

ENTRE

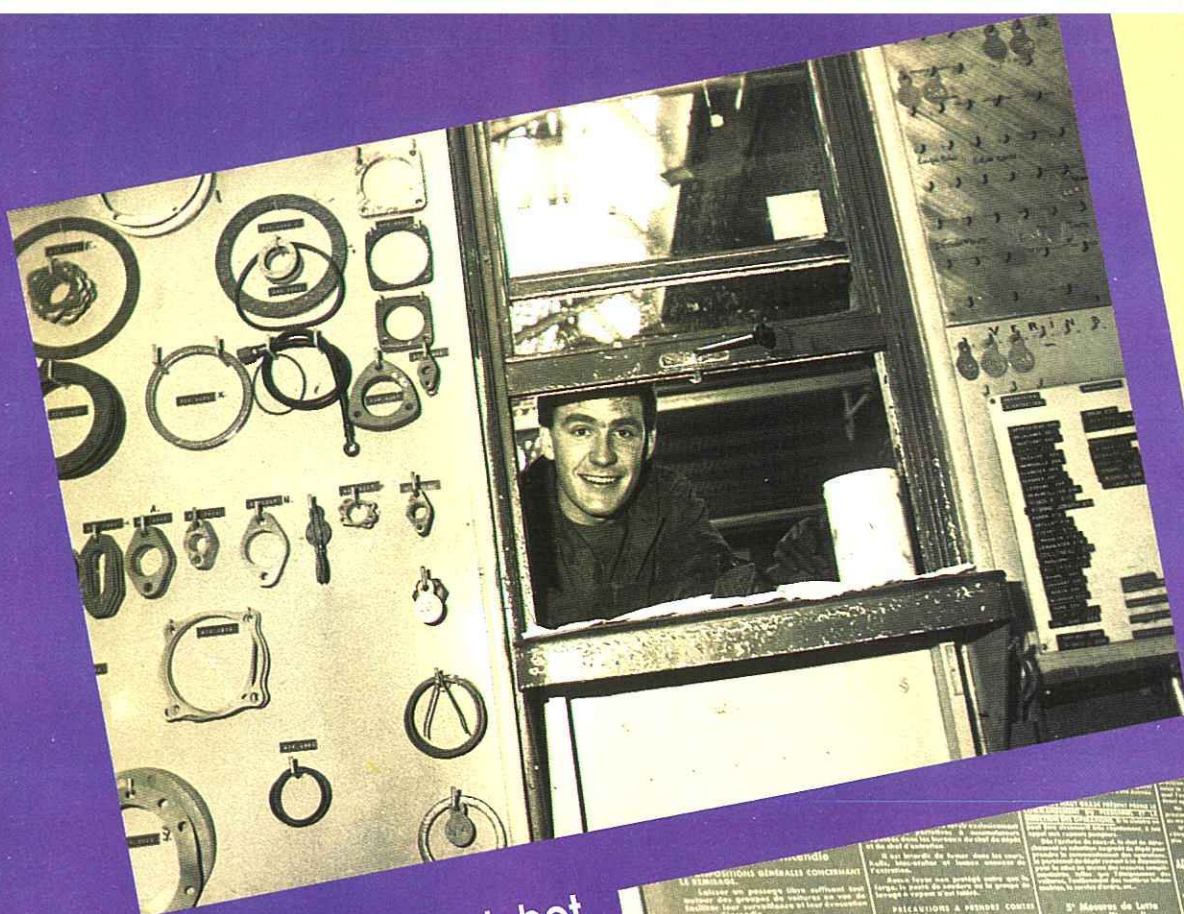
Les lignes



- L'AFFAIRE D'ÉVRY
- ARAMIS SE GARE

BUS : LE POINT D'INFORMATION

RATP



Le guichet du magasinier

Une planche de bois noircie par le contact de milliers de gants de travail, une ouverture vitrée guère plus grande qu'un vasistas, le guichet du magasinier est pourtant l'un des coins les plus fréquentés du dépôt d'autobus.

D'un côté, une caverne d'Ali Baba remplie de milliers de pièces, véritable éclaté des entrailles d'un autobus. De l'autre le grand hall d'entretien avec les bus sur fosse. Et toute la journée, le va-et-vient des mécaniciens et des tôliers venant chercher les pièces dont ils ont besoin.

Deux mots échangés avec un collègue, une blague ou le dernier potin, le guichet de magasinier c'est aussi un point de rencontre, un lieu autour duquel se forge l'ambiance du dépôt. Au fil des ans, les visages changent mais le cadre paraît immuable. Ici ce sont les hommes qui marquent le temps de leur empreinte.



REFLEX



SOMMAIRE

Magazine

Vaugirard, l'atelier auxiliaire : après quelques années d'incertitude, le sort de Vaugirard est désormais fixé.

Au service des voyageurs : la vie de l'équipe commerciale de la ligne 7.

Budget 1988 : un « budget volontariste ».

Aramis : à la recherche d'un projet perdu. Aramis a trouvé sa voie, mais elle l'amène au garage !

14

Bus : l'information aux points d'arrêt. L'arrêt du bus, c'est la porte d'entrée dans le réseau. Encore faut-il informer correctement le voyageur. Comment ?

SLAM : les bibliothèques du métro ont aujourd'hui 50 ans.

Météor : une nouvelle rencontre Est/Ouest. Une ligne de métro express pour décharger le tronçon central du RER ?

Évry : l'affaire ! La RATP a cessé d'exploiter le réseau d'autobus de la ville nouvelle.

Actualités

Actualités : Conducteur : un référendum
• Machinistes : une prime • Métro : bilan sécurité.

Première

Aéroggraphie :
H. Lambinet
Cliché :
RATP-Chabrol

Dernière

RATP-Chabrol
Un des trésors
de l'exposition sur l'Or du Pérou.



Une nouvelle année commence. C'est l'occasion pour nous d'adresser à chacune et à chacun d'entre vous, ainsi qu'à votre famille, nos vœux de bonheur pour 1988.

Nous formulons également des vœux pour que tous les hommes et femmes de la RATP, chacun dans sa fonction, participent à la vie de l'entreprise. C'est une des conditions majeures de leur accomplissement dans le métier. C'est aussi la condition indispensable pour améliorer la qualité du service public et développer le trafic.

Dans le domaine des nouveautés, 1988 sera marquée par plusieurs événements de première importance : ouverture de la gare Saint-Michel, mise en service du nouvel autobus dans les rues de Paris, début des travaux de prolongement de la ligne 1 du métro à La Défense, essai d'un nouveau matériel pour le métro, mise en place du secteur pilote « Autrement bus » en banlieue Sud-Ouest, interconnexion Ouest à Nanterre...

Nous sommes l'un et l'autre confiants dans l'avenir de l'entreprise. Nous connaissons ses capacités de progrès. Vous les connaissez aussi.

Bonne année 1988 !

Paul REVERDY

Michel ROUSSELOT

**LA RÉDACTION VOUS PRÉSENTE
SES MEILLEURS VŒUX POUR 1988**

ENTRE LES LIGNES

N° 108

Janvier 1988

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction :

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

Directeur de la publication :

Jacques Barrau de Lorde

Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil

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

Photographies : N-Audiovisuel

Centre de production audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



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

Maquette : P. Print

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.



Vaugirard, l'atelier auxiliaire

Après plusieurs années de demi-sommeil, l'atelier de révision de Vaugirard reprend du service. Il assurera désormais les opérations de révision sur les 300 véhicules auxiliaires qui composent les trains de travaux du métro parisien.

Situé à deux pas de la Porte de Versailles, Vaugirard * est un atelier au destin spécial. Il y a dix ans à peine, Vaugirard assurait encore le levage et la révision des vieux métros Sprague. Mais la modernisation rapide des matériels roulants condamnait à terme cette activité. En août 1979, l'atelier de révision de Vaugirard ferme ses portes.

Pendant quelques temps, l'incertitude va régner sur le sort de l'atelier. Des terrains disponibles en plein 15^e arrondissement, cela suscite beaucoup de convoitises ! Courant 1981, la menuiserie chargée de confectionner les sabots de frein du métro parisien quitte Saint-Ouen pour aller à Vaugirard (ELL n° 86 p. 12-13). Deux ans plus tard, les responsables du service du matériel roulant (service FR) décident d'installer à Vaugirard une sorte de clinique spécialisée dans les travaux de grosse chaudronnerie sur les caisses des métros. En cas de besoin, Vaugirard pourrait suppléer à Saint-Ouen, Fontenay ou Choisy, et prendre en charge certaines réparations accidentelles.

En 1984, le projet « métro-boa » démarre. Pour construire le prototype, on récupère les chaudrons en aluminium ayant servi aux essais de tamponnement du MF 77. Dans le même temps, on forme « une équipe projet » d'une quinzaine de volontaires. On installe le tout là où il y a de la place, c'est-à-dire à Vaugirard. Pour plusieurs anciens agents de l'atelier de révision des Sprague c'est un retour aux sources (Voir ELL n° 81 pp. 8 à 10). Février 1985, le « métro-boa » part pour ses premiers essais. Les travaux de modernisation de l'atelier de Vaugirard passent alors la vitesse supérieure. Le sort de Vaugirard est désormais fixé. Dès 1988, l'atelier effectuera la révision des véhicules auxiliaires de la RATP.

L'appellation « véhicules auxiliaires » désigne l'ensemble disparate d'engins utilisés pour l'entretien des infrastructures du métro. On y trouve pêle-mêle un train aspirateur, des wagons plats (pour le transport des rails, des traverses, des matériaux de construction), des wagons trémis (pour acheminer le ballast), d'anciennes motrices de métro Sprague reconverties en tracteurs de manœuvre, de modernes TMA (tracteurs à marche autonome : voir ELL n° 81 p. 28) bourrés d'électronique... Au total, un parc de 300 véhicules environ, dont l'entretien courant est confié à l'atelier de La Villette. Jusqu'à maintenant, l'atelier de Saint-Ouen assurait les révisions des véhicules auxiliaires. Mais de plus en plus cet atelier se spécialise sur le MF 77 dont la maintenance se fait chaque jour un peu plus lourde. Une simple question d'âge !

(*) Le site de Vaugirard comporte deux ateliers distincts : l'atelier d'entretien de la ligne 12 et un atelier de révision qui vient d'être modernisé.



Métro Boa, l'une des premières réalisations du nouveau Vaugirard.

Rénovation du bâtiment, reprise complète des sols, peinture de l'ensemble, création d'une centrale d'aspiration pour le dépoussiérage des organes mécaniques, installation d'importants moyens de levage (batteries de vérins, pont roulant) spécialement étudiés pour les TMA, Vaugirard change d'allure au fil des mois. Finie l'ambiance « poussière », de règle depuis la fermeture de l'atelier. Aujourd'hui les travaux tirent à leur fin. L'atelier a retrouvé aussi son animation d'antan avec l'arrivée progressive des agents d'entretien. Depuis quelques semaines, l'effectif est au complet. Il y a aujourd'hui une cinquantaine de personnes dans le nouvel atelier de révision. Hormis quelques vétérans de l'équipe du « métro-boa », la plupart sont de jeunes mécaniciens d'entretien d'une vingtaine d'années, embauchés depuis peu à la Régie.

Après huit années de demi-sommeil, Vaugirard retrouve enfin son activité. Les premières révisions sur les véhicules auxiliaires débuteront très bientôt. Par ailleurs, on achève la menuiserie centralisée qui reprendra les activités actuellement dispersées entre Saint-Ouen, Boissy, Choisy et Montrouge. Il n'existera plus alors que deux ateliers de menuiserie pour le réseau ferré : l'un à Fontenay, l'autre à Vaugirard. Le coût d'ensemble des différentes opérations de modernisation de Vaugirard avoisine 26 millions de francs. L'investissement a été étalé sur près de six ans, de 1981 à 1987.

De nouvelles activités, de nouveaux équipements, de nouvelles personnes : Vaugirard repart d'un nouveau pied. Malgré ces multiples changements, la tradition demeure : Vaugirard reste un atelier pas vraiment comme les autres.

Christian CHAUMEREUIL

L'atelier de Vaugirard est équipé de puissants moyens de levage.



AU SERVICE DES VOYAGEURS



Qualité sur toute la ligne

Fête du funiculaire de Montmartre (ligne 2), semaine de la chlorophylle (ligne 12) ou exposition sur les portes Saint-Denis et Saint-Martin (ligne 4)* : ELL a relaté différentes opérations menées par les attachés commerciaux depuis le lancement du nouveau service en station en mai 1987.

Mais leur action ne se limite pas, tant s'en faut, à ces animations. Aussi ELL se devait de vous présenter le travail accompli par les équipes commerciales en vue de la recherche de nouveaux services en station.

Ce sont les attachés commerciaux de la ligne 7 (La Courneuve - Mairie d'Issy - Villejuif) que nous avons rencontrés à « Porte d'Ivry » : Jacques Salles, inspecteur adjoint, Éric Labruière, sous-chef de terminus, et Georges Perrée, sous-chef de ligne. Ainsi que les 16 agents des deux équipes commerciales (jour et mixte).

Pour Jacques Salles « le métro de papa, c'est fini ; place doit être faite au métro de l'an 2000. Dès aujourd'hui s'élabore le métier d'agent de station de demain, fondé sur l'esprit d'initiative, le sens des responsabilités, des rapports différents entre les agents, une nouvelle façon de communiquer avec la clientèle. Et c'est la première fois, depuis que je suis entré à la Régie il y a vingt ans, ajoute Jacques Salles, que l'on demande aux agents de définir leur futur travail. Une chance à ne pas laisser passer ! »

Sur la ligne 7 pas de problèmes de « recrutement » pour former les équipes en raison, sans doute, de l'attitude très motivée des cadres et de structures de fonctionnement bien définies. Un quart des cinq cents agents de station ont déjà fait partie des équipes commerciales, la moitié des trente agents de maîtrise est volontaire pour assurer la fonction d'attaché commercial.

Une majorité d'agents croient « au commercial ». Ils sont très motivés, et même exigeants (certains emportent du travail chez eux), mais regrettent que l'intendance ne suive pas ! Faute de machines, les textes sont manuscrits, « c'est le règne de la débrouille », constate un attaché commercial. Par contre, la ligne de téléphone extérieure dont doivent être dotés les attachés commerciaux a été effectivement installée à Sully-Morland. Domage que le bureau des ATCO** soit, lui, à « Porte d'Ivry »...

Fidéliser la clientèle, gagner de nouveaux voyageurs et lutter contre la fraude sont désormais les trois objectifs commerciaux fixés par l'entreprise. Dès le mois de mai cinq mesures techniques étaient décidées pour améliorer le service en station. Certaines d'entre elles sont déjà appliquées sur la ligne 7 ; c'est le cas pour la nouvelle gestion des stocks de monnaie et le traitement en station des questions posées par les voyageurs ; la multiplication des points de vente des coupons mensuels a été réalisée dans onze stations à trafic important, et l'échange des coupons jaunes ou orange dans toutes les stations est effectif depuis le mois de novembre.

Quant à la mesure de la qualité du service offert, elle démarrera, comme sur les autres lignes au début



de cette année.

En plus de ces mesures communes à tout le réseau, des actions spécifiques ont été menées par l'équipe commerciale de la 7 pour répondre aux attentes de sa clientèle.

« Des actions techniques, précise Jacques Salles, permettant de valoriser les agents de station jusque-là cantonnés dans la vente des titres de transport, ainsi que des opérations purement commerciales. »

Ainsi en octobre, a été réalisée une brochure précisant les renseignements à donner aux voyageurs en cas de service provisoire : texte des messages à diffuser dans la station et indication des itinéraires (à pied, en bus ou par correspondance métro) pour rejoindre les points momentanément non desservis.

Beaucoup de temps est consacré par les agents à la constitution du « lutin ». Ce registre remis aux agents de station contient des informations qui leur permettront de répondre aux questions habituellement posées par les voyageurs, en particulier par les touristes. Renseignements sur la RATP, sur la desserte par bus, métro ou RER des différents quartiers de Paris et information sur le quartier environnant la station.

Une démarche originale est faite vers les jeunes. Elle consiste à proposer aux établissements scolaires situés le long de la « 7 » de faciliter les trans-

ports de groupes. Il s'agit de mettre à leur disposition, en dehors des heures de pointe, une rame spéciale : un train direct pour le Jardin des Plantes ou la Cité des Sciences de La Villette ! Et lors de déplacements de groupes moins importants, les agents assurent l'accompagnement tant à l'aller qu'au retour.

Autre action spécifique de la ligne : certaines stations, en particulier Tolbiac et Pierre-Curie, souffrent de la présence permanente et très importante de sans-abris. L'équipe commerciale a décidé de recueillir, en octobre dernier, l'avis des voyageurs de la partie sud de la ligne sur ce problème. Il s'avère que si ces derniers sont gênés par la présence des sans-abris, ils ne sont d'accord sur leur « expulsion » qu'à la condition de leur trouver une structure d'accueil en surface.

Quelques exemples d'actions commerciales à l'actif de la 7 auxquels s'ajoutent de nombreux projets et idées proposés par les agents : promotion de la 7 bis, installation de boîtes à idées pour les voyageurs, distribution du titre Paris-Sésame dans les hôtels et agences de voyages, affichage d'annonces de commerçants du quartier... Idées et projets qui sont discutés dans les réunions quotidiennes tenues par les équipes commerciales au cours desquelles se décident aussi les actions à mener.

Une aventure de trois semaines, et après ?

En plus de ces réunions, un bilan est établi à la fin des trois semaines de travail accomplies par les équipes commerciales. En effet, si les attachés commerciaux assurent leurs fonctions pendant 4 mois, les équipes, elles, sont constituées pour 3 semaines sur la ligne 7.

Regroupant les deux équipes, la réunion bilan permet aux agents de s'exprimer en toute liberté, et de façon parfois très animée, sur la fonction commerciale qu'ils ont assumée.

Ce que les agents apprécient le plus ? Avoir quitté leur recette, souvent à agent unique, pour un travail d'équipe (même si certains regrettent que des « clans » formés entre agents venus de stations voisines aient quelque peu entravé la bonne marche du groupe) : « On a pu faire la connaissance d'autres agents travaillant sur la

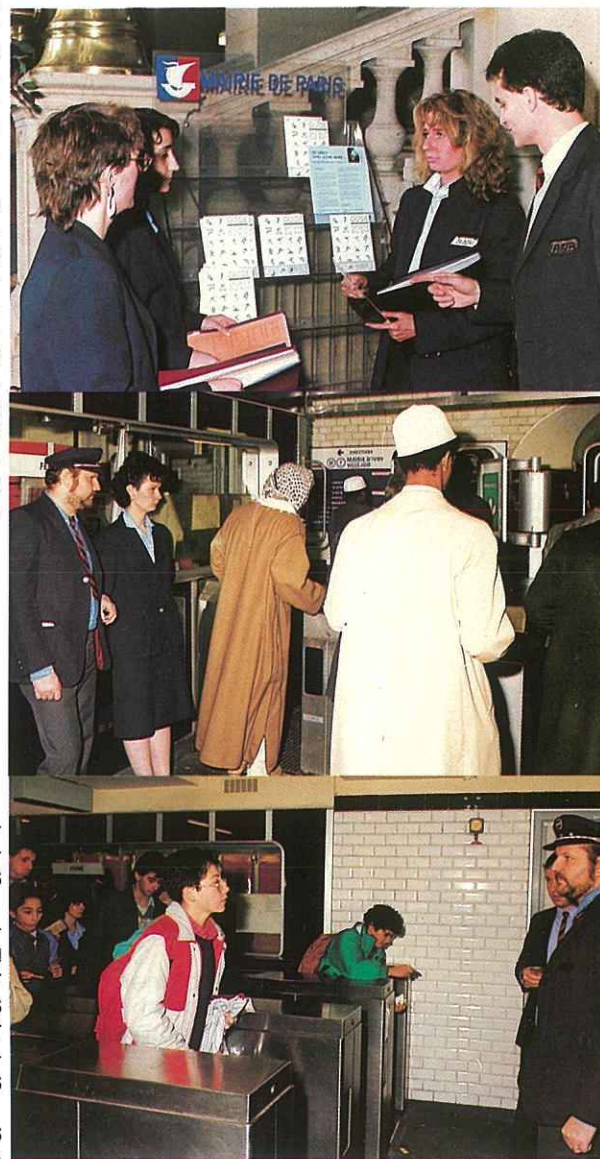
même ligne, et aussi connaître certains secteurs de la 7, éloignés de notre attachement et où nous n'avons jamais l'occasion de nous rendre. »

Apprécié aussi le fait que les habitudes de travail soient bousculées : la fonction commerciale exige un esprit ouvert, la prise d'initiatives et le sens des responsabilités : « On nous fait confiance, on nous laisse nous organiser dans notre travail comme nous l'entendons. »

Le travail accompli, les contacts pris par les agents avec « l'extérieur » (commerçants, mairies, musées...) ont été enrichissants et valorisants, de l'avis de tous : « Nous n'étions plus des matricules, on nous considérait comme des adultes. »

Si certains agents estiment avoir fait suffisamment de dissuasion aux lignes de contrôle, d'autres auraient souhaité en faire davantage : « Car c'était pour moi l'unique occasion de contact et de dialogue avec les voyageurs. »

L'ensemble des agents portent des appréciations positives sur les 3 semaines de « commercial », mais



expriment cependant un regret : « Le travail effectué paraît être un travail de fourmi, on le laisse inachevé et même si l'on sait qu'il sera poursuivi par l'équipe suivante, on se sent un peu frustré. »

Demain, c'est le retour en station. Certains s'en inquiètent : « Comment mettre en pratique ce que nous avons appris ? » « Comment « faire du commercial », surtout lorsque l'on est agent unique ? » « J'ai le sentiment d'avoir réalisé un travail utile pendant trois semaines et maintenant ? ». « Avant, je ne me posais pas de questions sur mon travail en recette, maintenant, si... » Les agents ressentent aussi de l'inquiétude en ce qui concerne les nouveaux rapports qui se

sont établis avec la hiérarchie : « Vont-ils se poursuivre quand on sera revenu en station ? ».

Mais la tâche des agents commerciaux n'est pas terminée. Ils devront maintenant, comme le leur suggèrent les attachés commerciaux, « aller porter la bonne parole, convaincre leur collègues encore indécis, tels des VRP de l'action commerciale... ».

« De toute façon, conclut un agent, je ne comprends pas que certains soient opposés au nouveau service en station. »

Simone FEIGNIER

* Voir ELL de juillet, octobre et novembre 1987

** ATCO : attaché commercial.

DES RÉUNIONS QUOTIDIENNES

Ce matin-là, quand nous avons assisté à sa réunion quotidienne, l'équipe commerciale de jour définissait avec l'attaché commercial, Éric Labruyère, le travail de la journée. Cathy Gobinet et Elisabeth Fauvarque avaient rendez-vous avec un agent de « Place-des-Fêtes » connaissant bien le quartier, afin de collecter pour le « lutin » des renseignements sur l'environnement de la station. Nelly Le Bras, Josiane Taxis et Franck Baudet devaient se rendre au BHV Flandres, près de la station « Crimée » : afin d'éviter les nombreux achats de carte orange en fin de mois effectués par les employés du BHV, les agents ont eu l'idée de proposer un achat groupé par le BHV des coupons mensuels.

Isabelle Gicquelet, Anne-Marie Quadrone et Valérie Esposto faisaient, ce jour-là, office de secrétaires et mettaient en forme les informations rapportées par les agents lors de leurs démarches à « l'extérieur ».

Au programme de la journée était également prévu un temps de dissuasion, de surveillance de la fraude aux lignes de contrôle.

Des réunions au ton très libre, où les agents peuvent s'exprimer et faire part de leurs idées. Ces réunions permettent aussi que de nouvelles relations s'instaurent non seulement entre les agents mais aussi avec les attachés commerciaux.

Qualité sur toute la ligne



1988 : UN BUDGET DE 15,7 MILLIARDS DE FRANCS



« Un budget volontariste », « un budget qui concilie bonne gestion et amélioration de la qualité de service ». C'est en ces termes que le Président et le Directeur général ont présenté aux journalistes le budget 1988 de la RATP, au cours d'une réunion de presse, le 7 décembre dernier (voir les actualités, p. 2).

Ce budget est volontariste, car il traduit la détermination de la RATP à poursuivre les actions engagées pour améliorer le service offert aux voyageurs. Sur le RER, il y aura réalisation de l'interconnexion ouest pour la desserte de Cergy, en mai, et renforcement à l'heure de pointe de 20 % de la capacité de transport de la ligne A avec la mise en œuvre de SACEM, à l'automne. Globalement, le service progressera de 2 % sur le RER. Par ailleurs, le service en station, la lutte anti-fraude, les actions pour améliorer la propreté connaîtront de nouveaux développements.

Le réseau d'autobus se verra affecter les moyens de mener à bien les restructurations liées à la création d'un secteur pilote en banlieue sud-ouest. Il s'agit là d'un des projets les plus importants de la RATP en matière commerciale (voir *ELL* n° 105).

Est prise en compte également l'arrivée des premiers autobus de nouvelle génération (les R 312), qui prendront progressivement la relève du standard.

L'amélioration de la qualité de service, objectif central de ce budget, n'est rendue possible que par une volonté réaffirmée d'efficacité, qui permet de faire mieux avec des moyens équivalents.

De la sorte, l'indemnité compensatrice a pu être maintenue à son niveau de l'année précédente, soit 6 051 MF. Cette stabilisation des concours publics, c'est-à-dire du soutien par le contribuable, équivaut en francs constants à une réduction de l'ordre de 8 % par rapport à 1986.

L'équilibre des dépenses et des recettes est obtenu par un double effort.

- Celui du voyageur, puisque ce budget propose une augmentation des tarifs de 5,5 % à compter du 1^{er} juin prochain, soit trois points au-dessus de l'évolution prévisionnelle des prix. La RATP préconise depuis bien des années ce « rattrapage tarifaire » pour mettre fin à la sous-tarification endémique des transports parisiens que l'amélioration de la qualité de notre produit rend aujourd'hui assez choquante (les ménages continuent, comme il y a quinze ans, de ne consacrer en moyenne que 1,5 % de leurs revenus au transport).

- Celui de l'entreprise, qui réalisera, en 1988 un nouvel et important effort d'efficacité. Si les impôts et les charges financières progressent plus rapidement que le coût de la vie, toutes les charges sur lesquelles la RATP a prise ne progressent pas plus vite que le coût de la vie. Les achats de matières et prestations externes augmenteront même légèrement moins. Des économies viendront en effet compenser les dépenses nouvelles nécessaires à l'amélioration des services, à la montée en régime de l'entretien des trains et des autobus, à l'informatisation du secteur administratif.

Quant aux effectifs, ils connaîtront une réduction de deux cent cinquante agents. Comme par ailleurs, un accroissement de cent dix agents est nécessaire aux services nouveaux, à l'entretien, à la surveillance des installations du métro, c'est en fait un effort d'efficacité de trois cent soixante agents — 1 % de l'effectif — que nous devons réaliser.

Le prix de revient du transport, tel que le mesure l'évolution du tarif d'équilibre pour la deuxième année consécutive, augmentera moins vite que les prix : + 2,2 % contre + 2,5 %.

Précisons enfin qu'une hausse du trafic de + 1,1 % est attendue, qui,

jointe à l'augmentation des tarifs, permettra une progression des recettes directes de + 7,4 %, deux fois plus importante que celle du budget global (+ 3,5 %).

• Répartition des dépenses (en MF hors taxe)

Consommations externes	2 423 MF
Impôts et taxes	439
Charges de personnel	9 079
Charges financières	1 775
Amortissements et provisions	1 840
Divers	169

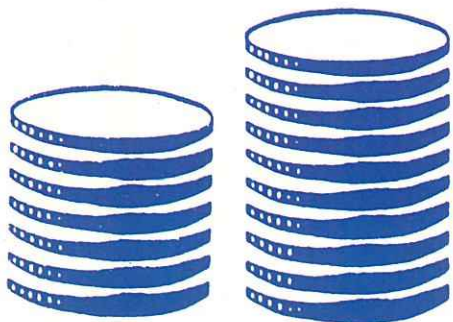
• Les concours extérieurs (TVA incluse)

État	4 369 MF
Collectivités locales	2 093
Employeurs	2 300

à rapprocher des recettes directement perçues auprès des voyageurs : 5 898 MF

• Analyse d'un poste

Achat de matières et prestations externes	1 500 MF
Entretien des bâtiments, installations fixes et équipements	400
Entretien des matériels roulants	231
Dépenses de nettoyage	280
Frais de fonctionnement par exemple : l'informatique, les assurances, le téléphone, les fournitures, etc.	320
Dépenses d'études, de recherche, de documentation, de formation professionnelle.	170
Dépenses d'investissement génératrices de recettes	100



ARAMIS : À LA RECHERCHE



Jean Chevrier.

1972-1987 : quinze ans, telle aura été la durée des études sur le projet Aramis. Quinze ans, tel aura été aussi le temps nécessaire pour passer de l'idée un peu folle d'un nouveau mode de transport à la réalité d'une série d'essais techniques sur des équipements, désormais plus importants que le projet en lui-même.

Même si Aramis ne voit jamais le jour, les transports urbains des années 1990 seront un peu les enfants naturels d'Aramis. Finalement, c'est cela la réalité de la recherche industrielle : laisser libre cours à l'imagination puis n'en retenir que ce qui est utilisable à court ou moyen terme. Facile à écrire dans un article. Beaucoup plus difficile à vivre quand on s'investit durant des années dans un tel projet.



Michel Gire.

Si un jour, un quelconque historien des transports décide d'écrire un mémoire sur la RATP des années 70-80, il devra consulter un gros dossier d'archives marqué «Projet Aramis». Des centaines de pièces, des rapports, des études techniques, économiques dont la lecture lui prendra des semaines. Une fois le dossier refermé, quelle impression conservera-t-il ? Celle d'une fausse bonne idée à laquelle personne ne croyait vraiment, mais à laquelle personne n'a eu le courage de tordre le cou... Celle d'un projet révolutionnaire dont peu de gens ont réellement pris la dimension... Celle d'une recherche classique dont les résultats ont permis la conception des transports urbains de l'an 2000... Pour tenter de se forger une idée, notre historien cherchera à retrouver des témoins. Nul doute que Michel Gire figurera parmi les personnes qu'il tentera d'interroger, coûte que coûte.

S'il est un homme à qui l'étiquette «Monsieur Aramis» restera attachée, M. Gire est celui-là. Spécialiste des questions de régulation d'horaires et de «modes nouveaux» au service FC (1), M. Gire découvre Aramis en 1972. «Les brevets du système Aramis avaient été déposés en 1969 par la Société Automatisme et Techniques. Il s'agissait d'un nouveau moyen de transport offrant une souplesse d'utilisation et une disponibilité comparables à celles de l'automobile. Une sorte de taxi automatique que l'on pouvait programmer pour aller directement d'une station à l'autre.» Matra, séduit par l'idée, rachète le brevet et entreprend les premières études. Il y avait à l'époque de nombreux projets de ce genre. Désireux de connaître les possibilités réelles du système, les pouvoirs publics demandent à la RATP de participer aux recherches. La Régie joue alors un rôle de conseiller technique.

Rapidement, un premier centre d'expérimentation voit le jour à Orly. Les études avancent. L'idée de base de petites cabines automatiques fonctionnant de manière autonome

semble jouable. Mais au réseau ferré, tout le monde est mobilisé par la mise au point du pilotage automatique, des commandes centralisées et des péages magnétiques. Alors personne n'a vraiment envie de se lancer dans l'aventure d'un mini-métro automatique ayant des voitures de la taille d'une 2 CV. Quand en janvier 1974, la mission Aramis voit le jour, elle est rattachée au réseau routier. Aramis n'est-il pas un mode de transport sur pneumatiques !

Détaché au routier comme «ingénieur d'exploitation Aramis», M. Gire participe à la définition d'un vaste réseau chargé de desservir la banlieue sud-est de Paris. Près de 60 kilomètres de lignes, 70 stations, une sorte de filet avec des mailles s'étendant de La Croix de Berny à Marne-la-Vallée : un Trans-Val-de-Marne automatique ! Mais les conclusions des études économiques amènent à tempérer la hardiesse du projet. Aramis s'avère trop cher pour être vraiment rentable sur des liaisons où le trafic n'est que de quelques milliers de voyageurs à l'heure de pointe. En janvier 1976, M. Gire retourne à FC s'occuper des prolongements de métro. La mission Aramis tourne alors au ralenti.

Un an plus tard, on reparle d'Aramis. Matra, confiant dans l'avenir du système, réactive l'«équipe-projet» Aramis, un moment mise en sommeil au profit de l'«équipe» VAL. «Les deux projets n'étaient pas de même nature.» VAL, c'était un mécano utilisant à fond les techniques et les compétences existantes (pilotage automatique dérivé de celui de Paris, véhicules de conception ferroviaire, signalisation fixe...) pour tenter d'élaborer un système automatique fiable et disponible. Aramis, en revanche, c'était un pari technologique (attelage immatériel, signalisation par cantons mobiles, dispositifs de sécurité utilisant des microprocesseurs) et un pari transport (nouvelles règles d'exploitation, autre organisation de la maintenance...).

M. Gire, lui aussi, croit dur comme fer dans l'avenir du projet Aramis.

C'est pourquoi il n'hésite pas à prendre la tête de la nouvelle mission d'étude qui voit le jour en mai 1977. Au fil des mois, Aramis change de visage. Fini la desserte à la demande, fini les petits véhicules de 4 places. Bonjour Aramis «simplifié» assurant sans correspondance, mais de manière omnibus, la desserte d'une liaison pouvant comporter plusieurs antennes. Pendant quatre ans, les recherches avancent cahin-caha, avec des pauses de plusieurs semaines voire de plusieurs mois entre chaque phase. «Nous attendions les décisions pour continuer.» Tantôt avec espoir, tantôt avec désenchantement, M. Gire et ses deux autres collègues de la mission Aramis vont vivre ces valse hésitations : deux pas en avant, un en arrière !

Juillet 1982, Aramis quitte le routier pour la direction des services techniques. Un nouveau changement qui annonce un nouveau redémarrage du projet. Aramis figure alors au premier plan des actions entreprises par la Régie dans le cadre de la politique de relance de la recherche. Quelques mois plus tard, voilà que surgit le projet d'une Exposition universelle à Paris, en 1989. Dans tous les services de la Régie, on pousse les feux. L'idée d'une liaison boulevard Victor — boulevard



Le doublet de deux fois dix places : l'unité élémentaire du tra

D'UN PROJET PERDU



Alain Sniter.

Masséna est avancée. Pour cela, on implanterait Aramis sur le tracé de l'ancien chemin de fer de Petite Ceinture.

Alain Sniter, alors responsable de la division « télécommunications » du service TT (2) est chargé de piloter plusieurs études techniques pointues. En mars 1983, il rejoint la mission Aramis. « Techniquement, Aramis me semblait un projet révolutionnaire, avec de bonnes chances de succès. Et puis, il y avait l'aspect innovation, recherche qui lui donnait une image de marque séduisante. » Quatre mois plus tard, le projet d'Exposition universelle est classé « sans suite ».

Même en dehors de toute Expo, le problème de la desserte de la Petite Ceinture sud de Paris reste posé. Des études comparatives entre divers modes de transport concluent en faveur du système Aramis. Par ailleurs, chez Matra et à la Régie, on milite en faveur de la relance du projet qui constituerait une indéniable vitrine technologique et promotionnelle. Après bien des palabres, un accord quadripartite État - Région - Matra-RATP est signé en juillet 1984. Il prévoit la construction d'un centre d'essai technique (CET) dont le but est de mettre au point le système puis d'en vérifier la fiabilité et l'endurance. L'objectif est de savoir,

dans un délai de trois ans environ, si Aramis est oui ou non « bon pour le service ».

Début 1985, A. Sniter et M. Gire quittent le boulevard Diderot pour le CET Aramis du boulevard Victor. Celui-ci n'existe alors que sur les plans. La mission Aramis s'étoffe. Elle passe de quatre à quatorze personnes. « Nous avons un peu calqué l'organisation de Matra, avec une équipe-projet pluridisciplinaire, relativement indépendante du reste de l'entreprise, indique A. Sniter. S'agissant d'un projet radicalement novateur, il y avait intérêt à laisser la plus grande autonomie possible au constructeur. D'ailleurs, l'accord quadripartite avait très clairement fixé les responsabilités de chacun. » En effet, Matra, en tant que maître d'œuvre, est responsable de la mise au point technique. La RATP, en tant que maître d'ouvrage, doit ensuite assurer la qualification du système en vérifiant le fonctionnement, la sécurité, la fiabilité, la disponibilité. « Nous n'avons aucune raison de chercher à imposer notre point de vue technique durant la phase de mise au point. D'autant que nous aurions été alors juge et parti ! »

Jean Chevrier est l'un de ceux qui rejoignent alors la mission Aramis. Ancien spécialiste des télécommunications et des commandes centralisées à NE (3), J. Chevrier est chargé de la fonction « système ». Il est un peu l'architecte qui doit regarder comment s'articulent les différents sous-ensembles du « système Aramis ». « Ce poste était pour moi une opportunité après la disparition du service NE lors de la restructuration de N et T. L'innovation du projet et la forte image de marque de Matra, qui venait de réussir le VAL, ont sans conteste guidé mon choix. Mais je n'ai jamais vraiment gambé sur la philosophie du système Aramis. Ce qui importait, c'était de tenir les délais et les coûts. C'est comme cela que j'avais appris à travailler à N. »

A maintes reprises, J. Chevrier a dû avoir les cheveux qui se dressent sur la tête en voyant filer les délais. Au printemps 1986, un premier véhicule Aramis arrive au CET. Il faudra des mois de mises au point pour qu'il parvienne à circuler de manière automatique. Le temps passe. Côté Matra, on sent monter l'inquiétude devant la flambée des dépenses entraînées par la mise au point du système. Côté RATP, on sent monter l'impatience. L'ensemble de la mission campe « l'arme au pied » en attendant que les essais de qualification puissent enfin commencer.

Les semaines succèdent aux semaines. Une idée finit par s'imposer dans l'esprit des ingénieurs RATP : le système Aramis en tant que tel n'intéresse plus Matra. En revanche, l'industriel s'intéresse beaucoup à certaines

technologies développées pour Aramis. C'est toutefois avec une profonde surprise qu'ils apprennent au début de l'année 1987 que Matra fait valoir « le manque de débouchés permettant une rentabilisation des investissements de recherche consentis pour développer le système Aramis ». Dans le courant de l'été, la décision tombe. Le CET fermera ses portes en décembre, sans qu'on ait eu le temps de lancer les essais de qualification du système. A l'impatience succède le découragement, d'autant qu'ils ont un peu l'impression d'avoir à supporter les conséquences de cet arrêt.

Un sentiment de frustration : voilà ce qui résumait le mieux l'état d'esprit de la mission Aramis en décembre dernier. Frustration de ne pas avoir été jusqu'au bout de l'expérimentation d'Aramis. Frustration également de voir éclater une équipe ayant commencé à acquérir un savoir-faire collectif, assez spécifique des nouvelles technologies du monde des transports. « Depuis trois ans, il y a eu un brassage de gens d'horizons différents ayant aussi des approches différentes du projet. Cela n'a pas été toujours facile à concilier, avoue A. Sniter. Aujourd'hui, il existe un acquis, il reste à savoir comment l'utiliser dans l'entreprise. »

Pour certains, l'après Aramis, c'est la division « Systèmes et Méthodes Informatiques » du service TT, division au sein de laquelle ils participeront aux recherches sur l'AIMT (Automatisation intégrale du mouvement des trains sur le métro parisien). Pour d'autres, c'est le retour dans le service d'origine. M. Gire souhaite être de ceux-là. « J'ai envie de replonger rapidement dans les réalités de l'exploitation », confie-t-il avec un éternel sourire. Dépit ou fatalité acquise après des années de vie commune avec le projet Aramis : difficile à savoir. Reste enfin ceux pour qui l'avenir est incertain. Mais tous, quel que soit leur avenir professionnel, espèrent ne pas subir de préjudices après l'arrêt anticipé du programme de recherche.

Que conclure, sinon qu'il y a vraiment des moments où le journaliste ne peut s'empêcher d'envier l'historien. En effet, lui seul disposera du recul nécessaire pour répondre à l'unique question qui se pose encore à propos d'Aramis : en quoi ces quinze années d'études permettront-elles à la RATP de disposer des compétences nécessaires pour aborder avec succès les mutations technologiques des années 1990 ?

Christian CHAUMEREUIL

(1) Service des études d'exploitation de la direction du réseau ferré.

(2) Service des études de la direction des services techniques.

(3) Ancien service des équipements électriques à la direction des travaux neufs.



Aramis.

QUATRE QUESTIONS À LOUIS GUIEYSSE

Directeur général adjoint,
chargé des questions de recherche
et de développement



Existe-t-il un réel créneau d'utilisation pour un mode de transport du type Aramis ?

L'idée de petites cabines automatiques effectuant un service à la demande est a priori séduisante mais difficile à réaliser économiquement. Par ailleurs, la création d'un nouveau mode de transport est une chose délicate dans une ville où l'on a par ailleurs investi des milliards de francs dans les infrastructures d'autres systèmes de transport, remplissant parfaitement leur rôle. Dans les villes nouvelles ou dans les villes ne disposant pas de transports en « site propre », un système comme Aramis peut apporter une solution intéressante. Le projet de desserte Aramis de la ville de Montpellier en serait un bon exemple si les possibilités financières n'avaient également obligé à ajourner ce projet.

On parle d'échec du projet Aramis. N'est-ce pas, au contraire, un succès que d'avoir joué la carte de l'expérimentation et d'en avoir tiré les conclusions qui s'imposaient ?

Il n'y a pas d'échec mais au contraire un succès technique. Le CET a démontré que les principes du système Aramis étaient valables et que celui-ci pouvait fonctionner. Nous avons joué la carte de l'expérimentation. C'est vrai ! Mais l'évolution des besoins et des ressources financières ne permet pas de placer la réalisation d'un tel système dans les priorités actuelles des transports collectifs parisiens. Pourquoi voudriez-vous que nous nous obstinions à mettre au point un système de transport auquel nous n'entrevoyons pas d'utilisation réelle à court ou moyen terme ?

Le CET Aramis était la première phase d'un projet de desserte de la Petite Ceinture sud de Paris. Le problème de cette desserte reste actuellement en suspens. N'y a-t-il pas des risques à coupler ainsi un projet de recherche et un projet de développement du réseau ?

L'important aujourd'hui, c'est de sauvegarder les emprises ferroviaires de la Petite Ceinture de façon à ne pas hypothéquer la réalisation d'une future ligne de transports en commun. Par ailleurs, il faudra reprendre certaines études d'insertion, peut-être dans l'optique d'une liaison au moyen d'un mini-métro automatique. Quant à cette idée de risques, je ne suis pas d'accord. Si nous ne tentons rien, nous ne réaliserons jamais rien de neuf. D'une façon générale, c'est stimulant pour une recherche que d'avoir la perspective d'objectifs concrets. Cela permet aussi de mobiliser plus facilement les décideurs autour d'un projet, même si l'on prend ainsi un risque !

Aramis est présenté comme un pari technologique. Les études réalisées donnent-elles à Matra et à la RATP une avance dans le domaine des transports urbains automatiques ?

Même s'il n'avait pas à l'origine pour objectif d'être le creuset des technologies nouvelles en matière de transports urbains, le projet Aramis a joué ce rôle. Les retombées seront nombreuses. Par ailleurs, ces recherches ont montré à quel point il importait d'aborder d'une manière globale les réflexions sur les transports de demain. C'est la vision d'ensemble du système, autant que la maîtrise des différentes composantes techniques, qui est la clé de la réussite.

*Le PEC d'Aramis sur
le CET du boulevard
Victor.*





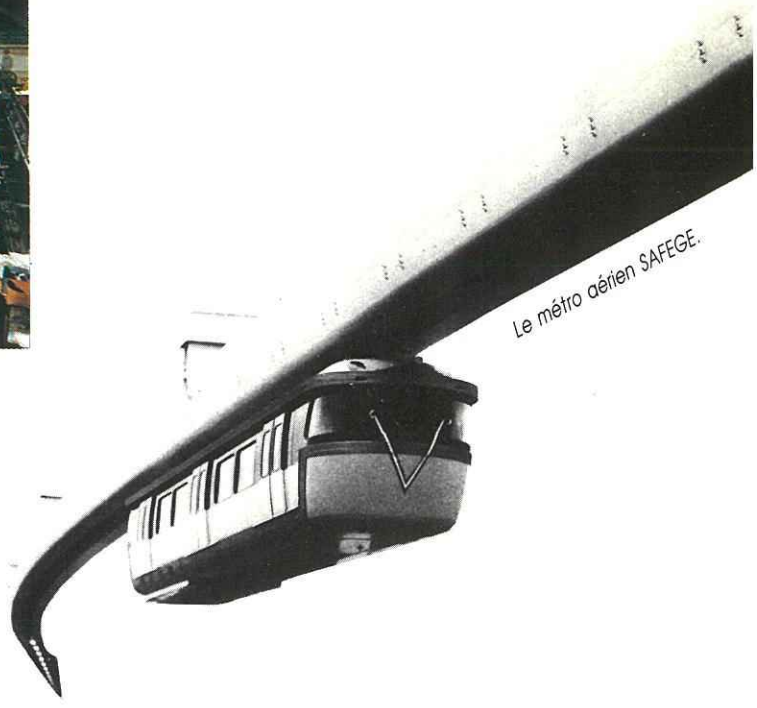
Le TRAX en essais d'endurance.

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

Les transports ont toujours eu la cote auprès des inventeurs. Il suffit de jeter un œil dans les numéros de *l'illustration* ou de *La Science illustrée* des années 1900 pour voir apparaître d'étranges moyens de locomotion allant de la bicyclette marine au tramway à voile.

Plus sérieusement, de nombreux projets astucieux ou novateurs n'ont jamais dépassé le stade expérimental. Ces échecs tiennent souvent à trois causes. Il arrive fréquemment que les technologies disponibles s'avèrent insuffisantes pour concrétiser le projet. Il arrive aussi que les avantages techniques soient compensés par des inconvénients pratiques qui limitent l'utilisation du nouveau mode de transport. Il arrive enfin qu'un délai de mise au point trop long sépare l'idée du prototype et, qu'entre-temps, les conditions économiques et les états d'esprit aient changé.

Depuis quinze ans, de nombreux projets « transport » ont été victime de ces vicissitudes. Tout le monde a conservé le souvenir de l'Aérotrain qui allait très vite, mais qui faisait beaucoup de bruit et qui était incompatible avec le réseau ferroviaire traditionnel. Cette non-compatibilité avec un réseau de transport existant fut aussi fatale au projet SAFEGE (métro aérien suspendu qui avait été étudié pour desservir Créteil, à la place du prolongement de ligne 8). La crise pétrolière de 1974 a été à l'origine de plusieurs essais d'autobus électriques auxquels la Régie a apporté son concours. Les difficultés techniques liées aux batteries et la baisse des produits pétroliers ont provoqué l'arrêt de ces essais. Enfin, ce court rappel ne serait pas complet si nous omettions le projet TRAX (trottoir roulant accéléré). Conçu au début des années soixante-dix, le TRAX s'est révélé difficile à mettre au point (complexité des systèmes de guidage mécanique, usure anormale des pièces, problèmes d'entraînement régulier...). Aujourd'hui, le prototype du TRAX a des performances (disponibilité, sécurité, endurance) comparables à celles d'un trottoir roulant classique. En revanche, son coût est très nettement supérieur, ce qui limite considérablement les possibilités d'implantation dans des couloirs de correspondance du métro. En revanche, d'autres possibilités d'utilisation existent lorsqu'il s'agit de créer des liaisons nouvelles (desserte de la future gare TGV de Paris-Montparnasse ?).



Une des tentatives d'autobus électrique.



L'INFORMATION DES VOYAGEURS AUX POINTS D'ARRÊT BUS

MAINTENANT, LE BUS S'AFFICHE

Information traditionnelle fournie sur les potelets ou nouveaux systèmes, comme Infostop, faisant appel aux technologies récentes, aujourd'hui, aux points d'arrêt, le bus communique avec ses voyageurs.

A Paris, mais aussi en province, à Nice, Angoulême et Caen.

Faciliter les déplacements des voyageurs, les aider à bien utiliser les transports en commun pour en accroître la fréquentation sont autant de raisons qui ont conduit la RATP à se préoccuper de l'information du public.

Ou plutôt de ses publics : le voyageur en cours de déplacement ou celui qui a décidé d'utiliser les transports en commun mais ne sait pas encore comment ; c'est aussi la personne qui n'a pas encore choisi son mode de déplacement (transports en commun ou voiture particulière) et la clientèle potentielle qui n'a pas l'intention de se déplacer.

Pour informer des publics aussi divers, la RATP dispose de moyens traditionnels — écrits sur papier — à côté desquels se développent des systèmes utilisant les nouvelles technologies de la communication. L'ensemble constituant une véritable chaîne d'information, allant du domicile du voyageur (Centre d'information téléphonique, SITU* qui pourra bientôt être accessible par Télétel) jusqu'à son point de destination.

L'information traditionnelle au point d'arrêt bus ? Elle est donnée (sous forme de plans de quartier et d'itinéraire de la ligne) par le « potelet » bien connu des habitués de l'autobus, de couleur jaune, brun et rouge. Mais il faut reconnaître que l'image du réseau d'autobus souffrait quelque peu, de la discrétion et de l'état — souvent vétuste — de ces potelets, surtout comparés au reste du mobilier urbain.

En 1988, selon le projet du réseau routier, ils devraient être renouvelés, repeints. Ils supporteront un nouveau cadre d'information unique (dont le modèle a été choisi par les voyageurs lors d'une enquête menée en septembre dernier) regroupant tous les renseignements utiles pour le voyageur et en harmonie avec l'information donnée à bord des autobus.

Quant aux systèmes nouveaux, c'est en 1981-1982 qu'ont démarré les recherches destinées à informer le voyageur au point d'arrêt. Depuis avril 1987 deux bornes Infostop sont expérimentées sur la ligne 58, à Montparnasse. Infostop est doté d'un système d'affichage, en temps réel, du temps d'attente à prévoir pour le prochain bus ; il est également doté d'un guide interactif sur l'environnement de la ligne. Infostop permet d'apporter des réponses personnalisées aux différents besoins d'information des voyageurs selon les lieux et les moments.

L'information du voyageur au point d'arrêt de l'autobus, qu'elle soit statique ou dynamique, ne doit pas être traitée isolément. Elle doit être replacée dans un ensemble plus vaste concernant l'information des voyageurs, tant à domicile qu'au point d'arrêt, et à bord des véhicules.

Ceci afin de donner à cette information une certaine cohérence.

* Système d'information sur les trajets urbains expérimenté en 1984.

LE BUS À L'HEURE

Finie l'attente incertaine à l'arrêt de l'autobus, terminé l'énervement du voyageur qui ne sait s'il doit encore espérer un bus ou emprunter un autre mode de transport. Infostop permet désormais de connaître le temps d'attente avant l'arrivée du prochain bus : un simple coup d'œil sur l'écran vidéo de la borne implantée au point d'arrêt suffit.

Aujourd'hui, c'est à titre expérimental que sont installées deux bornes, équipées de deux moniteurs vidéo couleur et d'un clavier de commande à touches digitales, sur la ligne 58 (Hôtel de Ville — Vanves — Lycée Michelet). Aux arrêts « Place du 18 juin 1940 » (vers Hôtel de Ville) et « Gare Montparnasse » (direction Vanves) (Voir ELL n° mars-avril 1987).

En permanence, sur l'un des écrans, s'affichent en temps réel l'indication du temps d'attente, la localisation du ou des bus sur les cinq arrêts en amont, et leur destination. Sur le deuxième écran de la borne, renseignements sur la ligne et son environnement peuvent être obtenus par le voyageur au moyen du clavier incorporé.

Infostop a été testé auprès des voyageurs : ELL vous en donnera les résultats dans un prochain numéro. En attendant nous avons recueilli l'avis de Michel Delord, gradé de terminus à la Porte de Vanves, et Joseph Pizano, chef de ligne, sur le nouveau système d'information expérimenté depuis avril 1987.

Depuis son installation, Michel Delord intervient régulièrement sur Infostop à partir du poste de commande de la ligne 58, à « Porte de Vanves ». À sa disposition un écran de contrôle pour suivre le fonctionnement d'Infostop et un micro-ordinateur qui lui permet d'entrer des messages en cas de perturbations sur la ligne (service interrompu, itinéraire dévié, modification de terminus...).

« Les messages que nous diffusons le plus souvent concernent surtout des

modifications d'itinéraires et des reports de terminus lors des demi-tours, précise Michel Delord. Et cela arrive souvent sur le 58. Les manifestations fréquentes empruntant la rue de Rivoli et la circulation toujours ralentie rue Guénégaud ou rue Mazarine entraînent une irrégularité de service importante sur le 58. »

L'utilisation d'Infostop s'est faite sans problème pour Michel Delord qui a reçu une formation d'une demi-journée chez Laser Images (société qui a mis au point les programmes télématiques) et de nouvelles habitudes de travail ont été rapidement prises. Cependant, si Michel Delord reconnaît l'intérêt d'Infostop pour le voyageur, il estime que, pour lui, il correspond à un surcroît de travail dans les moments délicats : « Quand il se produit un incident en ligne nous devons agir dans les plus brefs délais afin d'éviter de trop grandes perturbations à l'exploitation. Et c'est juste à ce moment-là que nous devons aussi assurer l'information des voyageurs. Ce n'est pas toujours facile ! »

« Des voyageurs qui ne râlent plus ! » Joseph Pizano, chef de ligne, en a rencontré aux deux arrêts équipés de bornes Infostop. « Souvent, quand les voyageurs nous voient à un arrêt, ils viennent vers nous pour se plaindre de l'irrégularité du passage des bus, pour connaître la cause des retards et pour nous demander quand passera la prochaine voiture. Maintenant, un coup d'œil à Infostop suffit pour les renseigner. Ils apprécient en général cet effort d'information fait par la RATP et n'ont qu'un regret : que les bornes n'aient été installées qu'à titre expérimental. »

À Montparnasse, les voyageurs du « 58 » attendent toujours autant leur bus en raison des difficultés de circulation sur l'itinéraire, mais Infostop leur dit pourquoi et pendant combien de temps durera leur attente. Ce qui la rend beaucoup moins pénible à supporter.



Potelets : opération SIRPA*

Le potelet, repère dans la ville des points d'arrêt des autobus, sert aussi de support à l'information destinée au voyageur.

Le grand âge de ces potelets a conduit le réseau routier à programmer leur rénovation. Et à en profiter pour améliorer l'information voyageur jusqu'ici peu esthétique et disparate.

A partir de cette année les huit mille potelets de Paris et de la banlieue seront repeints, remis à neuf, et l'information regroupée sur un support unique.

Une enquête menée en septembre dernier auprès des voyageurs a permis de retenir un modèle de surcadre d'information : 76 % des personnes interrogées l'ont choisi parce qu'il s'intègre bien au potelet et à l'environnement, tout en mettant en valeur les informations. Son esthétique

et sa couleur évoquent, selon elles, la RATP et sa modernité.

Les voyageurs se sont aussi prononcés sur le contenu des informations réunies sur ce support unique. Le plan du quartier est apprécié par 78 % des personnes. Le plan de ligne présenté horizontalement et non plus verticalement pour s'harmoniser avec l'information à bord des voitures a obtenu le satisfecit de 80 % des personnes interrogées. Et, pour répondre aux attentes de la clientèle, une information, donnant l'indice de la ligne et sa destination, sera ajoutée « côté rue » : 82 % des voyageurs la jugent utile « lorsqu'ils sont en voiture ou tout simplement sur le trottoir opposé ! »

La plupart des personnes interrogées se satisfont des informations données, conscientes

« qu'il n'y a pas beaucoup de place, on ne peut pas tout mettre ». Cependant, il sera désormais indiqué l'heure ou la fréquence des passages, à l'arrêt, plus utiles aux voyageurs que l'horaire de départ des terminus.

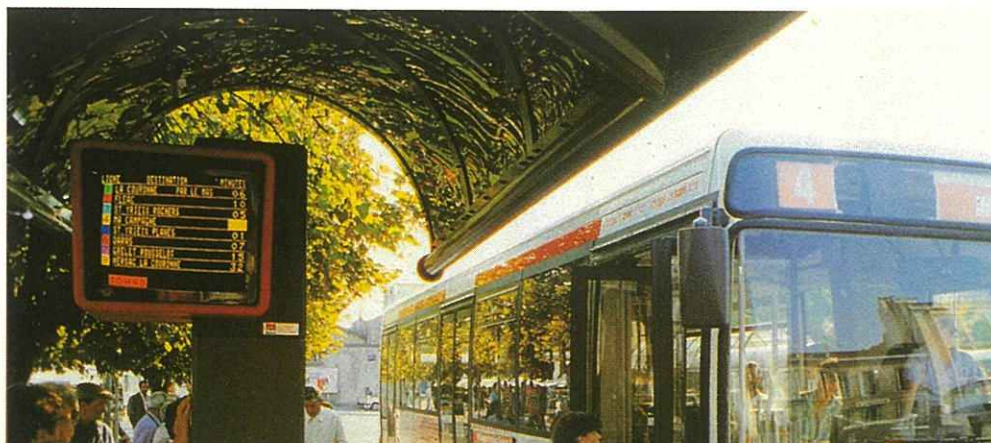
Les premiers potelets new-look devraient apparaître dans le secteur « Autrement BUS » (voir ELL, oct. 87). Une cinquantaine d'arrêts seraient alors équipés afin de les rendre mieux repérables, plus accueillants comme le souhaitent les voyageurs des communes intéressées.

8 000 surcadres, réalisés par l'atelier de chaudronnerie à RM, équiperont peu à peu l'ensemble des potelets des lignes de bus, priorité étant donnée aux points d'arrêt les plus vétustes.

* Surcadre d'Information et Rénovation des Points d'Arrêt.

VIDÉOBUS, INFOPLUS ET TOP ALEX

Dans certaines villes de province, comme à Paris, les sociétés de transports souhaitent supprimer les freins à l'utilisation des transports en commun. En diminuant, en particulier, la pénibilité physique et psychique de l'attente au point d'arrêt de l'autobus. Nice, Angoulême et Caen proposent à leurs voyageurs avec Vidéobus (dès 1981), Infoplus (1985) et Top Alex (1984) une information dynamique au point d'arrêt bus.



VIDÉOBUS À NICE

Les lignes d'autobus sont schématisées par des bandes horizontales, sur un écran incorporé dans une borne, au point d'arrêt. Sur ces bandes, une série de voyants indique les stations situées en amont : allumé, le voyant informe le voyageur de la localisation du bus sur la ligne. Le temps moyen d'attente est inscrit au-dessus du voyant, mais n'a qu'une valeur indicative, étant calculé statistiquement, avant l'implantation du système. Il ne tient donc pas compte des perturbations pouvant survenir.

Vidéobus, expérimenté à Nice à partir de 1981, équipe 80 points d'arrêts de 18 lignes d'autobus desservant les axes principaux : centre-ville — aéroport, avenue J.-Médecin, avenue Malausséna et bd St-Roch — bd Armée-des-Alpes et les rives du Paillon. Il intéresse plus de 80 000 voyageurs chaque jour.

Une enquête menée en 1984 auprès de la clientèle montre que Vidéobus apporte une réponse aux préoccupations essentielles du voyageur au point d'arrêt : « Où se trouve le bus, dans combien de temps va-t-il arriver ? » 66 % des voyageurs consultent systématiquement Vidéobus, 69 % le jugent utile et 60 % trouvent grâce à lui l'attente moins longue. Si deux bus sont annoncés à quelques minutes d'intervalle, 61 % des voyageurs attendent le deuxième, moins chargé.

Et Vidéobus a incité 22 % des voyageurs, ne prenant pas l'autobus, à l'emprunter...

À ANGOULÊME « JE PRENDS LE BUS À L'HEURE PILE »

Novembre 1985 : la Société des Transports du Grand Angoulême installe trois bornes, munies d'écrans de télévision couleur, sur la place du « Champs-de-

Mars » d'Angoulême, principal point d'arrêt de l'agglomération. Baptisé Infoplus, ce système (proche d'Infobus) permet d'afficher en permanence et en temps réel, pour chaque ligne, la destination et le temps d'attente avant le passage du prochain bus. Sont diffusés également renseignements sur le réseau, informations municipales et messages publicitaires.

Infoplus a pour but d'éviter aux 10 000 Angoumoisins qui empruntent chaque jour le bus au « Champs-de-Mars » une attente pénible, ressentie comme un des moments les plus négatifs de déplacement. À Angoulême, les intervalles entre les bus selon les huit lignes du réseau et les différents moments de la journée varient en effet entre 5 et 60 mn. Et le centre de l'agglomération, situé sur un promontoire rocheux, rend la circulation peu aisée.

Les Angoumoisins peuvent maintenant prendre le temps d'avalier « un petit noir » sans risque de rater leur bus.

TOP ALEX

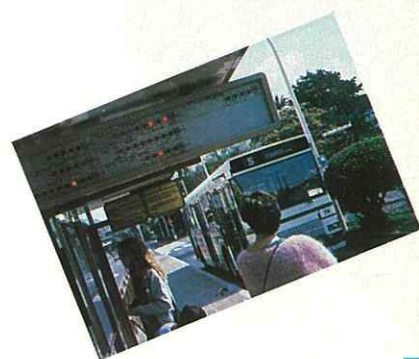
Top Alex est le système d'information aux points d'arrêt mis en service en 1984 par la Compagnie des Transports de l'Agglomération caennaise.

Il informe le voyageur sur le temps probable d'attente du prochain bus.

Situé aux principaux arrêts du réseau, l'information porte sur le nom du terminus, le numéro de la ligne et le temps d'attente en minutes. L'affichage numérique est une estimation calculée à partir de la localisation de l'autobus, connue en temps réel, de l'heure de la journée et de la vitesse moyenne de progression des voitures.

Que ce soit Infostop, Vidéobus, Infoplus ou Top Alex, ces systèmes nouveaux d'information des voyageurs font partie des fonctions des SAE (Systèmes d'Aide à l'Exploitation), développés pour que les bus partent à l'heure, arrivent à l'heure, mais aussi passent à l'heure aux points d'arrêt.

Simone FEIGNIER





LA SOCIÉTÉ LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE
DU MÉTROPOLITAIN A 50 ANS

SLAM'INTÉRESSE

Chaque année l'information revient : « Les Français ne lisent pas » ou trop peu. Les spécialistes répondent : « Ils n'ont jamais tant lu ! » Compliquons le problème : y a-t-il de bons et de mauvais livres, Pivôt contre Sulitzer ? Tout cela fait de longs articles... à lire. Dans ce débat, les bibliothécaires, qui ont pour ambition de développer la lecture publique, restent sereins. Les bibliothèques de la Société Littéraire et Artistique du Métro, qui fêtent leurs cinquante ans, en sont un témoignage.

Un nom qui date un peu, des locaux souvent trop exigus, cinquante ans d'existence, tout cela pourrait donner une image un peu vieillotte de la SLAM. Ce serait oublier les adaptations qu'elle a connues et l'ouverture importante de 1985 avec la création de la bibliothèque discothèque de Noisy-le-Grand. En fait, ce serait surtout oublier le personnage principal de la bibliothèque qui n'est pas le livre mais le lecteur, vous, moi.

Depuis quelques décennies, tout a changé, la question n'est pas de savoir qui, du livre ou du lecteur, a commencé.

Le livre a laissé la place aux livres. Il en paraît aujourd'hui dans tous les domaines, écrits par un académicien ou un grand cuisinier, un « nègre » ou un chanteur, un scientifique ou un industriel de la plume. Les livres ont quitté leur jaquette de cérémonie, sont devenus, pour certains, une denrée périssable.

Le lecteur a laissé sa place aux lecteurs. L'amoureux des belles lettres ou l'étudiant, le bouquineur du métro et l'amateur de B.D., le curieux et le rêveur ont un embarras commun, celui du choix.

De ces deux évolutions est venue la troisième : les bibliothèques et les bibliothécaires ont changé. Livres pour enfants, revues bricolage, guides touristiques et livres présentés à « Apostrophes » cohabitent. L'art du bibliothécaire s'est enrichi du contact, de la présentation, de l'actualité, et, pour certains, d'une connaissance de la musique quand une discothèque s'adjoit.

Toutes ces évolutions sont celles de la SLAM. Le bénévolat et le dévouement des précurseurs ont fait place à des professionnels qualifiés pour gérer 50 000 titres. Les différents centres ont adapté leur fonds de livres à leur clientèle, mettent en place un double classement chronologique et thématique.

Le disque et le laser ont fait leur entrée dans la bibliothèque de Noisy-le-Grand. L'informatique devrait arriver prochainement dans la gestion. Expositions, animations entourent l'activité du prêt. Petit à petit, les locaux seront rénovés. Mais, peut-être parce qu'il s'agit d'une association, les meilleures traditions restent : l'atout d'une bibliothèque d'entreprise c'est la proximité, la convivialité, la communication.

Dans les centres administratifs où elle existe, la SLAM accueille 25 % des effectifs comme adhérents.

Jacques MARION



LES CENTRES SLAM

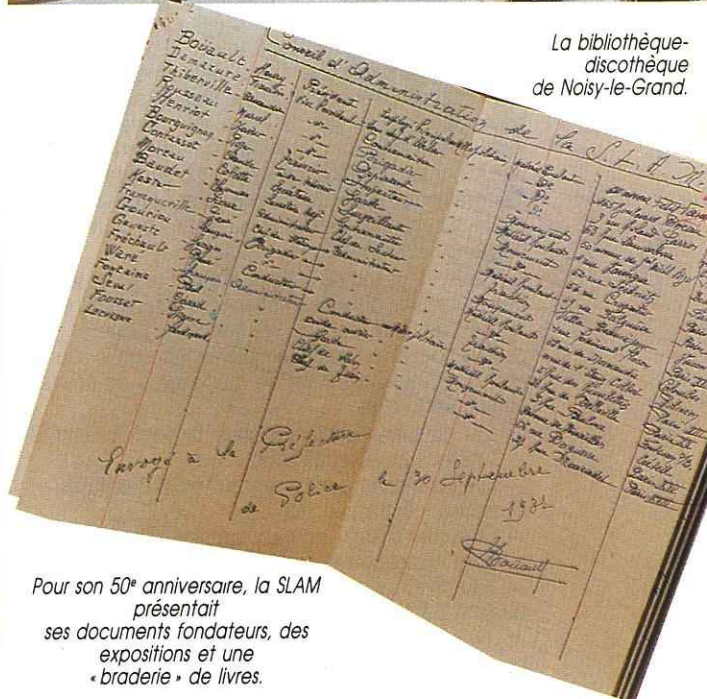
Responsable : Mlle F. Baquet. Tél. 1597.
Championnet, bât. F, fermé jeudi. Mme Mussuto. Tél. 5383.
Bercy-Râpée, 52, Râpée, fermé mercredi. Mlle Vincent. Tél. 3583.
Noisy, niveau 1, fermé jeudi. Mlle Secret. Tél. 9951.
Charonne-363, fermé mercredi. M. Noyé. Tél. 1473.
GA Entresol, fermé mercredi. Mme Ledeur. Tél. 4188.

LES DÉPÔTS SLAM

Stalingrad (159 Villette) ouvert jeudi 9-10 h. Mlle Marti. Tél. 1989.
Fontenay (atelier FR) 1^{er} vendredi du mois 13 h-14 h 30. M. Conchaudron.
Saint-Fargeau - Voir affichage. M. Dhotel. Tél. 4686.
Saint-Gothard (18 rue). A la demande. M. Lecuyer. Tél. 1520.
Saint-Ouen (atelier FR). A la demande. M. Boulogne. Tél. 5962.
Montrouge (atelier FR). A la demande. M. Vincent. Tél. 8890.
Montrouge (atelier FR). A la demande. M. Vincent. Tél. 8890.
La Varenne 3^e jeudi/mois. Mme Mussuto. Tél. 4775.
Naples (bureau 401). A la demande. Mme Ducreux. Tél. 6773.
Vaugirard. Ouvert le mercredi (9 h 30 à 14 h 30). Mme Ledeur. Tél. 8515.



La bibliothèque-discothèque de Noisy-le-Grand.



Pour son 50^e anniversaire, la SLAM présentait ses documents fondateurs, des expositions et une « braderie » de livres.

ART DE LIRE ET VIEILLES QUERELLES

Agatha Christie elle-même trouverait-elle un coupable dans l'histoire qui a fait cohabiter parfois « froidement » pendant quarante ans deux types de bibliothèques à la RATP : la SLAM, née en 1937, et celle du CE, créée en 1947 pour gérer les activités culturelles ?

Cela n'a plus vraiment d'importance : après leur coopération dans le groupe de travail qui a mis en place la bibliothèque de Noisy-le-Grand, le Comité d'entreprise* et la SLAM ont multiplié les petits pas pour faire cesser cette ignorance réciproque. Lors du 50^e anniversaire de la SLAM, les discours ont convergé et se sont conclus par une poignée de main apaisante. Au niveau du symbole, si le budget du CE comporte 1,3 million pour la SLAM et 1,7 million pour les autres bibliothèques, il semble qu'on s'oriente, en conservant cette diversité, vers l'addition : 3 millions pour la lecture.

* Pour les bibliothèques dépendant du Comité d'entreprise, voir « Fréquence » n° 2 (nouvelle formule) juillet-août 1987, pp. 27-29.

Pierre Rosse,
Président de la SLAM
et Jean-Claude Blaise,
Secrétaire du CE,
le 20 novembre 1987 :
3 millions
pour la lecture.



MÉTÉOR : UNE NOUVELLE

Évoqué devant quelques journalistes par le Directeur général, Michel Rousselot, le projet Météor est l'une des diverses solutions proposées pour résoudre le problème de la surcharge de la ligne A. Bien qu'encore au stade des études préliminaires, le projet se dessine peu à peu. *Entre les lignes lève un coin du voile.*

A l'origine du projet : les problèmes de la ligne A. Pour les concepteurs de ce projet, les solutions envisagées pour résoudre le problème de la surcharge de la ligne A ne sont pas pleinement satisfaisantes. L'interconnexion, via Paris, de banlieues géographiquement opposées ne créent pas de facilités supplémentaires d'accès dans les quartiers à haute densité d'emplois. En outre, les courtes lignes de métro envisagées en complément des axes lourds n'attirent qu'un trafic de moyenne importance en raison de leur seul impact local. Enfin, les solutions préconisées pour mieux desservir les 12^e et 13^e arrondissements ne paraissent pas, elles non plus pleinement satisfaisantes, notamment quant au rapport coût/service rendu. La nouvelle ligne de métro pourrait résoudre convenablement ces deux difficultés.

Le terminus sud de la ligne pourrait se situer sur la ligne 7 à Maison-Blanche. Puis le tracé s'inscrirait dans les urbanisations récentes du 13^e arrondissement, notamment dans la ZAC* de Tolbiac, avant de franchir la Seine et desservir le secteur Lyon-Bercy. Au-delà, le nouvel axe serait sensiblement parallèle à la ligne A du RER jusqu'aux abords du secteur Ternes-Étoile mais en ménageant de nouveaux points de desserte dans les quartiers d'affaires.

Dix stations pourraient jaloner le parcours entre Gare de Lyon et Ternes :

- Châtelet ou Hôtel de Ville,
- Étienne-Marcel à proximité du Forum des Halles,
- Bourse, correspondance L. 3,
- Chaussée-d'Antin, correspondance L. 7 et 9,
- Saint-Lazare, correspondance L. 3, 12, 13 et SNCF.
- Haussmann, dans un secteur d'emplois (57 000 à moins de 500 m de la station) mal desservi par le métro.

Le passage, initialement prévu à Charles-de-Gaulle-Étoile, serait reporté à Ternes en raison de difficultés techniques d'implantation sous la place de l'Étoile. Le terminus ouest se situerait à Porte Maillot, en correspondance avec la ligne C du RER (branche Vallée de Montmorency).

Une variante propose de raccorder la nouvelle ligne avec la branche « Asnières-Gennevilliers » de la ligne 13, au sud-est de Brochant, avec une station Place de Clichy (correspondance L. 2 et 13.).



Porte Maillot

PORTE MAILLOT

L'INTÉRÊT D'UN TEL PROJET

La ligne MÉTÉOR améliorerait sensiblement l'accessibilité aux principaux pôles d'emplois de la capitale. Ainsi, ce sont 510 000 emplois (28 % des emplois dans Paris) qui se situent à moins de 500 m des stations du projet de base, 462 000 dans la variante « Asnières-Gennevilliers ».

Dans le 13^e arrondissement, les temps d'accès du quartier des affaires de la rive droite seraient également fortement améliorés, avec des gains supérieurs à 10 minutes et pouvant atteindre 20 minutes.

Mais surtout, grâce à une nouvelle génération de trains à conduite intégralement automatisée et à hautes performances permises par les technologies nouvelles, la nouvelle ligne constituerait une alternative intéressante aux tronçons les plus chargés de la ligne A. Les premières prévisions de trafic annoncent un chiffre de 250 000 voyageurs/heure de pointe du matin pour une capacité de 80 000 voyageurs/heure/sens. La décharge de la ligne A serait de 15 000 voyageurs/heure/sens, sur l'ensemble du tronçon critique. Toujours grâce à ses performances, la nouvelle ligne permettrait de réaliser des temps de transport comparables à ceux de la ligne A.

ligne D (S)
METRO-1

MÉTÉOR : UNE VITRINE DU FUTUR

Avec une mise en service en 1994 pour un coût de 5,9 milliards de francs, la nouvelle ligne MÉTÉOR contribuerait à redorer le blason de la ligne A qui retrouverait ainsi tout son potentiel, à démontrer le savoir-faire en matière de technique et de modes d'exploitation nouveaux et, par là, mobiliser le personnel sur une nouvelle expérience à la fois utile pour la collectivité et riche d'espoir pour le futur.

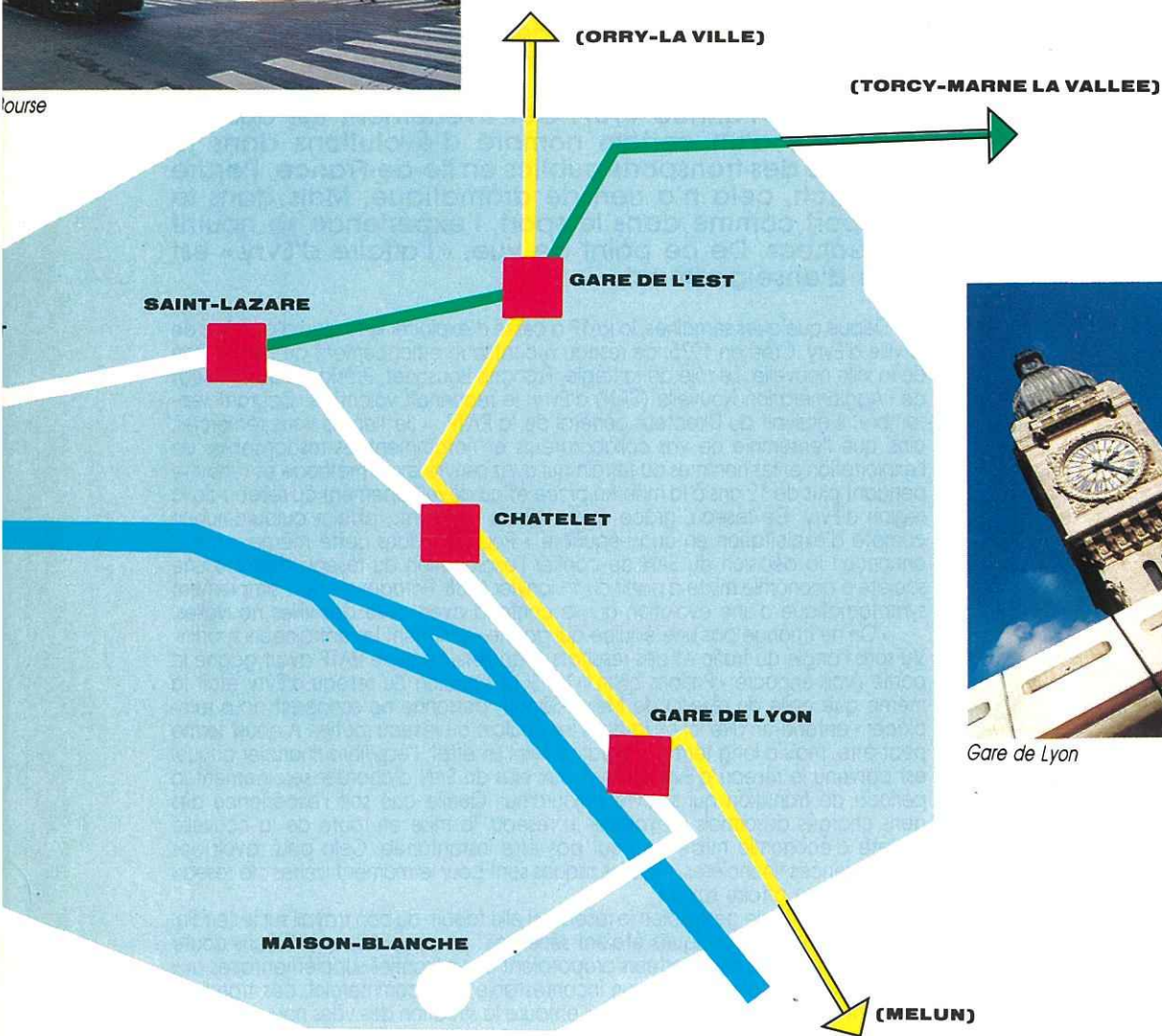
Jean TRICOIRE

* ZAC : zone d'aménagement concerté.

RENCONTRE EST-OUEST



ourse

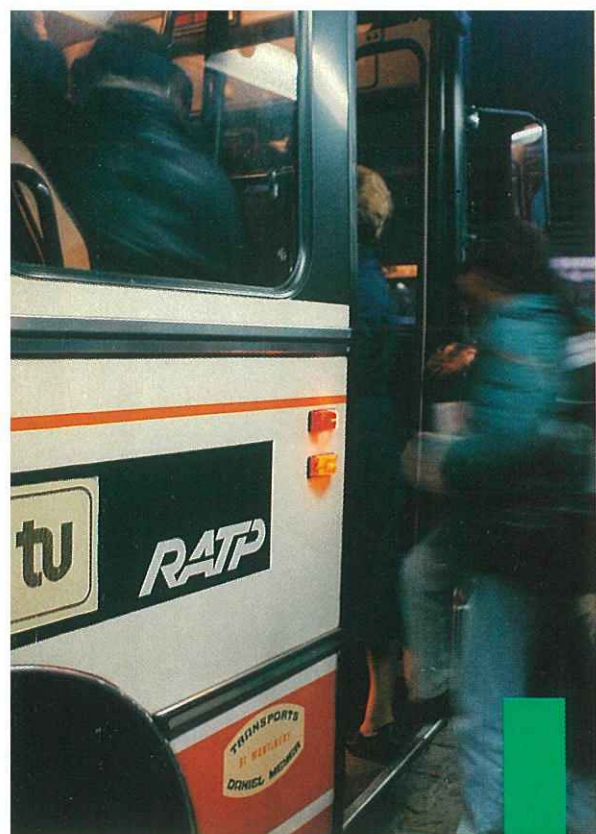


Gare de Lyon

)
F : TORCY - Gares Nord et Est, Saint-Lazare.



Bercy



EVRY: L'AFFAIRE !

Comme nous nous en faisons l'écho dans notre précédent numéro, la RATP a cessé d'exploiter le réseau de la ville nouvelle d'Evry. Cet événement est la conséquence d'un match en cinq sets qui s'est déroulé tout au long de l'année 1987. Cet événement est aussi le révélateur d'un certain nombre d'évolutions dans le paysage des transports publics en Ile-de-France. Perdre un match, cela n'a rien de dramatique. Mais dans le transport comme dans le sport, l'expérience se nourrit des échecs. De ce point de vue, « l'affaire d'Evry » est riche d'enseignements.

Depuis quelques semaines, la RATP a cessé d'exploiter le réseau d'autobus de la ville d'Evry. Créé en 1975, ce réseau a contribué efficacement au démarrage de la ville nouvelle. Le rôle de la Régie, François Bousquet, Président du Syndicat de l'Agglomération Nouvelle (SAN) d'Evry, le reconnaît volontiers. Courant septembre, il écrivait au Directeur général de la RATP : « Je tiens à vous remercier, ainsi que l'ensemble de vos collaborateurs et notamment les responsables de l'exploitation et les hommes du terrain qui avez œuvré avec méthode et ténacité pendant plus de 12 ans à la mise en place et au développement du réseau de la région d'Evry. Ce réseau, grâce à vos efforts constants, atteint aujourd'hui un compte d'exploitation en quasi-équilibre. » Pourtant, dans cette même lettre, il annonçait la décision du SAN de confier l'exploitation du réseau d'Evry à une société d'économie mixte à partir du 1^{er} janvier 1988. Paradoxal ! Non, simplement symptomatique d'une évolution qui se confond avec celle des villes nouvelles.

« On ne change pas une équipe qui gagne » affirment les entraîneurs sportifs. Vu sous l'angle du trafic et des résultats financiers, l'équipe RATP avoit gagné la partie (voir encadré « Parlons bilan ! »). « Si la situation du réseau d'Evry était la même que celle du réseau de Melun-Sénart, personne ne songerait nous remplacer » entend-on dire ici ou là dans les couloirs du réseau routier. A court terme peut-être, mais à long terme, il faudrait voir ! En effet, l'équilibre financier auquel est parvenu le réseau d'Evry permet aux élus du SAN d'aborder sereinement la période de transition qui s'ouvre aujourd'hui. Quelle que soit l'expérience des gens chargés désormais d'exploiter le réseau, la mise en route de la nouvelle société d'économie mixte ne peut pas être instantanée. Cela peut avoir des conséquences financières, mais les risques sont pour le moment limités : le réseau d'Evry est une affaire saine !

Alors, si la Régie gère bien le réseau, si elle fait du bon travail sur le terrain, si ses propositions techniques étaient sérieuses : pourquoi l'écarter ? Sans doute parce que d'autres transporteurs proposaient des garanties supplémentaires aux élus de la ville nouvelle. Avec un incontestable sens commercial, ces transporteurs ont su profiter de l'imbroglio qui entoure la situation des villes nouvelles pour créer un climat propice au développement de leurs entreprises.

Quinze ans après leur création, les villes nouvelles ne sont plus vraiment nouvelles. Même si les objectifs du schéma directeur de 1965 ne sont pas tous atteints, les villes nouvelles sont devenues des réalités. Aujourd'hui, 60 000 personnes vivent à Evry. On y trouve près de 20 000 emplois dans des secteurs de pointe (électronique, informatique, aéronautique). La population est jeune (trente-cinq ans en moyenne) et la vie locale de plus en plus développée.

La décentralisation administrative engagée depuis quelques années transforme peu à peu les villes nouvelles en des villes comme les autres. Ne bénéficiant plus des aides directes de l'Etat, les élus responsables des SAN doivent trouver des ressources nouvelles pour continuer à financer le développement de leur cité. Depuis 1984, la région d'Ile-de-France aide financièrement les transporteurs privés qui s'associent avec des collectivités locales pour développer les transports en commun (voir encadré : « Quelques points d'histoire »). Ces subventions constituent en théorie le pendant des aides régionales accordées à la RATP pour la construction des nouvelles infrastructures (métro, RER, sites propres). Mais en pratique, cela incite les élus locaux à ne plus faire appel à la Régie dès qu'il s'agit d'améliorer les dessertes autobus dans leurs communes.

Si la ville nouvelle d'Evry n'est plus nouvelle, constitue-t-elle pour autant une

ville ? L'agglomération d'Évry, c'est environ 120 000 personnes, soit l'équivalent d'une métropole, comme Troyes, Cannes ou Aix-en-Provence. Les quatre communes du SAN (Évry-Lisses- Courcouronnes et Bondoufle) en forment le cœur. Mais l'agglomération déborde largement sur les communes environnantes (Corbeil, Fleury-Mérogis, Grigny, Ris-Orangis...). En province de telles situations sont fréquentes. Plus que de villes, on parle alors de communautés urbaines. Par le biais de Syndicats communautaires ou de Sociétés d'économie mixte, les responsables politiques de ces communautés urbaines prennent en charge l'organisation des transports en commun, la collecte des ordures ménagères, le fonctionnement des réseaux d'assainissement, la construction des zones d'activités industrielles ou commerciales... Bref, les élus gèrent directement tout ce qui fait la vie de leur cité. Face au retrait de l'État, les responsables des villes nouvelles tendent à agir comme leurs homologues de province. Cela ne signifie pas que les élus des villes nouvelles vont se mettre à conduire des bus ou à manier la pelle mécanique. Non, leur rôle consiste à définir des programmes d'équipement puis à en confier la réalisation à des entreprises techniquement compétentes. Sur le marché des services de transports urbains, la compétence de la Régie est unanimement reconnue en Ile-de-France. Le nombre d'études de dessertes qu'on lui demande suffit à le prouver. Mais, en fin de compte, peu d'études débouchent sur la création de nouveaux services RATP. D'où vient un tel décalage ? Les considérations financières évoquées précédemment en expliquent une partie, mais elles servent aussi de justification rationnelle à des considérations beaucoup plus subjectives.

Le réseau d'Évry est situé en dehors de la zone d'activité de la RATP. À l'exception des trois gradés qui surveillaient l'exploitation et des trois cents potelets d'arrêt qui arboraient les traditionnelles couleurs jaune et rouge, la Régie n'était pas directement présente sur le terrain. L'inspecteur de ligne, chargé du réseau, était installé au dépôt de Thiais, à quinze kilomètres d'Évry. Quelles que soient la disponibilité et l'efficacité dont ont fait preuve depuis douze ans les équipes des villes nouvelles, la Régie continue à apparaître à certains élus comme une entreprise trop lointaine, trop grande, trop lourde pour vraiment saisir la réalité des gens vivant à trente kilomètres de l'Île de la Cité : « Votre priorité, c'est le tronçon central du RER », laissent entendre ceux qui aujourd'hui sont tentés par « l'air du large ». Bizarrement, la réussite de la gestion RATP en ville nouvelle devient un élément négatif, voire un reproche. La rigueur économique a tôt fait de vous transformer en Cassandra, en rabat-joie qui passe son temps à dire : « combien ça coûte » ou « qui va payer ». Dès lors, il suffisait aux concurrents de la Régie d'accentuer leur pression et d'accroître leur dynamisme commercial pour donner l'impression d'être à l'écoute des attentes et des spécificités locales.

Alors, que conclure ? Une fois décortiquée, l'affaire d'Évry n'a rien de paradoxal. Compte tenu « du contexte général du marché des transports en Ile-de-France », la perte du réseau d'Évry par la RATP semblait même difficilement évitable. Qu'advient-il ensuite sur les réseaux de Saint-Quentin et de Cergy. Des subventions accordées sélectivement aux transporteurs privés constitueront nécessairement un handicap pour la RATP. Toutefois, lorsque le SAN d'Évry a lancé l'appel d'offres prévoyant la création d'une société d'économie mixte, personne ne savait si une éventuelle participation de la RATP à cette société était conciliable avec le bénéfice des subventions régionales. Il est apparu par la suite qu'il y avait là un élément de blocage. Pour tenter de lever cette hypothèque, d'autres formules sont actuellement à l'étude.

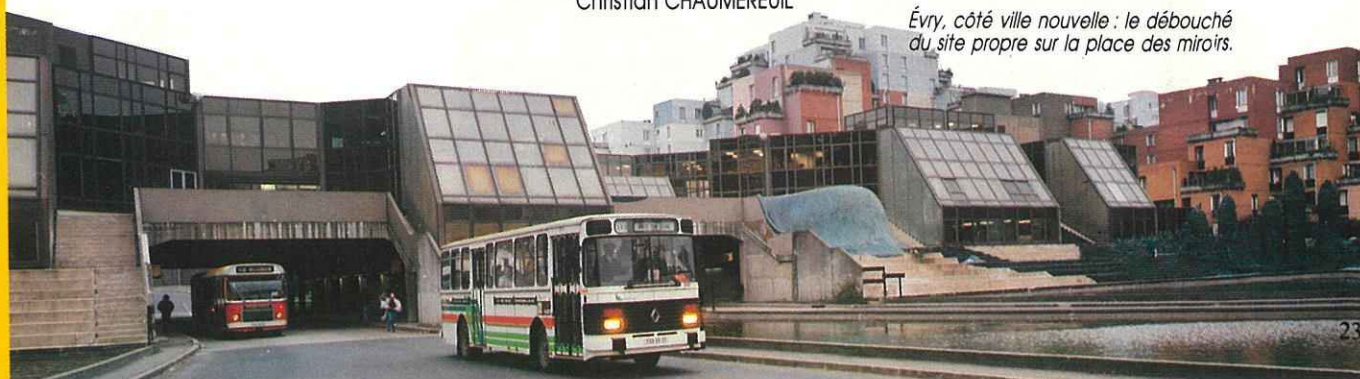
Maintenant, les problèmes de gestion et les problèmes de financement sont-ils les seuls obstacles au développement des services de la RATP et à la conquête de nouveaux marchés en Ile-de-France ? Une partie des éléments de réponse à cette question nous échappe. Une partie, mais pas la totalité.

Créés voici douze ans, les réseaux des villes nouvelles ont un peu vécu dans l'ombre des autres réseaux de la Régie. Statistiquement, Évry ne représentait que 0,4 % du trafic global de la RATP. Mais, techniquement, Évry était l'exemple d'un réseau de transport performant, bien conçu et doté d'infrastructures efficaces. (12 kilomètres de sites propres). Économiquement, il était aussi l'exemple d'un réseau bien géré, ayant atteint l'équilibre financier. Avons-nous vraiment exploité ces résultats ? En feuilletant la collection d'*Entre les lignes*, on constate qu'aucun article de fond sur les villes nouvelles n'a été publié depuis janvier 1976. Qu'à la RATP, nous ayons du mal à parler de nos échecs, nous ne sommes pas la seule entreprise dans ce cas. Mais que nous ne soyons pas capables de communiquer sur nos réussites, c'est un comble ! Alors que nos concurrents n'hésitent pas à nous coller des étiquettes dans le dos, nous vivons encore avec l'illusion que le sérieux, la compétence et les bons résultats suffisent à faire triompher les projets.

« Quand on perd son service, il faut savoir jouer du fond du court dans l'attente de placer un revers », disent les joueurs de tennis chevronnés. Le transport, c'est aussi un sport tactique !

Christian CHAUMEREUIL

Évry, côté ville nouvelle : le débouché du site propre sur la place des miroirs.



Quelques points d'histoire

1965 : l'agglomération parisienne explose. Les banlieues se développent de manière anarchique ; les grandes cités poussent comme des champignons. Les experts annoncent 16 millions d'habitants en l'an 2000. Pour tenter de maîtriser cette croissance, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris prévoit la création de huit villes nouvelles autour de la capitale. Parmi les sites retenus, le plateau d'Évry, au nord-ouest de Corbeil-Essonnes.

1972 : le Syndicat intercommunal d'aménagement d'Évry est créé. Il compte cinq communes (Évry, Lisses, Bondoufle, Courcouronnes et Le Coudray-Montceaux). Elles regroupent un peu moins de 10 000 habitants. Seules quelques lignes de cars assurent matin et soir des liaisons vers les gares de Corbeil ou de Brétigny.

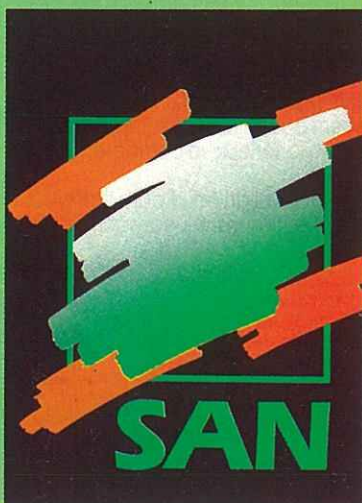
1975 : la ville nouvelle compte déjà 24 000 habitants. Mais, contrairement aux exemples des cités nouvelles britanniques, l'urbanisme tend à précéder le transport. La ligne SNCF desservant Évry est encore en chantier. Elle ne sera inaugurée qu'à la fin de l'année. Quant aux autobus, ils doivent assurer 45 % des déplacements dans l'agglomération nouvelle. Mais pour le moment, la desserte reste embryonnaire. Conscients de ce décalage, les responsables de la ville nouvelle confient à la RATP l'étude de leur futur réseau de transport. Ces recherches débouchent le 20 mars 1975 sur la mise en service d'un premier réseau composé de quatre lignes qui convergent vers l'Agora, le cœur de la ville nouvelle. La RATP contrôle l'exploitation, mais ce sont des transporteurs locaux qui fournissent les véhicules et les conducteurs.

1983-1984 : le réseau d'Évry connaît depuis sa création une rapide progression de son trafic. En sept ans, le nombre de voyages a doublé. Dans le même temps, le réseau se rapproche peu à peu de l'équilibre financier. L'État, qui par ailleurs vient de lancer le processus de la décentralisation, tend à se désengager des villes nouvelles. Celles-ci doivent à terme devenir des agglomérations comme les autres. Le Syndicat intercommunal d'aménagement donne alors naissance au Syndicat de l'agglomération nouvelle (SAN) d'Évry. Mais celui-ci ne regroupe que quatre communes. Pour contrebalancer le

retrait de l'État, la Région décide d'accorder une subvention d'équipement à toutes les collectivités locales d'Ile-de-France développant les transports en commun. Cette subvention représente 50 % des dépenses entraînées par l'acquisition d'autobus supplémentaires dans le cadre d'un programme d'amélioration des transports en commun. Certains départements dont l'Essonne accordant une subvention équivalente, c'est l'intégralité des investissements pour l'achat du matériel roulant qui se trouve parfois pris en charge. Seule condition, et de taille, ces subventions sont exclusivement réservées aux transporteurs privés d'Ile-de-France.

1986 : le réseau d'Évry frise l'équilibre financier. L'État, à l'image de ce qu'il vient de faire à Cergy, annonce que désormais il n'accordera plus de subventions d'exploitation au réseau d'Évry. Le SAN d'Évry, qui devient ainsi financièrement responsable d'un éventuel déficit d'exploitation, doit chercher de nouvelles ressources pour lui permettre de continuer à développer les transports en commun.

1987 : le SAN décide de prendre en main directement la gestion des transports en commun. Deux consultations sont lancées au cours du premier semestre. Elles débouchent sur un projet de Société d'économie mixte associant le SAN d'Évry (51 % du capital de la société) et un transporteur (49 % du capital). La RATP participe aux consultations. Ses propositions sont jugées intéressantes, mais sa candidature n'est pas retenue. Le 31 décembre au soir, la RATP cesse d'exploiter le réseau d'Évry alors que celui-ci atteint pour la première fois l'équilibre financier.



PARLONS BILAN

Un bilan, c'est d'abord des chiffres. Alors donnons-en quelques-uns, mais pas trop !

1975, le réseau d'Évry c'est :

- 4 lignes ;
- 29 autobus en service à l'heure de pointe ;
- un trafic qui atteint 3 millions de voyages ;
- des recettes qui couvrent 48 % des dépenses d'exploitation.

1987, le réseau d'Évry c'est :

- 6 lignes ;
- 51 autobus en service à l'heure de pointe ;
- un trafic qui dépasse 9,5 millions de voyages ;
- des recettes qui couvrent 105 % des dépenses d'exploitation.

Et puis comparons !

En douze ans, la croissance du trafic (+ 220 %) a été plus rapide que celle de la population* de la ville nouvelle (+ 156 %). Par conséquent, les bus d'Évry représentent une alternative transport commercialement attractive, capable de répondre à l'objectif initial des urbanistes : 45 % des déplacements en ville nouvelle effectués avec les transports en commun.

En douze ans, la compétitivité du réseau d'Évry a été multipliée par deux. L'équilibre financier est désormais réalisé, et cela avec une tarification identique à celle de Paris (2,82 F le billet en carnet). Au plan des performances économiques, le réseau d'Évry fait désormais aussi bien que le réseau de Versailles**, souvent présenté comme un des réseaux phares exploités par les transporteurs privés d'Ile-de-France.

(*) La population des quatre communes du Syndicat de l'agglomération nouvelle est passée de 24 000 habitants en 1975 à 60 000 habitants en 1987. Mais le réseau d'Évry s'étend sur dix-sept communes et dessert aujourd'hui plus de 100 000 personnes.

(**) En 1985, le réseau de Versailles desservait 160 000 personnes avec 72 autobus. Le trafic annuel avoisinait 17 millions de voyageurs. Les recettes couvraient 99 % des dépenses.

CONTREPOINT

« La discrétion ne signifie pas le désintérêt ». Voilà comment réagissent les principaux responsables du réseau routier lorsqu'on évoque avec eux l'« affaire d'Evry ». Face aux questions, ils acceptent de répondre avec franchise, mais sans se laisser aller à de vaines polémiques. On sent néanmoins que le coup a été rude. Le ton reste grave, presque solennel. Puis au fil des minutes, un mot s'impose : clarté.

« Nous avons le sentiment d'avoir été piégés », confie Maurice Bourgoin, directeur du réseau routier. « La principale objection faite à une participation de la Régie dans la nouvelle Société d'économie mixte souhaitée par la ville d'Evry réside dans les risques de transferts plus ou moins occultes de ressources entre la RATP et cette société. Surprenante cette objection quand on sait que le ministère des Finances a une présence permanente au sein de la Régie, sous la forme d'une Mission de Contrôle financier ! Cette mission a tous les moyens pour éviter de tels transferts. La vérité doit être ailleurs. Sans doute dans le désir de voir la RATP céder la place à des sociétés privées dans un secteur où la Régie a pourtant amplement démontré sa capacité à concilier les exigences d'un bon service public et celle d'une gestion économique rigoureuse. »

« Il n'y a pas eu de réelle transparence des décisions », reprend Jacques Coussedière, chef du service de l'exploitation. « Manque d'information peut-être, mais je ne vois pas comment la nouvelle structure parviendra à mieux résoudre les problèmes, du fait que treize des dix-sept communes desservies ne font pas partie du SAN* d'Evry. Avec le temps, la RATP finissait par jouer un rôle de coordinateur et de fédérateur ».

La conversation prend soudain un tour plus animé. « La position de la Régie a été difficile entre des SAN demandeurs et un STP** décideur », confie Robert Bonecase, chef du service des études d'exploitation. « Malgré cela, tant au niveau des études à moyen et long terme, qu'au niveau des adaptations du service à courte échéance, nous avons toujours collaboré étroitement avec les responsables locaux des Villes Nouvelles. On ne peut donc pas nous faire le procès de nous être tenu à distance. »

« L'éloignement de la Régie est un faux argument, affirme J. Coussedière. Les équipes des Villes Nouvelles ont toujours été extrêmement présentes sur le terrain. Quant au choix de Thiais pour y installer l'inspecteur de ligne, c'est un compromis économique. Placé dans le dépôt RATP le plus proche d'Evry, il bénéficiait ainsi de toute la logistique de l'entreprise. Au demeurant dans le cadre de la consulta-

tion lancée par le SAN, nous avons fait des propositions visant à un renforcement de la présence des exploitants au cœur du réseau. »

« Les entreprises qui vont venir remplacer la RATP n'ont rien d'entreprises locales de l'Essonne », souligne Jean Stablo, adjoint au directeur du réseau routier. « On accuse souvent la RATP d'hégémonie ou d'expansionnisme. Mais la politique d'affrètement développée dans les villes nouvelles a garanti l'existence d'entreprises locales de transport qui se trouvent maintenant mises sur la touche. La voie de l'affrètement nous paraît aujourd'hui fermée. Pourtant elle a donné et elle donne toujours de bons résultats. »

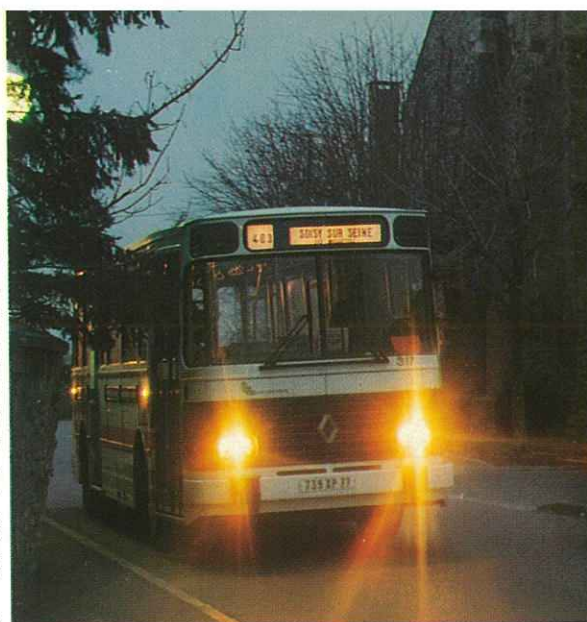
« Prenez l'exemple de la banlieue ouest ou de Marne-la-Vallée, précise J. Coussedière. L'affrètement a permis de suivre le développement du RER, tout en ménageant les intérêts des transporteurs locaux. » « Oui, nous pouvons être fiers des résultats obtenus en Villes Nouvelles, affirme M. Bourgoin. Fiers également des résultats de l'association TRA-RATP en Seine-Saint-Denis. N'est-ce pas grâce au savoir-faire de notre personnel que, dans ce dernier cas, le trafic a augmenté de 35 % en trois ans, à volume de service inchangé ? »

« Personne ne songe réellement à contester notre compétence en matière d'organisation de l'exploitation, reconnaît J. Stablo. D'ailleurs, le SAN d'Evry nous a déjà sollicités pour apporter notre concours à la nouvelle structure d'exploitation. En revanche, la concurrence devient âpre dès qu'il s'agit de définir les modalités pratiques d'exploitation des lignes. C'est là où sont les vrais enjeux économiques pour les collectivités et les entreprises de transport. »

« La question qui se pose est celle de la politique des déplacements en Île-de-France, conclut M. Bourgoin. Nous sommes disposés à accepter des changements profonds. Encore faudrait-il que les orientations soient clairement annoncées et que les partenaires intéressés soient conviés à un minimum de concertation. Ce qui ne semble pas être le cas jusqu'à présent ! »

(*) Syndicat de l'Agglomération nouvelle.

(**) Syndicat des Transports parisiens.



Maurice Bourgoin.



Jean Stablo
(au premier plan)
Robert Bonecase
(au second plan).

Jacques Coussedière.

LES TROIS MOUSQUETAIRES



Roger Guillaumart, Jean-Claude Prod'homme et Christian Pinard (de gauche à droite) : trois des quatre hommes de l'équipe du terrain d'Évry.

Comme dans le roman, ils sont quatre : Jean-Roger Keraudren, Daniel Teuffot, Michel Le Carnec et Christian Pinard. De 1975 à 1987, ces quatre inspecteurs de lignes du dépôt de Thiais ont été chargés de l'exploitation du réseau d'Évry.

Si l'on établit un parallèle entre la construction d'une maison et celle du réseau d'Évry, J.-R. Keraudren est l'un des terrassiers qui ont assis les fondations du réseau. Comme ses autres collègues, c'est un habitué de la banlieue sud. Ancien inspecteur adjoint sur le 185/285, il s'est retrouvé mêlé dès l'origine à la petite équipe qui travaillait sur les projets de dessertes de la ville nouvelle d'Évry. « Il n'y avait alors que trois lignes. Le Syndicat intercommunal avait même acheté quelques véhicules pour compléter les dessertes régulières réalisées par les transporteurs locaux. » Durant plusieurs mois, J.-R. Keraudren sillonne la vingtaine de communes qui bordent le plateau d'Évry. De Corbeil-Essonnes à Epinay-sur-Orge, il effectue des comptages, suit l'implantation des chantiers, repère les voiries utilisables par les bus... A l'origine, nous devions exploiter directement une ligne, l'actuel 402. L'habillage était fait ; nous avions aussi trouvé des machinistes volontaires. Je me souviens avoir fait le tour des garagistes du secteur pour savoir où remiser les bus ! Au dernier moment, la Régie n'a pas eu l'accord des tutelles et nous avons dû trouver en catastrophe les bus nécessaires pour lancer la ligne. »

Durant huit mois, J.-R. Keraudren et les deux gradés qui l'accompagnent vont essuyer les plâtres. « Le plus difficile, c'était de donner un semblant d'unité aux quatre lignes du réseau. » Exception faite des potelets d'arrêt et des quelques autocollants RATP posés sur les bus, le reste était vraiment disparate. Les vingt-neuf voitures étaient fournies par huit compagnies

privées. Il n'était donc pas rare de voir des bus appartenant à deux transporteurs différents circuler sur la même ligne. Et encore, le mot autobus n'était pas vraiment approprié. Il s'agissait plutôt de cars utilisés auparavant sur des liaisons interurbaines. « En théorie, nous avions en face de nous un responsable de l'APTR* pour chaque ligne. En pratique, il s'est avéré que nous étions seuls sur le terrain... Avec les gradés, nous changions de casquette plusieurs fois par jour. » Tour à tour contrôleur de sortie pour vérifier l'état des véhicules fournis par les transporteurs privés, chef de lignes pour réguler l'exploitation, surveiller les points de charge et faire les comptages, instructeur pour apprendre aux conducteurs la tarification ou le tracé des lignes : « Il ne fallait pas compter ses heures. »

Le 1^{er} janvier 1976, J.-R. Keraudren passe la main à Daniel Teuffot qui arrive du dépôt d'Ivry. Pendant six ans, il va bâtir le gros œuvre du réseau d'Évry. Création du 405, prolongement du 403, renforcement de service sur le 402, le 404 et le 405 afin de suivre l'urbanisation : le trafic progresse de 10 à 15 % par an et la situation financière du réseau s'améliore. Ces bons résultats n'entament pas la prudence et la réserve de D. Teuffot. « L'une des particularités du réseau d'Évry, c'est la longueur des lignes. Le 402 parcourt plus de 28 kilomètres. Si l'on ne tient pas compte des navettes qui circulent aux heures de pointe, la fréquence moyenne varie entre 15 et 30 minutes suivant les lignes. A la Régie, de telles lignes tourneraient toutes seules. A Évry, il y a toujours besoin de gradés car le moindre incident met un temps fou à se régler. Pensez, c'est en 1985 qu'un des transporteurs a enfin installé la radiotéléphonie sur ses bus ! »

Vu du boulevard Saint-Germain, on imagine Évry comme un quartier moderne,

comparable au nouveau 13^e arrondissement ou au secteur de La Défense. C'est oublier que les différents quartiers (le pluriel est de mise !) d'Évry couvrent une superficie presque égale à celle de Paris intra-muros. « Nous avons eu de gros problèmes d'information du public, reconnaît D. Teuffot. Nous vivions entourés de chantiers. D'un jour à l'autre, il arrivait que nous découvrions un morceau de boulevard ouvert à la circulation ou une rue coupée par des travaux. En 1976, quand je suis arrivé à Évry, des communes comme Bondoufle, Le Coudray ou Soisy avaient conservé leur caractère rural. C'étaient de gros bourgs. Tout le monde se connaissait et on apprenait les dernières nouvelles en faisant un tour sur la place de la mairie... En revanche, les habitants des nouveaux quartiers étaient souvent de jeunes couples venant de Paris ou de la proche banlieue. Dès qu'ils avaient repéré que la RATP s'occupait des bus, ils retrouvaient leurs habitudes et exigeaient une qualité de service identique à celle de la capitale. »

Comme toute ville qui pousse trop vite, Évry a connu vers 1980 une période trouble, marquée par la montée de l'insécurité et le déferlement du vandalisme. Même s'il préfère rester discret, D. Teuffot ne peut s'empêcher de penser aux heures difficiles vécues à la Grande-Borne, dans le quartier Saint-Hubert ou à l'Agora quand celle-ci devenait le point de ralliement de tous les zonards en quête de castagne. « Petit à petit ça s'est arrangé. »

Début 1982, D. Teuffot a passé le relais. Il avoue même avoir « un peu craqué ». « Je crois qu'au bout de six ans on a largement fait le tour d'un poste. J'avais l'impression de me laisser gagner par la routine. » Le 1^{er} avril, il est remplacé par Michel Le Carnec. Comparé à ses collègues, M. Le Carnec fait figure d'intérimaire. Un an plus tard, il est nommé inspecteur de lignes à Thiais. « C'était une expérience intéressante, confie-t-il. Les méthodes de travail sont différentes. On apprend beaucoup. » En avril 1983, M. Le Carnec change de bureau et laisse la place à Christian Pinard, un jeune inspecteur adjoint arrivant de La Maltournée.

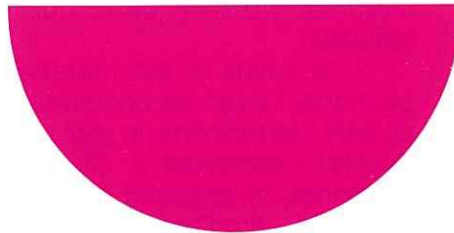
« Je n'étais pas du coin. Alors, j'ai commencé par apprendre le réseau. Ma tâche a été facilitée par une équipe de gradés qui connaissait bien leur affaire et souhaitait que ça tourne. Nous disposions d'une grande autonomie dans le travail quotidien. Impliqué dans la gestion du réseau, nous suivions, outre l'évolution du trafic, les questions financières liées aux coûts, aux recettes et au respect des prestations (nombre de voitures sorties, nombre de tours effectués...) prévues dans les contrats d'affrètement entre la Régie et les transporteurs privés. »

Pendant quatre ans, C. Pinard va poursuivre avec minutie l'édification du réseau d'Évry. Renforcements, prolongements se succèdent à intervalles réguliers. « C'était le côté le plus délicat mais aussi le plus passionnant de notre travail. Il fallait sentir, anticiper la demande. Une voiture de moins et on laissait du monde sur le trottoir ! C'est pourquoi nous renforçons les lignes avec des bus articulés aux heures de pointe. Cela permettait d'offrir davantage de places sans accroître énormément les dépenses d'exploitation. » Courant 1986, l'étude d'une nouvelle ligne, le 407, est entreprise.

Les prévisions de trafic sont bonnes. Mais la mise en service prévue courant 1987 est différée. Elle n'interviendra que dans quelques semaines : une première réalisation à l'actif de la nouvelle société d'économie mixte en quelque sorte !

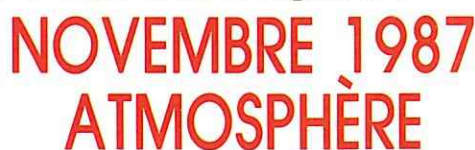
Fin décembre C. Pinard a fait une dernière fois le tour du réseau d'Évry. Une belle et grande maison, désormais « hors d'eau ». Aujourd'hui, il clôture les bilans et il met un point final aux dossiers. Dans quelques temps, il espère obtenir un poste au dépôt de Créteil afin de se rapprocher de son domicile. « Ce sera le retour dans le circuit normal. » Quant à J.-R. Keraudren et D. Teuffot, ils continuent à œuvrer dans l'équipe des « Villes Nouvelles » de RE. Pour combien de temps encore ? Évry, Cergy, Saint-Quentin, à quelques détails près, ça a été la même aventure. « Cela marchait trop bien », confie l'un d'eux avec une ironie amère. « On ne parlait jamais de nous. » Voilà qu'aujourd'hui on parle beaucoup d'eux, mais inutile de dire qu'ils en ont tous gros sur la patate !

* Association professionnelle des transporteurs publics routiers de voyageurs d'Ile-de-France.



Daniel Teuffot (à gauche) et Jean-Roger Keraudren (au centre) : ces deux anciens d'Évry sont désormais dans l'équipe chargée de la gestion et du pilotage des réseaux des villes nouvelles ; équipe animée par Louis Verdier (à droite).





Aujourd'hui, J-C. Prod'homme, R. Guillaumart et Albert Carriot ont regagné le dépôt de Thiais. Evry fait partie de leurs « états de service ». « Ce réseau, nous l'avons vu grandir, se transformer. C'est un peu nous. » De cela, il leur reste également le sentiment amer d'avoir été « condamnés pour l'exemple ».

LE PRÉSIDENT ET LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DEVANT LA PRESSE

Le Président et le Directeur général ont présenté à la presse, lundi 7 décembre, le budget 1988 de la RATP (voir page 9), ainsi que les perspectives pour cette même année.

Après avoir passé en revue les principaux événements attendus, Paul Reverdy a annoncé les trois décisions capitales pour l'avenir des transports en commun, qui doivent inéluctablement marquer cette année :

- le choix des infrastructures nouvelles à construire pour rétablir des conditions de confort normales sur la ligne A du RER, « victime de son succès ». Si les choix dépendent des pouvoirs publics cofinanceurs des grands projets, la RATP participera naturellement à leur élaboration, avec le souci que l'orientation retenue permette à la fois de résoudre les problèmes de la ligne A et d'améliorer la desserte de quartiers mal pourvus en transports publics ;
- le déblocage des deux grands dossiers de sites propres en rocade :
 - St-Denis-Bobigny, pour laquelle le mode de desserte n'est pas encore confirmé,
 - Trans Val-de-Marne, qui connaît des difficultés d'insertion dans le site, particulièrement à Créteil ;
- la signature d'un nouveau contrat de plan entre l'Etat et la Région. Durant la préparation de ce contrat, la RATP jouera pleinement son rôle de proposition, afin que ce nouveau plan régional comporte un véritable schéma global des transports inclus dans une politique cohérente d'urbanisme.

Michel Rousselot, quant à lui, a déclaré que son souci primordial serait de promouvoir la qualité de service.

Cette qualité de service passera, en 1988, par le développement de toutes les actions propres à améliorer l'exploitation de la ligne A (qu'elles touchent à la régulation du trafic ou à la fiabilité des matériels roulants) ; par un renforcement de la lutte antifraude ; par l'amélioration du service en station ; par le lancement d'un secteur pilote du réseau de bus en banlieue sud-ouest ; par l'arrivée d'une nouvelle génération d'autobus qui prendra la relève du standard.

Après les exposés des dirigeants de l'entreprise, de nombreuses questions leur furent posées par les journalistes présents, dans les domaines les plus divers : les projets d'infrastructures nouvelles pour délester la ligne A (AFP), l'expérimentation de « Métro-Boa » (*France-Soir*), SACEM et la desserte de la future gare TGV de Montparnasse (*Vie du Rail*), le projet Meteor (*Le Monde*), les investissements (ACP), l'attribution de la ligne 315 à Athis-Car et le retrait de la RATP d'Évry (*Paris-Le Magazine*), la préparation du X^e plan et le prochain plan de la RATP (*Le Moniteur*, *Le Figaro*)...

CALENDRIER DES PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS 1988

Janvier :	Début des travaux du prolongement de la ligne 1 du métro à La Défense (élargissement du pont de Neuilly).	Mai :	Début de l'expérimentation du secteur pilote (« Autrement bus »).
Mi-février :	Ouverture de la gare Saint-Michel de la ligne B.	Fin mai :	Interconnexion à Nanterre Préfecture entre la ligne SNCF de Cergy-Saint-Christophe et la ligne A.
Mars :	Mise en service d'un nouveau modèle d'autobus sur la ligne 38 : le « R 312 » destiné à prendre progressivement la relève de l'autobus « standard ».	Été :	Expérimentation du prototype Métro-Boa avec voyageurs.
Printemps :	Expérimentation sans voyageurs du prototype Métro-Boa.	Fin septembre :	Ligne D Châtelet-Les Halles - Villiers-le-Bel prolongée à Goussainville.
		Automne :	Mise en œuvre de Sacem sur la ligne A.



C'EST PAS DU MÉTRO, C'EST DE LA CULTURE !

Le 17 novembre dernier, l'Union des Annonceurs (UDA) a décerné à la RATP son Phénix 1987 pour « la politique d'animation culturelle menée depuis dix ans dans le métro ». A travers ce prix, l'UDA récompensait l'entreprise ayant accompli les plus gros efforts en matière de mécénat culturel.

C'est le 23 mars 1977 que se déroulèrent les premières animations du métro autour du thème « Métro, Molto, Allégo ». Après la musique, c'est le cirque, le sport, la Comédie-Française, le Festival estival de Paris, les artisans

français, les échecs, le Théâtre de Chaillot qui sont descendus tour à tour dans le métro. Au total, cent trente animations en dix ans !

Aujourd'hui, plusieurs équipes de la Régie travaillent sur l'animation. Recherche des thèmes, préparation des manifestations, réalisation des décors, installation des équipements audiovisuels, elles se relayent « pour tenir la date de la générale ».

Public exigeant, les millions d'utilisateurs du métro ont aujourd'hui l'habitude de découvrir un spectacle ou une exposition sur leur chemin. Initier le plus grand nombre de Franciliens à la musique, au théâtre, au sport ou à l'histoire ; c'est cette démarche qu'a tenu à récompenser l'UDA au travers du Phénix remis à la RATP.



CONDUCTEURS : UN RÉFÉRENDUM SUR LES ROULEMENTS

Il y a un an, la Régie traversait une période de graves tensions sociales. Les conditions de travail des conducteurs, et en particulier les problèmes liés à leur déroulement de carrière, étaient au cœur du conflit. Les négociations engagées entre les syndicats et la direction de l'entreprise débouchèrent le 16 janvier sur un projet d'accord prévoyant entre autres l'attribution d'une prime mensuelle de 225 F à tous les conducteurs, en contrepartie d'une modification des cycles de roulement entre l'hiver et l'été.

Schématiquement, cela revient à diminuer légèrement le nombre des jours de congés attribués de juin à septembre (roulement 6/2 durant cette période) et à l'augmenter entre octobre et mai. Globalement, le nombre de repos dans l'année reste inchangé. Mais cela permet de réaliser un gain de productivité (moins de personnes pour couvrir les services durant la période estivale) dont le bénéfice est reversé aux conducteurs sous la forme d'une prime « mensuelle » (en fait versable en une seule fois avec la

paye du mois d'octobre : $12 \times 225 \text{ F} = 2\,700 \text{ F}$).

Devant les difficultés rencontrées pour trouver un terrain d'entente entre les différents partenaires concernés, le principe d'une consultation directe des personnels a été retenu. Le vote a eu lieu le 9 novembre, terminus par terminus. 90 % des conducteurs ont pris part au scrutin (3 010 votants sur 3 337 inscrits). Seuls les terminus de Porte de la Chapelle (ligne 12), d'Austerlitz (ligne 10) et la Réserve générale ont accepté le principe d'une modification des roulements. A l'exception de Pleyel (ligne 13) et de Porte d'Orléans (ligne 4) où les « ouis » et les « nons » sont relativement proches, les autres terminus du réseau ont rejeté à une large majorité le principe d'un changement des roulements. Au total, on compte 731 « oui » et 2 234 « non ».

4444 du 12/11/1987 (extraits)



MACHINISTES : LA PRIME DE BONNE CONDUITE

L'accord salarial de janvier 1987, prévoyait un crédit de cinq millions de francs en année pleine pour permettre la refonte des primes de « conduite sans accident », auxquelles peuvent prétendre les 9 600 machinistes du réseau routier. Le 18 novembre dernier, après un ultime tour de table avec les syndicats signataires de l'accord de janvier 1987, les nouvelles modalités d'attribution de ces primes ont été officiellement annoncées. Elles ont commencé à prendre effet depuis le 1^{er} janvier 1988.

La philosophie d'attribution des primes est un peu calquée sur celle du bonus-malus des assurances automobiles. Le temps de conduite des machinistes est comptabilisé jour après jour. Cela sert ensuite à calculer un indice de qualité conduite qui correspond au nombre de minutes consécutives de conduite sans accident. C'est cet indice qui va permettre de déterminer le montant de la prime versée à

chaque machiniste. Le top niveau est atteint au bout de 91 200 minutes consécutives de conduite sans accident. Cela représente un peu plus d'une année de travail.

Versées chaque trimestre, les primes « conduite sans accident » varieront entre 90 et 300 francs environ suivant « le bonus » de chacun. Plus de 70 % des machinistes devraient toucher entre 250 F et 300 F. Au total, cela représentera 9,41 millions de francs pour 1988.

En cas d'accident, l'indice de qualité de conduite est amputé d'un certain nombre de minutes. L'importance du « malus » est fonction du degré de responsabilité du machiniste. Grâce à ce système la prime de non-accident ne retombe plus brusquement à zéro au moindre accrochage.

En 1986, on a enregistré 13 793 accrochages ou accidents sur le réseau d'autobus. Cela équivaut à un accrochage tous les 10 000 kilomètres parcourus. Essayez de faire 625 fois l'aller et retour entre l'Étoile et la place de la Nation sans abimer un pare-chocs ou sans érafler une tôle. Si vous y arrivez, vous pouvez poser votre candidature pour devenir machiniste.

VOTRE LIGNE PASSE PAR LA SEINE

Pourquoi ne pas présenter le prolongement de la ligne 1 à la Défense aux voyageurs les plus intéressés, ceux qui empruntent chaque jour la ligne 1 ou la ligne A du RER ? Voilà qui est chose faite par Laurent Cossard, attaché commercial de la ligne 1 (Pont de Neuilly-Château de Vincennes) et son équipe.

La maquette du prolongement de la « 1 », réalisée par le service NT, a été exposée à la station Étoile du 16 au 22 novembre ; puis à « Porte Maillot » jusqu'au 30 novembre, où voyageurs, agents de station et conducteurs pouvaient obtenir toutes les informations souhaitées auprès des agents commerciaux de la ligne.

Si les voyageurs ont apprécié cette présentation, ils ont aussi été sensibles (le livre d'or en témoigne), à l'effort d'information fait par les agents de la ligne et à leur volonté de communication.





Guy Planchette (à gauche), chef du service FR, remet les chèques SUPER à René Oum (au centre) et Henri Guillaudeau (à droite).



FR en SUPER Pointe

Le 25 novembre dernier, René Oum, mécanicien d'entretien à l'atelier de Charonne, et Henri Guillaudeau, mécanicien d'entretien à l'atelier de Saint-Ouen, étaient à l'honneur. Il s'agissait en effet de remettre à ces deux agents du service FR* deux chèques de 13 000 et de 9 000 francs, correspondant aux montants des primes SUPER** pour les deux suggestions qu'ils avaient présentées.

R. Oum a imaginé une méthode de mise en place des coles qui bloquent les suspensions primaires des bogies du MF 67. Désormais, l'opération peut s'effectuer directement en atelier d'entretien. Quant à H. Guillaudeau, il a conçu un nouvel outillage permettant le démontage aisé des gros coupleurs électriques situés entre

les voitures de métro. Résultats : à chaque fois, de sérieuses économies d'entretien et des primes de suggestion conséquentes... D'ailleurs directement fonction de l'importance de ces économies. C'est la règle de SUPER !

R. Oum et H. Guillaudeau ne sont que deux des 98 auteurs de suggestions reçues en 1987 dans le cadre de SUPER. Service pilote, pour l'opération SUPER, FR trône les records : celui du plus grand nombre de suggestions pour l'ensemble de la Régie (80 sur 98), celui de la plus forte prime de suggestion (13 000 F), celui de l'agent le plus imaginatif (7 projets déposés en un an). Ce dernier doit toutefois se méfier d'un de ses collègues du service RM (service du matériel roulant du réseau routier) qui a à son actif 5 projets en 1987.

Le premier bilan établi fin novembre par la direction du personnel mon-

tre que l'écrasante majorité des suggestions concerne des améliorations portant sur les matériels ou l'outillage (86 sur 98). Huit projets visent l'amélioration de l'hygiène et de la sécurité. Quatre concernent les méthodes et l'organisation. La plupart des suggestions résultent d'une réflexion solitaire (76 %) ; les recherches en équipe sont rares (7 % des projets déposés par trois personnes ou plus). Quant aux primes, la moyenne s'établit autour de de 1 350 F par agent. Maintenant, il faut aussi reconnaître que les suggestions débouchant sur des améliorations chiffrables ne sont pas légions (15 % au total). Or, ce sont elles qui rapportent les gros lots !

* Service du matériel roulant du réseau ferré.

** Nom du nouveau système de Suggestions du PERSONNEL (voir ELL n°s 95 et 106).

STALINGRAD : BONJOUR LE LOOK

Depuis la fin de l'été, la station Stalingrad sur la ligne 7 est en plein changement. L'ancien revêtement de carrelage a été abattu. Courant octobre, la station avait l'aspect d'une caverne creusée dans le rocher.

Aujourd'hui, Stalingrad a abandonné le style paléolithique pour retrouver le style métro. L'enduit de la voûte et des piédroits a été refait. Un nouveau carrelage vient d'être posé. Dans quelques jours, le service des aménagements (service NA) installera de nouveaux sièges et de nouveaux éclairages. Mais là, nouvelle surprise, deux fois 20 mètres de quai seulement

seront équipés... Et pas de la même manière !

N'allez pas croire que les équipes de NA sont tombées sur la tête ou qu'elles aient été victimes d'un coup de foudre pour l'art minimal. Non, au contraire, il s'agit de tester deux projets de décoration pour les futures stations rénovées du métro. Une fois le choix effectué, (courant février ?), la station sera définitivement aménagée en respectant l'unité du style architectural.

En 1988, cinq autres stations seront rénovées : Réaumur-Sébastopol 4, Montparnasse 4, Montparnasse 12, Saint-Augustin 9 et Porte-de-Pantin 5. La rénovation de la station Bastille 1 sera aussi engagée. La station fera l'objet d'une décoration spéciale en rapport avec l'histoire du quartier. Tout sera achevé pour 1989.



DES TUMIS SUR LE « 63 »

L'or du Pérou brille à Paris, cet hiver, jusqu'au 31 janvier : des collections du musée de l'Or de Lima sont présentées à la Maison de l'Amérique latine tandis qu'une exposition sur « Le Pérou ancien » se tient au musée de l'Homme.

Pour vous y rendre, prenez le bus qui s'associe à ces manifestations. « Allez-y avec le 63 » (Porte de la Muette - Gare de Lyon) surnommé la « ligne de l'Or » et qui dessert les deux expositions. Les trente voitures de la ligne ont été décorées, pour la circonstance, de motifs inspirés du tumi, couteau de sacrifice inca.

Un concours est organisé, jusqu'au 31 janvier, par la Maison de l'Amérique latine, le musée de l'Homme et la RATP.

Les bulletins de participation peuvent être retirés dans les présentoirs du « 63 » mais aussi sur les cinq lignes desservant les expositions (68, 69, 83, 84 et 94).

Le métro et les agents commerciaux ne sont pas absents de l'opération. Des urnes recueillent les bulletins sur la ligne 12, à « Rue-du-



Bac » et « Solferino », stations voisines de la maison de l'Amérique latine et sur la ligne 9 à la station « Trocadéro » proche du musée de l'Homme.

Rendez-vous le 25 février à la sta-

tion « Auber » du RER pour les résultats de ce concours. A gagner : un séjour au Pérou, une carte intégrale et des cadeaux de la Boutique Chic et Choc.

MÉTRO : l'insécurité du bilan

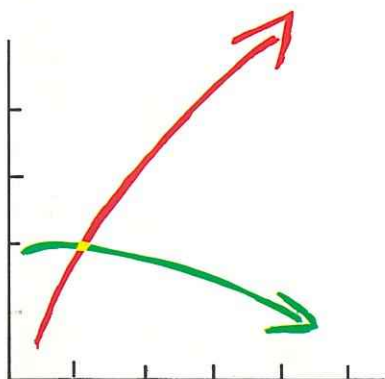
Le bilan « sécurité » des onze premiers mois de l'année 1987 fait apparaître une baisse des vols à la tire (2 587 soit - 5,4 %) et une augmentation des agressions (2 440 soit + 14 %) à l'encontre des voyageurs du métro et du RER. Les agressions contre les agents de la Régie augmentent elles aussi, mais moins vite (195 depuis janvier soit + 10 %). En revanche, les incidents avec les agents de contrôle ou de la surveillance générale se multiplient (438 en onze mois soit + 41 %).

Plus que les chiffres globaux, c'est l'évolution au fil des mois qui est intéressante à analyser. Les vols à la tire, en forte diminution au début de l'année, ont recommencé à croître depuis l'été. Les agressions en revanche ont marqué le pas en mai, juin et juillet. Quant aux vols de bijoux à l'arraché (un quart des agressions), ils ont été très nombreux au début de l'année avant de diminuer à partir du mois de juin. Enfin, la recrudescence des incidents avec les agents de contrôle ou de la surveillance générale résulte pour une large part d'une plus grande efficacité des actions de la lutte contre la fraude engagées depuis plu-

sieurs mois. Notons à ce sujet qu'il y a eu en 1987 un renforcement des effectifs des différents corps de contrôle. Globalement, le nombre d'infractions constatées est en hausse de 15 % par rapport à 1986.

Répondant fin septembre aux questions des journalistes, le commandant Notola, qui est un des responsables du SPSM*, déclarait alors : « depuis quelques mois, le mouvement de hausse est stoppé. Il ne faut donc pas s'alarmer pour si peu ». Par conséquent, les résultats enregistrés en 1987 ne seraient que la conséquence de « poussées de fièvre » qui ne remettraient pas en cause les bons résultats de 1985 et 1986. Maintenant, il faut manier avec prudence les comparaisons. Visiblement, l'automne 87 fut assez chaud. Par ailleurs, 1986 fut une année « exceptionnelle ». Les attentats qui endeuillèrent Paris en février et en septembre, ont entraîné un renforcement de la présence policière dans le métro. Aujourd'hui, les 363 gardiens de la paix du SPSM* et les 285 agents de la surveillance générale RATP se retrouvent à nouveau seuls à patrouiller dans le métro et le RER parisien. La peur de l'uniforme serait-elle, comme sur la route, un gage de tranquillité ? L'analyse détaillée du bilan sécurité 1987 permettra peut-être de le savoir.

(*) Service de protection et de sécurité du métro de la préfecture de police de Paris.





Europe

DATE: NOVEMBRE 19 1987

Escalator to An Inferno

Panic and death in London's Underground

A 725 m tunnel, crowded with commuters, was the scene of a disaster at King's Cross London Underground station. The subway station, crowded with commuters, was the scene of a disaster. The subway station, crowded with commuters, was the scene of a disaster.

most all of them on the escalator. A woman at the top of the escalator, who was in the line of sight, said that she saw a fire. She was in the line of sight, she saw a fire. She was in the line of sight, she saw a fire.

But the fire was not the cause of the disaster. The fire was not the cause of the disaster. The fire was not the cause of the disaster. The fire was not the cause of the disaster.

The cause of the disaster was the fire. The cause of the disaster was the fire. The cause of the disaster was the fire. The cause of the disaster was the fire.

As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten. As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten. As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten.

Some Londoners were not surprised by what they saw. Some Londoners were not surprised by what they saw. Some Londoners were not surprised by what they saw.

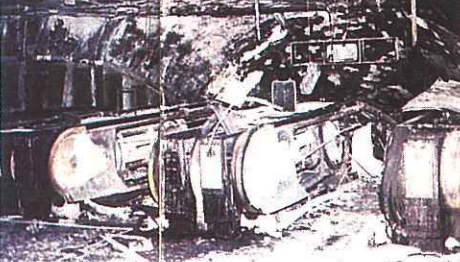
As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten.

Some Londoners were not surprised by what they saw.



Ascent into hall: under floodlights, workers search

to debris after the conflagration, which started on a moving staircase



communications system, including the training for most of the station staff. The fire, which was reported by a police officer, was reported by a police officer. The fire, which was reported by a police officer, was reported by a police officer.

As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten. As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten. As the smoke cleared, there was a scene that was not to be forgotten.

Some Londoners were not surprised by what they saw. Some Londoners were not surprised by what they saw. Some Londoners were not surprised by what they saw.

LE MALHEUR DES UNS...

Londres, mercredi 19 novembre, 19 h 30. Incendie à la station de métro King's Cross : 30 morts, 80 blessés dont 12 grièvement.

Paris, jeudi 20 novembre, 2 h du matin. Une épaisse fumée envahit l'interstation Reuilly-Diderot / Nation ligne 1 du métro : une quarantaine de blessés.

Série noire ? Non, un concours de circonstances. A Londres, les victimes ne se sont pas relevées à la fin, comme à Paris, où les sapeurs pompiers et la RATP procédaient à un exercice programmé depuis longtemps.

Le but des manœuvres conjointes brigade des sapeurs-pompiers-RATP, c'est d'essayer de mettre en place des procédures et de les tester gran-

deur nature afin d'être le moins possible pris au dépourvu dans des circonstances par définition imprévisibles.

La catastrophe londonienne a mis en relief des carences dans la prévention incendie et dans l'intervention des secours. Des leçons seront tirées comme à chaque fois qu'un incident important arrive sur un réseau dans le monde.

Globalement, après un effort de 10 ans, le niveau de sécurité à la Régie est, aux dires des professionnels, acceptable, à un point tel que des réseaux étrangers, à la suite de King's Cross, ont demandé au service sécurité incendie de la RATP une expertise de leur système de sécurité.

Dans un prochain numéro, *Entre les lignes* reviendra en détail sur les mesures prises par l'entreprise.

INNOVATION 1987 : « Ticket puce » primé

Chaque année, le GART (Groupe des autorités responsables de transport) récompense une innovation à caractère technologique.

Le prix 1987 a été décerné à « Ticket puce » expérimenté sur le réseau d'autobus de Blois depuis un an.

« Ticket puce », vous connaissez.

ELL vous l'a présenté en décembre 1986 : une carte à puce, titre de transport et titre de paiement doit être introduite par l'utilisateur dans un lecteur qui valide le voyage. La facture, qui prend en compte le trajet parcouru est débitée par télépaiement sur le compte de l'utilisateur.

L'expérimentation Ticket puce, menée par la RATP, introduit les technologies modernes de la monétique dans le système actuel de la tarification.

Et après une prochaine expérimentation de cette carte à Valenciennes, on parle d'une opération Ticket puce à Paris...



BELLES ET PAS CHÈRES

Kiwis, avocats, oranges, ananas, melons, bonbons, cassettes, fleurs, bijoux fantaisie : les couloirs du métro et du RER parisien se transforment en un gigantesque marché forain. C'est sympathique par certains côtés. Mais ça devient désagréable quand l'afflux des vendeurs à la sauvette engendre des bousculades qui gênent les voyageurs et attirent les voleurs à la tire.

Depuis le début de l'année, les agents de la Régie ont dressé près de 30 000 procès-verbaux d'infraction. Mais cela ne suffit pas à endiguer le phénomène. Beaucoup de contrevenants jouent la montre et attendent l'amnistie qui devrait suivre les prochaines élections présidentielles.

Au réseau forré, les responsables de l'exploitation avouent leur impuissance. « Les nouvelles dispositions légales sur les infractions dans les transports terrestres* ont enlevé aux agents assermentés de la Régie, le droit de procéder à des saisies de marchandises. Ce droit de saisie datait de 1974. Il avait été donné à la Régie pour lui permettre d'endiguer le flot des camelots qui s'installaient dans le métro. Nous procédions depuis à 6 ou 7 000 saisies par an. »

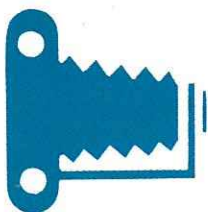


Inquiet de cette situation, Jean-Jack Salles, député-maire des Lilas, a déposé en septembre dernier un projet de loi au Parlement. Ce projet vise à redonner aux agents assermentés de la Régie le droit de procéder à des saisies dans l'enceinte du métro et du RER.

La RATP suit de très près l'évolution de cette affaire. Outre les désagréments imposés aux voyageurs, la multiplication des revendeurs à la sau-

vette cause un préjudice important aux commerçants implantés dans le métro. Elle prive par la même occasion la Régie d'une ressource commerciale en l'empêchant de louer de nouveaux locaux.

(*) Promulguées à l'automne 1986, ces dispositions sont à l'origine du nouveau régime des amendes appliquées à la Régie depuis le début de l'année. L'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions avait été le point de départ de la campagne « Carton jaune ».



CONCORDE A TOUS VENTS

Si vous aimez le grand vent ou les embruns, nous vous conseillons d'aller faire un tour aux points d'arrêt des lignes 24, 42, 52, 73, 84 et 94, implantés place de la Concorde, sur le terre-plein en face de l'hôtel Crillon. Prévu dans le cadre du plan d'aménagement de la place de la Concorde, l'implantation de ces points d'arrêt a eu lieu courant novembre. Côté circulation, les bus gagnent du temps par rapport à l'ancien circuit par la contre-allée. Côté voyageur, c'est en revanche les désagréments de l'attente sans protection contre les intempéries. La Régie a pourtant multi-

plié les propositions d'abribus, y compris des abris en verre totalement transparent au regard. Mais rien n'y a fait : « cela déparerait le site », répon-daient les Bâtiments de France.

A peu près au même moment, à moins d'un kilomètre de là, s'ouvrirait le passage souterrain sous l'avenue du Général-Lemonnier. Ce souterrain doit permettre d'aménager un vaste espace piétonnier, prévu dans le cadre du projet du Grand Louvre. Or ce passage souterrain est à sens unique du sud vers le nord. Résultat, le 68 en direction de Montrouge est prié de passer par les guichets du Louvre. Ce détour nuira sans aucun doute à la régularité d'une ligne déjà bien malmenée par les embouteillages.

Priorité, priorité... Vous avez dit priorité aux bus ?



SAISISSEZ LAVIL !

Le Gala de la Mutuelle des agents de la RATP aura lieu le samedi 5 mars à la Mutualité :

en vedette

Philippe LAVIL

Comme chaque année, de nombreuses autres attractions, clôturées par un bal. Réservation : 42 57 56 39 (ou 25639).

Nouveauté : une navette d'autobus reliera la Mutualité (stationnement impossible) au parking Gare-de-Lyon (193, rue de Bercy).

SAINT-MARTIN : UN BON GESTE N'EST JAMAIS PERDU

Avec le retour de l'hiver, c'est le retour du problème des sans-abris dans la capitale. Le problème ne disparaît pas durant l'été. Mais avec les beaux jours, il est humainement (disons plutôt « physiologiquement ») supportable de passer la nuit à la belle étoile. Lorsque les rigueurs de l'hiver font chuter le thermomètre à -15°C , il devient vital de trouver chaque soir un abri, une soupe et un peu de chaleur.

Début 1987, pour parer au plus pressé, la Régie avait laissé ouvertes deux stations de métro (Sentier et Mabilion) durant plusieurs semaines. Mais une station, ce n'est pas un centre d'accueil. Et puis il est bien difficile de jeter des gens à la rue à 5 h 30 du matin afin de permettre « la reprise du service ». En outre, en quelques mois, sept « sans-abris » sont morts accidentellement (électrocution, chute sur la voie...). Pour éviter le retour d'une telle situation, la RATP a cherché, en collaboration avec les services de la Préfecture de Police, un endroit où aménager un centre d'accueil temporaire, en dehors des lieux fréquentés par le public. Le choix s'est porté sur l'ancienne station Saint-Martin de la ligne 8, entre République et Strasbourg-Saint-Denis. Même s'il ne résulte que de considérations techniques, ce choix a une dimension symbolique. Durant l'été, la station a été sommairement aménagée : création d'un mur pour isoler le quai des voies, installation de sanitaires, de l'eau courante... Au total, le « centre Saint-Martin » est

prêt à accueillir une centaine de sans-abris, durant les nuits les plus froides. Dès la rentrée, la Régie a contacté la Mairie de Paris et des organisations caritatives afin d'étudier avec elles les modalités pratiques de fonctionnement du centre. En effet, la Régie n'a ni expérience, ni vocation à gérer des centres d'accueil pour les sans-abris.

Des difficultés pratiques, cela finit toujours par s'arranger. En revanche, ce que la Régie n'avait pas prévu, c'étaient les réactions des riverains de la station Saint-Martin. Apprenant l'existence du projet, certains habitants contactent la mairie du 3^e arrondissement. Les réactions sont d'autant plus vives que les rumeurs font état d'un centre permanent. En octobre et en novembre dernier, « la Gazette du 3^e » consacre son enquête à l'« Affaire Saint-Martin ». « Comprenez-nous, déclare un commerçant du boulevard Saint-Martin. Nous sommes tous à la tête de PME. Si nous ne mésestimons pas le bien-fondé d'une telle action sociale, nous contestons avec vigueur le mauvais choix de son implantation, dans un quartier où le commerce est omniprésent. Si nous devons avoir deux cents clochards et sans-abris qui font la queue devant chez nous pour entrer dans la station, les gens n'auront plus envie de venir dans nos magasins, voire dans notre quartier. »

Courant décembre, diverses démarches ont été entreprises pour tenter de trouver une solution à cette affaire. Qu'advient-il quand les premiers coups de froid toucheront Paris. Chacun restera-t-il sur ses positions. Ne dira-t-on pas ici ou là avec un soupçon d'indignation dans la voix : « Mais qu'attend la RATP pour ouvrir le métro la nuit ! » Difficile de le savoir au moment où nous écrivons ces lignes, mais quoi qu'il arrive, nous ne manquerons pas de nous en faire l'écho dans un prochain journal.



BARBÈS S'AGRANDIT

Des travaux importants sont réalisés à la station Barbès-Rochechouart sur la ligne 4 (Porte-d'Orléans - Porte-de-Clignancourt). Il s'agit d'augmenter la capacité d'accueil de la station, la quatorzième du réseau par son trafic.

Au programme des travaux : l'agrandissement de la salle des billets dont la superficie passera de 35 à 70 m², la suppression de l'accès actuel situé sous le viaduc de la ligne 2 et la création de deux accès latéraux orientés vers le boulevard Barbès.

La réalisation de ces ouvrages, qui entraîne de nombreux travaux annexes (déplacements de câbles EdF...), ne se fait pas sans difficultés en raison du site (présence de canalisations, appuis du viaduc de la ligne 2...). Elle n'est pas non plus sans conséquences sur la circulation des voyageurs qu'il a fallu renseigner et guider. Les agents commerciaux de la 4 s'y sont employés et poursuivront leur action d'information pendant toute la durée des travaux.

Commencés en avril 1987, il faudra patienter jusqu'en décembre 1988 pour découvrir les nouvelles installations.

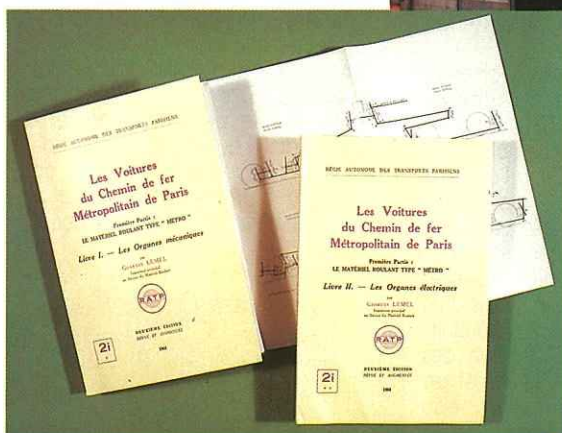
SPRAGUE MANIA

Avril 1983 : les derniers Sprague effectuent leur ultime tour de piste sur la ligne 9. Plus qu'un simple matériel roulant, ces vieux trains vert et rouge étaient déjà devenus des symboles du métro parisien. Depuis quatre ans, plusieurs collectionneurs et plusieurs associations se sont portés acquéreurs d'anciennes voitures Sprague. En octobre dernier, huit voitures Sprague ont quitté l'atelier de Fontenay-sous-Bois pour le parc de loisirs de Pont-sur-l'Oignon, dans la Haute-Saône. Elles serviront à reconstituer une ambiance Belle Époque.

Moins volumineux qu'une voiture de métro mais tout aussi caractéristiques de l'époque du Sprague, les deux ouvrages de Georges Lemel *Les Voitures du chemin de fer métropolitain de Paris*. Ils furent durant des décennies la bible des agents d'entretien du métro. Le premier ouvrage (175 pages) détaille les organes mécaniques des différentes séries ou sous-séries de Sprague. Le second ouvrage (135 pages) s'intéresse aux organes électriques. Plusieurs dizaines d'exemplaires de l'édition de 1964 sont encore disponibles. Si vous souhaitez vous les procurer, ne tardez pas à écrire à :

RATP - Service MA/VM
34, rue Championnet
Bâtiment F - Bureau 301
75018 PARIS.

Joignez à votre commande un chèque (à l'ordre de la RATP) de 100 F par ouvrage désiré.



QUAND LA LUMIÈRE VIENT DU CIEL

Le 27 novembre dernier, grande animation au-dessus du stade de La Croix-de-Berny. Pour permettre d'éclairer correctement le terrain de rugby et le fronton de pelote basque, le service TE (Service des équipements électriques) procédait à l'installation de deux pylônes de 18 mètres de haut, équipés de puissants projecteurs.

Pas de grue, mais un hélicoptère chargé de soulever et de mettre en place les deux pylônes. Très utilisé dans les régions montagneuses (pour la construction des lignes à haute tension ou l'entretien des téléphériques), l'héliportage (c'est le nom de la technique) n'est pas fréquent en région parisienne. Malgré cela, le service TE n'en est pas à son coup d'essai. En effet, voici trois ans environ, il avait déjà utilisé cette technique pour installer l'éclairage sur les courts de tennis de La Croix-de-Berny.

LE MONOPOLY DES DÉPÔTS : SUITE ET PAS FIN !

« Vends biens immobiliers rue Lecourbe et boulevard de La Villette... Achète appartement rue de la Paix. »

Par bien des côtés, la vente de l'ancien dépôt de Malesherbes ressemble à une partie de Monopoly. Trente-trois candidats se sont portés acquéreurs de 7 370 mètres carrés proposés par le service des domaines de la RATP. La transaction a été conclue pour une somme de 315 millions de francs, soit près de 43 000 francs le mètre carré. Au service du domaine, on reconnaît que la Régie a bénéficié de « la pression qui s'exerce actuellement sur le marché de l'immobilier parisien. Les terrains sont rares et nous avons des demandes jusque pour des parcelles situées le long des voies du RER ». D'ici 1992, la Régie va libérer deux autres dépôts, Clichy et Le Hainaut, soit environ 21 500 mètres carrés supplémentaires.

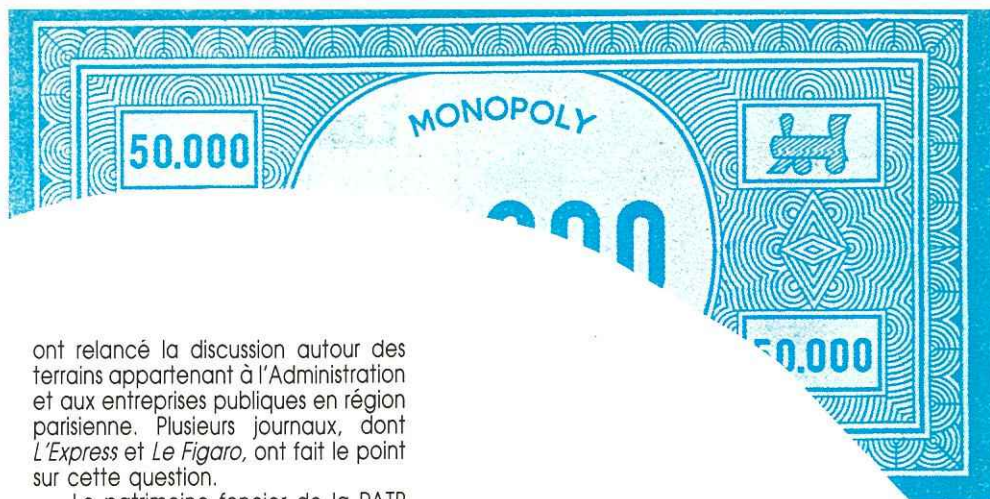
Au cours des prochaines années, l'argent de la vente de Malesherbes sera en partie réutilisé pour permettre la construction de deux nouveaux dépôts : l'un à Aubervilliers, l'autre à Bagneux. Le reste de la somme, ainsi que les produits retirés de la vente de Clichy et du Hainaut, seront réinvestis dans d'autres opérations immobilières de la Régie. On parle quelquefois d'un regroupement des services administratifs, d'autant que la location des immeubles de Charonne-Vallès et de l'avenue Ledru-Rollin coûte « la peau des fesses ». C'est le revers de la « bonne santé » du marché de l'immobilier !

La vente de Malesherbes et les estimations pour la caserne Duplex (4,5 hectares — 1,5 milliard de francs)

ont relancé la discussion autour des terrains appartenant à l'Administration et aux entreprises publiques en région parisienne. Plusieurs journaux, dont *L'Express* et *Le Figaro*, ont fait le point sur cette question.

Le patrimoine foncier de la RATP avoisine les 670 hectares (voies ferrées comprises). Compte tenu de la nature de ses activités et de sa présence jusqu'au cœur de la capitale, la Régie doit disposer de terrains pour le remisage de ses autobus ou l'entretien de ses métros. Les terrains doivent être situés à proximité de ses lignes. On n'imagine pas les Superbus du 27 garés à Arpajon ou les métros de la ligne 5 entretenus à la Ferté-sous-Jouarre ! Pourtant, les demandes se font de plus en plus insistantes pour libérer de nouveaux terrains. Les dépôts de Lebrun, de Croix-Nivert et de Montrouge sont souvent évoqués. A Vincennes, on voit réapparaître les projets de couverture des voies du RER pour créer de nouveaux ensembles immobiliers. Dans le 14^e arrondissement, c'est le projet de l'atelier de peinture du M1 qui est repoussé et déjà des voix s'élèvent pour trouver ana-

chronique cet atelier du RER à cinquante mètres du parc Montsouris !



L'école Mozart, les parcelles de la Porte Montempoivre, Malesherbes, Clichy et Le Hainaut : c'est plus de 4,5 hectares que la RATP aura libérés en six ans. Dans l'état actuel des choses, il semble difficile d'aller au-delà, sauf au prix de contraintes (parcours à vide, allongement des trajets...) qui pèseront sur l'équilibre économique de l'entreprise. Aubervilliers, Belliard, Bagneux suffiront à peine à désengorger les dépôts d'autobus. Le service du domaine de la Régie cherche d'ailleurs d'autres terrains disponibles, mais les bonnes occasions sont rares ou elles sont chères ! Mais combien de temps la RATP pourra-t-elle faire prévaloir sa position face aux innombrables sollicitations dont elle est l'objet ? Seul un astrologue pourrait peut-être le deviner.



PARIS PAR A + B, La Documentation Française - 208 pages - 68 F. - 29-31, quai Voltaire - 75340 Paris Cedex 07

PARIS PAR A + B

A comme Aéroports, Affaires, Animaux + B comme Banlieues et Budget + C... + D... jusqu'à Z comme Zweig, l'un de ces écrivains tombés amoureux de Paris. Au terme de cette somme algébrique qui le dispute à l'inventaire de Prévert, ornée de belles parenthèses photographiques, ce n'est pas, bien sûr, l'équation de Paris que l'on prétend obtenir ! Toutefois, grâce à la diversité et à la précision des données ici rassemblées par la Documentation Française, c'est à une notion plus juste, plus riche et plus vivante de Paris que l'on peut accéder.

L'approche socio-économique, avec ses aspects très concrets - voir la rubrique K comme Kilo - des visages et des paysages parisiens ne saurait amoindrir le plaisir de la découverte de ceux-ci. La population parisienne, ses activités, son cadre de vie, s'inscrivent dans l'histoire d'un développement urbain, dans une réalité complexe où se mêlent fonctions économiques, services culturels et action des institutions publiques. Les chiffres et les renseignements apportés dans cet ouvrage devraient, au contraire, enrichir notre vision de Paris.

Quant aux touristes impénitents, qu'ils voient dans ce guide original 200 pages de promenade documentaire dans Paris

« FAITES-LES PARLER »

Notre hirondelle des faubourgs du mois de novembre ne vous a pas coupé l'inspiration. La légende retenue a été envoyée par Philippe Binet, conducteur à Porte d'Auteuil, un habitué de notre jeu.

Par ailleurs, beaucoup de réponses sont venues de machinistes. Citons ainsi : « Heureux bus, il a la poule position » (R. Taddei - RE - Saint-Maur) ou encore « Vingtième 165. Prêt pour le transbordement par Police 22 » (J.P. Essel - RE - Gonesse). Certainement influencée par la récente campagne bus de Gaston Lagaffe, A.-M. Grimaux (RE - Belliard) nous propose : « M'enfin, y'en a du monde ce soir ». Quant à M. Petillet (RM - Championnet), indifférent à la scène, il imagine cette réflexion sortant d'une des chambres d'hôtel : « Chérie, on a encore un petit quart d'heure. Ton bus vient de passer. »



RATP-Carrier

« FAITES-LES PARLER »



RATP-Ardillon



L'OR DU PEROU
allez-y avec le 63!
MAISON DE L'AMERIQUE LATINE



RATP