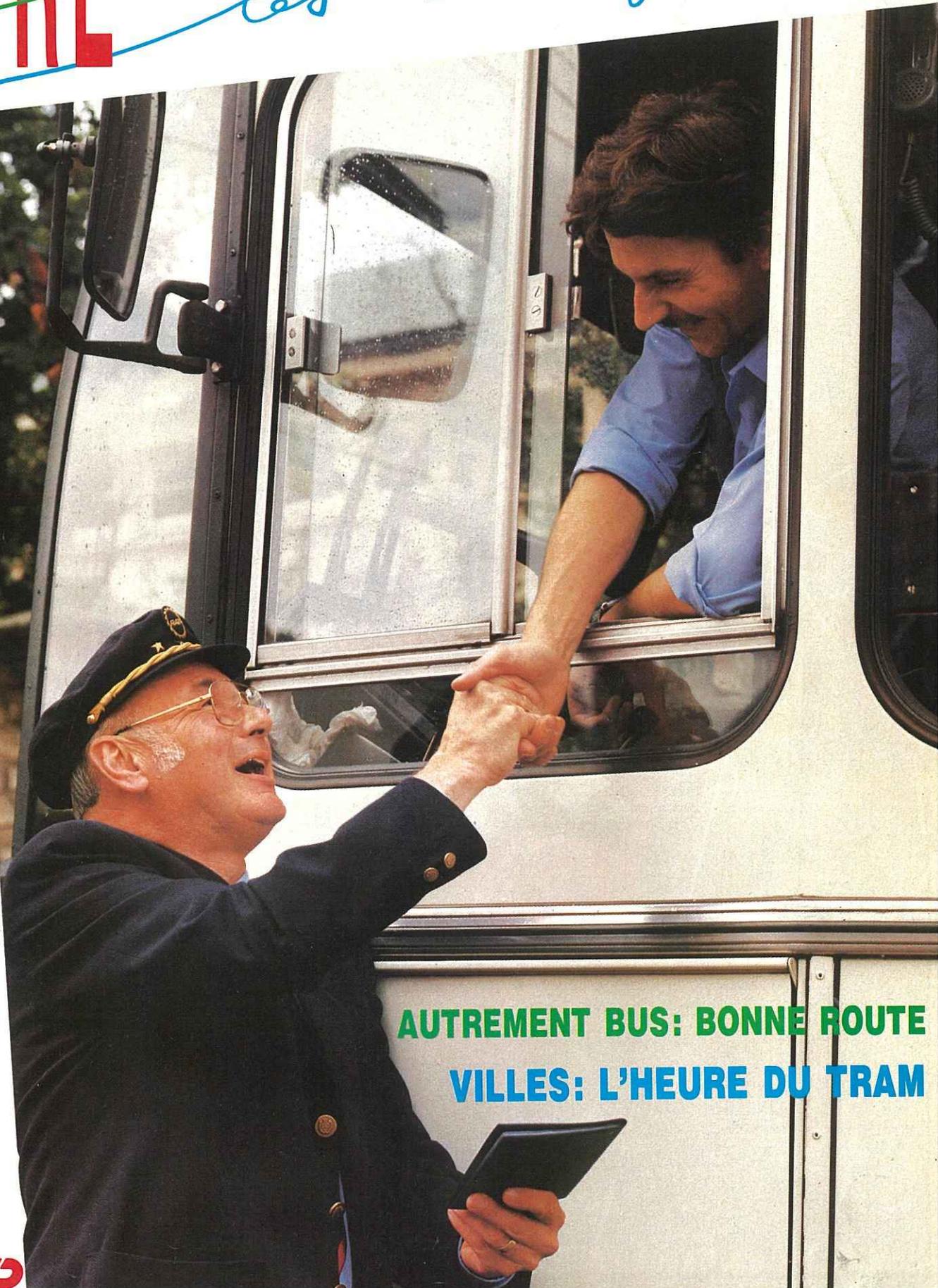


**ENTRE**

*les Lignes*  
*les Lignes*

N° 114 - AOÛT-SEPTEMBRE 1988 - 12 F.



**AUTREMENT BUS: BONNE ROUTE**  
**VILLES: L'HEURE DU TRAM**

**RATP**

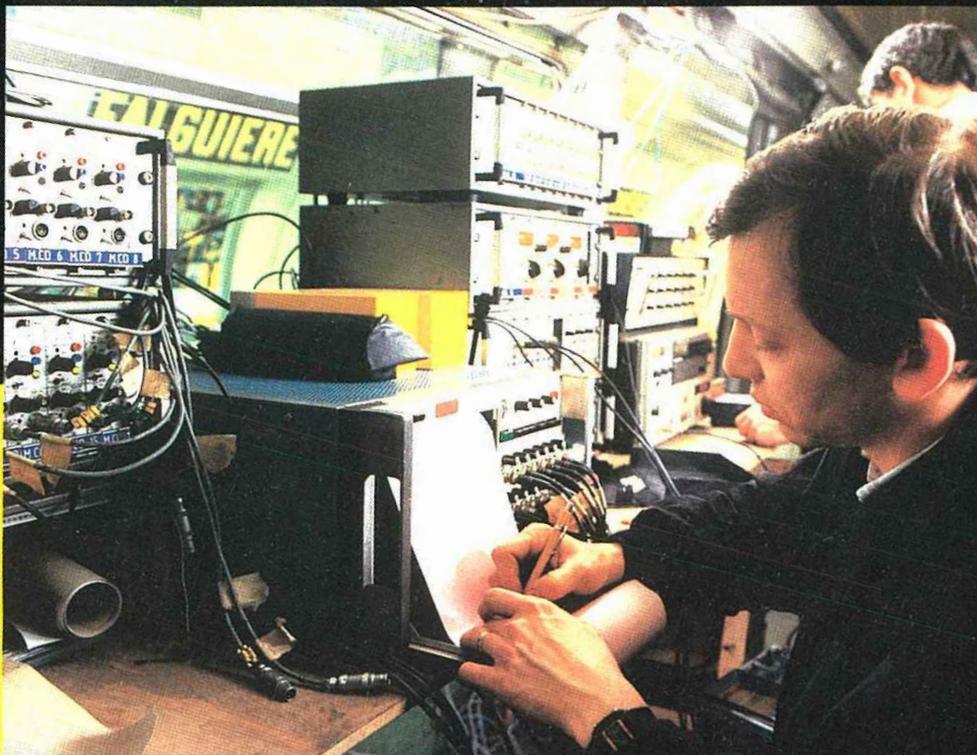


Photo ARDAILLON

## REFLEX

QUESTION DE MESURES. Une heure du matin. La rame (pardon le prototype) de Métro Boa quitte la Porte de Versailles. A bord, d'étranges voyageurs scrutant des écrans vidéo ou annotant de longues bandes de papier. Pour ces spécialistes de la division « Mesures et Essais » du service des études (TT), c'est une nuit comme beaucoup d'autres qui commence. Au bout du tunnel, la moisson habituelle de chiffres, de paramètres et d'enregistrements.

Dans quelques semaines, Métro Boa circulera avec ses premiers voyageurs. Une manière de prendre alors la mesure du chemin parcouru.



Photo ARDAILLON



# TICK'ÉPARGNE

## L'ÉCUREUIL SE PAIE UN TICKET

**D**ans le cadre de la relance de la politique contractuelle au sein des entreprises par l'encouragement de l'épargne salariale et de l'actionnariat, la RATP va proposer à ses agents, à partir du 1<sup>er</sup> octobre, son Plan d'Épargne d'Entreprise: TICK'ÉPARGNE. Une nouvelle race de placement.

« Intéressement », « participation », « actionnariat ». Trois vocables qui furent lancés par les pouvoirs publics sur la scène sociale au début des années soixante. Rapidement, des textes réglementaires devaient en préciser les contours et les modalités d'application. Mais ceux-ci ont vieilli et une nouvelle législation est venue dépoussiérer cet ensemble complexe. Une ordonnance de 1986 et plusieurs textes parus depuis ont en effet assoupli la réglementation, élargi le champ d'application (en particulier en y incluant les entreprises publiques) et apporté des avantages financiers.

ainsi que ceux bénéficiant d'une relève spéciale ou placés en disponibilité et payés par la RATP (art. 21 et 33 du statut). Les agents retraités pourront continuer à effectuer leurs versements mais sans bénéficier de « l'abondement » prévu.

Action volontaire, la souscription se fera par un bulletin d'adhésion qui précise, entre autres, comment l'agent effectuera ses versements: par chèque ou par prélèvement automatique sur le compte bancaire; dans ce second cas, le premier versement devra néanmoins être effectué par chèque pour permettre une comptabilisation rapide de l'adhésion.

### Pourquoi un Plan d'Épargne d'Entreprise ?

À la RATP, il n'est apparu possible d'appliquer ni la formule de participation (un décret de 1987 exclut la Régie du domaine d'application, l'absence de bénéficiaires étant une des raisons majeures), ni celle de l'intéressement, (mécanisme assez lourd qui nécessite approbation et contrôle de la part des autorités de tutelle). Il a semblé possible de mettre en œuvre un plan d'épargne ayant pour objet de permettre aux salariés de participer à la constitution d'un portefeuille collectif de valeurs mobilières.

Un protocole d'accord pour la mise en place de ce plan d'épargne a été signé conjointement par le Directeur général et neuf organisations syndicales.

Ce Plan d'Épargne d'Entreprise (PEE) contribue à encourager l'épargne des agents, à sceller une meilleure solidarité entre l'entreprise et son personnel (par la participation financière du premier à l'épargne du second grâce à « l'abondement »\*) et à associer les agents à l'effort d'investissement. Beaucoup d'entreprises proposent déjà cette formule à leur personnel, notamment des entreprises publiques telles que EDF, SNCF ou AIR INTER.

### Qui peut adhérer ?

Les agents comptant au moins 6 mois d'ancienneté parmi les stagiaires, commissionnés, contractuels, auxiliaires et temporaires

### Comment est-il alimenté ?

D'une part, par les versements volontaires des agents adhérents avec un plafond correspondant au quart de la rémunération annuelle et un plancher fixé, pour chaque versement, à 250 F par chèque ou 50 F par prélèvement automatique.

D'autre part, par l'abondement de l'entreprise qui sera calculé selon le barème suivant:

- 25 % pour les sommes versées par les agents comprises entre 0 et 1 000 F inclus,
- 15 % entre 1 000 F et 3 000 F inclus,
- 10 % au-delà.

Le tout avec un plafonnement à 2 000 F par adhérent et par an.

### Comment fonctionne-t-il ?

Les fonds ainsi collectés seront bloqués pendant 5 ans; un agent épargnant à partir de 1988 pourra disposer du capital investi cette année-là, majoré des intérêts, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1993.

Toutefois ce délai, dit d'indisponibilité, pourra être abrégé en cas de mariage, de troisième enfant, de divorce avec garde d'au moins un enfant, d'invalidité (y compris celle du conjoint) sous certaines conditions, de décès (ou de celui du conjoint), de cessation du contrat de travail, de création ou reprise d'une entreprise et enfin d'acquisition ou agrandissement de la résidence principale (avec permis de construire).

Les sommes déposées par les agents et aug-

**TICK'ÉPARGNE**  
à compter du 1<sup>er</sup> octobre...

épargne personnelle  
+  
versement RATP  
+  
rendement élevé  
+  
sécurité totale  
+  
pas d'impôts  
=  
**VOTRE PLAN D'ÉPARGNE D'ENTREPRISE**

**RATP**

mentées de l'abondement sont employées à l'acquisition de parts ou millièmes de part d'un fonds commun de placement dénommé «TICK'ÉPARGNE». Le portefeuille collectif de ce Fonds est composé d'obligations\*\* privées émises par la RATP.

Ces obligations sont rémunérées à un taux égal à celui du Livret A des Caisses d'Épargne et majoré de 4 points, avec la garantie de n'être jamais inférieur à 7%. Ces revenus sont exonérés d'impôts.

#### Qui le gère et qui le surveille ?

Les versements effectués par les agents alimentent le Fonds commun de placement dont la BRED (Banque Régionale d'Escompte et de Dépôts) est dépositaire. Cette dernière exécute les actes d'achat et de vente de titres conformément aux ordres donnés par la société INTERÉPARGNE, spécialisée dans ce genre de transactions.

Organe essentiel du contrôle de la gestion du fonds, un Conseil de Surveillance est institué. Il est composé de membres titulaires représentant la direction, les syndicats signataires et les adhérents au PEE; il comporte également des membres suppléants.

Jean TRICOIRE

\* Abondement = somme versée chaque année par la RATP en complément de celle versée par l'agent qui épargne.

\*\* Obligation = titre représentatif d'un intérêt consenti à une société ou collectivité publique lors de l'émission d'un emprunt.

#### Quatre exemples :

- l'agent verse 500 F par an, la RATP rajoute 25% soit 125 F, d'où une épargne investie égale à 500 + 125 soit 625 F;
- l'agent verse 2 500 F par an, la RATP rajoute 25% d'abondement pour la tranche comprise entre 0 et 1 000 F soit 250 F, plus 15% sur la tranche comprise entre 1 000 F et 3 000 F soit 225 F supplémentaires; total de l'épargne investie: 2 500 + 250 + 225 = 2 975 F;
- l'agent verse 5 000 F par an, la RATP verse toujours 250 F pour la première tranche, plus 15% de la deuxième soit 300 F, plus encore 10% sur le reliquat de 2 000 F soit 200 F; l'épargne est donc de 5 000 + 250 + 300 + 200 = 5 750 F;
- l'agent verse 20 000 F par an, la RATP verse 250 + 300 + (10% de la somme restante soit 1 700 F) soit 2 250 F. Cependant l'abondement ne pouvant pas dépasser 2 000 F, l'épargne investie sera donc de 20 000 + 2 000 = 22 000 F.

#### Le rendement :

Prenant l'exemple à 5 750 F épargnés, l'agent touchera 8 646 F au bout de 5 ans (intérêt à 8,5%), soit un rendement de 11,58%.

#### Deux autres plans...

A la SNCF et à AIR INTER, l'épargne est ouverte à tous les agents, AIR INTER ramenant à 3 mois l'ancienneté requise.

La contribution de l'entreprise — l'abondement — est par contre très inégale, AIR INTER se montrant plus généreux avec des taux allant de 100% à 30% de l'épargne de l'agent pour un montant plafonné à 5 000 F (éventuellement révisable selon les résultats de l'entreprise); la SNCF est par contre en deçà de la RATP puisque ses taux d'abondement varient de 20% à 10% pour un plafond de 1 500 francs.

Pour le placement, AIR INTER offre le choix entre deux fonds, action ou obligation, avec les risques inhérents à tout placement, contrairement au placement en scules obligation de la SNCF ou de la RATP.

Enfin pour ce qui concerne les taux d'intérêt, la SNCF a décidé le doublement pur et simple de celui des Caisses d'Épargne.

## TICK'ÉPARGNE...

Suite au précédent numéro.

**D**ans la hâte d'une rédaction de dernière minute, la plume du journaliste s'est emballée. Résultat «l'ensemble des agents retraités» sont devenus des souscripteurs potentiels du Tick'épargne (voir ELL n° 113, p. 8).

Vous avez été nombreux à nous signaler le «planté». Ce qui prouve que vous lisez attentivement le journal, ou du moins que vous avez épluché l'article sur les salaires!

Donc rectifions le tir. Selon le protocole d'accord, «seuls les anciens agents ayant quitté l'entreprise à la suite d'un départ à la retraite peuvent continuer à effectuer des versements au plan d'épargne entreprise, sans toutefois bénéficier de l'abondement».

En clair, il faut ouvrir un plan Tick'épargne **AVANT** de partir en retraite, sinon **APRÈS** cela devient impossible. Par conséquent, Tick'épargne ne concernera pas les retraités ayant quitté l'entreprise avant le mois d'octobre prochain.

## ...ET LES RETRAITÉS.



PARADE



# AUTOBUS DE PÈRE EN FILS.

DU BRILLIE-SCHNEIDER A IMPÉRIALE AU R312

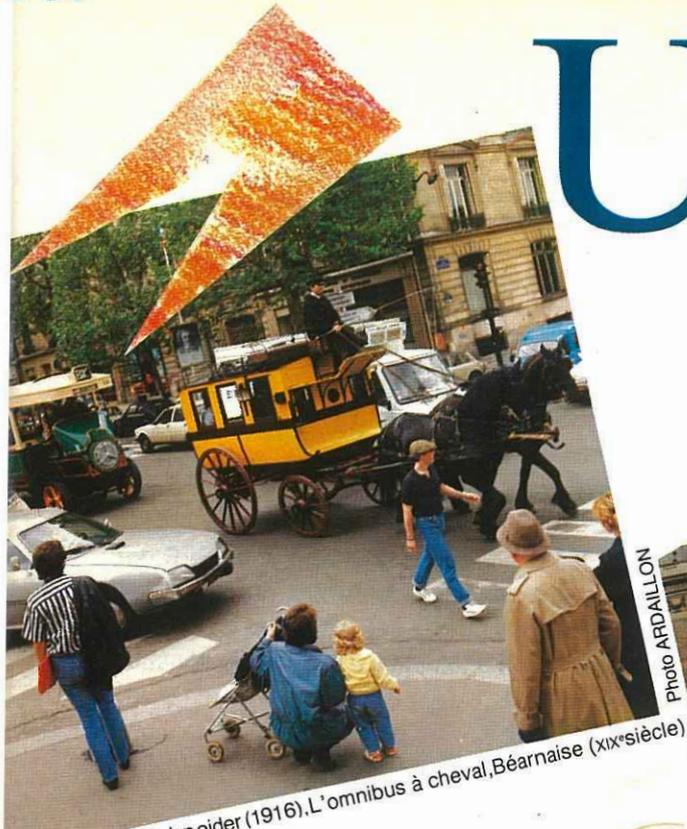


## LES MINI BUS

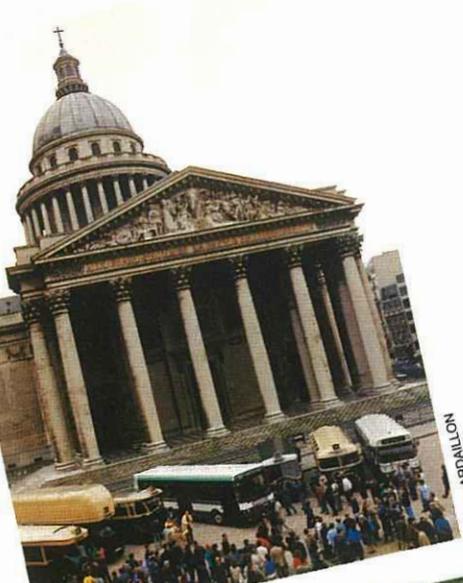


Autobus de Père en Fils, c'est le nom de l'affiche présentant les différents matériels bus à travers les âges : depuis le Brillie-Schneider à impériale jusqu'au R 312. File est disponible au service des relations publiques (55, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris) au prix de 60 francs.

# UN R 312



de gauche à droite Schneider (1916). L'omnibus à cheval, Béarnaise (xix<sup>e</sup> siècle)



Place du Panthéon.



TN 4 H (1936)



R 312 (1988)

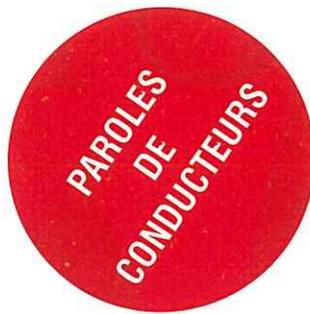
Ils étaient tous là, du Schneider H au Chausson APU 53, en passant par le TN Renault au gaz de ville sans oublier le plus ancien, un omnibus à cheval dénommé la Béarnaise: c'était le 1<sup>er</sup> juin dernier lors de l'arrivée du nouvel autobus parisien, le R 312. !

Un nouveau matériel bus sur le réseau, cela n'arrive pas tous les ans. C'est un événement qui se doit d'être fêté! C'est pourquoi, à l'occasion de la mise en service du R 312 sur la ligne 38 (Porte d'Orléans - Gare de l'Est), une grande parade s'est déroulée de la Porte d'Orléans au Panthéon.

Dix ancêtres du R 312 ont ainsi, le temps de quelques tours de roues, repris du service avant de jouer les vedettes devant les photographes de presse. Les plus «jeunes» d'entre eux proposèrent ensuite aux amateurs (et il y eut foule) une balade autour du Jardin du Luxembourg.

Une parade qui fut pour le nouvel autobus parisien une véritable consécration.

Simone FEIGNIER



**A** quelques jours de l'été, 250 conducteurs du métro et du RER ont discuté « travail » avec les principaux responsables du service de l'exploitation du réseau ferré (service FE). Les difficultés de chaque jour, les craintes, les espoirs... Une tentative d'amorcer la communication, loin des bruits de « Radio Tunnel ».

« On ne parle de nous qu'au moment des grèves. Et encore, c'est pour nous enfoncer aux yeux du public ».

Vendredi 10 juin. L'atmosphère est estivale et, avec le soleil, les jardins de l'École technique de Noisiel ont des faux-airs de patios espagnols. On est loin de l'ambiance habituelle des corps de garde sur l'urbain. Pourtant, ils sont une soixantaine, tous de la division métro 1 (lignes 1, 2, 4, 6 et 11), à se retrouver sur les gradins du grand amphithéâtre. « Ils » : ce sont des conducteurs. Avec eux, de nombreux cadres et agents de maîtrise des lignes concernées. Face à eux : Jean-Paul Bailly, chef du service FE, Jean-Marc Mocquiaux, son adjoint chargé des questions « trains », Jean-Pierre Roux, chef de la division métro 1 et Jacques Garandel, adjoint au chef de division. Paul-André Bolgert, directeur du réseau ferré, assiste également au début du débat.

Quel débat ? Celui sur le métier de conducteur en 1988 à la Régie. Mais pas facile d'amorcer une conversation, surtout quand on s'est regardé en chiens de faïence durant des années !

Alors, on passe rapidement à la projection d'un clip de 30 minutes intitulé « Paroles de conducteurs ». Un geste de la main, un mot glissé dans l'oreille de son voisin : l'ambiance monte dans les gradins. Pour éviter que les discussions partent dans tous les sens, des groupes de réflexion d'une quinzaine de personnes sont formés. Chacun aura à débattre d'un thème (l'évolution du métier de conducteur, les rapports avec la hiérarchie, la sécurité...) puis à présenter des conclusions en début d'après-midi, en séance plénière.

« Votre clip, c'est de la manipulation. » « On n'est pas résignés. » « Pourquoi l'AIMT\* ? » « Quelles seront les conséquences sociales ? » « Quel avenir pour la sous-filière B3 ? » « Il faudrait que les cadres cessent de nous prendre pour des enfants. » « Qu'envisage-

t-on pour faciliter le service des portes ? » « Il faudrait harmoniser les relations avec les services d'entretien. » « On souhaiterait avoir davantage d'informations... Dans l'ensemble, les préoccupations exprimées par les conducteurs de la division métro 1 rejoignent celles formulées par leurs collègues des trois autres divisions de FE ayant participé aux rencontres précédentes. Avec néanmoins quelques différences, en particulier sur le sens de l'expression « pousse-manette » utilisée pour décrire le travail du conducteur. Il n'y a pas qu'au RER que l'on repousse avec violence l'idée « d'un conducteur pousse-manette ».

« Nous sommes là pour vous écouter », insiste à diverses reprises J.-P. Bailly. « Mais ces réunions ne sont ni une nouvelle forme de discussion par dessus la tête de votre hiérarchie, ni une nouvelle forme de négociation en dehors des organisations syndicales ».

« Qu'est-ce qu'ils veulent donc nous faire dire, nous faire croire, nous faire avaler ? » Côté conducteurs, c'est vrai, la suspicion est sous-jacente. Mais cela n'empêche pas le débat d'être animé. « Puisqu'on est là, et bien causons », lance un conducteur en direction de plusieurs de ses collègues. Avant d'ajouter l'air goguenard : « et puis, on a peu de chance de retrouver tous ces Messieurs en loge de conduite. »

Parler, c'est une chose. Être écouté : c'en est une autre. « Message reçu 5 sur 5 » affichaient les responsables de FE après les rencontres de Noisiel. « Les grandes questions liées à l'automatisation et à l'évolution des métiers de l'exploitation ne se régleront pas en quelques mois », reconnaît J.-P. Bailly. « Ce sont de nouvelles règles d'exploitation qu'il nous faut inventer avec l'AIMT. L'expérience qui sera réalisée à l'horizon 92-95 sur la ligne 11 sera déterminante. » « Mais sans attendre », ajoute de son côté J.-M. Mocquiaux, « il y a de nombreuses questions pratiques sur lesquelles les conducteurs ont non seulement des idées, mais un avis à faire valoir. »



CTEURS

PAROLES  
DE  
CONDUCTEURS

PAROLES  
DE  
CONDUCTEURS

PAROLES  
DE  
CONDUCTEURS

PAROLES  
DE  
CONDUCTEURS

Par ligne, par terminus, sur des problèmes de signalisation, de « libre choix » du mode de conduite, d'implantation des miroirs ou des caméras de quai : voilà comment devrait s'amorcer concrètement et pragmatiquement le dialogue avec les 3200 conducteurs de FE. « Pour parler sereinement des grands enjeux de la RATP et des grands projets de modernisation au réseau ferré, il y a un nouvel état d'esprit, un nouveau climat à créer », reconnaissent en cœur J.-P. Bailly et J.-M. Mocquiaux.

Et qui sait à la longue, « on » finira peut-être

par découvrir que les conducteurs ne sont ni des grands méchants loups, ni des individus rétrogrades hostiles au changement. « On veut bien qu'on parle de nous, on n'est pas des sauvages » s'exclamait même l'un d'entre eux. Rude coup pour tous ceux qui préfèrent le confort des idées préconçues !

**Christian CHAUMEREUIL**

*\* Automatisation intégrale du mouvement des trains : voir ELL, n° 113, pp. 12 à 16.*

## VIDÉO CONDUCTEUR

**A**u départ, un journaliste qui durant deux mois interroge une centaine de conducteurs des lignes 3, 4, 7, A et B, vingt agents de maîtrise et dix cadres de FE. Résultat : près de 30 heures d'interviews, de témoignages, enregistrés en vidéo.

Ensuite, un montage pour extraire les phrases clés, les propos essentiels sur :

- l'image du métier de conducteur,
- le devenir du conducteur,
- les rapports hiérarchiques,
- la sécurité,
- la communication.

En final, un clip vidéo de 30 minutes que l'on pourrait résumer en six « Paroles de conducteurs » :

- « la fonction existe, le métier a disparu »,
- « on se fait à l'idée d'être remplacé »,
- « avant, on avait des chefs »,
- « les voyageurs, c'est comme des robots »,
- « la sécurité voyageur ? C'est bien ça le problème »,
- « Rétablir cette communication qui existait... C'est le modernisme qui l'a tuée. »

Même si tout cela est nécessairement « réducteur », même si cela semble parfois « manipulateur », cela s'avère en final extrêmement « révélateur » de l'état d'esprit des conducteurs, avec en filigrane ce besoin primordial de dialogue et de considération. « On n'est pas des sauvages... »

De tout cela, Jean-Paul Bailly, chef du service FE, en a fait une première synthèse dans un document de 8 pages adressé dans le courant de l'été à l'ensemble des conducteurs. Avec cette conclusion :

*«... Alors que nous nous trouvons probablement à l'aube d'une nouvelle période de modernisation, il faut donc avoir bien intégré le fait que toute mutation importante représente un triple défi : technique, économique, social.*

*Il n'est pas douteux que le défi technique puisse, à plus ou moins longue échéance, être gagné.*

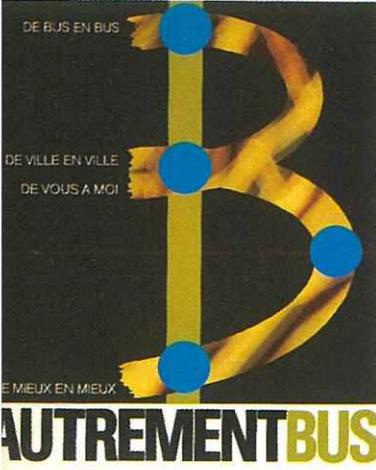
*Il n'est pas prouvé que le défi économique puisse être relevé.*

*Il est certain que le défi social représente l'enjeu le plus important et le pari le plus difficile à tenir.*

*C'est en étant bien conscient de ce dernier point, sachant qu'on ne réussit pas un grand projet contre les hommes mais avec les hommes, que j'aborde les étapes que nous allons être amenés à franchir dans les prochaines années... ».*



Photo MARGUERITE



# LIBRE PROPOS

Enquête réalisée par Christian CHAUMEREUIL

**D**ans quelques jours, l'opération Autrement Bus démarre officiellement dans les cinq communes pilotes des Hauts-de-Seine. Depuis un an, Entre les lignes vous en a présenté les principaux aspects. Aujourd'hui, nous vous livrons différents témoignages sur cette opération. Différents témoignages ou des témoignages différents? Et pourquoi pas des témoignages complémentaires. Et la cohérence dans tout cela? Voyons! Comme si vous ne saviez pas lire entre les lignes...

**Muriel SÉGUREL**

Capilote du groupe projet Autrement Bus

« Mais demain, si l'on veut... »

Cette ancienne inspectrice de ligne au dépôt de Croix Nivert, versée depuis quelques semaines dans les « Études de circulation », appartient au club (assez réduit) des « initiateurs d'Autrement Bus ». La rencontre date de 1985. M. Ségurel quitte alors « l'exploitation active » pour participer aux recherches de Réseau 2000 sur le réseau routier. Réseau 2000, c'était à l'époque un vaste programme de recherches prospectives pour tenter de cerner les éléments qui allaient modeler l'évolution de l'entreprise dans les vingt prochaines années. Parmi ces éléments, Réseau 2000 accordait une importance toute particulière aux nouveaux rapports à établir entre « le global » (entendez l'entreprise) et « le local » (les équipes de terrain). Aujourd'hui, on tente de résumer cela par des mots : « décentralisation », « autonomie », « responsabilisation »... Pendant deux ans, M. Ségurel va aborder la question d'une manière concrète. Objectif : faire en sorte que le mot « commercial » ait droit de cité dans les activités du dépôt. « Commercial » : un mot dont le sens est pour le moins ambigu. Mais un mot qui offre l'avantage d'être « passe-partout ».

« Le but de l'étude était de savoir sous quelles formes et jusqu'à quel point les équipes de dépôts pouvaient prendre en charge l'élaboration, le suivi, le contrôle, l'adaptation et la promotion du « produit bus » au plan local. » Approche iconoclaste dans un réseau culturellement centralisateur. D'ailleurs, M. Ségurel reconnaît que si elle n'avait pas été « de la maison », on l'aurait gentiment mais fermement prié de se mêler de ses affaires. « Avec le recul, je suis surprise de constater que parmi les propositions d'action envisagées, ce sont celles sur lesquelles nous étions le plus pessimistes qui ont débouché. C'est le cas par exemple de l'entretien des potelets d'arrêt par les agents de RM\*. Sur d'autres problèmes en revanche, les esprits avancent avec une sage lenteur. »



Photo: MARGUERITE

En 1986, les responsables du réseau routier donnent le feu vert pour une expérimentation sectorielle de la « fonction commerciale locale ». Dans le même temps, un autre feu vert est donné pour une expérience pilote de restructuration du réseau de bus dans cinq communes des Hauts-de-Seine. Les deux expériences fusionnent : secteur pilote, devenu entre temps Autrement Bus, est né. « Cette convergence était nécessaire, souligne M. Ségurel. Question de bud-

get mais aussi de cohérence. Si l'on veut que l'externe bouge, c'est-à-dire si l'on veut que le service rendu aux voyageurs devienne meilleur, l'interne doit évoluer, car ce sont les hommes de l'entreprise, et entre autres ceux du terrain, qui participent à la mise en œuvre de ce service. » Jusqu'en juin dernier, date de son départ au groupement « Études de circulation » M. Ségurel a participé au groupe projet « Secteur pilote ». « J'ai appris plein de choses. Cela m'a donné un autre regard sur l'entreprise, en particulier sur les rapports avec les élus et les tuteles... Mais je regrette que la plupart des aspects internes aient progressivement disparu du projet. Le groupe de travail chargé de réfléchir à ces aspects, groupe composé essentiellement de cadres de dépôt, a eu une attitude générale de réserve. Les propositions ont été souvent d'ordre technique. Mais il paraît difficile de remettre en cause les modes de fonctionnement actuels, tout en reconnaissant qu'ils présentent des faiblesses, tant que la direction du Réseau Routier ne définit pas clairement les objectifs qu'elle veut assigner aux dépôts. Par ailleurs, la charge de travail imposée par la réalisation des aspects externes de l'opération ne permettait guère aux participants du groupe d'être suffisamment disponibles pour réfléchir à ces problèmes... Je pense que l'on n'a pas vraiment profité de la dynamique de l'opération Secteur pilote et que cela explique en partie le manque de motivation que l'on ressent aujourd'hui sur le terrain. Par ailleurs, l'absence de volet social dans cette opération n'a pas facilité les choses. »

Même si elle ne craint pas de se montrer critique, M. Ségurel refuse farouchement de se dire déçue. « Sur le plan professionnel, Secteur pilote a été une expérience passionnante. Sur le plan du service rendu aux voyageurs, Secteur pilote contient des aspects positifs. Le réseau bus sera plus clair, plus facile à utiliser et l'information sera meilleure. Je regrette simplement, que l'on ait mis plus l'accent sur l'aspect rentabilité que sur l'aspect service public. Enfin au plan interne, les choses, c'est vrai, n'auront guère changé. Mais demain, si l'on veut et si l'on s'en donne les moyens, rien n'empêche que cela commence à évoluer. »

\* Service du matériel roulant et des activités industrielles du réseau routier: voir ELL n° 105, pp. 12 et 13.



Chère Madame,  
Cher Monsieur,

(...) Il est cependant un domaine majeur où je crois de mon devoir de vous faire, en tant que directeur du réseau routier, une mise au point qui engage l'entreprise. Beaucoup d'entre vous ont exprimé l'inquiétude qu'**Autrement Bus** ne soit qu'une étape vers la privatisation du réseau d'autobus de banlieue de la RATP. Vous vous êtes souvent appuyés, pour nous faire part de ce sentiment, sur un rapport émanant de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris.

Permettez-moi de vous rappeler que le Président du Conseil d'Administration de la RATP a très vite réagi, — et en termes très clairs, — à la publication de ce rapport.

Dans sa lettre du 8 juillet 1987, adressée à M. Clément, président de la Chambre de Commerce, M. Paul Reverdy écrit en effet: «La RATP est évidemment opposée à la privatisation du réseau d'autobus de banlieue (...) et à la dissociation entre le réseau souterrain (...) et le réseau de surface (...). Le regroupement sous une même autorité, la RATP, des lignes ferroviaires et d'autobus est un facteur de bonne intégration et de rationalité économique.»

A ces propos très fermes de notre Président, je me permettrai d'ajouter, si vous le voulez bien, deux réflexions personnelles.

La première — je m'en porte garant — c'est qu'**Autrement Bus** n'a jamais été conçu dans ce sens, ni avec cet objectif, mais au contraire avec la préoccupation de mettre la RATP dans une position de force en montrant qu'elle pouvait, à moyens quasi constants, offrir un service plus attractif et développer son trafic.

La seconde est, bien sûr, que nous ne pouvons pas, en toute honnêteté, nous porter fort pour des décisions qui relèvent exclusivement de l'autorité politique. Mais il nous appartient, en revanche, de rendre notre entreprise la plus compétitive possible, dans un esprit de service public, afin que nul ne dispose contre nous du moindre argument. Voilà pourquoi, plus que jamais, nous sommes résolus, vous comme moi, à assurer le succès d'**Autrement Bus**. (...)

**Maurice Bourgoïn,**  
directeur du réseau routier

**Jean DELÉTRAZ**

Inspecteur de ligne au dépôt de Fontenay-aux-Roses

### «Le succès dépendra de l'évolution des structures...»

Pour ce savoyard bon teint, le panorama montagnard se limite aux collines de Fontenay et aux alpages de la Butte Rouge. Après douze années passées dans les services d'études de l'ancienne direction des travaux neufs, Jean Delétraz a opté pour l'exploitation en 1985. Le temps de négocier une mobilité, de faire ses classes au dépôt de Malakoff, J. Delétraz arrive comme inspecteur de ligne à Fontenay en janvier 1987. «Je ne suis pour rien dans cette affectation. Je ne m'en plains pas, au contraire. Je suis venu au routier car de l'extérieur ce réseau me paraissait plus accueillant et surtout à la veille de profondes mutations. Une des clés de l'avenir de la Régie, c'est le bus.» Absorbé complètement par la préparation de la restructuration et le lancement d'**Autrement Bus**, J. Delétraz n'a guère eu le temps de mettre le nez hors du dépôt. «Ce n'est pas l'idéal pour nouer des contacts et connaître les agents.» Mais lorsque l'opération sera partie, J. Delétraz compte bien rattraper le temps perdu. «Nous avons été associés de très près à la restructuration. Plusieurs de nos propositions ont été reprises dans le projet final. Il y a eu aussi de nombreuses réunions dans les municipalités... Le réseau avait besoin d'être remis d'équerre. Historiquement, on retrouve une certaine logique. Mais pour le voyageur, l'organisation de la desserte n'avait plus grand chose de compréhensible. C'était un réseau pour initié.»

L'une des originalités d'**Autrement Bus** réside dans l'aménagement des correspondances bus/bus. Avec l'œil expert de l'ancien «des travaux neufs», J. Delétraz a observé les péripéties ayant accompagné

la naissance des fameux points clés. «Réaliser des travaux en banlieue est quelque chose de compliqué, à cause de la multiplicité des interlocuteurs. Il y a des règles à connaître. Ce n'est pas évident la première fois.»

**Autrement Bus, Secteur Pilote:** pour J. Delétraz ce n'est plus vraiment la même chose. «Au départ, il y avait beaucoup de choses dans le projet du Secteur Pilote. Aujourd'hui, **Autrement Bus** prend surtout en compte les aspects externes. Maintenant, cela me semble difficile de vouloir changer trop de choses en même temps.»

Alors, **Autrement Bus** recollera-t-il à Secteur Pilote? «C'est une question de volonté», affirme J. Delétraz. «Il se pose déjà un problème de suivi. Nous n'avons pas les moyens matériels en dépôt pour prendre le relai des services centraux qui pilotent actuellement les aspects promotion, information du public... Quant aux aspects internes, le succès de l'opération dépendra de l'évolution des structures. De ce point de vue, on parle trop en termes de décentralisation. Il me paraît utopique de vouloir considérer le dépôt comme une PME<sup>1</sup> totalement autonome. En revanche, le dépôt devrait acquérir plus de poids et il devrait être davantage impliqué dans l'étude des questions qui le concernent.

C'est avant tout une question de partage des rôles. Ce qui vient d'être mis en place à Fontenay en matière d'entretien des points d'arrêt<sup>2</sup> me paraît l'exemple de la voie à suivre.»

<sup>1</sup> PME: Petite ou Moyenne Entreprise.  
<sup>2</sup> Voir ELL n° 105 pp. 12-13



Photo: MARGUERITE

« Prêt à participer à la suite des opérations... »

Monsieur l'ingénieur fait du commercial !

« Jacques Goiran : agent des cadres ateliers-travaux. Voilà ce qui est inscrit sur ma carte de service. Et pourtant, je n'ai pas travaillé une seule journée dans un atelier ».

A l'origine de ce léger quiproquo, un diplôme d'ingénieur en électrotechnique obtenu avant d'entrer à la Régie. D'abord informaticien, puis gestionnaire des cartes intégrales, J. Goiran est aujourd'hui technico-commercial sur l'opération « Autrement Bus ». Trois métiers fort loin de l'électrotechnique ! C'est en février 1987 que J. Goiran découvre son nouveau job. « Les grandes idées du projet Autrement Bus étaient fixées. Mais c'était tout. » Les premières semaines sont mouvementées. D'après le compte à rebours, le lancement de l'opération est prévu 15 mois plus tard. Pour mettre en pratique les idées du projet, une douzaine de groupes de travail sont constitués. J. Goiran est le « correspondant » (entendez « la cheville ouvrière ») de quatre d'entre eux.

Des projets d'enseignes lumineuses RATP pour les commerçants vendant des titres de transport aux livrets d'information\* envoyé à l'ensemble des agents des dépôts de Fontenay et de Malakoff, J. Goiran prépare, met en forme, assemble les pièces du puzzle de l'information et de la promotion sur Autrement Bus. Un puzzle qui prend parfois des allures de casse-tête compte tenu du nombre des intervenants dans et hors de l'entreprise. « Il faut être vigilant », confie J. Goiran avec un sourire à peine dissimulé.

« C'est la première fois qu'à la Régie on met autant le paquet sur un projet de restructuration. C'est le signe d'un changement d'attitude. On va chercher le voyageur chez lui ou à son travail... En interne aussi, les choses bougent. Il y a un net effort de communication. Très souvent, les agents ont l'impression que les voyageurs en savent plus qu'eux. Avec Autrement Bus, nous voudrions que cela change. »



Les réunions d'expression directe\*\* organisées à l'automne 1987 ont été un moment fort de ce processus de communication. Courant avril, un jeu de « fiches réponses » aux questions des agents a été adressé à l'ensemble du personnel des dépôts de Fontenay et de Malakoff. « Je n'ai pas eu de retour », constate J. Goiran, un peu déçu. « Je ne crois pas que ce vide soit le reflet d'un manque d'intérêt des agents. Il reflète plutôt l'absence d'outil permettant d'avoir des remontées d'informations depuis les lignes. »

Prévu en mai, le lancement d'Autrement Bus n'interviendra qu'au début du mois d'octobre. « Ce report était nécessaire. Rien n'était prêt aux points clés. Or, c'est quand même un des aspects essentiels du projet. A travers Autrement Bus, c'est l'image de la RATP qui est en jeu. »

Dans quelques semaines, J. Goiran aura fini de monter le puzzle des actions de promotion et d'information. Autrement Bus deviendra une chose tangible. « Je n'oserais jamais prétendre que tout sera parfait et que ça va marcher comme sur des roulettes. On fait le maximum, mais Autrement Bus, ce n'est pas de la magie ! On ne va pas tout changer en un tour de main... Beaucoup de gens attendent trop et trop vite d'Autrement

Bus. Quand je vois le chemin parcouru en un an et demi, je me dis qu'il fallait beaucoup de courage pour se lancer dans un tel projet. Le succès dépendra en grande partie de l'évolution des mentalités. Je regrette que l'on ait modifié le rôle du groupe pilote car il contribuait à créer une dynamique. C'est particulièrement important alors qu'on envisage d'étendre Autrement Bus à d'autres secteurs de banlieue. Une hypothèse qui ne manque pas de séduire J. Goiran qui se déclare d'ailleurs « prêt à participer à la suite des opérations ».

\* Voir ELL n° 107, p. 5.

\*\* Voir ELL n° 109, pp. 14-15.

**Va-t-il y avoir une réduction des effectifs de maintenance à Fontenay ?**

La RATP a engagé dans le secteur de la maintenance une politique globale qui comprend une recherche d'efficacité. Elle passe en partie par des réductions d'effectifs et s'applique donc aux deux dépôts **Autrement Bus**.

Pour le dépôt de Fontenay où une nouvelle tâche va être expérimentée (le petit entretien des points d'arrêt), les objectifs à atteindre en matière d'effectifs tiendront compte de cette particularité.

**Cela veut dire que vous ne prévoyez pas de contreparties pour les personnels ?**

**Comment seront répartis les gains de productivité qu'Autrement Bus dégagera ?**

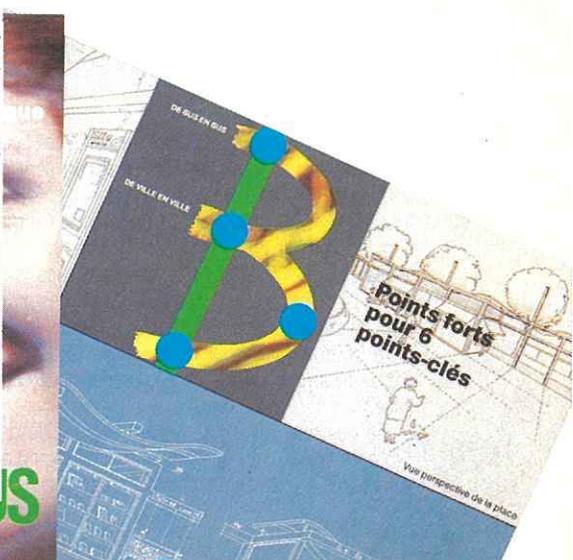
**Autrement Bus**, ce n'est pas travailler plus, mais travailler **autrement** pour satisfaire la clientèle.

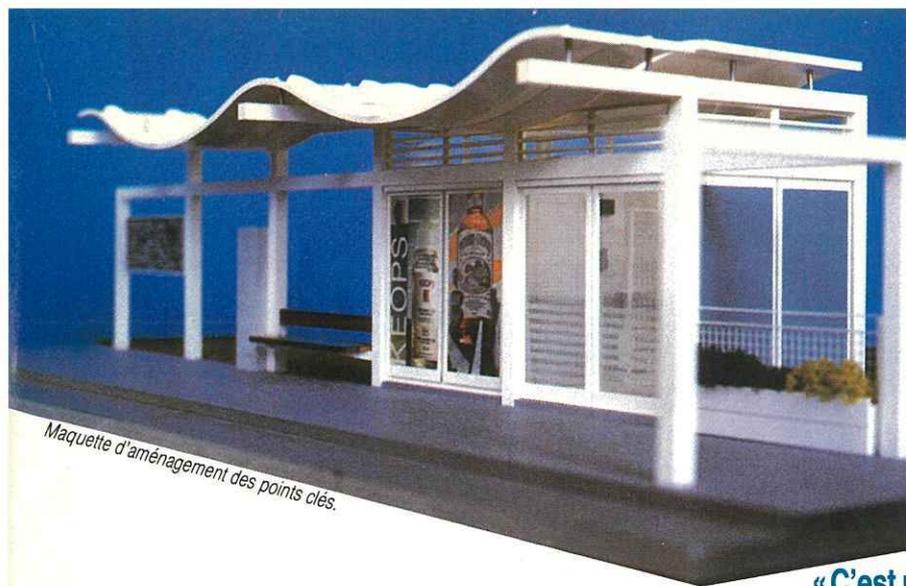
Comme vous le savez, son objectif est de gagner des voyageurs, en améliorant la qualité du service que nous offrons. Cela veut dire produire davantage de recettes, donc diminuer l'indemnité compensatrice, c'est-à-dire l'argent public nécessaire à l'équilibre financier de la Régie. En clair, cela permettra à la RATP de développer son degré d'initiative et de liberté par rapport aux tutelles financières. A ce moment-là, nous disposerons de plus d'arguments pour mettre en œuvre ensemble un développement de notre entreprise conforme aux souhaits des salariés et des voyageurs.

Dans l'immédiat, les contreparties seront ailleurs : être pleinement informé du projet, pouvoir en discuter, faire des suggestions et des critiques, recevoir une formation qui vous aidera à faire bouger les choses et à mieux prendre en charge **Autrement Bus**.

**Les voyageurs se plaignent de ne jamais trouver un agent pour répondre à leurs questions. Et si on installait des inaptes ou des TUC à chaque point-clé ?**

Les points-clés, voilà bien sûr des points de rencontre privilégiés pour notre clientèle. Au démarrage d'**Autrement Bus**, nous veillerons donc à y assurer une vraie présence de la RATP. Qui nous y représentera ? Nous ne le savons pas encore... Mais, une fois l'opération bien lancée, il ne sera pas utile d'y placer des agents en permanence.





Maquette d'aménagement des points clés.



**Jacques COUSSEDIÈRE**  
 Chef du service de l'exploitation

« C'est une évolution, pas une révolution... »

« A la Régie, il est de bon ton de brocarder le conservatisme du réseau routier. Pourtant, quand je compare ce qui se passe aujourd'hui en dépôt avec ce que j'ai connu il y a 25 ans, au début de ma carrière, je constate avec satisfaction que les choses ont considérablement évolué... C'est vrai que nous avons plutôt l'habitude des changements par petites touches. Et puis nous ne savons pas assez faire notre publicité. Maintenant, je trouve que l'on a souvent tendance à prendre pour de l'immobilisme ce qui n'est que du pragmatisme. » 51 ans, chef du service de l'exploitation depuis 1984, Jacques Coussédière est sans conteste une « notabilité » de la RATP. Il est par conséquent un des hommes dont les avis ont guidé, orienté les pas du projet Autrement Bus. « Il serait vain de vouloir se lancer dans une recherche de paternité à propos d'Autrement Bus. Cette opération me paraît être le résultat d'une symbiose d'idées entre des travaux différents, voire concurrents, réalisés tant au réseau routier, qu'à l'ancienne direction du développement, au service commercial ou à Réseau 2000. En cela Autrement Bus est une opération exemplaire. Elle aura donc beaucoup de pères si elle réussit. En cas d'échec... Mais je suis convaincu du succès! »

Quant à la philosophie du projet, J. Coussédière la résume d'une phrase. « Comment faire pour améliorer la prise en compte des attentes des clients des bus... Je n'aime pas trop parler de démarche commerciale. L'expression pose un problème de compréhension. Elle est mal interprétée et nos agents se voient tout de suite transformés en vendeurs ou en démarcheurs, et ils s'interrogent sur le maintien du service public. En revanche, je préfère parler de la recherche d'une meilleure qualité de service ou d'une meilleure réponse aux souhaits des voyageurs. Cela va de l'information à la qualité de la conduite en passant par la propreté des bus, l'accueil, la régularité... Démarche « qualité » donc; les mots passent mieux. Nos agents savent d'ailleurs que c'est pour les voyageurs que nous travaillons tous et que l'avenir de l'entreprise dépendra de leur attitude. »

Qu'il y ait de l'attentisme, voire du scepticisme devant Autrement Bus, J. Coussédière ne le nie pas. « A Villejuif ou à Bobigny, nous avons réalisé des restructurations au moins aussi importantes. Depuis des années, nous accompagnons les transformations du réseau bus d'opérations de promotion ou de marketing. Alors, que certains aient une impression de déjà vu, cela se comprend. Mais c'est la première fois que nous concentrons nos efforts sur un secteur, en lançant toute une série d'actions coordonnées dont certaines sont réellement novatrices. C'est la première fois que nous affirmons notre volonté de simplifier et de structurer le réseau bus autour de points clés, véritables lieux d'échanges. Jamais non plus nous n'avons développé à ce point la communication interne sur de telles opérations. Il s'agit de créer une dynamique. La restructuration devrait nous permettre de gagner 5 à 6 points de trafic sur l'ensemble du secteur. Or nous affichons un objectif de + 8 % d'ici fin 89. Nous savons depuis plusieurs années que le développement du réseau routier ne peut plus être fondé sur une simple extension géographique de notre zone de desserte. Par conséquent, nous devons d'abord chercher à accroître notre trafic dans les zones où nous sommes le mieux implantés et où il existe des possibilités de croissance importante.



Photo: MONMOR

Autrement Bus reflète cette volonté. C'est en cela qu'il constitue un projet capital, je dirais même vital, pour l'avenir du réseau routier. » Si l'enjeu externe d'Autrement Bus est clairement défini, l'enjeu interne peut apparaître oublié ou mis en sommeil. J. Coussédière conteste cette interprétation. Il n'hésite pas à déclarer: « A moyen terme, les aspects internes du projet sont sans doute les plus importants. Mais il est beaucoup plus long de convaincre des gens et de faire évoluer des comportements que de modifier des itinéraires de lignes et d'implanter des points clés... Il faut « laisser le temps au temps ». Il y a néanmoins des choses qui peuvent aller vite et être étendues rapidement à l'ensemble du réseau. C'est le cas des nouvelles méthodes de recrutement, de formation et d'évaluation des jeunes agents ou de la reprise par le service RM de l'entretien courant des potelets. D'autres choses demandent un effort plus long et plus soutenu, comme la formation « qualité » de l'ensemble du personnel concerné, formation définie en associant les agents eux-mêmes. » Avec une grande honnêteté, J. Coussédière reconnaît que la résistance au changement n'explique pas l'ensemble des difficultés rencontrées. « Il y a chez de nombreuses personnes un désir sincère de voir évoluer les relations de travail. Mais comme dans toute opération

de ce genre, des erreurs sont inévitables. Par exemple, nous avons mis en place un groupe pluridisciplinaire chargé de réfléchir aux nouvelles missions des dépôts dans le cadre d'Autrement Bus. Nous, les dirigeants, nous nous sommes aperçus que nous n'avions pas cadré suffisamment tôt nos objectifs en la matière et défini clairement nos attentes prioritaires vis-à-vis des dépôts. Aujourd'hui, nous sommes en train de rectifier le tir en remettant à plat le problème des dépôts et de leurs relations avec les organismes centraux. Cela s'inscrit bien dans le rôle de la hiérarchie. Une fois ce travail accompli, nous pourrions, dans ce domaine, avancer beaucoup plus vite. »

L'opération Autrement Bus n'est pas encore lancée que déjà l'on parle de deux nouveaux secteurs pilotes, l'un dans le Val-de-Marne autour de Créteil et l'autre en Seine-Saint-Denis à Montreuil. « Améliorer la desserte, faciliter les correspondances bus/bus, éliminer les points noirs qui entravent la circulation des bus, développer l'information du public: il n'y a pas besoin d'attendre les résultats d'une expérience pour vérifier le bien-fondé de telles idées! En revanche, il est important de tester les procédures de mise en œuvre, les modalités de financement et les réactions du public. Le report de l'expérience Autrement Bus nous a montré qu'il fallait entre 12 et 15 mois pour venir à bout de lourdeurs administratives et techniques, souvent extérieures à l'entreprise d'ailleurs. Si nous voulons donner une suite à l'expérience Autrement Bus, nous devons nous en occuper dès maintenant. » Cette suite, J. Coussédière la considère comme une quasi certitude. « Autrement Bus, c'est une évolution, pas une révolution. Je ne suis guère inquiet sur la réussite du projet. En revanche, je suis davantage préoccupé par la manière dont nous pourrions ensuite étendre l'opération. Cela dépendra pour une large part des possibilités de financement. Et aussi de la manière dont nous saurons convaincre l'ensemble des acteurs, internes et externes, qu'ils sont tous un peu les parents d'Autrement Bus. »



# Les fruits de FLOREAL

**Q** quatre années de recherches en collaboration avec des universitaires ont produit une passionnante étude historique de la vie du dépôt Floréal. Mais, au-delà de l'intérêt pour l'histoire, il semble qu'il se soit passé quelque chose d'autre.

**D**u 8 au 23 octobre prochain, l'histoire de FLOREAL, dépôt du routier aux Lilas, sera retracée dans une exposition. Photos, archives, objets divers, maquettes, témoignages sonores, bande dessinée reconstitueront la vie quotidienne du dépôt et l'évolution des métiers depuis sa création en 1900. La présentation s'articulera autour des générations successives de matériels exploités et entretenus. Ils seront présents physiquement grâce aux voitures prêtées par le Musée des Transports (1) : tramway, autobus TN6 et SC10. Des séquences vidéo réalisées par le CPA (2) montreront les métiers actuels et le futur sera concrétisé par la dernière génération de bus : le R 312. De plus, chacune des trois fins de semaine sera animée par une manifestation fondée sur le talent des agents : exposition d'arts, après-midi musical et folklore grâce à l'Amicale des Bretons de la RATP.

### Une idée bien acceptée

— « L'accueil y sera assuré par des agents du dépôt puisque c'est avant tout d'eux qu'il s'agit. Ainsi l'exposition ne leur échappe pas. De plus, elle sera installée dans un hall de remisage, un lieu vivant, dont les perturbations ont été acceptées par les agents. »

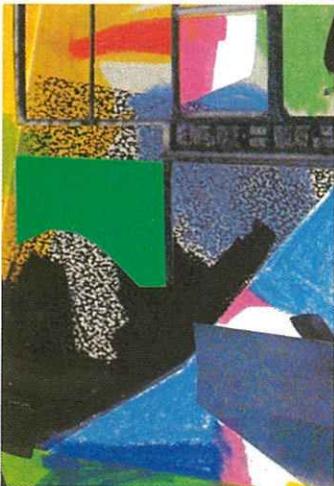
Pour Alain Armand, chef de dépôt, la démarche est pleinement intégrée. L'exposition est apparue comme projet à la fin d'une première recherche en 1984/85 plus axée sur l'ethnologie (3) que sur l'histoire. Elle a donné lieu à un premier rapport intitulé « un village éclaté : le dépôt Floréal ». Durant plusieurs mois des étudiants ont recueilli les témoignages des agents. Toutes les dimensions du rapport au travail et à l'environnement ont été étudiées : les habitudes des groupes professionnels, les rites de salut, le bizutage (4), les « pots » divers, la créativité des talents « hors travail » y compris la « perruque » (5). En ligne, une enquête poussée a été menée sur les machinistes qui parfois peuvent rester plusieurs semaines sans passer au dépôt. L'importance des délégués de ligne a ainsi été soulignée. Sans existence officiellement reconnue, ils sont les porte-parole indispensables des agents de la ligne.

De ce premier travail dont l'axe fondamental de recherche a été le présent, est sortie l'idée d'une mise en perspective historique.

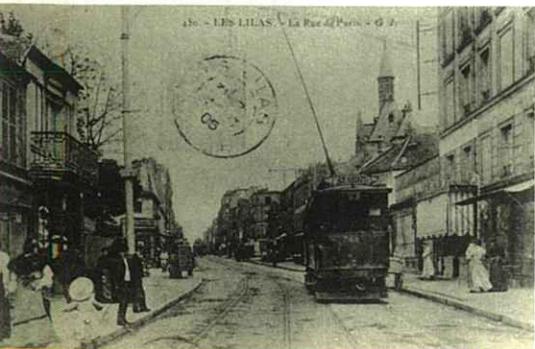
Avec l'aide d'Alain Armand et René Darfel, pilote du groupe histoire à Réseau 2000 (voir encadré), deux universitaires ont conduit la recherche. Noëlle Gérôme qui appartient au Centre de recherche d'histoire des mouvements sociaux et du syndicalisme a dirigé les travaux, aidée pour cette seconde partie par Eric Pierre. Cette bande des quatre s'est retrouvée tous les mardis pour s'informer de l'avancement des travaux. Chacun a apporté sa pierre à l'édifice. « C'est une idée bien acceptée et reprise en compte par les agents. Nous avons reçu un bon accueil, on nous a fait confiance » constatait N. Gérôme. « Chacun peut parler de sa partie et ainsi permettre l'expression de la mémoire ouvrière. »

« Le chef de dépôt ne s'en plaint pas et R soutient », plaisante René Darfel. Un des patrons de R est intervenu personnellement auprès de Jean Robert, le président du Musée de Saint-Mandé pour obtenir un tramway ! Une sorte de consensus pour l'histoire s'est créé autour de l'exposition.

12. BAGNOLET - Les Lilas - Le Dépôt des Tramways - C. M.



13. LES LILAS - La Rue de Paris - G. P.



## La transparence pour vaincre le soupçon

Les historiens connaissent la difficulté à recueillir la mémoire ouvrière, essentiellement orale. Susciter les témoignages n'est pas toujours chose facile. Il a fallu vaincre la méfiance des agents qui se demandaient légitimement ce que pouvait bien leur vouloir la RATP en enquêtant ainsi sur eux. Le succès a été assuré par la volonté de complète transparence qui a permis de vaincre les soupçons de manipulation, forcément présents à l'esprit lorsqu'on a l'impression de servir de cobaye. Les résultats de cette première recherche ont ainsi été diffusés le plus largement possible à l'intérieur du dépôt, en particulier aux représentants du personnel. La participation d'universitaires a permis à la démarche de ne pas être uniquement vue sous un aspect « patronal ». La transparence s'est concrétisée par la mise à disposition des chercheurs, grâce au chef de dépôt, d'un bus réformé transformé en bureau et garé toute la journée du mardi à proximité de l'entrée. Sur le mur, un journal affichait le point sur l'avancement des travaux. Ainsi chacun pouvait prendre connaissance de ce qui était fait. Petit à petit une dynamique s'est créée autour du projet d'exposition. La porte toujours ouverte de ce bureau symbolique a été régulièrement franchie par ceux qui venaient s'informer et qui ont contribué en apportant leur savoir. D'ailleurs, la décoration du bus est l'œuvre des agents eux-mêmes. Les plus motivés, mis à part les inconditionnels de l'histoire ont été les machinistes. Il est vraisemblable que leur relatif isolement les a aidés à venir parler de leur métier. Les agents de l'entretien sont restés un peu plus distants. Il est vrai qu'ils sortent rarement de leur atelier. Mais il ne semble pas y avoir eu de position ouvertement hostile au projet. Au pire une neutralité qu'on peut qualifier de bienveillante.

## Susciter les témoignages

Le relais a été pris. Ainsi, grâce à l'amicale des Bretons une retraitée, receveuse à l'époque des tramways, a bien voulu apporter un témoignage précieux car la mémoire de cette période est rare. Et les « dynasties » familiales, phénomène important à la RATP où l'on connaît souvent plusieurs générations d'agents, ont ouvert leurs collections personnelles enrichissant la récolte de matériaux. En général, si les entreprises ont une bonne mémoire technique, elles ont aussi des lacunes dans les autres domaines où la gestion des archives est souvent délicate.

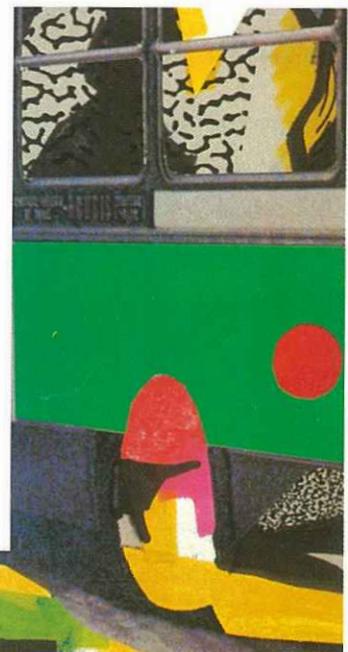
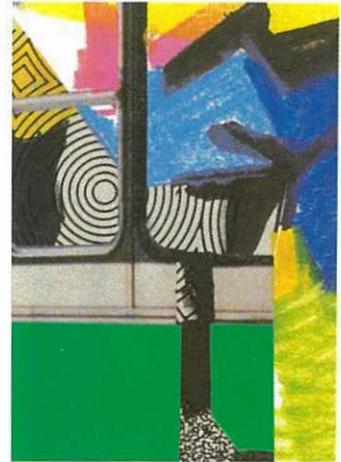
Cette recherche a permis de retrouver des éléments oubliés de l'histoire de l'entreprise. Par exemple, l'emplacement actuel de FLORÉAL n'est pas l'emplacement originel du premier dépôt de la Compagnie de tramway électrique de Paris à Romainville. Il était situé plus près des boulevards extérieurs dans la rue principale des Lilas. Les soubresauts de l'histoire politique ont donné lieu à des péripéties oubliées. Au printemps 1940 les voitures ont été réquisitionnées durant cinq jours pour évacuer des civils proches de la zone de feu. Puis l'exode des matériels a été organisé, repliés pour Floréal à Clermont-Ferrand, et conduits par les machinistes accompagnés de leurs familles. En 1961, pendant la guerre d'Algérie, au moment où planait la possibilité d'une opération militaire sur la capitale, voitures et chauffeurs ont été réquisitionnés pour établir des barricades mobiles dans les rues de Paris. Mais au-delà des retombées de la grande histoire, la petite, celle du quotidien a laissé des traces savoureuses telle l'excellente réputation de qualité des vins et des sardines vendus par la coopérative avant les « grandes surfaces ». Ou les relations avec les commerçants du quartier comme ce coiffeur dont l'enseigne apparaît déjà sur les cartes postales les plus anciennes.

## Une bonne histoire

Pour N. Gérôme cette recherche est une première. *« C'est la première fois qu'une entreprise mène sur elle-même un travail de cette ampleur. La recherche en ethno-histoire porte surtout sur des ensembles qui ont disparu ou sont en voie de disparition. Il s'agit alors de sauver ce qui peut l'être. Ici, la différence avec les autres recherches, c'est qu'on mène un travail sur le vivant. Et nous sommes en train de montrer qu'un travail sur le vivant dans une entreprise est possible et que ça marche. »*

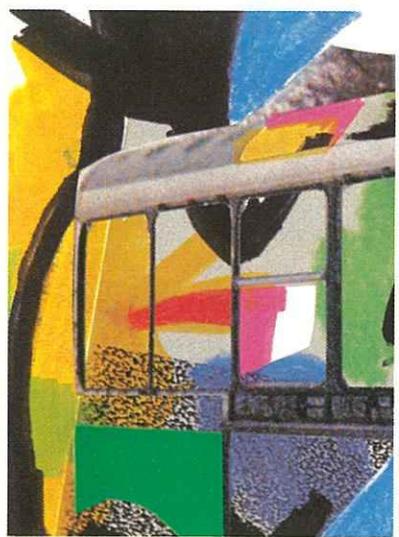
Chacun, Université ou Entreprise, a le sentiment d'avoir réalisé une bonne opération. Le musée des Arts et Traditions Populaires et la Phonothèque Nationale sont dépositaires des matériaux et documents retrouvés. La présentation la plus large possible de cette exposition aux familles et aux « voisins » y compris des autres communes permettra de mieux faire connaître la région. Il se pourrait même que cette exposition sorte de l'enceinte RATP pour connaître une carrière « grand public ». Et pourquoi pas à la cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette ?

En remettant en place la quotidienneté dans un mouvement d'évolution permanent, l'exposition ouvre des perspectives sur l'avenir et les agents qui accueilleront les visiteurs ne seront pas des gardiens de Musée. Mais au-delà de l'intérêt d'une restitution temporaire aux agents de FLORÉAL d'un travail sur leur passé, pour tous les participants l'impression est certaine qu'au moins à FLORÉAL un processus s'est engagé et qu'il se passera encore quelque chose, comme en témoigne le chef de dépôt : *« J'ai découvert le talent de plusieurs agents. De parler d'autre chose que du travail, cela a permis de faire évoluer les comportements et de permettre aux agents de mieux se connaître. »*





Quel meilleur bureau pour recueillir les paroles de machinistes ?



La patte des décorateurs de RM qui prouve que le ticket fait partie des murs.

### Drôle d'histoire

L'exposition FLOREAL est le fruit d'une recherche scientifique de quatre années menée par des historiens universitaires. La conception du projet remonte au printemps 1982 à la création de Réseau 2000. Réseau 2000, était une démarche de recherche prospective pour cerner les éléments susceptibles d'influer sur le devenir de l'entreprise. Pour tenter de savoir où l'on va, il faut d'abord savoir d'où l'on vient. D'où un ensemble d'études sur l'histoire de la RATP. Mais pourquoi investir dans l'Histoire lorsqu'on est une entreprise ? Il ne s'agit pas de mécénat ni de la recherche d'un « âge d'or » perdu mais de façon plus terre-à-terre d'une aide à la décision. Importante, car ce que sera le futur de la Régie se détermine en grande partie aujourd'hui dans les décisions prises. Mais là réside la principale difficulté : tout n'est pas possible, à la croisée des chemins, tous ne mènent pas à Rome. Pour avoir de bonnes chances de réussir, la décision doit tenir compte du poids du passé et de l'existant. Plaquer sur la réalité des décisions trop en décalage avec les potentialités du réel, risque fort d'aboutir à l'échec. Cette connaissance du terrain ne peut faire l'économie d'un retour en arrière pour comprendre comment on est arrivé à la situation présente, ce que sont les nouveautés et les permanences qui composent le « culturel ». Une entreprise ne peut fonctionner que grâce aux hommes qui y travaillent. Ils n'y sont pas des êtres désincarnés. Ils donnent à leurs activités des significations, ils élaborent des comportements dont la connaissance est indispensable dans la conduite du changement. Ce changement est d'ailleurs permanent comme le montrent les travaux des chercheurs. Il va simplement à certains moments plus vite qu'à d'autres.

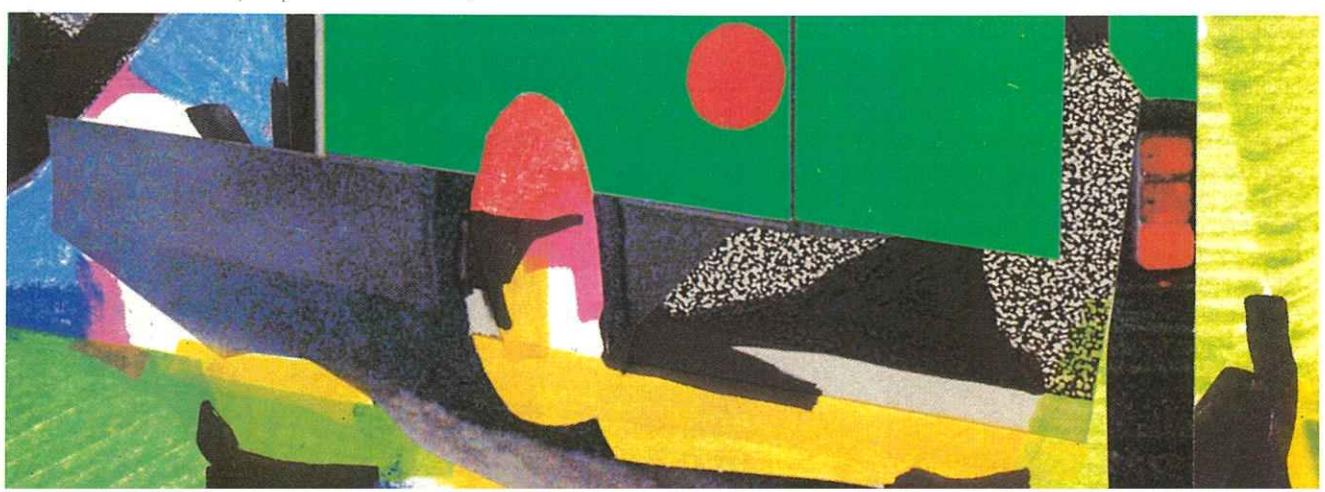
### Pourquoi FLOREAL ?

La recherche s'est appliquée d'abord au réseau routier car un dépôt rassemble dans un même lieu géographique limité, à la fois les exploitants et les agents de maintenance, ce qui n'est pas le cas du réseau ferré. FLOREAL est un dépôt parmi les plus anciens et les plus importants en effectif : 830 personnes dont 620 machinistes sans compter le CIP\*. La valeur exemplaire de cette première recherche est donc plus importante que si elle avait été menée sur un dépôt récent. De plus FLOREAL abrite le centre de formation des machinistes qui lui confère une dimension supplémentaire sans compter son apport comme « mine d'Histoire » ainsi que l'ont qualifié les chercheurs. Ce type de recherche peut évidemment s'appliquer aux autres dépôts ainsi qu'à toute unité géographique telle que ligne de métro ou même terminus ou bien immeuble de bureaux. De cette première démarche pourrait sortir une sorte de guide de recherche pour faciliter la tâche de successeurs.

\* CIP : Centre d'Instruction Professionnelle, l'école des machinistes.

Pascal BÈGUE

- (1) Musée des Transports urbains, 60, avenue Sainte-Marie à Saint-Mandé (94). Contrairement à ce qu'on peut parfois entendre dire, le musée est totalement indépendant de la RATP.
- (2) Centre de Production Audiovisuelle de la RATP.
- (3) Selon le dictionnaire Larousse c'est l'étude systématique de tout ce qui se vit, se fait, se dit, se pense, ou se croit habituellement chez les différents peuples du monde. Longtemps centrée sur les peuples dits « sauvages », elle s'est peu à peu tournée vers l'étude de notre propre civilisation.
- (4) Un bizut (ou bizuth) est un élève de première année d'une classe préparant à un concours ou un nouveau dans un établissement. Le « bizutage » est un rite de passage consistant en brimades ou épreuves diverses infligées aux bizuts. Aller chercher la clef du champ de tir au service militaire est un des bizutages les plus connus.
- (5) Nom donné dans la région parisienne aux œuvres faites dans l'entreprise à l'usage personnel de l'ouvrier ou quelquefois de la maîtrise.



# Le tramway français standard dans son environnement

## D'ROLE DE TRAM'

Beau, moderne,  
performant, silencieux...

Techniciens, voyageurs, élus, tous  
disent la réussite du tramway français  
standard qui roule à Nantes et Grenoble.

Il reliera, demain, Saint-Denis et Bobigny.

Cependant, le plus étonnant ne se limite pas à ses  
qualités propres (ajoutons-y la non-pollution, le confort,  
la capacité) mais dans les phénomènes qu'il entraîne : on  
réorganise pour lui l'urbanisme, les habitudes de la ville  
et, surtout, il modifie la manière dont les décisions sont  
prises. Il devient un véritable personnage parce que,  
comme tous les héros, il arrive au bon moment c'est-à-  
dire au pire : celui où l'engorgement de la circulation  
déborde le cadre des décisions techniques.

Cette réalité se vérifie aussi à l'étranger.

Alors, pour vous, nous sommes allés  
en Dauphiné et en Seine-Saint-  
Denis pour constater  
le phénomène.

En voiture !



Un reportage de Jacques MARION

# LE TRAMWAY DAUPHINOIS

« **A** Grenoble c'est l'opération la plus importante depuis les aménagements réalisés pour les Jeux Olympiques de 1968 ». Cette dimension « marseillaise », c'est Charles Descours, responsable des transports de la ville de Grenoble qui la donne et ajoute (1) : « On ne peut pas vendre le tramway uniquement comme un moyen de transport. Il faut en faire une opération d'urbanisme ».

Une appréciation, pour un « simple transport de surface », à faire rougir tous les RER et TGV. Un paradoxe ?



**G**renoble est ville de paradoxes. Quand un Parisien l'évoque, il pense « montagne » : son altitude stagne à 200 mètres. Il pense « air pur » : l'ancien ministre de l'Environnement (2) administre une des villes les plus polluées de France. Il pense... mais qu'importe ?

Le premier paradoxe du tramway de Grenoble est de concerner, sans le dire, 23 communes, 450 000 habitants. Le second est de réaliser l'unanimité aujourd'hui alors qu'il divisait hier. Le troisième est qu'il n'a pas été rajouté à la ville mais qu'on a adapté l'usage de la ville à son passage. Le reste devient plus classique : il vit sur des rails au milieu d'un site propre, dispose d'un système d'exploitation et le réseau léger s'est restructuré autour de son axe mi-lourd.

## Consultation populaire

**M**ais, même dans toutes ces activités traditionnelles, une foule de petites originalités efficaces font sentir concrètement l'importance de la globalité de l'analyse et d'une véritable cohérence des décisions : ainsi, à Grenoble, la voiture n'est-elle pas considérée comme concurrente mais comme l'un des éléments nécessaires à la complémentarité des modes de transports (3).

Alors, au poste de commande centralisé, place Paul Vallier, les agents de régulation accueillent-ils, à leurs côtés, les écrans et les régulateurs de la police de la route et des responsables municipaux de la voirie.

Encore, pour décider ou non de l'implantation du tramway, une consultation populaire a été organisée. C'est possible quand les décisionnaires du transport, de l'urbanisme, de la fiscalité et les élus des usagers ou des différents groupes de pression sont les mêmes. En simplifiant certains problèmes, cette méthode n'épargne pas de prendre ses responsabilités : « pour » le tramway : 15 000 voix ; « contre » 14 000 voix. Importance du rôle des élus, certes, mais surtout poids de la population et de ses besoins : les élus ont tous changé pendant les différentes phases ; le tramway est resté (voir encadré).



**En pointe la technique**  
► En page 8



**Une ville plus belle**  
► En page 2



**Classe "grand confort"**  
► En page 4 et 5

Dossier spécial  
**Tramway**

## le dauphiné

LE QUOTIDIEN DU SUD-EST LIBÉRÉ

JEUDI 27 AOUT 1987 — SUPPLÉMENT GRATUIT

Le TAG de A à Z

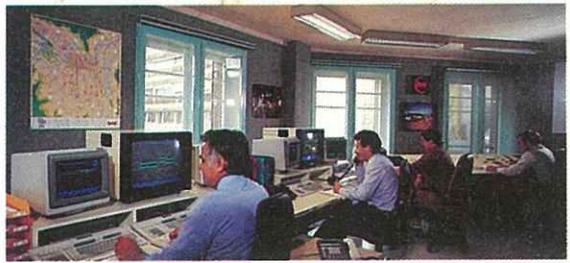


**D**UZZ longue rumeur d'attendre sur neuf kilomètres de Fontaine à Grand'Place et ce qui touche la ville, sans la ville qui change.

Puis le retour des élus et l'annonce des centres-villes l'Ont été l'annonce de projets à l'origine de la mise en service de la première ligne de tramway, c'est toute une organisation qui bénéficie aujourd'hui de cette énergie des 1987. Un article qui réagisse sans nul doute la fin de ce siècle.

Une réalisation digne de l'esprit d'entrepreneurs de Grenoble à l'heure de son 8<sup>e</sup> anniversaire en passant par le tramway.

## Bienvenue à bord !



Grenoble : Le poste de commande de la place Paul-Vallier.

Photo: SEMITAG

## A la une

**E**t quand tout le monde tire dans le même sens, les choses avancent. *Le Dauphiné Libéré* titre sa « une » du 4 août 1987, lendemain de la mise en service : « Un tramway nommé plaisir : les Grenoblois plébiscitent le tram ». Il récidive le 27 août en publiant un numéro « spécial tramway » de 8 pages. La veille de l'ouverture, les actualités régionales de FR3 lui consacrent 6 longues minutes.

En fait, si ces moyens d'information ont contribué au succès de la mise en service, c'est aussi que la question du tramway faisait l'actualité depuis plusieurs mois dans la ville : tant par l'ampleur des travaux que par l'impor-

tance des problèmes qu'on attendait qu'il résolve.

Par exemple, les Grenoblois qui avaient la chance d'habiter la magnifique avenue Alsace-Lorraine, haussmanienne et commerçante, voyaient, entendaient, respiraient à l'heure de pointe le passage de 176 autobus, soit 3 à la minute et le plus souvent en forme de convoi ininterrompu ! Avant donc de résoudre un problème de transport, le tramway devait résoudre un problème de circulation et notamment dans l'hyper centre historique. Là, l'espace entre les façades varie de 10 à 17 mètres. En plus d'aligner des rails il fallait repenser toute la circulation autour du tramway. C'est ainsi qu'il partage certaines rues avec les piétons, qu'ailleurs il voit les automobiles traverser son « site propre », qu'ailleurs, enfin, son cheminement protégé longe une voirie totalement partagée. Les automobilistes y ont gagné une meilleure fluidité du trafic par la diminution du nombre des bus, mais aussi profitent de certains aménagement nouveaux, notamment des parcs auto et de places nouvelles sur les ponts. Comme à Paris la Seine, de nombreux ponts enjambent l'Isère et le Drac, sans suffire à écouler le flot des véhicules. Le premier gros ouvrage lié au tramway a été un pont sur le Drac, entre la ville de Fontaine et Grenoble (le nouveau pour les automobiles, l'ancien pour le tram). Pour la seconde ligne de tramway, qui devrait vivre en 1990, deux ponts seront construits sur l'Isère et un autre pour franchir une voie express.

place d'un dispositif d'indemnisation amiable des riverains, renforcé d'un fonds de secours rapide pour les pertes de recette des commerçants. Enfin, remise en état des voies en chantier tous les vendredi soir et exécution des gros chantiers de nuit.

Ainsi, le tramway a démontré qu'il ne voulait vivre aux dépens de personne et avait déjà jeté les bases de la dimension conviviale qu'on lui reconnaîtra ensuite.

Cette dimension, on la rencontre partout. Dans le véhicule, bien sûr, qui échappe encore aux graffiti — contrairement aux autobus. Dans le « naturel » avec lequel les échanges de plain-pied se font, particulièrement pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant qui n'ont pas à attendre d'aide pour monter ou descendre (cette impression est d'autant plus forte dans les voies piétonnes du centre ville). Dans l'attitude des voyageurs — on les dirait à la terrasse d'un café — attentifs au spectacle de la ville et non à la pointe de leurs chaussures.

Convivialité aussi en dehors : il est étonnant de voir comme les Grenoblois ont intégré le tramway à leur façon de se déplacer. C'est vrai aux carrefours mais plus encore, à nouveau, dans les rues piétonnes où la voie ferrée ne constitue pas un obstacle. On marche à moins de 50 cm des rails, on traverse devant, en toute confiance. Vu de la cabine du conducteur, c'est autre chose.

## Il continue

**D**e ce fait, en raison du travail « en profondeur » réalisé pour la première ligne, la construction de la seconde ne devrait pas poser de problème : 4,6 km de voies supplémentaires plus un tronçon commun de la gare à la Maison du tourisme. Le feu vert financier a été donné le 25 février et la mise en service est prévue pour 1990, avec terminus au campus universitaire.

L'embranchement de la Maison du tourisme est déjà réalisé, le terminus-campus ménagera l'hypothèse d'un nouveau prolongement vers la gare de Gières.

De toute façon, les Grenoblois ont pour lui les « yeux de Chimène » : il est beau, il est jeune, il leur a facilité la ville comme un guide touristique espagnol. Cet amour, pour quelqu'un qui n'avait pas vu Grenoble depuis quelques années, saute aux yeux, autant que les deux fast-food qui défigurent désormais (pour remplacer les « monuments » qu'étaient les « Trois Dauphins » et la « Maison du café ») la rue Félix-Poulat entre les places Grenette et Victor-Hugo.



(1) Interviews à *Transport Public* (avril 87).

(2) Alain Carignon est maire de Grenoble depuis 1983.

(3) En 1985, à Grenoble, l'automobile assurait 75 % des déplacements.



Grenoble : Deux ans d'importants travaux au centre ville. Pour limiter la gêne on a inventé « Renard Bleu ».



Photo : J. TRICOIRE



Photo : SEMITAG

Grenoble : Pour le tramway on a modifié les habitudes de la ville.



Photo : J. TRICOIRE

## Passe-partout

**D'**autres travaux spectaculaires ont eu lieu : dans la fort étroite rue Raoul-Blanchard, création de galeries dans les immeubles existants pour ménager la circulation des piétons et des riverains (cf. à Paris les arcades de la rue de Rivoli). C'est le cas aussi du réaménagement de la place de la Gare pour permettre une « correspondance » quai à quai avec le TGV.

Spectaculaire mais pas irréalisable, diront les habitués des grands travaux ! C'est vrai. La véritable difficulté pour réussir, pour conserver une bonne image de marque au tramway, c'était de réussir l'information de la population et des usagers de la voirie, de faire admettre la gêne, de réussir la concertation et l'indemnisation des riverains — notamment des commerces — pour ces 3 années de travaux. Pour cela, la ville n'a pas trop lésiné sur les moyens :

Ella a d'abord inventé « Renard bleu », sorte de bison qui n'a pas besoin de préciser qu'il est « futé ». Objectif : informer le Grenoblois piéton, automobiliste, cycliste, des travaux, des itinéraires, des essais du tramway, grâce aux radios locales, aux journaux, aux tracts, aux fléchages, etc. Ensuite, établir et faire respecter un calendrier des travaux très précis, comprenant des visites hebdomadaires avec les associations. Également, mise en



Photo: J. TRICOIRE

### TRAMWAY COHABITANT

**D**e deux choses l'une: ou bien le tramway n'est pas un problème politique ou bien c'est une question très politique. A Grenoble en tous cas. Juin 73: Avant-projet détaillé. Opération menée par le Président du syndicat mixte des transports en commun, Louis Maisonnat, maire (PCF) de Fontaine, Hubert Dubedout étant maire (PS) de Grenoble. 1974-1979: Le maire (PS) de Grenoble choisit Poma 2000 (74); le tramway est au programme de la liste d'opposition municipale (77); le maire revient sur sa décision (79). 1983-1984: Référendum, financement et déclaration d'utilité publique. Le Président du SMTC est Gilbert Biessy, maire (PCF) d'Échirolles, Alain Carignon étant maire (RPR) de Grenoble, Charles Fiterman étant ministre (PCF) des Transports. 1985-1987: Travaux et inauguration. Le Président du SMTC est Charles Descours, adjoint au maire (RPR) de Grenoble, le ministre des Transports étant Jacques Douffiagues (PR). Il reste à inaugurer la deuxième ligne en 1990 et, entre temps, une élection municipale...

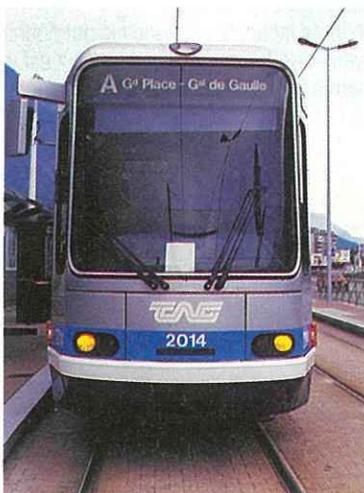


Photo: J. TRICOIRE



### LE VAINQUEUR SE SOUVIENT

« **M**on ancêtre est arrivé à Grenoble en 1895. Il sera délogé en 1952 victime, comme tous ses frères, d'une campagne de dénigrement, remplacé par des trolleybus. En 1971, une première étude est menée avançant l'idée d'un retour pour un tramway modernisé. Deux associations grenobloises – l'ADTC\* et l'AMFG – popularisent cette idée saugrenue. Mais, en 1974, la municipalité de Grenoble se décide pour un système dit «Poma 2000». La firme Pomagalski, qui commercialise notamment des télécabines, a l'avantage d'être grenobloise. Cependant, la gentille association ADTC demande une étude comparative entre le système Poma et moi. Elle est confiée à la filiale de la RATP: Sofretu. L'étude m'est favorable, mais la municipalité confirme sa préférence à Poma 2000. En 1977, pour les élections municipales, je suis inscrit au programme d'une liste qui ne sera pas élue (elle le sera en 1983). Mais, entre temps c'est le ministère des Transports qui propose à 8 grandes villes d'étudier la faisabilité de réseaux de tramways modernes: Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Toulon, Toulouse, Rouen, Strasbourg. Nantes, qui en est absente, demande à être rattachée (2). En 1979, le maire annonce qu'il renonce à Poma 2000 et me choisit. Pour la troisième fois une étude me teste en 1981. 400 Grenoblois vont voir un de mes cousins en service à Zurich. En 1983, dernier test pour moi: le nouveau maire demande à la population de Grenoble de se prononcer sur mon arrivée (comme si moi je donnais mon avis sur ceux que je transporte). 37 % des habitants ont voté et j'ai gagné dans un mouchoir: 15987 oui, 14121 non. Ma construction ne sera qu'une suite de formalités techniques. Cependant, pour me faire oublier ses hésitations, la municipalité a fait un réel effort d'information et de concertation. Ainsi, le 3 août 87, après avoir parcouru plus de 15000 km en essais, je prends mon premier service dans une atmosphère de fête. J'attends maintenant l'arrivée de ma ligne sœur, appelée «B». C'est pour 1990. Une chose m'étonne pourtant: comment des gens qui avaient manifesté une certaine défiance à mon égard peuvent aujourd'hui nourrir de tels éloges sur mon compte, frôler mes roues en traversant, comme si depuis 1895 je ne m'étais pas absenté. Décidément, l'homme a une disposition certaine à «baisser panto».

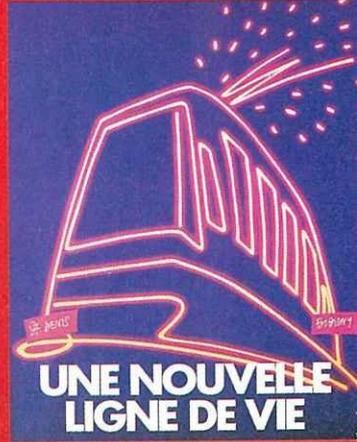
(1) ADTC: association pour le développement des transport en commun.

AMFG: association des modélistes ferroviaires de Grenoble.

(2) Au bilan, Grenoble et Nantes l'ont réalisé. Rouen et Reims s'y intéressent. Strasbourg, Toulouse et Bordeaux essaieront le Val. Nancy a choisi le trolleybus-bimode. Nice et Toulon n'ont pas tranché.

# De Saint-Denis à Bobigny

## LE TRAMWAY-CERISE



14 août 1938, le dernier  
21 juillet 1988, les décisions  
planter le tramway en banlieue.  
et le financement, plusieurs années  
jours comme à Grenoble — et aussi à Nantes — ce

sonnent les effets du tramway sur l'urbanisme et l'environnement qui seront les plus spectaculaires. Ainsi, le voyageur pourrait percevoir le transport autrement. Parce qu'il a été « associé » au choix — comme à Grenoble mais différemment — il pourra y voir un fruit. Pour plusieurs raisons, ce pourrait être une cerise.

Tramway quitte Montfermeil.  
définitives sont prises pour réim-  
Comme à Grenoble, entre les études  
ont été perdues (voir *historiques*). Tou-

sonnent les effets du tramway sur l'urbanisme et l'environnement qui seront les plus spectaculaires. Ainsi, le voyageur pourrait percevoir le transport autrement. Parce qu'il a été « associé » au choix — comme à Grenoble mais différemment — il pourra y voir un fruit. Pour plusieurs raisons, ce pourrait être une cerise.

**L**es urbanistes n'ont peur de rien, le tramway non plus : valoriser le transport par « la valorisation du parcours et la redéfinition de l'usage des espaces ». En clair, cela signifie mettre, grâce au tramway, un peu d'ordre dans le développement anarchique de la circulation et des voiries. Pour cela — comme de nombreuses routes ou voies ferrées au sortir de Paris (cf. ELL n° 83 - p. 6) — la RN 186 est un lieu d'expérience idéal : elle déchire les villes qu'elle doit mettre en communication. Le tramway serait-il cette protection de chair qui se forme sur certaines plaies, aussi appelée « cerise » ?

### BANLIEUE 89

C'est un parcours très hétérogène que devra structurer ce moyen de transport que les élus locaux ont baptisé « ligne de vie ». Les quartiers qu'il traversera ne se ressemblent ni par leur fonction, ni par leur densité, ni par leur qualité ou leur « âge ». C'est ce que les urbanistes désignent pudiquement comme « un enchaînement de situations urbaines contradictoires, alternant des séquences en centre ville traditionnel et des espaces au statut mal défini ».

C'est pourquoi, dès le départ, l'opération a été intégrée dans les grands projets visant à revaloriser la vie de la banlieue, « Banlieue 89 ». Pour cela, le projet utilisera, dans sa géométrie, la substance du tramway : un moyen de transport. Il a une ligne, elle doit relier les quartiers ; il a des points d'arrêt, ils permettront d'identifier les sites ; il a une surface, elle va unifier et redistribuer l'espace du déplacement.

Le projet prévoit donc un important effort sur l'environnement immédiat du matériel roulant : la qualité des revêtements et des séparations mais aussi des trottoirs, des voies piétonnes et carrefours ; il englobe les stations et le mobilier urbain, les illuminations de la voirie, le traitement végétal du parcours.

Dans cette réalisation, le tramway va non seulement emprunter un parcours mais aussi créer lui-même le chemin, un « jardin linéaire » disent les urbanistes. En valorisant ainsi les lieux, loin du premier tram électrique qui a eu cent ans aux cerises, ils attendent un autre

effet du tramway : qu'il apporte de nouvelles constructions d'habitation et de service, qu'il stoppe la baisse de population et permette l'implantation de nouveaux emplois. Ce sont des effets habituels de la création d'axes de transports lourds mais, dans ce cas, des effets voulus, organisés totalement avec les collectivités locales sur un tissu urbain existant.

### LE TRAM ? OUAIS !

C'est dire l'ampleur de l'attente et l'importance que les élus locaux lui accordent. Cela explique aussi pourquoi la population des quatre communes concernées a pu être associée à l'élaboration du projet (notamment par l'intervention des associations et des élus), puis intéressée — directement — à la « défense » du tramway quand son existence a été déclarée « menacée ».

Il faut rappeler que, dès le départ, cette dimension socio-économique avait été donnée : concours photo, jeux, expositions itinérantes dans les lieux publics, réunions d'information, présentation des maquettes du tramway et des équipements de complément ont accompagné la naissance du projet. La RATP, le département, les services de l'État, les écoles, y ont largement contribué. Dans le même temps, les habitants pouvaient constater l'importance des mutations qu'apportait un nouveau moyen de transport : le terminal bus-métro de Bobigny Pablo Picasso était inauguré en avril 1985 et la ligne 7 du métro arrivait aux Quatre routes de La Courneuve en mai 1987. Les deux réalisations modifiaient profondément (en mieux) l'environnement.

Aussi, quand les premiers signes d'hésitation pour la réalisation du tramway se sont faits sentir en automne 1986, une réelle mobilisation s'est organisée à l'initiative des maires et du département. C'était d'autant plus facile que — les décisions étant partagées entre plusieurs partenaires — personne ne disait « le projet tramway est abandonné ». Par ailleurs aucune étude sérieuse n'est venue semer le doute sur la validité de l'opération. Enfin, l'hypothèse de lui substituer une ligne d'autobus en site propre n'a jamais été perçue comme une véritable alternative.

## GONFLABLE

Dans le même temps, après Nantes, Grenoble mettait en service « son » tramway avec le succès qu'on connaît. Dès lors, les voyages vont se multiplier à Grenoble, à l'initiative des villes ou du conseil général: élus, techniciens, responsables d'associations, scolaires et enseignants vont s'y succéder.

Sur les points de passage du tramway, d'immenses photos seront implantées pour rappeler le problème. Dans les fêtes locales, le tramway ou du moins son effigie, devient un invité habituel. Le 1<sup>er</sup> juillet encore, le conseil général « maintenait la pression » en organisant pour la presse une manifestation aux Quatre routes de La Courneuve, en présentant un « tramway gonflable ».

Pendant ce temps, les techniciens continuaient à travailler, les expropriations se poursuivaient, des réunions mettaient encore en présence certains des interlocuteurs.

Aussi, même si tout, aujourd'hui, n'est pas réglé dans le détail, certains techniciens affirment que les travaux pourraient être réalisés en deux ans et demi, pour peu qu'on mette « le paquet ». Somme toute, cela ferait arriver le tramway de Seine-Saint-Denis peu après la deuxième ligne de Grenoble et permettrait de jumeler les commandes de matériel roulant pour obtenir une meilleure rentabilité.

Une mise en service au printemps 1991 permettrait aussi de profiter des cerisiers en fleurs: ce sont les arbres conseillés par les urbanistes pour accompagner le tramway sur tout son parcours parce que « les cerisiers marquent par leur abondante floraison le début des beaux jours \* ».

\* Étude de faisabilité des aménagements d'accompagnement du projet de tramway entre Saint-Denis et Bobigny. Chemetov-Huidobro, architectes. Mai 1985.



### \* PAROLE(S) DE WATTMAN

« Quand j'entendais les anciens dire qu'ils ne voulaient pas être enfermés dans une cage de verre, moi je me disais qu'après tout, le poste de conduite d'un bus n'était pas une merveille (...) En fait, au niveau du confort, la cabine de pilotage du tram (...) est plus moderne, plus fonctionnelle, plus agréable (...). La conduite elle-même, bien évidemment, c'est aussi une autre chose. Je pense qu'il faut conduire le tram pour se rendre compte de la différence: la souplesse! la puissance! et les, risques aussi! Il faut que tu marques ceci en toutes lettres: par la nature même du tramway, nous prenons plus de risques qu'un conducteur de bus. Tu dois bien comprendre que la marge de manœuvrabilité n'est pas la même. »

« Tu vas peut-être croire que je me suis mis au tramway pour avoir un service que je n'aurais pas pu avoir dans le bus. Il y a, c'est vrai, une partie de ça, mais ce n'était pas le plus important. J'étais fasciné par la nouveauté, par le défi technique. Je voulais me mesurer à la machine, me prouver en quelque sorte que je pouvais faire de cet engin un animal domestique. Je t'assure qu'au départ ce n'était pas si évident. C'était l'aventure! »

\* Interviews (mars 86) de quatre conducteurs de Nantes (avec l'aimable autorisation de la Semitan).



### En bref... da... yes... ja..!

\* Plus de 300 réseaux, 25 000 km de lignes, 50 000 véhicules, 20 milliards de voyageurs, ce sont les chiffres des tramways dans le monde.

\* Record absolu pour l'URSS avec environ 40 % de l'ensemble: 110 réseaux, 9 300 km, 21 200 véhicules pour 9 milliards de voyages.

\* Palmarès ouest-européen au nombre de réseaux: RFA (32), RDA (25), Pologne (14), Tchécoslovaquie et Roumanie (9), Autriche (6).

\* Autres gros utilisateurs: Japon (18 réseaux), États-Unis (15).

# “ALORS, IL ARRIVE CE TRAMWAY” ?



### GAINS DE TRAFIC

\* Après un an d'exploitation de son tramway, Nantes notait des gains en voyageurs de 40 % sur la ligne et 20 % sur l'ensemble du réseau.

\* De septembre à février, le réseau restructuré de Grenoble avait progressé de 25 %.



En 1984, tout va encore bien pour le tramway. Ses parrains — RATP, Département, État — sont penchés sur son berceau (exposition centre commercial Bobigny 2).



Automne 84, pour faire connaître le tramway, la RATP avait acheminé une rame de Nantes à Bobigny.



Pour « défendre » le tramway, le Conseil général a fait réaliser une rame « gonflable » (routes de La Courneuve, juillet 88).

## LE « TRAMWAY FRANÇAIS STANDARD »

Matériel réversible composé de deux caisses principales et d'un élément central. Un bogie moteur à chaque extrémité, un bogie porteur au droit de l'élément central.

### Dimensions, masses

Longueur	29,40 m	Masse à vide	44,200 kg
Largeur	2,30 m	Masse en charge normale	56,200 kg
Hauteur	3,37 m	Masse en charge maxi.	61,700 kg
Hauteur intérieure	2,08 m		

### Capacités

NORMALE (4 au m <sup>2</sup> )	(6,6 au m <sup>2</sup> )
Passagers assis	54
Passagers debout	120

### Performances

NORMALES	MAXIMALES		
Vitesse maximale	60 km/h	Freinage normal	1,2 m/s <sup>2</sup>
Jerk réglable entre	0,6 et 1,3 m/s <sup>3</sup>	Freinage d'urgence (avec patins magnétiques)	2,9 m/s <sup>2</sup>
Accélération maximale au démarrage	1,2 m/s <sup>2</sup>		

### Rayon de giration

50 m sur voies principales, 20 m sur voies de service.

### Confort des usagers

Suspension à deux étages à ressorts mixtes et roues élastiques. Chauffage ventilation par air pulsé.

### Traction électrique

Deux moteurs de traction autoventilés.  
Tension nominale : 750 V, courant continu.  
Puissance unitaire : 275 kW.  
Moteurs compensés, isolation classe H, alimentés par hacheur.  
Montage entièrement réalisé sur suspension élastiques.

### Freinage

Système de commande de traction-freinage constitué par hacheur à thyristors à refroidissement par fréon permettant le freinage par récupération d'énergie, de la vitesse maximum jusqu'à 5 km/h environ.  
Freins mécaniques à disque à commande électrique.  
Patins électromagnétiques pour freinages d'urgence.  
Anti-enrayage et anti-patinage pour les bogies moteurs.  
Anti-enrayage pour le bogie porteur.

### Autres équipements techniques

Pantographe à commande électrique.  
Alimentation en énergie électrique des servitudes par convertisseur statique 750 V/72 V (courant continu) et batterie alcaline cadmium-nickel en secours.  
Équipement électronique de commande des feux, des aiguillages et de localisation des véhicules.



Cerise c'est aussi la couleur au métal chauffé au rouge (Larousse).

### 3 faux tramways. Bientôt le vrai.



# HISTORIQUE

- Dans les années 70, l'autoroute A86 doit emprunter le tracé de la RN186. En 1975, ce tracé est abandonné pour un parcours plus excentré.
- Même époque, la RATP étudie, pour desservir Bobigny, un prolongement de la ligne 7 du métro, empruntant la RN 186 entre La Courneuve-Quatre routes et Bobigny. C'est le prolongement de la ligne 5 qui l'emporte.
- Une étude est lancée en 1977 (IAURIF) pour deux réseaux de tramway en banlieue, dont un au nord entre Nanterre et Bobigny sur la RN186.
- 1982: étude de faisabilité d'une ligne de tramway entre Bobigny et Saint-Denis. Objectif d'exploitation: 1988.
- 1984: inscription au contrat de plan État-Région (17 avril), schéma de principe (adopté par le STP le 19 avril), enquête d'utilité publique (8 juin-13 juillet), déclaration d'utilité publique (19 décembre). La répartition financière prévoit: coûts d'infrastructure: État, 50 %; région, 42,8 %; département 93, 7,2 %.
- 1985: avant-projet (approuvé par le STP le 29 octobre), crédits pour les premières acquisitions foncières.
- Le budget RATP 1986 affecte les premiers crédits pour l'achat du matériel roulant (livraison prévue en 1988) et pour la construction du site propre.
- Fin 1986, 1987, début 1988, le nom du tramway disparaît des discours et des budgets; on parle de transport en site propre sans pour autant que les travaux soient engagés.
- Le 21 juillet 1988, l'État décide le financement du projet. Pour 1988 la RATP peut disposer des 15 millions de francs en crédits de paiement et des 110 MF prévus en autorisations de programme pour cette opération. Le compte à rebours peut redémarrer.

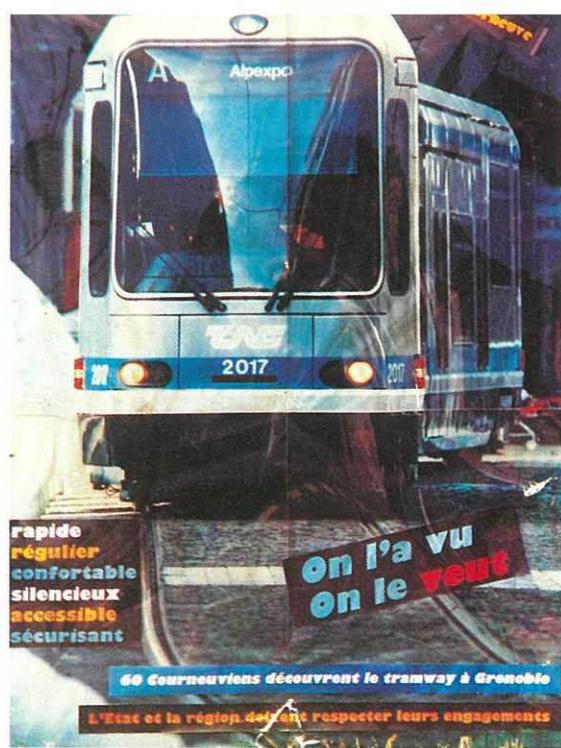


Photo MARGUERITE

## EMPREINTES DIGITALES\*

Population desservie (500 m): \_\_\_\_\_ 73 000  
 Emplois desservis (500 m): \_\_\_\_\_ 35 000  
 Gain de temps annuel: \_\_\_\_\_ 2 millions d'heures

Nombre de stations: \_\_\_\_\_ 21  
 Nombre de rames: \_\_\_\_\_ 16 à 20  
 Longueur de la ligne: \_\_\_\_\_ 9,12 km  
 Vitesse commerciale: \_\_\_\_\_ 19 km/h  
 Durée du trajet (pointe matin): \_\_\_\_\_ 30 mn  
 Durée actuelle (bus 354): \_\_\_\_\_ 49 mn

Interstation moyenne: \_\_\_\_\_ 430 m  
 Mini/maxi: \_\_\_\_\_ 260/750 m  
 Trafic jour: \_\_\_\_\_ 55 000  
 Trafic annuel: \_\_\_\_\_ 15 millions  
 Correspondances lignes fer: \_\_\_\_\_ 4  
 Premier/dernier départs: \_\_\_\_\_ 5 h 30/24 h  
 Intervalle pointe: \_\_\_\_\_ 5 mn

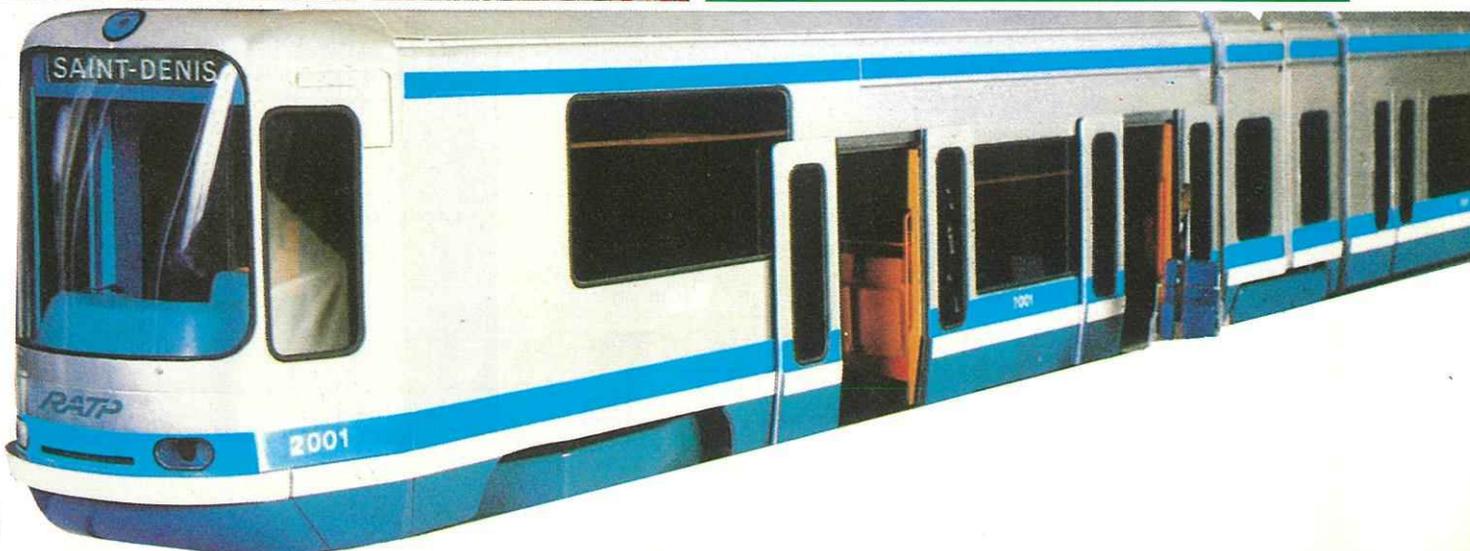
Coût infrastructure (6-87): \_\_\_\_\_ 611 MF  
 Coût d'une rame (1-87): \_\_\_\_\_ 11 MF  
 Coût à la place/km (1982)\*\*: \_\_\_\_\_ 0,13 F  
 Idem articulé PR 180: \_\_\_\_\_ 0,19 (0,21)  
 Idem trolleybus: \_\_\_\_\_ 0,21 (0,23)

\* Ces chiffres proviennent des diverses études menées de 1982 à 1987. Ils sont donc indicatifs.

\*\* Ces comparaisons ont été réalisées avec le tramway de Nantes et sont donc un peu plus favorables en tramway.



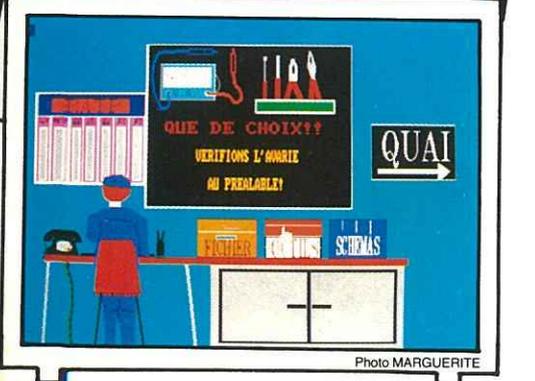
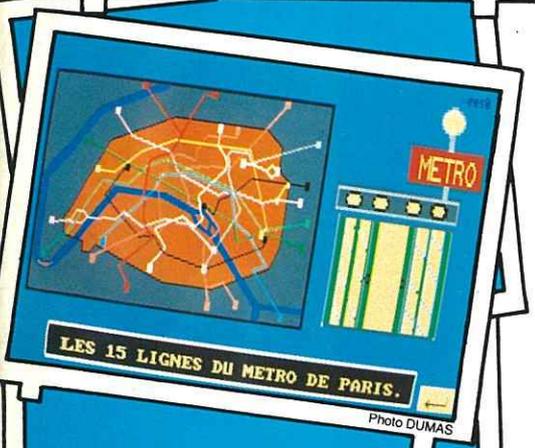
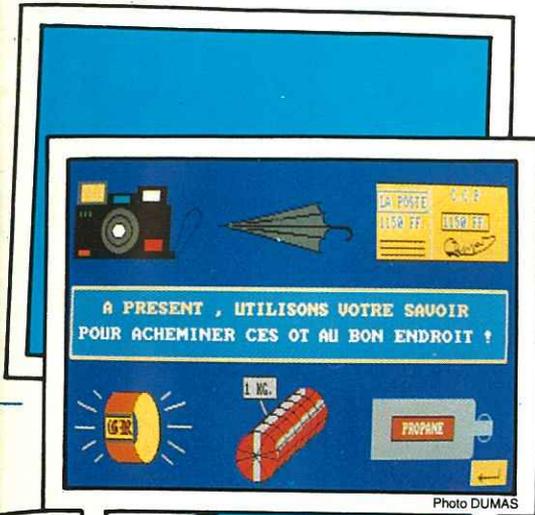
Photo DUMAS





# ZÉBULE

## ET LE PROFESSEUR BDI



L'enseignement assisté par ordinateur (EAO) s'implante de plus en plus à la RATP, dans les services opérationnels comme dans les services fonctionnels. La direction financière vient de réaliser un programme consacré à la gestion des investissements. C'est le premier exemple d'EAO pour une fonction tertiaire importante de l'entreprise et commune à tous les services : la fonction financière.

L'histoire de l'EAO commence à la RATP en 1982 avec la constitution d'un groupe d'études inter-directions. Mode de formation utilisant l'ordinateur, l'EAO n'a pas pour vocation de remplacer la formation classique mais complète les cours et propose des tests permettant à l'élève de vérifier ses connaissances.

Les premiers programmes sont réalisés dès 1983 par le service d'exploitation du réseau routier. Ils assurent la formation initiale des agents administratifs des dépôts. D'autres programmes vont ensuite rapidement voir le jour dans les services opérationnels (RE - FE - FR), mais aussi dans les services fonctionnels (PF - CCAS - S - SI).

En octobre dernier, c'est au tour de la direction financière de réaliser un programme d'enseignement assisté par ordinateur.

Quel est le lien entre un manoir hanté en Écosse et la gestion des investissements à la RATP? A première vue, aucun, et pourtant... Bernard Blanc et Pierre Four appartiennent tous deux à la direction financière (service de la gestion financière). Ils ont eu l'idée, en 1986, de créer deux programmes informatiques pour assurer la formation des agents chargés de la gestion et du suivi des investissements :

« Gestion des investissements » et « Base de données investissement ».

Concret, non exhaustif, l'EAO « Gestion des investissements » a été réalisé avec l'aide d'une société extérieure, Média O. Il est destiné aux services opérationnels et fonctionnels qui doivent établir leur plan d'équipement et leur programme d'investissement. La dispersion géographique des agents concernés dans les diverses directions donne tout son intérêt à cet enseignement : l'utilisation des disquettes permettant en effet une large diffusion dans l'entreprise\*.

La gestion et le suivi des investissements : sujet on ne peut plus vaste et quelque peu complexe. C'est pourquoi Bernard Blanc s'est attaché à concevoir l'enseignement de façon simple et concrète en privilégiant le côté attractif tant dans la forme que dans le contenu. Une toiture à refaire, un garage à construire : le manoir d'Écosse (hanté comme il se doit) et les multiples problèmes qu'il occasionne à son propriétaire permettent de faire connaître ce que sont les investissements : distinction entre les dépenses d'investissements et celles d'exploitation, mode de financement des investissements, leur place dans le plan d'entreprise, leur nomen-



## Côté métro 1

« **L**a planification... C'est bien pour les technocrates. Nous les exploitants, on n'a rien à faire de ce bla-bla ! »  
 Un plan d'entreprise qui ne se traduirait par aucune mesure concrète ou par des changements pratiques qui seraient contraires aux objectifs du plan, cela ferait « désordre ». Comment faire le lien entre « les stratégies » du plan et « les actions » en ligne ? Jean-Pierre Roux, chef de la division Métro 1, a tenté le coup. La méthode : des rencontres régulières avec les agents de maîtrise de la division afin d'élaborer en commun un projet de plan stratégique pour la division Métro 1.

**T**rente-deux pages, une couverture d'une austérité à toute épreuve, la moulture 88-90 du plan d'entreprise de la RATP est sortie des presses courant mai (voir ELL n° 113 p. 24).

Il y a plus d'un an que la « démarche planificatrice » est lancée (voir ELL n° 104). Le dessein stratégique, qui a servi de base aux réflexions sur le plan d'entreprise, a défini trois priorités : accorder la primauté aux voyageurs, promouvoir le rôle des hommes, développer un comportement d'entreprise. « Confrontés aux difficultés quotidiennes de l'exploitation, nous avons souvent tendance à considérer ces réflexions comme du temps perdu, voire un jeu pour intellectuels n'ayant aucun sens des réalités. Voilà pourquoi j'ai tenté de mettre sur pied un projet de plan stratégique pour la division Métro 1. Mon but n'était pas de reproduire le plan à petite échelle, mais au contraire de montrer en quoi les priorités du dessein stratégique pouvaient se traduire par des actions concrètes au niveau des lignes de la division. »

Créer des passerelles entre les idées des uns et les actions des autres, voilà ce que tente aujourd'hui Jean-Pierre Roux, chef de la division Métro 1. Cet ancien de la « Coopération Technique » a gardé le souvenir des rapports « beaucoup plus directs » découverts dans les réseaux étrangers. « Je suis à la division depuis avril 1987. Avec les sous-chefs de ligne et sous-chefs de terminus, il y a environ 150 gradés. Si je devais compter sur le hasard pour les rencontrer, la plupart seraient encore des noms sans visages. »

Une fois l'esquisse du plan d'action de la division mis sur le papier, J.-P. Roux a envoyé le texte à l'ensemble des cadres et des gradés de la division Métro 1. L'idée était d'organiser une journée débat autour du document. « Mais un amphithéâtre de 200 personnes, ce n'est pas le lieu idéal pour amorcer le dialogue. »

Alors depuis janvier, J.-P. Roux a créé les « vendredis de la division M 1 ». En l'occurrence, il s'agit d'une réunion (deux heures en général) avec six ou sept agents de maîtrise d'une même ligne. J.-P. Roux anime la réunion. L'inspecteur de ligne ou son adjoint assistent le plus souvent aux discussions.

Un plan : c'est quoi, ça sert à quoi, ça se traduit comment ? « Il faut surtout rester concret, d'autant que les problèmes rencontrés sur la 1 ne sont pas ceux existant sur la 2. Alors le plan, il faut l'adapter ligne par ligne. »

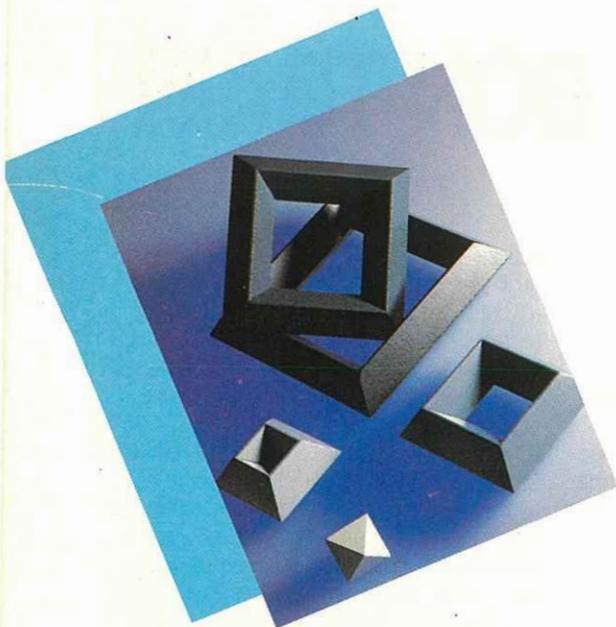
J.-P. Roux ne se contente pas d'être un informateur, ni même un formateur. Il écoute beaucoup. « C'est du croisement des idées que naissent les bonnes choses, surtout celles qui peuvent avoir un effet concret... Pour le plan comme pour autre chose, on a beau envoyer les plus belles brochures qui soient, si l'information ne circule pas en ligne, ça ne sert à rien ! Maintenant ce ne sont pas des mots qui vont régler les problèmes. Beaucoup de nos agents de maîtrise se sentent dans une position inconfortable. Il suffit de les écouter. Ils ont envie de prendre des initiatives, d'exercer leurs responsabilités. Mais ils ont l'impression d'être prisonniers des procédures ou du règlement... Le rôle des réunions, comme celles sur le plan, c'est de tracer un cadre, de convenir d'une doctrine commune et de fixer des objectifs d'action. Ensuite, chacun peut trouver sur le terrain une liberté de mouvement qui lui permet de développer son sens de l'initiative et des responsabilités. En final, on juge d'après les résultats obtenus. »

Information, discussion, communication, motivation... Et le plan là dedans ? C'est à la fois l'objectif et le prétexte.

« Depuis le début de l'année, un seul gradé a ouvertement refusé de participer aux réunions plans. D'autres viennent, mais ils restent très discrets, reconnaît J.-P. Roux. Plusieurs m'ont dit ensuite qu'ils souhaiteraient avoir plus de rencontres de ce type. Finalement, je ne me heurte pas à un refus du dialogue, au contraire. Non, je dois plutôt essayer de donner confiance à des gens qui sont surpris par le caractère inhabituel de la démarche. »



Christian CHAUMEREUIL



**E**toile 6 - Dix heures et demi. Le rendez-vous est fixé dans une de ces salles de formation perdues au cœur des dédales du métro. Pour trouver l'entrée, il faut connaître! Mais il n'y a là que des spécialistes de la ligne 6. Deux sous-chefs de ligne : Pascal Lautrefin et Christian Le Quilleuc. Deux sous-chefs de terminus : Isabelle Bélanger et Gabriel Crépin. Un chef de régulation du PCC<sup>(1)</sup> de Bourdon : M. Gouault. Animateur de la réunion : Jean-Pierre Roux, chef de la division Métro 1.

Après un bref tour de table de présentation, J.-P. Roux lance la discussion. Les grandes orientations du plan d'entreprise, les lignes directrices du plan stratégique de la division Métro 1, les principales conclusions issues des réunions précédentes avec les gradés. Preamble indispensable puisque se retrouvent côte à côte des gens ayant déjà participé à une réunion plan et d'autres qui découvrent le sujet. Mais, cela ne crée pas vraiment de césure. D'autant que de la philosophie du plan cède vite le pas au concret de l'action.

Vous dites « primauté au voyageur »... « Pour se rendre compte du service commercial, il faut être voyageur soi-même », lance I. Bélanger. « A l'entrée de Nation, les trains tapent<sup>(2)</sup> souvent avant d'arriver à quoi. Le commercial, c'est un petit message du conducteur pour faire patienter les voyageurs ». « Ça c'est un paliatif, reprend C. Le Quilleuc. Où en sont les projets de modification du terminus? ». « Avec vos inspecteurs, on étudie le problème, répond J.-P. Roux. On trouve toujours des solutions, mais on ne peut pas refaire le terminus. Quand le plan d'entreprise évoque la recherche d'une meilleure efficacité, c'est à ce genre de problème qu'il fait allusion. Un des critères d'efficacité, c'est de savoir sélectionner des solutions ayant un coût raisonnable et qui soient en rapport avec les difficultés à résoudre. »

La parenthèse « économie d'entreprise » étant fermée, la discussion repart sur les questions d'information. Au centre du débat : le rôle des conducteurs. « Il y a une nette différence entre les jeunes conducteurs et les plus anciens, remarque G. Crépin. Chez les jeunes, l'influence de l'instruction initiale donnée par le CFPR<sup>(3)</sup> est nette. En revanche, les autres ont tendance à considérer que l'information et le commercial sont du domaine exclusif des stations ». « Pourtant dès qu'il y a un incident, ça se bouscule dans le THF<sup>(4)</sup> pour savoir ce qui se passe », commente M. Gouault. « Justement, il ne faut pas hésiter à faire un appel général pour dire ce qui arrive et permettre aux conducteurs de faire une annonce aux voyageurs », souligne J.-P. Roux. « On le fait, s'exclame M. Gouault, mais quand il y a un incident vous savez comment ça se passe! »

De l'information des voyageurs, le débat glisse rapidement à celui de l'information des agents RATP. P. Lautrefin décrit avec humour les difficultés rencontrées pour faire remplacer des autocollants Orlybus endommagés à la station Denfert-Rochereau. « Quand les choses sont faites au ferré, c'est déjà pas facile. Alors, pensez : arriver à savoir qui s'occupait de cela au routier! On a l'impression d'un labyrinthe.

On fait des demandes, des propositions et l'on n'entend plus parler de rien. Quelquefois, on apprend par la bande que le projet est refusé. Pourquoi, par qui : mystère. On aimerait être là pour défendre nos propositions. » « On a souvent l'impression d'être des laissés pour compte, continue son collègue C. Le Quilleuc. On est pas invités aux conférences de chantier. Combien de fois découvre-t-on par hasard des modifications de la signalétique en passant dans une station? » « De mon bureau, je ne peux pas tout voir, tout savoir, tout coordonner, tout vérifier, rétorque J.-P. Roux. L'important c'est que vous disposiez des moyens d'agir et de suivre les affaires. La délégation des responsabilités me semble la clé de voute des rapports entre cadres et maîtrises de ligne. »

« Promouvoir le rôle des hommes » : une des trois priorités inscrite dans le plan d'entreprise. Un vendredi midi, dans une petite salle de réunion de la station Étoile, le climat n'est pas aux belles phrases. « Vous nous parlez de délégation, de motivation. Et bien parlons des appréciations que l'on doit porter régulièrement sur les agents stagiaires », réagissent les gradés présents autour de la table. « Sur cette question de la notation des agents stagiaires, il y a deux attitudes chez les gradés, indique C. Le Quilleuc. Il y a ceux qui s'engagent et sur qui les problèmes retombent en cas de contestation. Et puis, il y a les autres! Une des solutions serait de ne plus noter seul, mais de le faire en équipe avec les autres sous-chefs. »

L'heure avance et il faut clore la réunion. Rendez-vous dans quelques semaines pour reprendre la discussion sur le thème du travail en équipe. « Parler d'équipe de ligne, cela me fait un peu sourire, confiera plus tard C. Le Quilleuc. Depuis cinq ans que je suis sur la ligne 6, j'ai renoncé à me souvenir du nom des inspecteurs et des adjoints qui sont passés. » « Aucun d'entre eux n'a fait un tour de table à son arrivée pour dire ce qu'il attendait », ajoute P. Lautrefin.

Dans le plan 1988-1990, chapitre « Politique sociale », on parle de « l'enrichissement des tâches » et de « la mise en place d'un système d'évaluation ». Aux réunions du vendredi de Métro 1, on parle plutôt du bulletin d'accompagnement. Le bulletin d'accompagnement, c'est l'imprimé sur lequel le sous-chef de ligne marque l'heure à laquelle il a pris telle rame pour aller d'une station à l'autre de la ligne. Combien de fois J.-P. Roux s'est vu demander la suppression de ce bulletin. Un symbole. « Dans le principe, je n'y suis pas particulièrement attaché. Mais on ne peut pas décider de supprimer cette feuille de route sans mettre en place un système de travail participatif et par objectifs que l'on puisse ensuite contrôler. Je suis ouvert à toute proposition dans ce domaine. »

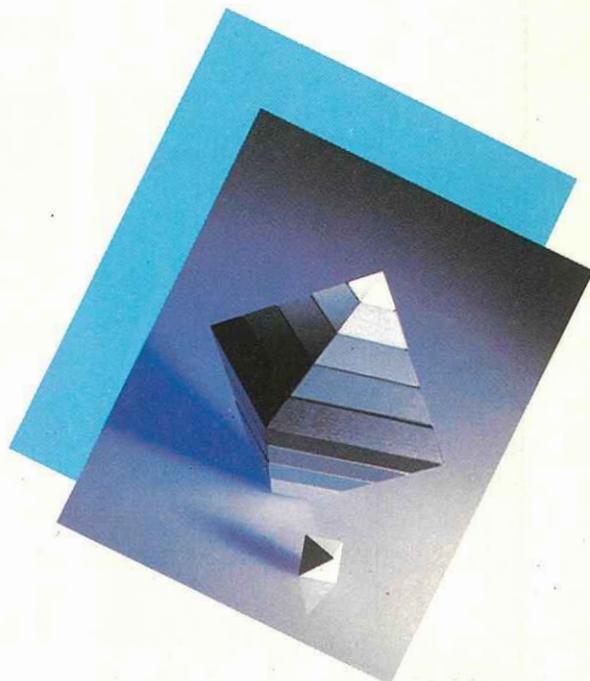
Pas facile d'échapper aux règles Régie, même pour suivre les orientations du plan d'entreprise!

(1) Poste de commande centralisée.

(2) Expression indiquant que la marche normale d'un train est stoppée par un signal dont le feu est au rouge.

(3) Centre d'instruction et de formation du personnel d'exploitation du réseau ferré.

(4) Téléphone haute fréquence utilisé pour communiquer entre les conducteurs de métro et le poste de commande centralisé.



# T R A F I C :

## LES AFFAIRES VONT BON TRAIN

**E**t une bougie pour la rubrique «Trafic» d'Entre les lignes! Chaque trimestre, depuis un an elle fait le point sur le trafic RATP. «Trafic», c'est un peu un thermomètre qui permet de savoir si l'entreprise est bien portante, fébrile ou fiévreuse.

De ce point de vue, la situation a bien changé en un an. Été 87: c'est l'apathie. Le trafic de la Régie accuse une baisse d'un point. Été 88: c'est l'optimisme. Il affiche une hausse de 4,8%.

La Régie a-t-elle branché le turbo? Oui et non. La note de conjoncture publiée récemment par le service du marketing et de l'action commerciale permet d'y voir un peu plus clair. Janvier et février 87 avaient été particulièrement mauvais: impact des grèves, vague de froid. En revanche janvier et février 88 furent cléments (à tous points de vue). Conséquence: un trafic en hausse de 20% par rapport à l'année précédente (sur le RER, la

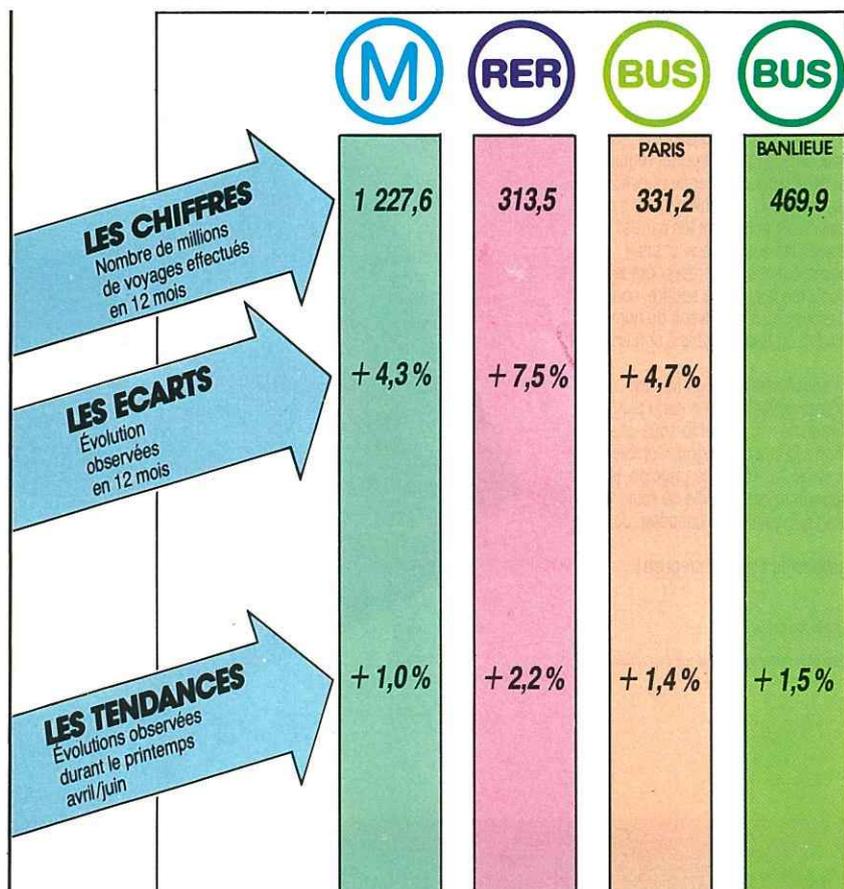
hausse dépasse les 30%.) Pour spectaculaire qu'il soit, ce boom correspond plus à un réajustement qu'à une véritable augmentation. Mais la hausse du trafic ne se limite pas à un simple phénomène mécanique. Depuis un an, plusieurs éléments favorables agissent positivement sur le trafic.

L'image de la RATP dans le public s'améliore. Le souvenir des grèves s'estompe (voir ELL n° 112, pp. 20-21) et les efforts accomplis en matière de qualité de service commencent à être perçus. En outre, les difficultés de circulation (et de stationnement) dans la capitale redonnent de l'attrait aux transports en commun. (2 Parisiens sur 3 déclarent apprécier le métro pour sa rapidité). Ce regain d'intérêt est sans doute un des éléments qui explique la reprise du trafic sur le métro (fin 1987, les intentions d'utilisation des transports en commun étaient en hausse de 6%).

Le retour de la clientèle touristique constitue un autre facteur favorable. Le nombre de billets touristiques «Paris-Sésame» vendus est d'ailleurs en progression par rapport à 1987. Sans être exagérément optimistes, les «édiles» du trafic RATP tablent sur une hausse de 1,5% pour 1988. D'autant que la nouvelle gare Saint-Michel-Notre-Dame, l'interconnexion ouest, la restructuration du secteur pilote d'«Autrement bus», l'arrivée du SACEM sur la ligne A sont autant d'événements qui ont apporté ou qui apporteront de nouveaux clients à la RATP. Si cette estimation se confirmait, la Régie retrouverait ainsi un rythme de développement comparable à celui des années 1984 et 1985.

Les bons scores du trafic ont un effet favorable sur les recettes. Cumulé sur les cinq premiers mois de l'année, l'accroissement des recettes directes avoisine 12% par rapport à 1987. Pendant la même période, la hausse du trafic a dépassé 10%. L'inflation durant la même période ayant été raisonnable, il y a visiblement une relative cohérence entre l'évolution du trafic et celle des recettes de l'entreprise.

Ce couplage trafic/recettes serait-il la conséquence d'une perte d'attractivité de la Carte Orange? On peut se le demander puisqu'en 1987, et pour la première fois depuis la création de la Carte Orange en 1975, les ventes de coupons mensuels sont en diminution. En fait cette baisse touche essentiellement les coupons valables en zones 1, 2 et 3. En revanche, les coupons valables en zone 5 continuent à progresser. Les relèvements de tarifs interve-



(Chiffres corrigés des grèves au 30/6/1988).

nus au 1<sup>er</sup> mai 1986 et au 1<sup>er</sup> juin 1987 ont frappé plus durement les Cartes Oranges que les billets. Résultat: en 1987, les ventes de coupons mensuels de Carte Orange représentaient 51,6% des recettes directes de la RATP (-0,8% par rapport à 1986) et les ventes de billets, 35,6% (soit +0,9% par rapport à 1986).

Depuis une dizaine d'années la RATP se trouve confrontée à une situation paradoxale: plus les services s'améliorent, plus les Franciliens deviennent fidèles aux transports en commun, plus ils sont tentés d'acheter des titres d'abonnement type Cartes Oranges et moins la Régie touche de recettes directes. Bref, plus la RATP accroît ses efforts pour fidé-

liser sa clientèle, plus elle devient dépendante des autres pour boucler son budget. Original non!

L'année 1987 marquerait-elle la sortie de ce cercle infernal? Il faut attendre pour voir, d'autant que la hausse des tarifs intervenue le 1<sup>er</sup> août dernier privilégie à nouveau les Cartes Oranges.

Sur ce point comme sur beaucoup d'autres, les résultats du second semestre 1988 seront intéressants à analyser. Rendez-vous donc début 89 pour faire le point. Mais d'ici là, dès novembre, une première idée de la tendance dans la prochaine rubrique « Trafic ».

**Christian CHAUMEREUIL**

### Demandez le tarif

Au premier août dernier, les tarifs de la RATP ont augmenté de 5,5%. Contrairement aux années précédentes, la hausse des Cartes Oranges (+5,4%) est inférieure à celles des billets (+6,4%).

Tout augmente... Pas vraiment, puisqu'en francs constants, les tarifs actuels de la RATP sont analogues à ceux de 1960. Des francs constants... C'est quoi? Soyons donc plus concret. En 1900, pour le prix d'un billet de métro on pouvait acheter un timbre ou trois

journaux quotidiens. En 1988, pour le prix d'un ticket de métro, vous pouvez toujours acheter un timbre (on vous rendra même un peu de monnaie); en revanche, inutile de chercher à avoir les nouvelles du jour.

	Prix du ticket de métro	du journal	du timbre
en 1900	0,15 F	0,05 F	0,15 F
en 1938	1,10 F	0,50 F	0,90 F
en 1988	3,00 F	4,50 F	2,20 F

(Source: M. Belleau - Métro Philatélie).

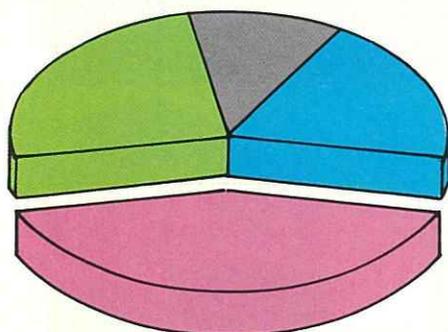
### Et si l'on parlait prix...

« Bien sûr, l'usager a toujours tendance à trouver les augmentations du ticket difficiles à accepter. Il reste que lorsque l'on compare le niveau des tarifs des transports parisiens à celui des grandes villes de province ou des grandes capitales étrangères, nous nous

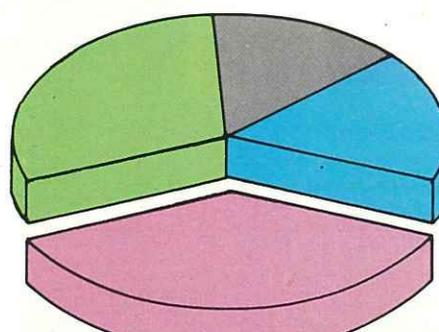
trouvons dans une situation de sous-tarification qui rend difficile notre développement ultérieur, car elle compromet bien sûr la rentabilité de toutes les extensions que nous voulons promouvoir. »

Extrait du discours prononcé le 13 avril 1988 par Emmanuel Duret, Secrétaire général de la RATP, aux 14<sup>es</sup> journées de formation médicale.

### D'où viennent les recettes de la Régie?



**1980**



**1987**

- les voyageurs: 42,7%,	- les voyageurs: 38,9%,
- l'État: 27,9%,	- l'État: 30,6%,
- les collectivités locales: 13,1%,	- les collectivités locales: 14,3%,
- les employeurs: 16,3%.	- les employeurs: 16,2%.

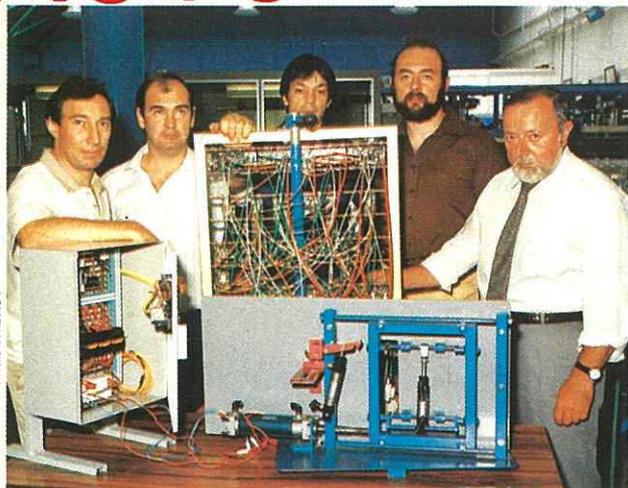


Photo THIBAUT

Les enseignants et leur « colle » du CAP 88. De gauche à droite : Guy Gaillard, Jean-Pierre Le Pause, Christian Gerne, Raynald Agravat, Jean Charrêteur.

## NOISIEL : mention bien

En cette rentrée 88/89, un coup de chapeau aux enseignants et élèves de l'école technique de la RATP pour leur « sortie » en juin dernier.

— Un sujet mis au point par les enseignants de Noisiel a été retenu par l'Éducation Nationale pour le CAP de mécanicien d'entretien des 3 académies de Paris (épreuve professionnelle). Un support «électro-pneumatico-mécanique», symbolisé par un

distributeur de titres de transport, permet de tester l'élève sur trois épreuves : visite-diagnostic, construction mécanique, automatismes électro-mécaniques. 542 candidats ont réalisé cet ensemble, 291 obtenant leur CAP. — Les élèves présentés par l'école à ce même CAP (54) ont tous été reçus. « Il va de soi que « nos jeunes » ont composé dans les mêmes conditions que leurs collègues des autres écoles » précise Monsieur Desgranges, chef de la formation professionnelle. On n'en doute d'autant moins que ce 100 % de réussite est monnaie courante à Noisiel.

## V.M.I. en correspondance

Le 26 septembre, la SNCF mettra en service sa branche nord-ouest de la ligne « C » du RER appelée « Vallée de Montmorency-Invalides » (VMI). Les lignes descendant d'Argenteuil et Montigny-Beauchamp sont rabattues au niveau de la gare de Champ-de-Mars. 32 km, 17 gares dont 6 dans Paris, la ligne VMI sera en correspondance avec le métro urbain aux stations Péreire (L3), Porte Maillot (L1), La Muette (L9).

Le réseau d'autobus sera restructuré au 26 septembre :

- création d'une ligne 378 entre La Défense RER et la gare RER de Gennevilliers ;
- déviation de la ligne 166 (Columbes-Porte de Clignancourt) par la gare RER de Gennevilliers ;
- prolongement de la ligne 161 (La Défense RER-Épinay, rue de

Marseille) jusqu'à la gare RER d'Épinay ;

- déviation des lignes 154A (Porte de Paris-Franconville) et 154C (Porte de Clignancourt-Saint-Gratien) par la gare RER d'Épinay ;

— création d'une antenne 354B à la ligne 354 (Bobigny Préfecture-Saint-Denis-Épinay Cygne d'Enghien) pour desservir la gare RER d'Épinay (correspondance avec le 161 prolongé) ;

- prolongement du 138A (Porte de Clichy-Argenteuil) à la gare RER de Saint-Gratien et terminus du 138B à Épinay, rue de Marseille.

Au bilan :

- gare RER de Gennevilliers : Bus 166, 178, 378 ;
- gare RER d'Épinay : 154A, 154C, 161, 354B + TVO 34 et 37 ;
- gare RER de Saint-Gratien : 138A..

## TRAX... BOUM!

La RATP a mis fin à sa participation au projet de trottoir roulant accéléré (Trax). Les raisons de cet arrêt sont un important dépassement du devis, l'absence de perspectives de vente et des coûts d'exploitation supérieurs à un système classique. Il devait relier la gare RER au métro à Invalides

Ce projet, préparé avec les Ateliers et Chantiers de Bretagne, aurait pu relier Auber à Saint-Lazare et les gares de Lyon et d'Austerlitz. On avait aussi parlé de lui, il y a dix ans, pour desservir Manhattan.

Aujourd'hui, pour ces courtes distances, le projet qui a le vent en poupe se nomme SK (ELL n° 112).

## La Défense monte

Le rehaussement de la dalle de La Défense (pour cause d'aménagement de la « tête Défense ») a entraîné l'arrêt et la dépose des escaliers mécaniques du RER débouchant sur le parvis. Objectif, les rallonger de l'équivalent de deux marches et reprendre l'infrastructure de génie civil. Les travaux, supervisés par la division TE-IEM, commencés en mars 88 seront terminés en février 1989.

Escaliers sur le parvis de La Défense.



Photo GIABROL

## REORGANISATION

Dans plusieurs Directions ou services, des mesures de réorganisation sont en cours de discussion ou d'application. C'est le cas notamment dans les services de la Direction générale; des bâtiments, des sous-stations.

### «D» s'éclate

L'amélioration de la productivité, priorité dans l'entreprise, concerne aussi la direction générale dont les services vont être restructurés. Allègement des structures et meilleure efficacité du travail, tels étaient les objectifs de la restructuration présentée en juin aux élus du CE. Point

fort de ce plan, la création d'un «service des études générales et du développement». Ce service regroupera la mission «recherche et prospective» et la mission «stratégie de développement des réseaux», ainsi que certains éléments de l'actuel service NP. Emmanuel DURET, Président du CE, a insisté sur l'intérêt d'une coordination étroite entre ces diverses entités. Quant au nom de code de ce futur service: ce sera «G». Comme quoi l'histoire prend parfois des allures de recommencement!

Parmi les autres aspects du projet de réorganisation, citons:

- le rattachement à la direction financière du service des commandes et marchés,
- le rattachement à la direction du personnel du groupement chargé des liaisons avec le Comité d'entreprise, du bureau du courrier et des tirages.

Le débat a porté entre autres sur les réductions d'effectifs (7 postes en moins au terme du projet), les questions de locaux, l'évolution des attributions des groupements...

Le Président du CE a confirmé que le projet s'inscrivait dans une perspective d'allègement des structures de la Direction générale mais que cela ne remettait en cause ni les attributions ni l'indépendance des groupements concernés. A l'issue de la discussion les élus du CE ont émis un avis défavorable sur le projet qui a été mis en place à compter du 1<sup>er</sup> juillet.

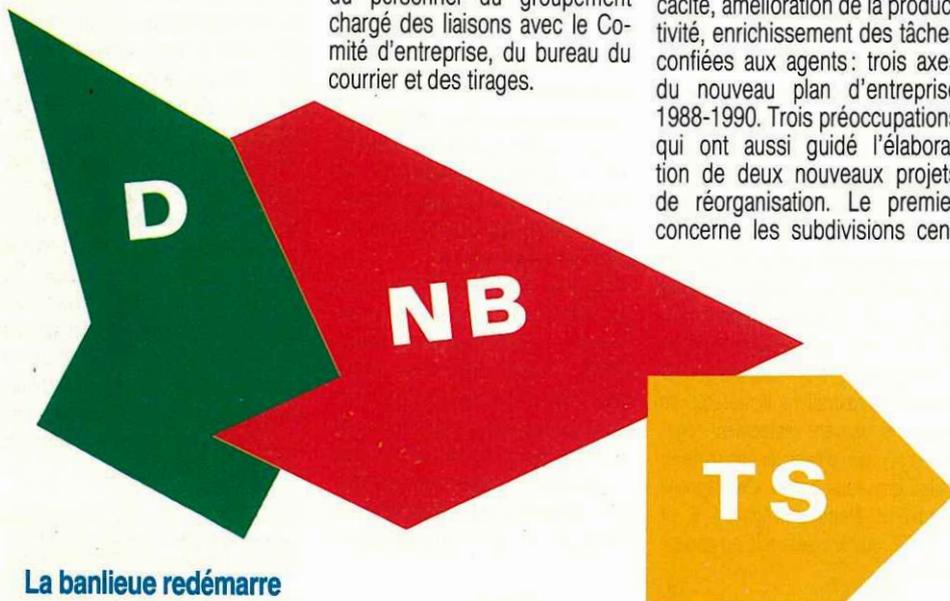
### NB s'équipe TS regroupe

Recherche d'une meilleure efficacité, amélioration de la productivité, enrichissement des tâches confiées aux agents: trois axes du nouveau plan d'entreprise 1988-1990. Trois préoccupations qui ont aussi guidé l'élaboration de deux nouveaux projets de réorganisation. Le premier concerne les subdivisions cen-

trales d'entretien du service des bâtiments (service NB); le second touche les secteurs «études» et «logistique» du service des sous-stations (service TS).

Le projet de réorganisation des subdivisions centrales d'entretien de NB vise à accroître l'efficacité des équipes chargées des interventions et des chantiers. Pour arriver à ce résultat, les équipes d'intervention seront dotées de moyens de communication et de déplacement qui les rendront plus autonomes. En outre, les circuits de transmission des dépêches seront revus de manière à éviter les allers et retours inutiles dus à des signalements imprécis ou incomplets. Par ailleurs, la préparation des chantiers sera plus systématique et plus complète. La philosophie de ce projet s'inspire des résultats de l'expérience des GIR (Groupes d'Intervention Rapides) lancés en janvier 1985. Les gains de productivité ainsi réalisés vont entraîner des réductions d'effectifs de l'ordre de 10%. Ces réductions d'effectifs seront étalées sur 3 ans de manière à profiter des départs en retraite.

Le projet de réorganisation du service TS est tout aussi ambitieux. Dans un premier temps, il s'agit de fusionner les deux divisions «Études/Travaux» et de regrouper les activités de coordination dispersées au sein des divisions «Affaires générales» et «Méthode - Organisation - Sécurité». L'objectif visé est à la fois une simplification et une optimisation des structures du service. A terme, les différentes activités du service TS seront rassemblées au sein de quatre «entités», chargées respectivement de l'exploitation, de la maintenance, des études/travaux et de la logistique. A l'automne, trois groupes de travail se réuniront pour préparer la suite du projet. En fonction du calendrier de concertation et de négociations avec les représentants du personnel, la réorganisation des entités «exploitation» et «maintenance», ne sera pas lancée avant la fin du premier semestre 1989. En outre, «la question du reclassement éventuel des agents qui apparaîtraient alors en surnombre devra être abordée préalablement à toute modification de structure» (doc. CE, Juin 88).



### La banlieue redémarre

En plus du tramway Saint-Denis-Bobigny pour lequel il a autorisé un financement de 110 millions de francs, le Fonds de développement économique et social a autorisé la mise en œuvre du Trans Val de Marne (voir ELL N° 92). Il s'agit également d'un transport en site propre, assuré par des autobus, sur 12 kilomètres entre la gare RER de Saint-Maur-Créteil et le Marché de Rungis. Il desservira au passage Créteil, Choisy-le-Roi et Thiais. Le coût des travaux avait été estimé en 1985 à 432 MF. Pour une première tranche on évalue les besoins à 300 MF.

Le Ministère des Transports a rappelé, dans un communiqué, que «ces deux opérations, dont le principe avait été arrêté dès 1984, avaient subi un retard important».



## SÉCURITÉ FERROVIAIRE: UNE QUESTION DE CONFIANCE

PARIS, 20 juillet (Agence France Presse)

**Le Président François Mitterrand a souhaité mercredi que le gouvernement fasse preuve « d'une très grande fermeté à l'égard des sociétés qui gèrent des transports en commun », à la suite de la « multiplication » des accidents dans le domaine des transports survenus ces derniers temps.**

Faite quelques jours après l'accident ferroviaire de Toulouse, cette déclaration a donné une dimension nationale au débat sur les « procédures de sécurité », débat lancé au lendemain de la tragédie de la Gare de Lyon.

Pourtant, dès le 6 juillet sur l'antenne de RTL, Michel Delebarre, ministre des Transports, faisait état de sa « préoccupation ». Dans le même temps, la Justice rendait son verdict sur les catastrophes ferroviaires de l'été 1985 (Flaugeac et Châteauroux) et une polémique s'ouvrait sur « les choix en matière de sécurité dans les transports en commun ».

Le 6 août, un train de banlieue percuta violemment un heurtoir en Gare de l'Est. La « préoccupation » du Ministre se transforme en une « colère froide ». Quelques heures plus tard, le Président de la SNCF annonce sa démission. Une commission d'enquête est constituée. Les syndicats y sont officiellement « associés », ainsi que des

experts extérieurs venant d'entreprises où le « poids de la sécurité est important » (EdF par exemple).

Sans attendre les résultats des commissions d'enquête, la SNCF a annoncé un « réexamen de l'ensemble des procédures de sécurité ». Première mesure prise dès la mi-juillet: la modification du dispositif d'arrêt d'urgence. Ce que les voyageurs appellent le « signal d'alarme » et les techniciens le « frein de secours ».

Sur les trains de banlieue, le signal d'alarme serait remplacé par un interphone mettant le voyageur en contact direct avec le conducteur. Ce dernier pourrait alors décider d'arrêter son train sur-le-champ ou d'attendre la prochaine gare. Ce dispositif s'inspire du système d'inhibition du frein de secours en service aujourd'hui sur les lignes 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 et 13 du métro. Ce dispositif a été conçu pour prévenir les risques liés aux incendies survenant en souterrain. En effet, c'est à ce jour le seul cas identifié où l'on a l'impression que l'utilisation du signal d'alarme pourrait engendrer une situation « contraire à la sécurité ». Mais c'est en fait l'incendie qui crée cette situation contraire à la sécurité. Et c'est pour permettre de s'éloigner au plus vite du foyer d'incendie que l'on « inhibe » le frein de secours. D'autant qu'il est plus facile et moins dangereux (risques d'intoxications limités car les voyageurs peuvent rapidement regagner la surface) d'évacuer une rame en station que sous tunnel. Ce dispositif sera bientôt étendu aux lignes 5, 6, 11 et 12. En outre, il sera mis en service

sur la ligne A à la fin de cette année. La ligne B pourrait être équipée l'année prochaine.

Par ailleurs, la SNCF envisage une amplification du programme de « contrôle de vitesse ». Le contrôle de vitesse permet de stopper automatiquement le train si le conducteur ne respecte pas la vitesse de circulation prescrite. Un tel système équipe depuis l'origine la ligne TGV Paris-Lyon, une version simplifiée est à l'essai sur la ligne Paris-Rouen.

Sur les 12 lignes de métro équipées du pilotage automatique\*, il existe aussi un système de contrôle de vitesse. Grâce à SACEM\*\*, un contrôle de vitesse sera également opérationnel dans quelques semaines sur la ligne A du RER, entre Nanterre et Fontenay. La SNCF prévoit d'équiper avec SACEM la zone centrale de la ligne C du RER.

Mais au-delà du débat technique sur les dispositifs de sécurité et de la polémique publique sur les politiques de gestion des entreprises de transport, l'été noir du rail n'engendrera-t-il pas une méfiance des utilisateurs envers les hommes et les entreprises qui assurent leur déplacements?

A vrai dire, le « risque zéro » n'existe pas. Même chez soi, assis dans son fauteuil, on court toujours un risque! Exiger, prôner, garantir, le « risque zéro », cela traduit soit une méconnaissance des réalités, soit une volonté de se placer sur le devant de la scène « médiatique ». A travers la réglementation, la formation et la technologie, on trouve peu à peu et l'on continuera à

trouver des moyens pour « assurer » un risque « aussi voisin de zéro que possible ». Mais plus que l'existence d'une « marge », c'est sa perception et sa tolérance qui est au cœur du débat sur la sécurité.

Marcher dans Paris, c'est en théorie plus dangereux que de prendre le métro. Aller à Lyon par le TGV, c'est moins risqué que de prendre l'autoroute. Pourtant, nous n'avons pas l'impression de prendre des risques en flânant sur un trottoir. Pourtant, nous acceptons de courir des risques en conduisant notre voiture. Si les « morts du rail » (57 depuis janvier 1988) font couler plus d'encre que les « morts de la route » (près de 8 000 en 8 mois), c'est que la « marge tolérée » pour le risque ferroviaire est au moins 150 fois plus étroite que celle acceptée pour le risque routier. En fin de compte, assis dans un train nous voulons nous sentir en « parfaite sécurité », comme lorsque nous sommes assis dans notre fauteuil. C'est sur la base de cette demande des clients du rail qu'il faudrait peut-être recentrer l'approche des problèmes de sécurité. Mais une fois apaisée l'émotion de l'opinion et l'attention des médias tournée vers d'autres sujets d'actualité, ne sera-t-on pas tenté de laisser aux spécialistes le temps de la réflexion? Ne risque-t-on pas alors de faire naître insidieusement chez les utilisateurs une psychose latente, une « suspicion » prête à déferler au moindre incident? Vu avec l'œil du voyageur, la sécurité c'est d'abord une question de confiance.

\* Seules les lignes 3 bis, 7 bis et 10 ne sont pas équipées du pilotage automatique car l'intervalle, même aux heures de pointe, ne le justifie pas.

\*\* Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance qui permettra de réduire à 2 minutes l'intervalle entre les trains dans le tronçon central. Ce système devrait améliorer l'ergonomie de la conduite (les indications de la signalisation s'afficheront sur le pupitre de conduite) tout en augmentant la sécurité d'ensemble grâce à un système sophistiqué de contrôle de vitesse. Dès la fin septembre, les trains de la ligne A rouleront avec SACEM, mais en continuant à respecter un intervalle minimal de 2 min. 30. Nous reviendrons sur la mise en service de SACEM dans notre prochain numéro d'ELL.



Photo ARDAILLON

• Les campagnes de pub évoluent: après Ajax en avril, Perrier en juin, 1 000 bouteilles géantes étaient accrochées à l'arrière des autobus. En outre, une dizaine de voitures étaient équipées avec des enjoliveurs reproduisant des capsules de bouteilles de Perrier. Fou, non? Par contre, certains ont fait remarquer que les bouteilles étaient un obstacle résistant au niveau de l'issue de secours.

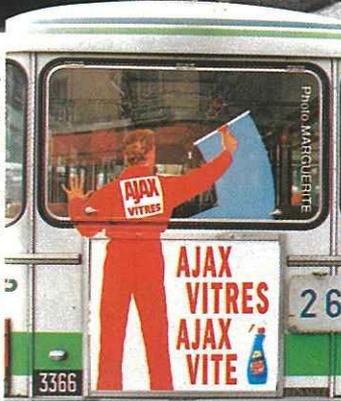


Photo MARCHÉRE

## MI SUISSE

Du 10 au 21 août, un élément MI 84 RATP de la ligne A du RER a participé aux manifestations commémoratives du 75<sup>e</sup> anniversaire de la compagnie ferroviaire du Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), à Interlaken en plein cœur de la Suisse. Parti de Boissy-Saint-Léger le 4 août, le MI avait été transformé

en rame exposition par les équipes de FR. Une voiture était réservée à la RATP, une autre à la SNCF, la troisième accueillait l'industrie ferroviaire nationale et la quatrième présentait le Musée du Chemin de Fer de Mulhouse ainsi que les principales associations françaises d'amis des chemins de fer. Des spécialistes de FR ont par ailleurs répondu aux questions du public pendant toute la durée de l'exposition.

**SITU marche bien** dans le 3615 RATP. Dès son démarrage officiel, ce service télématique a reçu 26 000 appels en juin. Au palmarès SITU (64%) arrive en tête (rappelons que SITU est un ordinateur qui donne le meilleur parcours en transports en commun entre deux adresses), devant la consultation des horaires du RER (18%). En outre, le 28 juin, à l'occasion d'un mot d'ordre de grève, la rubrique « état du trafic » a été consultée par près de 1 000 personnes. La consultation — payante — du 3615 RATP dure en moyenne 4 minutes.

**Autobus 32:** c'est lui qui assurera la liaison entre le quartier de la Muette et Porte d'Auteuil. Cette ligne était assurée auparavant par la liaison SNCF Pont Cardinet-Auteuil, interrompue pour faire « descendre » les trains d'Erment à Invalides (VMI).

**Bus neufs** sur les lignes 26, 29, 75. Sept véhicules R312 seront mis en service au 1<sup>er</sup> octobre sur la ligne 26 (gare St-Lazare-Cours de Vincennes). La ligne sera complètement équipée au 1<sup>er</sup> janvier 89 (30 voitures). Sur la ligne 29 (St-Lazare-Montempoivre) 20 autobus standard à plate-forme ont été mis en service en juillet. Sur le 75, de juillet à octobre, ce sont 14 autobus à plate-forme qui relieront Pont-Neuf à la Porte de Pantin.

**Le VAL**, qui intéresse en France les villes de Strasbourg, Bordeaux, Toulouse et équipe Lille, devrait équiper les 12 kilomètres du métro de Taïpeh (Taiwan), avec une centaine de voitures.

**Brest réfléchit** à son tour à la faisabilité d'une ligne de tramway pour desservir son centre ville (rues de Siam et J.-Jaurès).

**Saint-Michel** sur la ligne B aura son accès supplémentaire terminé au 15 octobre. L'accès se fera devant l'Hôtel Dieu.

**Pont-Neuf:** la station de la ligne 7 pourrait bénéficier d'une personnalisation en relation avec l'Hôtel de la Monnaie.



**Bienvenue à Paris:** depuis le début de l'année, les bureaux de poste parisiens prennent le nom de leur quartier. L'ancien bureau 102, à deux pas de Montparnasse fera cependant exception: il a été baptisé « Paris Bienvenue ». Ainsi, à défaut d'avoir une rue à son nom, le Père-Métro a désormais « sa » poste à Paris.

**Une nouvelle photo** pour la toile géante de la rue de Condé (voir ELL précédent). Après la Place de la Bastille de Doisneau, voici « station Mirabeau 5 heures du matin » du photographe Izis. Du 1<sup>er</sup> septembre au 15 novembre.

**SACEM arrive:** le système d'aide à la conduite et à la maintenance prévu pour équiper la ligne A du RER fera son entrée progressivement. Il sera totalement installé cet automne mais les trains resteront à un intervalle de 2 minutes 30. En décembre, dans le sens principal de la charge, l'intervalle sera ramené à deux minutes pendant quarante minutes. Ce fonctionnement nécessitera quatre trains supplémentaires. En 1989, à la mise en service de l'interconnexion des trains venant de Poissy, l'intervalle de deux minutes sera appliqué pendant une heure dans le sens principal de la charge.

**Bures-sur-Yvette** sera « privé » de son passage à niveau dans deux ans. La décision d'établir un passage souterrain, aménagé sur une déviation de la rue du Général-Leclerc, a été prise en juin.

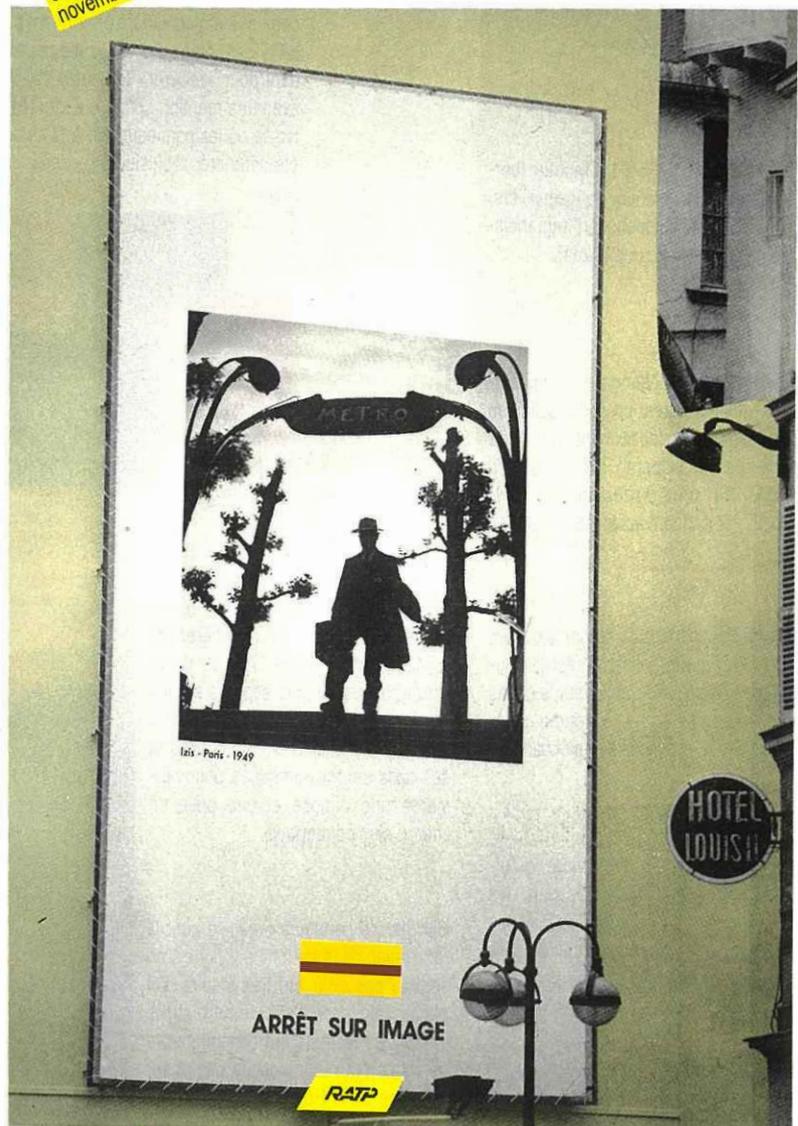




Photo ARDAILLON

**Plus victorieuse** que l'avenue Victoria où elle se trouve, une recette qui mérite la palme de l'accueil.

**Travaux terminés** à La Muette (correspondance gare de Bougainvilliers) et à Barbès-Rochechouart (agrandissement de la salle des billets).

**Deux accès** supplémentaires aux stations de métro sont en construction: à Opéra (ligne 7) débouchant en haut de l'avenue de l'Opéra; à Saint-Lazare (ligne 13), près du terminus des 21, 26, 27, et donnant accès au quai N° 1.

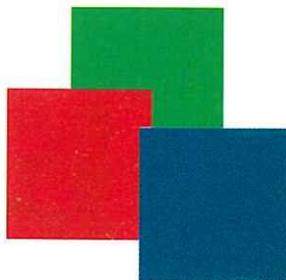
**20 millions de francs** seront accordés à la SNCF pour réaliser un accès supplémentaire à La Défense, sur le parvis de la Grande Arche. Il conduira aux quais SNCF et à la salle des échanges.

**5 000 francs**: c'est la prime qu'offraient la Fédération des Usagers des Transports et l'Association de Défense des Usagers à qui permettrait de faire identifier l'assassin d'un voyageur venu au secours d'une dame âgée dans le bus 170, Monsieur Boussad Aït Segueur. Pour sa part, la RATP a fait apposer des affichettes dans les bus pour «appel à témoins».

**160 000**: c'est le nombre de bénéficiaires des cartes Émeraude et Améthyste à Paris. La ville vient d'en étendre le bénéfice aux personnes de plus de 65 ans et acquittant moins de 15 000 francs d'impôts sur le revenu. Auparavant, 130 000 personnes en bénéficiaient, avec un plafond fiscal situé à 7 000 francs d'impôts.

**Les travaux de renouvellement** de la voie et du ballast ont été interrompus de Conventin à Vaugirard en août. Ils reprendront le 5 septembre mais, en raison de la «dureté» du vieux ballast (il a fallu l'attaquer au marteau-piqueur) l'avance sera moins rapide.

**Sondage des voyageurs** utilisant la ligne 12 du métro pour savoir s'ils étaient satisfaits des informations données à l'occasion des travaux de renouvellement de la voie. Les voyageurs considèrent avoir été bien informés à 70%, le service de remplacement étant considéré performant par 68% des interrogés. Difficulté cependant pour «repérer» les arrêts (52%) avec une mention spéciale à Montparnasse où les panneaux provisoires ont été détériorés à plusieurs reprises.



**Orly sud** verra sa gare routière réaménagée. La nouvelle gare routière, qui accueillera notamment Orlybus, devra permettre des circuits séparés et plus directs pour les autobus. Par ailleurs, les aires d'accueil des automobiles et des taxis seront remaniées pour permettre une dépose et une prise en charge plus commodes.

**Bastille**: le concours organisé pour la rénovation de la station de la ligne 1 ne semble pas avoir été très inspiré. On parle maintenant d'une verrière sur le canal. Des lauréats ont cependant été désignés pour leur fresque peinte sur le thème de la Révolution: il s'agit de Liliane Bélembert et d'Odile Jacquot.

**Argentine** se met au gabarit. La station de la ligne 1 a connu en juillet et août les modifications nécessaires à sa mise au «gabarit unifié». Il s'agit de travaux permettant le passage des rames modernes du métro qui ont besoin, en raison notamment de leur suspension plus souple, de plus d'espace dans les courbes. Quelques stations des lignes 4 et 11 devront subir le même traitement à l'avenir pour accueillir les matériels de nouvelle génération.

**La propreté du métro** s'est améliorée. L'indice de propreté publié en juin la note à +10 (sur une échelle de -100 à +100). En mars-avril 87, quand la polémique avait été lancée, l'indice se trouvait à -35. Par contre, la lutte contre les graffiti ne semble pas rencontrer les mêmes succès.

**Mickey craint l'eau**. Les reconnaissances géologiques et hydrogéologiques du prolongement de la ligne A du RER vers Disneyland se sont terminées en août. Difficulté: que la tranchée profonde ne serve pas à drainer les eaux du plateau de Brie.

**Ligne 1**, les travaux s'accroissent. L'essentiel de l'activité se concentre autour du Pont de Neuilly. La période estivale a aidé à supporter les déviations. Mais elles continuent en cette rentrée. La construction de l'ouvrage routier souterrain est commencée. Pour protéger l'actuel tunnel de la ligne 1 du métro, il a fallu installer des cintres à l'entrée de la station Pont de Neuilly (voir photo).



Photo THIBAUT

**BISQ-Bis:** certains bureaux d'information sur quais reprennent du service. L'expérience est menée par la Poste, à Palais-Royal et Gambetta, de proposer des placements financiers aux voyageurs. Un bureau existe également à Gare de Lyon, en partage avec une cafétéria.

**Après Madeleine,** Châtelet accueille un kiosque-théâtre où l'on peut réserver sa place au spectacle. Les représentations du jour sont vendues à moitié prix.

**Du pain** en distributeur automatique. L'expérience est menée dans les stations Auber, Palais-Royal, Luxembourg, Châtelet, Porte Maillot. Par contre, les appareils distributeurs de pantalons (Jeans) ont été retirés faute de rentabilité.

**450 machinistes formateurs** hors classe sont depuis le premier juillet classés au niveau 8 bis de la grille. C'est l'une des mesures qui étaient prévues par l'accord salarial 88. En outre, 100 postes supplémentaires ont été créés.

**Journal sonore** produit par la Direction de la communication, il ne pouvait s'appeler que « Tick'son ». C'est une cassette de 40 minutes qui est actuellement testée auprès de plusieurs services. Il veut être un trait d'union entre tous ceux qui contribuent à l'action commerciale de la RATP.

**AIMT:** c'est la ligne 11 du métro qui a été retenue pour expérimenter la circulation automatique des trains. Équipement de la ligne + nouveaux matériels roulant portent le délai de circulation avec voyageurs à 1995.

**L'exceptionnel dure:** la hausse de 0,4% des cotisations d'assurance maladie, décidée par le gouvernement en 87 pour aider la Sécu, a été reconduite à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Le taux des cotisations à la CCAS reste donc de 4,3%.

**Le service militaire volontaire** des femmes sera retenu, pour l'avancement, dans la même proportion que celui effectué par les hommes appelés, soit un an.

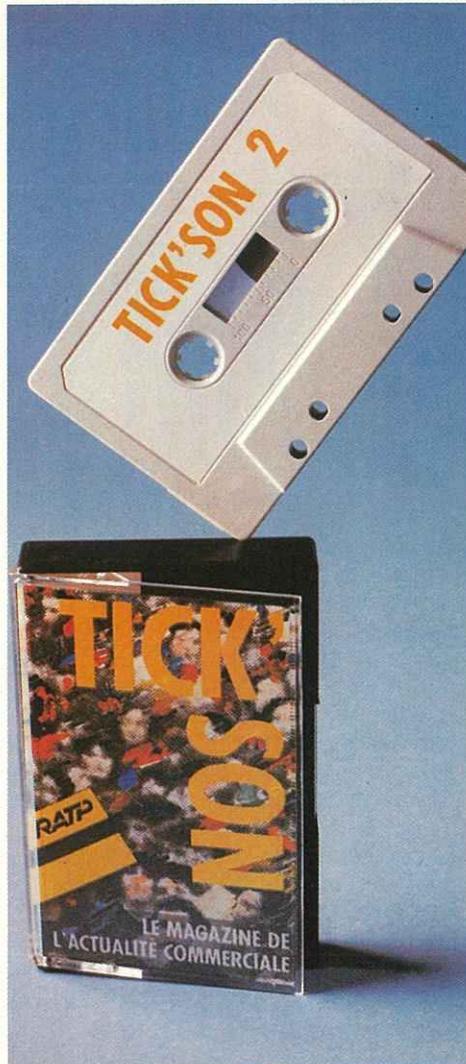


Photo MARGUERITE

**RM 1988 - 1990**

**UN PLAN**

Votre vision sera la direction de réseau routier à restructurer les activités d'entretien dans les départements (RT) et celles de l'atelier central (RA). Notre service de matériel roulant et des activités industrielles (RI) sont les...  
 Pour que ce service soit moderne efficace, bien équipé, avec des hommes mieux qualifiés, nous avons beaucoup travaillé.  
 Aujourd'hui, nous voulons mettre en œuvre un plan pour les années 1988, 1989 et 1990. Cette brochure vous présente ce que nous espérons faire pour que RM offre, en 1990, grâce à nos plans, un service de qualité irréprochable sur les plans technique et économique.

**pour ne pas rester ...**

**QUEL INTÉRÊT?**

Avoir un plan, c'est montrer qu'on va, c'est-à-dire que l'on va, c'est-à-dire que l'on va, c'est-à-dire que l'on va...  
**POURQUOI?**  
 Non, mais c'est de la logique! tout le monde parle le même langage et chacun sait ce qu'il faut faire pour réussir.

**en plan**

**Un plan crédible et efficace, c'est le meilleur moyen de conserver un maximum d'activités et de services, d'offrir un meilleur service public.**  
 Vous savez très bien qu'il faut évoluer pour faire face à la concurrence. La question est de savoir comment nous allons, à RM, trouver les trois objectifs de la Régie:  
 • donner le meilleur aux voyageurs  
 • avoir un comportement d'entreprise  
 • promouvoir le rôle des hommes.

Tournez la page...



**RM 1988-1990:** Nous avons salué, en juin, la première note de service en couleurs à FE. Le service de l'entretien du réseau routier (RM) n'a pas voulu être en reste. Il a adressé à chacun de ses agents un « quatre pages » de très belle facture pour présenter les objectifs de son plan. Il prend même de l'avance en intégrant l'humour dans son titre. Le concours continue...

**Deux ans de prison** dont 20 mois avec sursis et 100 000 francs de dommages et intérêts: c'est la condamnation de deux anciens agents qui avaient détourné des recettes des distributeurs de titre de transport.

**VOO au Salon de l'Auto**  
 VOO, l'agence Véhicules et Organes d'Occasion du réseau routier (voir ELL n° 98) est présente cette année encore au Salon de l'Auto. Avec deux véhicules: un Scolair'bus destiné aux transports scolaires et un SC10 UM « haut de gamme ».  
**Du 29 septembre au 9 octobre, hall 5, 2<sup>e</sup> étage.**

**Eau secours:** Nous avons reçu une lettre courroucée d'agents de la Manufacture à propos d'une photo (ELL Mai) montrant un bus vendu par VOO à la Mairie de Paris (direction de l'eau). Nous n'avions pas mentionné que le bus vendu par VOO avait été aménagé par l'atelier central. Voilà qui est fait car, comme l'écrit notre correspondant « il est regrettable de faire porter les lauriers à quelques-uns et non à tous ceux qui y ont participé ». Nous sommes bien d'accord. Dans ce cadre mentionnons donc que les informations et la photo nous ont été fournies par un correspondant de la Mairie de Paris et non par un service de la Régie, ce qui semble tout aussi regrettable car, sans cela, nous n'en aurions pas parlé du tout.



## Sabrez le champagne !

Les sabreurs de l'USMT peuvent être satisfaits de leur saison : ils sont champions de France pour la troisième année consécutive (seniors), comptent deux sélectionnés pour les J.O. de Séoul, et glanent plusieurs bons résultats individuels.

H. Bidard, Maître Szepesi, F. Ducheix, Maître Auger, M. Predhumeau, P. Corlosquet, J.-P. Daurelle, Maître Jeanny et le Président J.-P. Bouyssous (*de g. à d. sur la photo*) ont fêté le 12 juin le troisième titre consécutif des seniors : « après avoir surpris en 1986, nous dit Maître Auger, confirmé en 87, l'USMT a survolé ces championnats en 88. Cela permettra de participer à la coupe d'Europe des Clubs champions à Budapest ».

En individuel, Ducheix remporte la médaille de bronze, suivi de Daurelle (7<sup>e</sup>) et Corlosquet (8<sup>e</sup>).

Ducheix et Bidard feront le voyage de Séoul.

**Concours :** renseignements, dates, résultats des concours de la RATP, on peut tout consulter désormais par Minitel : composez le 87100 par le réseau intérieur, et le 40.48.71.00 par une ligne extérieure. Par contre les sujets des concours ne sont pas affichés !

**Plaque.** A la demande des organisations syndicales, les agents de contrôle assermentés du métro et du RER disposeront d'une plaque prouvant cette assermentation. Elle sera analogue à celle dont disposent déjà les agents de la surveillance générale du réseau ferré et ceux de la brigade de surveillance du réseau routier.

**Sécurité :** Au cours de la cinquième réunion du groupe de travail qui réfléchit sur la sécurité du personnel (réseau ferré) on a parlé de tester un nouveau modèle de fermeture de station à clef magnétique, et d'une formation des conducteurs visant à maîtriser les situations conflictuelles.

**ADEFIPE 88.** Le 15 septembre, un jury départagera les équipes candidates pour représenter la RATP au prix Marie-Claude Bériot-Dassonville 1988. Ce prix récompense les initiatives dans lesquelles l'implication des individus a été déterminante pour la réussite d'un projet utile à l'entreprise. L'an dernier c'est le projet RAMSES (voir ELL juillet et novembre 87) qui avait représenté la Régie. La confrontation a ensuite lieu avec sept autres entreprises de transport.

Le jury de la RATP devra choisir entre une dizaine de projets, dont :

- RE/Méthodes, réglementation, contrôle : « l'activité vigilance ».
- Association « club Cédipe » (toutes directions).
- FE/Permanence : « accompagner des personnes à mobilité réduite ».
- NB/RM/D : le logiciel de gestion de documents « Mermose ».
- FR/AME : ERIL nouvel outillage pour tester les relais.
- NV : selle pour consolidation de la voie.
- NV : remplacement des traverses béton.

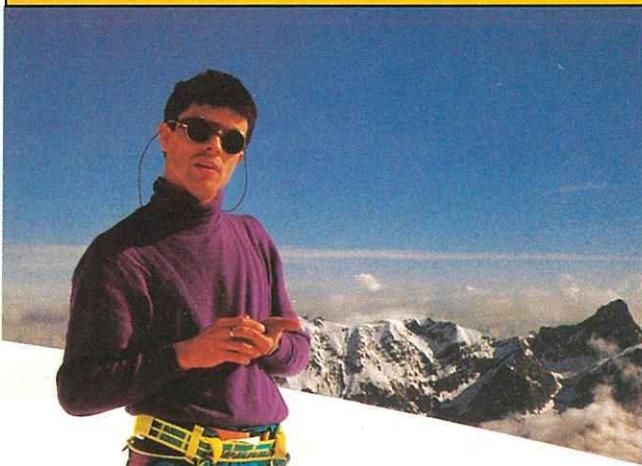


Photo J. MÉRIC

**Palais-haut.** Emmener les habitants de Palaiseau au sommet du Mont-Blanc : ce projet entre amis commence à devenir réalité. 340 Palaisiens se sont portés volontaires pour ce nouveau type de trans'humance et 235 ont été jugés « bon pour la grimpe » après des tests de marche et en altitude (3 600 m). L'opération devait avoir lieu les 2 et 3 septembre sous la surveillance de 84 guides. Pour cette expérience, Jean-Jacques Méric (photo), du service électrique de TE-St Albin, s'est fixé un autre objectif : planter un panneau de « baby-basket » au sommet du Mont-Blanc. Une façon originale de faire connaître ce sport réservé aux tout petits.

## A tous les coups on perd un peu

Les temps électoraux sont durs pour les finances de la Régie : elles « subissent » les différentes amnisties. C'est le cas pour de nombreuses amendes pour infractions à la police des chemins de fer — la RATP pourra cependant être dédommée des déprédations. C'est aussi le cas des amendes des automobilistes qui servent pour partie, quand elles sont recouvrées, à l'amélioration des transports en commun.

Par contre, certaines sanctions internes concernant des agents seront effacées des dossiers. On ne peut pas perdre à tous les coups !

## PUB... BUP !

« Après avoir reçu deux distinctions des professionnels pour sa publicité comparative avec des automobiles, la Régie a trôlé le dérapage. La firme Citroën a peu apprécié de voir une « GS », surchargée pour le départ en vacances (voir ELL juillet) comparée à une ligne de métro. Comme toujours quand il s'agit de s'en prendre à la communication, les arguments avancés sont purement techniques : la « GS » est équipée d'un système lui évitant de « s'asseoir » en cas de surcharge. Pour se faire pardonner, la Régie a recouvert ses propres affiches. Révolutionnaire ? Non, sauvage l'affichage !

— Au titre des différentes campagnes publicitaires, la Régie a reçu en 1988 *Le Phénix de l'Union des annonceurs*, le prix de l'Édhec, le grand prix international du transport, le grand prix stratégies. En outre, le livre Guinness des records a fait rentrer la photo de « arrêt sur image », et Beaubourg a accueilli le ticket au cours d'une exposition « 30 ans de design français ».

## Correspondance sociale

En octobre prochain auront lieu, par correspondance, les élections à la CCAS et au Conseil de Prévoyance. Le matériel de vote devrait arriver à domicile au plus tard fin septembre, la date limite de retour des votes étant le 21 octobre. La CCAS concerne deux collèges : actifs et retraités, alors que le Conseil de Prévoyance ne concerne que les actifs. Le matériel de vote sera de couleurs différentes selon les collèges. Pour tous renseignements consulter la « note générale 4520 » ou appeler le 40.46.42.62 ou 6.42.64.



**Noblesse:** au cours d'une émission de France-Inter, un agent de noble origine — J.R. de B., Vicomte, Baron des H., Comte de C. — a été questionné sur les agents de la RATP portant des titres nobiliaires. On apprend notamment la présence à la Motte-Piquet du Marquis de la R., à Saint-Placide de la Comtesse de L., à Louvre du Baron R., au contrôle des péages du Comte de M., et, conducteur sur la ligne 7, du Baron de l'E.

## BON DE TABAC

- **Au maquetiste** du n° 113 d'Entre les lignes : la légende de la photo qui présentait ainsi le nouveau bus R312 « Depuis plusieurs semaines, avec ses 3 portes caractéristiques,... » a été disposée soigneusement sur... les deux portes arrières.
- **Aux services téléphoniques** qui ont oublié quelques disques en route. En composant accidentellement le numéro 64771, une voix lointaine nous conseille de consulter le nouvel annuaire ou TEL PLUS au 23333. Là, une voix d'outre-tombe vous indique qu'à partir du 26 mai (nous étions le 27 juin) TEL PLUS ne fonctionnerait plus. Reste le 2.22.22 à Asnières.
- **A la Rédaction d'ELL** pour sa « pluie de coquilles » dans le numéro de juin-juillet (voir encadré).

« — **Quelle émotion** quand on rencontre à 11 000 km de chez soi un bon vieux TN6 » nous écrit Bernard Wachenheim (NT) qui a photographié celui-ci aux États-Unis. « Il est en service à Reno (Nevada) où il transporte sur des sièges encore estampillés RATP, les visiteurs qui se rendent à la ville au superbe musée automobile Harrah's » ajoute notre correspondant. ▽



Arrivée à l'école technique de Noisiel (10/5/88) d'une motrice de matériel articulé (voir ELL mai 88). Photo prise par un agent (M. COHERE) depuis un appartement.

## Pluie de coquilles

Une rubrique « bon de tabac » n'y aurait pas suffi. La rédaction a collectionné les loupés en juin-juillet :

- Ne cherchez plus à Tolbiac (Ligne 7) le quai « Mairie d'Issy ». Prenez plutôt « Mairie d'Ivry ». Issy, c'est au contraire là bas, sur la ligne 12. Okay ?
- Ne cherchez pas non plus à Châtillon la station « Étienne Dolet » — comme une légende de photo pouvait le faire comprendre — mais regardez du côté de Malakoff. « Le métro ne pénètre à Châtillon qu'au terminus « Châtillon-Montrouge » après avoir traversé la Nationale 306 » nous écrit un Conseiller Municipal de Châtillon. Merci.
- Transmettez vos demandes « par lettre avant le... » écrivions-nous à propos de l'interconnexion des fichiers informatiques. Non seulement nous n'avons pas rajouté la date au dernier moment — comme c'est souvent le cas — mais il n'existe pas de date limite. Bravo !
- Ajoutons pour faire bonne mesure une erreur matérielle concernant le Tick'épargne (voir rectificatif p. 4).

## Nos prochains numéros

- Métro : les journaux de ligne
- Les « profils » de recrutement
- TE St Albain : restructuration
- SAE sur la ligne 76
- Surveillant de travaux à NV
- Sacem : le point
- AIMT : l'expérience ligne 11
- Neuilly, un chantier en vi
- Cédipe, la micro personnalisée
- ERII à Pavillons-sous-Bois
- Machinistes : la bonne conduite

EXPOSITION FLORÉAL  
DU 8 AU 23 OCTOBRE 1988



Les fruits de  
**FLORÉAL**



PHOTOS, ARCHIVES, OBJETS DIVERS, MAQUETTES, TÉMOIGNAGES SONORES, BANDE DESSINÉE RETRACENT LA VIE QUOTIDIENNE  
DU DÉPÔT FLORÉAL ET L'ÉVOLUTION DES MÉTIERS DEPUIS SA CRÉATION EN 1900.

DÉPÔT DES LILAS - 25, RUE FLORÉAL, 93260 LES LILAS - MOYENS D'ACCÈS : MÉTRO GALLIÉNI - BUS 101.