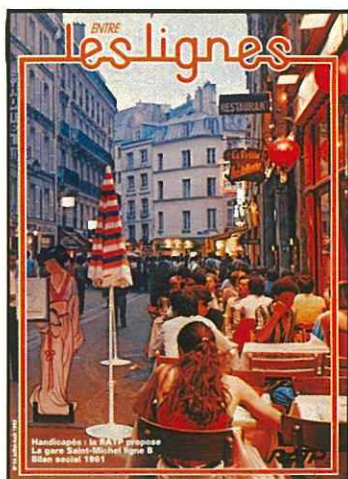


ENTRE Les lignes



**Handicapés : la RATP propose
La gare Saint-Michel ligne B
Bilan social 1981**

RATP



NOTRE COUVERTURE :
La future gare Saint-Michel, ligne B, améliorera la desserte du quartier Latin.

(Photo : RATP-A. Schwab.)

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, 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 (UJIEF).



Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Marie-Claire Ballot,
Sylvie Fréchar, Chantal Naar,
Martine Proust.

Conception et réalisation : Triangle Création

Imprimerie :
L'Avenir Graphique,
Z.I. Torcy-Sud, 77200 Torcy.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

J. Barrau de Lorde, J.-M. Barnier, H. Croua, M. Gouban, P. Griffe, G. Hamoniaux, G. Luche, Ph. Marchetti, E. Marielle, R. Renault.

Photographies :
H. Clausse ; atelier photographique RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gailard, R. Minoli, R. Roy, J. Thiabault.

ISSN 0338-7429

N° 56
Juillet-Août 1982

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA REGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

Pages

3

Editorial du président Quin

4

La gare Saint-Michel ligne B

6

Les handicapés et les transports

11

La RATP accueille 180 jeunes

12

L'emploi et les négociations sociales

13

Le bilan social

21

Les hommes, l'événement

25

Ligne 5 : quand le métro se mouille

28

Sehpiea saisit le temps

30

USMT



UNE PREMIÈRE AVANCÉE

Chacun peut le constater et les chiffres le confirment : il y a de plus en plus de monde dans le métro et les autobus parisiens. Pour les six premiers mois de cette année – comparés à ceux de l'année 1981 – la croissance du trafic est de 9,5 % pour le RER, de 2,7 % pour le métro, de 1,4 % pour les autobus de banlieue, les autobus de Paris étant les seuls à n'enregistrer ni progression, ni régression.

Nous ne pouvons bien sûr que nous réjouir d'une telle avancée. Elle a commencé il y a environ un an. Elle a pris son essor à l'automne et au cours de l'hiver dernier. Ses retombées sur l'activité de la RATP sont évidemment très bénéfiques : un solde positif du compte d'exploitation de la Régie – comparé aux prévisions – de 170 millions de francs en 1981. Et en 1982, avec le report des résultats de l'année précédente, ce sont plus de 300 millions de francs qui ne seront pas demandés, cette année, à l'Etat et aux départements de la région parisienne.

Cette progression a plusieurs causes. Quatre pour l'essentiel : le développement de notre réseau (prolongement de la ligne 10 à Boulogne et « montée » du RER, ligne B, à la gare du Nord) d'abord, mais aussi, l'extension des dispositifs anti-fraude, les campagnes publicitaires (deuxième voiture et « ticket-chic, ticket-choc » devenu une chanson à succès !) et enfin – mais ce n'est pas le moins important – l'annonce, puis la mise en œuvre d'une politique nouvelle, d'une présence humaine modifiant profondément l'image de la RATP.

Une conclusion s'impose : pour l'essentiel, la situation de notre entreprise est directement fonction de la croissance du trafic et donc, de la manière dont le public ressent que nous répondons à notre mission de service public.

Il faut maintenant tout faire pour maintenir cette croissance. Pour cela, deux conditions : poursuivre le développement qualitatif et quantitatif de nos services ; continuer la politique de progrès social commencée l'an dernier : elle est une condition de la bonne qualité de nos services.

Si nous faisons cela, nous pouvons être optimistes pour l'avenir. Un élan nouveau viendra à l'automne de la nouvelle loi que le gouvernement a fait adopter à l'initiative du ministre des Transports. Cette loi – vous le savez – prévoit la prise en charge à 40 % au 1^{er} novembre 1982 et à 50 % l'année suivante de la carte orange par les employeurs. Si nous savons bien saisir cette chance, une nouvelle progression de notre activité devrait en résulter.

Bref, tout nous invite à aller de l'avant que ce soit la volonté des pouvoirs publics de promouvoir les transports collectifs comme les premiers résultats obtenus depuis un an à la RATP. Ce n'est pas seulement l'intérêt de l'entreprise ; c'est aussi celui de ses usagers et de ses agents. Le vôtre.

Claude QUIN
Président du Conseil d'administration

A+B = CHATELET-LES HALLES C+B = SAINT-MICHEL A+B+C = RER

Cette équation bizarre au premier abord n'est rien d'autre que la représentation algébrique des correspondances des 3 lignes RER entre elles. Si cette correspondance est déjà effective entre les lignes A et B à Châtelet-Les Halles, la jonction des lignes B « Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Gare du Nord - Roissy - Mitry » et C « Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles - Etampes - Dourdan » à la gare Saint-Michel se dessine à l'horizon 1986. Telle est la décision politique prise par le

Conseil régional et confirmée par le gouvernement.

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER vient de s'ouvrir et se déroulera jusqu'au 22 septembre. C'est le Conseil d'Etat qui en dernier ressort prononcera la déclaration d'utilité publique.

Rappelons qu'il existe déjà à Saint-Michel une correspondance entre la ligne 4 (Porte de Clignancourt-Porte d'Or-

léans) du métro et la ligne C du RER, c'est-à-dire la transversale SNCF qui longe la Seine d'est en ouest. Mais il était tout à fait anormal de voir la ligne B filer perpendiculairement à 25 mètres de profondeur sans le moindre arrêt et sans correspondance avec la ligne C. D'où le projet de construction de cette grande gare de correspondance à Saint-Michel qui permettra d'achever l'intégration de la ligne C au RER et d'assurer ainsi l'unité du réseau.

DES LIAISONS FACILITÉES

Elle améliorera également les conditions de transport sur de nombreuses liaisons :

- c'est ainsi que des facilités accrues seront offertes aux voyageurs de la ligne C qui voudront accéder aux centres d'activités situés à proximité des gares de la ligne B (Gare du Nord, Châtelet-Les Halles et Denfert-Rochereau) ; ces mêmes facilités se retrouveront pour les centres desservis par la ligne A (La Dé-

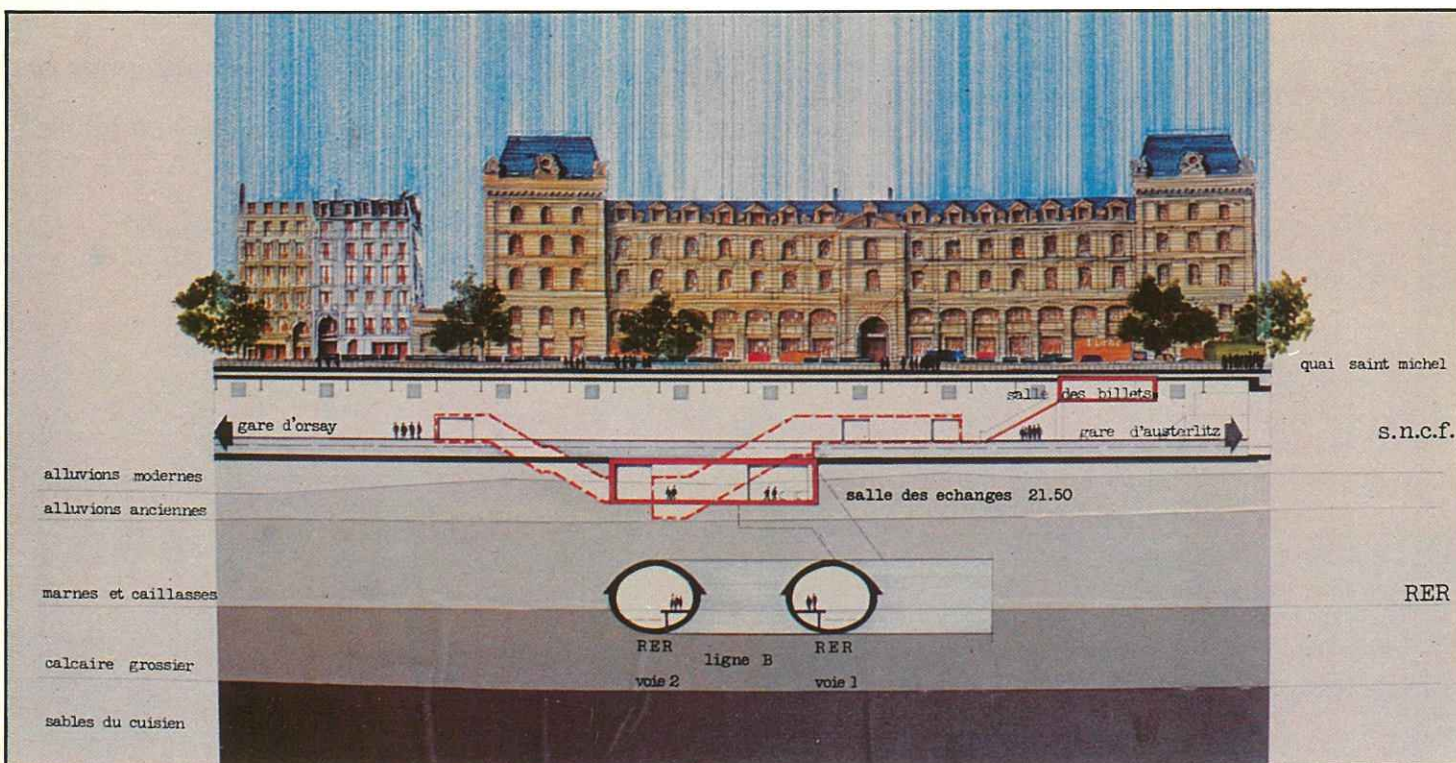
fense, Charles-de-Gaulle-Etoile, Auber, Nation) grâce à la qualité de correspondance entre les lignes A et B à Châtelet-Les Halles ;

- elle rendra plus facile l'accès des arrondissements de la rive gauche de Paris desservis par la ligne C aux voyageurs de la ligne B : septième, treizième, quinzième, Front-de-Seine et futur quartier de Javel ;

- elle améliorera la desserte du quartier Saint-Michel et renforcera son activité ;

- elle créera de nouvelles possibilités de liaisons rapides entre les différentes banlieues ;

- enfin, elle facilitera la liaison par chemin de fer entre les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly.



UNE GARE SOUTERRAINE

La future gare, qui sera entièrement réalisée en souterrain, sous le petit bras de la Seine, sous l'actuelle gare Saint-Michel de la ligne C et sous l'îlot Saint-Séverin dans le 5^e arrondissement, utilisera un quai central de 225 mètres et comportera deux accès directs munis de salles de billets au nord et au sud.

L'accès nord aboutira place du Parvis de Notre-Dame sur le trottoir qui longe l'Hôtel-Dieu. L'accès sud comportera un couloir de liaison de 100 mètres environ

sous la rue de la Harpe qui débouchera sur le trottoir nord du boulevard Saint-Germain à proximité du carrefour Saint-Germain - Saint-Michel. La disposition de cet accès réserve, en outre, la possibilité d'établir une correspondance avec la ligne 10 du métro à « Cluny », mais le trafic prévisible de cette dernière station, si elle devait être réouverte, étant faible, la réalisation de cette correspondance n'a pas été programmée.

Sur la rive gauche du petit bras de la Seine, les voyageurs pourront utiliser l'ac-

cès existant à l'extrémité est de la gare ligne C, sur le quai Saint-Michel près du Petit-Pont. Cet accès sera remanié pour devenir commun aux deux lignes RER et une salle de billets sera créée.

La liaison entre les deux gares sera réalisée par l'aménagement d'un bloc central de correspondance équipé de batteries d'escaliers mécaniques, véritable nœud d'échanges entre les gares SNCF et RATP. Le coût de l'opération s'élève à 260 MF aux conditions économiques de janvier 1982.

ZONE D'INFLUENCE IMPORTANTE

Compte tenu de l'existence des gares de Châtelet-Les Halles et Luxembourg, la future gare desservira dans Paris à moins de 1 000 mètres, les populations et emplois suivants :

	Population desservie	Emplois desservis
Population et emplois situés à moins de 1 000 m réels de la gare « Saint-Michel »	52 300	67 700
Dont déjà desservis par les gares de « Luxembourg » et « Châtelet-Les Halles »	23 400	27 700
Population et emplois desservis par la gare « Saint-Michel »	28 900	40 000

La zone d'influence de la nouvelle gare comprend de grands équipements administratifs, des établissements importants d'enseignement secondaire et supérieur, de nombreux magasins et lieux de loisirs et tourisme, générateurs de trafic important.

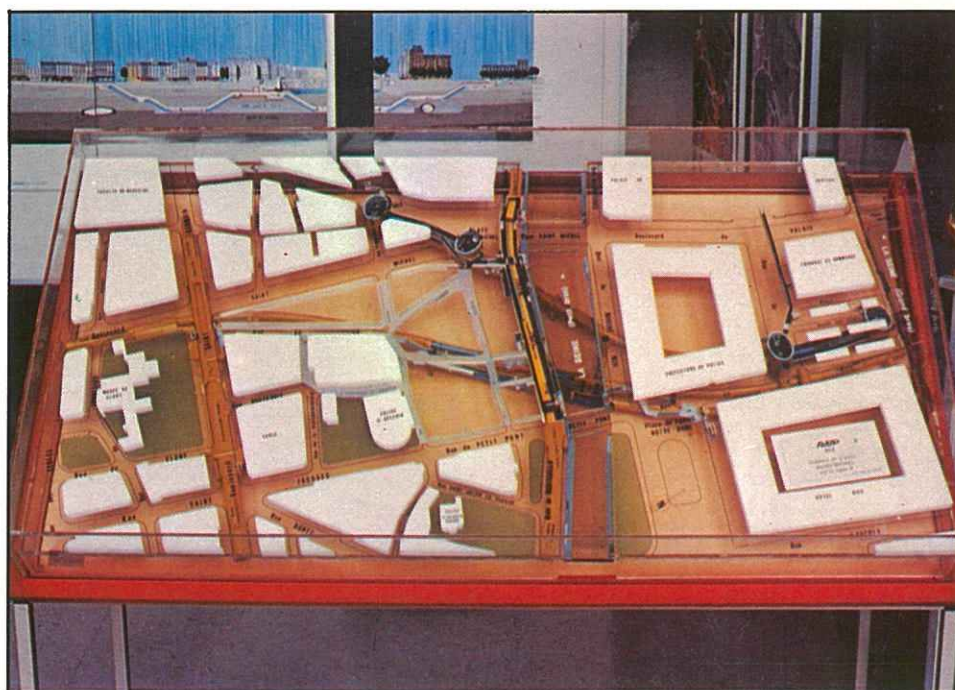
C'est ainsi qu'à l'horizon 1986, les prévisions de trafic annuel de la gare Saint-Michel (ligne B) s'établissent à 21,8 millions de voyageurs (entrants et correspondants lignes B et C) alors qu'elles s'élèvent à 22,8 millions de voyageurs pour la gare ligne C. Ce qui donne un trafic de 30,6 millions de voyageurs pour le complexe Saint-Michel, lignes B et C confondues, qui le situera parmi les importantes gares RER de Paris.

La création de la gare Saint-Michel permettra de faire bénéficier les voyageurs de banlieue intéressés d'un gain de temps pouvant atteindre 9 mn. Une fois cette gare réalisée, les utilisateurs des lignes B et C pourront atteindre en 30 minutes la très grande majorité des emplois à Paris.

Par ses multiples effets, on le voit, cette opération accentuera le rôle régional des lignes B et C du RER et renforcera l'effet structurant de ce réseau

conformément aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui sont de relier à Paris par le RER les 5 villes nouvelles et les 2 aéroports.

Cette réalisation contribuera, en outre, à maintenir l'attractivité du centre de la capitale, sa qualité de vie et son renom international.



Les handicapés et les transports en Ile-de-France

Une loi d'orientation destinée à aider l'intégration sociale des personnes handicapées, intervenue en 1976 et complétée par un décret de 1978, a fait notamment obligation aux transporteurs, de proposer à leur autorité organisatrice ou de tutelle des mesures pour faciliter l'accès des handicapés aux réseaux.

Après étude, la RATP a rassemblé ses propositions dans un « livre blanc », remis à la région Ile-de-France et au gouvernement qui décideront des suites à leur donner.

Ils sont 175 000 en Ile-de-France à être handicapés. Une enquête, réalisée par l'IFOP, montre que 14 000 d'entre eux déclarent utiliser quotidiennement les transports collectifs, 5 500 le métro, 3 300 l'autobus, 1 700 le RER et 3 500 le train de banlieue.

Parallèlement, l'importance de l'accessibilité aux équipements urbains et notamment aux transports en commun pour les handicapés a été reconnue comme un des facteurs essentiels de leur intégration sociale : se déplacer représente l'accès au monde des valides. Consciente de l'importance de cette demande, la RATP qui a déjà procédé à certains aménagements sur ses réseaux, se propose aujourd'hui d'y ajouter plusieurs mesures concrètes qui faciliteront sensiblement les problèmes quotidiens rencontrés par les personnes handicapées au cours de leurs déplacements. Encore faut-il distinguer très nettement les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite de celles qui s'appliquent aux handicapés en fauteuil roulant.

AUJOURD'HUI : UNE AMÉLIORATION A POURSUIVRE

La RATP a déjà adopté certaines mesures en faveur des personnes à mobilité réduite, notamment tarifaires et prioritaires pour les places réservées. Depuis le 1^{er} mars 1982, les personnes handicapées ou âgées de plus de 75 ans, les femmes enceintes peuvent voyager sans supplément dans les voitures de 1^{re} classe du métro. D'autres dispositions ont été également prises ces dernières années : par exemple, des annonces sonores sont effectuées à bord des trains par le conducteur en amont d'une bifurcation (lignes 13 et A du RER), à l'arrivée au terminus, en cas d'arrêt en interstation, ou par le chef de station en cas d'incident et avant la fermeture de la station. Des

annonces du même genre sont automatiques sur les quais de Denfert-Rochereau sur la ligne B du RER.

Pour faciliter les déplacements des malvoyants, sur les lignes 7, 8 et 13 du métro, A et B du RER, le bord du quai a été peint en blanc sur une largeur de 20 cm.

Enfin, pour diminuer la fatigue causée par les déplacements dans les accès et correspondances, chaque année plusieurs escaliers mécaniques, ascenseurs et trottoirs roulants ont été construits, des portes de sortie à fonctionnement automatique commandées par un tapis sensible ont été installées, en particulier, dans des stations desservant des établissements hospitaliers.

Côté autobus, les véhicules de la ligne 91 sont équipés d'une sonorisation d'annonce des points d'arrêt. Un des obstacles principaux pour les personnes se

déplaçant difficilement étant la montée dans les autobus, les nouveaux « restylés » comportent trois marches.

Par ailleurs, les personnes gravement handicapées et plus particulièrement celles se déplaçant en fauteuil roulant peuvent faire appel au GIHP (Groupement pour l'insertion des handicapés physiques) et à l'AIHROP (Association pour les inadaptés et les handicapés de la région ouest de Paris) qui, depuis le début de 1981, ont étendu leur activité à Paris. Les deux associations assurent un service de transports semi-collectifs adapté aux personnes en fauteuil roulant.

La RATP apporte au GIHP une aide concrète : les véhicules sont remisés dans les dépôts d'autobus de la RATP qui en assure également l'entretien au prix coûtant.

Pour la RATP, malgré ces aménagements, l'heure est venue de poursuivre son effort. Pour cela, elle propose aujourd'hui une série de mesures en faveur des personnes à mobilité réduite dites « handicapés légers », le cas des « handicapés lourds », qui utilisent en permanence un fauteuil roulant, exigeant des solutions spécifiques.

Ce programme a été réalisé sur la base des résultats d'une enquête effectuée par la société d'études MATRA à la demande de la RATP : sa réalisation et les délais d'exécution dépendent des possibilités de financement qui ne saurait rester à la seule charge de l'entreprise.



Les autobus restylés comportent 3 marches à la montée comme à la descente.

HANDICAPÉS LÉGERS : UN PROGRAMME DE PROPOSITIONS

Que ce soit pour le franchissement des dénivellées, le cheminement trop long dans les accès, le franchissement des

portes, l'attente debout dans la voiture, celle aux points de vente ou devant les ascenseurs, certaines difficultés susceptibles d'être atténuées demeurent. A chacune d'entre elles correspond un aménagement spécifique.

● Diminuer la fatigue

Pour ce faire, la RATP propose d'améliorer, dans les stations et dans les gares, les mains courantes et de les prolonger au-delà de la dernière marche, d'installer des escaliers mécaniques supplémentaires et des portes automatiques. Enfin, pour permettre aux voyageurs de se reposer, des sièges seraient installés dans les salles de billets et près des ascenseurs.

Même préoccupation au réseau d'autobus. Les handicapés y rencontrent également des difficultés : lorsqu'ils attendent l'autobus, pour monter ou descendre du véhicule et pour circuler à son bord.

C'est pourquoi, dans un premier temps, 74 nouveaux points d'arrêt ont été sélectionnés pour y installer des sièges (67 % d'emplacements en sont déjà équipés). Par ailleurs, les nouveaux autobus appelés « autobus restylés » (le parc existant en comprend 500) qui comportent une marche supplémentaire, sont équipés de bords de portes et de marches sensibles (voir *Entre les Lignes* n° 54) : système qui facilite particulièrement la montée sans heurt des voyageurs aux mouvements plus lents. Depuis septembre 1979, tous les nouveaux véhicules commandés sont équipés de portes à bord sensible et à ce jour, 800 autobus comportent cet aménagement.

Pour parer aux difficultés de circulation à bord des véhicules, la RATP se propose d'installer davantage de boutons de demande d'arrêt. Actuellement, les autobus en sont équipés de quatre. Une généralisation sur toutes les colonnes porterait leur nombre à quatorze, solution qui ne peut être envisagée qu'en équipement d'origine. Par contre, le passage de 4 à 7 boutons, situés sur le côté droit du matériel actuel serait possible. Enfin, les quatre places numérotées étant situées en face de la porte de descente et en avant de celle-ci pour les autobus à capacité renforcée, un assouplissement sur la réglementation est actuellement en cours d'étude. Il devrait permettre au machiniste d'être plus tolérant et de laisser descendre par la porte avant les personnes éprouvant de grandes difficultés à se déplacer.

Rappelons que l'autobus futur, qui commencera sa carrière en 1985, a été pensé de façon à simplifier les déplacements des handicapés. Ainsi, son plancher est à 55 cm du sol avec possibilité supplémentaire d'abaissement du véhicule de 8 à 10 cm. Il ne comportera que deux marches. Les points d'appui ont été multipliés et mieux disposés pour assurer la continuité du cheminement à l'intérieur de l'autobus.

Autant de mesures qui, bien que proposées initialement en faveur des personnes à mobilité réduite, seraient très appréciées par l'ensemble des usagers.

● Aveugles : réduire les risques

Ces mesures diminueront les risques pris quotidiennement par les aveugles mais en même temps peuvent inciter les autres voyageurs à plus de prudence au bord du quai. Pour le métro et le RER, il s'agit essentiellement d'aider au repérage des obstacles et en particulier de la voie.

Pour cela, différents procédés sont envisagés :

- une bande plastique blanche pour les mal-voyants ;
- le rainurage dans l'asphalte : le repérage du bord du quai est réalisé par cinq cannelures parallèles le long de celui-ci. Le repérage au sol de la voiture de 1^{re} classe est constitué par trois ou cinq cannelures disposées perpendiculairement au bord du quai entre le repérage précédent et la banquette adossée au mur de la station ;

- une bande de carrelage blanc au bord du quai : cette solution du même type que la précédente est expérimentée dans la station « Boulogne-Pont de Saint-Cloud ».



Parmi les essais : ceux de rainurage de l'asphalte.

Ces procédés ne permettent pas de prévenir les aveugles du vide entre deux voitures. Deux mesures de substitution sont envisagées : indiquer le milieu d'une voiture, de 1^{re} classe en particulier, par repérage au sol ou supprimer le vide entre deux voitures en adaptant entre les caisses de celles-ci un dispositif de sécurité. Cette solution est actuellement à l'étude.



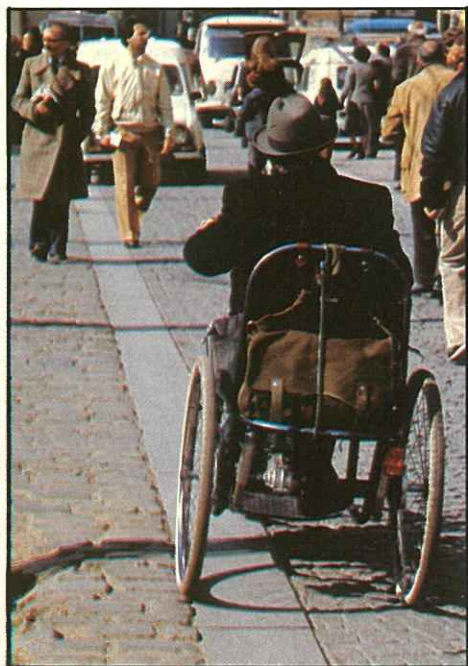
Les handicapés et les transports en Ile-de-France (suite)

Afin de permettre la connaissance de la prochaine station durant le voyage, il est envisagé de doter le nouveau matériel d'un système d'annonce sonore intérieur aux voitures. D'autres mesures sont également envisageables telle que l'édition d'un plan en braille qui pourrait être réalisée avec la participation de la RATP.

Pour l'autobus, il faut donner la possibilité aux personnes aveugles de choisir leur itinéraire, de repérer la ligne à emprunter puis l'arrêt de destination durant le trajet. Un moyen d'information utile serait un guide en braille des lignes de Paris et de banlieue, complété par des plaques éditées elles aussi en « braille » et qui, situées aux points d'arrêt, donneraient le numéro de la ligne ; leur emplacement exact est toutefois difficile à déterminer. Parallèlement, la sonorisation intérieure et extérieure des voitures fait l'objet de multiples expériences. Des systèmes d'annonce des points d'arrêts par magnétophone à l'intérieur des voitures sont actuellement en service sur les lignes 28, 91 et 92. A plus long terme leur extension est envisagée. Quant à la sonorisation extérieure, un prototype permettant l'annonce de l'indice de ligne et de la direction a été mis au point. Une expérimentation devrait avoir lieu sur quelques voitures de la ligne 92.

● Sourds : des recherches

Elles s'orientent actuellement pour le métro et le RER vers la mise en place d'un



Les fauteuils roulants ne peuvent pas, dans l'immédiat, accéder au métro.

signal lumineux au-dessus des portes des voitures afin de prévenir les personnes sourdes de la fermeture immédiate des portes, l'aménagement des postes d'alarme afin d'indiquer par un signal lumineux que l'appel a été entendu, l'affichage lumineux sur le quai d'informations concernant le réseau (en cas d'incident par exemple).

L'ensemble de ces mesures représentera sans aucun doute une amélioration aux problèmes quotidiens rencontrés par les handicapés dans leurs déplacements. Ces mesures seront renforcées par le souci permanent de la RATP d'humaniser les transports collectifs, d'améliorer l'accueil et la sécurité à l'égard de l'ensemble des voyageurs.

DES SOLUTIONS PLUS COMPLEXES POUR HANDICAPÉS LOURDS

On peut estimer à 7 500 les personnes en fauteuil roulant qui résident en Ile-de-France et leur besoin de transport à 600 000 déplacements annuels environ. L'adaptation des transports collectifs publics serait sans nul doute bien reçue des intéressés mais les contraintes d'exploitation ne permettent pas d'entrevoir, à court ou moyen terme, leur accessibilité réelle aux réseaux. Sur le métro, de construction ancienne, le coût d'une telle adaptation serait prohibitif et disproportionné au service rendu. En effet, combien de personnes en fauteuil roulant seraient disposées à emprunter les transports en commun, même rendus accessibles ? En outre, la RATP a la responsabilité de la sécurité des voyageurs durant le transport, et il ne serait pas compréhensible que la présence d'une personne en fauteuil roulant mette en cause, outre sa propre sécurité, celle des autres voyageurs.

Toutefois, pour apporter une contribution positive au « droit au transport » des personnes en fauteuil roulant, la RATP propose l'élaboration d'un véritable plan global panachant trois types de solutions : l'aménagement des gares RER, les services spécialisés, un système de taxis.

● Aménagements des gares RER

Certaines gares (15) des lignes A et B du RER sont équipées d'ascenseurs ou de monte-charges permettant déjà aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux quais (avec l'aide d'un agent de la gare).

Dans d'autres gares, il est envisagé d'installer un système de nacelles motorisées s'appuyant sur une rampe latérale le long de l'escalier. En service, la nacelle se déplace au-dessus des marches et se replie à l'arrêt.

Les nouveaux aménagements devraient permettre d'utiliser au mieux les installations existantes en admettant que ces personnes ne suivent pas automatiquement le trajet emprunté par les autres voyageurs. A l'extérieur des gares, une signalisation orientera les personnes vers l'entrée où elles disposeront d'un bouton d'appel. Un agent de la RATP assistera la personne en fauteuil roulant dès le seuil, l'installera dans la voiture, puis préviendra par téléphone un agent de la gare d'arrivée qui la conduira jusqu'à la voie publique. Le passage des péages se fera par le portillon de service ou par un circuit de contournement pouvant emprunter des locaux techniques.

● Le service spécialisé

Le RER ne permettant pas de satisfaire tous les besoins en déplacement, une solution complémentaire consisterait à développer un service spécialisé par minibus effectuant du porte à porte ; l'exploitation de ce service pourrait être affrétée par les associations de handicapés ou tout autre organisme. Le parc minimal nécessiterait au début 100 véhicules qui assureraient 650 000 trajets par an.

● Le taxi

Cette solution plus individuelle serait fondée sur l'utilisation de taxis. Plusieurs véhicules sont envisageables soit dans les gammes actuelles, soit en développant un taxi fonctionnel. 330 véhicules seraient nécessaires. Ce parc pourrait être intégré à celui des compagnies de taxis sur quota de leur flotte.

La solution aux problèmes de déplacements des handicapés ne saurait être unique mais pourrait se composer d'un ensemble de transports complémentaires permettant de satisfaire à la variété des situations géographiques et des types de handicaps.

Les mesures évoquées dans cet article n'ont que valeur de propositions. Il appartient maintenant aux Pouvoirs publics de définir une politique globale cohérente, accompagnée de moyens de financement, que la RATP mettra ensuite en œuvre, en ce qui la concerne.

BILAN ET PRIORITÉ

En avril dernier, le Premier ministre confiait à Mme Fraysse-Cazalis, député des Hauts-de-Seine, une mission d'études et de propositions sur les problèmes de déplacements des personnes handicapées. Mme Fraysse-Cazalis entend « favoriser les déplacements de toutes les personnes qui, pour des raisons diverses, rencontrent à un moment de leur vie des difficultés passagères ou permanentes de mobilité ».

Le rapport que le député des Hauts-de-Seine remettra au gouvernement à la fin de l'année fera, outre le bilan des actions entreprises jusqu'à présent dans ce domaine, des propositions nouvelles.

SNCF

En dehors de l'amélioration des conditions de transport au sens strict, les actions de nature à faciliter les déplacements des handicapés concernent également l'aménagement des lieux de départ et d'arrivée.

Pour les conditions de transport, la SNCF a d'ores et déjà créé 9 trains aménagés tandis que de nouvelles voitures à grande accessibilité seront encore mieux adaptées au transport des personnes en fauteuil roulant. Un autre aspect du problème est l'embarquement des fauteuils roulants depuis le quai de gare. La SNCF en collaboration avec le Groupement pour l'insertion des handicapés physiques (GIHP) a déjà fait réaliser une rampe mobile mais la solution n'est pas entièrement satisfaisante et les études se poursuivent.

Par ailleurs, près de 30 millions de francs seront en 1982 consacrés à différentes actions : sensibilisation du personnel d'accueil, rehaussement des quais, mise en accessibilité des toilettes dans les gares, aménagement des bordures de trottoirs, réalisation d'une brochure d'information, extension progressive à tous les types de rames de l'annonce sonore des stations, suppression de la barre médiane de la porte d'une voiture sur chaque train de banlieue, etc. La SNCF chiffre actuellement une éventuelle obtention,

pour les handicapés civils, des dispositions tarifaires dont bénéficient les invalides de guerre et qui seraient compensées par l'État.

TRANSPORTS AÉRIENS

Une étude financière va être faite afin de disposer de toutes les données sur les problèmes tarifaires. Les aéroports d'Orly et de Roissy se doteront très prochainement de véhicules adaptés pour le transport des handicapés entre le bâtiment aéroportuaire et l'appareil.

INSTALLATIONS AUTOROUTIÈRES

Un programme ambitieux a été défini pour 1982-1983 afin que sur tout itinéraire et à intervalles réguliers, les handicapés puissent bénéficier des services dont tout usager a besoin : restaurant, toilettes, téléphone, personnel d'accueil et d'aide, aire de repos.

DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SPÉCIALISÉS

Créés à l'initiative des élus et des associations de handicapés, ils fonctionnent dans de nombreuses villes. Ils « ne sauraient remplacer l'existence de transports collectifs accessibles mais doivent en compléter les services ». Un certain nombre de villes ont déjà mis en place de tels systèmes avec l'aide du ministère des Transports : Mulhouse, Arras, Troyes, Le Havre, Nîmes, Limoges, Laval, Niort, Brive, Saint-Étienne et Nice. En 1982 et 1983, d'autres services seront créés à Chambéry, Le Mans et Saint-Quentin-en-Yvelines. Des dossiers sont également à l'étude pour Belfort, Valence, Avignon, Poitiers, Reims et Angers. Une brochure d'information va être publiée à l'intention des élus pour encourager les collectivités locales à prendre de telles initiatives.



Un compartiment dans un des trains aménagés pour handicapés.

Les handicapés et les transports en Ile-de-France (suite)

La rédaction d'« Entre les lignes » est allée interviewer Michel Gouban, membre de l'association Valentin Haouy pour le bien des aveugles et responsable de l'école de masso-kinésithérapie de cette association.

Parmi les 19 000 aveugles de la région Ile-de-France, beaucoup souhaitent-ils se déplacer par les transports en commun ?

Oui, puisque l'argument d'un aveugle pour rester à Paris, c'est la facilité des transports en commun. En province, les déplacements posent quelques problèmes : insuffisance des transports en commun, difficulté de repérage en autobus. J'ai des élèves en formation de kinésithérapie, je leur trouve des postes en province, souvent ils les refusent, l'argument étant toujours le même : « A Paris, je suis indépendant puisque j'ai les transports en commun ».

Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans les transports en commun ?

La présence d'orchestre sur les quais, notamment sur ceux du RER, est une source de difficultés. Un aveugle se repère par les bruits ; à partir du moment où il y a un orchestre qui les masque, il ne connaît pas la position des autres, il n'entend pas l'arrivée du train. Cela nuit aussi à la circulation sur les quais*.

La difficulté dans le RER, c'est aussi les grands espaces où l'on manque de repères. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les obstacles pour les aveugles sont des repères à condition que ce ne soient pas des obstacles mobiles comme les expositions. Elles naissent comme ça, le matin il n'y a rien et le soir il y a une exposition. Mais ça, ce n'est pas dangereux.

Je rencontre aussi tous les jours le problème de connaître la destination du RER. Je vais à Marne-la-Vallée et je veux savoir si le train que j'emprunte s'y dirige. Maintenant, on commence à avoir dans les trains des annonces sonores au niveau de Nation ou un peu avant Nation. Quand j'ai ces trains, plus de problèmes, je ne vais jamais sur la ligne de Boissy. Par contre, l'annonce est faite un peu avant Nation : si je prends le RER à cette gare, je ne connaîtrai pas sa destination.

En autobus, la difficulté est surtout de se repérer puisque les annonces sonores existantes sur la ligne 91 ne sont pas généralisées. Et puis, quand il y a plusieurs lignes qui passent, on est obligé de demander. Si on est tout seul, il faut

arrêter le bus et demander au chauffeur le numéro de sa ligne, et il le fait d'ailleurs très gentiment.

La RATP a déjà réalisé certains aménagements en faveur des aveugles, en êtes-vous satisfaits et qu'attendez-vous à l'avenir ?

Ces mesures nous facilitent la vie dans les transports en commun, c'est évident.

Le principe du rainurage de l'asphalte dans certaines stations des lignes 10 et 13 est une très bonne chose. Deux inconvénients cependant : sur la ligne 10, je trouve que les rainures ne sont pas assez lisses, la canne de l'aveugle y glisse mal, et à mon avis, trop près de la voie. J'aurais préféré qu'elles se situent sur l'axe médian du quai.

L'annonce sonore dans les trains de la destination du RER est aussi une très bonne mesure, et pas seulement pour les aveugles. S'il était possible de l'étendre, ce serait très bien.

Sur les autobus, c'est également une bonne chose et nous souhaitons que le principe soit étendu à d'autres lignes. Par contre, il y a des demandes excessives comme l'annonce sonore de chaque station dans le métro et pas seulement en cas de bifurcation.

Il y a des aménagements qui ne sont pas nécessaires : la personne handicapée a des possibilités de s'adapter. Elle doit faire des efforts et apprendre à se servir des transports collectifs.

* NDLR - Le règlement interdit la présence d'orchestres sur les quais.



La bande de carrelage blanc : système de marquage au sol expérimenté à Boulogne-Pont de Saint-Cloud.

RENTREE 1982 : LA RATP ACCUEILLE 180 JEUNES

De nombreux jeunes sont victimes de la crise économique et de ses conséquences sur l'emploi. Les statistiques sont, à cet égard, éloquentes : en juillet 1981, les 16-25 ans représentaient plus de 40 % des demandeurs d'emploi, alors que cette catégorie d'âge ne représente que 28 % de la population active. Sur 2 300 000 jeunes entre 16 et 21 ans sortis du système scolaire, plus de 600 000 sont classés « chômeurs et inactifs ». A la sortie de l'école ou de l'université, un sur trois ne trouve pas de travail et le taux de chômage est près de quatre fois supérieur pour les jeunes que pour les adultes.

CUMUL DE DIFFICULTÉS

Certains jeunes sont plus touchés que d'autres par la crise, le chômage frappant encore plus durement ceux qui n'ont ni qualification, ni diplôme. La moitié des jeunes chômeurs font partie de cette catégorie et se trouvent d'emblée exclus du marché du travail, parce qu'ils ne possèdent pas une formation suffisante pour entrer dans la course à la recherche d'un premier emploi. Chaque année, près de 200 000 jeunes cumulent les handicaps en arrêtant toute scolarité à un niveau très faible de formation et se trouvent ainsi condamnés à l'alternance de l'inactivité et des emplois les plus précaires. Beaucoup de jeunes doivent accepter des emplois d'un niveau inférieur à celui auquel ils auraient pu prétendre ; les plus défavorisés doivent dès lors affronter une compétition plus âpre, et se trouvent en situation de hors-jeu économique et social.

La formation professionnelle est un des éléments importants de la bataille pour l'emploi engagée par le gouvernement. L'ordonnance du 26 mars 1982 relative aux « mesures destinées à assurer aux jeunes de 16 à 18 ans une qualification professionnelle et à faciliter leur insertion sociale » constitue l'un des volets d'une stratégie globale pour l'emploi des jeunes. Le 4 décembre 1981, M. Rigout, ministre de la Formation professionnelle, avait proposé à la RATP, lors d'une visite de ses installations

La convention entre la RATP et cet organisme a été signée le 2 juillet 1982.

de formation, un « accord de coopération ». Depuis, un groupe de travail a été constitué, réunissant des membres de la commission formation professionnelle du comité d'entreprise et des représentants des directions. Les travaux de ce groupe ont abouti à la définition d'un cahier des charges définissant le concours que la RATP pouvait apporter à l'Institut national de formation et de recherche sur l'éducation permanente (l'INFREP).

INSERTION SOCIALE ET FORMATION ALTERNÉE

Dès la rentrée 1982, la RATP va mener, en liaison avec la délégation à la formation professionnelle, une action d'insertion sociale et de formation alternée. Elle va prendre en charge, au mois de novembre, quelque 180 jeunes, garçons ou filles, de la tranche d'âge 16-18 ans et leur donner une qualification professionnelle débouchant sur un CAP.

Le système de formation alternée prévoit une formation générale et technologique dispensée par l'INFREP, la RATP étant chargée de la formation pratique : 500 heures pour 10 mois à la RATP, soit 1 000 heures étalées sur 2 années consécutives et 1 000 heures pour 10 mois en formation générale et technologique, soit 2 000 heures pour les deux ans. La qualification portera sur douze métiers, retenus pour les bons débouchés qu'ils peuvent offrir sur le marché du travail et choisis en tenant compte des possibilités d'accueil interne. La liste arrêtée est : métreur, dessinateur, maçon, ajusteur, menuisier, électricien, électromécanicien, mécanicien d'entretien, peintre-vitrier, serrurier, plombier-couvreur et électronicien.

Les formateurs, appelés pour la circonstance « tuteurs », seront choisis parmi des volontaires du corps des agents qualifiés. Informé au préalable par l'encadrement local pour être sensibilisé au caractère social de sa mission, chacun d'entre eux aura en charge trois stagiaires en moyenne.

Le « tuteur » ne sera pas nécessairement un agent d'exécution, l'essentiel étant qu'il possède la qualification et exerce effectivement le métier auquel il préparera ses stagiaires. Chargé de l'accueil du stagiaire, il devra être attentif aux différents problèmes posés par son adaptation tout en assurant le lien entre la formation théorique et technologique

acquise parallèlement par les élèves et l'application qui en est faite à la Régie. A ce titre, il fera partie de l'équipe pédagogique animée par le responsable de stage (INFREP) qui coordonnera, en liaison avec la hiérarchie locale, les activités des tuteurs participant à la conduite d'un même stage.

La formation pédagogique des tuteurs va être prise en charge par l'INFREP au cours de deux séquences d'une durée d'une semaine chacune. Ils participeront en outre aux réunions de coordination pédagogiques animées par l'INFREP.

Un statut particulier est prévu pour le tuteur. Considéré comme « hors production normale » pendant la durée des stages pratiques, il reprendra son service habituel lorsque ses stagiaires seront en formation théorique car il restera titulaire de son poste et conservera les activités afférentes à ses fonctions durant toute la période couverte par la formation alternée.

Les services d'accueil – des ateliers dans la majorité des cas et quelques bureaux de dessin industriel – seront désignés en fonction de leur capacité d'accueil, des métiers que l'on y exerce et des tuteurs choisis.

Les jeunes stagiaires toucheront une rémunération. Les assistantes sociales suivront attentivement l'expérience, car certains d'entre eux sont – inévitablement – confrontés à des problèmes sociaux et familiaux.

L'ensemble de ce projet a été soumis au comité d'entreprise de la Régie qui a donné un avis majoritairement favorable. Au cours des débats, le problème de la formation des agents non qualifiés dans l'entreprise a été évoqué. La direction a confirmé que ce problème totalement distinct de l'expérience de formation alternée serait prioritairement abordé à la rentrée dans les instances prévues à cet effet.

En s'engageant dans cette opération, la RATP va jouer un rôle pilote dans une action importante de solidarité nationale pour la recherche d'une qualification professionnelle et sociale pour les jeunes. Il s'agit là d'une autre façon d'établir des relations entre le système éducatif et le système productif.

Dossier social

L'accord social pour les années 1981-1982 signé en novembre 1981 (cf. Entre les lignes n° 52) comporte plusieurs volets comme la détermination des rémunérations, la réduction de la durée du travail (cf. Entre les lignes n° 55), la création d'emplois, mais aussi un ensemble de négociations à engager au cours de 1982.

En ce milieu d'année, le moment paraît venu de faire le point sur la situation de l'emploi consécutive à l'application de ces mesures et sur les négociations en cours.

L'emploi

La mise en place d'une diminution du temps de travail a conduit la RATP à embaucher en conséquence. 2 400 postes nouveaux, correspondant à un solde net de créations d'emplois équivalent, seront créés en 1982. Ce chiffre correspond à la fois aux conséquences de la diminution de la durée hebdomadaire du travail et aux nouveaux services, mis en place cette année comme les 450 agents ins-

taillés progressivement à côté des lignes de contrôle du métro. Compte tenu de la compensation des départs en retraite et des départs volontaires, ce sont en tout quelque 5 000 agents, soit 13 % de l'effectif total, qu'il faut recruter et former tout au long de l'année. Un rythme soutenu puisque cela représente près d'une centaine d'embauches et de mises à niveau par semaine, soit plus du double de ce qui avait été réalisé en 1981 et, au 16 juillet dernier, 2 820 nouveaux agents avaient déjà été accueillis par les services de recrutement et de formation de la Régie.

Les négociations sociales

L'accord conclu fin 1981 prévoit l'engagement, au cours de l'année 1982, de 13 négociations sociales d'importance inégale. Les dix d'entre elles actuellement engagées concernent de nombreux domaines de la vie de l'entreprise : conditions de travail, définition de nouveaux services, retraites, droits et moyens nouveaux des syndicats, du comité d'entreprise et du personnel, grille des classifications, nouveau système de sanctions professionnelles, revalorisation du rôle de l'encadrement et décentralisation des prises de décisions, salaires etc.

Les négociations n'avancent pas au même rythme dans tous les domaines car leur mise en mouvement représente un effort considérable qui mobilise l'ensemble des partenaires sociaux.

somme non négligeable de cinq millions de francs de recettes.

Il est par ailleurs confirmé que la présence humaine - agents sur les quais, devant les lignes de contrôle - est bien accueillie et correspond à un besoin. On dispose d'ores et déjà, de certains indices d'un recul de la fraude.

Le président s'est ensuite attaché à commenter le remarquable développement du trafic et ses incidences financières : plus de 300 millions de francs économisés à l'État et aux collectivités locales. Mais bien entendu, « le blocage de nos tarifs au 1^{er} juillet nous place », a ajouté le président, « dans une situation nouvelle ». Nous évaluons entre 100 et 160 millions de francs la perte de recettes directes du trafic résultant du blocage des tarifs selon la date et le montant de la prochaine hausse ».

Répondant à des questions relatives à la sécurité, M. Quin a indiqué que la RATP souhaitait voir les effectifs du SPSM renforcés d'une centaine d'hommes : « 400 policiers, c'est très peu pour

En ce qui concerne les retraites, le conseil d'administration de la Régie a pris une délibération en date du 25 juin 1982 pour introduire la mensualisation des pensions et instaurer une retraite complémentaire en faveur des agents ne remplissant pas les conditions pour bénéficier d'une retraite du régime particulier de l'entreprise.

Au cours de cette même séance une délibération a été prise pour modifier le règlement des auxiliaires en vue d'améliorer leur indemnisation en cas de maladie.

Dans un autre domaine, une importante réunion intersyndicale s'est tenue le 8 juillet 1982 au cours de laquelle trois projets ont été présentés aux organisations syndicales, projets qui feront l'objet de discussions approfondies à partir de la rentrée :

- instauration du travail à temps partiel,
- modification du titre XII du statut du personnel relatif à la discipline (nouveau système de mesures disciplinaires),
- modification de la grille des classifications comportant un certain nombre d'éléments très positifs dont profiteraient également les retraités, comme la suppression du principalat et la création d'un échelon supplémentaire, solution qui aurait le mérite d'apporter une première et non négligeable réponse au problème de la péréquation des retraites.

Enfin, un contrat de solidarité avec le gouvernement est actuellement à l'étude ; il permettrait aux agents sédentaires de partir en préretraite à partir de 55 ans et de créer autant d'emplois.

Conférence de presse

Le 28 juin dernier, M. Claude Quin, président du conseil d'administration et M. Philippe Essig, directeur général, ont réuni, pour la seconde fois cette année, les journalistes pour une conférence de presse. Ils ont largement développé trois grands dossiers : la politique d'humanisation des transports, le bilan social et la gestion de l'entreprise. Ont été évoquées également deux autres questions importantes : l'effort de recherche de l'entreprise et la sécurité des voyageurs et des agents de la Régie.

Présentant les premiers résultats de la politique d'humanisation du métro, M. Quin a souligné que le public leur avait réservé un accueil favorable. En effet, l'aménagement de la 1^{re} classe a entraîné une perte de trafic plus faible que celle qui était attendue. Aussi la Régie a-t-elle sur les deux premiers mois « récupéré » la

350 stations, des dizaines de kilomètres de couloirs et d'accès ».

Dans son intervention, M. Essig s'est félicité de la politique « de progrès social et de concertation » menée par la direction de la RATP : semaine de 38 heures au 1^{er} décembre prochain, recrutement de 5 000 agents nouveaux, formation professionnelle assurée à 180 jeunes en situation d'échec scolaire, concertation permanente avec les organisations syndicales et le comité d'entreprise. (Voir ci-dessus : « dossier social »).

M. Essig a consacré une partie de son exposé au développement du transport public et à la révision de ses stratégies, auxquels la RATP procède actuellement, dans le cadre de la préparation du prochain plan d'entreprise 1983-1987 : développement et intégration des réseaux, définition d'un service minimum, variant selon les zones en matière de fréquence, d'accessibilité aux principales fonctions urbaines, d'amplitude de service, desserte des zones peu denses, relance de la recherche.

BILAN SOCIAL 1981 (extraits)

EMPLOI

EFFECTIF MOYEN

	1979	1980	1981
	37 401	36 951	36 914

RÉPARTITION PAR DIRECTION

Effectif à disposition			
Direction du réseau ferré	13 340	13 195	13 303
Direction du réseau routier	14 612	14 534	14 453
Direction des travaux neufs	961	879	829
Direction des services techniques	4 190	4 191	4 214
Direction des études générales	515	505	505
Services communs	2 370	2 271	2 267
Caisses de coordination aux assurances sociales	189	152	139
Agents indisponibles payés	248	251	248
Agents indisponibles non payés ou remboursés	976	973	956

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE

CADRES	2 834	2 846	2 840
MAÎTRISE	6 137	6 102	6 193
EXECUTION	12 184	12 165	11 963
roulants (1)	8 367	7 939	8 151
atel. et trav. (2)	7 879	7 899	7 767
autres filières			

(1) Agents des sous-filières B3 (conducteurs) et C2 (machinistes).

(2) Agents des filières D (entretien et ateliers), M (magasins), T (technique générale).

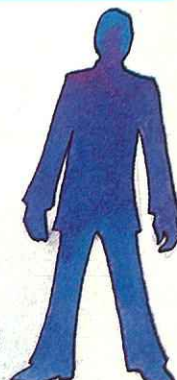
RÉPARTITION HOMMES/FEMMES

Les pourcentages
sont à peu près
identiques
dans les trois
catégories
cadres,
maîtrise
et exécution

FEMMES
14,9 %



HOMMES
85,1 %



AGE ET ANCIENNETÉ

Répartition de l'effectif par tranche d'âge et tranche d'ancienneté

61-65 ans	0,3 %		41-45 ans
56-60	3,2 %	0,5 %	36-40
51-55	11,5 %	1,9 %	31-35
46-50	16,1 %	9,3 %	26-30
41-45	13,6 %	16,1 %	21-25
36-40	14 %	18,8 %	16-20
31-35	15,8 %	18,3 %	11-15
26-30	13 %	11,2 %	6-10
21-25	11 %	18,1 %	1- 5
20 ans et -	1,5 %	5,8 %	- de 1 an
Age moyen 39 ans			
Ancienneté moyenne 14,1 ans			

MOUVEMENTS DE PERSONNEL

	Embauches	Départs	Promotions *
1979	1350	1729	634
1980	1863	1997	537
1981	2396	2185	668

*Promotions par changement de catégorie : exécution non qualifiée → exécution qualifiée → maîtrise → cadre → cadre supérieur

ABSENTÉISME

	1979	1980	1981
Nombre total de journées d'absence (à l'exclusion des repos hebdomadaires, jours fériés et congés annuels).	737 420	767 930	815 280

Répartition par cause en 1981
(nombre moyen de jours d'absence par agent)

Maladie 14,6 jours	
Congés autorisés (1) 6 jours	
Accidents 1 jour	
Maternité 0,3 jour	
Autres absences (2) 0,1 jour	

(1) Congés spéciaux d'ordre familial, absences autorisées avec ou sans solde, relèves diverses, disponibilités d'ordre personnel.
(2) Disponibilité d'office, absences irrégulières, suspensions de service.

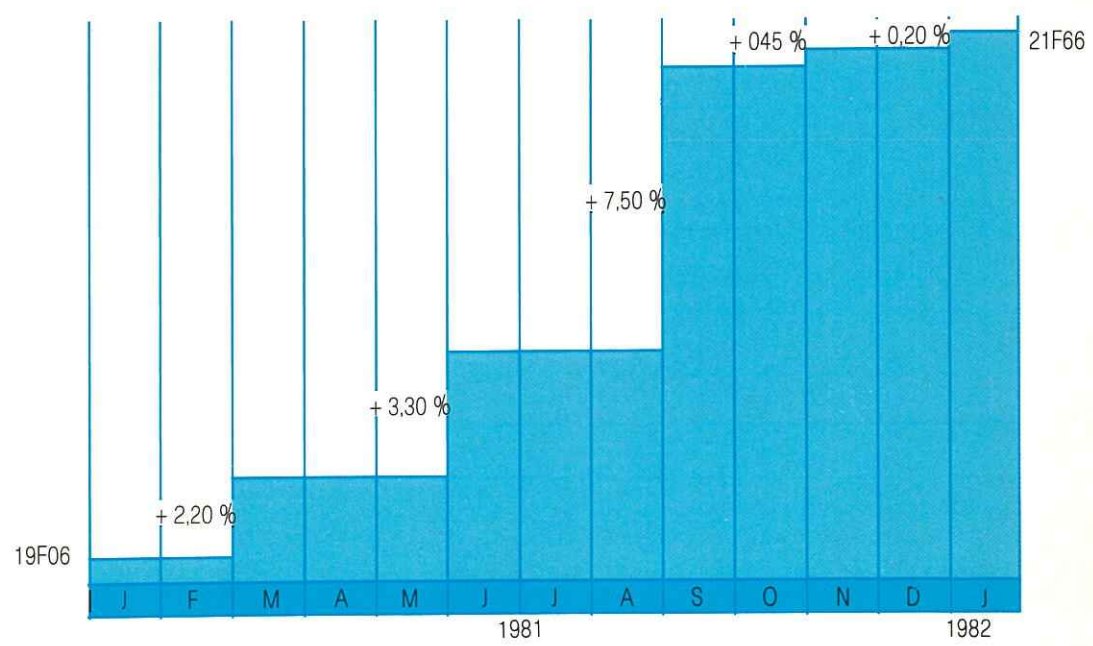
RÉMUNÉRATIONS

RÉMUNÉRATIONS MENSUELLES MOYENNES NETTES

	1979	1980	1981
Cadres	9 628 F	10 821 F	12 632
Maîtrise	5 933 F	6 705 F	7 700 F
Exécution	4 598 F	5 246 F	6 036 F
Ensemble	5 204 F	5 908 F	6 815 F
Hommes	5 282 F	5 993 F	6 911 F
Femmes	4 724 F	5 385 F	6 241 F

MESURES SALARIALES RELATIVES A L'ANNÉE 1981

Depuis le début de l'année 1981 les augmentations de la valeur du point exprimées par rapport à la valeur du point atteinte au 1^{er} janvier 1981 après ajustement définitif de l'exercice 1980 ont été les suivantes:



En outre, 0,11 % a été accordé au titre des mesures catégorielles, ce qui porte l'augmentation moyenne (en niveau) à 13,76 % pour l'année 1981.

HIÉRARCHIE DES RÉMUNÉRATIONS

Répartition de l'effectif par
tranche de rémunération
annuelle

+ de 150 000 F	2,8 %
de 100 à 150 000 F	9,8 %
de 90 à 100 000 F	7,8 %
de 80 à 90 000 F	17,6 %
de 70 à 80 000 F	30,4 %
de 60 à 70 000 F	26,2 %
de 50 à 60 000 F	4,2 %
- de 50 000 F	1,2 %

L'écart entre la moyenne des 10 % des salaires nets les plus élevés et celle des 10 % des salaires nets les moins élevés était de :

	1979	1980	1981
	2,65	2,64	2,55

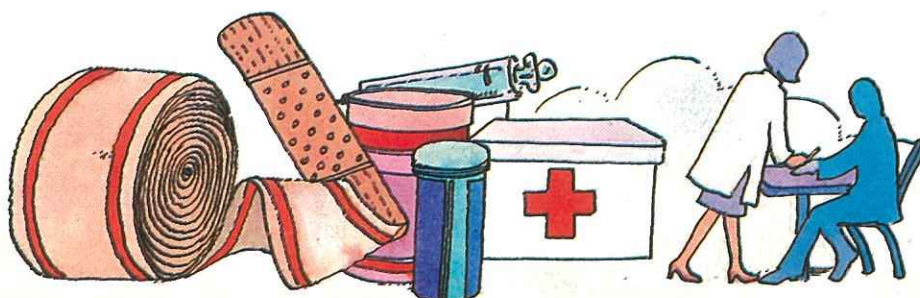
CONDITIONS DE TRAVAIL

ACCIDENTS

Nombre total d'accidents du travail avec arrêt	1979	1980	1981
	2 131	2 088	1 972

Nombre d'accidents
du travail avec arrêt
pour 100 agents
en 1981

Cadres	0,5 %
Maîtrise	2 %
Roulants	3,6 %
Ateliers-travaux	11,7 %
Autres filières	5,7 %
Ensemble	5,3 %



La diminution du nombre d'accidents se traduit par une baisse du **taux de fréquence** :

TF = $\frac{\text{Nombre d'accidents} \times 1\,000\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$	1979	1980	1981
	40,64	40,42	38,47

Nombre total de journées perdues par accident du travail	1979	1980	1981
	28 552	25 611	24 319

Nombre moyen de journées perdues par accident et par catégorie	Cadres	10,4 %
	Maîtrise	12,1 %
	Roulants	11,6 %
	Ateliers et travaux	12,4 %
	Autres filières	13 %
	Ensemble	12,3 %

Le **taux de gravité** qui est fonction du nombre de journées perdues suit la même évolution que le taux de fréquence :

TG = $\frac{\text{Nombre de journées perdues} \times 1\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$	1979	1980	1981
	0,61	0,57	0,54

ACTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Nombre d'agents formés à la sécurité	1979	1980	1981
	5 711	2 309	2 339

Ces formations représentaient en 1981 un total de 16 812 heures auxquelles viennent s'ajouter les formations de secourisme.

La diminution du nombre d'agents formés à la sécurité, depuis 1980, est liée à la non prise en compte des manœuvres d'évacuation.

SURVEILLANCE MÉDICALE DU TRAVAIL

La progression du nombre total de travailleurs exposés provient principalement du nombre croissant d'agents surveillés au titre de l'exposition au plomb et à ses composés, aux poussières d'amiante, à l'utilisation de peinture par pulvérisation et, surtout depuis 1980, de l'utilisation de terminaux d'ordinateurs ou de lecteurs de micro-fiches.

Nombre d'agents exposés	1979	1980	1981
	3 719	4 257	4 995

Au total, plus de 120 000 examens médicaux ont été pratiqués en 1981.

FORMATION

DÉPENSES DE FORMATION

Elles ont été en 1981 de plus de 173 millions de francs, ce qui représente un pourcentage de la masse salariale en augmentation par rapport à 1980

1979

1980

1981

4,41 %

4,80 %

5,30 %



NOMBRE D'AGENTS AYANT PARTICIPÉ A UN STAGE

1979

1980

1981

24 763

21 484

23 641

Pourcentage de stagiaires par catégorie en 1981

Cadres
71 %

Maîtrise
84 %

Exécution
71 %

Ensemble
64 %

Pourcentage de stagiaires hommes et femmes en 1981

Hommes

67 %

Femmes

44 %

NOMBRE D'HEURES DE STAGE RÉMUNÉRÉES ET NON RÉMUNÉRÉES

1979

1980

1981

1 292 745

1 426 412

1 618 777

Nombre moyen d'heures de formation par stagiaire

Cadres
40

Maîtrise
65

Exécution
73

Ensemble
68,30

CONGÉS FORMATION

(les chiffres concernant les congés formation sont inclus dans les résultats précédents)

1979

1980

1981

Nombre de stagiaires

1 035

1 725

1 940

Nombre d'heures rémunérées et non rémunérées

1979

1980

1981

72 845

178 156

237 043

En ce qui concerne la promotion sociale, la session 1981-1982, deuxième et dernière session transitoire de passage au nouveau mode de sélection par concours, a vu la mise en place, à la fin de l'année 1981, des premiers modules d'exécution préparant au concours de mécanicien d'entretien.

Pour la première fois, ont été pris en compte, pour l'accès à un stage préparatoire aux modules, les résultats en contrôle continu des cours de promotion sociale (1^{re} année mécanicien d'entretien).

Par ailleurs, 87 élèves sont sortis avec succès de l'école technique en 1981.

RELATIONS PROFESSIONNELLES

PARTICIPATION AUX ÉLECTIONS 1981

%	<u>votants</u> inscrits	Commissions de classement	68,5 %
		Conseil de discipline	70,4 %
		Conseil de prévoyance	69 %

POURCENTAGE DE VOIX OBTENUES

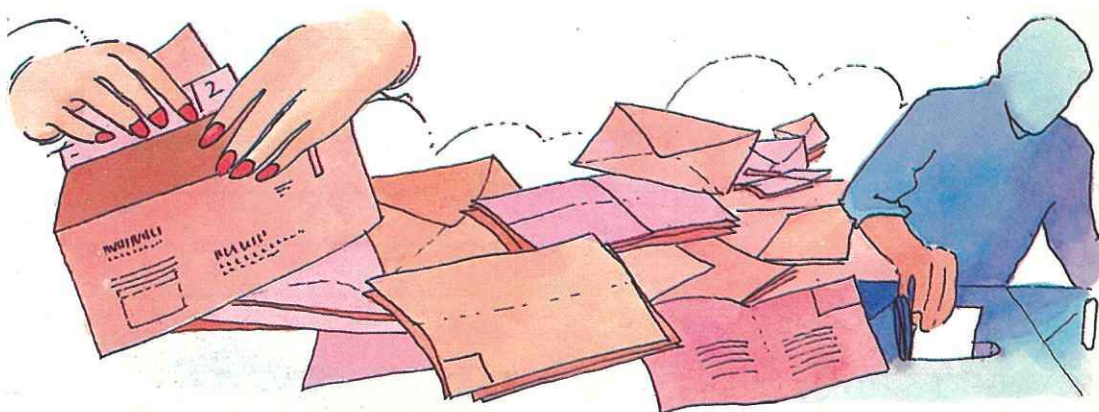
%	<u>Voix obtenues</u> suffrages exprimés	1979	1980	1981
CGT		42,8 %	40,8 %	41,7 %
FO		22 %	22,3 %	21,5 %
Autonomes		15,2 %	15,3 %	15,6 %
CFDT		10,8 %	11 %	11,4 %
CFTC		4,3 %	4,2 %	4,4 %
Indépendants		3,2 %	3,7 %	3,8 %
CGC *		1,7 %	2,7 %	1,6 %

* Comme pour les autres organisations syndicales, les pourcentages ont été calculés par rapport à l'ensemble des suffrages exprimés et non par rapport aux suffrages exprimés dans les seules catégories représentées par ce syndicat (cadre et maîtrise).

CRÉDITS D'HEURES DE RELÈVES

(Crédits utilisés durant l'année)	1979	1980	1981
	181 304	178 323	177 990

Viennent s'ajouter à ce total les heures des 59 permanents syndicaux et des 5 représentants du personnel qui siègent au conseil d'administration de la RATP.



ACTION SOCIALE

DEPUIS 1962, LA RATP
AFFECTE 2,711 %
DE LA MASSE SALARIALE
AU FONCTIONNEMENT
DES ŒUVRES SOCIALES

	1979	1980	1981
Comité d'entreprise	61,4 MF	69,8 MF	79,9 MF
Fondation « Les enfants du métro »	6,3 MF	7,1 MF	8,0 MF
Travaux d'entretien effectués par l'entreprise dans les propriétés mises à la disposition des œuvres sociales	0,5 MF	0,6 MF	0,7 MF

(MF : millions de francs)

LOGEMENT

	1979	1980	1981
Prêts à la construction accordés			
nombre	493	525	362
montant	17,3 MF	20,5 MF	13,4 MF
Nombre de logements locatifs mis à la disposition de l'entreprise	112	194	206

MONTANT DE LA PARTICIPATION A L'EFFORT DE CONSTRUCTION

(En % des salaires versés l'année précédente)	1979	1980	1981
	0,79 %	0,88 %	0,69 %

Si, pour une plus ample information, vous souhaitez que le texte complet vous soit adressé personnellement, il vous suffit d'en faire la demande en remplissant le bulletin ci-dessous et en le renvoyant par courrier intérieur à l'adresse suivante :
Direction du personnel, Bilan social, Grands-Augustins.

Nom : _____
Prénom : _____
Matricule : _____
Grade ou emploi : _____
Service : _____
Attachement : _____

souhaite recevoir le bilan social 1981. _____

QUARTIER OPÉRA

ITINÉRAIRE BIS



Depuis le 5 juillet dernier, la rue Auber (9^e arrondissement) est fermée à la circulation et ce pour une durée d'environ un an.

Cette décision a été prise en raison d'importants travaux entrepris par la RATP dans ce secteur : la réfection des couvertures métalliques des stations « Havre-Caumartin » et « Opéra » de la ligne 3 (Pont de Levallois-Gallien). Construits pour la plupart avant 1914, les ouvrages du métro de ce type subissent les effets de la corrosion. Aussi, depuis plusieurs années, les programmes de consolidation des infrastructures prévoient la réfection de quelque 1 200 m² par an de ces ouvrages. Les inspections systématiques et les nombreux signalements du service de l'exploitation du réseau ferré ont conduit à programmer pour cette année ces deux stations de la ligne 3, entraînant un chantier qui s'étend de la rue Scribe à la place de l'Opéra pour la station « Opéra », entre le boulevard Haussmann et le carrefour des rues Caumartin et des Mathurins pour la station « Havre-Caumartin », sur une longueur de 100 mètres et une largeur de 15 mètres.

Le quartier est sillonné par de nombreuses lignes d'autobus. 13 lignes sont plus ou moins touchées par une modification d'itinéraire (dont 10 qui empruntaient normalement la rue Auber). Un véritable casse-tête pour les responsables de ce plan de déviations quand on sait que cela représente un quart du réseau parisien, qui plus est, fréquenté par près de 80 000 voyageurs par jour.

CLAUDE QUIN VICE-PRÉSIDENT DE L'UITP

Le Comité directeur de l'Union internationale des transports publics (UITP), réuni à Düsseldorf le 18 mai 1982, a élu le président de la RATP, M. Claude Quin, à la vice-présidence de l'Union.

L'UITP regroupe plus de 360 réseaux de transport de voyageurs de 68 pays. Elle fait partie des organisations non gouvernementales reconnues officiellement par l'ONU. Son président est un responsable des transports publics d'Allemagne fédérale, M. F. Pampel, directeur général du Hamburger Hochbahn AG, réseau de Hambourg. Il est assisté de sept vice-présidents appartenant aux pays suivants : Belgique, France, Grande-Bretagne, Italie, Suède, URSS, USA.

Le prochain congrès de l'UITP aura lieu en 1983, à Rio de Janeiro.



Dans le prochain numéro d'Entre les lignes, nous reviendrons plus en détail sur l'ensemble de ces travaux.

SORTIE

« PALAIS OMNISPORTS »



L'ouverture, à la fin de l'année 1983, du Palais Omnisports de Paris-Bercy, sera l'un des piliers de la restructuration de ce secteur. Ce quartier, jusqu'alors relativement peu fréquenté, accueillera les spectateurs de quelque 200 manifestations sportives et autres spectacles annuels.

Nombreuses seront les possibilités de se rendre au Palais Omnisports par les transports en commun métro, RER, autobus et train SNCF. Si l'adaptation des infrastructures existantes ne nécessite, d'une manière générale, que des modifications mineures, il n'en va pas de même pour la station « Bercy » de la ligne 6 qui, dans l'état actuel, ne pourrait faire face à la demande. La salle des billets, d'une part, est trop exiguë et d'autre part, les dispositifs de contrôle sont installés sur les quais.

Les prévisions de trafic établis-

sant que « Bercy » devra écouler des flux ponctuels de 250 à 300 voyageurs par minute, il est nécessaire de remanier très profondément les structures actuelles.

La nouvelle salle des billets, implantée sous la rue de Chamberlin, sera suffisamment vaste pour être équipée d'un grand nombre de postes de contrôle de billets. Elle aura un accès direct sur la rue de Chamberlin que la Ville de Paris envisage de transformer en voie piétonne.

Par ailleurs, un nouveau couloir desservant directement le quai en direction de « Nation », permettra de séparer nettement les voyageurs accédant à chacun des quais dès le franchissement des contrôles.

Bien entendu, la RATP aura le souci de mener à bien l'ensemble de ces travaux pour qu'ils soient achevés lors de l'inauguration du Palais Omnisports, fin 1983.

ADIEU
BONBONS

Bonbons et confiseries en tous genres vont bientôt disparaître du métro, bouleversant les habitudes de bon nombre d'usagers marquant systématiquement le transport et le chewing-gum. Habitudes fort sympathiques au demeurant s'il n'en était d'autres chez des individus ayant des motivations bien différentes, à savoir tous les vandales et autres casseurs de distributeurs. Car c'est bien là ce qui a

contraint la RATP à ne pas renouveler les conventions des sociétés SAFAA et SAFDA qui n'ont pu trouver l'appareil inviolable. Le spectacle beaucoup trop souvent offert des distributeurs fracassés et vidés de leur contenu n'était plus acceptable, c'est pourquoi, depuis le 1^{er} juillet, SAFAA et SAFDA ont entrepris l'enlèvement des appareils qu'elles ont six mois pour mener à bien.

Les emplacements laissés vacants seront réutilisés à des fins commerciales ou publicitaires, diverses solutions sont actuellement à l'étude. Un concours et une enquête d'opinion auprès des usagers devraient prochainement être organisés. L'ensemble des résultats devrait permettre de trouver le meilleur moyen de remplacer avantageusement les distributeurs de bonbons.



NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

LA VIE DE L'ENTREPRISE

Exploitation métro

● Si la station Liège (l. 13) a fait l'objet d'une décoration originale, trois autres stations viennent de voir s'achever leur rénovation dans le « style métro » classique : Chaussée-d'Antin (l. 9), Père-Lachaise et Saint-Maur (l. 3).

● Equipement d'ateliers pour des travaux spécialisés : Vaugirard et Saint-Fargeau ont désormais respectivement à leur charge la surveillance et la réparation des sabots de freins et des équipements pneumatiques.

● Cinq escaliers mécaniques anciens ont été remplacés : à Porte de Bagnolet (l. 3), à Daumesnil (l. 6), à Bastille (l. 8), à Louis-Blanc et enfin à Bolivar (l. 7 bis).

● Meilleure atmosphère sur la ligne 4 avec le nouveau dispositif de ventilation Saint-Vincent-de-Paul.

● Amélioration des conditions de maintenance du matériel roulant : la modernisation des fosses de vi-

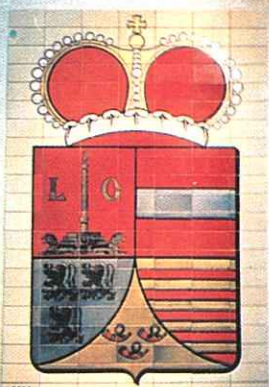
site en terminus de Nation (l. 6) et de Porte de La Chapelle (l. 12) est terminée depuis le début de l'été.

Exploitation RER

Un accès pompiers est désormais ouvert sur la ligne A entre les gares d'Etoile-Charles-de-Gaulle et de La Défense à la hauteur du Pont de Neuilly. Il s'agit là d'une réalisation illustrant le souci de la RATP d'amé-

L'AN IX DE LA RÉNOVATION

Depuis 1974, ce sont quelque 80 stations du métro qui ont été rénovées ou sont en cours de rénovation, suivant une programmation établie en tenant compte de l'importance de leur trafic, de l'état du revêtement, de l'état de dégradation de l'esthétique et de leur situation par rapport à l'environnement. Cinq stations ont été programmées cette année : « Liège », dotée d'une décoration évoquant la ville et la province de Liège (cf. Entre les lignes n° 55), Saint-Lazare (I.3), Strasbourg-Saint-Denis (I.4), Gare d'Austerlitz (I.5) et Pigalle (I.12).



MOTRICE ÉCONOMIQUE

Elle ne passe pas inaperçue, cette motrice arborant une livrée pour le moins insolite ; mais n'est-ce pas un bon moyen d'attirer l'attention des voyageurs sur une innovation technique ?

C'est au tout début juin qu'elle a fait son apparition sur la ligne 3 bis « Gambetta - Porte des Lilas », sur laquelle elle circule depuis sous la surveillance attentive des spécialistes. Sous des dehors fantaisistes, cette motrice est en réalité une « première » technique : ses moteurs asynchrones sont alimentés par un courant triphasé alors que les autres moteurs de traction

du métro et du RER le sont par un courant continu. Ce nouveau type de moteur, dépourvu de collecteur, tourne à 2 700 tours/mn et permet de rouler à 80 km/h. Tout comme un hacheur règle l'alimentation en énergie du moteur à courant continu, un onduleur permet de faire varier en permanence la tension et la fréquence d'alimentation du moteur asynchrone. Les passages marche avant/marche arrière et traction/freinage peuvent s'effectuer très simplement sans dispositif extérieur. Cet équipement ne dissipe pas d'énergie au démarrage et récupère lors du freinage l'énergie cinétique acquise par le train.

En outre, un tel moteur dont l'un des avantages importants est sa simplicité de construction, peut faire réaliser de sensibles économies d'entretien.

La RATP a décidé de lancer une série d'expérimentations avec les constructeurs de matériel ferroviaire, Alstom Atlantique, TCO et MTE. La première motrice à moteurs asynchrones est le résultat d'une collaboration avec la société Alstom-Atlantique : les essais d'endurance en ligne vont contribuer à préparer l'avenir de la traction ferroviaire.



NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

liorer la sécurité en cas d'incendie ou d'accident, et ce tout particulièrement dans les longues interstations. D'autres issues du même type destinées à faciliter les secours, sont en projet.

Exploitation autobus

La RATP a passé à Renault Véhicules Industriels une commande de 270 autobus de type standard

« restylé » livrables du 1^{er} septembre 1982 au 31 juillet 1983. Ils seront équipés d'un dispositif de comptage des voyageurs par tapis sensible (cf. Entre les lignes n° 54). L'autobus « restylé » est d'ores et déjà devenu, en quelques mois, un familier des Parisiens ; après de nombreuses lignes de banlieue une ligne parisienne en est entièrement équipée, le 21. Par ailleurs, 55 autobus articulés et 11 autobus PR100 (autobus autoroutiers) ont également été commandés.

SOFRETU

Mexique

Le 7 juillet dernier, Sofretu, présente depuis 15 ans au Mexique, a signé avec l'état du Nuevo-Leon, un contrat relatif aux études préliminaires d'un réseau pour la ville de Monterrey. Il s'agit, suite à une expertise où se sont concurrencés le Canada, le Japon, la Belgique, la Grande-Bretagne et la France, de donner aux autorités locales tous les éléments pour une décision.

« SUPERBUS » : LES RÉALITÉS



L'autobus articulé RVI dont le prototype a été présenté très officiellement aux Parisiens avant sa mise en exploitation normale dans le courant de l'hiver prochain (cf. Entre les lignes n° 55), s'est vu confronté aux réalités de la circulation lors d'essais destinés à mettre en évidence les aménagements à prévoir tant sur le trajet des lignes concernées que dans les terminus.

Le prototype du « superbus » a circulé tour à tour sur les lignes 91, 183 et 215 plusieurs jours durant, ce qui a permis aux responsables du réseau routier de mesurer son niveau d'intégration à la voirie. Les remarques suscitées par les difficultés rencontrées ont fait l'objet de rapports qui sont actuellement entre les mains des responsables de l'exploitation de la voirie (Direction de la voirie parisienne, Préfecture de police, Direction départe-

mentale de l'équipement, Direction des polices urbaines) ainsi que des élus des communes intéressées.

Le délai séparant les essais de la mise en service est suffisamment long pour que les modifications demandées soient réalisées, d'autant plus qu'il ne s'agit pas de gros travaux : dédoublement des points d'arrêt actuellement jumelés avec d'autres lignes, déplacement de mobilier urbain, poteaux, bancs et autres bacs à fleurs pour dégager l'accès aux portes de l'autobus, etc.

Un autre élément du problème est à considérer : l'accoutumance des automobilistes qui devront prendre en compte la remorque de l'autobus articulé et veiller à ne pas s'en approcher lors des manœuvres de déboîtement. L'expérience des villes de province a montré qu'il n'y a pas là de difficulté particulière.

VISITE A MARNE-LA-VALLÉE

C'est le vendredi 4 juin, en présence de M. Ossorio, président d'Epamarne - Établissement public de Marne-la-Vallée -, de Mme Goutman, sénateur-maire de Noisy-le-Grand, de MM. Poulit, directeur d'Epamarne, Essig, directeur général de la RATP, Marcq, directeur général adjoint et Bony, directeur du personnel, que les élus du comité d'entreprise et des comités professionnels 5 et 6 ont visité les nouveaux locaux de Marne-la-Vallée.

Une visite, centre d'intérêt principal pour les élus, mais qui était complétée par de nombreuses informations sur la ville et la vie à Marne-la-Vallée. Les responsables d'Epamarne ont souligné le bien-fondé de la réalisation de la ville nouvelle et présenté grâce à des maquettes, plans et diapositives, les principales réalisations. Un circuit en autobus dans la ville a permis d'une part, de se rendre compte de l'urbanisation soignée et harmonieuse de Marne-la-Vallée qui a, notamment, préservé et aménagé espaces verts et plans d'eau et d'autre part, de juger de la qualité des équipements collectifs et des infrastructures au service des habitants.

Enfin, c'est en soulignant l'interdépendance du développement de la ville nouvelle et des facilités d'accès par les transports en commun que M. Essig et Mme Goutman ont clôturé la matinée.



Le directeur d'Epamarne présentant aux élus du comité d'entreprise et des comités professionnels 5 et 6 la maquette de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Ligne 5 : quand le métro se mouille



C'est le 7 juin au matin. Le niveau de l'eau commence à baisser.

Le dimanche 6 juin 1982 aurait pu être un dimanche comme les autres si, vers 16 h 30, un orage d'une rare violence n'avait éclaté sur les quartiers nord et nord-est de Paris. De mémoire de météorologiste « on n'avait pas vu ça depuis 50 ans ». C'est un vrai déluge qui noie littéralement les XI^e, XIX^e et XX^e arrondissements, immobilisant les conducteurs aveuglés par ces trombes d'eau et leurs véhicules sur certains tronçons du périphérique transformés en lacs artificiels.

Une rare violence, en effet, puisqu'à 18 heures la station de métro Église de Pantin (l.5) était sous 1,20 m d'eau à compter du niveau des rails et qu'à 20 h les quais de la même station disparaissaient sous 26 cm d'eau. Quant aux 18 trains garés dans le terminus, ils étaient complètement noyés, le niveau de l'eau ayant atteint 1,20 m dans certaines voitures et cinq bogies ayant même déraillé sous la violence de la poussée des eaux.

Une rare violence encore puisqu'il faudra 26 heures pour que l'électricité soit rétablie dans ce secteur de la capitale ; plusieurs postes de transformation EDF ayant été inondés et en particulier le central Parmentier, dans le XI^e arrondissement, qui était encore sous trois mètres d'eau le lundi matin.

23 000 m3 d'eau

Sous la violence de l'orage, le mur de protection du chantier du prolongement de la ligne 5 du métro à Bobigny cède et l'eau s'engouffre dans le tunnel par cette brèche mais aussi par les grilles d'aération. On estime à 23 000 m³ le volume d'eau s'étant répandu dans le tunnel et la station Église de Pantin, ce qui est colossal.

Il ne faudra pas moins de huit pompes, deux groupes électrogènes, et surtout 36 heures d'efforts aux agents du service d'épuisement des eaux (TE) pour pomper cette mer boueuse et assécher le ballast et le matériel.

Mais si l'eau a complètement disparu en ce mardi matin, les dégâts sont considérables : le matériel électrique et pneumatique de 18 trains est hors service, la plupart des installations électriques sous

tunnel et en station sont endommagées – une barre de courant a même été sortie de ses supports – un levier de manœuvre est tordu, le pilotage automatique est endommagé, tous les cheminements en planche ont été emportés ou sérieusement détériorés ainsi que les voies de garage, sans compter la boue et les déchets répandus mélangés à du ciment et le ballast raviné et déplacé.

Tout le monde sur le pont

Dès le 6 au soir, une navette par autobus est mise en place pour assurer le trafic des voyageurs entre le terminus Église de Pantin et la station Porte de Pantin, via la station Hoche.

Ligne 5 : quand le métro se mouille (suite).

Pendant ce temps, en sous-sol, les agents du service de la voie (TV) et les employés chargés du nettoyage s'affairent sans relâche, nuit et jour, à débayer la voie et à la nettoyer. Un terminus provisoire est créé entre les stations Porte de Pantin et Hoche.

Dès le 9 juin, c'est au tour des agents du service du matériel roulant (FR) d'entrer en scène : leur tâche réside dans l'évacuation des trains du terminus afin de permettre sa remise en état par les services techniques. Préalablement, les caisses et parties accessibles des bogies sont nettoyées par une entreprise. Le fait que certains bogies aient déraillé rend encore plus pénible cet énorme travail : l'équipe de relevage a d'ailleurs été mise quotidiennement à contribution pendant cette phase. Ce programme d'évacuation des trains inondés s'achève le 18 juin.

Devant l'ampleur des dégâts, tous les ateliers du métro pouvant accueillir des trains ont été réquisitionnés, le solde du parc de matériel endommagé étant garé sur des voies de la gare SNCF de Grenelle-Marchandise. Ce site est en effet raccordé à l'atelier RATP de Vaugirard et permet les interventions de dépose, de nettoyage et le séchage du matériel à l'air libre.

Le premier objectif est de remettre en service assez rapidement le plus grand nombre de trains parmi les moins touchés (5 ou 6 trains d'ici septembre) ; en ce qui concerne les matériels les plus atteints par l'inondation, il ne sera probablement pas possible d'éviter une révision générale très approfondie voire le changement de certains bogies. 7 à 8 mois seront nécessaires pour mener à bien cette entreprise. Les ateliers de Choisy concentreront leur activité, à partir du mois d'octobre, les révisions en cours étant terminées, sur la remise en état des trains inondés.

A partir du 9 juin et au fur et à mesure que les trains sont évacués, le service TV peut entreprendre la réfection de près de 1 500 m de cheminements, la remise en état des voies de garage et la réfection de tous les joints isolants qui nécessitent, encore une fois, un travail incessant 24 h sur 24 pendant une semaine.

De leur côté, les agents du service TC portent secours aux systèmes cybernétiques et remettent en état le pilotage automatique – intervention effectuée sur place – mais les dégâts les plus importants se situent au niveau des trains : chaque train est équipé d'un poste mobile de téléphone haute fréquence qui assure les liaisons entre le conducteur du train et le PCC (poste de contrôle centralisé). Douze postes ont été inondés et nécessitent des soins intensifs. Ils remettront aussi en état toutes les installations téléphoniques du terminus ainsi que le poste de manœuvre local.



Les navettes autobus sont prises d'assaut...



5 bogies ayant déraillé, l'équipe de relevage...



... tout comme la navette métro

Enfin, à partir du 18 juin, c'est au tour du service des installations électriques (TE) de se lancer dans cette véritable course contre la montre. Le changement de nombreux câbles, le remplacement partiel de l'appareillage d'alimentation en courant de traction du terminus, la réfection totale de l'éclairage de la fosse de visite, la vérification et le nettoyage de toutes les installations ont nécessité la présence permanente de 8 à 10 personnes sur le chantier de jour comme de nuit.

Autobus + navette métro

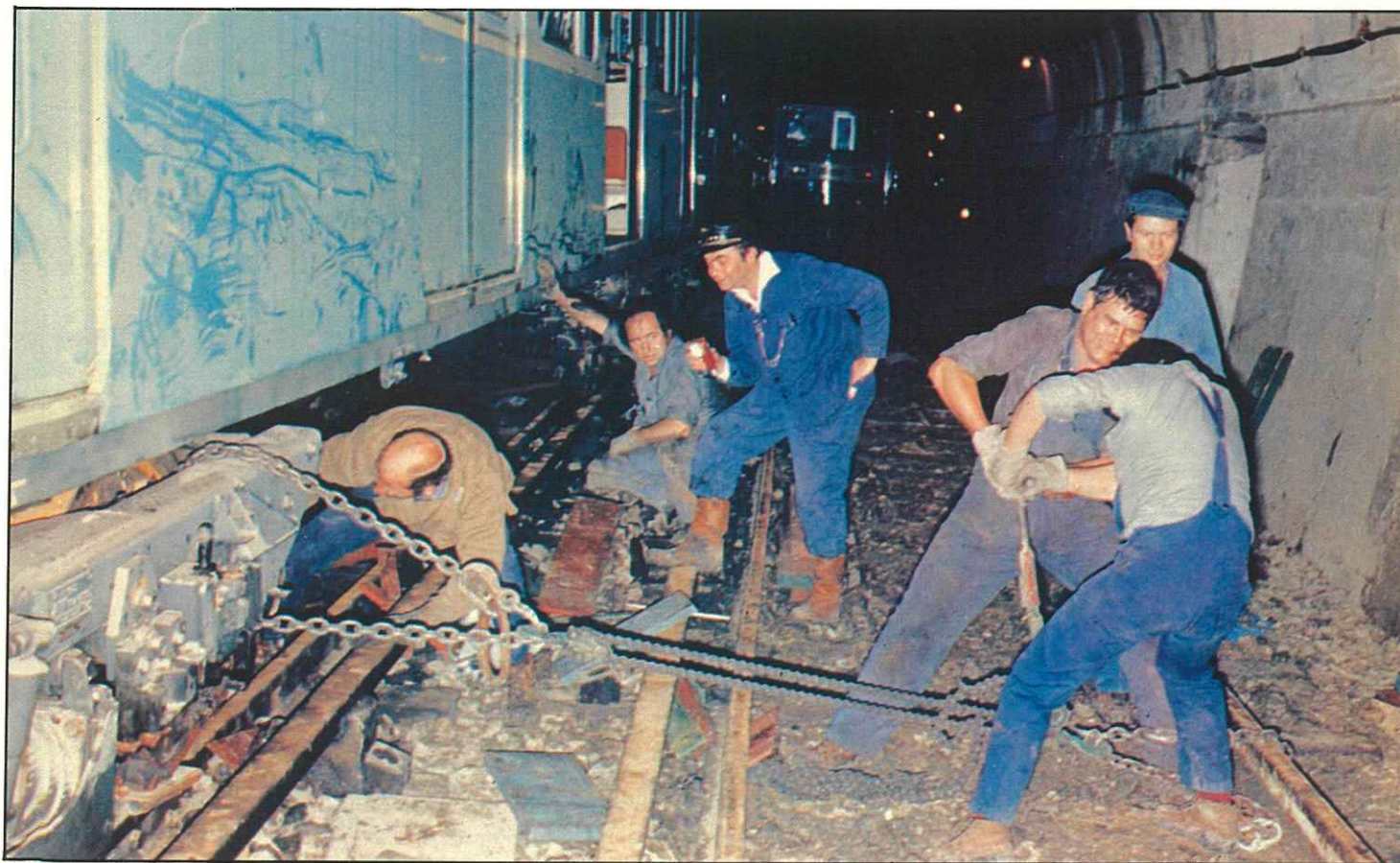
Comme toujours, le premier souci de la RATP a été d'assurer la continuité du service voyageurs. Aussi le 16 juin, une navette métro est-elle établie entre les deux stations « Porte de Pantin » et « Église de Pantin ». Ce service est assuré du lundi au vendredi inclus avec un départ toutes les 9 minutes. Mais afin d'assurer une meilleure desserte de ces deux stations et de compléter cette navette aux

heures de pointe en particulier, la navette par autobus mise en place dès le 6 juin est maintenue en semaine ainsi que le samedi et le dimanche où elle est seule à fonctionner.

C'est le dimanche 27 juin que l'exploitation de la ligne redevient normale : 21 jours après l'inondation, 21 jours seulement ! Naturellement, il sera nécessaire de compenser le manque de trains à la rentrée de septembre. À cet effet, il a été décidé de maintenir en service sur la ligne 9 (Pont de Sèvres-Mairie de Montreuil) les neuf trains Sprague dont la réforme était prévue avant la fin de l'année et de diminuer légèrement la réserve générale atelier. Si besoin est, des réductions de service très faibles de un ou deux trains interviendraient sur les lignes 5 et 9.

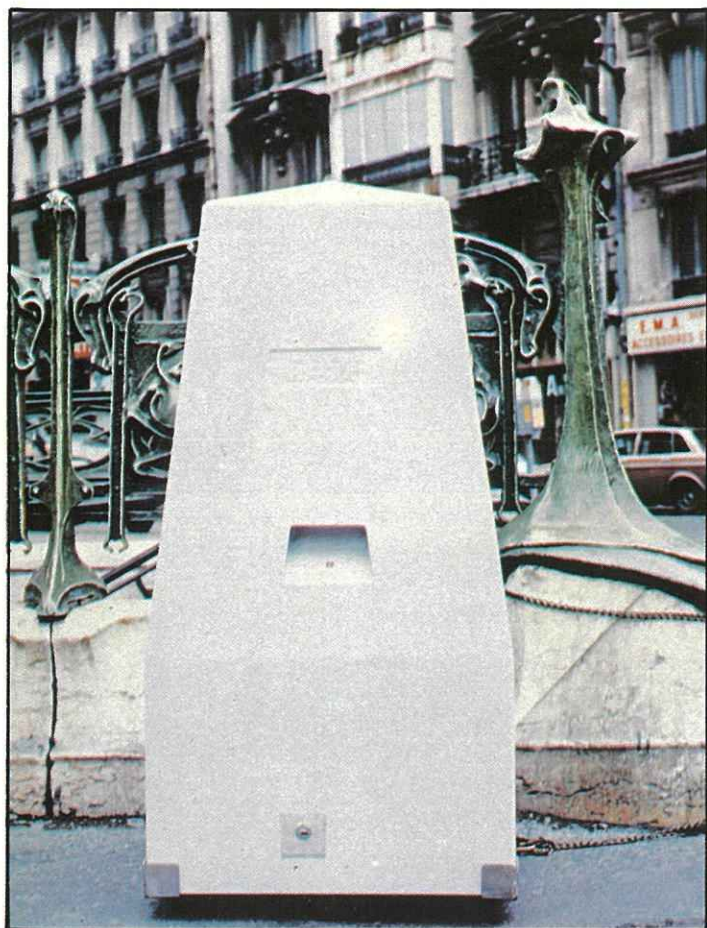


Remettre en état les voies.



... est mise quotidiennement à contribution.

SEHPIA SAISIT LE TEMPS



Une balise placée sur la voie publique, véritable « cerveau » de l'enquête.



L'identificateur, situé à l'avant de l'autobus.

Le reproche le plus souvent formulé à l'encontre des autobus est leur manque de régularité. Phénomène que l'on peut, certes, regretter mais qui s'explique aisément. En effet, malgré les nombreux aménagements réalisés ces dernières années, notamment les couloirs réservés, les autobus demeurent tributaires d'une circulation souvent difficile dans Paris.

Pour les exploitants du réseau routier, établir un tableau de marche des autobus dans de telles conditions constitue un problème bien épineux. En effet, l'une des composantes principales d'un tableau de marche étant le temps de parcours alloué pour aller d'un terminus à l'autre, sa juste détermination est essentielle : il faut qu'elle « colle » le mieux possible à la réalité. Jusqu'à présent, cette évaluation se faisait par chronométrages pendant tout ou partie de la journée, sur trois ou quatre jours. Une méthode qui, pour avoir fait ses preuves, n'en comportait pas moins quelques inconvénients : nécessité d'un effectif important parfois difficile à réunir et résultats pas toujours représentatifs puisque le nombre de jours de « chrono » était limité.

Autant de difficultés qui, dans un avenir proche, devraient être aplanies grâce à l'intervention du système SEHPIA : « système d'enregistrement des heures de passage par identification des autobus ».

Un système objectif et fiable

Grâce à la prise en compte d'un grand nombre de mesures sur le terrain, SEHPIA fournit avec précision les temps de parcours et de stationnement aux terminus et doit permettre l'élaboration de tableaux de marche bien adaptés. Outil d'aide à l'exploitation, le système peut aussi servir de base de concertation avec le personnel.

Sehpiea mis à nu

Le système est composé de deux éléments :

- les identificateurs : lors d'une campagne de mesures, chaque autobus de la ligne est équipé d'un identificateur ; celui-ci émet en permanence le code qui le caractérise ;
- les balises : elles sont placées sur la voie publique aux points où l'on désire relever les temps de parcours ou les temps de stationnement. Chaque fois qu'un autobus passe devant une balise, le récepteur enregistre le code émis par l'identificateur ainsi que l'heure correspondante. Toutefois, afin d'éviter l'enregistrement permanent du code lorsqu'un autobus est en stationnement devant une balise, ce qui épuise inutilement les batteries, les messages suivants provenant du même véhicule ne sont mémorisés que toutes les 30 secondes. Par contre, si un autre autobus arrive dans le cône de réception, son code est bien enregistré par la balise.

Actuellement, le « parc » SEHPIA se compose de 20 balises et de 100 identificateurs, ce qui doit permettre de réaliser 4 à 7 enquêtes par mois.

Des informations au service de l'exploitation

Le bon fonctionnement d'une enquête SEHPIA est lié à une étroite collaboration entre les différents services qui interviennent : le service de l'exploitation du réseau routier (RE), par l'intermédiaire de ses inspecteurs de lignes, est à la fois demandeur et utilisateur ; le service du matériel roulant (RT) met en œuvre le système au moment des enquêtes puisqu'il est chargé de la pose et du retrait des balises et des identificateurs ainsi que de leur entretien ; le service de l'information (GI) traite et édite les données enregistrées, tandis que le service des études d'exploitation (RC) coordonne le tout en programmant et en organisant les enquêtes en fonction de leur degré d'urgence.

Une chaîne, à première vue un peu complexe, mais qui n'allonge pas les délais. Selon l'importance de l'enquête, 16 à 42 jours sont environ nécessaires pour que les résultats parviennent à l'inspecteur de lignes, 7 à 30 jours étant consacrés à l'enregistrement sur le terrain.

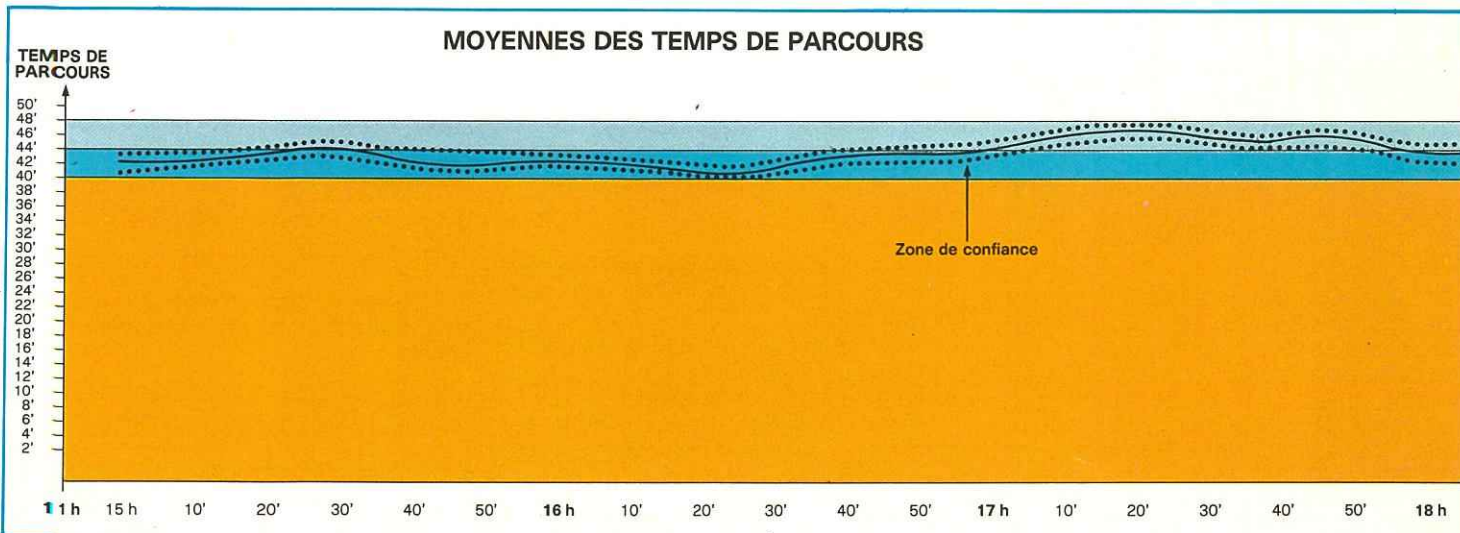
Les résultats fournis par le service de l'information sont, en règle générale, de 4 types :

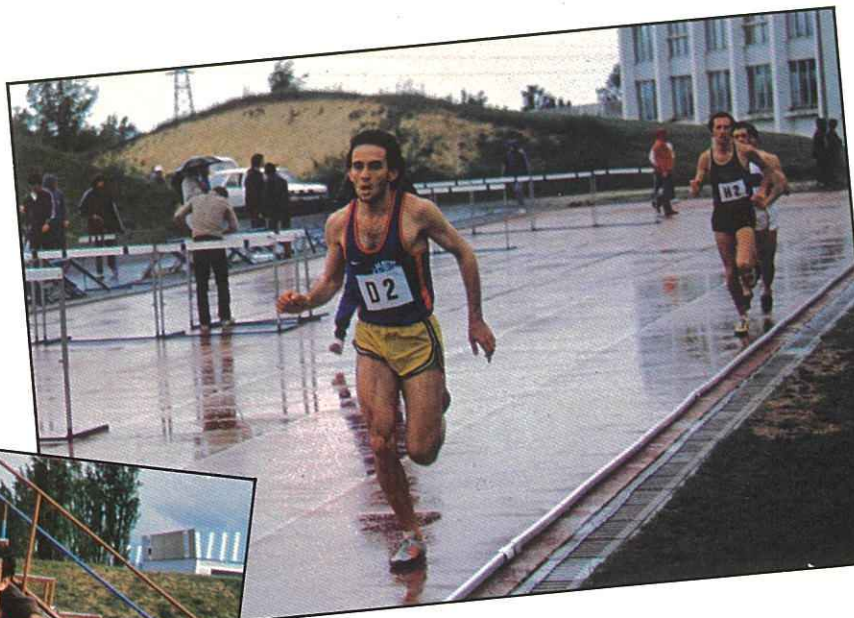
- le tableau des temps de parcours moyens et leur écart-type par tranche horaire d'une demi-heure ;

- la représentation graphique (par un nuage de points) de tous les temps de parcours relevés pendant l'enquête ;
- le graphique de la moyenne des temps de parcours avec sa zone de confiance (voir graphique). C'est l'information la plus utile aux inspecteurs de ligne. Le trait plein relie l'ensemble des moyennes calculées par demi-heure et décalées à chaque fois de cinq minutes. Ainsi, par exemple, de 8 h à 8 h 30, on calcule la moyenne de toutes les valeurs enregistrées puis on fait le même calcul pour la tranche horaire allant de 8 h 05 à 8 h 35 et ainsi de suite pour toute la période étudiée. C'est à l'intérieur de la « zone de confiance » située autour de la moyenne, que l'inspecteur de lignes pourra déterminer ses temps de parcours. La probabilité pour que le temps réel soit situé à l'intérieur de cette zone est de 95 % ;
- le graphisme de la moyenne des temps de stationnement.

Le système SEHPIA n'en est encore qu'à ses premières applications. Il a déjà été utilisé sur les lignes 43, 83 et 76 et devrait devenir véritablement opérationnel au cours du dernier trimestre de cette année.

Permettant de fixer des temps de parcours bien adaptés aux conditions de circulation, son utilisation ne se limitera pas, à l'avenir, à ce seul usage. Des études sont en cours pour exploiter ses résultats dans d'autres domaines (étude des problèmes de circulation, détermination des temps de battement, etc.). Une concertation avec un dépôt pilote pour tester de nouvelles méthodes d'élaboration des tableaux de marche est d'ailleurs actuellement en cours.





ATHLÉTISME

Aux Championnats de France FSGT, les 26 et 27 juin 1982 à Yerres, les meilleurs résultats chez les cadets ont été enregistrés par : Stéphane Macé 5^e sur 200 m en 24" 7, Vincent Brémont qui obtient la 4^e place sur 1 500 m en 4' 29" 4. Chez les cadettes, Isabelle Héreau est 9^e du 800 m en 2' 37" 4. En seniors, Joël Poulain remporte le titre sur 800 m en 1' 55" 6 tandis que Stéphane Martial se classe 3^e du 1 500 m (3' 57" 2). Chez les dames, Malika El Mabrouk, 3^e du 800 m, 4^e sur 400 m haies est championne de France au javelot (36,50 m).

Deux Championnats de France des cheminots les 25 et 26 juin 1982 à Thionville, plusieurs titres ont été remportés par les athlètes de la RATP : Yves Le Roy sur 110 m haies (14" 8) et au disque (50,04 m), Rémy Petitbois sur 400 m haies (57" 2), Gilbert Bessières sur 10 000 m (30' 36" 1), Claude Vella au marteau (50,30 m) et en cadets, Jean-Pierre Caro au poids avec 11,87 m. D'au-

tres athlètes ont obtenu également de brillantes places d'honneur : Dominique Adrouche, 5^e sur 3 000 m steeple, Alain Tonna, 4^e au marteau, Francis Mollier, 6^e au 1 500 m, Pascal Despas, 2^e au 100 m et 3^e sur 200 m (22" 8), Maurice Héreau, 5^e sur 10 000 m et Gérard Souvestre sur 20 km marche.

Un rendez-vous à ne pas manquer : le dimanche 10 octobre, à partir de 10 h, se dérouleront à Fontenay-les-Bris les Championnats de France FSGT de marathon.

JUDO

Après la « rénovation » de l'équipe première, les résultats ne se sont pas fait attendre...

Aux Championnats de France USCF à Bordeaux, l'US-Métro remonte de la septième à la deuxième place.

Deux médailles d'or pour Burin en moins de 95 kg et Pena Georges en moins de 65 kg.

Une médaille de bronze pour Pena Daniel en moins de 60 kg.

A la rentrée de septembre, c'est donc une section restructurée qui vous attendra, débutants et chevronnés, avec un encadrement agents qui restera à augmenter.

Saisissez vos kimonos mais notez que le seul dojo de l'US-Métro se situe au 77, av. du Dr Netter, métro Nation ou Pte de Vincennes, et non à l'adresse publiée dans le n° 53 d'« Entre les lignes ».

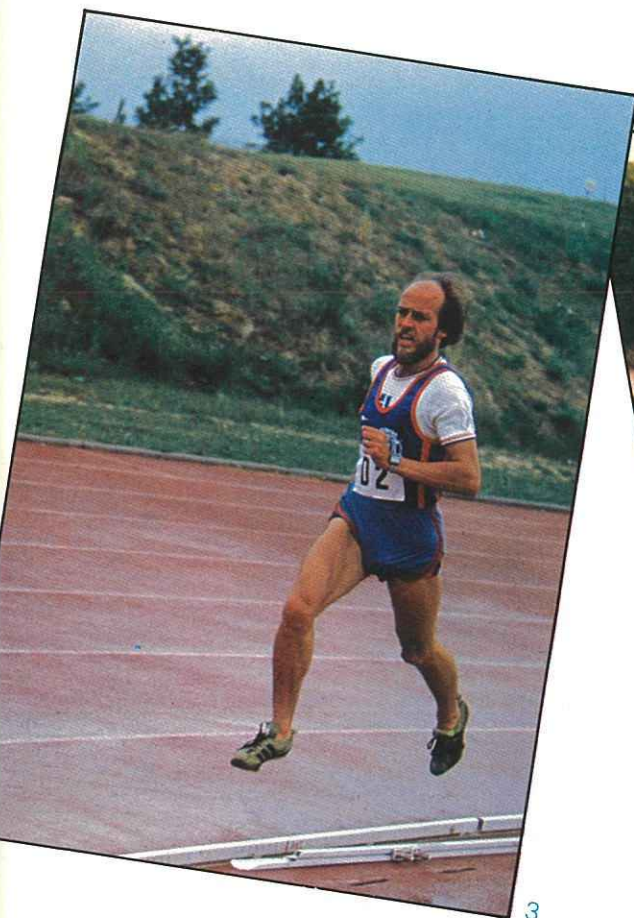
Pour tous renseignements, adressez-vous à M. Goujon. Tél. : 9206.

HOCKEY SUR GAZON

L'équipe seniors manque de très peu l'accession en 1^{re} division nationale.

TENNIS DE TABLE

La section féminine participera l'an prochain au Championnat de France après une excellente saison 1982.



3



4

HALTÉROPHILIE

A Châlons-sur-Marne, l'équipe seniors se classe 2^e des Championnats cheminots.

KARATÉ

Les karatékas Prunier, Lison et Simon sont champions de France corporatifs par équipes.

ÉQUITATION

Le 13 juin 1982, s'est déroulé avec une parfaite organisation le concours hippique interclubs de la section au cercle hippique du Bois de Boulogne en dépit de conditions atmosphériques épouvantables.

HAND-BALL

Les seniors de l'équipe 1^{re} après une brillante saison régionale, accèdent à la division excellence.

1 Marcel Manson sur 1 500 m des interclubs, un équipier modèle.

2 Stéphane Martial, 3^e des Championnats de France FSGT sur 1 500 m et qualifié pour les Championnats de France espoirs.

3 L'équipe du relais 4 x 400 m (Patrick Françoise, Joël Poulain, Yves Le Roy, Stéphane Macé).

4 L'équipe 1^{re} aux Championnats USCF à Bordeaux.

**Le bal de l'USMT
se déroulera
le samedi 20 novembre 1982
à la salle des fêtes
d'Issy-les-Moulineaux.
Votre présence est attendue,
alors... venez nombreux.**

