Joe lui vient de l'allusion au chanteur de blues et de jazz, le « blue-shooter » Big Joe Turner et le « tuner » sert, dans une chaîne stéréophonique, à écouter la radio.

\*\* Le « conducteur » en termes de métier c'est la liste des morceaux de musique qui seront diffusés au cours de l'émission avec les enchaînements souhaités par le meneur de jeu. Il est remis au technicien du son pour le guider dans les manipulations de la table de mixage.

## LA RÉGIE CONDAMNÉE PAR LES PRUD'HOMMES

Le 21 octobre dernier, le Conseil des Prud'hommes de Créteil annulait les mesures disciplinaires prises à l'encontre de 114 agents du réseau routier. Motif du jugement : « le règlement intérieur de la RATP est en contradiction avec le Code du travail en matière de droit disciplinaire ».

Le désaccord porte sur des questions de procédures. D'après le Code du travail, aucun salarié ne peut être matériellement sanctionné sans avoir eu au préalable un entretien avec son supérieur hiérarchique. Le règlement intérieur de la Régie ne prévoit pas de tels entretiens lorsque les mesures disciplinaires sont limitées à un simple rappel à l'ordre ou à un avertissement. Il est en revanche beaucoup plus précis que le Code du travail sur la nature et

la hiérarchie de ces mesures.

Les mesures disciplinaires visées par l'arrêt du Conseil des Prud'hommes concernaient des événements intervenus lors des conflits sociaux du début de l'année. Entrave à la liberté de travail (on se souvient de la cour du dépôt de Thiais transformée en patinoire après de copieux arrosages à la lance à incendie), arrêts de travail injustifiés (le Directeur général ayant contesté la validité de certains préavis de grève déposés de 24 heures en 24 heures), tels étaient les principaux motifs retenus à l'encontre des agents sanctionnés.

Conformément à la décision du Conseil des Prud'hommes, les mesures disciplinaires seront immédiatement levées dès que le jugement sera notifié officiellement. La Régie a toutefois fait appel de la décision. Ce

n'est pas la première fois que la RATP est confrontée à ce genre de situation. Mais l'originalité du jugement de Créteil tient à son caractère collectif. Début novembre, le tribunal des Prud'hommes de Bobigny prononçait une sentence analogue. Mais au-delà de l'événement et des problèmes spécifiques du droit disciplinaire, ce sont les questions de l'évolution du statut de la Régie et de sa mise en adéquation avec tous les aspects du Code du travail qui se trouvent posées.



du 22/10/1987 (extraits)

## PORT-ROYAL : UNE DEUXIÈME JEUNESSE

Rénovée, agrandie, mécanisée : à 94 ans, la gare RER de Port-Royal (ligne B) ne paraît vraiment plus son âge. Depuis le mois d'avril 1985, il aura fallu près de 2 ans et demi de travaux pour moderniser la station. Les travaux se sont terminés en octobre dernier.

La gare de Port-Royal est entourée de bâtiments et de sites classés à l'inventaire des monuments historiques (Observatoire, perspective des Jardins du Luxembourg, hôpital du Val-de-Grâce...). Le bâtiment voyageurs n'a donc pu être rénové qu'en lui conservant un style identique. Le pavillon a été entièrement démonté puis remis à neuf. Et même la pendule, à double face, d'origine, a retrouvé sa place sur la façade nord après avoir été soigneusement vérifiée !

Pendant les travaux, des installations provisoires ont dû être établies pour permettre l'exploitation de la gare ; travaux parfois délicats : le plancher du bâtiment voyageurs n'est qu'à 15 cm des caténaires...

Aujourd'hui la station présente un tout nouvel aspect : la salle des billets a été réaménagée et agrandie (de 50 à 160 m<sup>2</sup>) pour répondre à l'évolution du trafic de la gare qui voit entrer 12 000 voyageurs par jour. Les locaux pour le personnel ont été redistribués, modernisés avec salle de détente, mini-cuisine, vestiaires et sanitaires.

La proximité de nombreux hôpitaux (Saint-Vincent-de-Paul, Cochin, Val-de-Grâce, maternités de Port-Royal et Baudelocque...) rendait nécessaire la mécanisation des accès. Deux escaliers mécaniques relient main-



tenant les quais à la salle des billets et le troisième, la salle des billets au niveau du boulevard de Port-Royal.

La gare est, désormais, également accessible aux handicapés grâce à 3 nacelles élévatrices courant le long d'une rampe inclinée. Les utilisateurs de ces nacelles devront être accompagnés par un agent de la station appelé par des interphones placés près des accès.

Une rénovation qui, pour un coût de l'ordre de 30 millions de francs, a su conserver à la gare de Port-Royal son charme « provincial ».



RATP-N Audiovisuel



## LA 2<sup>e</sup> DB FAIT SON ENTRÉE À SAINT-AUGUSTIN

C'est toute la glorieuse épopée de la 2<sup>e</sup> DB (2<sup>e</sup> division blindée) conduite par le général Leclerc, du Tchad à Berchtesgaden, qui a été évoquée du 3 au 16 novembre à la station Saint-Augustin (ligne 9, Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres).

Hommage était ainsi rendu au maréchal Leclerc de Haute-cloque, à l'occasion de l'anni-

versaire de sa mort, voici quarante ans.

Engins militaires de la Deuxième Guerre mondiale - half track semi-chenillé, véhicule blindé, jeep, motos d'estafette - et divers documents ont permis aux voyageurs de se souvenir ou de mieux connaître le chef légendaire de la 2<sup>e</sup> DB.



RATP-Minolli

## CONCOURS CARTE ORANGE SUR LA LIGNE 12

C'est à la main innocente d'un jeune voyageur qu'avait été confié, ce jour-là, le tirage au sort des gagnants du concours carte orange. Il était organisé par les agents commerciaux de la ligne 12 (Mairie d'Issy - Porte de la Chapelle) lors des expositions consacrées, du 16 au 30 septembre, à « l'Affaire du Courrier de Lyon » (ELL n° 105). 500 places pour le spectacle du

Palais des Sports étaient à gagner ! Chaque fin d'après-midi, du 20 au 27 septembre, dans neuf stations\*, trois gagnants étaient désignés parmi les voyageurs ayant déposé dans une urne le bulletin de participation au jeu, reçu lors de l'achat de leur carte orange.

Car tel était le but de ce concours : amener les voya-

geurs à ne plus attendre la fin du mois pour acheter leur coupon de carte orange. Les résultats sont éloquentes. 20,8 % des ventes Carte Orange ont été effectuées dans les stations intéressées entre le 20 et le 27 septembre, contre 7,75 % pour la même période de 1986.

\* Corentin Celson, Porte de Versailles, Convention, Vaugirard, Sèvres-Babylone, Rue du Bac, Concorde, Jules-Joffrin et Max-Dormoy.



RATP-Chaumeureuil

## SAINT-GERMAIN À TOUTE VAPEUR

La célébration du 150<sup>e</sup> anniversaire de la ligne de chemin de fer de Paris à Saint-Germain s'est achevée en apothéose, le dimanche 18 octobre dernier. Expositions, manèges, specta-

cles son et lumière, la ville de Saint-Germain était en fête.

Durant tout l'après-midi, l'Harmonie de la RATP a joué les grands airs de son répertoire dans le kiosque à musique situé

sous les frondaisons de la terrasse du château. Le concert s'est arrêté vers 15 h 30 pour permettre aux curieux d'assister à l'arrivée du « train des officiels » venant de la gare Saint-Lazare. Tiré par une vieille locomotive à vapeur, le convoi avait des allures d'Orient-Express. Voiture pulmann, voiture salon, voiture restaurant frappées des armes de la Compagnie Internationale des Wagons-lits : quel contraste avec les habituels M1 ou MS, même repeints en bleu, blanc, rouge. Après avoir peiné pour grimper la rampe du Pecq, le train est entré haletant en gare de Saint-Germain. (Heureusement, le dispositif de désenfumage avait été coupé !). Pour un peu, on s'attendait à voir descendre le Prince de Galles ou une énigmatique jeune femme cachée sous une voilette noire. Un espoir aussi fugace que les vapeurs s'échappant de la locomotive.



## JEU DE PISTE DANS LE MÉTRO

Une découverte originale du métro en s'amusant ?

Aller à la station dont il faut découvrir le nom à l'aide de l'indication suivante :

- *Vas donc eh patate !*

ou bien,

- *Ce résistant à moustache plia devant un Jules. C'était avant qu'on ne compte les ans à l'en-droit.*

ou bien encore,

- *Les gueux du parvis de la cathédrale et les autres misérables l'appelaient « Totor la barbouze » et le voilà coincé entre deux militaires.*

Il s'agit, vous l'avez compris, d'une sorte de rallye-promenade, une première, qui devrait avoir lieu le 23 janvier à partir de 14 h.

Il vous sera demandé une participation comprenant le repas du soir et le reste de la récolte de fonds servira à la solidarité. Cet après-midi est en effet organisé par la section RATP du Secours Populaire Français.

Pour en savoir plus téléphoner le lundi après-midi au comité RATP, 150, bd Gabriel-Péri, 92240 Malakoff. Tél. : 46 54 02 21 ou appeler le 40 02 35 12, par l'intérieur 23 512 ou bien contacter M. Daniel Bertin machiniste au dépôt de Malakoff.

## JAZZ SYMPHONIE

Entre les lignes vous a déjà présenté Alain Perreau musicien, président de l'Orchestre philharmonique lorsqu'il troque sa sévère tenue de concert pour le « sweat-shirt » du « 78 All Stars ». (voir le n° 92 juin 86).

Avec ses amis, complice en Jazz Nouvelle-Orléans, ils ont enregistré un second volume pour votre plaisir. Si vous voulez les écouter « en direct », le 78 All Stars New-Orleans Jazz Band se produit régulièrement au club de jazz « Le Petit Journal St-Michel », au 71 Bd St-Michel, Paris 6°.

Ou bien, la période des cadeaux approche, vous procurer leur nouveau disque à la régie des orchestres, 44 rue des Maraichers dans le 20° arrondissement.

# FAITES-LES PARLER !

Nouvel afflux de lettres après la sortie de la photo surprise du mois d'octobre. Visiblement, les photos catastrophe vous inspirent. La légende retenue nous a été envoyée par Alain Daix, du service RM.

Influencé par quelques faits divers célèbres, Michel Laporte, conducteur à Porte de Montreuil, nous a proposé la légende suivante : « On s'est gouré. C'est pas une banque ! »

L'humour noir a également beaucoup d'adeptes, comme le prouvent les réflexions suivantes : « Chef, j'en ai eu un », « C'est pour un sondage », « Y'a quelqu'un ? » Enfin, l'un d'entre vous (il a préféré garder l'anonymat) a imaginé cette réflexion sortant des décombres : « Ce n'est pas grave, monsieur le directeur. C'est une simple panne de courant ». Nous espérons que notre photo du mois vous inspirera autant...

RATP-Mimoli

encore un effondrement qui va faire des bruits de couloirs !...



## LA PHOTO DU MOIS



RATP-Ardillon

*Port Royal:  
un charme provincial*

