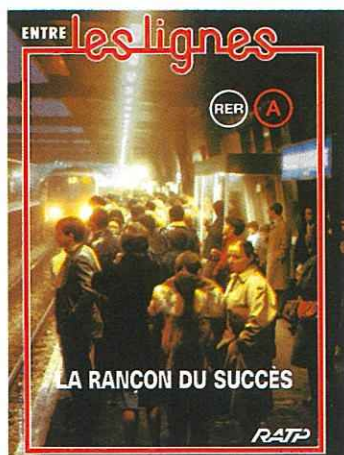


ENTRE *les lignes*



LA RANÇON DU SUCCÈS

RATP



NOTRE COUVERTURE :
(RATP-Minoli)

DERNIÈRE :
Métro et cinéma.
(RATP-Ardaillon - Chabrol - Dumax - Gaillard).

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



N° d'inscription à la commission paritaire des publications et agences de presse : 1791 ADEP.
Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction : Marie-Claire Battini, Sylvie Fréchar, Christian Chaumereuil, Jacques Marion, Chantal Naar.

Conception et réalisation : Triangle Création.

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

Ont collaboré à ce numéro : P. Beuchard, R. Bertocchi, Y. Chopinet, A. Cotte, H. Crouta, E. Dumont, J.-M. Laffougère, S. Lagrange, A. Laurin, P. Lecompte, G. Luche, F. Méaud, R. Michel, J.-P. Milon, B. Richard, P.-R. Tranié.

Photographies : J. Thomas, P. Michaud.
Atelier photographique RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gaillard, R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

N° 79
Janvier 1985

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.

3 Editorial

4 Le budget 1985

7 Une nouvelle race d'ascenseurs

9 **RER ligne A : la rançon du succès**



16 **Métrolire ou l'histoire d'une bibliothèque en sous-sol**



19 **Massy-Palaiseau au fil des aiguilles**



LES RUBRIQUES

24 La chronique du conseil

25 Les hommes, l'événement

29 Animation

30 Bloc-notes/Info-services

31 USMT

Les numéros d'Entre les lignes sont en vente :

- à la rédaction du journal : 69, boulevard Saint-Michel, 75005 Paris (au deuxième étage) ;
- au service des relations extérieures de la RATP : 55, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris (au rez-de-chaussée)
- à La Vie du Rail : 11, rue de Milan, 75009 (à la boutique).

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

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

- ☐ 1 an (France) soit 90 F.
- ☐ 1 an (Étranger) soit 110 F.

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

- ☐ Chèque bancaire
- ☐ Chèque postal
- ☐ Mandat international

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

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

LE TRÉSOR CACHÉ DE LA RATP

Bonne année 1985 à vous tous, agents en activité ou retraités, comme à vos familles !

1984 a été une année importante à plus d'un titre pour la RATP. Je n'en retiendrai ici que trois aspects.

Malgré des difficultés renouvelées dans l'exploitation de la ligne A du RER, les objectifs de croissance du trafic de l'année auront été tenus. En métro, RER ou autobus, nous aurons assuré en 1984, 2 milliards 240 millions de voyages (+ 45 millions). Paris reste ainsi parmi les trois ou quatre plus grands réseaux de transport en commun du monde et l'un des rares à enregistrer un trafic en hausse.

La loi de démocratisation du secteur public est entrée en application à la RATP et un nouveau Conseil d'administration de vingt-sept membres a été désigné. Il comporte neuf élus du personnel. Ce Conseil a adopté des orientations et des objectifs dont la mise en œuvre a commencé. Au cours de l'année, nous avons également achevé la négociation et débuté la mise en place des nouvelles institutions représentatives du personnel.

Un important effort d'adaptation a été conduit parallèlement dans les directions et services, avec notamment la restructuration en cours de deux directions : les services techniques et les travaux neufs. C'est, après la modernisation de Championnet, une deuxième étape majeure du renforcement de l'efficacité économique et sociale de l'entreprise. Nous avons également progressé sur d'autres dossiers : les économies de moyens, la diversification des modes de transports, la décentralisation des responsabilités, la mobilité, etc.

Il reste cependant beaucoup à faire pour mieux inscrire la RATP dans une stratégie bien adaptée aux nouveaux besoins de transport. C'est une tâche essentielle pour 1985.

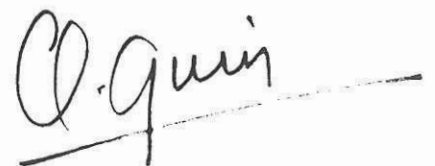
Ce sera, à plusieurs égards, une année difficile. Le budget voté par le Conseil d'administration, il y a deux mois, est un budget de rigueur accentuée dans plusieurs domaines. Il ne comporte pas d'augmentation d'effectifs contrairement à ce que j'avais souhaité. Il limite fortement l'augmentation des charges dites « extérieures » et par conséquent les dépenses de nettoyage et d'entretien courant. Il ne comporte pas de mesures d'allègement des charges financières.

Ce budget, en croissance de 8,6 % (ce qui est important), préserve cependant l'essentiel. Les 3 000 postes créés depuis 1981 sont intégralement maintenus. On sait que ce n'est pas le cas dans beaucoup d'entreprises publiques. Les services du métro, avec deux prolongements, et du RER vont croître sensiblement. Par un redéploiement complet des moyens, nous avons bon espoir de prolonger ou de créer une quinzaine de lignes d'autobus. Les crédits d'investissement sont maintenus en 1985 au niveau de 1984. Deux opérations nouvelles vont être lancées, dont celle du tramway.

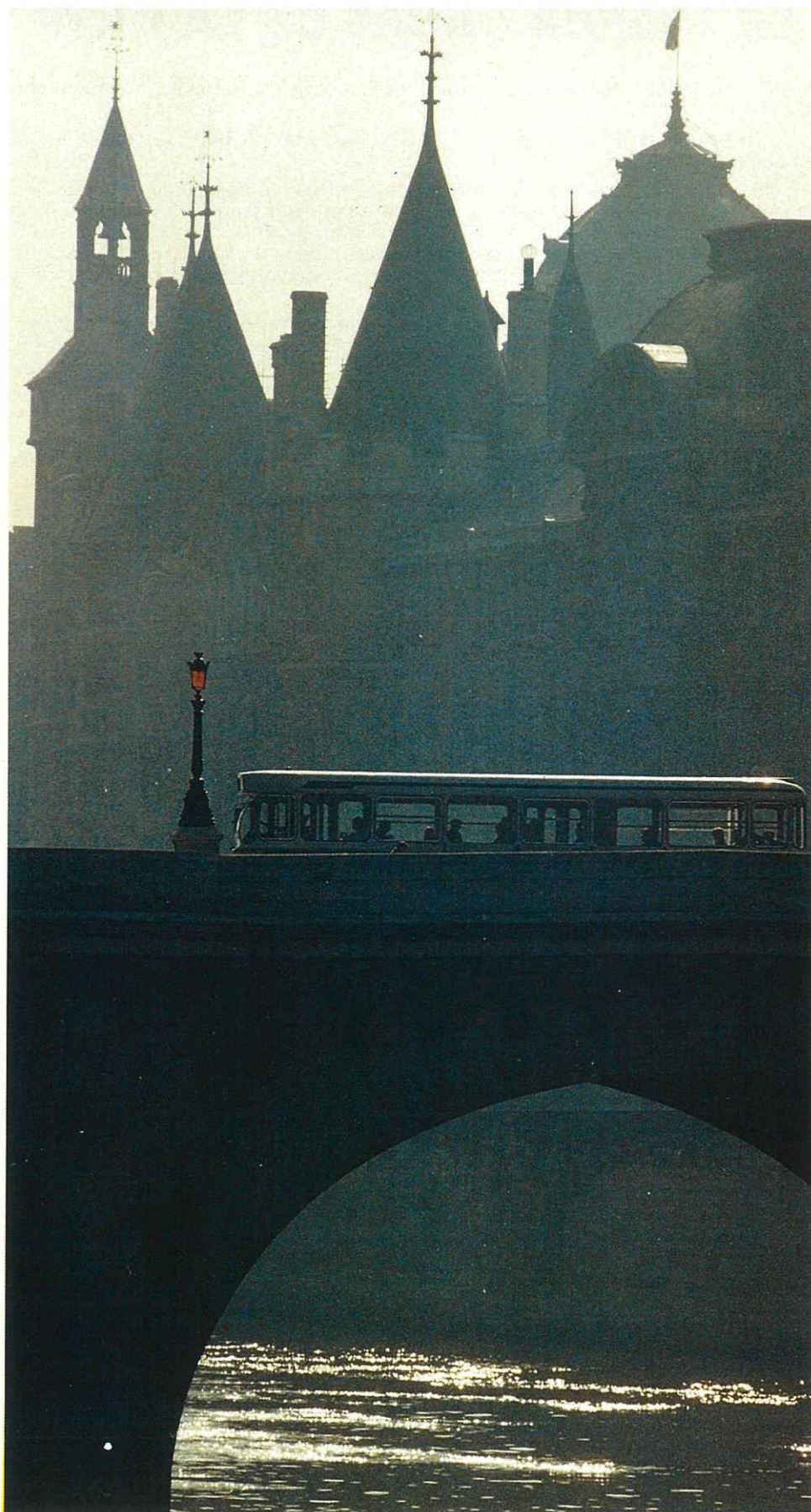
Tout cela est positif mais nous ne le concrétiserons pas sans difficultés ni contraintes. Il faudra des efforts et de l'imagination. Des efforts d'organisation, d'efficacité et de mobilité pour trouver les hommes et les femmes nécessaires au développement et à la qualité du service que nous devons assurer. De l'imagination aussi pour changer tout ce qui doit l'être, travailler autrement et mieux chaque fois que nécessaire. Enfin, de l'imagination mais aussi **une concertation permanente à tous les niveaux**, des propositions constructives de tous, un dialogue positif où chacun accepte d'écouter et d'apprendre de l'autre. La RATP a en effet un trésor, encore largement à découvrir : ce sont les capacités de ses agents.

Je suis convaincu qu'il y a beaucoup à faire et plus encore à gagner sur ce terrain. Nous en aurons bien besoin en 1985 !

Claude QUIN
Président



LE BUDGET 1985



Avec 14 340 millions de francs, le budget d'exploitation 1985 de la RATP est en augmentation de 8,6 % sur le précédent.

Ce budget permet l'augmentation de l'offre de transport qui résultera de l'ouverture de deux nouveaux prolongements du métro et des renforcements de service prévus sur le RER. Pour le réseau d'autobus, l'amélioration du service résultera du redéploiement de l'offre de transport rendue disponible par la mise en service des prolongements de lignes ferroviaires et par l'arrivée sur le réseau de nouveaux autobus articulés.

Le budget prévoit la poursuite de la tendance favorable d'évolution du trafic, avec un nouveau gain de 35 millions de voyages (+ 1,6 %) : ce résultat est attendu de la consolidation des tendances antérieures et de l'achèvement de la gamme orange des titres de transport, avec la création de l'abonnement journalier.

Le budget 1985 doit donc permettre un développement de l'entreprise, tant du point de vue du service offert que du trafic. Ce résultat est obtenu au prix d'un effort important de productivité du travail, de recherche de l'efficacité maximum des moyens mis en œuvre. Ce budget s'inscrit en effet dans le contexte général de rigueur financière qui prévaut pour l'ensemble des budgets publics. Et l'entreprise devra réaliser d'importants efforts d'économies pour limiter la participation des collectivités publiques.

La réalisation de l'équilibre financier de l'exercice 1985 sera plus difficile que les années précédentes et des mesures de gestion rigoureuses devront accompagner le maintien des effectifs au niveau 1984 : 38 850 agents ainsi que la limitation des dépenses externes.

Les hypothèses économiques retenues sont celles qui figurent dans le projet de loi de finances de l'Etat.

C'est sur cette base qu'ont été arrêtés le montant total des dépenses (14 430 millions de francs) et le module d'équilibre moyen annuel, qui est de 4,95 F (+ 8,9 %). Le module d'équilibre est le niveau auquel devrait être porté le prix du ticket pour assurer l'équilibre du budget si les recettes du trafic ne provenaient que des seuls usagers.

Ces chiffres, qui se situent au-delà de la progression de l'indice des prix traduisent, outre l'évolution des prix et salaires et l'effet en année pleine des mesures prises en 1984, la progression toujours importante des charges financières : conséquence du financement des investissements par l'emprunt, des taux d'intérêt élevés, ainsi que de la taxe professionnelle et des charges sociales.

Croissance des activités

Deux événements qui surviendront au printemps prochain vont permettre une augmentation sensible des services offerts sur **le métro** : l'ouverture des trois stations du prolongement de la ligne 7 à Villejuif début mars, d'une part, et celle des deux stations du prolongement de la ligne 5 à Bobigny fin avril, d'autre part, permettront une élévation de l'offre de service de 2,4 millions de voitures/kilomètres la portant ainsi à 193,9 millions de v.k.

Du côté du **RER**, une amélioration du service est également prévue. Sur la ligne A, un renforcement du service aux heures de pointe conduira à 40,70 millions de voitures/kilomètres, soit un accroissement de 2,1 millions. Aux heures creuses, les trains MI 79 remplaceront les trains MS 61, ce qui permettra, sans modifier les intervalles, de mieux adapter le service à la demande. Quant à la ligne B, malgré la réduction de 0,80 million de voitures/kilomètres – 22,50 en 1985 et 23,30 en 1984 – elle connaîtra une légère amélioration du service offert aux voyageurs. En effet, elle verra, en 1985, la réalisation d'une nouvelle étape de l'interconnexion qui se traduira par la circulation de 16 trains interconnectés avec la partie nord (SNCF) de la ligne, à l'heure de pointe.

Sur le **réseau d'autobus**, les **lignes régulières** offriront quasiment le même niveau de service – 137,20 millions de voitures/kilomètres prévues en 1985 contre 137 millions en 1984 – un maintien du niveau global qui sera cependant accompagné d'une importante opération de redéploiement des moyens libérés grâce aux deux nouvelles dessertes de la banlieue par le métro. Les deux parcours réunis des prolongements à Villejuif et à Bobigny nécessitent actuellement l'utilisation de près de 2 % du parc d'autobus. Le redéploiement de ce matériel et, par ailleurs, la mise en service de nouveaux autobus articulés permettra une amélioration de l'offre de transport dans d'autres secteurs évaluée à 1,3 km/voitures. Une quinzaine de lignes devraient être ainsi créées, prolongées ou réaménagées.

Les renforcements des services qui sont prévus afin d'améliorer la desserte des villes nouvelles entraîneront un gain de près d'un demi-million de voitures/kilomètres sur les **lignes affrétées**.

L'évolution du trafic prévue est pour 1985 encore favorable. La progression attendue est de 35 millions de voyages par rapport aux résultats probables de 1984 – 2 285 millions de voyages contre 2 250 millions. Ce gain sera possible grâce à l'accroissement de l'offre de transport, aux aménagements de ser-



RATP-Chabrol

vices, à la création en début d'année de l'abonnement journalier et aux actions de promotion.

L'évolution des dépenses

Ce sont les **dépenses de personnel** qui forment le premier poste budgétaire, avec 8 402 MF. Elles marquent une progression de 7,06 % par rapport au précédent budget révisé et représentent 58,2 % de l'ensemble des dépenses. L'évolution des salaires a été calculée conformément aux directives des pouvoirs publics, sur la base d'une augmentation de la masse salariale de 5,2 % (à effectifs constants). Il faut noter qu'en 1981, ces mêmes charges représentaient 62 % du budget.

L'**effectif** est maintenu au niveau de 1984, soit 38 850 agents. L'entreprise conserve ainsi l'intégralité des 3 000 postes créés depuis 1981. Les besoins nouveaux correspondant aux services créés et notamment à l'ouverture des deux prolongements du métro, devront donc être couverts par un important effort de redéploiement interne.

Les **dépenses d'énergie** croîtront de 10,6 % d'une année à l'autre et atteindront 665 MF. A l'origine de cette progression importante : les aménagements de service et les hausses annoncées des prix du carburant et de l'électricité (+ 7 %).

Avec 1 320 MF, le poste « **matières et autres charges externes** » ne progressera que de 4,5 %. Des efforts importants d'économie devront donc être réalisés également sur ce poste.

Impôts et taxes, contributions à caractère social (participation à l'effort national de construction, versement de

transport, etc.) progressent de 9 % et atteignent 359 MF mais c'est surtout l'augmentation de la taxe professionnelle qui commande cette évolution.

Quant aux **charges financières**, elles pèsent lourd sur notre budget, avec 1 693 MF (11,7 % du total des dépenses et + 14,5 % par rapport à 1984). Elles sont la conséquence du système actuel de financement des investissements que l'entreprise ne peut que constater, et du taux élevé des intérêts depuis quelques années.

L'équilibre des recettes et des dépenses

Conformément aux textes en vigueur, le budget de la RATP est établi sur la base de tarifs assurant l'équilibre des recettes et des dépenses, c'est-à-dire sans qu'aucune indemnité compensatrice soit à la charge de l'État et des Collectivités locales. Le module d'équilibre est de 4,95 F en 1985, en augmentation de 9 % par rapport à l'année précédente. Si une telle hypothèse était retenue, le prix du billet de métro augmenterait effectivement de 95 %, ce qui est évidemment tout à fait exclu. Il y aurait transfert intégral de la charge du contribuable vers l'usager, ce qui n'existe nulle part dans le monde. Les réalités économiques et sociales justifient en effet le partage de cette charge, selon des dosages variables, entre les divers partenaires bénéficiant des transports collectifs : les usagers certes, mais aussi les collectivités publiques, les entreprises, etc.

Aussi, trois autres hypothèses ont été étudiées : le maintien des tarifs au niveau de 1984, un relèvement des tarifs de 4,5 % au 1^{er} janvier 1985, et un réa-



justement plus tardif, au 1^{er} avril 1985. Ces deux dernières hypothèses correspondent aux intentions affichées des pouvoirs publics relatives au taux moyen d'augmentation des tarifs des entreprises publiques qui devrait être, en 1985, de 4,5 %.

Le budget présenté au Conseil d'administration de la RATP, le 30 novembre

dernier, comportait les répartitions de masses budgétaires selon ces diverses hypothèses tarifaires.

« Entre les lignes » a retenu, dans le tableau ci-contre, la plus vraisemblable à l'heure où nous mettons sous presse, bien qu'elle ne soit encore formulée dans aucune décision officielle : celle d'une augmentation moyenne des tarifs de

4,5 % au 1^{er} avril, le prix du ticket passant de 2,55 F à 2,65 F.

Dans cette hypothèse, le montant de l'ensemble des recettes directes ou indirectes du trafic serait de 13 278 MF, auquel s'ajouteraient 1 152 MF de recettes commerciales et diverses. L'indemnité compensatrice serait de 5 666 MF, marquant une progression de 13,2 % par rapport au budget de 1984 (70 % à la charge de l'État, 30 % à la charge des départements de la région et principalement de la Ville de Paris).

Ainsi, en 1985, l'indemnité compensatrice représenterait 39,2 % du budget et 42,7 % des recettes du trafic « produits du transport » (ensemble des recettes liées au trafic).

Les investissements

Le programme d'investissements pour 1985 s'élève à 2 557 MF en autorisations de programme et à 2 870 MF en crédits de paiement. Même si ces derniers sont inférieurs de 130 MF à la demande initiale de la RATP, l'essentiel de la politique d'investissement de l'entreprise est préservé. Toutes les opérations ayant fait l'objet d'une inscription prioritaire au contrat de plan État-Région pourront être engagées et particulièrement :

- la descente à Châtelet-Les Halles des trains en provenance d'Orry-la-Ville, première étape de réalisation de la future ligne D du RER ;
- la desserte par tramway de la rocade Saint-Denis - Bobigny.

Par ailleurs, la livraison du matériel MI 84 pourra s'effectuer à un rythme compatible avec les besoins de la RATP.

Les moyens nécessaires à la construction d'un nouveau dépôt d'autobus au nord de Paris, le dépôt de Belliard, sur les terrains de Championnet, sont également dégagés.

Par contre, certaines opérations de confort et aménagements de terminus qui avaient été envisagées seront reportées. De même, il ne pourra y avoir de relance du rythme d'entretien réaménagé en 1983, mais le maintien du potentiel et de la sécurité des installations sera totalement assuré et quelques opérations spécifiques lancées : l'acquisition d'un train aspirateur, le renouvellement mécanisé des voies.

Par ailleurs, la modernisation de l'atelier central se poursuivra normalement.

« Entre les lignes » reviendra plus en détail sur ce programme, qui aura été présenté au Conseil d'administration du 21 décembre 1984.

LES DÉPENSES DE L'EXERCICE 1985 (en MF hors taxes)

– Charges de personnel	8 402	(58 %)
– Consommation en provenance de tiers*	2 311	(16 %)
– Charges financières	1 693	(11,7 %)
– Amortissement et provisions	1 533	(10,6 %)
– Impôts et taxes	359	(2,5 %)
– Provision pour aléas	109	(0,76 %)
– Autres charges et charges exceptionnelles	23	(0,16 %)
Total	14 430	

* Dont matières et autres charges externes : 1 320 MF ; dépense d'énergie : 665 MF.

LES PRODUITS DU TRANSPORT EN 1985 (en MF TTC)*

– Recettes du trafic	4 912	(37 %)
– Versement de transports (1)	2 347	(17,6 %)
– Remboursements titres divers (2)	295	(2,2 %)
– Subventions pour maintien de dessertes déficitaires	58	(0,44 %)
– Indemnité compensatrice	5 666	(42,7 %)

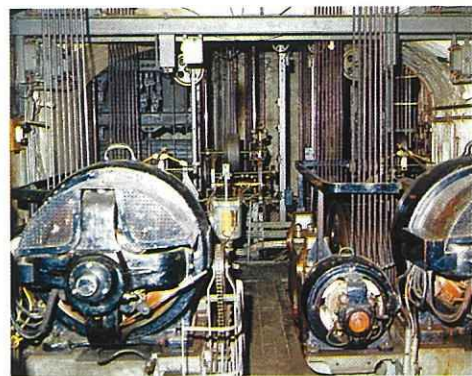
* Dans l'hypothèse d'une augmentation des tarifs de 4,5 % au 1^{er} avril 1985.

(1) A la charge des entreprises. Partie affectée à la compensation des cartes orange et hebdomadaire.

(2) Compensation des pertes liées aux cartes émeraude, améthyste et autres par les collectivités locales ayant décidé d'offrir ces facilités de transport ; compensation par l'État des demi-tarifs familles nombreuses.

UNE NOUVELLE RACE D'ASCENSEURS

Les nouvelles cabines d'ascenseurs de la station Pré-Saint-Gervais (ligne 7 bis) sont en service depuis le mois de mai dernier et les habitants du quartier, beaucoup de personnes âgées, ont poussé un ouf de soulagement. Depuis le début des travaux, il y a plus d'un an, sortir de la station relevait de l'exploit sportif : cent quarante marches à gravir ! Il était même conseillé de passer par une station voisine. De quoi, certainement, pendant tout ce temps, regretter les vieilles cabines qui assuraient le service depuis 1912, commandées manuellement par des « conducteurs d'ascenseur ». Ceux-ci sont d'ailleurs maintenant entrés dans la légende du métro : ils étaient les derniers du réseau.



L'ancienne machinerie : les deux moteurs à courant continu et le moteur de secours au milieu. En arrière-plan, les nappes de câbles de traction.



Au premier plan, les imprimantes et, sur la droite, les moto-réducteurs.

Aujourd'hui, les ascenseurs de Pré-Saint-Gervais, on les visite – ou plus exactement ce qui se passe derrière, dans la machinerie – car là, se cache ce que l'on fait de mieux dans ce domaine : une technologie de pointe, la logique programmée, qui commence à être appliquée, ici ou là, à différentes installations du métro. Son application à la commande et au contrôle des ascenseurs constitue cependant une première à la RATP. Cette fois, la page est tournée, les progrès récemment réalisés par la micro-informatique dans les applications industrielles permettent d'utiliser un outil apparu il y a une dizaine d'années, pour la commande des automatismes : le contrôleur programmable industriel (1).

L'expérience Pré-Saint-Gervais

Les ascenseurs ont toujours été un champ d'application pour les nouvelles techniques, qu'elles soient d'ordre mécanique, électrique, électronique et, aujourd'hui, informatique.

Les premiers ascenseurs mis en service dans le métro étaient entraînés par des moteurs à courant continu alimentés directement à partir du rail de traction. Vers 1950, les moteurs à courant continu ont été alimentés par des génératrices et des armoires de commande électromécaniques assuraient le fonctionnement automatique des cabines selon des cycles présélectionnés par l'exploitant. Puis apparurent les premiers composants électroniques qui ont apporté pendant les années soixante et soixante-dix quelques améliorations dans la réalisation des armoires de commande. Améliorations cependant insuffisantes au regard des besoins à satisfaire (la diminution des temps d'attente pour les voyageurs,

l'augmentation du nombre de courses ou l'amélioration de la disponibilité), qui ont vite fixé les limites des automatismes câblés.

Pendant ce temps, de nouveaux progrès étaient réalisés en matière d'automatisme à logique programmée et, en 1980, les ingénieurs et techniciens de la Régie ont envisagé une application à la commande des ascenseurs du métro, l'un des automatismes les plus compliqués des installations fixes. Pourquoi pas ? Une première expérimentation a donc été décidée à l'occasion du renouvellement des cabines du Pré-Saint-Gervais.

En effet, trop peu souple, le système antérieur comptait plus d'un inconvénient. Pour l'exploitant : l'agent chargé de la commande des cabines devait en permanence sélectionner un cycle de desserte en fonction des heures de la journée, ce qui demandait un nombre important de manipulations et donnait surtout un résultat guère économique, les cabines naviguant à un rythme donné qu'il y ait du monde ou pas. Pour l'équipe chargée de la maintenance : les ouvriers étaient souvent en butte à des pannes fugitives, difficiles à déceler au moment de l'intervention. Une armoire comptait quelque deux cents relais, de quoi parfois se gratter la tête, perplexe, pour dénicher la panne insidieuse ! Pour les voyageurs, enfin : une attente trop longue avant le départ d'une cabine et le train était manqué... De leur côté, c'était le principal reproche.

Une navette intelligente

Avec le contrôleur programmable industriel (CPI), l'essentiel de ces défauts a été résolu.

Du côté de l'exploitation, la simplification a été poussée à l'extrême puisque tout fonctionne automatiquement. L'intervention de l'agent se limite à la mise en route en début de service et à l'arrêt en fin de service. Cependant, depuis son bureau de recette, il peut suivre sur un petit tableau lumineux la

(1) CPI : outil de type informatique, conçu pour être programmé par un personnel non informaticien et destiné à réaliser, en temps réel et en ambiance industrielle – donc peu sensible aux parasites et aux changements de température – les fonctions d'automatisme nécessaires à la commande de diverses machines.



La console de programmation et, dans l'armoire, le contrôleur programmable équipé de son unité de dialogue et de test.

bonne marche des appareils. Ainsi, tout arrêt intempestif ou mise hors-service de l'une des cabines sont signalés au bureau de station.

L'exploitant apprécie également que les voyageurs soient satisfaits du service rendu. Comment ça marche ? Le fonctionnement des cabines est adapté en permanence aux besoins dictés par le trafic et répond à un certain nombre de principes qui concourent tous à améliorer le service. Ainsi, le temps d'attente maximum d'un voyageur à un niveau a été fixé à une minute, de même que le temps d'attente dans la cabine. Aux heures creuses, les voyageurs sont alors assurés d'avoir immédiatement une cabine pour gagner la sortie tandis qu'aux heures de pointe, le débit peut être accéléré puisque le fonctionnement des cabines n'est plus, comme auparavant, nécessairement asservi à la marche des trains.

Toutes les commandes se font par pesée. Selon le principe de la navette, une cabine est en attente à chaque niveau, portes ouvertes : un voyageur se présente, il est détecté par pesée (minimum 30 kg), dès que le temps d'attente programmé est écoulé, l'ordre de départ est donné ; en cas d'affluence, ce sont les critères « charge » et « temps » (compté à partir de la détection d'un voyageur) qui sont comparés. Ainsi par exemple, si une cabine atteint très rapidement un taux de charge de 50 %, la deuxième cabine est aussitôt demandée en renfort, son arrivée déclenchant le départ de la première cabine. Le fonctionnement de la navette est donc adapté au trafic réel de la station, les cabines « naviguant » plus ou moins selon l'affluence aux deux niveaux.

Aux heures creuses, une seule cabine est laissée en service. Elle est commandée par une pédale de voie lorsqu'un train entre en station ou par un radar dès qu'un voyageur attend à un palier, les temps de régulation étant comptés à partir du moment où une personne au moins est détectée à l'intérieur. La seconde cabine étant en « sommeil », elle peut être remise en service dès qu'une arrivée massive de voyageurs le nécessite.

Ainsi, les cabines effectuent les déplacements absolument nécessaires et une réelle économie est réalisée.

Résultat, l'exploitation du matériel est plus rationnelle, plus proche des besoins des voyageurs.

Entretien sur mesure

Côté maintenance, les résultats sont encore plus tangibles. L'objectif principal était d'obtenir le meilleur taux possible de

disponibilité des appareils avec le souci du moindre coût. Cette disponibilité plus grande est obtenue en facilitant l'entretien préventif et curatif des installations.

En premier lieu, le choix du constructeur d'ascenseurs a été arrêté après une étude comparative très poussée. Ceci a abouti au remplacement des machines à courant continu, qui avaient un coût de maintenance très élevé, par un moteur asynchrone à variation continue de vitesse par régulation électrique.

Tous les impératifs de la maintenance ont été pris en compte au niveau des études : la fiabilité, le diagnostic des pannes, l'entretien préventif, la transmission des messages de défaut, le dialogue à distance et aussi pour l'avenir, la gestion d'un parc élargi à tous les ascenseurs du métro. Ces études ont débouché sur l'installation de dispositifs d'aide à la maintenance offrant un grand nombre de possibilités.

Le CPI apporte un « plus » incontestable par rapport à un système à relais. Il est aussi une aide précieuse pour la résolution des pannes, une « chaîne d'information » s'établissant pour faciliter le dépannage.

• **L'IMPRIMANTE** – Lorsque survient un incident, sa nature s'inscrit en clair sur l'imprimante de la salle des machines, avec la date et l'heure. Un pré-diagnostic de la panne est fait par le CPI, le maximum d'anomalies classiquement rencontrées ayant été mémorisées.

• **LE DIALOGUE HOMME-MACHINE** – Sur place, la console de programmation permet de visualiser le fonctionnement de l'automatisme et de suivre le déroulement du programme et, depuis le « quartier général » de la maintenance, elle permet l'interrogation à distance. Le technicien peut ainsi dialoguer avec le CPI et faire en quelque sorte un diagnostic à distance.

• **LA TRANSMISSION DES MESSAGES** – En outre, grâce à une imprimante installée à ce poste de surveillance de la maintenance, il peut recevoir en clair et en temps réel, par l'intermédiaire du réseau « MARS » (moyens d'aide à la recherche des signaux), tous les messages de défaut de chaque ascenseur.

• **LA MÉMORISATION** – Enfin, grâce à des compteurs qui fonctionnent en permanence, il est possible de suivre des données statistiques sur l'activité des cabines. On obtient ainsi, à n'importe quel moment, le temps de marche de chaque cabine, le nombre de démarrages, le nombre de cou-

pures de courant, etc. Ces informations permettent de « coller » l'entretien à la vie réelle de l'appareil, et non plus comme auparavant d'effectuer un entretien préventif systématique. De la révision « sur mesure », pourrait-on dire.

• **LE DÉPANNAGE** – Les procédures de recherche des pannes ont également été simplifiées grâce à l'utilisation du « grafcet » qui remplace le traditionnel schéma à relais. Il s'agit d'une nouvelle méthode de représentation qui permet une lecture directe et rapide du fonctionnement d'un automatisme séquentiel lequel est décomposé en une succession d'étapes et de transitions. Chaque étape correspond à un état stable du système. Par exemple, « ouverture des portes » pour les ascenseurs. Le passage d'une étape à l'autre n'est autorisé que si une condition logique (transition) est satisfaite. Ainsi, lorsqu'une commande ne s'est pas déclenchée, l'agent de maintenance consulte son grafcet qui lui donne la condition de transition à vérifier. De plus, la programmation de l'automatisme peut être réalisée directement à partir du grafcet. Cette méthode va donc dans le sens d'une simplification puisqu'un seul et même outil de présentation sert à la mise au point et à la maintenance.

Bien sûr, comme pour toute mise en œuvre de technologie nouvelle, une adaptation du personnel est nécessaire. De formation initiale essentiellement électromécanique, les agents ont reçu un complément de formation d'initiation à la logique programmée et d'initiation au grafcet. Au total une quinzaine de jours de stage auxquels viendra s'ajouter une formation spécifique chez le fabricant du CPI.

De l'avis général, tout a l'air de bien se passer. Le voyageur dispose rapidement d'une cabine à la descente comme à la montée, l'exploitant bénéficie d'un matériel fiable et l'équipe de maintenance peut intervenir de la manière la plus efficace. On le voit, ici sophistication rime avec simplification.

**
*

Au début de cet article nous avons parlé de véritable mutation technologique pour les installations fixes de la RATP. Sans aucun doute ce nouvel outil qu'est le contrôleur programmable industriel est appelé à connaître un grand développement dans l'entreprise. Pour les ascenseurs, après le Pré-Saint-Gervais, on sait déjà qu'un marché a été signé pour ceux de Saint-Michel et Cité sur la ligne 4. Les premiers travaux débuteront en 1985. Grâce au remplacement des grosses cabines actuelles par des modèles semblables à l'installation du Pré-Saint-Gervais, il est probable qu'on obtiendra un triplement du débit de voyageurs. Suivront sans doute les ascenseurs de Buttes Chaumont, d'Auber et... le funiculaire de Montmartre. Un marché important est également à l'étude selon la même philosophie : les escaliers mécaniques. Un prototype doit être mis en service le premier trimestre 1985.

D'autres expériences sont en cours pour les ventilateurs, les postes d'épuisement, les grilles de fermeture des stations, les postes de moyenne tension. Gageons que le CPI a un bel avenir devant lui à la RATP !

Marie-Claire BATTINI



UNE LIGNE MALADE DE SON SUCCÈS

Sept ans après la mise en service du tronçon central reliant Nation à Auber, la ligne A du RER transporte plus de 720 000 personnes les jours de plein trafic. Cet engouement du public, joint à des difficultés techniques rencontrées sur le matériel roulant provoquent de nombreuses perturbations. Retards, trains bondés, la grogne s'installe chez les voyageurs. D'ici 1988, diverses mesures permettront d'accroître la capacité de transport de la ligne A, mais seront-elles suffisantes pour éviter que la ligne soit victime de son succès ?

Souvenez-vous ! En 1961, le premier chantier de la future transversale est-ouest du réseau express régional s'ouvre au Pont de Neuilly. Dix ans plus tard, on s'interroge sur la réalisation de la section Auber-Nation. Certains envisagent « un système de transport à gabarit réduit nécessitant moins de travaux de génie civil » (sic). Le 9 décembre 1977, le tronçon central du RER est inauguré en grande pompe. 25 000 personnes l'empruntent alors à la pointe du soir entre Auber et Châtelet. En novembre dernier, les comptages réalisés par les équipes de la division horaires et trafic montrent que l'on atteint désormais 52 000 voyageurs « pendant l'heure la plus chargée sur la voie 2 (sens est-ouest) dans l'intergare Châtelet-Auber » les jours de fort trafic.

L'effet RER

« Le RER nous avait habitués à une ponctualité parfaite. Le service se dégrade. Nous en sommes les victimes. Pourquoi ? » Ces propos extraits d'une récente coupure de presse illustrent assez bien le sentiment de nombreux voyageurs de la ligne A. Contrairement à la ligne B, ex-ligne de Sceaux, qui fait partie depuis des décennies du paysage de la banlieue sud, la ligne A est une infrastructure nouvelle, née de l'urbanisation de l'agglomération parisienne. Certes, la branche de Saint-Germain et la branche de Boissy utilisent d'anciennes lignes de la SNCF, mais ces relations n'avaient pas l'attrait de l'actuelle ligne A (1) ! Combien de personnes sont parties travailler à La Défense ou à Marne-la-Vallée, ont cher-

ché un logement à Rueil, Sucy-en-Brie ou Bry-sur-Marne parce que le RER les mettait à vingt minutes du cœur de Paris.

Jusqu'à l'ouverture du tronçon central, les habitués des branches est et ouest voyagèrent dans des trains rapides et peu chargés desservant des gares monumentales, à moitié désertes. Dès le lendemain de l'inauguration du tronçon Auber-Nation, les choses évoluèrent rapidement. De nombreux banlieusards, qui n'utilisaient pas le RER à cause des correspondances à Auber ou Nation, commencèrent à l'emprunter régulièrement.

(1) Au moment de la fermeture de la gare de la Bastille, en décembre 1969, le trafic sur l'ex-ligne de Vincennes ne dépassait guère 4 000 personnes pendant l'heure de pointe du soir. En 1984, le trafic moyen sur la branche de Boissy-Saint-Léger atteignait 19 000 voyageurs pendant l'heure la plus chargée.

FACE À LA PRESSE

Depuis la rentrée, journaux, radios, télévisions se font l'écho des difficultés de la ligne A du RER et de la grogne de ses usagers. Saisissant l'occasion d'une rencontre avec les journalistes de l'association de la presse ferroviaire, association qui regroupe les spécialistes des questions transports et grands médias de presse et d'information, la Régie a ouvert le 5 décembre dernier le dossier de la ligne A.

Après une visite aux ateliers de Boissy et à la base d'essai du SACEM à Torcy, Claude Quin, Philippe Essig et Pierre Fauchaux répondirent au feu roulant des questions des journalistes. L'évolution du trafic, l'état du matériel MS 61 furent au cœur des discussions ; les perspectives d'avenir de la ligne également. Ils devaient insister sur les difficultés de fonctionnement d'un système qui atteint ses limites de capacité. D'ici à 1988, l'action de la RATP permettra de repousser les limites de la ligne A. En attendant, la Régie demande à ses voyageurs de faire preuve de compréhension et de faciliter, par leur attitude, l'exploitation d'une ligne délicatement à gérer. Après la sécurité, les pickpockets ; la RATP continue à ouvrir ses dossiers et à jouer cartes sur table. Une attitude honnête et explicative qui est comprise des médias, comme en témoignent les retombées de la journée du 5 décembre*.

C.C.

(* Entre les lignes tient à la disposition des agents qui le souhaitent une compilation des principaux articles de presse publiés depuis la rentrée sur les difficultés de la ligne A.



RER ligne A le matériel déraile

La RATP s'est engagée dans un vaste programme de modernisation mais il faudra attendre 1987 pour constater un retour à des conditions normales de transport

Hier matin, à l'heure de pointe, une rame du RER s'immobilise à la station Etienne, l'un des moteurs laisse échapper une fumée inquiétante. Retard pour les voyageurs, 20 minutes. Deux heures plus tard, cette fois à Aubert, nouvel incident, nouveau retard. Rien ne va plus sur le RER ligne A. — Saint-Germain-en-Laye / Boissy-Saint-Leger / Torcy — car ces incidents se reproduisent pratiquement tous les jours depuis plusieurs mois. La RATP ne nie pas la gravité du problème et s'est engagée dans un programme qui vise à rétablir un trafic normal. Malheureusement, le mal est profond et la guérison ne se fera pas sentir rapidement. Les premiers effets du remède n'apparaîtront qu'à la fin de l'année prochaine et ce n'est qu'en 1987-1988 que les voyageurs pourront être assurés d'une parfaite régularité. Pourquoi en est-on arrivé à cette situation ?

● La raison est toute simple : le RER est victime de son succès. Quant il fut lancé, dans les années soixante, pour relayer la forêt de Saint-Germain à l'ouest, aux bois et prairies de Boissy-Saint-Leger à l'est les prévisionnistes affirmèrent qu'il avait calculé large et les critiques furent pour critiquer ce grand chantier « du général ». Aujourd'hui, on constate que le RER, sur sa seule ligne A, transporte 722 000 voyageurs par jour ouvrable avec des points horaires à 50 000. Résultat, la ligne est saturée.

Pour faire face à cette demande, la RATP a progressivement abaissé l'intervalle minimal de pointe de 4 minutes à 2,30 minutes, ce qui correspond à 24 trains à l'heure avec un stationnement en gare qui ne doit pas excéder 50 secondes. Mais il n'y a pas de miracle. Le matériel qui n'était pas conçu pour produire un tel effort (surcharges et utilisation intensive) donne de nombreux signes de faiblesse. 40 % des perturbations observées sont dues à des avaries de matériel roulant (1). Celles-ci concernent essentiellement les rames baptisées MS 61, qui constituent la grande majorité des trains en circulation sur cette ligne. Ces trains bleus conçus il y a vingt-cinq ans furent mis en service à partir de 1967 sur la ligne de Sceaux. Aujourd'hui, leurs moteurs ont une fâcheuse tendance à « griller », les soudures à l'état de l'époque ne résistent plus. C'est ce qui explique que certaines rames sont particulièrement pousives et provoquent des retards qui, avec l'effet de boule de neige, conduisent à d'autres retards beaucoup plus importants dans la journée.

Une solution de fortune

Pour faire face à cette situation, la première des solutions consiste à réparer les moteurs défectueux. Mais il faut compter environ huit

semaines pour faire un rebobinage, c'est pourquoi afin de réduire la durée d'immobilisation la RATP vient de constituer un parc de moteurs de rechange, et compte que, d'ici à un an, les 1 100 moteurs en service auront été revus. Les premiers effets devraient se faire sentir à la fin de l'année prochaine.

Augmenter la capacité de transport

Si ces grosses réparations évitent de nouvelles pannes elles ne permettront pas pour autant d'accroître la capacité de transport. Pour cela, il faudra encore augmenter les fréquences. L'objectif est de faire circuler un train toutes les deux minutes sur le tronçon commun. Il sera d'autant plus nécessaire de réussir cette performance que de nouveaux voyageurs viendront grossir le flot actuel lorsque sera réalisée l'interconnexion qui permettra aux habitants de Cergy-Pontoise aux habitants de la ligne A à Nanterre. Pour cela, la RATP va mettre en service de nouveaux trains baptisés MI 84 qui ressemblent comme des frères aux trains tricolores qui circulent sur la ligne B. Seul l'intérieur est légèrement différent. Mais, et ce sera la grande nouveauté, la Régie procède actuellement à des essais d'un système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (SACEM). Ce système que nous avons pu tester hier entre Torcy

et Noisy-le-Grand fait appel aux toutes dernières techniques électroniques. C'est un micro-processeur à traitements codés (nous sommes ici aux limites de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée) qui permettra le contrôle en permanence de la marche d'un train à partir d'informations émises depuis le sol.

Avec ce système, les rames pourront se suivre à deux minutes d'intervalle ce qui représente, quand on tient compte de la longueur des trains, une distance de l'ordre de 50 à 60 mètres, tout dépendant évidemment de la vitesse. Cette technique de microprocesseurs aura également l'avantage d'enregistrer toutes les anomalies qui peuvent se produire (comme dans la boîte noire des avions) ce qui permettra de connaître immédiatement l'organe défaillant et de le remplacer en réduisant pratiquement toute immobilisation. C'est donc une grande première que prépare la RATP qui pourrait par ailleurs lui valoir certains succès à l'exportation, mais il faudra pour cela attendre 1987-1988. En attendant, les voyageurs devront prendre leur mal en patience et le président de la Régie a renouvelé ses assurances d'information au personnel. En cas de retard, dit-il, il est indispensable d'en avertir les voyageurs. C'est effectivement la moindre des choses.

Yves HERVAUX

LE FIGARO

LE QUOTIDIEN

L'HUMANITE

Saturation sur la ligne A du R.E.R.

Le trafic est souvent perturbé, mais pas de retour à la normale avant 1988.

Le trafic sur la ligne A du réseau express régional (Boissy-Saint-Germain-en-Laye) n'est pas plus fluide que les usagers en savent quelque chose mais au risque de les décevoir il faut leur dire que le retour à la normale est progressif — ne sera acquis qu'en 1988.

D'ici là que va-t-il se passer ? Les retards constatés étant dus, à raison de 40 %, à des défaillances techniques, la RATP va procéder au rajustement des moteurs de ses motrices vieux de vingt ans. Coût : 45 millions de francs pour un millier de moteurs environ.

La ligne étant déjà saturée — 720 000 voyageurs par jour — on va augmenter la capacité aux heures de pointe. Aujourd'hui, l'écart minimum entre deux rames est de deux minutes et demie, grâce à la mise en place d'un système d'aide à la conduite qui permettra d'assurer un contrôle continu de la vitesse, donc de la sécurité, la RATP pourra assurer des passages avec des intervalles de deux minutes. Cette augmentation des fréquences devrait donc permettre de transporter 60 000 voyageurs aux heures de pointe contre 50 000 aujourd'hui. D'ici à

De même, la RATP va s'efforcer de mieux renseigner les voyageurs sur les causes et les conséquences des incidents dont ils sont victimes. Cet aspect des choses est plus important qu'on pourrait le croire car, selon la Régie, plus de 30 % des retards sont dus à des actes de malveillance provoqués par des usagers mécontents : actionnement des freins de secours à l'arrêt, blocage des portes automatiques, etc.

Telles sont les principales mesures prises par la RATP pour retrouver une exploitation fluide entre Boissy et Saint-Germain. Mais, pour Claude Quin, président de la Régie, l'usager doit faire preuve de compréhension car on ne pourra pas retrouver du jour au lendemain la qualité de service antérieure, celle de 1977. Le R.E.R. est victime de son succès, souligne Claude Quin, qui rappelle que le trafic de la ligne A a doublé depuis 1978.

Les cahotements du RER

La ligne A est malade de son succès
La RATP a juré de la guérir

Trains surchargés, allant souvent dans des directions différentes de celles annoncées dans les stations, et surtout, nombreuses avaries sur des trains qui n'en peuvent plus de traverser l'Île-de-France d'ouest en est à des cadences infernales, provoquant la grogne, voire la rage de centaines de milliers de voyageurs. La A du RER qui relie Saint-Germain à Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Leger est malade de son succès. Les trains cahotent et serrés dans les rames, on ne sait plus à quel transport se vouer. Pourtant la RATP a engagé une course de vitesse pour combler et maîtriser ce qu'elle appelle une « dégradation progressive de la régularité et du confort ». Les voyageurs devront

cependant prendre encore quelques mois leur mal en patience.

C'est la ligne reine du RER : 722 000 voyages par jour, le trafic en 1984 étant d'ores et déjà supérieur de 50 % à celui de 1978. Ce succès a aujourd'hui son revers que la RATP paie cher. La saturation plus rapide que prévue, notamment entre Aubert et Châtelet-Les-Halles, où on enregistre des charges records pour des transports collectifs (plus de 54 000 voyages en une heure un jour de novembre), entraîne de nombreux incidents. D'une part, la surcharge devient chronique, d'autre part, les trains cassent les uns après les autres.

Il n'est plus temps de fouiller dans le passé la part des responsabilités des uns ou des autres. De qui d'ailleurs ? De la RATP qui a sous-estimé le succès de la ligne qu'elle a ouverte d'est en ouest le 9 décembre 1977 en reliant Nation à Châtelet ? Des responsables de la région parisienne qui n'ont rien compris aux conséquences que pouvait avoir sur l'habitat un mode de transport révolutionnaire, véritable métro d'Île-de-France de l'an 2000 ?

De ceux qui créaient des villes nouvelles sans avoir dans ses champs de bêtériers, ou ceux qui montaient à la Défense pour le plaisir de voir l'envers de l'Arc de Triomphe. Des chefs d'entreprises de l'industrie ferroviaire qui continuaient de livrer dans les années soixante-dix-neuf un train, le MS 61, conçu dans les années cinquante ?

Le point extrême de saturation a été atteint en mai et juin derniers. Les moteurs des trains MS 61 craquent les uns après les autres. Puis, se multiplient les courts-circuits et « coups de feu » sur les moteurs en raison du vieillissement des isolants. La Régie doit réparer : d'ici un an, 1 100 moteurs auront été revus.

Quarante pour cent des retards de plus de cinq minutes sont dus aux avaries de matériels, presque autant, 39 %, à des actes de malveillance,

favorisés dit la RATP par « l'instabilité actuelle de l'exploitation ».

Le problème est d'autant plus grave que la Régie prépare en 1987 l'interconnexion ouest à Nanterre-Université, quand les trains SNCF de Gergy et Poissy viendront se greffer sur la ligne A. L'intervalle entre les trains qui est au minimum actuellement de deux minutes trente secondes sur le tronçon le plus chargé devra être ramené dans trois ans à deux minutes. L'objectif sera atteint avec la mise en circulation prochaine du matériel interconnexion, MI 84, rames bleu-blanc-rouge équipées de microprocesseurs. En outre, tous les trains seront équipés à cette date d'un « système d'aide à la conduite à l'exploitation et à la maintenance », SACEM, principe basé sur le contrôle continu de la vitesse. Le pilotage automatique pourra dans certaines conditions être développé avec le SACEM.

Les nouvelles rames qui apparaîtront sur la ligne A dès février 1985 n'ont plus de porte-bagages et de portes coulissantes d'intercirculation entre les wagons, plus de stores non plus.

La RATP envisage également une meilleure information des voyageurs par la diffusion de messages clairs expliquant les perturbations.

Claude Quin demande aux usagers un « peu de temps » pour que tout rentre dans l'ordre : « Ce que nous avons réussi avec la ligne B du RER, nous le réussirons sur la ligne A », explique le président de la Régie. Pour Philippe Essig, directeur général « Quand on est trop près des limites d'un système, la moindre anomalie remet en cause ce système ».

La RATP entend relever le défi de la ligne A. Sacrée montagne !

Le RER victime du ticket choc ? Pas encore...

sauf sur la ligne A (entre Saint-Germain, à l'ouest de Paris, et Boissy-Saint-Leger ou Torcy à l'est) et notamment sur le tronçon central. 720 000 voyages quotidiens, 50 000 à l'heure à l'apogée de pointe : le niveau de saturation est atteint. Sous le poids d'un trafic qui a progressé plus vite que prévu (50 % d'augmentation depuis 1978) les anciens matériels MS-61 s'essouffent

TOUTEFOIS, la situation n'a pas encore atteint un état dramatique. Sur la ligne B (nord-sud), la RATP a surmonté d'autres problèmes. Elle s'attelle à la solution de la ligne A, mais la solution sera beaucoup plus complexe.

Certes, 800 moteurs vont être rebobinés (65 000 francs par moteur) et le parc de voitures MS-61 de la ligne A (127 éléments de trois voitures, un train comprenant trois éléments) a été renforcé par 18 éléments de 4 voitures MI-79 détachés de la ligne B.

En outre la RATP doit recevoir ce mois-ci le premier des 63 éléments MI-84 dont la livraison par Alstom s'échelonne jusqu'en 1987. Ces nouveaux éléments pourront aussi emprunter le réseau ferré de la

et paient des dividendes à une surcharge d'exploitation.

Les incidents se multiplient, se traduisant par des retards qui, à force, irritent les passagers... qui réagissent en causant diverses dégradations ou actionnent les freins de secours, créant d'autres incidents qui s'ajoutent aux premiers et aggravent encore les conditions d'exploitation.

Le système Sacem

Malheureusement, leur arrivée ne règlera pas les problèmes de capacité. D'abord parce qu'ils ne remplacent d'autres. Ensuite parce que là où la presse se révèle tout à fait impuissante, c'est dans l'augmentation des fréquences de trains aux heures plénières.

Actuellement deux passagers sont espacés de 2 m 30. S'imposent de compresser pour des raisons techniques et de temps d'arrêt aux stations. En 1987, avec la mise en

ouvre du système SACEM (système d'aide à la conduite à l'exploitation et à la maintenance), ce temps pourra être réduit à 2 m 20 engendrant un gain de capacité de 20 %.

Mal de l'œil, le trafic devrait progresser lui aussi. De sorte que les problèmes de surcharge pourraient ne pas se trouver résolus.

Néanmoins, si les causes techniques d'incidents sont maîtrisées, voilà bien ce qui importe le plus pour les passagers. Pour une solution plus en profondeur, il faudrait créer de nouvelles lignes.

Pierre Fauchaux, directeur d'exploitation, se prend à rêver d'une liaison Garges-Neuilly-Montfermeil délaissant le tronçon central de la ligne A. Juste un rêve.

Car les moyens font défaut, comme le prouve le budget de la RATP pour 1985, avec une enveloppe de 14,43 milliards de francs. Si l'augmentation par rapport au budget 1984 est de 8,6 %, elle se traduit à 7,9 % lorsqu'on retire les charges financières et les impôts et taxes.

Manque d'oxygène

Dans une telle situation, Claude Quin, P-DG de la RATP, ne pourra ni créer les 170 emplois nécessaires pour répondre au besoin nouveaux engendrés par l'ouverture des prolongements de lignes sur Villejuif et Bobigny.

Il ne pourra pas non plus redresser la situation du nettoyage des stations de métro et du matériel roulant, qui s'est dégradée au cours des dernières années à cause des restrictions budgétaires.

La propriété du réseau demeurerait

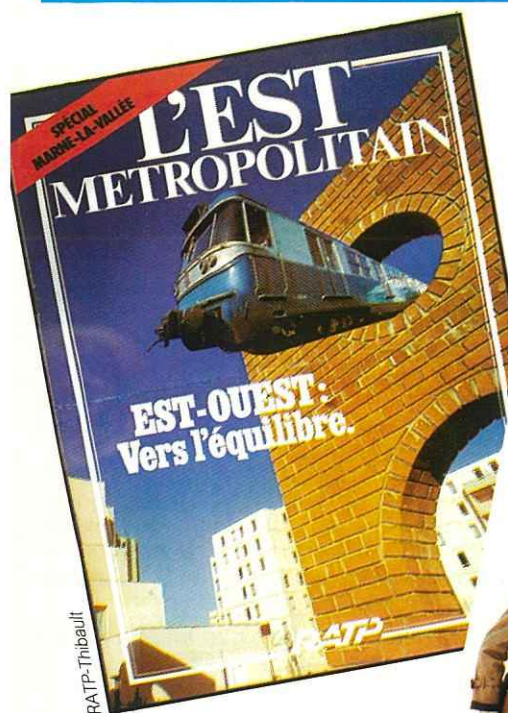
en-deçà de ce qu'elle est, Claude Quin le sait, moyen pour y remédier.

En revanche il doit une progression de charges financières et de coûts qu'il faut totales à l'an dernier), ne rate jamais une réclamation une réforme ment de la RATP pour cette charge.

Quant aux augmentations, on sait qu'elles sont de 4,5 %, au 1^{er} avril, la Régie aurait voulu de plus que l'inflation, quelque 8 %. Tant pis pour les coûts qu'elle partage avec la ville dans les tarifs.

Mais l'Etat devra, à rallonger l'indemnité, trice... qui couvre déjà des dépenses.

Les usagers du RER pâtissent de son succès



Traverser Paris à 90 km/h : un argument choc qui explique l'engouement du public pour le RER.



Debut des lignes 3 lignes du RER, vont se rejoindre à la Gare d'Orléans - Les Halles. C'est la naissance d'un vrai réseau régional. Vitesse, confort, tranquillité, de tous les jours, pour les habitants de l'Ile-de-France, via

sont trouver très simplifiée. Les distances vont paraître plus courtes et on aura le temps qu'il faut pour les parcourir quelle que soit l'heure. Ainsi, la traversée de Paris, La Défense - Gare de Lyon, 12 km, 12 minutes.

RATP
Pour mieux vivre Paris et l'Île de France.



Depuis un an, les MI renforcent le service sur la ligne A.

Le réseau d'autobus, qui avait été progressivement restructuré à partir de 1969 pour drainer les gens vers les gares de la ligne A, constituait d'ailleurs une incitation supplémentaire. Avec la mise en correspondance des lignes A et B à Châtelet-Les Halles, le prolongement de la B à Gare du Nord en décembre 1981 et l'interconnexion avec les lignes SNCF de Roissy et de Mitry dès juin 1983, beaucoup de trajets banlieue-banlieue s'effectuent aujourd'hui plus vite en passant par le centre de Paris. Essayez d'aller de Noisy-le-Grand à Aulnay ou de Sucy à Antony sans venir à Châtelet-Les Halles !

Depuis 1978, le trafic moyen pendant l'heure de pointe dans l'intergare Auber-Châtelet-Les Halles, la plus chargée de la ligne, augmente d'environ 10 %

l'an (2). Les comptages réalisés depuis la rentrée 1984 montrent que le cap des 50 000 voyageurs/heure est franchi. D'après les estimations de la direction du développement, le trafic devrait atteindre 57 000 voyageurs/heure en 1986 avant de se stabiliser autour de ce chiffre... la surcharge des trains jouant alors un rôle dissuasif non négligeable !

(2) Depuis 1982, la pointe du matin est plus forte que celle du soir. Diverses mesures sociales (diminution de la durée du travail, horaires variables...) provoquent un étalement de la pointe du soir puisque les gens ne finissent plus à la même heure, y compris dans une même entreprise. Cette constatation n'est pas spécifique à la ligne A du RER. Toutefois, comme celle-ci dessert de nombreux pôles d'affaires ou de bureaux (La Défense, Etoile, Auber), le décalage y est plus sensible que sur d'autres lignes du réseau RATP.

CHRONIQUE D'UN VOYAGE

Mardi 4 décembre, 8 h 15. Comme des milliers de banlieusards, je m'apprête à prendre la ligne A pour venir à Paris. La Défense, la gare est calme, pas un train à l'horizon. Par contre, la foule commence à s'accumuler sur les quais. Le statu quo se prolonge et après cinq bonnes minutes d'attente, un MI arrive... de Paris. « La Défense terminus, tous les voyageurs descendent de voiture » annonce le conducteur. « Prochain départ dans trois minutes » lui répondent les haut-parleurs sur les quais. « Enfin ! », « C'est pas trop tôt ! », entend-on ici ou là. Une manœuvre-tiroir expédiée dans les règles de l'art et le MI revient à quai, en même temps qu'un MS venant de Saint-Germain. Hésitation des voyageurs. Les uns vont vers le MI, les autres vers le MS. Quelques-uns font la navette. La sonnerie de départ retentit, activant le mouvement vers le MI. Les portes du train se ferment difficilement. « Tcheuff... tcheuff... tcheuff... », un bruit de compresseur asthmatique sort du MI provoquant une certaine hilarité. « Mêmes les trains sont crevés », « Nous aussi on pourrait souffler ». Le convoi démarre au milieu des quolibets. Sur l'autre voie, dans le MS, la surcharge augmente et la tension monte. « Y'en a marre », « Tous les matins, c'est la même chose »... La foule continue d'arriver et les plus téméraires essaient d'entrer dans les voitures. Au milieu de ce climat, le temps nécessaire au MI pour dégager la voie paraît long, très long ! Enfin, c'est le départ tandis que dans l'ombre du tunnel, on aperçoit les feux et le code-mission du train suivant. Nouveau départ voie centrale et le scénario recommence. Les gens se croisent, hésitent, rouspètent. « Nous demander de payer pour nous transporter dans de telles conditions, de qui se moque-t-on ! », « Ils font ce qu'ils peuvent », lance quelqu'un. « Peut-être, mais depuis le temps que ça dure », rétorque un vieux monsieur, « maintenant j'hésite à prendre le train. Quand il y a trop de monde, j'ai peur de me trouver mal ». « J'ai écrit à la RATP », surenchérit une jeune femme, « ils disent qu'ils ont des problèmes techniques... Ce n'est pas eux qui se font engueuler par le patron en arrivant en retard ! ». Le train roule et l'air qui entre par les fenêtres rafraîchit l'atmosphère. 8 h 45, Charles de Gaulle-Etoile. Le convoi s'arrête, les portes s'ouvrent, la voiture se vide. Je récupère mon parapluie dans la poche d'un voyageur. Enfin de la place ! « On arrive au boulot crevé », dit un jeune homme en s'asseyant sur un strapontin. « Si ça continue, je vais reprendre ma voiture » soupire son voisin.

Châtelet-Les Halles, terminus du voyage sur la A... Et encore je faisais partie de ceux qui arrivaient de la banlieue ouest. Il y a des matins où l'on ne se sent guère en forme pour faire de la communication !

C. C.



Le MS 61 donne des signes de fatigue.

Les déconvenues du MS 61

La surcharge de la ligne A a d'indéniables répercussions sur ses conditions d'exploitation. L'afflux des voyageurs se traduit par un allongement des temps de stationnement à quai. De gare en gare, les trains prennent du retard, d'autant qu'avec le retard il y a davantage de monde sur les quais, et qu'il faut bien « laisser le temps » aux voyageurs de descendre puis de monter dans les trains. Un vrai cercle vicieux ! Conséquence, un train qui passe le soir à La Défense avec trois minutes de retard aura près d'un quart d'heure « dans la vue » en quittant Nation. Difficile ensuite de vouloir respecter l'horaire affiché dans les gares !

Dans de nombreux cas, l'attitude des voyageurs ne facilite pas les choses. Postez-vous sur un quai et regardez. Dès que le train arrive, les plus « décidés » ouvrent les portes et se ruent dans les voitures. À Châtelet, Auber ou Nation, ils ressortent immédiatement, poussés par ceux qui veulent descendre. Bousculade, mots aigres-doux, les voitures se vident au compte-gouttes. Un spectacle bien parisien que l'on observe ni à Londres, ni à Tokyo, ni à San-Francisco, malgré l'affluence qui règne dans certaines stations. Sans tomber dans l'outrance et exiger des voyageurs un comportement digne d'un corps d'armée en manœuvres, reconnaissons honnêtement qu'un peu de courtoisie mettrait de l'huile dans les rouages. Dans quelques temps des affiches et des dépliants inciteront les usagers de la A « à mieux se répartir le long des quais, à faciliter la descente des autres voyageurs... » « Aidez-nous, vous vous aiderez », voilà résumé le slogan de cette nouvelle campagne comportementale. Aura-t-il plus de succès que le fameux « avancez vers l'arrière » des autobus.

S'il n'y avait que les problèmes de charge et de comportement, l'exploitation de la ligne A ne serait que délicate, à l'image de ce que l'on a connu dans le

passé sur la ligne 1, avant le pneu, ou sur la ligne B plus récemment. Malheureusement sur la ligne A, les espoirs d'amélioration à court terme sont inexistantes. En outre, viennent se greffer là-dessus des difficultés techniques qui affectent la disponibilité du matériel roulant.

HMW48 : voilà le nom de l'accusé (voir encadré). Ce vocable barbare désigne le moteur de traction du MS 61, les trains bleus de la ligne A. Depuis 1977, ces moteurs montrent des signes inquiétants de vieillissement. Les conditions d'exploitation de la ligne sollicitent durement les équipements. Malgré une surveillance et des soins attentifs en atelier, les difficultés se sont accrues depuis l'été 1983. Courts-circuits, amorçages, coups de feu, le nombre des incidents en ligne a grimpé en flèche, provoquant des cascades de retards et privant l'exploitation d'une partie du matériel nécessaire pour assurer le service.

Dès qu'un moteur de traction claque, la motrice concernée devient « inactive », c'est-à-dire qu'elle ne sert plus à tirer le train. Chaque élément MS 61 comporte deux motrices encadrant une remorque. Aux heures de pointe, les trains MS se composent de trois éléments, soit neuf voitures : six motrices et trois remorques. Avec une motrice inactive, le train peut juste tenir l'horaire si la charge n'est pas trop importante. Si une seconde motrice lâche, les performances du train ne sont plus compatibles avec les nécessités de l'exploitation. Le convoi se traîne, il prend du retard et il ralentit les trains qui le suivent. L'idéal serait de garer au plus vite le train avarié et de faire sortir du terminus un train en réserve. Mais essayez donc, à 8 heures du matin, de faire descendre deux mille personnes à Gare de Lyon pour expédier, à vide, un train avarié sur Rueil !

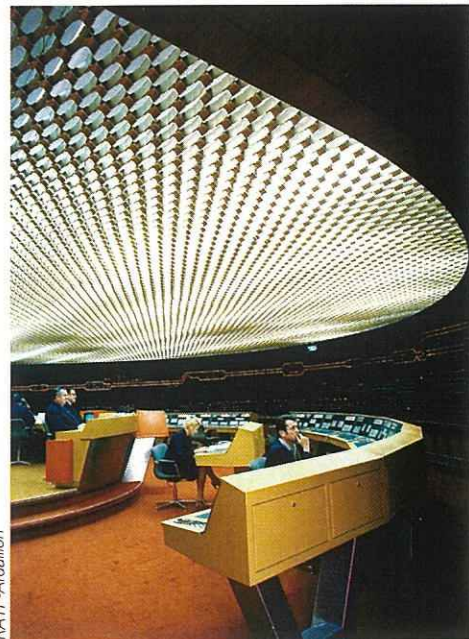
Parer au plus pressé

Coincé entre le trafic et la technique, l'indicateur de qualité de service fait grise mine. Fernand Sebban, chef de la

division RER, a analysé en détail l'origine des incidents ayant entraîné des retards supérieurs à cinq minutes sur la ligne A au cours des derniers mois. « Matériel roulant » et « voyageurs » figurent largement en tête. Les retards dus à « l'exploitation » (conducteurs retardataires, mauvaise relève, erreur d'affichage en gare ayant entraîné des surstationnements) représentent moins de 10 % du total. Ceux liés à une défaillance de « l'infrastructure » (voie, signaux, caténaires...) ne dépassent pas 7 %.

Attention, n'allez pas imaginer que la RATP accuse les utilisateurs de la ligne A d'être responsables des incidents et des retards qu'ils subissent. La dialectique, même la plus subtile, a quand même ses limites ! Le terme « incident voyageur » recouvre beaucoup de choses. D'une part, il y a les incidents classiques : malaises, accidents, tentatives de suicide. Ils ne sont pas plus nombreux sur la A que sur les autres lignes du réseau ferré. D'autre part, il y a les actes de malveillance dus à des rigolos ou à des voyageurs mécontents. Portes fermées « au carré », signal d'alarme actionné sans raison, ces incidents se multiplient les jours où l'exploitation est déjà perturbée. Ils contribuent à semer le trouble et à désorganiser davantage le trafic sur la ligne.

Face à ce genre de comportement, le slogan « Aidez-nous, vous vous aiderez » prend toute sa signification. Au ferré, on avait déjà connu ce genre de situation, il y a dix-huit mois, sur la B. « La dégradation de la qualité de service peut inciter à la malveillance », reconnaît F. Sebban. « Sur la A, certains voyageurs, qui sont mécontents de leurs conditions de transport, n'hésitent pas à



Le POC de Vincennes : le cerveau de la ligne.

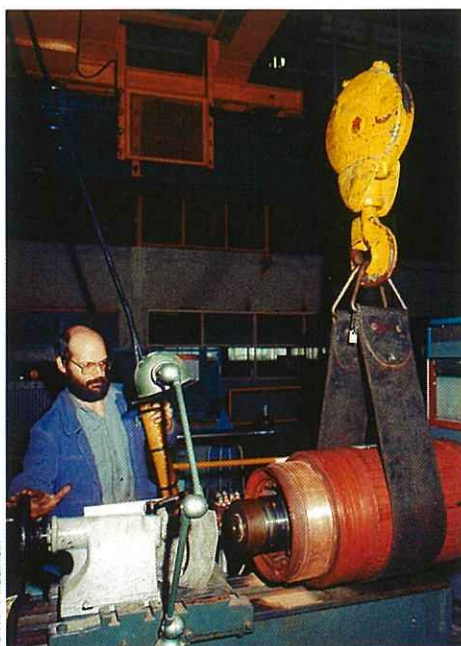
Dès qu'une difficulté surgit, on cherche un responsable. Sur la ligne A, il s'appelle HMW 48. Derrière ce nom de code se cache le moteur de traction des MS 61 (trains bleus). Bien que ce moteur ne soit pas l'unique responsable des problèmes de la ligne A, il est à l'origine d'un nombre important d'incidents.

Conçus dans les années 1960, les moteurs de traction HMW 48 sont entrés en service en 1967, avec l'arrivée du matériel MS 61 sur la ligne de Sceaux. Ces moteurs avaient été réalisés en faisant appel aux technologies habituelles de l'époque. En 1969, les premiers MS ont circulé sur les branches Est et Ouest de la ligne A et jusqu'en 1977, ils n'ont pas trop fait parler d'eux. Après l'ouverture du tronçon central, le trafic de la A a crû dans des proportions considérables. L'augmentation de la charge des trains et les nouvelles conditions d'exploitation de la ligne (vitesses commerciales élevées, nombreuses gares, rotation rapide du matériel sans beaucoup de temps d'arrêt en terminus), ont entraîné une usure accélérée de certaines pièces des moteurs de traction, en particulier des collecteurs.

A partir de mai 1983, les techniciens de FR (*) ont remarqué un phénomène de vieillissement accéléré de l'isolant enrobant les conducteurs métalliques de l'induit (la pièce tournant au centre du moteur). Courts-circuits, amorçages, coups de feu se sont alors multipliés, bloquant des trains en ligne et entraînant une dégradation voire une destruction partielle des moteurs de traction sur certains MS. Pour faire face à cette véritable épidémie de pannes, le service FR a déclenché, avec l'aide d'entreprises extérieures spécialisées, une série d'actions préventives (pierrage et ré-usinage des collecteurs, reprise des induits...). Malgré cela, la fréquence des incidents ne diminuait pas. Le nombre d'avaries et le temps nécessaire pour réparer les moteurs (8 semaines environ) risquaient même d'entraîner un épuisement rapide du parc de rechange et l'immobilisation progressive des éléments MS 61. Déjà, certains jours, on voyait circuler des trains de deux éléments MS aux heures de pointe. Vous imaginez l'humeur des voyageurs !

RATP-Ardillon

HMW 48 : UN MOTEUR AU BANC DES ACCUSÉS



Branlo-bas de combat au forré. Il fallait passer à l'offensive, sans quoi la ligne A risquait de sombrer dans le chaos. Premier acte, au printemps dernier, 18 éléments MI 79 de la ligne B furent affectés sur la ligne A. Leur arrivée a permis de renforcer le service et de disposer à nouveau d'éléments de réserve. Deuxième acte, les moteurs les plus endommagés furent envoyés en usine pour subir un rebobinage complet de l'induit. Près de 160 moteurs firent ainsi l'objet en 1984 d'une « reconstruction partielle ». Une centaine d'autres subirent des réparations plus légères. Enfin 60 moteurs neufs furent montés sur des éléments MS. Troisième acte, fin novembre, le Conseil d'administration approuvait le programme de rénovation préventive des moteurs de traction du MS 61. Ce programme, établi sur trois ans, prolonge l'action entreprise par FR en 1984. Au total, d'ici 1987, 635 induits auront fait l'objet d'un rebobinage complet et 420 auront subi des réparations partielles. Le coût d'un rebobinage avoisine 66 000 F, celui des réparations 16 000 F. Le prix d'un induit neuf approche 170 000 F. On comprend l'intérêt de cette opération qui permettra aux moteurs de retrouver une seconde jeunesse (après reprise, leur durée de vie est encore estimée à 15 ans) sans être obligé d'investir dans l'achat d'induits neufs. Ainsi en 1988, date d'application de la grille de desserte aux deux minutes sur le tronçon central, les MS 61 de la ligne A auront retrouvé leur santé.

La remise en état des moteurs de traction HMW 48 aura coûté près de 45 millions de francs (au 1^{er} avril 1984). Pour permettre de lancer au plus tôt les travaux de rebobinage sur 300 induits, 6 MI 79 supplémentaires ont été affectés en décembre sur la ligne A. En outre, les trains MI sont engagés en priorité pendant les heures creuses afin de soulager au maximum les éléments MS 61. Au fur et à mesure que les MS disposeront de moteurs rénovés et que les MI 84 entreront en service, les MI 79 retourneront progressivement sur la B. L'échange devrait s'achever en septembre 1986.

C. C.

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

actionner les freins de secours, voulant ainsi punir la RATP. En agissant de la sorte, ils ne font qu'amplifier les difficultés des autres voyageurs... L'amélioration de l'exploitation de la ligne A dépend directement du nombre de trains dont nous pouvons disposer. Le service FR est pleinement conscient de ce problème... Nos agents d'exploitation se sont mobilisés et ils amplifieront encore leurs efforts... Encouragés par l'action de la RATP, nos agents à tous les niveaux sont capables de relever le défi de la ligne A ».

Pour tenter d'endiguer ces actes de malveillance, la RATP a fait boucher toutes les ouvertures permettant de verrouiller de l'intérieur les portes des voitures. L'impact a été immédiat, car depuis la rentrée, ce genre d'incidents a pratiquement disparu. En revanche, les problèmes de déclenchement intempestif du signal d'alarme restent toujours aussi préoccupants, mettant à rude épreuve les nerfs des conducteurs de la ligne A.

Au printemps prochain, l'arrivée des premiers éléments MI 84 sera mise à profit pour revoir la grille de desserte. L'offre de service restera identique mais l'exploitation sera plus souple. Les temps de parcours seront détendus et les temps de séjour en terminus aug-



Les orifices permettant de verrouiller les portes ont été bouchés à l'intérieur des voitures, mettant ainsi fin à certains actes de malveillance.

mentés. Le mou ainsi obtenu permettra de résorber plus facilement les retards et d'améliorer la régularité de l'exploitation. Cela se traduira par une meilleure qualité de service pour l'usager. Cette opération nécessitera la mise en circulation de trois trains supplémentaires aux heures de pointe.

L'information des voyageurs sera également renforcée. Un poste d'informateur sera créé au PCC (poste de commande centralisée) de Vincennes. Il sera en contact avec les agents des gares pour les tenir au courant des retards, des perturbations, des changements de mission. Malheureusement, en cas de pannes de la télécommande (et hélas elles sont trop nombreuses !), les équipements électromécaniques qui commandent l'affichage dans les gares de la ligne A n'ont pas la souplesse des équipements électroniques de la ligne B. La reprise en commande manuelle est plus longue et plus délicate d'autant que les dispositifs de commande sont rarement à proximité des agents des gares. Des travaux sont en cours pour mettre ces dispositifs dans les centres de surveillance, partout où cela est possible. Par ailleurs, conducteurs et agents des gares recevront une formation à l'expression orale pour les familiariser à l'utilisation du micro. La maintenance des équipements permettant d'effectuer les annonces sonores devra donc être parfaite, ce qui n'était pas toujours le cas, les ateliers de Rueil et de Boissy ayant des choses plus urgentes à faire que de remplacer des haut-parleurs défectueux.

« Nous parons au plus pressé », s'exclame Claude Plouin, chef du groupement révision aux ateliers de Boissy. « Compte tenu des contraintes d'exploitation de la ligne A, nous ne disposons des trains en atelier qu'entre 9 h et 15 h 30... Le délai est très court et cela nous conduit à établir des priorités. Nous nous occupons d'abord des moteurs. Ils représentent près du tiers des incidents sur le matériel MS. Après un flash ou un court-circuit, nous devons déposer le moteur afin de le réparer. Cela nous oblige à rentrer la motrice en atelier, désolidariser les bogies de la caisse, lever la caisse, changer le moteur, redescendre la caisse, sortir la motrice et reformer l'élément de trois voitures. Cela ne se fait pas en une heure ! »

À de nombreuses reprises depuis quinze mois, certaines équipes de Boissy ont joué les prolongations le samedi pour tenter d'endiguer les poussées de fièvre du MS. On a encore présents en mémoire les jours noirs où un quart, voire un tiers, des éléments se retrouvait avec une motrice inactive, au moment d'assurer la pointe du matin. « Dans de tels cas, toutes les équipes d'entretien travaillent sur les moteurs. Les éléments qui ont des avaries mineures, mais qui ne les empêchent pas de rouler en parfaite sécurité, sont renvoyés en ligne avec un bon de réparation dif-

férent sur le pare-brise. Nous comprenons les réactions des conducteurs qui retrouvent sur le faisceau, des trains qu'ils ont signalés avariés la veille. Ils ont l'impression que les ateliers se tournent les pouces. Or, nous faisons tout pour essayer de fournir le soir à l'exploitation quatre-vingt-dix éléments MS en état d'assurer des trains. C'est notre seul impératif et il n'est pas assez connu. Ainsi, depuis la rentrée, on ne voit pratiquement plus de trains avec deux éléments aux heures de pointe ».

Chaque jour à 14 heures, les responsables des ateliers font le point avec ceux de l'exploitation. Côté FR, on ajuste le travail des équipes de manière à donner à temps le nombre d'éléments globalement nécessaires. Côté FE, on forme les trains et l'on modifie éventuellement les dégarages des premiers trains sortant pour la pointe du soir de manière à faire la balance entre les deux ateliers situés aux extrémités de la ligne. Si par exemple l'atelier de Rueil a eu des difficultés avec des éléments MS en cours

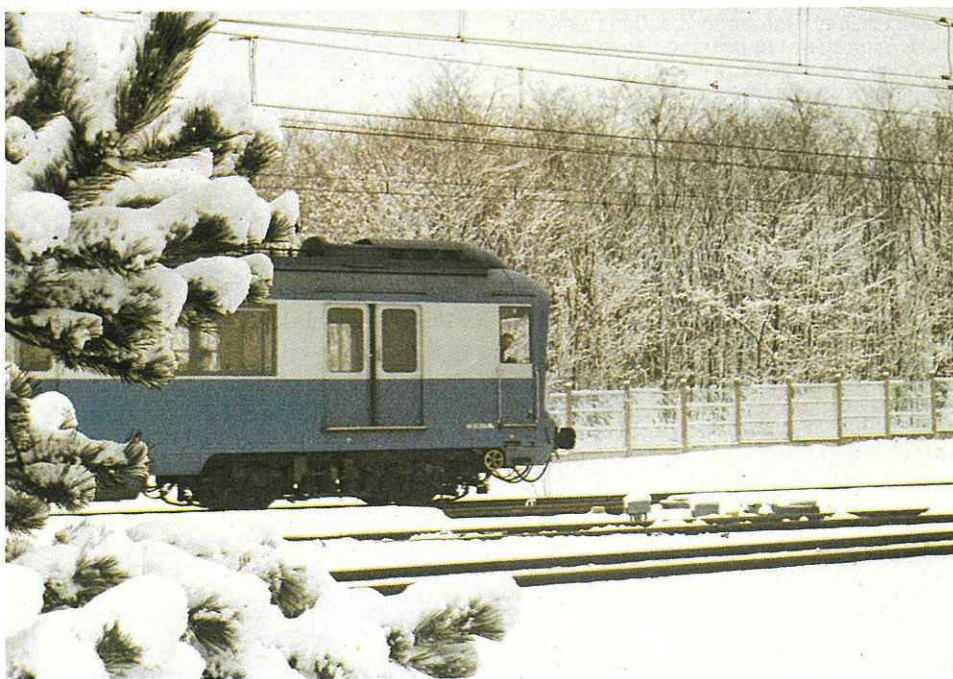
de dépannage, un train peut partir en ligne avec deux éléments et il récupérera le troisième au passage en gare de Boissy. Là encore, on joue la souplesse.

Assainir la situation

Aussi bien à l'exploitation qu'à l'entretien, on travaille quotidiennement sur le fil du rasoir. Astuces, bonne volonté, savoir-faire : cela peut suffire pour éviter la catastrophe, mais cela n'est pas suffisant pour redresser la situation de la ligne A. L'année 1985 verra la mise en œuvre d'une série de mesures qui permettront d'assainir cette situation et d'affronter dans de meilleures conditions les réalités du trafic.

À l'exploitation, l'effort portera dans deux directions. D'une part, la formation du personnel sera renforcée. Informations et discussions sur des incidents réels, définition du rôle de chaque agent, recherche de méthodes de régulation simples et rapides. Un véritable entraînement de commando où l'objectif est de gagner de précieuses secondes et « de

La neige de janvier a mis à rude épreuve la ligne A.



RADIO SUR LA LIGNE

Dans quelques semaines, l'ensemble des trains de la ligne A seront équipés de la radiotéléphonie. Les téléphones dits « à haute fréquence » (*) qui avaient été installés à l'origine sur les MS 61, auront cédé la place à des radiotéléphones, analogues à ceux des trains M1 de la ligne B. La radiotéléphonie permet de meilleures liaisons entre les conducteurs et le poste de commande centralisée. Il y a moins de zones d'ombre et l'on peut continuer à parler... même si le train est « panto baissé ». Les installations fixes

(les émetteurs et les récepteurs disséminés le long de la ligne) sont opérationnelles depuis la mi-novembre. Quant aux trains, les derniers sont en voie d'équipement aux ateliers de Rueil. Le coût global de l'opération approche 50 millions de francs. Avec la généralisation de la radiotéléphonie, la ligne A se met déjà à l'heure de l'interconnexion puisque le mode de liaison sol-train utilisé désormais sur l'ensemble du réseau RER de la RATP est analogue à celui employé sur le réseau banlieue de la SNCF.

C. C.

(*) Ces téléphones à haute fréquence fonctionnaient grâce à des courants porteurs utilisant la caténaire comme support de transmission ; une technique semblable à celle employée sur le métro urbain pour les liaisons entre le PCC de Bourdon et les rames en ligne.



Agents d'exploitation et agents d'entretien, tout le monde est sur la brèche pour repousser les limites du possible.

repousser les limites du possible ». N'oublions pas qu'un signal d'alarme tiré intempestivement à Auber à 18 heures provoque près de dix minutes de retard et bloque quatre trains, soit 10 000 personnes. D'autre part, à la rentrée prochaine, une nouvelle grille de desserte sera mise en application. L'arrivée des éléments MI 84 permettra de renforcer le service. Matin et soir, pendant l'heure la plus chargée, les trains se succéderont à 2 mn 30 d'intervalle. Actuellement, seule la superpointe, sur la voie la plus chargée, est couverte avec des rafales de quatre trains en dix minutes, soit 2 mn 30 d'intervalle. L'accroissement du parc permettra également de resserrer l'intervalle avant et après l'heure de pointe et de mieux écouler ainsi le trafic pendant toute la durée des périodes de forte charge.

À l'entretien, l'effort portera principalement sur les moteurs de traction. Le Conseil d'administration de la RATP a approuvé un programme de rénovation préventive des moteurs de traction du MS 61 (voir encadré). Plus de deux cents moteurs ont déjà été repris en 1984, un nombre supérieur sera traité en 1985. Le coût global de l'opération approchera 45 millions de francs. Tout devra être achevé à la fin de 1987, date charnière pour l'avenir de la ligne A.

L'horizon 88

À l'horizon 1988, 55 000 à 57 000 personnes utiliseront la ligne A entre Châtelet et Auber. Les caractéristiques techniques du matériel roulant et des installations fixes (la signalisation notamment) permettent de réaliser un intervalle minimal de 2 mn 30 dans le tronçon central, soit 24 trains dans l'heure. Ces possibilités sont déjà exploitées et elles le seront encore plus à l'automne prochain avec la mise en service de la nouvelle grille de desserte. Indépendamment des difficultés techniques, la ligne A frise dès aujourd'hui la saturation. La situation ne pouvant qu'empirer au cours des prochaines années, il faut impérativement réduire l'intervalle minimal entre les trains pour augmenter la capacité de transport.

Tel est l'objectif du projet SACEM (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) développé

par le service des études techniques. SACEM (3) permettra de réaliser des intervalles de deux minutes entre les trains sur le tronçon commun Nanterre-Préfecture – Fontenay-sous-Bois. La mise en service de SACEM ira de pair avec la réalisation de l'interconnexion ouest (4). L'exploitation de la ligne A sera alors fondée sur des rafales de cinq trains en dix minutes. Ils devraient en principe assurer les missions suivantes : Cergy-Noisy, Saint-Germain-Boissy, Poissy-Vincennes, la Défense-Torcy, Le Vésinet-La Varenne.

L'adaptation de la ligne A aux nécessités du trafic en 1988 s'accompagnera d'un important effort financier. 63 éléments MI 84 seront commandés, dont 36 pour le seul renforcement du service (5). À 30 millions de francs l'élément, voilà un renforcement qui coûtera 1 080 millions de francs. L'étude et la réalisation de SACEM sont estimées à 150 millions de francs. L'adaptation du matériel roulant aux impératifs d'une circulation à deux minutes d'intervalle (renforcement des systèmes de freinage, montage des équipements embarqués du SACEM...) approchera 220 millions de francs. Plus de trains, donc plus d'énergie de traction à fournir. Il faudra d'ici à 1988, renforcer le poste de redressement de Noisiel, doubler celui de Neuilly et en créer un nouveau dans Paris (6). Coût de l'opération : 33 millions de francs. Ajoutons pour finir 150 millions de francs correspondant aux travaux d'agrandissement nécessaires pour accueillir les nouveaux trains dans les ateliers d'entretien et de révision de Rueil et de Boissy. Total : 1 633 millions de francs. Une belle ardoise sur le compte de la A.

Alors, en 1988, les difficultés de la ligne A seront-elles oubliées ? Les problèmes techniques seront vraisemblablement réglés, par contre, les problèmes de charge subsisteront. Avec un train toutes les deux minutes, la ligne A parviendra à transporter 55 000 à 57 000 personnes durant l'heure de pointe, dans des conditions acceptables de confort. Or, cela correspondra juste au trafic de la ligne à cette époque. En 1990-1992, ce sont 60 000 voire 65 000 voyageurs qui afflueront sur les quais des gares du tronçon central. Inutile de dire que l'on sera à nouveau serré dans

les trains (7) ! Dès aujourd'hui, nous devons regarder la vérité en face. Conçue pour transporter 50 000 personnes à l'heure à travers une agglomération de 16 millions d'habitants en l'an 2000, la ligne A du RER a atteint ses objectifs de trafic, mais avec 15 ans d'avance.

Le succès de la ligne A, c'est l'amplification du succès du RER. Ce succès repose sur la vitesse. De nombreuses personnes prennent le RER parce qu'il est plus rapide que d'autres moyens de transport géographiquement plus directs. Tandis que le trafic des bus au départ de la gare du Nord stagne, un nombre croissant de banlieusards descend à Châtelet pour remonter ensuite vers Auber et le quartier Saint-Lazare. Techniquement, la ligne A ne peut guère accepter un trafic supérieur à celui qu'elle connaît vers 1988-1990. Si nous voulons éviter une syncope de la transversale est-ouest, nous devons dévier une partie de son trafic vers d'autres moyens de transport, tout aussi attractifs. Achèvement de la ligne D du RER entre Châtelet et Gare de Lyon, réalisation d'une liaison rapide entre Gare du Nord et le quartier Saint-Lazare, structuration du réseau de banlieue autour de lignes en sites protégés, c'est l'architecture du réseau « lourd » de transport en Ile-de-France qu'il faut adapter. Cela ne se fera ni en quatre ans, ni avec des investissements réduits. La ligne A est malade... malade de son succès. Son état devrait s'améliorer d'ici 1988, mais une rechute est à craindre après 1990 si on ne parvient pas à la guérir au plus vite de sa boulimie.

Christian CHAUMEREUIL

(3) Le prototype du SACEM est actuellement en cours de mise au point sur la base d'essai de Torcy. Entre les lignes vous le fera découvrir dans un prochain numéro.

(4) Voir Entre les lignes, n° 61, avril 1983.

(5) Les 27 autres éléments MI 84 serviront à couvrir les besoins spécifiques des nouvelles dessertes créées dans le cadre de l'interconnexion ouest.

(6) Il sera implanté rue Laborde, près de Saint-Lazare, dans l'enceinte de l'actuel poste de redressement qui alimente les lignes 3, 9, 12 et 13 du métro.

(7) La RATP étudie la possibilité d'accroître la capacité des trains MI 84 en incorporant, au milieu de certains éléments, une petite voiture supplémentaire offrant les deux tiers de capacité d'une voiture normale. Toutefois, la cohabitation d'éléments MI à quatre et cinq caisses soulèverait de nombreuses difficultés d'exploitation.

MÉTROLIRE...

... OU L'HISTOIRE D'UNE BIBLIOTHÈQUE DE PRÊT EN SOUS-SOL

Elle a déjà plus de trois ans cette histoire, puisqu'il faut remonter à l'été 1981 pour trouver l'origine de Métrolire. Les bibliothèques souterraines existaient déjà, mais c'étaient des bibliothèques de vente Hachette. Au point de départ, une idée, certes séduisante, de la fédération Léo Lagrange et plus particulièrement de son secrétaire général Jacques Guénée, qui reçut d'emblée l'approbation du président Claude Quin.

S'il a fallu près de trois ans à ce projet pour aboutir – la bibliothèque Métrolire a ouvert ses portes au public en avril 1984 – malgré la bonne volonté des partenaires intéressés dont la RATP, c'est que cette idée nouvelle s'est heurtée, avant d'être concrétisée, à d'importants problèmes matériels. Sur un réseau déjà très chargé, en recherchant de préférence des stations à fort passage, comment trouver de nouveaux emplacements suffisamment grands, qui ne soient pas déjà exploités par des commerces et en des lieux où, une fois la bibliothèque installée, il ne saurait être question de remettre en cause la bonne circulation des voyageurs ? Les recherches ont été longues avant d'aboutir à cette bibliothèque de 12 m² à la station Nation.

Différents partenaires pour une même bibliothèque

Rendons à César ce qui lui appartient et sachons reconnaître le rôle qu'a joué chacun des partenaires dans la création de Métrolire.

Si l'idée de créer cette bibliothèque est partie effectivement de la fédération Léo Lagrange, elle ne disposait pas malheureusement de moyens suffisants pour financer l'opération. C'est pourquoi d'autres partenaires sont intervenus. Le ministère de la Culture, par l'intermédiaire de la Direction régionale des Affaires culturelles de la Région Ile-de-France et la Direction du livre ont ainsi accordé une subvention d'investissement d'un montant de 150 000 F pour le mobilier et la première dotation en livres.



Jack Lang, ministre de la Culture, a visité Métrolire le 6 novembre 84.

Quant à la RATP, après avoir trouvé le local c'est elle qui a rendu « habitable » la bibliothèque et fait tous les travaux nécessaires. Actuellement, elle met gracieusement le local de Nation à la disposition de la fédération. A charge pour cette dernière de financer les frais de personnel et les dépenses d'exploitation courantes.

Le temps du succès

Métrolire, c'est une bibliothèque de prêt gratuite, moyennant un droit d'inscription

de 20 francs, animée par trois bibliothécaires professionnelles, et qui propose à ceux qui le souhaitent 2 000 volumes comprenant surtout des ouvrages de fiction (romans, science-fiction, policiers), des livres pratiques et une sélection de livres pour enfants. La durée du prêt est de 15 jours et Métrolire est ouverte du mardi au samedi de 8 h 30 à 12 h 30 et de 16 h à 20 h.

Une bibliothèque qui, après seulement 6 mois d'ouverture, connaît un tel succès, cela mérite quelques explications. Les raisons de cette réussite sont vraisemblablement au nombre de quatre.

Le nombre de volumes relativement faible de Métrolire qui, au départ, pouvait sembler être un handicap, se révèle en fait comme une des clés du succès. Pas ou peu de problèmes de choix : tel semble être le souhait de la majorité de ceux qui empruntent des livres et peuvent bénéficier grâce à la structure légère et souple de Métrolire des derniers titres parus. Autre point positif dans son fonctionnement.

Les adhérents y trouvent en plus un contact, une possibilité de dialogue avec les trois bibliothécaires qui se rendent disponibles au maximum durant leur temps de travail. Elles se relaient du mardi au samedi pour permettre à Métrolire d'avoir des heures d'ouverture attractives. Ce qui représente également un atout considérable.

Actuellement et après 6 mois de fonctionnement, 10 % des personnes passant à la station Nation empruntent des livres à Métrolire. Il existait au 31 oc-



Un métro où on lit beaucoup.



LA FÉDÉRATION LÉO LAGRANGE AUJOURD'HUI...

tobre 1984, 600 personnes inscrites à la bibliothèque. Sur ces adhérents, 70 % habitent le quartier, 25 % y travaillent et il y a 5 % de gens qui font spécialement le détour. 4 500 prêts environ ont été enregistrés avec un fort pourcentage – 60 % – d'ouvrages de science-fiction et un certain succès de la bande dessinée.

La clientèle est essentiellement féminine, composée en grande partie par la population active. On y compte de nombreux employés de bureau qui ont pris plus facilement, semble-t-il, que les autres catégories socioprofessionnelles, le « réflexe Métrolire ».

Métrolire au pluriel ?

C'est, et elle ne s'en cache pas, le désir de la fédération Léo Lagrange, surtout après le succès que connaît l'expérience de Nation.

Toutefois, au-delà du souhait, certaines difficultés, rencontrées déjà pour l'ouverture de la première bibliothèque il y a 2 ans, demeurent. Les emplacements libres dans le métro restent toujours aussi rares, voire inexistantes lorsque que l'on sait qu'il faut absolument tenir compte de la bonne circulation des voyageurs – la fonction principale de la RATP est de transporter des usagers – et de la place qu'ont les commerces loués par l'intermédiaire de Promo-Métro* et les très classiques bibliothèques Hachette qui participent ainsi, chacun à leur manière, à l'animation du métro.

La construction de nouveaux locaux, fort coûteuse en souterrain, est difficilement envisageable. Autre problème : celui du financement d'une éventuelle extension de la bibliothèque Métrolire. La fédération Léo Lagrange a d'ores et déjà engagé des pourparlers avec différents partenaires pour obtenir plusieurs sources de crédit. Le résultat de ce travail n'est pas connu.

Quoi qu'il en soit, il est probable que, compte tenu du succès rencontré par la bibliothèque de Nation et du souhait formulé par le ministre de la Culture, Jack Lang, lors de sa visite à Métrolire, l'année 1985 verra l'extension du projet de la fédération Léo Lagrange aboutir à la création d'une ou plusieurs autres bibliothèques.

Il est certain que cette première expérience a reçu dans l'ensemble un accueil favorable. Accueil enthousiaste, comme on l'a vu, auprès des Parisiens et dans le milieu professionnel vraisemblablement parce qu'il s'agit de gens exerçant le même métier au service du public. A la RATP, on ne pouvait rester insensible à une opération de ce type.

* Promo-métro : société dont le capital appartient pour 1,5 % à la RATP, chargée de gérer les emplacements commerciaux dans le métro.

La fédération Léo Lagrange, que préside en son temps Pierre Mauroy ancien Premier ministre, est un mouvement d'éducation populaire, une fédération d'associations locales, départementales et régionales œuvrant à la mise en place d'une politique du temps libre.

Si elle intervient notamment dans le domaine du loisir, la fédération nationale Léo Lagrange ne limite pas son action à ce seul secteur. Elle situe son rôle dans une vision

plus globale du temps libre, avec pour objectif l'apprentissage permanent de la responsabilité. Elle s'efforce de recréer de nouveaux réseaux de solidarité, capables de tisser des liens durables entre toutes les générations et tous les milieux. La fédération Léo Lagrange entend être aujourd'hui un partenaire de la vie sociale, capable de donner une dynamique nouvelle à la politique culturelle, économique et sociale de la France.

S. F.



QUELQUES RÉACTIONS...

Le public est satisfait dans l'ensemble de cette nouvelle bibliothèque Métrolire. Preuve en est des quelques témoignages recueillis.

« ... Je trouve cette bibliothèque très pratique. Comme je travaille juste à côté, je m'arrête en allant ou en revenant de mon travail. Je n'étais inscrite dans aucune bibliothèque mais disons que j'ai l'habitude de lire beaucoup, alors cette bibliothèque m'a tout de suite intéressée... »

« ... Cette bibliothèque m'incite à lire des ouvrages que je n'ai jamais lus auparavant. Avant je n'achetais pas de bandes dessinées ou de romans policiers parce que je

trouvais cela trop cher, maintenant je peux les lire chez moi, pas pendant mon trajet pour me rendre à mon travail car il est trop court. J'ai déjà emprunté beaucoup de livres à Métrolire, je suis arrivé à la fin de ma carte... »

« ... Je ne m'étais jamais encore arrêté à Métrolire, ce sont les deux premiers ouvrages que j'emprunte. J'ai payé un droit d'inscription de vingt francs pour toute l'année et je peux prendre maintenant 2 livres pour 15 jours. »

« Je n'ai pas encore vraiment d'idée sur Métrolire mais, à première vue, cela me semble intéressant... »

S. F.



RATP-Chabrol

Même si la vocation première de l'entreprise n'est pas de promouvoir la lecture, elle a tenu à participer à la création de Métrolire. Depuis plusieurs années, la politique de la RATP, en matière d'animation, a consisté notamment à introduire des éléments de nature à animer l'univers du métro. C'est dire que la proposition de la fédération Léo Lagrange s'est bien intégrée dans le projet plus global de la RATP. De plus, s'il y a un « rythme » métro, le prêt de livres s'inscrit bien dans celui-ci puisque c'est en allant ou en revenant de leur travail que beaucoup d'adhérents passent par Métrolire.

Aujourd'hui, malgré les problèmes pour l'extension des bibliothèques dans le métro – financement et localisation – c'est bonne chance qu'il faut souhaiter à Métrolire qui a su aller à la rencontre de ceux qui ne sont pas forcément lecteurs, sur leurs lieux de vie et de travail, pour promouvoir la lecture.

Sylvie FRÉCHARD

Entre les lignes :

Métrolire, première bibliothèque dans le métro, existe depuis le mois d'avril dernier. Quel rôle avez-vous joué dans cette création ? Actuellement, est-ce que vous contribuez au fonctionnement de cette bibliothèque ?

Gérald Grunberg :

Jean Gateniau, directeur du Livre, avait reçu en 1982 les représentants de la fédération Léo Lagrange qui avaient proposé ce projet de bibliothèque dans le métro. Il a d'ailleurs donné tout de suite son accord. A partir de là, le ministère de la Culture, la fédération Léo Lagrange et la RATP ont travaillé plus concrètement.

Métrolire s'est inscrit dans le cadre d'opérations retenues par une commission comprenant des représentants du ministère de la Culture et du ministère des Transports, destinées à diversifier l'offre culturelle sur les lieux de transport. Puis, la RATP a proposé une liste de locaux parmi lesquels la fédération Léo Lagrange a fait son choix. Le rôle du ministère de la Culture a surtout été un soutien financier. Il a participé à cette opération pour un montant de 1 50 000 F, destinés à soutenir le démarrage de la bibliothèque.

Entre les lignes :

En quoi cette opération s'inscrit-elle dans votre politique générale de promotion du livre ?

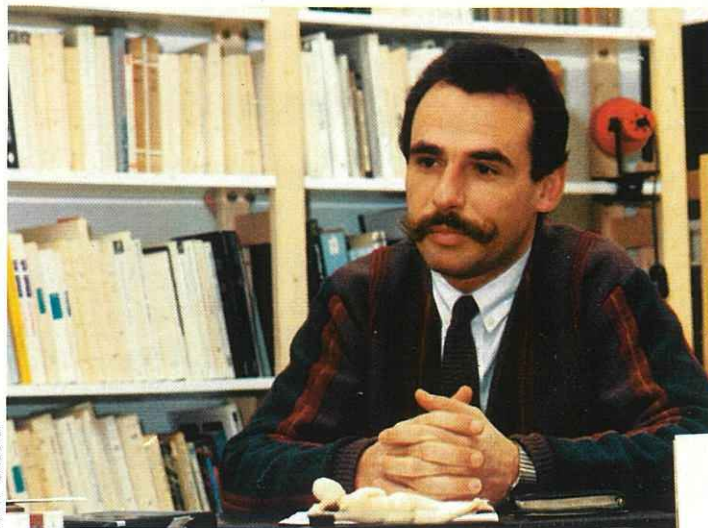
Gérald Grunberg :

Le directeur du Livre et, plus généralement, le ministère de la Culture ont toujours eu comme souhait de diversifier l'offre de lecture.

Il y a « l'armature essentielle », constituée par les bibliothèques publiques, que ce soit les bibliothèques municipales ou les bibliothèques centrales de prêt dans les départements. Le ministère de la Culture a consenti depuis 1982, un énorme effort pour permettre aux communes de s'équiper en bibliothèques municipales. Au-delà de ce réseau de base, on a

INTERVIEW DE GÉRALD GRUNBERG

Chargé de mission à la Direction régionale des affaires culturelles de la Région Ile-de-France*



RATP-Chabrol

cherché à varier les possibilités d'offre de livres. Cela s'est traduit par des implantations de bibliothèques dans les hôpitaux, dans les prisons, par la reconnaissance du rôle joué par les bibliothèques de comités d'entreprise, etc. Cela s'est traduit, enfin, avec le ministère des Transports, par une recherche pour la mise en place de bibliothèques de prêt sur le réseau RATP ou SNCF. Avec la SNCF, le travail est plus long parce que l'on part de chantiers ; avec la RATP, jusqu'à présent, mais cela pourrait changer, on est parti de lieux existants pour les aménager.

Voilà pourquoi l'opération Métrolire s'inscrit totalement dans notre politique de promotion du livre.

Entre les lignes :

Si vous deviez dresser un bilan de cette expérience, quel se-

rait-il ? Seriez-vous d'accord pour participer à une autre opération de même nature ?

Gérald Grunberg :

Le bilan est sans aucun doute positif. Au-delà de la sécheresse des chiffres, cette première bibliothèque de Nation dessert une population qui, dans sa majorité, ne fréquente pas les bibliothèques municipales. C'est donc bien un nouveau service qui est offert avec, comme objectif, celui de renvoyer à terme le public vers les bibliothèques municipales. Il est sûr que dans moins de 15 m² on ne trouvera jamais la diversité d'une plus grande bibliothèque. Pour certaines catégories de population, ce faible choix est un avantage car il arrive que des personnes soient effarouchées devant un très grand nombre de livres. Toutefois, l'objectif demeure quand même, au bout d'un

certain temps, que le public soit tenté d'aller plus souvent vers des bibliothèques municipales. Nous espérons que les choses se passeront ainsi.

A l'avenir, nous pensons effectivement participer à l'extension de Métrolire.

Tous les partenaires intéressés ont d'ailleurs commencé à travailler sur ce projet. La RATP a déjà proposé une liste d'emplacements possibles. A partir de là, et compte tenu des contraintes financières, il est apparu raisonnable à la fédération Léo Lagrange et au ministère de la Culture, de retenir deux lieux : un local existe déjà, l'autre serait à construire. Par ailleurs, le ministère de la Culture a proposé à la fédération Léo Lagrange de s'associer au musée de La Villette afin qu'une des bibliothèques Métrolire devienne, en quelque sorte, une chambre d'échos du musée ; c'est-à-dire qu'elle soit plus orientée vers les sciences et les techniques. Encore faudra-t-il trouver, à proximité, un lieu possible !

Pour le moment, nous en sommes là. Une réunion devrait se tenir prochainement afin de bâtir les hypothèses financières. Elles seront, pour ma part, soumises au directeur du livre. Actuellement, le gros problème qui se pose est celui de la charge de personnel dépendant financièrement de la fédération Léo Lagrange. Cette solution ne peut s'envisager indéfiniment et il faudra trouver une autre possibilité. Pour Métrolire à Nation, le service de bibliothèque de la Ville de Paris avait été sollicité. Il n'a pas finalement participé à l'opération. Pour l'avenir, nous ne désespérons pas que la Ville de Paris change d'avis.

propos recueillis
par Sylvie FRÉCHARD

*La Direction régionale des Affaires culturelles de la région Ile-de-France dépend du ministère de la Culture.



RATP-Ardillon

Depuis le 12 novembre, l'ancien poste à leviers de Massy-Palaiseau a cédé la place à un nouveau poste de type PRS (1). Dernière opération importante engagée dans le cadre du programme de modernisation des postes de manœuvre de la ligne B du RER, la mise en service du PRS de Massy-Palaiseau précède d'un an environ celle du poste de commande centralisée de Denfert-Rochereau. Elle marque également la fin d'une époque et une évolution importante du métier d'aiguilleur.

MASSY-PALaiseau AU FIL DES AIGUILLES

« *Massy-Palaiseau, terminus. Massy-Palaiseau, terminus ; tous les voyageurs descendent de voiture... Attention, tu manœuvres tout de suite par le faisceau* ». Un coup d'œil sur le tableau de contrôle optique (TCO) et d'un geste décidé l'aiguilleur tire le levier 2 pour le placer en position « A-4T ». La main posée sur le levier, il regarde par la fenêtre du poste le MI (2) qui roule doucement sur les aiguilles d'accès à la voie 4 T. Rassuré sans doute sur la rapidité des réactions du conducteur, l'aiguilleur observe à nouveau le TCO sur lequel s'inscrivent les mouvements des trains en gare. Sans distraire son attention, il manœuvre par habitude d'autres

leviers dont ses mains connaissent l'emplacement par cœur. Quelques minutes plus tard, le MI revient à quai, prêt à partir vers Gare du Nord. Profitant d'un bref instant de répit, l'aiguilleur consulte le tableau horaire ; mais déjà, dans le coin gauche du TCO une lampe rouge vient de s'allumer, signalant l'approche d'un nouveau train arrivant de Paris. Simultanément, un autre voyant rouge, à droite du TCO, annonce l'arrivée d'un train venant de Saint-Rémy. Rapidement, l'aiguilleur bouge de nouveaux leviers, l'œil rivé sur les voyants lumineux du TCO.

Gestes quotidiens, gestes routiniers répétés à longueur d'année par les aiguilleurs perchés à quinze mètres au-dessus des voies de Massy-Palaiseau. Gestes apparemment immuables qui viennent pourtant de s'effacer devant les impératifs de la modernisation de la li-

gne B du RER. Depuis le 12 novembre 1984, les aiguilleurs de Massy ne manipulent plus des leviers, mais ils agissent sur les boutons du nouveau poste de manœuvre. Dans un an environ, ils auront même disparu de Massy puisqu'en service normal, tout sera télécommandé du poste de commande centralisée (PCC) de Denfert-Rochereau.

Un nœud vital

Avec Bourg-la-Reine, Châtelet-Les Halles et Gare du Nord, Massy-Palaiseau est un point clé de la ligne B du RER. On y trouve côte à côte une importante gare de voyageurs, ayant à la fois un rôle de gare de passage, de gare terminus et de gare de correspondance avec la S.N.C.F., un faisceau de garages des trains comportant dix voies, l'atelier d'entretien du matériel MI, un parc du

(1) Poste tout relais à transit souple.

(2) Trains tricolores en service sur les lignes A et B du RER.

LES POSTES DE MANŒUVRE : DU LEVIER A L'ORDINATEUR

RATP-Ardillon



Massy 79...

RATP-Chaumeuil



...Massy 84 : des hommes différents, des installations un peu plus modernes mais des gestes identiques. Une certaine image du métier d'aiguilleur.

service de la voie d'où partent de nombreux trains de travaux, enfin, un hall de remisage et d'entretien des tracteurs destinés à la remorque de ces trains de travaux. Concrètement, cela se traduit sur le terrain par un formidable enchevêtrement de voies dans lequel le profane a du mal à s'y retrouver. Pour le spécialiste, la tâche n'est guère plus simple puisque, coincées entre les voies principales de la ligne B et le faisceau SNCF, les installations RATP s'étendent sur plus de 1 500 mètres, imbriquées les unes dans les autres.

Nœud ferroviaire situé au point de rencontre de la ligne de Sceaux et du chemin de fer de Grande Ceinture, Massy-Palaiseau doit en partie son importance actuelle à des décisions officielles datant de 1932. A travers ces décisions, les autorités de l'époque confiaient à la Compagnie du Métropolitain de Paris (CMP) l'exploitation de la partie nord de la ligne Luxembourg-Limours des chemins de fer de Paris à Orléans (PO). Massy-Palaiseau devenait alors la limite administrative entre le domaine de la CMP et celui du PO. Cette limite devait subsister jusqu'au 1^{er} août 1964, date à laquelle la SNCF céda à la RATP la ligne entre Massy-Palaiseau et Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Pendant six ans, de 1932 à 1938, les installations de Massy-Palaiseau furent profondément remaniées et la gare reconstruite pour permettre la mise en place, par la CMP, d'une desserte cadencée à grande fréquence. Début 1938, le nom-

Une autoroute, ce n'est pas une simple bande de bitume sur laquelle passent des voitures. Une ligne de chemin de fer ou de métro, c'est pareil : cela ne se borne pas à deux files de rails sur lesquelles roulent des trains. Sur une ligne de chemin de fer, comme sur une autoroute, vous trouvez des échangeurs, des bretelles, des aires de stationnement, des voies de dépassement, des stations service... En termes ferroviaires, cela s'appelle des bifurcations, des raccordements, des gares, des voies de garage, des ateliers... Si pour changer de file sur une autoroute, il vous suffit de tourner le volant de votre automobile ; pour changer de voie avec un train, vous devez recourir aux services d'une personne extérieure : en l'occurrence un aiguilleur.

Concrètement, le travail d'un aiguilleur consiste à établir, en temps opportun, les itinéraires que doivent emprunter les trains circulant dans un secteur géographique donné. N'allez pas imaginer que l'aiguilleur passe son temps à déplacer les voies entre chaque train : son métier n'a rien à voir avec les travaux d'Hercule ! Pour établir un itinéraire, il agit sur des appareils spéciaux, les aiguillages, qui comportent une partie mobile, l'aiguille. Suivant la position de l'aiguille, les roues du train seront guidées vers des voies différentes et le train partira ainsi dans la direction voulue.

La manière la plus simple pour « tracer l'itinéraire d'un train » consiste à aller sur le terrain et à placer, à l'aide d'un levier, chaque aiguille dans la position appropriée. Cette méthode ancestrale est encore couramment employée pour guider les trains sur les voies de service. La mise en place des aiguilles est réalisée par les agents de manœuvre. Toutefois, il n'est guère possible de procéder ainsi dans les zones complexes (gares, bifurcations) où de nombreux trains circulent. C'est pourquoi, dès le milieu du siècle dernier, on a cherché à regrouper dans un même local, le poste, tous les leviers de commande des aiguilles et des signaux situés dans un même secteur. La liaison entre les leviers du poste, les aiguilles et les signaux était réalisée de manière mécanique, au moyen de câbles métalliques passant sur des poulies.

Mais dès que l'éloignement des aiguilles et la complexité des installations devenaient importants, l'installation d'une transmission par câble soulevait d'énormes problèmes. Vers les années 1910, on vit apparaître divers systèmes permettant la commande à distance des aiguilles grâce à un ensemble de relais, de verrous et de moteurs électriques. Les terminus du métro furent parmi les premières installations équipées de tels systèmes à commande électrique.

Avant d'établir l'itinéraire d'un train, il faut impérativement s'assurer qu'aucun autre train ne circule déjà sur les voies et les appareils de voies empruntés par cet itinéraire. Par conséquent, l'équipement d'un poste doit non seulement permettre de « tracer » des itinéraires, mais il doit permettre de le faire en toute sécurité. Jusque dans les années 1940, la protection des itinéraires dans les grands postes d'aiguillage reposait presque exclusivement sur des systèmes d'enclenchements mécaniques hautement sophistiqués. Les tables à leviers d'itinérai-

res qui équipaient les postes de manœuvre de la ligne de Sceaux représentaient l'une des plus belles réalisations en la matière. Malheureusement, ces mécanismes s'avéraient très difficiles et très coûteux à transformer dès que l'on modifiait le plan des voies dans la zone d'action du poste. Après la Seconde Guerre mondiale, l'électricité ne tarda pas à supplanter les enclenchements mécaniques et l'on vit apparaître des postes « tout relais », ainsi baptisés parce que des relais électriques assuraient aussi bien les fonctions de commande et de contrôle des itinéraires, que les fonctions de protection de ces mêmes itinéraires.

Plus facile à modifier (il suffit d'ajouter des relais ou de changer des fils), les postes à relais permettent une exploitation beaucoup plus aisée. On est vite passé du « transit rigide », hérité des postes mécaniques, au « transit souple », caractéristique des postes modernes comme les PRS*. Avec un PRS, l'aiguilleur n'a plus besoin d'attendre qu'un train ait entièrement parcouru l'itinéraire établi pour lui, avant de tracer l'itinéraire du train suivant. Au fur et à mesure que le train avance et qu'il dégage des appareils de voies, l'aiguilleur peut déplacer les aiguilles situées derrière le train et commencer ainsi à tracer d'autres itinéraires. Les manœuvres sont plus souples et les trains peuvent se suivre ou se croiser de beaucoup plus près.

Avec l'arrivée de l'informatique, les postes ont réalisé des progrès stupéfiants. D'une part, il est facile d'automatiser la commande des itinéraires lorsque celle-ci est répétitive ou connue à l'avance. Le premier poste à commande informatisée des itinéraires sera mis en service à Villejuif, sur la ligne de métro n° 7. D'autre part, il devient possible de gérer de nombreux itinéraires, très longs et très compliqués, et de centraliser les commandes en un point unique d'où l'on a une vision globale de la ligne. C'est ainsi qu'au PCC de Vincennes, des aiguilleurs commandent l'ensemble des itinéraires sur la ligne A du RER.

Pour l'instant les fonctions de protection des itinéraires restent confiées à des appareillages électriques à base de relais, dits « de sécurité », dont on connaît la fiabilité à toute épreuve. Mais là aussi la situation évolue et l'on s'achemine petit à petit vers une nouvelle génération de postes informatisés dans lesquels l'ensemble des fonctions de gestion, de commande et de protection seront réalisées par des calculateurs micro-électroniques. Des postes de ce genre sont à l'étude à la RATP et à la SNCF, mais leur développement dépendra des méthodes dont on disposera pour connaître au préalable le degré de fiabilité des micro processeurs utilisés. Ces méthodes font l'objet de nombreuses recherches.

Après avoir manipulé des leviers, actionnés des boutons, les aiguilleurs de demain dialogueront sur un écran avec des ordinateurs. Partiellement réalisée au travers du futur PCC de Denfert-Rochereau, cette mutation va bouleverser l'image d'Épinal du métier d'aiguilleur.

C. C.

(*) Le métro est resté fidèle au « transit rigide » en raison des particularités de son exploitation.

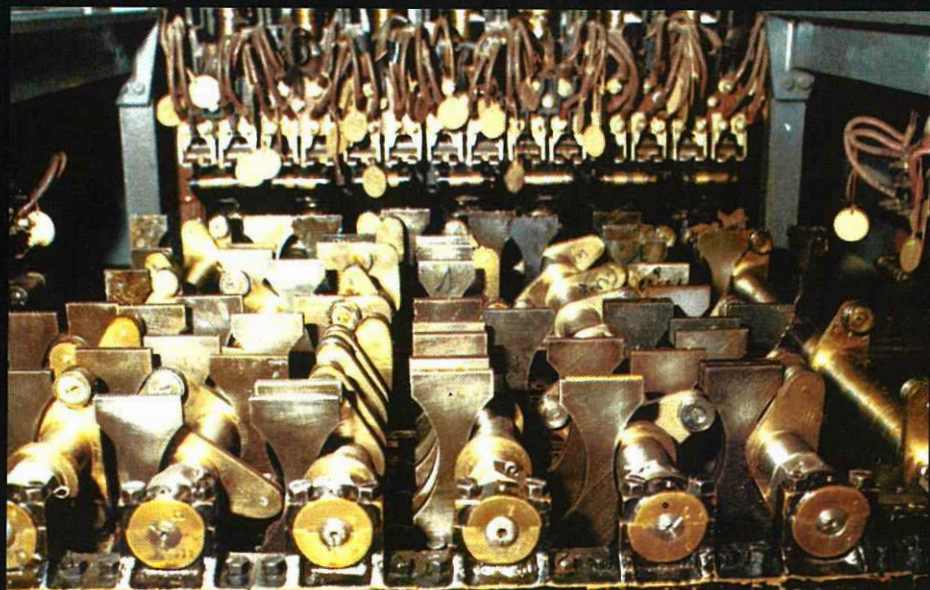
MASSY EN IMAGES

RATP-Chaumereuil



1 - En manœuvrant les différents leviers placés devant lui sur la table à leviers d'itinéraires, l'aiguilleur commandait à distance la formation des itinéraires des trains.

RATP-Chabrol



2 - Un système complexe de cames, de barres et de butées, dissimulées sous la table, garantissait la sécurité des manœuvres. Une belle mécanique de précision, fiable et robuste.

RATP-Chaumereuil

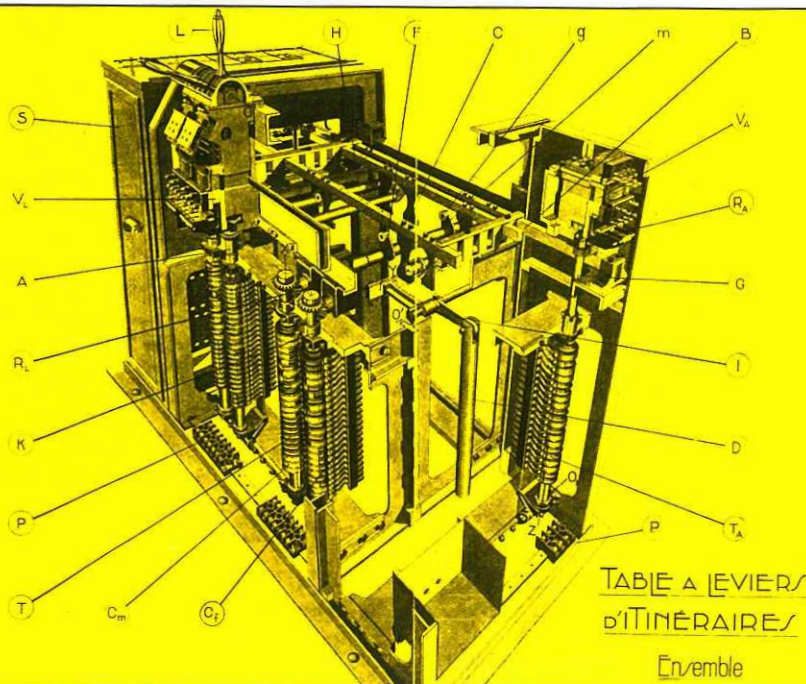


3 - De gros relais électriques, regroupés dans une salle spéciale, commandaient ensuite la mise en marche des moteurs d'aiguilles.

RATP Ardillon



4 - Sur le terrain, les aiguilles mobiles des appareils de voie venaient se placer dans la bonne position, traçant ainsi l'itinéraire du train.



Cet écorché, extrait d'un ouvrage édité par la CMP en 1942, montre la complexité des équipements électromécaniques installés quelques années plus tôt dans les postes de manœuvre de la ligne de Sceaux. Pour établir un itinéraire, l'aiguilleur tirait ou poussait un levier (L). Il actionnait alors tout un ensemble d'enclenchements mécaniques (H, C, g, m) qui ne pouvait bouger que si le nouvel itinéraire ne remettait pas en cause la sécurité des trains circulant dans la zone d'action du poste. Dans le cas contraire, le levier restait bloqué dans sa position initiale. Si tous les enclenchements occupaient une position correcte, le levier pouvait bouger et son mouvement entraînait des tambours rotatifs portant de multiples contacts électriques (T, T_A). Ces contacts commandaient, via une série de relais, les moteurs d'aiguilles et les signaux permettant d'établir et de protéger sur le terrain l'itinéraire commandé du poste. La table à leviers du poste de Massy-Palaiseau a été démontée en décembre dernier. Elle devrait partir au musée de Mulhouse afin d'être exposée comme symbole d'une technologie aujourd'hui révolue.

C.C.

bre de trains desservant Massy passait ainsi de 26 à 84 par jour. Durant plusieurs mois (3), une correspondance quai à quai entre les trains de la CMP et ceux du PO fut même organisée à Massy-Palaiseau, exactement comme à Gare du Nord avant l'interconnexion.

Un poste à la hauteur

Inutile de dire que l'application de cette nouvelle grille de desserte nécessitait, au préalable, la transformation radicale de nombreux équipements. On n'écoule pas le trafic d'une autoroute sur une ligne équipée comme une route départementale ! Dans les gares les plus importantes et à la bifurcation de Bourglala-Reine, de nouveaux postes de manœuvre furent construits. Installés dans des bâtiments en ciment armé, chaque

plusieurs terminus du métro urbain. Robustes, fiables et performantes (pour l'époque !), ces tables dissimulaient sous leur habillage de tôles des chefs-d'œuvre de mécanique de précision.

Installé à l'extrémité du quai 2, en direction de Paris, le poste de Massy-Palaiseau fut détruit pendant la guerre par les bombardements. Pour permettre d'exploiter la gare tant bien que mal, les services techniques de la CMP transférèrent à Massy la table du poste de Laplace. En 1947, le poste de Massy, reconstruit et agrandi, reprend du service avec une nouvelle table à leviers permettant de commander une trentaine d'itinéraires différents. Depuis cette époque, le nouveau poste, perché au-dessus des voies, fait partie du décor de la gare.

avoir des nerfs d'acier et une bonne dose de sérénité qui vient avec l'âge ». A un an et demi de la retraite, Arsène Jourdain a acquis depuis longtemps cette sérénité indispensable à l'aiguilleur. « Notre bête noire, c'était le signal D (4). Il était là, juste en dessous du poste, à un point clé de la gare. Il protégeait les trains qui entraient ou qui sortaient sur voies principales... Aux heures de pointe, nous étions constamment en liaison avec le chef des manœuvres situé au pied du signal D afin de coordonner nos actions... Si jamais des trains manœuvraient au mauvais moment entre l'atelier et le faisceau sud, le levier 12 du poste restait bloqué. Comme on ne pouvait pas retourner les trains longs sur la voie Z (5), il fallait attendre la libération du signal D avant d'envoyer le train retourner par le faisceau... Le retard, c'était bien sûr de la faute à l'aiguilleur, mais avouez que par moment, les manœuvres tenaient de l'acrobatie. De toute façon, il faut bien que les gens finissent par trouver des boucs émissaires ».

Un nouveau poste

En disant cela, A. Jourdain ne pouvait s'empêcher de laisser filtrer un peu de mélancolie dans son regard. « La table à leviers, elle est comme moi : elle a fait son temps... Le nouveau poste est techniquement plus intéressant, toutefois, nous n'aurons guère le temps de l'apprécier puisque dans quelque temps tout sera télécommandé du PCC ».

Après la signalisation (6), les postes de manœuvre représentent le second volet des opérations de modernisation des installations fixes engagées sur la ligne B du RER. La création d'un PCC à Denfert-Rochereau, analogue à celui de Vincennes sur la ligne A, condamnait les postes à leviers (voir encadré), impossibles à télécommander. Au fur et à mesure que les opérations de renouvellement de la signalisation progressaient, les travaux de transformation des postes de la ligne B étaient engagés.

Depuis décembre 1982, quatre postes de type PRS ont été mis en service à Denfert-Rochereau, Croix-de-Berny, Orsay et Massy-Palaiseau. Les postes de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et de Bourglala-Reine, modernisés en 1972 et 1973, ont été transformés en PTR (7), poste à transit rigide. L'ensemble de l'opération a coûté près de 165 millions de francs (1983).

(4) Ancienne dénomination du signal 5029.

(5) Coïncée entre les voies principales, côté sud, la voie Z ne peut accueillir que des trains courts formés d'un seul élément M1.

(6) Voir Entre les lignes n° 69, janvier 1984, « Requiem pour une signalisation ».

(7) Voir Entre les lignes n° 71, p. 25.

Le poste de Laplace en 1939 : un exemple des postes « Ligne de Sceaux » construits à cette époque.

poste comportait deux parties distinctes. A l'étage inférieur, dans la chambre des relais, on trouvait l'ensemble de l'appareillage électrique nécessaire pour la commande et le contrôle des aiguilles et des signaux dépendants du poste. A l'étage supérieur, l'aiguilleur se tenait dans une vaste cabine vitrée qui dominait l'ensemble des installations. Il avait devant lui un pupitre, « la table d'enclenchements », sur lequel était juxtaposée une série de leviers verticaux qu'il basculait vers l'avant ou vers l'arrière afin d'établir, au bon moment, le bon itinéraire devant le bon train. Les postes à leviers d'itinéraires de la ligne de Sceaux avaient été conçus par la Compagnie des signaux et d'entreprises électriques en s'inspirant des réalisations mises en service quelques années plus tôt dans

Le train train des aiguilles

Voici près de quarante ans que les aiguilleurs suivent du haut du « pigeonier » le mouvement des trains dans la gare de Massy-Palaiseau. « En fonction des indications données par le graphique horaire, des ordres de marche, des appels téléphoniques du PCC ou des autres postes, notre rôle consiste à apprécier le moment opportun pour établir tel ou tel itinéraire... Cela peut vous paraître compliqué, mais c'est une question d'habitude. Quand tout va bien, on pourrait manœuvrer les leviers les yeux fermés ».

On est loin de la mythologie de l'aiguilleur, grand coordonnateur du rail, colportée par certains romans populaires. Maintenant, ne croyez pas que le métier d'aiguilleur soit un boulot peinant. Le calme et la tranquillité apparents cachent en fait une profonde connaissance des installations et un sang-froid à toute épreuve. « Pour travailler à Massy, il faut

(3) À partir du 1^{er} janvier 1939, les trains Z de la CMP assurèrent la desserte de la ligne de Sceaux jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.



Clic, clac : le nouveau PRS de Massy-Palaiseau...



... fait une entrée de haut vol dans le pigeonnier.

Massy-Palaiseau à lui seul représente plus du tiers des dépenses. Avec ses 74 itinéraires, ses 2 500 relais, le poste de Massy est avec celui de Rueil-Malmaison, sur la ligne A, le plus important du réseau RATP. Sa réalisation a également posé bien des problèmes aux gens de FC (8) et de TC (9). A l'origine, la salle des relais devait être située dans le local à bagages, à l'intérieur du bâtiment de la gare voyageurs. Or, la galerie technique aboutissant dans cette salle passait juste au niveau des voies du futur TGV-Atlantique. C'est pourquoi la salle des relais a élu domicile dans un bâtiment spécial, perché sur des pilotis au-dessus de la voie d'essai, à côté de l'ex-signal D. Autre difficulté, comment monter dans le pigeonnier la table et le TCO du nouveau poste. Certainement pas par l'escalier, il était trop étroit. Restait la voie des airs. Ce qui fut dit fut fait et, le 29 mai dernier, les équipements entrèrent dans le pigeonnier suspendus à la flèche d'une importante grue routière. L'été fut consacré à la mise en place et au câblage des installations et, dans la nuit du 11 au 12 novembre, le basculement des commandes de l'ancien sur le nouveau poste était achevé.

La manœuvre centralisée

Depuis la mise en service du PRS, « Désirée », la cabane du chef des manœuvres de Massy, est vide. Tous les itinéraires sont désormais commandés par l'aiguilleur depuis le poste. Sur le terrain, les agents de manœuvre ont également disparu, sauf ceux affectés aux ateliers et à la « manœuvre caillou », mais administrativement ils ne dépendent plus du service de l'exploitation. Dans le courant de l'année prochaine, les aiguilleurs désertent à leur tour le pigeonnier et Massy-Palaiseau, comme tous les autres postes de la ligne B, sera télécommandé du PCC de Denfert-Rochereau. Quatre agents placés côte à côte devant le tableau de contrôle du PCC, assureront les fonctions confiées autrefois à une trentaine d'aiguilleurs, d'agents de

manœuvre ou de chefs de poste répartis le long de la ligne B. Du bout des doigts, en appuyant sur des touches ou en pianotant sur le clavier d'un ordinateur électronique, ils commanderont la formation ou la destruction d'un itinéraire à Châtelet-Les Halles, Robinson ou Massy-Palaiseau. Ce n'est qu'en cas de panne des télétransmissions effectuant la liaison entre le PCC et les installations sur le terrain que les agents des gares seront amenés à reprendre localement la commande des itinéraires, exactement comme sur la ligne A.

Les réactions suscitées par ces transformations furent parfois vives. Le particularisme des gens de la ligne de Sceaux s'accorde difficilement « du moule RER dans lequel on veut nous forcer à entrer ». On ne conteste guère l'aspect technique des transformations, toutefois, on regrette les conséquences humaines. « Beaucoup de gars habitent et travaillent dans le même coin... La centralisation des activités sur Denfert est mal ressentie... On a l'esprit très province ici et on aime bien rentrer chez soi

le midi »... « Le poste de Massy c'était, sans jeu de mots, un haut lieu de la gare, un point de rencontre ou de rendez-vous. En cas d'incident, les conducteurs de réserve, les gradés, l'inspecteur, tout le monde débarquait ici et le poste devenait un véritable QG de campagne... Quand tout allait bien, on montait au pigeonnier pour discuter cinq minutes ou prendre un café pendant la coupure... C'est finalement la disparition de cette ambiance que nous regretterons le plus. Dès que le PCC sera inauguré, nous nous retrouverons isolés les uns des autres ».

D'un côté, une ligne moderne, des installations performantes, une qualité de service améliorée ; de l'autre, la disparition de certaines fonctions, une transformation des méthodes de travail, l'effacement des spécificités de la ligne de Sceaux. Tel est, en filigrane, l'enjeu des opérations de modernisation réalisées dans les postes de manœuvre de la ligne B. L'aiguilleur du poste à leviers de Massy-Palaiseau cède la place à l'aiguilleur du poste central de Denfert-Rochereau. Le métier change, les hommes bougent, de nouvelles habitudes se créent. « C'est le progrès ». Maintenant à vous de choisir si vous concluez cette phrase par un point d'exclamation ou par des points de suspension.

Christian CHAUMEREUIL



Le PRS de Massy-Palaiseau est en service depuis la mi-novembre.

(8) Service des études d'exploitation à la direction du réseau fermé.
(9) Service des installations fixes électroniques et cybernétiques.

La Chronique du Conseil

Le 30 novembre, dernier vendredi du mois, comme il est de coutume se réunissaient les membres du conseil d'administration de la Régie. À 9 h 15, chacun gagne sa place autour de la grande table ovale et le président ouvre la séance en indiquant, tout d'abord, la date de la prochaine réunion – 21 décembre, même lieu, même heure – et en présentant l'ordre du jour, abrégé du débat prévu sur le Plan d'entreprise dont la mise au point des données financières n'avait pas été achevée suffisamment tôt.

L'ACTUALITÉ

La première partie de la séance fut consacrée aux deux principaux événements intervenus courant novembre dans la gestion de la Régie : le texte sur les salaires 1984 signé par la majorité des organisations syndicales et la réunion du 8 du conseil de direction du FDES (Fonds de développement économique et social).

Présentées par le directeur général, les mesures salariales ont appelé quelques questions d'ordre technique, notamment sur le mode de calcul du rapport entre l'évolution des prix et celle de la masse des salaires. Celle-ci devant augmenter, de 83 à 84, du taux de l'INSEE (série parisienne), diminué de 0,50 point. Les prévisions économiques, a précisé le directeur général, se situant de 7,5 à 7,6 %, la masse salariale de la Régie pour 1984 sera augmentée de 7 à 7,1 %. À la question d'un administrateur sur la prise en compte du GVT (Glissement Vieillesse-Technicité), M. Essig a précisé que les taux indiqués excluaient cet élément, sinon la masse des salaires marquerait une hausse de l'ordre de 7,8 %.

Pour compléter ce volet social de la discussion, le président est intervenu sur certaines actions revendicatives menées dans des services de F, R et T. Ces incidents, qui sont de nature à remettre en cause les rapports sociaux dans l'entreprise, ont motivé le président et le directeur général à diffuser une « note flash » réaffirmant leur volonté de ne pas laisser compromettre la politique de concertation et leur détermination à la poursuivre. Cette note, a rappelé le président,

ne contestait pas le droit légitime des agents à la revendication mais les moyens utilisés – blocage des dépôts, immobilisation de matériels, séquestration de responsables, etc. – qui conduisent à dégrader sérieusement le service public sous l'effet d'actions très minoritaires. Un administrateur élu du personnel (...) est alors intervenu pour critiquer cette prise de position et fournir quelques compléments d'information aux membres du conseil afin qu'ils puissent juger de la part de responsabilité des agents dans la détérioration du service public. Celle-ci relève, à son avis, d'une situation permanente créée par la politique de la Régie en matière de personnel et notamment les réductions de services au réseau routier dues au manque d'agents. C'est là, a-t-il poursuivi, que se trouvent les causes de la dégradation du service public et du mécontentement des usagers. En réponse à cette intervention, le président a tenu à rappeler qu'en matière de salaires, d'effectifs, de durée du travail, les pouvoirs publics ont défini une discipline globale qui s'applique à toutes les entreprises publiques et dont il est illusoire de penser que la RATP pourrait s'abstraire. Il rappelle qu'au cours de la période 1982-1983, des avancées sociales, plus importantes qu'ailleurs souvent, ont été acquises au personnel. Ainsi les 38 heures instaurées à la RATP constituent un aménagement mis en place par seulement quelques entreprises du secteur public : la RATP, Aéroport de Paris, EDF. Le président, pour conclure sur les rapports sociaux dans l'entreprise, a insisté sur l'importance de la concertation et la nécessité de sa mise en œuvre à tous les niveaux.



Il a souligné la responsabilité particulière qui incombe à l'encadrement dans ce domaine. Sur ce point, il fut observé que l'encadrement adhérait à l'esprit de la note flash et à la nécessité de mettre en œuvre toutes les ressources de la concertation pour trouver des solutions au conflit, il ne pourrait être incriminé si les incidents actuels devaient se prolonger.

Seconde information présentée par le directeur général, le programme d'investissements arrêté le 8 novembre par le conseil de direction du FDES (1). Deux chiffres à retenir : 2 557 MF pour les autorisations de programmes, 2 870 MF pour les crédits de paiement. Légèrement en retrait par rapport au projet de programme établi par le conseil d'administration le 27 avril, ces montants permettent néanmoins la mise en œuvre de l'essentiel des opérations prévues (voir article « Le budget 85 », p. 4). Sur la question des sources de financement, un risque a été évoqué : celui que les choix du comité de direction du FDES, au sein duquel la Région d'Ile-de-France n'est pas représentée, viennent contrarier l'échéancier défini par le contrat de plan État-Région. Pour le commissaire du gouvernement, si le FDES conserve sa vocation de régulateur des investissements des entreprises publiques, il doit naturellement prendre en compte ce contrat. Il a assuré qu'au sein des enveloppes globales du FDES, les priorités retenues par lui seront respectées.

LE VOTE DU BUDGET 1985

Le budget, étudié en commission du conseil, est présenté en séance dans ses caractéristiques essentielles : une rigueur imposant un effort d'économies, de productivité, de redéploiement des moyens, qu'illustre le maintien des effectifs à leur niveau actuel ; mais aussi, un budget assurant un développement à l'entreprise, qui mettra deux prolongements du métro en service, renforcera les fréquences sur le RER, accueillera un trafic accru de 1,6 %...

Parmi les points importants abordés en séance plénière figure le poids que l'évolution de l'indemnité compensatrice fait peser sur les finances des collectivités locales. Si l'augmentation de 4,5 % des tarifs prévue au 1^{er} janvier n'intervenait qu'au 1^{er} avril (2), la progression de l'indemnité compensatrice serait de 13,2 %. Or un taux de 9,52 % est considéré comme un maximum par les représentants de la Région et de Paris compte tenu de l'évolution moyenne des recettes des collectivités qui est de 6 %.

L'effort demandé aux collec-

(1) Le conseil de direction du Fonds de développement économique et social, qui réunit les ministres et hauts fonctionnaires concernés, est l'organisme qui décide en dernier ressort des programmes d'investissements des entreprises publiques.

(2) Cette hypothèse est celle qui paraît avoir le plus de chances d'être retenue par le gouvernement.

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES... I

La Chronique du Conseil

tivités publiques n'est pas cependant nouveau puisque de 1975 à 1980, la progression de l'indemnité compensatrice a oscillé de 13 à 14 %. Le problème qui se pose aujourd'hui est celui d'une révision des structures de financement de la RATP ; c'est un débat qui sera entamé au début de 1985. Il s'agit de trouver la solution au problème suivant : la RATP a un besoin de financement supérieur de 1 à 2 points à la hausse des prix, à concilier avec la politique choisie par le gouvernement d'un effort modéré des usagers.

S'adressant aux administrateurs ayant exprimé leur inquiétude devant l'évolution de l'indemnité compensatrice (...), le président leur fait remarquer les conséquences d'un éventuel blocage.

Une baisse des ressources entraînerait soit une diminution des dépenses – et s'il s'agit des dépenses de personnel, l'économie correspondant à une progres-

sion de l'indemnité compensatrice limitée à 9,5 % représenterait une diminution d'effectif de l'ordre de 1 300 agents dans le budget 1985 – soit une augmentation des tarifs, soit la recherche d'autres contributeurs. Les structures de financement actuelles mises en place en 1960 posent un vrai problème, a-t-il répété, auquel il faut s'attaquer.

Autre point controversé, plusieurs administrateurs ont exprimé leur scepticisme quant à la recette de 25 MF devant provenir de l'amélioration des conditions de circulation des autobus. Des efforts restent à faire dans ce domaine, mais chiffrer dans le budget les retombées financières des actions prévues pour 1985, a souligné quelques réserves. « C'est une recette miraculeuse », entendit-on. Pour le directeur général, si cette recette a été inscrite, c'est dans un but précis : marquer la volonté de l'entreprise de progresser dans ce sens. L'inscrip-

tion de ce produit dans le budget est une incitation, on doit y parvenir. La RATP a des projets dont elle saisira la commission technique réunissant, à l'Hôtel de Ville, la Ville de Paris, la préfecture de police et l'entreprise de transport.

Le conseil a également débattu du redéploiement des moyens libérés par les prolongements du métro, les effectifs devant être maintenus à leur niveau actuel : le réemploi intégral du personnel ainsi libéré demeure un des moyens essentiels du développement, ce qui n'exclut pas la poursuite d'un effort de productivité.

Avec 8,6 % d'augmentation, le budget 1985 de la RATP reste un budget performant par rapport à d'autres entreprises, a conclu le président. Il n'est pas en contradiction avec les objectifs fixés en juillet dernier, « même si je comprends que les élus du personnel aient le sentiment de ne pas y

trouver leur compte ». Budget de rigueur, sans doute, mais sûrement pas budget de régression, puisqu'il maintient intégralement les acquis de la période 1982-1983, ce qui n'était pas donné d'avance... Des avancées sociales interviendront encore en 1985 même s'il faut les chercher davantage du côté de la mobilité, de la décentralisation, de la mise en œuvre des lois Auroux, que dans l'ordre quantitatif.

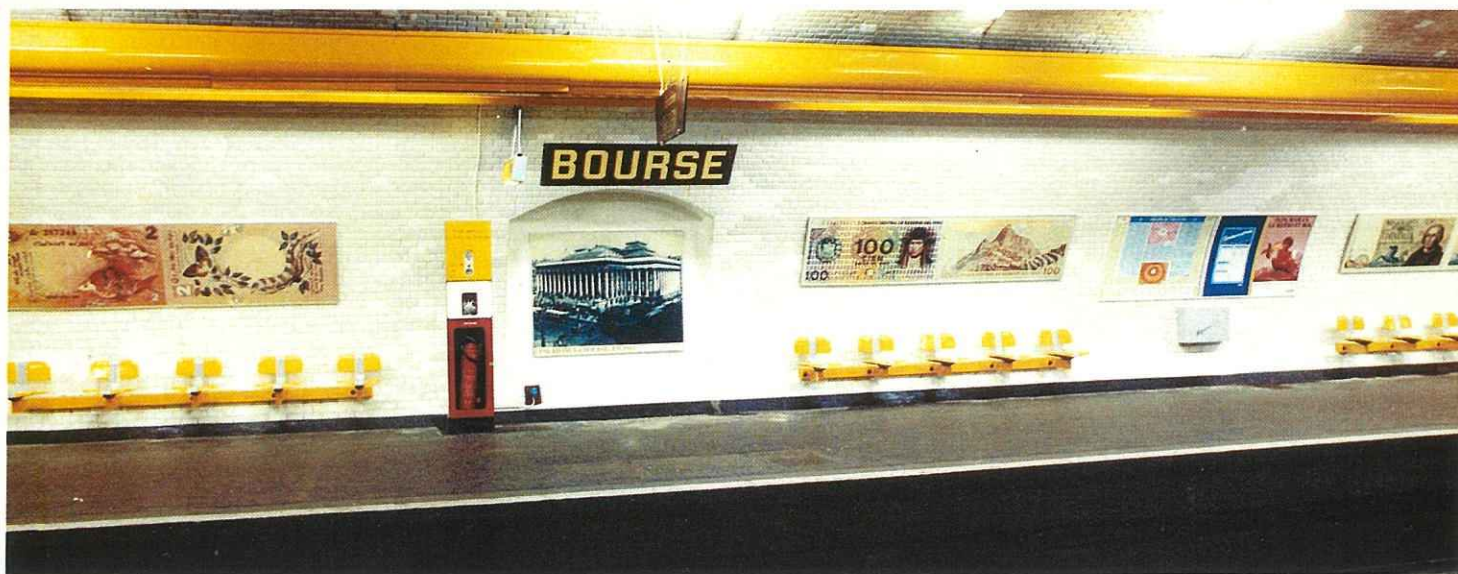
Le budget 1985 – compromis entre la rigueur et la volonté de l'entreprise de continuer à avancer – a été voté par le conseil par 15 oui, 4 abstentions et 8 non.

LES AUTRES DÉCISIONS

Le conseil a approuvé les six dossiers qui ont été soumis à sa décision :

- Interconnexion Nord-Sud-Est : vote de l'avant-projet concernant

Les hommes, l'événement



Station Bourse : une nouvelle salle des billets, en somme.

Les cordons de la Bourse

Rien de plus triste qu'une station décarrossée qui attend une rénovation qui ne vient pas.

En novembre 1981, la station Bourse, ligne 3, avait été décarrossée afin de permettre la régénération des maçonneries et depuis elle présentait le morne as-

pect de quais sans publicité, avec des bancs vétustes, des noms de station provisoires...

Les crédits alloués à la rénovation des stations étant pour le moment suspendus, il fallait faire quelque chose !!!

Le service TB a eu l'idée d'exploiter le vieil adage des temps de rigueur : « Faire du neuf avec du vieux » et au moindre coût.

Avec l'aide du service RA, les vestiges du carrossage encore en place ont été remis en état et peints d'une couleur vive et gaie, de nouveaux sièges individuels installés, tandis que la remise en place des cadres publicitaires contribuait à redonner vie à la station.

Enfin, clin d'œil à l'environnement immédiat, une photo géante

du palais de la Bourse, ainsi que des reproductions agrandies de billets de banque de divers pays ont été exposées sur les piédroits.

La station Réaumur-Sébastopol, ligne 3, également délaissée depuis quelques années, verra ses installations rafraîchies suivant la même philosophie.

J.-M.

La Chronique du Conseil

la descente des trains d'Orry-la-Ville à Châtelet-Les Halles (RER - ligne D). Coût : 72 MF.

• Adoption du programme de rénovation préventive de 808 moteurs de traction du matériel RER MS 61 sur une période de 1984 à 1987. Coût : 44,3 MF.

• Accord pour la passation de marchés concernant l'exécution de travaux de terrassement nécessités par l'entretien des bâtiments de la RATP ainsi que des gares extra-muros des lignes A et B du RER. Coût : 76 MF.

• Approbation des prévisions de dépenses et des recettes de la Caisse de coordination aux assurances sociales et des services sanitaires annexes.

• Nomination d'un administrateur représentant les salariés de la RATP au sein du conseil d'administration de la société d'HLM Logitransports : l'administrateur désigné est M. Lagarde.

• Enfin, le conseil a donné son accord pour les dépenses correspondant à la formation de ses membres élus du personnel (techniques de gestion et formation générale). Le conseil a répondu favorablement à la demande émise par les administrateurs concernés d'étaler cette formation sur les 5 années de leur mandat, solution qu'ils ont jugée préférable à la formation initiale prévue par la loi de démocratisation du secteur public.

C.N.

« Pan sur la plume »

Dans notre numéro 77 de novembre dernier, nous écrivions : « *révision du budget d'exploitation de l'exercice 1984 ; adoption à l'unanimité par le Conseil* ». Comme nous le signale J.-Cl. Béthon, au nom des administrateurs CGT : « *dans sa séance du 28 septembre 1984, le Conseil d'administration a simplement pris acte de la suite donnée par les tutelles et le Syndicat des transports parisiens. Nous ne voyons pas comment on pourrait voter contre le fait que quelque chose existe quand*

on l'a sous les yeux. Ceci ne vaut nullement approbation ».

En effet, il est difficile de se prononcer pour ou contre une révision budgétaire qui ne fait qu'entériner un état de choses existant. En revanche, un budget contient des orientations qui peuvent être approuvées ou désapprouvées. Tel était d'ailleurs le cœur de la discussion dont cette chronique se fait l'écho. Nous prions nos lecteurs de nous excuser pour cette erreur de formulation que nous rectifions volontiers.

C. C.

Les hommes, l'événement

Sécurité : des moyens nouveaux

Depuis plusieurs mois nous évoquons, dans Entre les lignes, les questions de sécurité, au niveau des faits – ce sont les statistiques – et au niveau du sentiment éprouvé par les voyageurs et les agents. Entre les deux existe un décalage certain, ce qui ne facilite pas la définition des mesures à prendre.

Concernant simplement les faits, les chiffres des 18 derniers mois montrent que les délits commis dans l'enceinte du métro suivent globalement la courbe de l'ensemble des délits : si elle continue à progresser, elle le fait moins vite que dans les années antérieures. Les « originalités » du métro restent les mêmes : beaucoup de vols à la tire (30 % l'hiver et 60 % l'été de l'ensemble des délits) et l'absence quasi totale de la grande criminalité.

Par ailleurs, tout confirme que la carte des points noirs de la sécurité du métro sont les mêmes que ceux de Paris surface, de même que leurs déplacements. Aussi, les mesures prises n'ont pas toutes le même résultat : si un renforcement de surveillance aboutit à un plus grand nombre de mises à disposition de la justice, elle aboutit aussi à un déplacement de la délinquance, ce qui ne résout pas le problème global. L'effort sur une station peut avoir des résultats spectaculaires. Ainsi à Strasbourg-Saint-Denis l'on est passé de 138 agressions en 1983 à 17 au premier semestre 1984.

La panoplie des solutions en-

gageant les différents interlocuteurs, y compris les voyageurs et les agents, est vaste. Parmi elles la question des moyens mis en œuvre reste importante, et la RATP, pour demander l'effort des autorités compétentes, veut montrer l'exemple pour ce qui la concerne.

Aussi en demandant des effectifs nouveaux pour le Service de protection et de sécurité du métro qui dépend de la Préfecture de police, elle met à sa disposition de nouveaux locaux et matériels pour en renforcer l'efficacité (voir ci-dessous). Par ailleurs la Régie souhaite voir s'implanter un commissariat de police judiciaire propre au métro. Elle propose là aussi les moyens matériels. Une telle décision permettrait un renforcement de l'efficacité du SPSM équivalant à 15 % d'effectifs sup-

plémentaires (soit environ 50 agents). Elle continue par ailleurs à renforcer progressivement les effectifs de la permanence générale – agents RATP.

Cela souligne que la coordination peut faire progresser les diverses initiatives prises par chaque instance responsable. Ainsi, malgré un renforcement des effectifs du SPSM en 1983, les mises à disposition de la justice ont elles régressé en nombre, à cause de la diminution des services rendus par la gendarmerie. Par ailleurs il semble important, pour mieux « rentabiliser » le travail des différents effectifs, d'adapter les textes juridiques à l'évolution de la délinquance et aux particularités du métro – sans aboutir à un régime d'exception, comme l'a souligné la Cour de Cassation. ELL n° 77.

J. M.



Entraînement à l'interpellation « d'individus suspects » au SPSM.

Le SPSM à Denfert

Beaucoup trop à l'étroit dans ses locaux de Bastille, le Service de protection et de sécurité du métro a emménagé en septembre dans un nouveau bâtiment de la RATP. Situé boulevard Saint-Jacques, derrière la gare RER, à côté de la permanence générale, il héberge également le commandement de la ligne B du RER.

Lundi 19 novembre, les « policiers du métro », dirigés par le commissaire Fournier, recevaient la visite des responsables de la Préfecture de police parmi lesquels le Préfet, l'adjoint au Directeur de la sécurité publique, le Directeur de la police judiciaire, et la direction de la RATP conduite par le Président, le Directeur général et le Directeur du réseau ferré.

La visite des locaux montra de nombreuses améliorations parmi lesquelles une très grande salle d'accueil, une salle de réunion et de formation, une salle de radio équipée également d'ordinateurs et une salle d'entraînement sportif. Une démonstration de techniques d'interpellation et de techniques de combat en souligna l'utilité.

Regrettant que toutes les unités de police ne disposent pas de tels équipements, le Préfet de police remercia la direction de la RATP des moyens importants qu'elle avait mis à disposition, tant en bâtiments qu'en équipements divers et véhicules.

La rencontre s'est conclue par une réunion de travail.

J. M.

Les hommes, l'événement

93 : Priorité aux transports en commun

Le département de la Seine-Saint-Denis entend utiliser au mieux toutes les compétences que lui a apportées la décentralisation, notamment en matière de transports. Il a voulu l'affirmer au cours d'un temps fort, les 24 et 25 novembre, organisé avec tous ses partenaires : la RATP, TRA, Alstom-Atlantique, la SNCF.

M. Quin, président du Conseil d'administration, M. Guieysse, adjoint au directeur général, et M. Stablo, directeur adjoint du réseau routier ont notamment représenté la Régie aux diverses initiatives, à l'invitation de M. Mons, président du Conseil général et administrateur de la RATP.

Diversification et harmonisation

Ce sont pratiquement tous les modes de transports en commun qui étaient à l'honneur : le TGV, avec le baptême au Bourget d'une rame aux couleurs du département, le métro avec les prolongements à venir de Bobigny (ligne 5) et La Courneuve (ligne 7), le tramway avec la présentation d'une rame (de type Nantes) en préfiguration de la rocade Bobigny - Saint-Denis, l'autobus avec d'une part les restructurations du réseau RATP liées aux prolongements du métro et d'autre part la seconde restructuration du réseau de l'arrondissement du Raincy où sont associées la RATP et la TRA. Diversification évidente donc, et harmonisation recherchée dans tous les domaines : le tramway reliera trois lignes de métro, de nombreuses lignes d'autobus et une gare SNCF. Des parkings d'intérêt régional facilitant la « correspondance » avec l'automobile sont en chantier. A cela, il faut ajouter la revendication de réouverture de la ligne SNCF de grande ceinture au trafic voyageurs, hypothèse pour laquelle l'emplacement d'une station supplémentaire a été réservé au lieu dit « La Folie » sur la ligne 5. Enfin prise en compte dans la restructuration du réseau TRA des nombreuses gares RER ligne B (Aulnay, Sevran, Villepinte, Livry-Gargan) et SNCF (Le Raincy, Bondy, Livry-Gargan, Sevran).

Communiquer avec les usagers

Ces journées étaient par ail-



Le tramway de Nantes présenté à Bobigny.

leurs un moment de communication particulier, une sorte de réponse apportée à différentes enquêtes faites sur les besoins, sur la perception des améliorations offertes. Ainsi 72 % des usagers soulignent que « cela va mieux depuis un an », et 91 % pensent que le tramway sera une bonne chose. Ces résultats et ces perspectives ont tout d'abord été présentés à la presse nationale et locale qui s'en est largement fait l'écho. Puis, pendant deux jours, la population a été invitée à découvrir ce que sera le matériel roulant, le tramway qui reliera Saint-Denis et Bobigny, « matériel moderne et français » comme se sont plu à le souligner les intervenants, les vingt rames RATP apportant 200 000 heures de travail à Alstom-Atlantique et des millions d'heures aux sous-traitants.

Le dimanche fut consacré à l'autobus, une caravane TRA-RATP de « sept standards et un articulé » circulant sur les lignes

restructurées de la région Aulnay - Villepinte - Sevran. A cette occasion l'autobus articulé fit une démonstration de maniabilité dans les petites rues, à travers plusieurs marchés.

Coopérer : un bon bilan

Ces journées furent aussi l'occasion de faire le point sur la « coopération d'économie mixte » mise en œuvre. A l'heure où de nombreuses théories circulent sur les différents types de gestion, chacun peut être intéressé par le premier bilan d'une expérience pratique menée par un établissement public à caractère industriel et commercial (la RATP), une entreprise privée (la TRA), une collectivité locale (le département 93). M. Gallienne, directeur général de TRA, voulut souligner l'importance « d'apprendre à se connaître, à travailler ensemble » et que grâce aux « efforts de part et d'autre cela se passe bien ». En fait il s'agissait, avec les mêmes moyens, de faire plus. Les pre-

miers résultats sont satisfaisants, de l'avis de tous, avant les nouvelles restructurations dues aux prolongements à Bobigny (1985) et La Courneuve (1986).

Bien sûr tout n'est pas réglé. M. Boursier, Vice-Président du Conseil général, souligna que le département comptait encore des retards en matière de transport, et également qu'un effort devra être fait pour ce qui est de la sécurité sur certaines lignes, et enfin, pour coordonner les horaires.

A ce sujet, M. Quin annonça la proposition faite au Syndicat des transports parisiens que les moyens économisés par les prolongements (1,3 million de kilomètres/voiture, soit 2 % du trafic), soient réinjectés dans le trafic autobus pour création et modification de lignes, et que la même proposition serait faite au moment de la mise en exploitation du tramway (1988).

J. M.

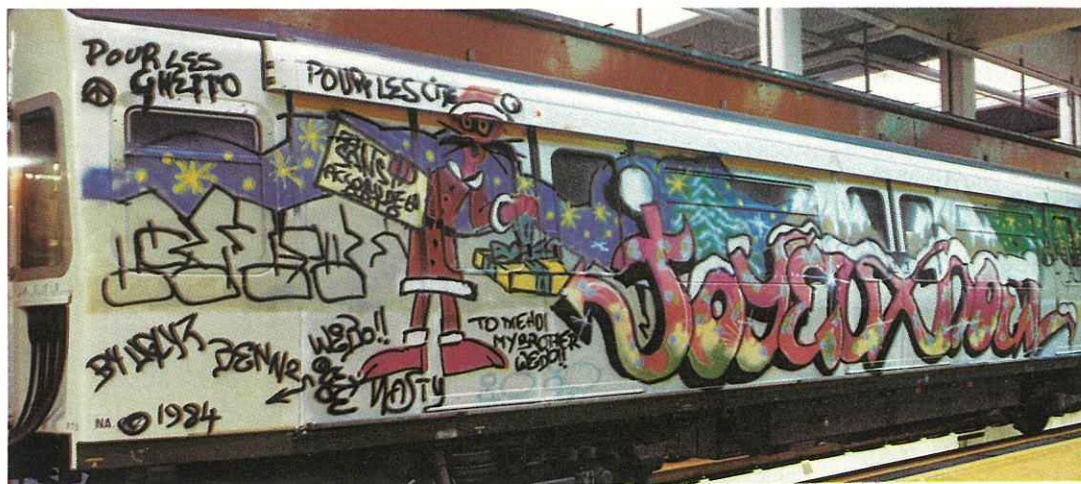
... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Les hommes, l'événement

Le métro de Noël

Quelques jours avant Noël, un ou des artiste(s) anonyme(s) ont décoré à leur manière un train de la ligne 8 à Créteil-Préfecture. Au matin, un gigantesque « Joyeux Noël » ornait l'un des flancs de la voiture de première classe. Une œuvre réalisée « sans l'accord de la RATP » comme le précisait une sorte de panthère rose déguisée en Père Noël ! Transférée aux ateliers de Javel, la voiture a retrouvée rapidement sa livrée bleue et blanche. Après Costa et les pirates de la pub en tous genres, l'art du « détournement spontané » s'installe résolument sur le réseau RATP. Comment s'en offusquer puisque la Régie (institution sérieuse) lui a donné ses lettres de noblesse au travers de la campagne « graffitic-keet ». D'accord les artistes étaient new-yorkais, mais Paris n'est pas une capitale à l'écart des courants culturels !

C.C.



Forum pour N et T

Près d'un millier d'agents des travaux neufs et des services techniques avaient saisi, le 16 novembre dernier, l'occasion qui leur était offerte de participer à la réunion d'information sur la restructuration de N et de T, présidée et animée par MM. Claude Quin et Philippe Essig.

Organisée en dehors des structures d'information et de concertation habituelles à la Régie, cette rencontre revêtait un caractère exceptionnel qui n'avait échappé à personne. Dans l'esprit du président et du directeur général, ce face à face avec les agents avait été conçu tel un forum au cours duquel chacun pouvait prendre la parole, exprimer son opinion et poser des questions. C'est ce qu'a souligné M. Claude Quin à l'ouverture du débat en invitant tous les participants à questionner les membres de la tri-

bune, lui-même, MM. Philippe Essig, Louis Guieysse, directeur général-adjoint, Georges Raynaud et Marcel Poitrinal-Mironneau, alors respectivement directeur des services techniques et directeur des travaux neufs et enfin Roger Baudot, chef du service Administration et réglementation à la direction du personnel.

Avant de passer la parole à M. Roger Baudot pour lancer le débat sur le volet social de la restructuration, le président devait préciser qu'en étaient à priori exclus l'examen des situations personnelles – celles-ci devant se régler cas par cas – et qu'il souhaitait vivement entendre la voix de la majorité silencieuse, c'est-à-dire celle des agents x et y plutôt que celle des représentants des organisations syndicales présentes dans la salle.

Au cours des deux heures et

demie qu'a duré la rencontre, la plupart des aspects de la restructuration ont été traités, depuis ses raisons et la configuration des deux nouvelles directions du Génie Civil (N) et des services électriques (T), présentée par M. Georges Raynaud, jusqu'à son application avec l'information apportée par M. Roger Baudot sur l'adaptation du protocole de 1970. Le président a insisté sur l'irrationalité économique de certains gros travaux pris souvent en exemple pour justifier ce qui aurait pu être l'avenir de N. Le tout métro est inconcevable, il faut savoir adopter les bonnes solutions, le métro dans certains cas ou bien encore le tramway, comme à Bobigny, qui nécessitent des grands travaux, mais aussi dans d'autres secteurs, des dessertes demandant des infrastructures plus légères, comme la desserte par autobus en site propre au-delà de Châtillon-Montrouge dont il a rap-

pelé, chiffres à l'appui, l'intérêt par rapport à la solution métro.

De tous ces sujets, il a été largement débattu, notamment par une forte participation syndicale qui a largement dominé celle des agents pris individuellement. Certes, il était normal que les représentants syndicaux profitent de la présence de presque mille agents pour s'exprimer. Mais la conséquence, malgré l'intérêt manifeste de la rencontre, en a été la déception éprouvée par beaucoup d'agents par rapport à l'événement exceptionnel attendu. Cette impression fut également ressentie par les dirigeants de la RATP. En témoignent les propos du président qui, en clôturant la réunion, a exprimé son regret que de nombreux agents aient quitté la salle « en gardant quelque chose sur le cœur ».

C. N.

Les hommes, l'événement

Un dépôt comme les autres

Le 16 novembre dernier, Claude Quin et Philippe Essig ont rencontré les agents du routier au dépôt de Pavillons-sous-Bois. Cet événement n'était pas lié à une quelconque inauguration ou à la présentation de nouveaux équipements. Elle s'inscrivait dans le cadre des visites qu'effectuent régulièrement le président et le directeur général dans les différents établissements de la RATP.

Ces visites sont l'occasion de rencontres et d'échanges de vues. La visite à Pavillons n'a pas dérogé à la règle.

Après une présentation de l'établissement, le président et le directeur général reçurent longuement les représentants des agents de RE, de RT, des agents de maîtrise et des cadres du dépôt. Les discussions abordèrent une foule de sujets. Certains avaient trait à la vie locale, voire à l'aménagement du dépôt. D'autres recoupaient des préoccupa-

tions générales : services des machinistes, conduite des articulés, carrières ouvrières à l'entretien, impact de l'arrivée des nouveaux matériels...

Pour les uns, ces rencontres sont le moyen de toucher les réalités quotidiennes et voir l'impact sur le terrain des grandes décisions de gestion de l'entreprise. Pour les autres, elles sont l'occasion de changer d'horizon, de confronter leurs expériences aux nécessités de l'entreprise, de mieux appréhender certaines

orientations. Ainsi, la restructuration du réseau de bus à Bobigny n'est pas vue de la même manière suivant que l'on chausse les lunettes des « services en moins » ou « du redéploiement des services en banlieue ». La Régie, c'est une grande entreprise régionale composée d'une foule de PME locales ; d'où la nécessité de contacts étroits et nombreux grâce auxquels agents et dirigeants peuvent, l'espace d'un moment, dialoguer les yeux dans les yeux.

C. C.



Présentation du dépôt...



...et rencontre avec les agents : deux instantanés de la visite à Pavillons.

Animation

Vivent nos centenaires

En 1885, Victor Hugo acceptait la présidence d'honneur de la « Société des Amis des Monuments Parisiens » qui refusait « la destruction de la France par la France », entendez entre autres : la création d'un métro tout aérien. Mort cette même année, il était donc justice qu'on donnât le nom de ce grand écrivain à une station de métro (l. 2) puis à des arrêts d'autobus et que la RATP célèbre son centenaire par une exposition (du 3 au 18 janvier). A ce sujet, on peut évoquer quelques autres grands centenaires dont les noms honorent nos stations, arrêts, terminus ou plus simplement notre histoire.

Ainsi, en 1802, année de naissance de Victor Hugo (l. 2), naquirent également Antoine, Jérôme Balard (l. 8), chimiste, et Alexandre Dumas (l. 2), écrivain.

Ainsi, en 1885, mourait, comme Hugo, Jules Vallès (l. 262),

écrivain et, du côté de la vie, Louis Pasteur (l. 6 et 12) inoculait son premier vaccin antirabique à un humain et naissaient François Mauriac (l. 113 C), écrivain, Georges Mandel (rue de la Pompe, l. 9), homme politique.

Quelques siècles avant, en 1585, mourait Pierre de Ronsard (l. 187) poète et naissait Armand du Plessis, duc de Richelieu (Drouot l. 8 et 9) fondateur de l'Académie Française. En 1685 naissait Jean-Sébastien Bach, musicien, dont le nom n'a pas été apparemment retenu pour un arrêt et en 1785 mourait Jean-Baptiste Pigalle (l. 2 et 12), sculpteur.

Honneur à tous en ce début d'année 1985.

Un siècle de légendes

Du 3 au 18 janvier 1984 à l'occasion du centenaire de la mort de Victor Hugo.

La RATP sera la première à rendre hommage, associée au mi-

nistère de la Culture et au Comité national Victor Hugo, au grand poète que deux millions de parisiens accompagnèrent au tombeau.

A Aubert, théâtre et exposition

Le théâtre du Campagnol jouera deux pièces quasi inédites : MARGARITA, donnée une seule fois en juin 1923, et LA GRAND-MÈRE, jouée une fois le 6 mai 1838.

L'exposition « Victor Hugo, les grandes œuvres, les grandes causes » présentera des dessins militants du poète.

A Châtelet

Hugo vu par les médias, une exposition du Centre culturel de la Nouvelle Sorbonne.

A Saint-Augustin

Antoine Vitez met en scène HERNANI, une exposition replaçant cette pièce, qui fit scandale, dans son contexte de 1830.

Consom'Art

Une exposition d'affichettes, réalisées par quinze graphistes sur le thème : l'art et la consommation, du 15 au 30 janvier à Châtelet.

Paysages et sites

Une exposition photographique sur les actions de réglementation et de protection de la nature, du 1^{er} au 15 février à Châtelet.

La maison agrandissable

Une exposition sur les technologies de construction, en février à Aubert.

Musiques en exil

Animations folkloriques françaises et étrangères, du 18 au 23 février :
- à Miromesnil les après-midis, groupes Kabyle, Malien, Auvergnat, Yiddish, Coréen.
- Itinérant, un groupe breton.

J. M.

Bloc-notes

Un chauffeur de bus devenu chanteur...

Yves Bellec, machiniste sur la ligne 95, a déjà, à vingt-sept ans, un long passé dans la chanson. Sa carrière débuta, à quatorze ans, dans les bals et par une rencontre avec le groupe Martin Circus. Une interruption, puis le hasard le mit à nouveau en rapport avec Gilbert Sinoue, parolier de François Valéry et autres chanteurs connus.

Un machiniste qui tente sa chance et essaie de devenir célèbre certes, mais c'est aussi un nouveau « style » de chauffeur de bus qu'Yves Bellec impose. On ne s'ennuie pas à bord de son véhicule ! Certes non ! Au programme, musique, chansons, plaisanteries et dialogue avec les voyageurs. Personne ne s'en plaint, bien au contraire, et les lettres de félicitations arrivées au dépôt sont nombreuses, ce qui satisfait tout le monde.

Souhaitons donc bonne chance à Yves Bellec qui prévoit, outre un 45 tours pour l'année 1985, une comédie musicale avec Guy Bontempelli.

S.F.



Info-service

Congé Individuel de Formation : une nouvelle procédure

Dans la rubrique Info-Service du n° 71, nous vous avons donné la marche à suivre pour bénéficier d'un congé individuel de formation et, éventuellement, des aides financières afférentes aux stages et à la rémunération des stagiaires.

Celles-ci sont toujours soumises, selon plusieurs règles d'attribution, à l'approbation du Conseil d'administration de l'AGECIF-RATP qui étudie chacune des demandes qui lui sont présentées. C'est la procédure à suivre pour demander ces aides financières qui a changé.

En effet, jusqu'à présent, la demande d'autorisation d'absence devait être préalable à toute sollicitation de prise en charge financière de l'AGECIF. Or le nombre de dossiers à examiner étant largement supérieur aux possibilités financières, les demandes devaient être plusieurs fois différées, ce qui entraînait des changements continus de dates de stage. Aussi, depuis le 1^{er} décembre 1984, a-t-il été décidé d'inverser la procédure : l'agent doit adresser sa demande d'aide financière à l'AGECIF avant de la présenter à son service en vue d'obtenir l'autorisation d'absence correspondante.

Cette demande, qui doit comporter une lettre de motivation, la désignation du stage, la durée, le devis détaillé et la feuille de paye, sera examinée par le Conseil d'administration de l'AGECIF selon l'ordre d'arrivée. (A titre indicatif, la durée d'attente avant examen est actuellement de 18 mois environ).

Puis, l'AGECIF indiquera à l'agent la période pendant laquelle il pourra bénéficier de son aide financière. A charge pour lui, dans un délai d'un mois, de demander à sa hiérarchie une autorisation d'absence correspondant à cette période.

Cette demande, rappelons-le, ne peut être refusée, elle peut toutefois être différée (une fois seulement). Dans ce cas, le bénéfice de l'aide financière accordée par l'AGECIF-RATP est maintenu pour l'agent demandeur.

M.-C. B.

Nouvelles brèves

• La ligne B du RER compte encore 8 passages à niveau, tous situés entre Massy-Palaiseau et Saint-Rémy-lès-Chevreuse. La RATP vient d'entreprendre les travaux de suppression du passage à niveau situé à Palaiseau à la sortie de la gare de Lozère en direction de Saint-Rémy.

• La RATP installera en 1985 deux escaliers mécaniques à la station Chevaleret de la ligne 6 du métro. Chaque escalier aura 9,6 m de dénivellée. Rappelons que depuis 1974, origine du lancement d'un important programme de mécanisation, près de 200 escaliers mécaniques ont été installés.

• Chapeau ! Un nouveau jeu est arrivé aux États-Unis : Paris-Métro, voyage éducatif à travers Paris. Vous devez, sur une carte, faire un certain nombre de trajets à partir d'un lancer de dés, en évitant les embûches : grèves, déraillements ou manque de renseignements. On dit cependant que le plan est incomplet, les monuments mal choisis, les commentaires historiques erronés, et que l'image de l'usager — présente sur les cartes explicatives — n'est plus d'époque avec son béret basque et sa moustache. Jalouse que tout cela : l'histoire aurait pu se passer comme cela et l'usager est probablement un prototype du futur métro de Toulouse !

• Pour faciliter les liaisons avec le secteur de la Maison des Examens, un nouvel accès vient d'être ouvert à la gare de Laplace (côté Nord) de la ligne B du RER. A la gare d'Arcueil-Cachan, un accès supplémentaire côté Sud est en cours de réalisation.

Économies d'énergie : des capteurs solaires à Boissy

Pour des ensembles de bâtiments de grande surface, une unité centrale de chauffage aboutit à des pertes d'énergie importantes au long du transport. C'est pourquoi à Boissy le parti retenu a été celui de la décentralisation et de la diversification des sources d'énergie. Ainsi à côté des aérothermes gaz et des chaudières à gaz pour chauffer les

locaux, des capteurs solaires ont été installés en complément des chaudières pour l'eau chaude sanitaire. Depuis le mois de juin, les essais semblent confirmer les études, rendant probable une rentabilité de ce surcoût en sept ans. L'économie réalisée est d'environ 32 % de l'ensemble soit 21 000 kilowatts/heure par an. Une réflexion est actuellement menée pour en équiper éventuellement les ateliers de Bobigny.

J. M.

Info-service

Du nouveau sur le RER

L'appareil distributeur pour agents receveurs (ADAR 80), installé dans toutes les recettes des gares des lignes A et B du RER, permet maintenant de délivrer aux agents en activité, aux retraités et à leurs ayants droit, des billets spéciaux valables sur l'ensemble des parcours combinés RATP-SNCF.

Ces titres sont vendus à un tarif tenant compte des facilités de circulation dont bénéficient déjà les agents, anciens agents et leurs familles.

Un dernier conseil : n'oubliez pas d'introduire votre billet dans l'appareil de contrôle de la gare de départ, ou sinon il ne pourra pas être accepté au contrôle de sortie dans les gares du réseau SNCF.

USMT

ÉCHOS DES SECTIONS

BASKET-BALL

Au 8 décembre 1984, le classement des équipes engagées dans les différents championnats s'établissait comme suit :

1^{re} série masculine : 1^{re}.
1^{re} série féminine : 3^e.
1^{re} division corporative : 2^e.
3^e division corporative : 7^e.
Réserve féminine : 8^e.
Cadets : 8^e.
Cadettes : 7^e.

Des résultats encourageants pour cette section en plein renouveau.

FOOTBALL FFF

L'équipe 1^{re} connaît quelques difficultés (11^e) dans son championnat de promotion d'honneur mais elle semble plus à l'aise dans les coupes ; après un bon parcours en Coupe de France, elle reste en course pour le 6^e tour de la Coupe de Paris (contre Bagneux). Les équipes d'Issy-les-Moulineaux et de Sceaux qui disputent le championnat de promotion d'honneur corporatif sont très bien classées, tout comme l'USMT DOM-TOM qui participe au championnat de 1^{re} division de Seine-Saint-Denis. Cette dernière équipe devrait logiquement accé-

der à la compétition de promotion d'honneur en fin de saison.

FOOTBALL FSGT

Au 3^e tour de la Coupe nationale FSGT Auguste-Delaune, la sélection et Ivry se qualifient pour les 64^e de finale en battant respectivement AJ Tremblay, 3 buts à 0, et l'AC 17^e, 4 pénalités à 3 (2 buts à 2 à la fin des prolongations).

VOLLEY-BALL

Dans les différents championnats, les classements des équipes à la mi-décembre sont les suivants :

Championnat masculin FFVB : 6^e du championnat de Paris.
Championnat masculin corpo : 2^e en excellence.
Championnat féminin FFVB équipe 1^{re} : 7^e en excellence.
Championnat féminin FFVB équipe réserve : 7^e en honneur.

Les juniors femmes qui participent aux championnats de France sont classées à la 10^e place (sur 12 équipes) de la poule de l'Ile-de-France.

LUTTE

104 lutteurs et 23 clubs ont pris part le 17 novembre 1984 au traditionnel challenge du souvenir (FFL). L'US Métro a remporté cette épreuve devant Aulnay grâce à Curi (2^e en 57 kg), Kizilirmak (2^e en 68 kg), Spenlinhauer (4^e en 74 kg), Legrand (4^e en 82 kg), Lamer (4^e en 90 kg) et Kolahi (3^e en plus de 90 kg), pour ne citer que les meilleurs lutteurs.

TIR

12 tireurs se sont qualifiés pour les championnats d'Ile-de-France qui ont eu lieu les 15 et 16 décembre à Pontoise et Créteil.

ATHLÉTISME

A la suite de la saison estivale 1984, un athlète est classé en catégorie nationale : Bernard Petitbois (sprint) tandis que Gilbert Bessières (marathon), Eric De-neve (hauteur), Patrick Françoise

USMT

(décathlon), Daniel Ray (3 000 steeple), Yves Le Roy (disque), Claude Vella (marteau) et Malika El Mabrouk (javelot féminin) sont classés athlètes interrégionaux.

Le 16 décembre, à Pithiviers dans le cross national, brillante victoire de l'équipe des vétérans (Jandie 2^e, Hereau 4^e) et de l'équipe seniors (Guyot facile vainqueur individuellement, Noiriel 6^e et Advisse 11^e). Les équipes seniors femmes et les benjamins manquent de peu la victoire, se classant 2^e à quelques points seulement des équipes victorieuses.

ESCRIME

Les championnats de sabre de la Ligue de Paris se sont déroulés le 25 novembre. Cette épreuve qualificative sur 4 tours pour les championnats de France a permis aux cadets F. Charron 2^e, Hernot 3^e, Bordas 4^e, et aux minimes P. Charron 1^{er} et Bortin 4^e, d'obtenir leur sélection pour les championnats nationaux. La relève de Ducheix et Daurelle est déjà assurée.

EN BREF

— L'assemblée générale de la section pétanque se tiendra le samedi 2 février 1985 à 15 h rue A.-Netter.

— A la suite de plusieurs assemblées générales de section qui se sont déroulées en 1984, les responsables pour l'année 1985 sont les suivants :

Tennis — président : Bernard Failot ; vice-président : Francis Aubart ; secrétaire-trésorier : Annie Vela ; secrétaire et trésorier adjoint : Pierre Duguet.

Tir à l'arc — président : J.-C. Ogier ; vice-président : Constant Samyn ; trésorier : Maurice Staub ; secrétaire : Bernard Prezeau.

Karaté — président : Albert Le Crom ; trésorier : Claude Lependu ; secrétaire : Jean-Louis Poulingue.

Athlétisme — président : René Guyot ; vice-président : Jacques Roy ; secrétaire : Lucienne Guyot ; trésorier : Yves Crampon.

Gymnastique — président : Bernard Chenevat ; vice-président : Joannes Chomienne ; secrétaire-trésorier : Patricia Charles-Félicité.

Gérard LUCHE

Jean Vela nommé chevalier de la Légion d'honneur

Le mardi 4 décembre 1984, au Club House du parc des sports de la Croix-de-Berny, le président d'honneur de l'US Métro, Monsieur Jean Vela, a reçu les insignes de chevalier de la Légion d'honneur des mains de Monsieur André Marcq, directeur général adjoint. Messieurs Claude Quin, président, et Philippe Essig, directeur général de la Régie, avaient tenu à être présents à cette rencontre très amicale où de nombreux amis personnels de la RATP et de l'USMT s'étaient donné rendez-vous pour témoigner de leur chaleureuse amitié à Jean Vela.



