

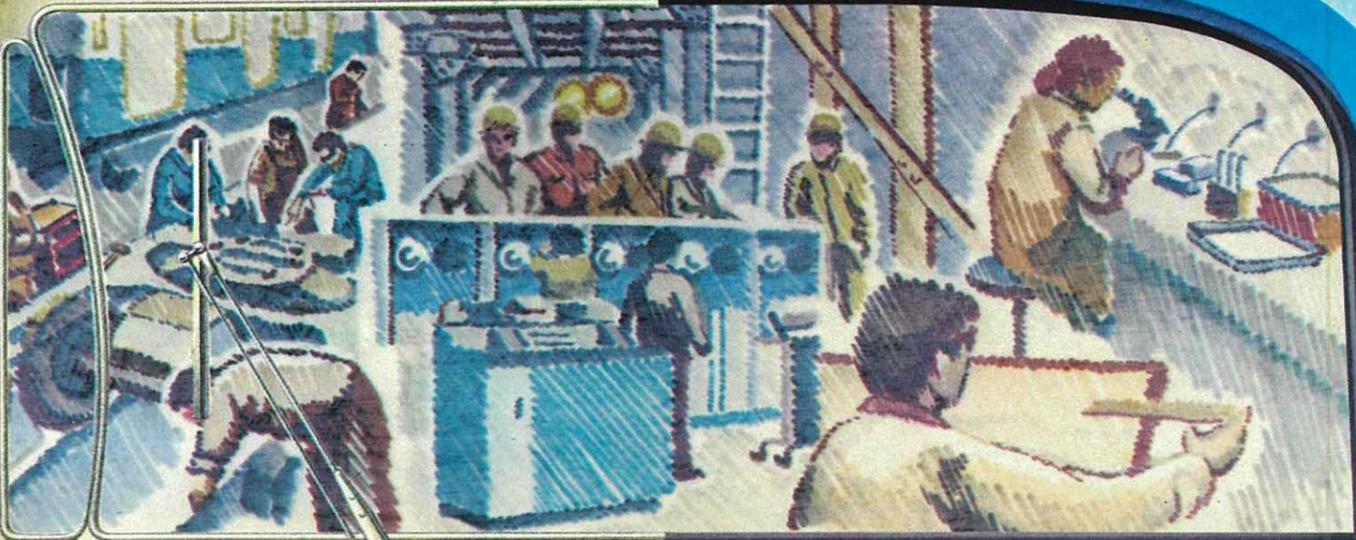
entre les lignes

RATP

Supplément au N° 22 - Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. - Mai-juin 1976 - 0,80 F

ISSN 0338-7429

LE JOURNAL DU PLAN



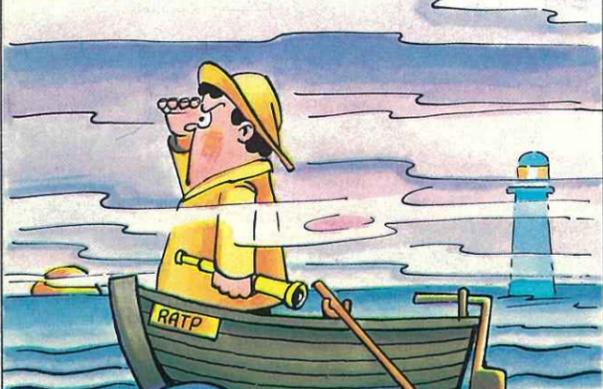
La Régie publie cette année la troisième édition de son plan d'entreprise, le plan 1977-1981. Comme les années précédentes, le plan permet, à l'intérieur de l'entreprise, une large information sur les buts, les grands projets et les perspectives d'avenir de la RATP.

Depuis la parution du précédent plan, en juillet 1975 et conformément à celui-ci, de nombreux événements se sont produits: augmentation spectaculaire des voyageurs utilisant l'autobus à la suite du succès de la carte orange, mise en service du prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis Basilique, début des travaux de nouvelles extensions, poursuite de l'effort de renouvellement du matériel...

Après trois années d'existence le plan commence donc à rentrer dans les faits et à se concrétiser. Bien sûr, tout ne s'est pas réalisé exactement comme prévu et à l'avenir tout ne se réalisera pas comme prévu. Ceci est normal. Le plan est avant tout un instrument de travail souple, qui, loin d'enfermer l'entreprise dans un cadre rigide, doit lui permettre de définir la direction dans laquelle elle souhaite aller et de s'adapter mieux et plus vite aux événements en fonction de ces orientations générales.

UN PLAN POURQUOI?

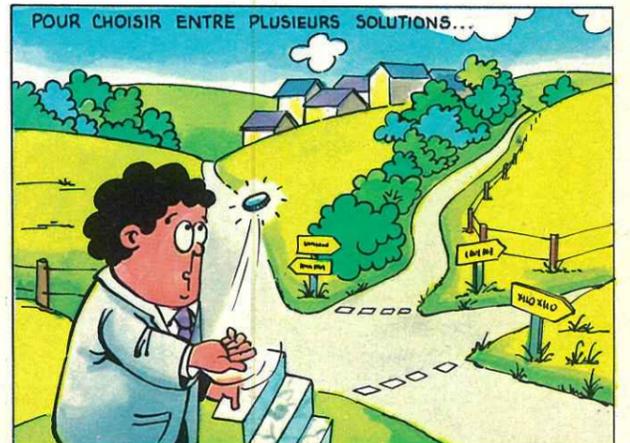
POUR SAVOIR OÙ L'ON VA,
POUR NE PAS ALLER À LA DÉRIVE...



POUR SAVOIR CE QU'ON VEUT FAIRE...



POUR CHOISIR ENTRE PLUSIEURS SOLUTIONS...



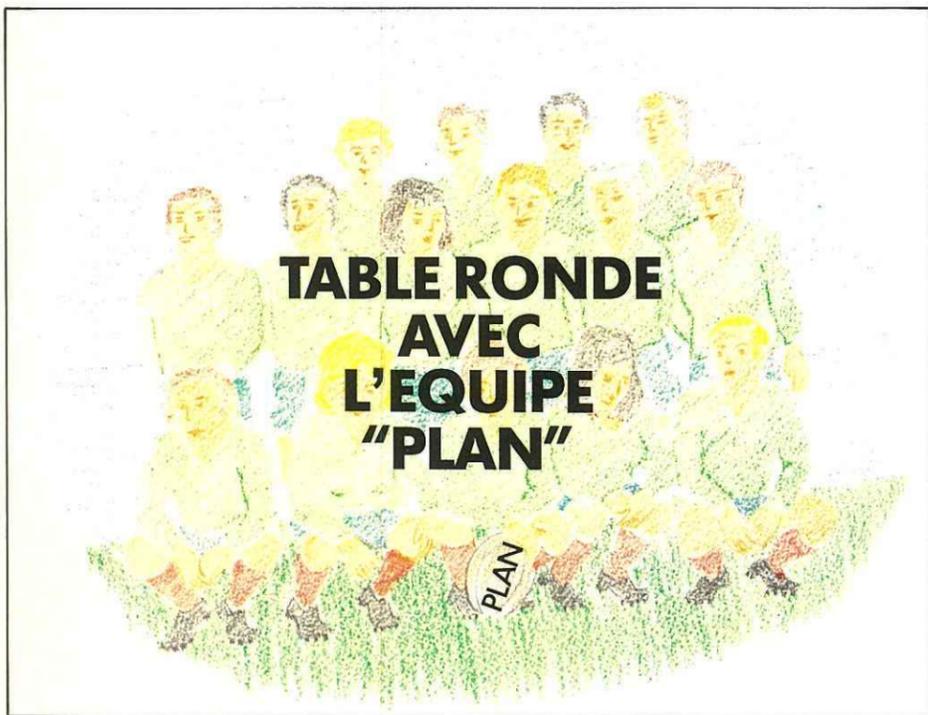


TABLE RONDE AVEC L'ÉQUIPE "PLAN"

SAVIEZ-VOUS QUE ?

D'après les résultats d'une étude la majorité des jeunes, contrairement à leurs aînés, ne recherchent pas dans la voiture individuelle un moyen d'affirmer leur personnalité ou de combler un besoin de puissance. Ils souhaitent qu'il soit facile, dans les transports collectifs, de parler avec les autres voyageurs.

Ils refusent la devise "boulot, métro, dodo" et veulent associer le temps de trajet à un temps de loisir sans contrainte.

A l'heure actuelle, selon le recensement de 1975, 420.000 personnes habitent les cinq villes nouvelles et le développement des emplois suit avec un certain retard ; ainsi, par exemple, à Cergy-Pontoise, à peine un résident sur deux travaille sur place. Des liaisons autoroutières et ferroviaires avec Paris sont programmées et se mettent en place. Au plan des dessertes internes, la RATP développe progressivement des réseaux d'autobus à Marne-la-Vallée, à Cergy, à Evry et à Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces réseaux évolueront avec l'urbanisme et à terme desserviront, à partir des zones d'habitation, tous les pôles importants.

Les méthodes de planification se sont progressivement mises en place à la Régie à partir de 1972. Pour faire cette planification, la RATP a adopté une structure très légère et décentralisée, regroupant quelques cadres à la direction générale et dans les principales directions de l'entreprise: l'équipe "plan". Contrairement à d'autres entreprises de taille comparable, il n'existe pas à la Régie un service important et centralisé de planification. L'équipe "plan" a un rôle d'animation, de coordination, de mise en cohérence, parfois de formation, mais elle ne fait pas le plan. Elle aide les directions et les services à le faire; ces directions et services auront plus tard la mission de concrétiser le plan dans les faits.

Pourquoi un plan à la Régie ?

Vous commencez par la question la plus difficile... La Régie poursuit en fait deux objectifs principaux:

- à l'intérieur de la Régie, le plan constitue un instrument d'information privilégié. Il permet à tous les agents de mieux connaître la politique de la Régie et donc de mieux situer leur avenir par rapport à celui de l'entreprise. C'est également un outil de décision qui permet aux directions et aux services de faire des choix conformes aux orientations générales.

- à l'extérieur de la Régie, le plan représente la proposition de l'entreprise pour la définition d'une politique. Il permet d'informer les pouvoirs publics et l'opinion sur les projets de l'entreprise, d'éclairer les décisions gouvernementales et d'améliorer l'image de la RATP.

Ces objectifs n'ont pas changé depuis 1972.

Les objectifs ne changent pas, mais le reste ? Qu'y-a-t-il de neuf dans la planification à la Régie ?

D'abord, le plan s'étend progressivement à toutes les fonctions de l'entreprise. Cette année par exemple, il y a trois nouveaux plans: une synthèse des activités de coopération technique, un plan détaillé de l'entretien des installations fixes (T) et un plan détaillé d'approvisionnement (M).

L'effort pour augmenter le nombre des agents participant à la planification se poursuit: pour le plan du métro, tous les inspecteurs de lignes ont été consultés. Pour le plan de gestion, des groupes de travail ont fonctionné dans toutes les directions.

Nous essayons aussi de mieux voir comment le plan se traduit dans la réalité et si, d'une année à l'autre, nos objectifs ne dérivent pas trop.

Pour bien planifier, que faut-il faire ?

D'abord, savoir où l'on veut aller et donc avant tout définir les missions de l'entreprise.

Ensuite, savoir ou du moins essayer de savoir comment risque d'évoluer l'entreprise et le milieu dans lequel elle vit.

Une comparaison peut permettre d'éclairer

ce point: un navire connaît sa destination, mais selon le temps qu'il constate, les prévisions météo, la puissance de ses moteurs, sa résistance aux intempéries et la qualification de son équipage, il choisira des routes et des vitesses différentes. Planifier, c'est aussi choisir la meilleure route.

Quelles sont donc les missions de la RATP ?

Les missions de la Régie découlent avant tout de son caractère de service public.

La politique de la Régie ne peut donc s'apprécier qu'au niveau de la collectivité et sa raison d'être demeure de mettre à la disposition des habitants de cette région, des transports en commun confortables et rapides et ainsi proposer au public un véritable choix entre transport individuel et transport collectif au mieux des intérêts de la collectivité.

Cela veut dire en particulier:

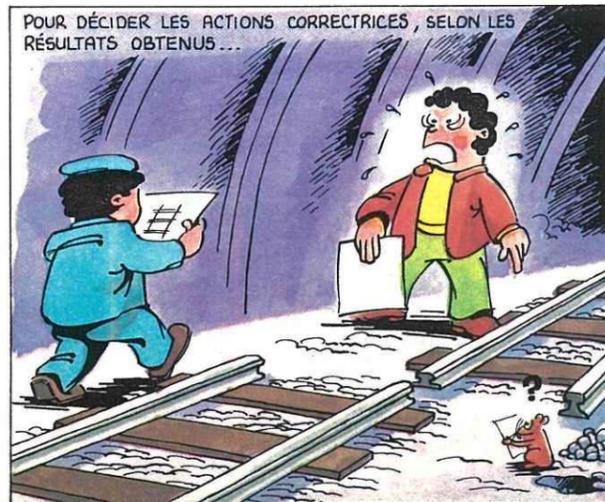
- contribuer à sauvegarder et restaurer la qualité de la vie dans la ville,
- réduire les inégalités sociales liées aux transports,
- faire des transports en commun un mode choisi et non subi.

Mais la Régie est aussi une entreprise et à ce titre, elle cherche à rendre la vie au travail de son propre personnel la plus satisfaisante possible. La Régie, par l'importance de ses commandes et de ses travaux joue également un rôle important dans l'activité industrielle française.

Et le milieu dans lequel évolue la RATP ?

Contrairement à de nombreuses autres entreprises, la crise économique n'a pas eu de répercussions négatives sur la Régie. Au contraire. Le VII^e plan a retenu quelques objectifs qui concernent directement la RATP: la réduction des inégalités sociales, l'amélioration du cadre de vie, la diminution de la dépendance énergétique du pays, l'effort à l'exportation... Il prévoit des crédits d'investissements importants pour les transports en commun. Les réformes en cours du statut de Paris et de la région parisienne devraient modifier l'organisation administrative des transports.

Selon le recensement de 1975, la population de la région atteint maintenant 9,9 millions d'habitants, après avoir augmenté lentement



au cours des 7 dernières années (0,9 % par an). Paris se dépeuple et a perdu 500 000 habitants depuis 1962 et le développement de l'emploi y est maintenant ralenti. La population reste stable en proche banlieue et augmente en lointaine banlieue. Les villes nouvelles se développent mais à un rythme moins rapide que prévu. Ainsi les migrations alternantes vers le centre deviennent-elles à la fois plus nombreuses et plus longues.

Enfin, le succès de la carte orange a entraîné une augmentation légère du nombre de voyageurs sur le métro (2,9 %) et le RER (5,2 %), sensible sur l'autobus de banlieue (14,4 %), spectaculaire sur l'autobus parisien (+ 43 %).

Et l'entreprise elle-même ?

Une entreprise de la taille de la Régie n'évolue que lentement. L'année 1975 a apporté quelques faits nouveaux.

Devant l'afflux de voyageurs, le réseau d'autobus a su prouver sa grande adaptabilité. Très rapidement, un renforcement et un redéploiement des moyens a pu être réalisé.

En revanche, la capacité résiduelle des autobus a en grande partie disparu. Les améliorations apportées au système de transport commencent à être largement perçues par le public. Le personnel de l'entreprise possède à la fois la maîtrise des techniques et la volonté d'agir pour que les années qui viennent voient l'achèvement des grands projets de la Régie. Certaines structures se modifient pour s'adapter aux nouvelles méthodes d'exploitation (commandes centralisées) et de gestion (plan, gestion, promotion du transport).

Les images de l'entreprise, du métro, du RER et du bus, c'est-à-dire l'idée que les gens s'en font se sont sensiblement améliorées en l'espace d'un an.

Vous avez parlé d'un effort pour mesurer le degré de réalisation du Plan. Qu'en est-il pour 1975 ?

Le plan de la RATP n'est pas impératif, on l'a déjà vu. Mais, il est toutefois intéressant de regarder ce qui s'est passé en 1975 et de le comparer à ce qui avait été prévu dans le plan 75-80, plan dont les caractéristiques avaient été arrêtées vers la fin de 1973. Et puis, dans notre effort pour apprécier où va l'entreprise, l'analyse du présent ou du passé récent est très importante.

Le montant des investissements accordés à la Régie a été légèrement inférieur à ce qui avait été prévu (2 241 MF au lieu de 2 348 MF pour l'engagement des travaux, 1 680 MF au lieu de 1 845 MF pour les sommes effectivement payées dans l'année). Malgré cette légère réduction, le programme des grands travaux a pu être respecté : la mise en service le 17 février 1975 de l'interstation Miromesnil-Champs-Élysées-Clemenceau, un début de travaux plus ou moins important pour les prolongements des lignes 13 bis, 14 au-delà de Châtillon 1, 7 au nord vers La Courneuve et 10 vers le pont de Saint-Cloud.

Si ce résultat a pu être atteint, malgré une diminution des ressources, c'est que d'importantes opérations de génie civil, en particulier, ont coûté moins cher que prévu.

Et les effectifs ?

C'est un point délicat de la planification car les calculs se font dans l'hypothèse d'école où les conditions de travail n'évoluent pas, ces dernières étant du ressort d'une négociation permanente entre les organisations syndicales et la direction générale et donc, par définition, non planifiable. Pour 1975, les effectifs en moyenne annuelle ont été de 36 174 agents au lieu de 36 070 prévus.

Et les résultats financiers ?

Le montant de l'indemnité compensatrice* versé à la Régie s'est élevé à 1 614 MF au lieu des 1 733 prévus. Et pourtant, les tarifs ont été plus bas et l'évolution des prix et des salaires plus rapide que prévu. Mais cela a été possible grâce, en particulier, à l'amélioration du trafic (1 770 M de voyageurs au lieu de 1 648 M prévus) et la réduction du taux de TVA.

Ainsi même, pour une entreprise publique dépendant étroitement des pouvoirs publics, la planification à un sens ?

Oui, tout d'abord, sur de nombreux points, l'autonomie de l'entreprise est réelle. Mais même dans les domaines où la décision appartient aux Pouvoirs publics, il est du devoir de la Régie de faire des propositions non pas au coup par coup, mais bien plutôt formant un ensemble cohérent et global s'inscrivant dans une politique générale. Cette attitude adulte de l'entreprise permet un dialogue fructueux avec les Pouvoirs publics.

* Cette indemnité compense à la Régie l'insuffisance des recettes due au maintien des tarifs par les Pouvoirs publics en-dessous du niveau qui assurerait l'équilibre des recettes et des dépenses d'exploitation.



Cliché Fontaine

...ET QUE ?

selon les sondages :
sur 100 possesseurs d'une
carte orange prenant l'auto-
bus

- 39 prennent moins le métro qu'auparavant.
- 12 marchent moins
- 8 prennent moins leur voiture
- 6 prennent moins le train ou le métro
- les autres n'ont pratiquement pas changé leurs habitudes.

selon d'autres sondages :

- en 1975, 73 % (contre 67 % en 1974) des Parisiens pensent que la RATP fait tout pour faciliter leurs déplacements,
- 69 % (contre 56 % en 1974) pensent que la RATP fait des efforts pour améliorer le confort des voyageurs,
- 67 % (contre 62 % en 1974) pensent que, lorsqu'on a besoin d'un renseignement, on peut s'adresser au personnel de la RATP,
- que l'autobus est considéré comme agréable et sympathique, mais peu ponctuel et assez coûteux (sauf pour les possesseurs d'une carte orange),
- que le métro est jugé comme moins agréable, mais rapide, ponctuel et bon marché,
- que le RER est considéré comme un mode de transport en commun presque idéal.

Devinette : entre
1968 et 1975

les Parisiens
ont-ils été

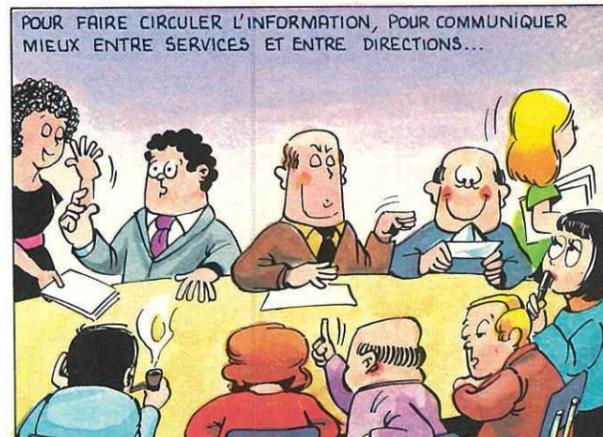
plus nombreux à
quitter la région
parisienne que
les provinciaux à
venir s'y
installer ?

aussi nombreux ?

moins
nombreux ?

R : plus nombreux : la faible croissance de la population de la région parisienne résulte uniquement de l'excédent des naissances sur les décès et de l'immigration étrangère.

UN PLAN D'ENTREPRISE A LA RATP.



PLAN METRO

En fonction de la situation de l'entreprise et plus particulièrement de son environnement, de son potentiel et de ses finalités, ont été retenues pour les prochaines années un certain nombre de stratégies.

• Etendre le métro urbain

- pour procurer une meilleure accessibilité à Paris pour les habitants de la banlieue dense : cinq projets sont prioritaires parmi lesquels trois ont obtenu un financement :
 - ligne 13 bis à Asnières - Gennevilliers 1 -
 - ligne 7 à La Courneuve -
 - ligne 10 à Boulogne-Billancourt -
- et deux seront financés ultérieurement : la ligne 7 à Villejuif et la ligne 5 à Bobigny.

Gain de temps pour les personnes habitant près de la dernière station du prolongement :	
Ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers 1	15 minutes
Ligne 7 à La Courneuve	10 minutes
Ligne 10 à Boulogne	10 minutes
Ligne 7 à Villejuif	11 minutes
Ligne 5 à Bobigny	13 minutes

L'ensemble de ces cinq prolongements prioritaires desservira **300 000 habitants** et sera utilisé chaque année par **100 millions de voyageurs**.

- pour réduire d'une certaine manière les inégalités sociales puisque les personnes ne disposant pas d'une voiture particulière auront des conditions d'accès au centre comparables à celles des personnes possédant une automobile.
- pour procurer une meilleure accessibilité à Paris pour les personnes résidant dans la zone moyennement dense avec l'aide des autobus de rabattement.

• Moderniser le parc de matériel et les stations

Le parc du matériel sera entièrement renouvelé d'ici 1981 ; l'image du vieux métro de Paris avec ses voitures vertes et rouges, ses stations en style "nouille", mais aussi avec son bruit de moins en moins tolérable et ses aménagements souvent inadaptés, s'estompera au profit d'un métro silencieux, confortable, agréablement décoré.

En 1981 trois grands types de matériel se partageront le métro urbain :

- Sur les lignes 1 - 4 - 6 - 11, le matériel sur pneumatiques (MP 55, MP 59, MP 73)
- Sur les lignes 2 - 3 - 5 - 9 - 12, le matériel fer de 1^{ère} génération (MF 67)
- Sur les lignes 7 - 8 - 13, le matériel fer de 2^e génération (MF 77)

Seule la ligne 10 aura l'ancien matériel de la ligne 13 modifié pour la conduite à agent unique (matériel articulé modernisé).

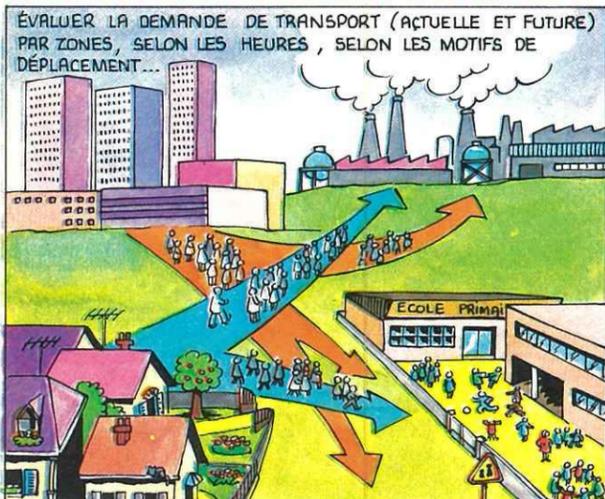
• Améliorer l'efficacité

La généralisation de la conduite à agent unique sera effectuée dès la fin de l'année 1978 ; de plus la mise en place de nouvelles méthodes d'exploitation des stations se poursuit, les méthodes d'entretien des installations fixes seront améliorées et l'on regroupera géographiquement les centres de révision des matériels autour de 4 grands pôles (ateliers de Choisy, Saint-Ouen, Fontenay, Boissy-Saint-Léger).

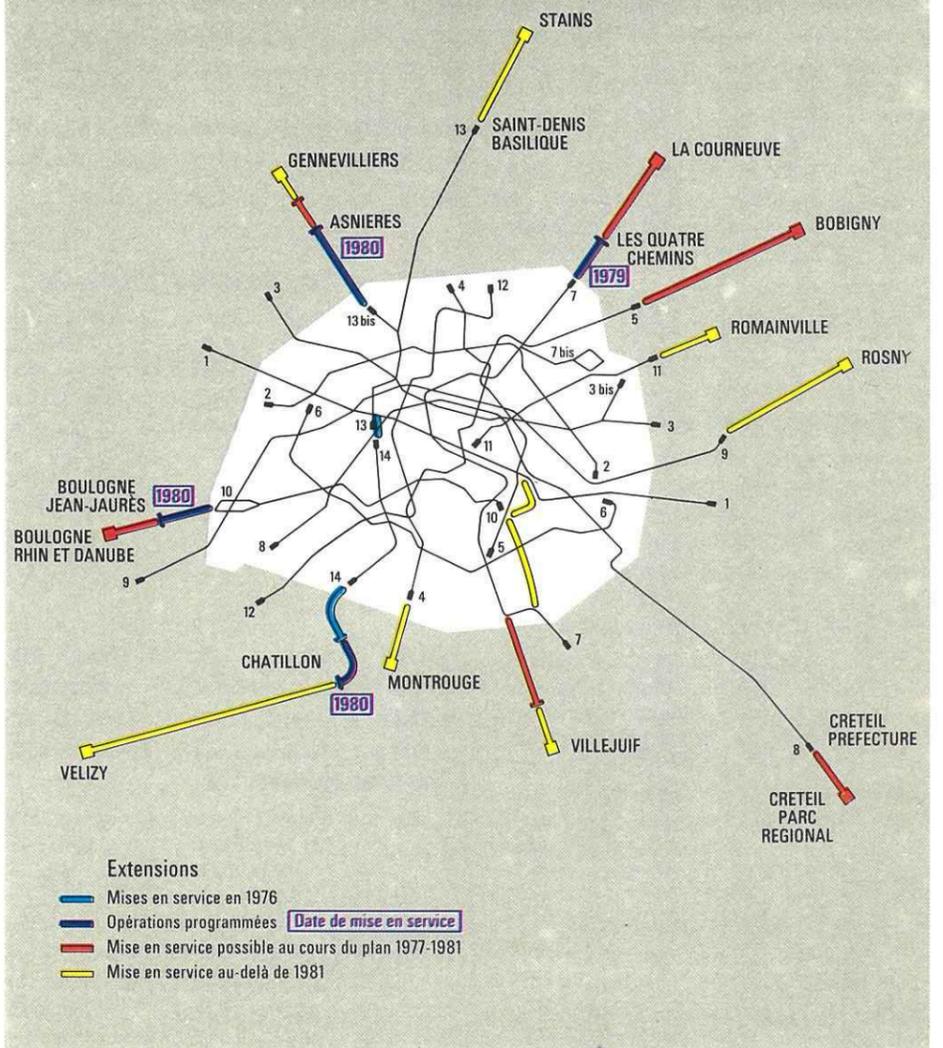
• Réaliser l'interconnexion

Plus de 155 millions de déplacements annuels seront directement améliorés par l'interconnexion, les liaisons avec les villes nouvelles en seront largement facilitées.

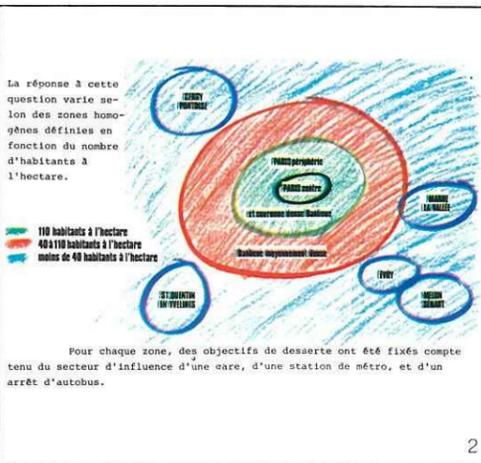
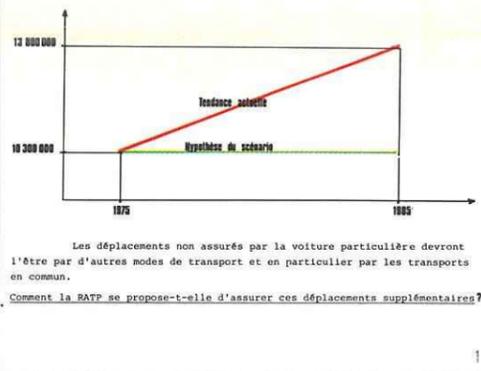
FAIRE LE PLAN DE LA RATP QU'EST-CE ?



EXTENSION DU METRO URBAIN



Nombre de déplacements journaliers assurés par la voiture particulière.

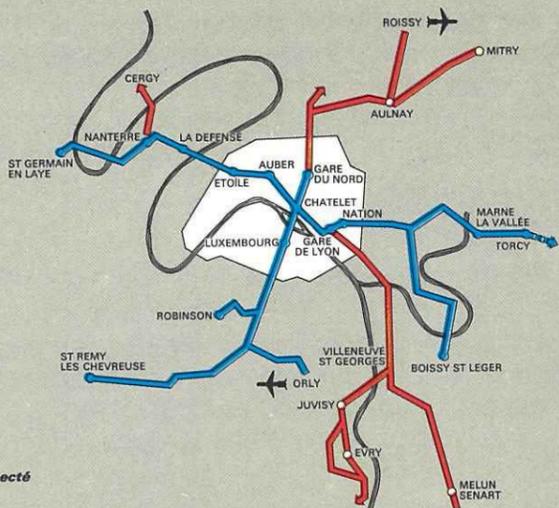


DU COTE DU S

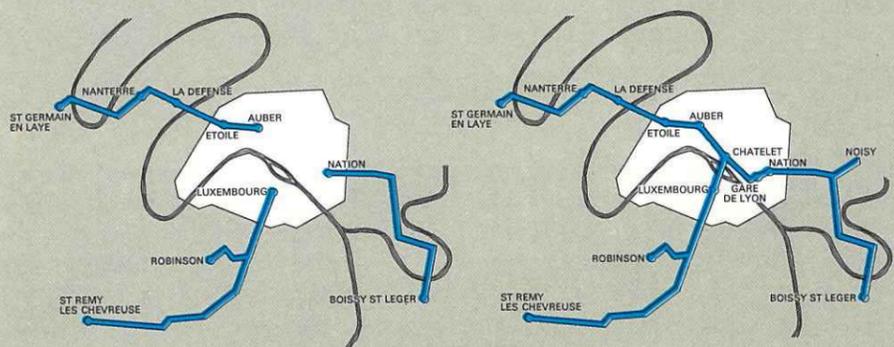
Dans le a
et recherches, un é
sur l'avenir possible
en Région Parisienne
d'un scénario pour 1985.
se déplacer en T
L'hypothèse centrale qui a
scénario concerne le nombre
en 1985 par la voiture par
les transports en
Les déplacements non assur
devront l'être par d'autres m
particulier par les tra
Comment assurer ces dép
La réponse à cette ques
homogènes définies en f
d'habitants
Pour chaque zone, a
ont été fixés compte
d'influence d'une
d'une gare,
d'au

PLAN AUTOBUS

EXTENSION DU METRO REGIONAL ET INTERCONNEXION



Le RER interconnecté
 RESEAU RATP
 RESEAU SNCF



Le métro régional 1976

Le métro régional 1977/1978

Lors de la première édition du plan d'entreprise, les perspectives de l'autobus apparaissaient comme particulièrement sombres; la réhabilitation de l'autobus est aujourd'hui amorcée grâce aux lignes pilotes, à la carte orange, à la mise en service de couloirs de circulation. Dans ces conditions les stratégies passées, à savoir réhabiliter l'autobus et en faire un véritable réseau, pourront être complétées par des stratégies plus offensives susceptibles de conforter l'évolution en cours.

● Mener à terme la réhabilitation de l'autobus

dans Paris : il s'agit d'obtenir de nouvelles facilités pour la circulation des autobus. Déjà 90 km de couloirs ont été réalisés sur 136 prévus, de plus un plan de circulation est en cours d'élaboration et il est nécessaire de réserver une juste place aux transports en commun de surface.

Six carrefours de Paris seront équipés en 1976 de dispositifs spéciaux accordant aux autobus une priorité de passage aux carrefours équipés de feux. Ceci permettra une réduction de moitié du nombre des autobus arrêtés aux feux.

en banlieue : les plans de restructuration devront progressivement passer dans les faits, ce qui correspond à :

- réaliser des voies réservées pour autobus sur les grands axes menant à Paris avec une augmentation des services semi-directs
- mettre en place une offre de transport beaucoup plus riche pour les rocades, surtout en moyenne banlieue
- mieux desservir les pôles principaux
- multiplier les couloirs de circulation.

● Poursuivre l'effort pour faire des lignes d'autobus un véritable réseau

Grâce à la carte orange, les petits parcours et les correspondances entre bus sont devenus plus faciles et bon marché; on continuera d'améliorer l'information sur le réseau pour en faciliter la compréhension.

● Réduire les coûts de fonctionnement

Pour accroître l'efficacité du réseau, il faut augmenter la vitesse des autobus et améliorer la maintenance du matériel roulant.

● Développer l'autobus dans le cadre d'une variante haute (voir encadré ci-dessous)

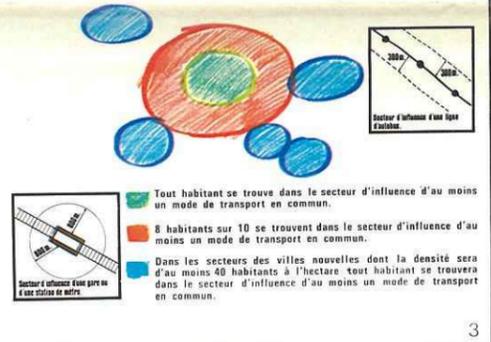
Le succès de la carte orange a incité à augmenter le niveau de service des autobus. Pour poursuivre cet effort pendant la période 77-81, 15 000 000 de voitures-kilomètres supplémentaires pourraient être parcourues en 1981, se répartissant environ pour 1/3 dans Paris et 2/3 en banlieue.

Afin de réaliser ce renforcement du service environ 700 agents et 200 autobus supplémentaires seraient nécessaires.

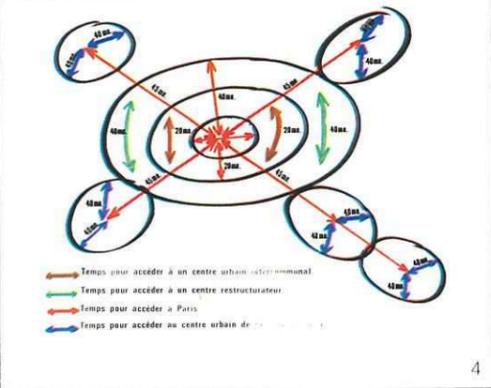
SCENARIO 85

Le cadre des études pour l'élaboration d'un nouveau schéma de répartition des transports urbains a été donné à l'occasion d'une réunion appelée "Une autre façon de desservir la Région Parisienne." Ce cadre a permis l'élaboration de ce scénario de déplacements assurés par un mode de transport en commun d'autre part, et par un mode de transport en commun d'autre part. Les modes de transport et en particulier les transports en commun. Les déplacements supplémentaires? La fonction varie selon des zones de desserte. L'objectif de desserte est tenu du secteur de la station de métro, d'une ligne d'autobus.

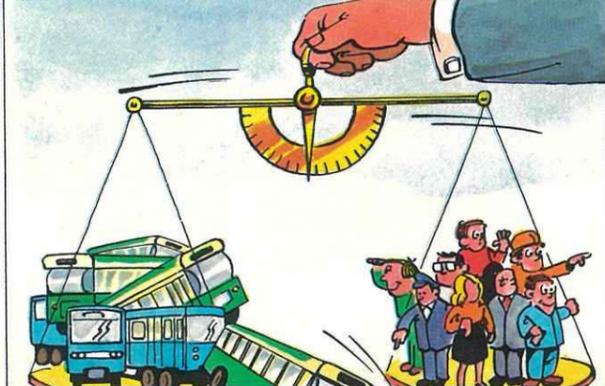
En 1985, presque tous les habitants de la région parisienne seront à moins de 800 m. d'une gare ou d'une station de métro ou bien à moins de 300 m. d'une ligne d'autobus.



En 1985, 8 habitants sur 10 devraient avoir des temps de trajet inférieurs à :



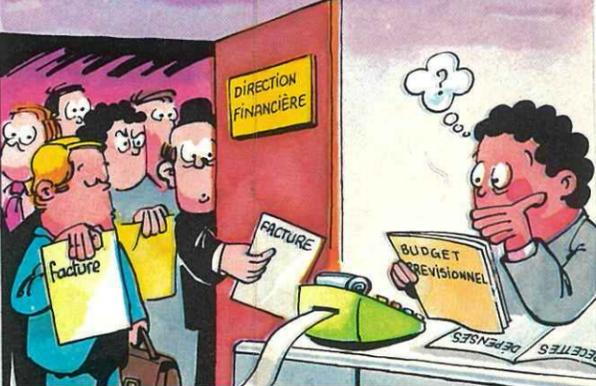
CALCULER LES MOYENS NÉCESSAIRES EN PERSONNEL ET EN MATÉRIEL POUR LE SERVICE PRÉVU...



PRÉPARER LES GRANDS PROJETS QUI PERMETTRONT DE SATISFAIRE LA DEMANDE FUTURE...



PRÉVOIR LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES DES DÉCISIONS ENVISAGÉES.



Le plan 77-81 se caractérise par un effort pour mettre en œuvre concrètement la décentralisation de la gestion sous tous ses aspects et pour développer la politique des relations humaines déjà esquissée pour les plans précédents.

La Régie se propose donc de développer une gestion humaine, efficace et correspondant à ce que l'on peut attendre d'une entreprise gérant pour une large part des fonds publics.

LE PLAN FINANCIER

Ce plan est la traduction financière des actions figurant dans les autres plans. Sa réalisation dépend en partie de décisions extérieures à l'entreprise puisque la RATP ne définit pas elle-même son régime financier et ne fixe pas librement ses tarifs.

Aussi le plan soumet-il à la réflexion des Pouvoirs publics des éléments tendant à la définition d'une politique financière des transports parisiens.

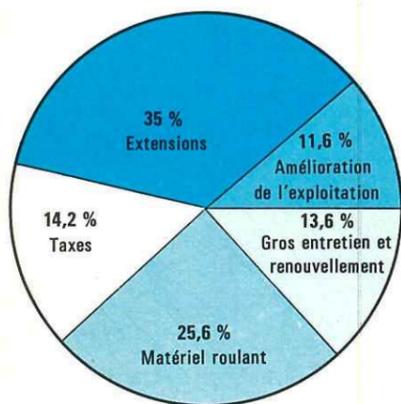
Pour le financement des investissements, il propose, outre l'application à la Régie de l'amortissement fiscal, un moindre recours à l'emprunt.

D'autres actions extérieures pourraient améliorer le bilan financier : une augmentation de la vitesse des autobus de 1 km/h, qui pourrait être obtenue par une réglementation plus efficace de la circulation, améliorerait le bilan financier de 50 millions de francs.

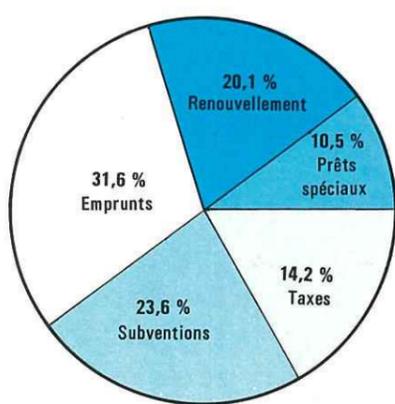
Qui paiera pour le fonctionnement de la RATP en 1981 ?

Voyageurs	41%	(Vente de tickets et cartes diverses)
Contribuables nationaux	29%	(Budget de l'Etat)
Contribuables régionaux	16%	(Budget des collectivités locales)
Employeurs	14%	(Versement transport)

Investissements sur la période 77-81



Comment l'argent est dépensé



Comment le programme d'investissement est financé

LE PLAN DE PERSONNEL

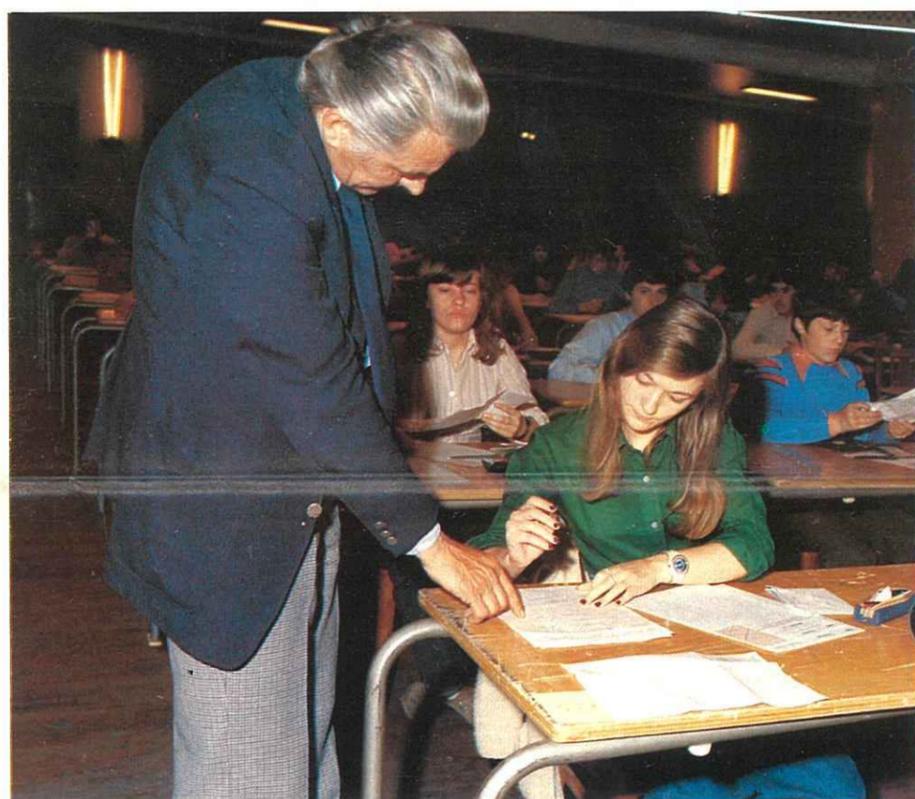
Le Plan de personnel se propose d'améliorer la qualité de la vie professionnelle tout en favorisant l'introduction de méthodes de gestion nouvelles plus enrichissantes sur le plan humain.

Pour que l'information circule mieux à l'intérieur de la Régie aussi bien par la voie hiérarchique que par celle des organisations syndicales, on recherchera une meilleure adaptation des moyens de communication aux besoins de leurs destinataires.

Des progrès restent à accomplir dans le domaine des actions de formation.

Un effort particulier sera réalisé à partir de 1977 en ce qui concerne le personnel ouvrier qualifié qui, au total, représente plus de 5 000 agents répartis dans diverses familles professionnelles, afin de mieux cerner les besoins de formation nécessaires à moyen terme dans chaque spécialité.

Enfin une politique d'améliorations ponctuelles des prestations médicales et sociales sera poursuivie en particulier pour l'accueil dans les centres médicaux et pour favoriser les relations entre les praticiens dans l'intérêt des consultants. De nouveaux centres seront créés ou modernisés.



Atelier photographique RATP-Carrier

à propos des concours...

Les épreuves éliminatoires seront progressivement remplacées par des examens donnant des "unités de valeur". Cette réforme permettra aux candidats de suivre selon leur rythme propre les unités de valeur nécessaires à la présentation des concours qu'ils auront choisis.

COMMENT EST REALISE LE PLAN A LA RATP ?

POUR PRÉPARER LE PLAN GLISSANT RATP CHAQUE ANNÉE, ON ACTUALISE LES QUATRE PREMIÈRES ANNÉES DU PLAN ET ON AJOUTE UNE NOUVELLE ANNÉE DE PLANIFICATION.



CE TRAVAIL COMMENCE AU NIVEAU DES SERVICES ET DES DIRECTIONS QUI FONT LEUR ESQUISSE DE PLAN.



L'ENSEMBLE DES PLANS DES DIRECTIONS, COORDONNÉS POUR QU'ILS SOIENT COHÉRENTS CONSTITUE LE PLAN D'ENTREPRISE RATP.



L'ABC DE LA PROMOTION

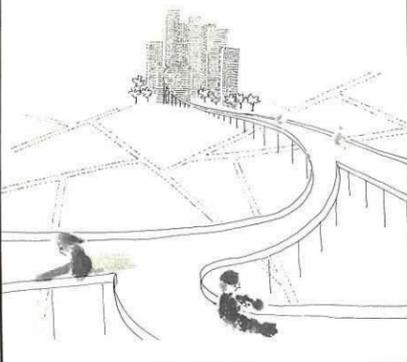
pour une alternative réelle à la voiture particulière

trois axes de développement :

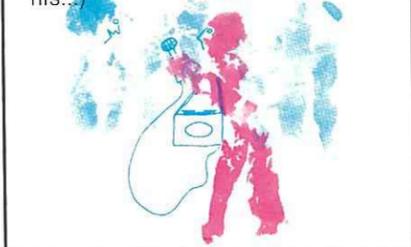
A

● faire en sorte que les transports en commun soient un mode de déplacement choisi par une part croissante des habitants de la région parisienne.

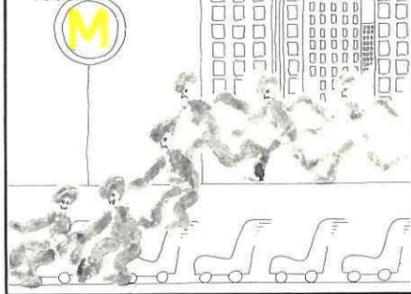
diminuer les ruptures physiques (correspondances)



prendre en compte les attentes du public dans les diverses opérations de changement (extension des réseaux, modernisation des matériels, des stations, modification des tarifs...)



faire en sorte que le passage de la ville aux transports soit simple et faciliter au maximum l'accès physique et "psychologique" aux réseaux.

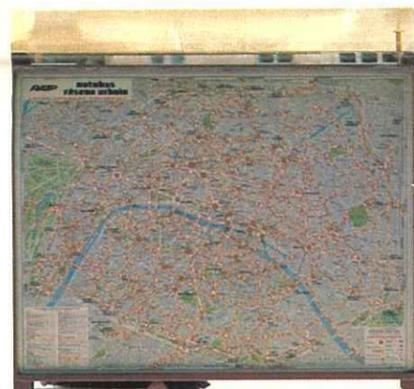


B

● améliorer l'offre de transport existante.

Pour le métro, il s'agit d'en faire de nouveau un monde viable, clair, bien intégré dans la ville. Quant à l'autobus, il doit gagner en efficacité et fiabilité et son utilisation doit devenir compréhensible. Il s'agit enfin

de constituer les différents modes de transport en un réseau unique.



C

● promouvoir les transports en commun.

Il s'agit de faire connaître au public par des techniques spécialisées et avec le langage de notre temps l'offre, son évolution et ses éléments les plus attractifs.

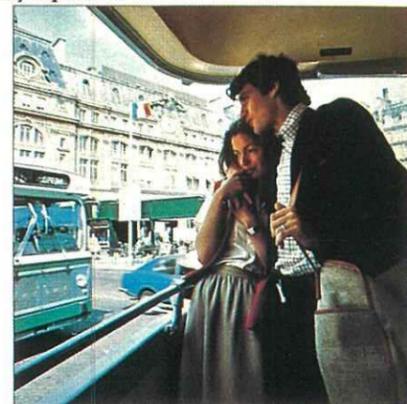
Mardi 18 heures 30.
En revenant de la bibliothèque.
Avec le 27, pas besoin de changer.



Le bus va partout. La ville bouge, grand ?
Il bouge avec elle, et il ne s'en va pas, multiple ses points d'arrêt. 18000 arrêts dans la région parisienne. Le bus, toujours avec vous, vous le plus régulièrement. Grâce aux conducteurs réservés, à la priorité aux feux, au matériel performant. Avec le bus, un profit de la ville. Financement. On la régule, on la modernise avec les nouveaux bus à plate-forme.

Profitez de la ville. Prenez le bus.

Vendredi 16 heures 03.
On a pu s'échapper pour partir en week-end.
Il y a un train gare Saint-Lazare.
On y va par le 20.



Le bus va partout. La ville bouge, grand ?
Il bouge avec elle, et il ne s'en va pas, multiple ses points d'arrêt. 18000 arrêts dans la région parisienne. Le bus, toujours avec vous, vous le plus régulièrement. Grâce aux conducteurs réservés, à la priorité aux feux, au matériel performant. Avec le bus, un profit de la ville. Financement. On la régule, on la modernise avec les nouveaux bus à plate-forme.

Profitez de la ville. Prenez le bus.

RECHERCHE

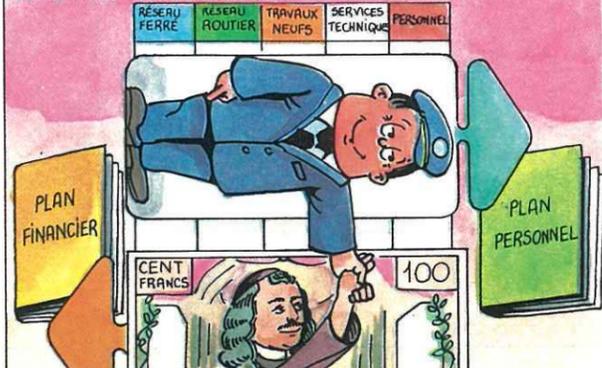
Pour assurer sa mission de transporteur, augmenter la productivité sans diminuer la qualité de service offerte à l'utilisateur, améliorer la qualité de vie professionnelle et affirmer sa position internationale dans le domaine des transports en commun urbains, la Régie développe ses efforts dans deux directions :

- amélioration des systèmes existants, en particulier le confort, la sécurité et la qualité de service en général dans le métro et l'autobus.
- mise au point de composants nouveaux et de systèmes nouveaux : Aramis, TRAX, busphone.



TRAX : trottoir roulant à vitesse variable.

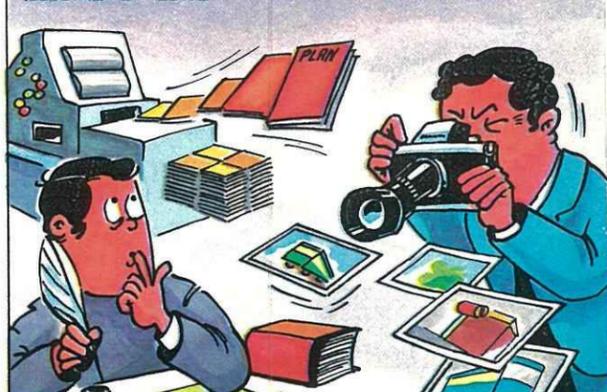
LES PLANS DE PERSONNEL (EFFECTIFS) ET LE PLAN FINANCIER (RECETTES ET DÉPENSES) PERMETTENT D'ASSURER CETTE MISE EN COHÉRENCE.



LE PLAN D'ENTREPRISE EST PRÉSENTÉ AUX POUVOIRS PUBLICS, MINISTÈRE DES FINANCES, DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES ET SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS.



LE DOCUMENT "PLAN D'ENTREPRISE" EST RÉDIGÉ, ILLUSTRÉ ET ÉDITÉ



COMPARAISON ENTRE LA PREVISION DU PLAN 1975-1980 POUR L'ANNEE 1975 ET LA REALISATION DE CET EXERCICE

● Investissements

Les réalisations ont été légèrement inférieures aux prévisions, avec 2 241 millions de francs engagés au lieu de 2 348 millions (francs 1975 réévalués).

Les extensions de lignes de métro prévues en variante de base, ont pu être engagées (ligne 13 bis à Asnières, ligne 14 à Châtillon II). L'engagement des travaux du prolongement de la ligne n° 10 a été avancé d'un an.

Dans les autres domaines les objectifs du plan ont été dans l'ensemble atteints, normalement pour le pilotage automatique et les escaliers mécaniques, au-delà pour les livraisons de matériel roulant métro. Seule la rénovation des stations est en retrait sur le programme.

● Service prévu sur les réseaux

Le niveau de service offert a été inférieur aux prévisions sur le métro urbain (185,4 millions de voitures/kilomètres contre 190,5), supérieur sur le métro régional (33,5 M v/k contre 31) et surtout sur le réseau d'autobus, en raison des renforcements opérés après la création de la carte orange (132,5 M v/k contre 127,4).

● Intervalles à l'heure de pointe au réseau ferré

La réduction des intervalles a été moins importante que prévue, en raison de quelques retards techniques et d'un trafic légèrement inférieur aux prévisions.

● Vitesse des autobus

Elle est située légèrement au-dessus des prévisions avec 9,92 km/h à Paris et 13,80 en banlieue contre 9,78 et 13,68 km/h.

● Effectifs

En moyenne annuelle, l'effectif réalisé a été de 36 174 agents alors que l'effectif prévu était de 36 070.

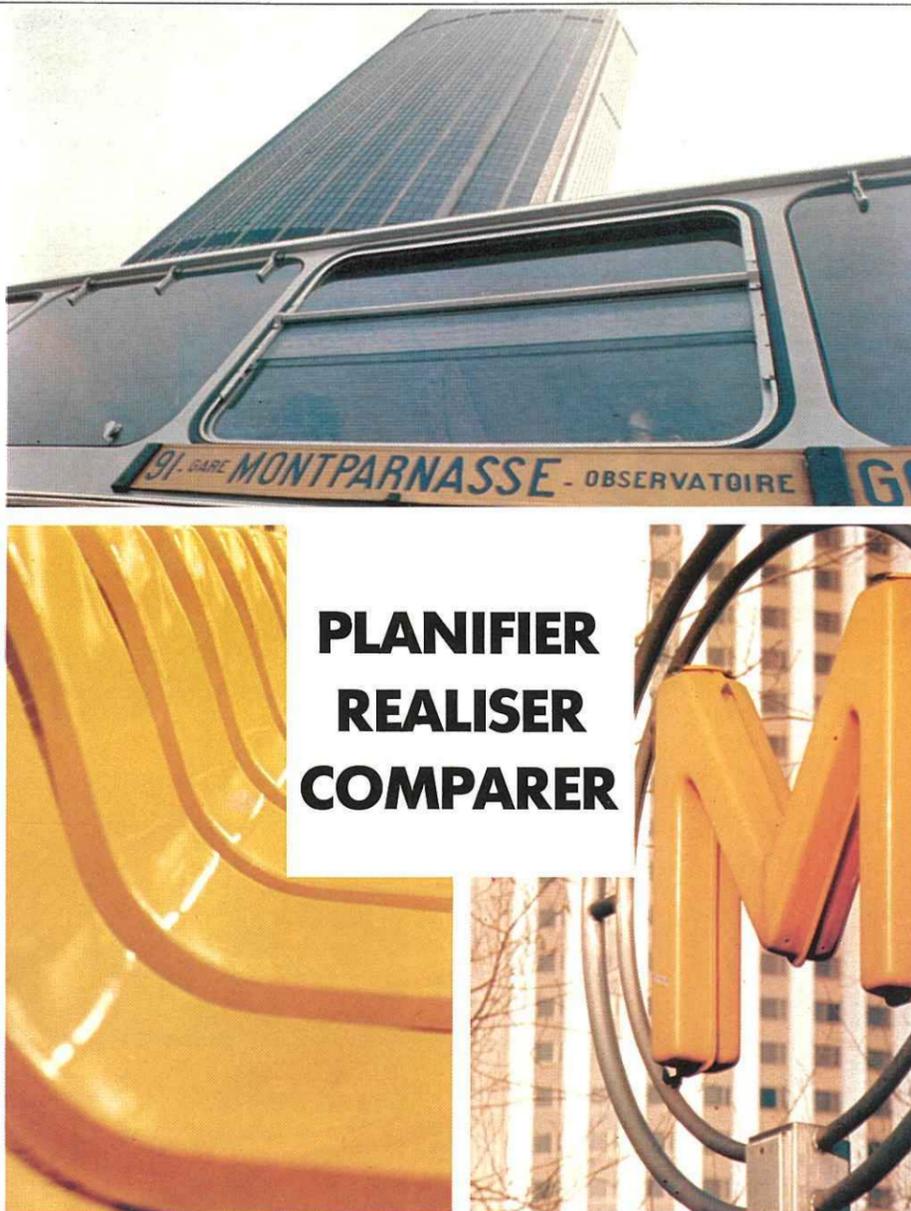
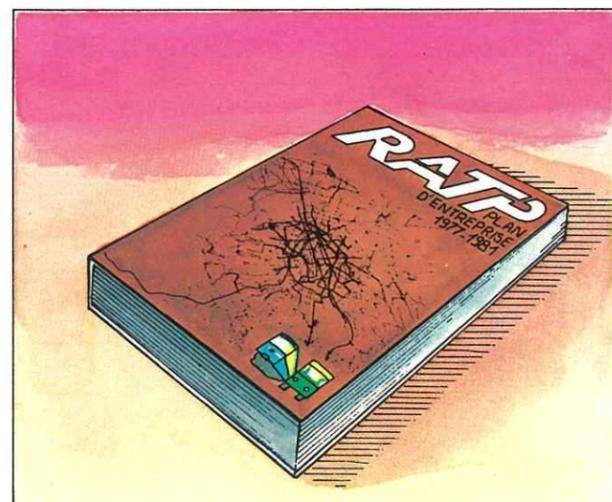
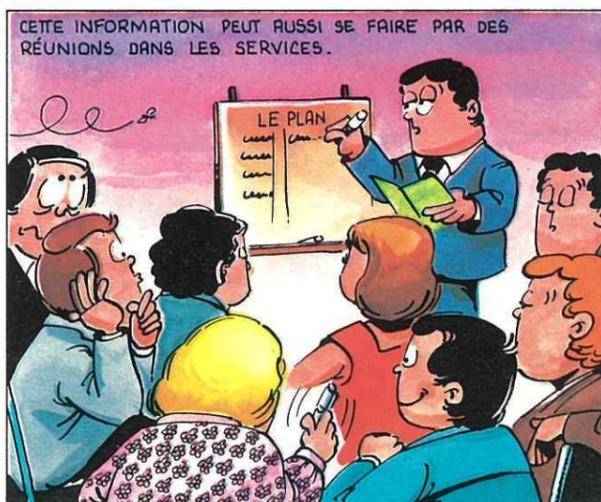
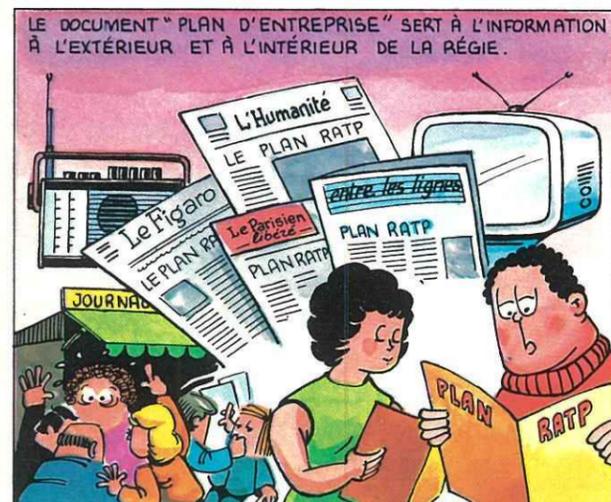
● Trafic

1 770,6 millions de voyages effectués ont été enregistrés alors qu'il n'en était prévu que 1 648,2 millions. La hausse de 122,4 millions provient des effets de la carte orange.

● Aspects financiers

Les résultats financiers ont marqué une amélioration. L'indemnité compensatrice est, avec 1 614,7 millions, inférieure aux prévisions (1 733 millions), malgré une fixation des tarifs en retrait de 20 c et grâce aux progrès du trafic, à la réduction du taux de la T.V.A. sur les recettes.

COMMENT LE PLAN EST-IL DIFFUSE ?



PLANIFIER
REALISER
COMPARER



COMPARAISON ENTRE LES PLANS D'ENTREPRISE 1977-1981 ET 1976-1980

● Investissements

Le niveau des investissements a été ramené à un niveau correspondant mieux aux ressources prévisibles, alors que, dans le plan précédent, la progression était très forte entre 1976 et 1977..

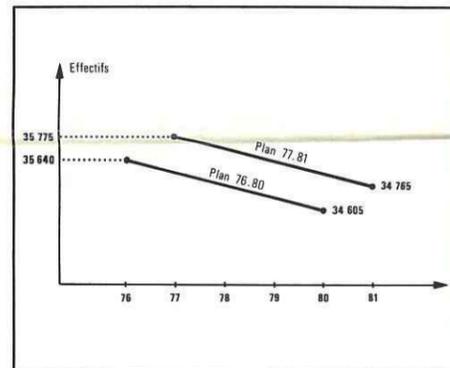
Dans le nouveau plan, les engagements ont été plafonnés à un chiffre très légèrement inférieur à 3 milliards de francs par an (francs constants 1977).

En conséquence, huit prolongements de lignes de métro voient leur date de mise en services retardée, les grandes opérations touchant le RER étant maintenues et parfois avancées. Certaines opérations de modernisation - escaliers mécaniques, postes de ventilation, rénovation des stations - seront aussi retardées. Le programme de renouvellement du matériel roulant du réseau ferré est maintenu dans son ensemble.

● Service prévu sur les réseaux

Le service prévu sur le réseau ferré progresse moins vite que prévu d'un plan à l'autre du fait d'une urbanisation moins rapide et du décalage de plusieurs prolongements de lignes. L'évolution du service autobus n'est pas modifiée.

● Evolution des effectifs



L'écart est lié au décalage, en 1975, de l'opération TAME II et au succès de la carte orange.

● Trafic

Le nouveau plan prend en compte l'impact de la carte orange et prévoit donc une progression importante du trafic: 2,2 milliards de voyages effectués en 1981 contre un peu plus de 1,9 milliard en 1980 au précédent plan.

● Aspects financiers

L'indemnité compensatrice en 1980 est réduite de 3,4 à 3,2 milliards, compte tenu, en particulier, de la réduction des programmes d'investissement (diminution des charges d'emprunt).

D'une manière générale, les problèmes financiers du plan 77-81 sont comparables à ceux du plan 76-80.