

**ENTRE**

# Les lignes

**LE NOUVEAU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION  
A UN AN**

**RATP**

N° 85  
Août-Sept. 1985

## SOMMAIRE

COUVERTURE :  
RATP-Carrier

3 Éditorial

4 Un nouvel ordinateur  
qui dessine

6 Le nettoyage des bus

10 Métro. Vidéo

11 Interview du Président

16 Orlybus

17 La nouvelle grille  
horaire du RER

18 Le terminal bus  
de Vincennes

22 Bilan social 84

24 Médecine et sport

25 La chronique du conseil

27 Nanterre bus

28 Sports, Actualité

DERNIÈRE :

« S'il te plaît dessine-moi un ticket »  
(RATP-Ardaillon)

## L'EXPLOIT DE L'ÉTÉ

Pendant les plus fortes chaleurs du mois de juillet, l'équipe d'Entre les lignes s'est préparée, a tenté et réussi la remontée de la face nord du boulevard Saint-Michel par les couloirs d'autobus selon le voie du 27. La descente s'est ensuite effectuée par l'ouest, par les Grands-

Augustins. Paris du Luxembourg aux aurores, avec le aide logistique du service 17, la seule difficulté importante a été la traversée de la place Saint-Michel rendue glissante en cette période touristique par de nombreux papiers gras et autres bouteilles de bière...

NOTA BENE

## ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA RÉGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction abonnements :  
53 ter, quai des Grands-Augustins  
75006 PARIS. Tél. : 346.43.52

Directeur de la publication :  
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :  
Sylvie Fréchar, Jacques Marion,  
Chantal Naar, Christian Chaumereuil.

N° d'inscription à la commission  
paritaire des publications et  
agences de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

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

Membre de l'Union des jour-  
naux et journalistes d'entre-  
prise de France (UJJE).

On aidé à la réalisation : H. Crouta,  
G. Luche.

Photographies : RATP

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



## ÉDITORIAL



Créée le 1<sup>er</sup> janvier 1985, dans le cadre de la restructuration des activités d'ingénierie et de maintenance des installations fixes de la RATP, la direction des équipements électriques (T) regroupe aujourd'hui 2 738 agents (441 cadres, 759 agents de maîtrise, 1 538 agents d'exécution).

Depuis longtemps, les équipes de la direction des travaux neufs et celles de la direction des services techniques travaillaient en étroite collaboration pour concevoir, réaliser et entretenir les équipements nécessaires à l'extension des réseaux et à la modernisation de l'exploitation, qu'il s'agisse de la distribution d'énergie, de la signalisation et des systèmes d'aide à la conduite, des commandes centralisées, de la distribution et du contrôle des titres de transport, de l'éclairage et des équipements de confort (ventilation, climatisation, escaliers mécaniques...).

Aujourd'hui, ces équipes sont réunies dans une organisation qui vise à rapprocher, au niveau des services et parfois même des groupements, les fonctions d'ingénierie, d'étude et surveillance des travaux et les fonctions de conception et d'exécution de la maintenance.

Cette restructuration est mise en œuvre à un moment où l'on constate un certain tassement des programmes d'in-

vestissements. En effet, la plupart des extensions utiles du métro et du RER ont maintenant été réalisées et la modernisation couvre de manière cohérente la quasi-totalité des réseaux.

Au terme de cette étape, qui a fait de la RATP le plus moderne des grands réseaux de transport urbain dans le monde, les agents qui ont réalisé cette modernisation, en particulier ceux de la direction des équipements électriques, peuvent être fiers des résultats acquis grâce à leur ingéniosité et à leur travail. Mais ils ne doivent pas s'inquiéter pour l'avenir car toute l'expérience professionnelle acquise doit être mobilisée sur de nouveaux objectifs tout aussi motivants que les précédents : il s'agit de préparer les phases ultérieures de la modernisation de l'entreprise, tout en améliorant, à court terme, son efficacité.

La Direction des équipements électriques est responsable du projet SACEM et du centre d'expérimentation technique ARAMIS, deux opérations stratégiques pour la RATP et hautement innovantes. Elle participe activement à la définition des équipements du tramway de Saint-Denis à Bobigny, aux projets Métro 2 000 et Réseau 2 000. Et même dans des opérations moins spectaculaires, on met en œuvre des technologies comme le microprocesseur qui, sans nul doute, seront encore d'actualité à la fin du siècle.

Les progrès technologiques permettent de viser des objectifs de fiabilité et de maintenabilité améliorés par rapport à l'existant. Il nous appartient, simultanément, de concevoir des formes d'organisation du travail tenant compte des nouveaux équipements pour apporter à la fois des améliorations aux conditions de travail et à la productivité de la fonction entretien. La nouvelle structure doit y contribuer en favorisant les échanges d'idées et la mobilité des agents entre les secteurs d'études, de travaux et d'entretien.

Je suis persuadé que, comme leurs « anciens » qui ont réalisé la première vague de la modernisation, les agents de la direction des équipements électriques sauront relever les grands défis de l'époque actuelle. Pour cela, ils ont les compétences techniques, l'attachement à leurs métiers, l'esprit d'équipe et la capacité d'innovation. Ensemble et dans un esprit de concertation, nous saurons analyser et résoudre les difficultés et atteindre les objectifs proposés.

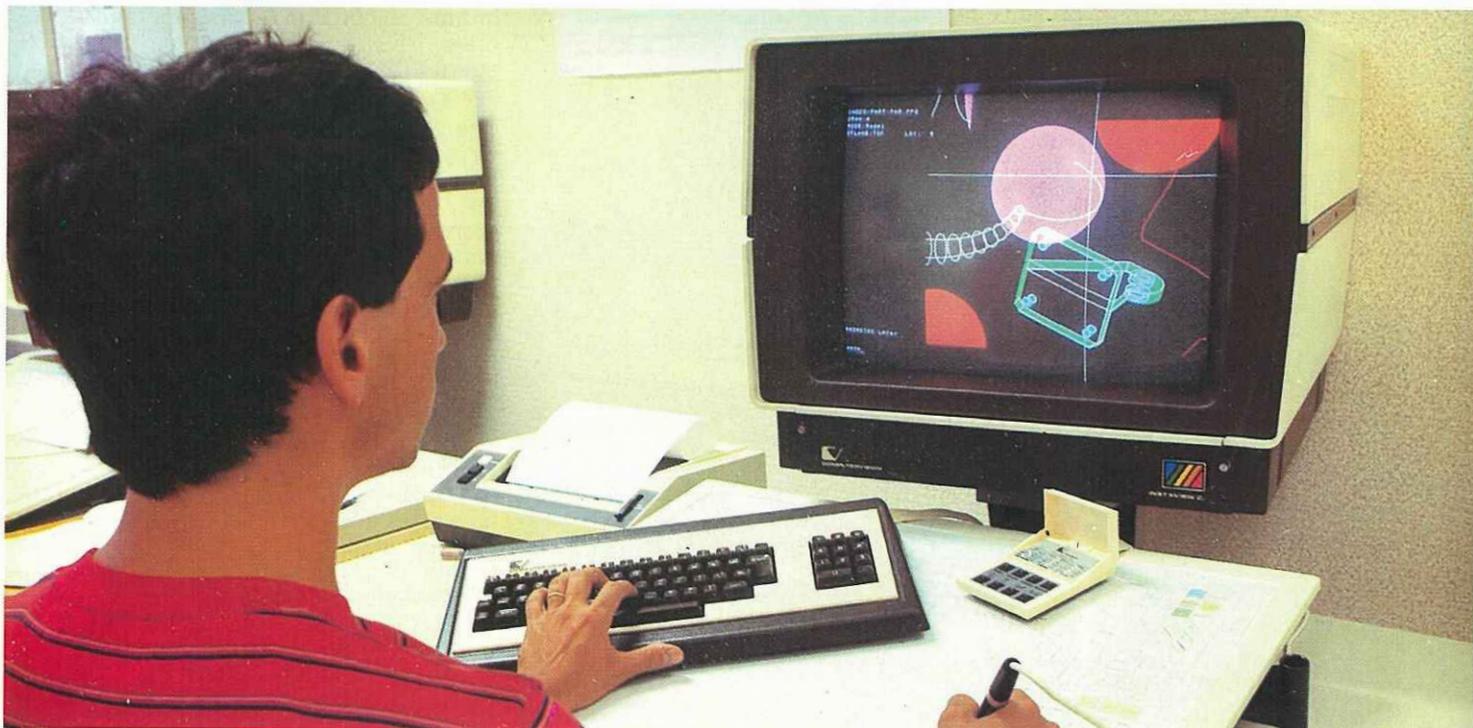
**Paul-André BOLGERT**

Directeur des équipements électriques

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Bolgert', written in a cursive style.

# JPO pour CAO

## L'art et la manière



Ardillon

Le bureau d'études du service du matériel roulant au réseau ferré vient de franchir un pas technologique important en se dotant d'un matériel d'assistance à la conception. Il double la mise par la réponse apportée aux problèmes psychologiques qui auraient pu accompagner cette nouveauté, comme c'est souvent le cas en matière informatique.

### Ne pas rester... en plan

Les activités du département d'études peuvent se résumer en trois types de missions :

- La recherche de systèmes nouveaux ou de modifications utiles aux trains.
- La commande et le suivi de fabrication des matériels roulants.
- La fourniture aux ateliers des éléments nécessaires à l'entretien, la réparation, la modification.

Pour cela, évidemment, un grand besoin de soutien graphique, dessins et plans, dans des délais toujours rapides, pour les deux grands secteurs mécanique et électrique. D'où un important problème de gestion des plans, différent selon la matière :

### DE LA BOUTEILLE À LA MER

Le système d'assistance à la conception par ordinateur permet les applications les plus diverses, voire surprenantes.

Ainsi on l'a utilisé pour créer de nouvelles formes de flacons en parfumerie mais aussi pour mettre au point les caractéristiques et la forme de chaussures de ski (Salomon). C'est avec un procédé CAO qu'a été mise en simulation la sélection puis la coordination des couleurs d'une voiture (Peugeot), et une nouvelle fabrication de phares (Cibié). Enfin, et nous pourrions bientôt juger son efficacité, le voilier de 12 mètres d'Yves Pajot, qui courra l'« America Cup » en 1987, est préparé chez... Aérospatiale Saint-Nazaire. La CAO définit les formes de la coque (en particulier les couples et coupes longitudinales) et sera exploitée directement sur une machine à tracer de grande surface.

La CAO a le vent en poupe.

### Il était temps !

Il fallait donc trouver une ou des solutions car, en ouvrant une porte au hasard du 3<sup>e</sup> étage de Charonne-Vallès, on avait beaucoup plus de chances d'entrer dans une armoire que dans un bureau.

Pour stocker les 150 000 plans du secteur mécanique fut retenue la gestion par microfilms. Un autre problème était la diffusion et la modification des plans électriques. Bien sûr aujourd'hui, quand on parle stockage et interrogation, on pense vite à la mémoire de l'ordinateur.

Encore fallait-il apporter réponse à la spécificité du dessin et des figurations de différentes couleurs (montages électriques) ainsi qu'aux besoins de la création, de la recherche.

C'est ainsi que, suite à une concertation avec la commission des systèmes d'information de la Régie, fut élaboré un cahier des charges prenant en compte ces multiples exigences.

### La CAO

La Conception Assistée par Ordinateur n'est pas en soi une nouveauté, mais ce sont des évolutions récentes qui en ont fait un véritable outil d'ingénierie. Je n'en dévoilerai pas les secrets, puisque la revue « *Études et Projets* » y consacra prochainement ses talents autorisés et que, de plus, les lecteurs intéressés sont cordialement invités à des démonstrations (voir encadré).

Stockage	150 000	10 000
Modification	250 plans/an	1 950 plans/an
Diffusion	20 000 plans/an	95 000 plans/an
	mécanique	électrique

Précisons simplement l'originalité de travailler en couleurs et en trois dimensions sur une base mathématique, sans être ni informaticien ni mathématicien. Ajoutons également l'intérêt de pouvoir simuler le comportement du produit en situation réelle – impossible avec le dessin traditionnel – la machine pouvant fournir en prime les bandes de commande numérique des machines-outils qui le produiront. Revers de la médaille, assez compréhensible, l'apprentissage est lent, et il faut quelques mois de plus pour parvenir à la maîtrise.

### Profiter de la difficulté

Ce qui aurait pu être un certain handicap – il faut justifier des investissements par une montée en productivité rapide – a été mis à profit pour introduire cette nouveauté dans de bonnes conditions. Une récente enquête a montré que beaucoup d'agents qualifiés hésitaient devant une promotion hiérarchique par crainte de « perdre » leur pratique professionnelle. Dans un métier aussi qualifié que dessinateur, auquel s'attache l'image séculaire de la planche à dessin et de la règle graduée, le risque était réel d'un rejet a priori.

Au départ donc, 6 dessinateurs et 6 planches, plus, récemment, un ordinateur portable, pour un premier contact.

Dès les premières études pour établir le cahier des charges, les dessinateurs sont partie prenante. Quand arrive le matériel CAO un stage d'une semaine est organisé, qui est avant tout une adaptation à une nouvelle manière de dessiner. Comme pour aborder une machine à traitement de texte, pas d'informatique.

Aux côtés des 3 postes de travail CAO, subsistent 3 planches à dessin, à dessein. Les techniciens vont au clavier pour un certain nombre d'opérations limitées, qui permettent la prise de contact, l'appropriation. De plus on organise un « training » : chacun dispose d'une demi-journée par semaine pour s'exercer, chercher, voire « s'amuser » comme il l'entend ou acquérir quelques notions. S'ils le souhaitent, ils reçoivent l'aide de MM. Mathieu et Varenne, cadres du service, qui ont acquis une expérience dans ce domaine.

En même temps, parce qu'il peut répondre à plus de 600 ordres différents, l'ordinateur dispose en mémoire de toutes les notices explicatives, ce qui permet de « l'apprendre en l'utilisant ».

Si pour l'instant l'usage professionnel concerne les « électriques », on prépare dans les mêmes conditions les « mécaniques ». Ils ont bénéficié de deux jours de sensibilisation, puis de la possibilité de faire connaissance avec l'engin deux demi-journées par semaine depuis mi-juillet.

Trop beau ?

On aurait pu faire une interview des utilisateurs, des ord(ess)inateurs, mais l'enthousiasme qu'ils ont mis à me faire une démonstration sur 3 claviers m'a suffi. A vous d'aller vérifier !

**Invitation a la J.P.O.  
de la C.A.O. de FR  
le 27 Septembre**

**DEMONSTRATIONS A**  
9h 10h30 13h30 15h

*Inscrivez vous*  
*Téléphone inter.poste 1430*

*102 Rue de Charonne ou 13 Rue Jules Vallès*  
*Métro CHARONNE - Bus 56-76*

### Vous êtes invités

Pour cela, le service vous propose une journée portes ouvertes (JPO) le 27 septembre (voir encadré). Entre-temps, ils auront participé à une nouvelle semaine de formation pour aller plus loin dans les possibilités du système.

Le lendemain ils accueilleront leurs familles pour une démonstration particulière, afin peut-être de se faire pardonner les quelques fois où, pris par l'intérêt, ils ont dépassé l'heure de sortie...

Ensuite, le travail reprendra ses droits. L'échéancier se poursuivra. Il faudra inscrire en mémoire l'ensemble des plans des matériels nouveaux, comme le train MF 88. Mais, pour être efficace plus vite, la mise en mémoire des matériels les plus nombreux et récents (MF 77 et MI 79) a été sous-traitée à un bureau spécialisé, étant donné l'ampleur de la tâche.

Dès cet automne on pourra « communiquer » avec les constructeurs et les partenaires (SNCF) équipés de systèmes similaires.

Voilà pour passer l'automne.

Dès 1986, les ateliers d'entretien et réparation pourront consulter, grâce à un terminal, l'ensemble des plans, et, le cas échéant, demander un tirage. Au bilan la vitesse, la souplesse et l'économie.

Le troisième volet des applications à court terme consistera en études pour définir de nouvelles applications ou

procédés. On parle par exemple de procéder à des simulations sur cartes électroniques. Récupérant des programmes déjà testés par d'autres utilisateurs, la part d'ingénierie augmentera ainsi rapidement.

Enfin, il semble évident dans l'esprit de tous que la CAO porte en elle d'importantes potentialités, à découvrir.

**Jacques MARION**



# UNE NOUVELLE ORGANISATION POUR LE NETTOIEMENT DES BUS



Charge en carburant et nettoyage.

Depuis la fin de l'année dernière, au dépôt de Clichy, plus récemment à celui du Hainaut, fonctionne un nouveau système de nettoyage des autobus qui sert de test pour une éventuelle généralisation dans les 23 dépôts de la RATP.

Cette nouvelle organisation qui se traduit par une certaine mécanisation des tâches dans le nettoyage des véhicules s'avérait indispensable, la situation précédente étant insuffisamment productive.

## *Une organisation à changer*

Depuis très longtemps, le nettoyage du matériel roulant dans les dépôts comprenait deux grands types d'opérations, celles réalisées de jour et celles qui ne pouvaient s'effectuer que de nuit.

Les premières d'entre elles consistaient en un nettoyage complet du véhicule ; opération qui, bien évidemment, était assez espacée dans le temps, de 15 jours à 6 mois en fonction des tâches à accomplir. Ainsi, les glaces des autobus étaient nettoyées tous les 15 jours tandis que d'autres opérations ne se faisaient que tous les 4 mois.

Pour les travaux de nuit, il s'agissait d'opérations plus légères consistant en un balayage et un époussetage journalier des voitures.

En 1983, la direction du réseau routier a décidé d'entamer une étude pour améliorer la qualité du nettoyage et la productivité qui était à un niveau particulièrement bas. Un groupe de travail paritaire a été formé qui s'est penché en priorité sur le problème relatif aux opérations de nuit. La réflexion engagée a conclu à la nécessité de mécaniser certaines opérations en utilisant de nouvelles techniques.

En compensation des efforts de productivité demandés aux agents chargés du nettoyage des véhicules, il était proposé aux laveurs de dépôt un changement de classification permettant de leur accorder des avantages salariaux non négligeables.

C'est sur ces bases qu'ont débuté les négociations avec les syndicats ; elles ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses réunions intersyndicales avant d'aboutir en juillet 1984 à cette nouvelle organisation aujourd'hui testée à Clichy et au Hainaut.

## *Nouvelles techniques*

Le système consiste en une modernisation de l'outil de travail et dans le remplacement des opérations de balayage manuel par un système d'aspiration. Les voitures auparavant balayées sur le lieu de remisage sont désormais aspirées lors de leur passage au poste de charge en gazole. Ce qui représente un gain de temps considérable. Par ailleurs, le contenu du travail a été modifié. Les voitures, au lieu d'être époussetées légèrement mais quotidiennement, ne le sont plus qu'une fois par semaine mais beaucoup plus en profondeur.

Il est évident qu'une telle réforme,

qui n'a pas encore fait ses preuves, ne pouvait se réaliser instantanément dans tous les dépôts. Les installations sont longues à être mises en place. C'est pourquoi, dans tous les établissements, une « situation transitoire » a été instaurée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1984. Ainsi, il a été demandé au personnel de balayer plus vite les véhicules, soit un plus grand nombre d'entre eux. Le gain de temps est de l'ordre de 40 % puisque si, auparavant, il fallait 22 minutes pour balayer un autobus et épousseter les banquettes, 12 minutes sont désormais allouées pour faire le même travail. De plus, le système du dépoussiérage hebdomadaire pour chaque véhicule a été retenu. Une cadence de nettoyage mieux adaptée, un effort de productivité demandé aux agents ont ainsi permis de réaliser un gain en personnel de l'ordre de 50 agents. Les mesures de compensation et d'accompagnement (changement de classification) sont devenues effectives avec un effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1984.

Plus difficile est la comparaison pour les dépôts de Clichy et du Hainaut puisqu'il ne s'agit plus de faire la même chose en moins de temps mais de disposer d'un outil de travail nouveau et différent.

### Deux dépôts à l'essai

Les aspirateurs situés à côté des postes de charge en gazole nécessitent la présence de deux personnes qui procèdent simultanément au nettoyage du plancher du véhicule. Dans un dépôt, le nombre de postes de charge fonctionnant dépend de la cadence de rentrée des véhicules et donc de la taille de l'établissement. L'heure de pointe de rentrée des véhicules se situe entre 19 h 00 et 21 h 30 et nécessite souvent l'ouverture de plusieurs postes. C'est donc à ce moment qu'une grosse partie du personnel chargé du nettoyage doit être présent.

Si ces deux dépôts – Hainaut et Clichy – ont été choisis, c'est que déjà le premier disposait d'installations mises en place il y a plus de 20 ans alors qu'une expérience – infructueuse – dans ce même domaine avait été tentée. De plus, pour véritablement tester l'efficacité d'une telle organisation, il fallait rechercher la difficulté. Or, au Hainaut comme à Clichy, les halls de charge donnent pratiquement sur la rue, ce qui interdit tout ralentissement à la rentrée.

Si le principe du nettoyage par aspiration est le même pour les deux dépôts, les installations diffèrent. Elles sont beaucoup plus lourdes au Hainaut et comportent une centrale d'aspiration ayant son propre local. Le coût de la mise en service a été de l'ordre de 600 000 F. A Clichy, installations légères et moins coûteuses – 200 000 F – puisque ce dépôt n'a pas de centrale d'aspiration mais des aspirateurs desservant chacun une bouche d'aspiration et situés de part et d'autre des postes de charge.

Compte tenu de la date de mise en service des installations – 1<sup>er</sup> décembre 1984 pour Clichy et mi-février au Hai-



Au dépôt de Clichy...



Au dépôt du Hainaut...

## UNE NOUVELLE ORGANISATION POUR LE NETTOIEMENT DES BUS (suite)

naut – des enseignements certains ne peuvent actuellement être tirés que pour le premier. L'essai semble se dérouler normalement et les « exploitants » du réseau routier n'ont pas rencontré de trop grosses difficultés techniques. Le matériel installé par la SODERA de Villeurbanne est solide et permet un gain de temps appréciable puisqu'il faut moins de temps pour nettoyer le plancher d'un véhicule que pour le charger en carburant et le passer sous la machine à laver. Il semble toutefois que les aspirateurs manquent quelque peu de puissance. La livraison d'une 2<sup>e</sup> génération d'appareils plus puissants est envisagée.

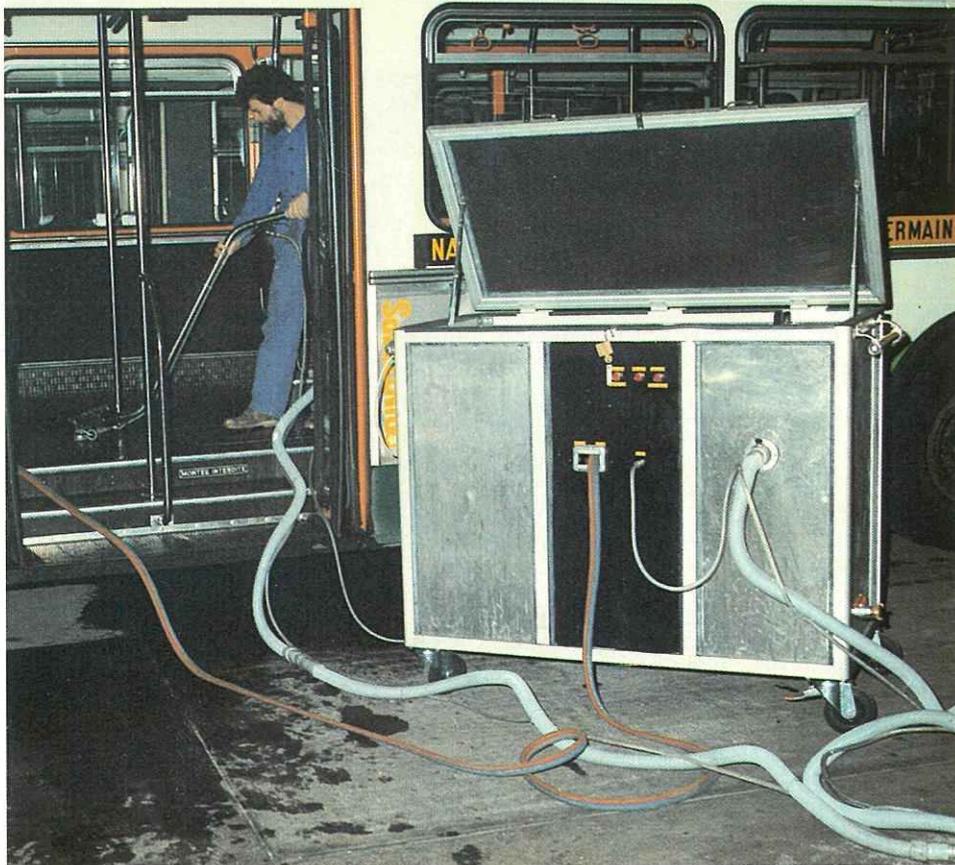
Au dépôt du Hainaut, le matériel installé par « L'aspiration industrielle de Strasbourg » et mis en service le 13 février 1985 paraît donner entière satisfaction.

Des conclusions tirées de cette expérience dépendront l'adoption et la généralisation de ce nouveau principe de travail, envisagées à partir du mois de septembre 85. Il faudra alors faire un choix ou étudier en fonction de la taille des dépôts le type d'installation le plus adéquat. De nombreux gains de productivité seront – c'est certain – réalisés puisqu'il faut moins de 2 minutes pour nettoyer avec un aspirateur la totalité du plancher d'un bus.

Si l'on parle effectifs, une diminution sensible est à prévoir puisque l'on envisage en phase finale un gain de 80 agents venant s'ajouter aux 50 personnes de la phase transitoire. Ce qui représente un total de 130 agents. L'effectif du service concerné (service du matériel roulant) baissera d'autant, ce qui permettra de créer des postes supplémentaires au niveau de l'exploitation et plus particulièrement des postes de machinistes. Enfin, cette baisse des effectifs du service RT de 130 agents pourrait être ramenée à une centaine environ au cas où la RATP serait en mesure de reprendre aux entreprises sous-traitantes le gardiennage de nuit des dépôts d'autobus.

Rendez-vous donc dans quelques mois pour connaître le chemin parcouru par la réforme du nettoyage des autobus et l'avenir réservé aux postes supprimés, sachant qu'un principe sera respecté : à tout poste supprimé au service du matériel roulant correspondra un nouveau poste dans un autre secteur de l'entreprise, spécialement dans les services d'exploitation.

Sylvie FRECHARD



Une machine à laver à Nanterre

### ET POUR LES OPÉRATIONS DE JOUR...

Les recherches réalisées dans le domaine des opérations de nettoyage effectuées de jour visent essentiellement à la mécanisation de l'outil de travail et notamment à la mécanisation du lessivage intérieur des véhicules. Dans ce but, le service du matériel roulant étudie la mise au point d'outillages et élabore plus particulièrement une machine capable de nettoyer les sols par brosse rotative, injection et pulvérisation de produits lessiviels et aspiration de tous les déchets

liquides. Un prototype fonctionne d'ailleurs au dépôt de Nanterre, réalisé en collaboration avec le service du matériel roulant de la direction du réseau ferré.

Par ailleurs, des études sont en cours pour moderniser le nettoyage dans d'autres domaines, notamment le nettoyage des dessous de caisses des autobus par bras oscillant et celui des sols des dépôts par utilisation d'autolaveuses.

### Un robot de nettoyage en construction

Une étude et la construction d'un robot de nettoyage sont actuellement en cours à la RATP, qui, dans cet objectif, travaille avec l'Agence de l'informatique et une société installée à Toulouse, Midi-robot.

L'idée remonte à près de deux ans puisque c'est à cette époque que la RATP a cherché quelles étaient les tâches qui pouvaient être robotisées. Au réseau routier, deux grands types de travaux sont apparus comme étant plus facilement mécanisables : la charge en carburant des véhicules en raison de la pénibilité du travail et leur nettoyage à cause du coût de l'opération.

Pour la charge, un prototype devrait être installé au dépôt de Flandre au cours de l'été – il fonctionnera à la rentrée – tandis qu'une étude de faisabilité a été engagée pour le robot de nettoyage se limitant au balayage des véhicules. La direction du réseau routier a travaillé en collaboration avec d'autres services de la RATP concernés : le service du matériel roulant de la direction du réseau ferré

(FR) et, à la direction des services techniques, le service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art.

Actuellement un prototype de robot de nettoyage est en cours d'élaboration. Les premiers essais mécaniques sont intervenus au cours du premier trimestre 1985 tandis que les aspects fonctionnellement, sécurité... ne seront testés qu'en fin d'année. A l'issue de cette étude prévue pour 18 mois environ, si les résultats sont satisfaisants, la RATP confiera alors à Midi-Robot (filiale du CNRS) l'étude d'un prototype de robot plus universel qui pourrait être utilisé à d'autres tâches, comme le nettoyage des stations du métro et des trains.

L'avenir de ces robots, il est encore beaucoup trop tôt pour le connaître. L'étude vient de commencer et il faudra encore de longs mois pour en connaître les premiers résultats. Elle s'inscrit dans le cadre de la recherche à la RATP et dans son programme de modernisation du nettoyage.

## A Clichy comme au Hainaut... des équipes à pied d'œuvre

Dépôt de Clichy - 143, avenue de Clichy - un lundi soir du mois de mars. Il est 19 heures et les bus, après avoir roulé la journée, commencent à rentrer dans l'établissement. Ce n'est pas encore la grosse affluence - en moyenne, 8 véhicules rentrent au dépôt au quart d'heure - pendant « la pointe des retours » qui d'ailleurs à Clichy ne dure qu'un quart d'heure entre 20 h 00 et 20 h 15, ils seront 12 environ à s'en retourner.

Le dépôt de Clichy donne directement sur l'avenue du même nom et il n'est pas question de ralentir une circulation déjà souvent difficile dans ce secteur. Les installations mises en service en décembre dernier ont tenu compte de cette contrainte. Pour permettre un bon écoulement des autobus, les postes d'aspiration - situés à l'entrée du dépôt, au même endroit que les postes de charge en carburant, avant la machine à laver les véhicules - sont au nombre de trois, chaque poste comprenant deux appareils. En réalité, et pour éviter dans le dépôt des manœuvres très délicates, deux postes seulement sont couramment utilisés mais une rentrée difficile est toujours possible et il fallait bien prévoir cette éventualité.

Une rentrée de 8 voitures au quart d'heure, 2 postes d'aspiration qui fonctionnent, cela fait par équipe 4 autobus au quart d'heure à nettoyer et à charger en carburant. Sitôt la cour du dépôt franchie, les véhicules se répartissent entre les 2 postes et les équipes commencent alors leur besogne. Chacune d'entre elles se compose de 3 agents : 2 qui passent l'aspirateur dans le véhicule, l'un par la porte avant, l'autre par la porte centrale tandis que le troisième effectue la charge en carburant. En une à deux minutes, l'ensemble du travail est réalisé et l'auto-

bus, après être passé, tous les deux jours seulement, sous les rouleaux de la machine à laver, regagne son poste de remisage.

De l'avis de l'ensemble des agents présents ce soir-là au dépôt de Clichy, le système du nettoyage des véhicules par aspiration offre des conditions de travail meilleures puisque toute la poussière est aspirée et donc ne vole plus comme lors d'un balayage classique. Toutefois, tout ne peut pas être aspiré et certains gros déchets doivent encore être ramassés manuellement. Le système choisi (trois aspirateurs sur les quatre qui fonctionnent régulièrement dans ce dépôt) est bruyant - ce qui rend le travail fatigant - et manque quelque peu de puissance. La commande d'appareils plus silencieux et plus performants est envisagée pour l'avenir.

Enfin, et sur ce point les agents de Clichy ont beaucoup insisté, la nouvelle organisation du nettoyage dans les dépôts entraîne un changement dans les habitudes de travail acquises depuis de nombreuses années. C'est toute une nouvelle technique à laquelle il faut s'adapter. Auparavant ils avaient une partie de la nuit pour effectuer leur travail et nettoyer le nombre de véhicules qu'ils avaient à leur charge. Ce qui laissait une certaine liberté dans le déroulement du travail. Maintenant ce n'est plus le cas, c'est la cadence de rentrée des véhicules qui fixe la tâche à accomplir et surtout le moment où elle doit être accomplie. C'est un travail plus répétitif, rythmé par le retour au dépôt des véhicules. C'est à ce moment précis qu'il faut être à son poste et réaliser le travail.

Ceci dit, tous les agents sont bien conscients qu'il s'agit là de nouvelles mé-

thodes et qu'il leur faut un certain recul pour s'y habituer.

Au Hainaut, si les installations différencient quelque peu par leur plus grande importance, le principe de l'aspiration du sol des véhicules reste le même.

La cadence de rentrée des voitures à l'heure des plus fortes retenues est à peu près identique à celle de Clichy et là aussi la mise en service de cette nouvelle méthode de nettoyage s'est faite sans difficulté particulière. Les bus ont toujours pu rentrer normalement au dépôt sans créer d'embouteillage, en particulier avenue Jean-Jaurès, secteur où la circulation est déjà dense.

Au Hainaut, tout le monde est unanime pour reconnaître que le nettoyage des bus par aspiration est un bien pour tous ; pour les ouvriers tout d'abord, qui accomplissent cette tâche et qui, la poussière ne volant plus comme c'était auparavant le cas avec un simple balayage, bénéficient ainsi de meilleures conditions de travail, pour les machinistes ensuite qui ont désormais à leur disposition des autobus mieux nettoyés.

De plus, il faut bien reconnaître que les installations du Hainaut, plus puissantes que celles de Clichy, sont par ailleurs beaucoup plus silencieuses.

Le chef d'entretien adjoint du dépôt nous a livré son sentiment : « ... Le nettoyage du sol des autobus par aspirateur est un progrès pour tout le monde. Auparavant, c'était le temps du balai et de la pelle, maintenant avec cette mécanisation le travail est plus valorisant pour ceux qui en ont la charge... »

S.F.

Au dépôt du Hainaut...



## LA RENCONTRE DES « QUALIS » ET DES « QUANTIS »

18 h 50 : la rame arrive en station. « Il » monte rapidement en voiture, s'installe sur le strapontin et plonge dans son journal. Le signal sonore annonce la fermeture des portes (jusqu'à là rien d'original). Mais voilà qu'au moment du démarrage une musique rythmée envahit la voiture. Surpris, il lève la tête et aperçoit, sur un écran de télévision placé juste au-dessus de lui, un groupe de jeunes musiciens en train de gesticuler frénétiquement. « *Qu'est-ce que c'est que ce truc ?* » ne peut-il s'empêcher de lancer. « *C'est une expérience de vidéo dans le métro* » lui répond sa voisine, avec un large sourire. « *Il y a déjà plusieurs mois que ça dure. C'est marrant, non ?* ». Il n'a pas très envie d'engager le dialogue, d'ailleurs le voudrait-il que sa voisine ne lui en laisse guère le temps. « *Vous aimez Téléphone ? C'est l'un des meilleurs groupes de rock français* ». Téléphone, il ne connaît pas. Le rock, c'est pas son pied. Mais le comble, c'est qu'une gamine de vingt ans, qu'il n'a jamais vue, vienne l'interroger sur ses goûts musicaux entre Étoile et George V. « *Ils feraient mieux de diffuser autre chose !* » répond-il d'un ton sec. A peine a-t-il parlé que sa voisine a déjà bondi sur le quai en lui faisant un petit signe d'adieu. Sans bien comprendre ce qui vient de se produire, il replonge dans son journal tandis que la musique de Téléphone envahit à nouveau la voiture.

Des échanges de ce type, *Méto-Vidéo* en a provoqué des centaines. D'un côté, un « quanti » ; de l'autre une « quali ». Les « qualitatifs » et les « quantitatifs » forment les deux grandes tribus du peuple des voyageurs du métropolitain (voir *Entre les lignes* n° 66, p. 18). Ils se côtoient sans vraiment se fréquenter. Et puis voilà que la Régie se lance dans une expérience où chaque voyageur fait partie du spectacle. Plus question de



voir sans être vu ! Il y a ceux qui regardent les « étranges lucarnes vidéo », et il y a ceux qui regardent ceux qui regardent. Une bonne occasion pour échanger un sourire complice ou pour affirmer, à haute voix, « *qu'on n'est pas dupe de ces stupidités publicitaires* ».

Lancée voici un an (voir *Entre les lignes* n° 76, p. 27), l'expérience *Méto-Vidéo* a fait « un tabac ». La presse, la radio et la télévision s'en sont fait l'écho, y compris à l'étranger. Mais avec l'éloignement, les deux téléviseurs embarqués à bord de l'unique voiture de la ligne 1 se sont parfois transformés en un équipement généralisé de toutes les rames du métro de Paris. On ne prête qu'aux riches ! La première partie de l'expérience a été consacrée à une recherche sur l'image vidéo adaptée à l'ambiance métro. Le mouvement des trains, les allées et venues des voyageurs, les temps de parcours entre chaque station (une minute et demi en moyenne), la longueur du trajet (quatre à six stations pour la plupart des usagers) tout cela conditionne le rythme de l'image, le découpage de la programmation et l'attention du spec-

tateur « métro ». Résultat, les images doivent être rapides, coulantes (les spécialistes parlent même d'« images fluides ») et contribuer à créer une atmosphère de détente. Au total, dix heures de programme ont été réalisées et testées auprès du public.

*Méto-Vidéo* a suscité un vif intérêt. La plupart des personnes interrogées avaient conscience de participer à une expérience. La rame *Méto-Vidéo* leur apparaissait comme un laboratoire roulant où l'on tentait d'élaborer les transports urbains de l'an 2000. Cette excellente perception des buts de l'opération *Méto-Vidéo* explique peut-être le caractère passionné de certaines réactions. Les enquêteurs ont parfois eu du mal à poser toutes leurs questions !

Aucun comportement ne traduit une véritable réaction de rejet. L'idée de diffuser des séquences vidéo dans les rames recueille même un accord quasi général. Le temps de transport cesse d'être un temps mort pour devenir un moment propice à l'évasion ou à l'information. Là apparaît néanmoins l'esquisse d'un clivage entre ceux qui souhai-

# INTERVIEW

tent des images distrayantes, gaies, qui font rêver, et ceux qui désirent du pratique, du sérieux et du culturel. Les « qualis » et les « quantis » commencent à montrer le bout de leurs plumes. Tout le monde s'accorde néanmoins pour attendre des images fortes, rythmées, surprenantes. Bref, un style de communication qui soit plus proche de celui développé par la Régie dans ses campagnes publicitaires que de celui offert traditionnellement par la télévision. En d'autres termes, la RATP-Vidéo doit faire aussi bien et aussi fort que la RATP-Pub ! Et voilà comment on se retrouve victime de son succès.

La plupart des réticences concernent non pas le spectacle diffusé, mais l'attitude des spectateurs. Comme l'animation, la vidéo est un événement qui favorise le dialogue. Face aux images, chacun réagit et cela ouvre la porte, nous l'avons vu, à des échanges avec les personnes qui vous environnent. Cette irruption de la communication dans l'univers anonyme du métro provoque parfois une crispation des comportements. Ces réticences pourraient s'estomper grâce à un meilleur aménagement intérieur des voitures vidéo... Mais le fait de ne pas aimer une émission de télé n'incite pas toujours à changer de chaîne !

A la fin de l'année, *Métro-Vidéo* entrera dans une deuxième phase d'expérimentation. Deux rames vidéo rouleront alors sur la ligne 1. La rame actuelle restera inchangée. La seconde rame comportera trois voitures équipées chacune de quatre téléviseurs. L'emplacement de ces téléviseurs et la disposition des sièges variera d'une voiture à l'autre. Cela permettra de tester différentes formules d'aménagements intérieurs. Au plan technique, l'ensemble du système sera piloté par une unité vidéo centrale embarquée dans le train. Elle, aura aussi comme fonction d'ajuster à tout moment le niveau sonore dans les voitures. Les travaux nécessaires à la préparation de cette rame commenceront en octobre. Ils seront réalisés par les équipes des ateliers de Fontenay avec l'aide des gons du groupe « Études » de FR. La seconde phase de *Métro-Vidéo* durera un an. Elle vise à parfaire l'utilisation de ce nouveau média avant de se lancer dans l'aventure d'un métro vivant au rythme des clips.

Christian CHAUMEREUIL



RATP - Ardillon

**Le nouveau Conseil d'administration issu de la loi de démocratisation du secteur public se réunissait pour la première fois en juin 1984.**

**Claude Quin, son président, a bien voulu répondre aux questions d'*Entre les Lignes* à l'occasion du premier anniversaire de son mandat.**

**E. L. L. :**

**Lors de sa première séance, le Conseil d'administration a adopté un document fixant les orientations et les objectifs pour les cinq années à venir. Au bout d'un an de mise en œuvre, estimez-vous que des progrès ont été faits dans le sens souhaité par le conseil ?**

**C. QUIN :**

L'un des premiers actes du nouveau conseil a été, en effet, de prendre en considération les orientations et les objectifs à cinq ans que je lui avais proposés. Cinq ans, c'est la durée de son mandat. Pour l'entreprise, il s'agit désormais d'une référence permanente. A partir de ce texte, chaque direction a établi un programme de travail pour l'année 1985. En outre, pour traiter des problèmes particuliers de mise en œuvre, le directeur général et moi-même allons tenir, avec chaque direction, un séminaire d'une journée ou d'une demi-journée ; ceux des deux directions d'exploitation ont eu lieu en juillet 1985. Nous continuerons à l'automne.

Ces orientations du conseil, soit confirment des options déjà prises telle que l'humanisation, soit engagent la RATP sur des voies nouvelles, comme

l'illustrent bien deux exemples : en octobre 1984, le conseil a décidé de lancer un concours public pour moderniser le nettoyage ; dès janvier 1986, le processus commencera à s'engager sur le terrain ; en janvier 1985, en autorisant la création d'un groupement d'intérêt économique, le GIE d'étude « Transcommunication », le Conseil a engagé la Régie, sur une grande échelle, dans l'ère de la communication.

Enfin, dans les objectifs retenus l'année dernière, il était envisagé de modifier certaines des structures internes de la RATP pour les rendre plus performantes. J'attache la plus grande importance à la décentralisation, à la mobilité, au décloisonnement et à la valorisation du rôle de l'encadrement. Aujourd'hui, des avancées réelles commencent à être perceptibles dans certains de ces domaines. Mais la difficulté de ces réformes conduira sûrement le conseil à s'y intéresser de plus près pendant sa deuxième année de fonctionnement.

Voilà où nous en sommes sur le chemin de nos objectifs. En un an, nous avons beaucoup travaillé, mais il nous reste encore à engager nombre d'actions urgentes et essentielles.



### E. L. L. :

**Aux termes de la loi de démocratisation du secteur public, le Conseil d'administration a vu ses pouvoirs sensiblement élargis, cependant qu'une nouvelle composition en renforçait la crédibilité. Cette réforme a-t-elle permis, en pratique, au Conseil d'administration de devenir vraiment l'instance suprême de décision de la RATP ?**

### C. QUIN :

Cette loi a renforcé à la fois les pouvoirs juridiques et l'autorité morale du Conseil. Par sa composition, il honore la RATP. Les représentants de l'État et les élus de la majorité comme de l'opposition sont des personnalités remarquables. Les représentants des usagers et les élus du personnel donnent du poids au Conseil. Celui-ci n'est pas une chambre d'enregistrement. C'est une assemblée exigeante ; parfois, il lui arrive de ne pas accepter telles quelles les propositions des services ; mais la qualité de ces propositions, généralement très bonnes, rend ces cas rares. Le Conseil d'administration démontre ainsi son indépendance vis-à-vis des structures de la Régie ; plus que jamais, il constitue l'instance suprême de décision pour l'entreprise.

Mais son rôle concerne surtout les objectifs. J'insiste à nouveau sur ce point. Ses compétences ne sont pas techniques. Il définit et éclaire la politique de l'entreprise. A son niveau commence la « direction concertée par objectif » ; elle consiste à fixer des buts en indiquant clairement leur contenu, sans déterminer le détail du chemin à suivre. Son efficacité dépend de la qualité du dialogue. Ainsi, le Conseil a facilement pris en considération les objectifs et les orientations que je lui ai présentés parce qu'ils résultaient d'une large concertation préalable avec les différents partenaires internes et externes.

De même, leur mise en œuvre dans chaque direction doit se faire dans le même esprit. Une telle démarche permet à chacun de savoir où va l'entreprise et de s'inscrire en conséquence dans le même mouvement. C'est la manière moderne de gérer et de diriger, surtout dans une entreprise publique comme la RATP : chacun doit bien percevoir où va l'entreprise pour y apporter sa pierre.

En bref, le Conseil d'administration de la RATP en est bien devenu l'instance suprême de décision parce qu'il est l'animateur d'une direction concertée par objectif qui se décentralise ensuite à tous les niveaux. Ainsi sont assurées à la fois la cohérence et l'unité de l'entreprise.

### E. L. L. :

**Le président de la RATP dispose d'importants pouvoirs. Votre tempérament et votre notoriété personnels donnent le sentiment que vous disposez, en fait, d'un pouvoir encore plus large. Dans ces conditions, le président ne pèse-t-il pas trop sur son Conseil d'administration ?**

### C. QUIN :

Votre question est à double détente. Elle concerne d'une part le Conseil, d'autre part, l'ensemble de l'entreprise.

Pour le Conseil, mon souci est de permettre des débats ouverts et approfondis auxquels tout le monde puisse participer. Il en résulte une discipline nécessaire à laquelle les administrateurs se prêtent volontiers. Mon rôle est alors d'animer les débats en veillant à l'application, au sein même du Conseil, des objectifs de celui-ci.

Pour l'entreprise, les textes existants, notamment le décret de septembre 1959, ne définissent pas complètement le rôle du président. La pratique par contre donne la réponse et chaque

pratique est influencée par les hommes. Ma conception de la présidence diffère à l'évidence de celle de mon prédécesseur ; mais là est la liberté de chacun.

Le contexte de ma nomination m'a conduit à jouer un rôle dynamique pour inscrire la RATP dans un certain changement faisant notamment une large place au progrès social. J'ai souvent dit que nous devons « marcher sur deux jambes », celle du développement au service public et celle du progrès social. Cela reste vrai aujourd'hui mais c'est beaucoup plus difficile.

Depuis que je suis à la RATP, mon souci a été de respecter les personnalités et les idées de chacun. Dans une entreprise comme la nôtre, la direction générale et l'encadrement supérieur ont une grande importance ; le président doit prendre en compte cette situation et la compétence qu'elle exprime. Mais son rôle ne peut être seulement « l'extérieur » de la RATP, notamment les relations avec les pouvoirs publics. Cette distinction interne/externe ne m'a jamais paru bonne.

Le vrai partage me semble être d'une autre nature : la stratégie et le long terme pour le président et la gestion quotidienne pour la direction générale, les directions et l'encadrement supérieur. La stratégie implique la vérification de sa mise en œuvre, donc un intérêt pour l'action quotidienne, non pour la diriger, mais pour l'examiner à la lumière du long terme.

Dans cette perspective, le directeur général et moi-même devons beaucoup travailler ensemble afin que les orientations soient bien comprises et que la pratique corresponde bien à la stratégie. Notre dialogue est quotidien ; deux fois par mois, je préside le comité de direction.

Par ailleurs, comme il ne suffit pas de fixer des orientations tous les cinq ans, nous réunissons des comités



RATP - Ardalion

d'orientation. Ils regroupent pendant deux ou trois heures sur un sujet précis autour du président et du directeur général les cadres concernés. Leur compte rendu constitue ensuite une référence pour la question traitée. Depuis 1982, il s'en est tenu une dizaine portant aussi bien sur la sous-traitance que sur la décentralisation ou la communication. Pour les questions financières, un comité budgétaire, en quelque sorte un comité d'orientation spécialisé, se réunit plusieurs fois par an.

Enfin, périodiquement, deux fois par mois en principe, je consacre une journée ou une demi-journée à la visite d'un service, d'un dépôt ou d'un atelier. Dans tous les cas, mes propos portent sur les grands objectifs.

L'équilibre entre stratégie et gestion m'apparaît assez clair. Sa nature humaine et non mathématique lui permet d'évoluer en fonction de la vie et des personnalités. Mais l'estime réciproque que le directeur général et le président se portent facilite le débat. Les accords auxquels nous sommes jusqu'à présent arrivés s'inscrivent bien dans les orientations que j'ai souhaitées pour la RATP.

**E.L.L. :**  
**Les débats d'orientation ont constitué une importante nouveauté. Ils occupent une bonne part de l'emploi du temps du nouveau conseil. Sont-ils autre chose que des débats d'information, dans la réalité, puisqu'ils s'appuient sur des dossiers parfois si complets qu'ils apparaissent comme « bouclés » ?**

**C. QUIN :**  
 En fait, il existe de nombreux moyens pour enlever son pouvoir à un Conseil d'administration. Le plus répandu consiste à n'offrir que des ordres du jour vagues ou inexistantes. Ma position, bien sûr, est inverse. Les ordres du

jour sont chargés. Ils répondent à la diversité des missions que la loi confère au Conseil. Pour gagner du temps, ils sont structurés : l'information, le ou les débats d'orientation, les décisions de gestion. Tout bavardage est exclu.

Les dossiers préparatoires, élaborés par les services, sont très complets afin que les administrateurs connaissent bien les sujets traités avant d'entrer en séance. Cependant, je veille personnellement à ce que la nature de l'information donnée ne prédétermine pas la décision. Pour les administrateurs, ce fonctionnement est très exigeant, mais il leur donne un véritable pouvoir d'intervention.

Pour donner un exemple concret, je citerai le débat sur l'expression directe. Le dossier fourni par la Direction du personnel était conséquent, mais il s'agissait d'un bilan sans orientation. Il montrait un certain essoufflement après un bon départ. Nous avons réfléchi et discuté sur les causes de cette évolution ; puis, nous avons conclu à la nécessité d'une relance, tout en demandant la disparition d'un certain nombre d'obstacles. Dans ce cas, le Conseil, complètement informé, a pu jouer convenablement son rôle d'orientateur.

Les pouvoirs du Conseil sont toutefois limités par les bornes de l'autonomie de gestion de la RATP : les orientations de l'État pèsent sur celles de la Régie. Cependant, le Conseil doit utiliser pleinement sa marge d'autonomie en soumettant des propositions à l'État et à la région Ile-de-France. Chaque administrateur doit être convaincu de cette nécessité pour faire apparaître la volonté de l'entreprise.

En résumé, ma conception de la place des administrateurs est simple : ce sont des responsables à part entière de la RATP.

**E. L. L. :**  
**Neuf administrateurs élus représentent le personnel. Quel jugement portez-vous sur leur action ? Avez-vous le sentiment qu'ils ont vraiment dépouillé le syndicaliste pour l'administrateur ?**

**C. QUIN :**  
 L'élection a profondément modifié le statut des représentants du personnel. Ils ne sont pas des élus syndicaux, même s'ils ont été présentés sur des listes proposées par les organisations syndicales. Au même titre que les autres administrateurs, ils sont devenus des gestionnaires.

L'opposition traditionnelle entre la gestion et la revendication est très mauvaise. L'expérience montre que le progrès social et le développement de l'entreprise ne peuvent se dissocier. En conséquence, les administrateurs élus n'oublient pas leurs préoccupations sociales : mais, en même temps, ils affrontent sans complexe les problèmes de gestion et ils leur donnent justement cette dimension sociale qui peut échapper à leurs collègues venus d'autres horizons. Leur attitude est conforme à ces principes. Aucun d'entre eux n'a pris l'habitude de présenter des listes de revendications. D'ailleurs, je ne l'aurais pas admis. Il ne faut pas se tromper de lieu. Il existe d'autres instances prévues à cet effet.

Sur certains dossiers, j'apprécie que les élus du personnel insistent sur le volet social. Pour le nettoyage, par exemple, le projet initial a été amélioré grâce à leur intervention. Là encore, mon souci est de ne pas opposer les choses mais de rapprocher les points de vue des uns et des autres.

Les neuf administrateurs élus du personnel sont d'une grande qualité. Leurs interventions ont le même poids que celles des autres. Ce respect et



RATP - Ardailion

cette écoute réciproques, que je constate à chaque séance, sont une de mes plus grandes satisfactions.

**E. L. L. :**

**Quelles sont les relations de l'entreprise et de son conseil d'administration avec les pouvoirs publics de tutelles ? Constatez-vous une évolution ? Quels sont les débats engagés avec les pouvoirs publics ?**

**C. QUIN :**

A toute les séances du Conseil, outre les administrateurs représentant l'État, assistent le Commissaire du gouvernement et le chef de la mission de contrôle financier. Ils ne votent pas mais ils peuvent intervenir et surtout ils disposent de pouvoirs propres prévus dans les textes législatifs et réglementaires. Leur présence active marque le caractère d'entreprise publique nationale de la RATP et la place prépondérante de l'État.

Nous avons un débat permanent avec nos tutelles. Ce débat se déroule dans la sérénité. A condition d'exposer, de justifier et de défendre nos projets, nos tutelles ne nous ont jamais empêchés d'aller dans les directions que nous avons choisies. De ce point de vue, je ne constate aucune évolution ni dans un sens, ni dans un autre. En revanche, les soucis financiers de l'État s'expriment de façon de plus en plus pressante à notre égard.

En février dernier, au cours du débat sur le financement et la productivité, nous nous sommes engagés à réaliser, à service constant, une économie de 1 % par an pendant trois ans sur l'ensemble de nos moyens. En 1986, notre budget sera d'environ 15 milliards de francs, l'économie devra donc être de l'ordre de 150 millions. Dans le même temps, nous avons prévu une croissance du trafic de 2 % par an ; cet ob-

jectif implique de ne pas diminuer les dépenses d'exploitation et, donc, de ne pas réduire les effectifs.

En conséquence, le Conseil a demandé à l'État de prendre des engagements symétriques, notamment en matière de politique tarifaire : l'augmentation annuelle des tarifs devrait dépasser de 2 à 3 points l'indice officiel de hausse des prix. Le conseil a aussi souhaité une réforme du financement de nos investissements ; nous sommes contraints à emprunter à un taux très élevé, alors que l'État et la région ne participent aujourd'hui que pour une faible partie. Par cette demande d'effort réciproque, le Conseil a pleinement joué son rôle ; nous en verrons le résultat lors de la préparation du budget de 1986.

Ces débats reflètent bien la force de proposition que constitue l'entreprise. En revanche, je ne pourrais accepter que les tutelles interviennent dans la définition d'objectifs plus ponctuels et surtout dans leur mise en œuvre.

**E. L. L. :**

**Comment se présente l'exécution du budget 1985 et l'élaboration du budget 1986 de la RATP ?**

**C. QUIN :**

C'est un sujet de préoccupation. La révision du budget de 1985 a été très favorable pour la RATP comme pour l'État ; elle a reflété la qualité de notre gestion. Nous avons pu ne pas demander aux collectivités publiques de nous apporter les 185 millions de francs qu'il nous avait promis, à ma demande, à la fin de 1984.

Cependant, comme je l'ai dit en séance du Conseil, j'ai écrit au ministre des Transports et au ministre des Finances que nous ne pouvions accepter ce renoncement qu'à la condition que

toutes nos autres ressources atteignent le niveau prévu. Or, je n'en suis pas sûr, particulièrement pour le versement-transport. Cette contribution des entreprises qui représente 1,2 % ou 2 % de leur masse salariale se réduit avec l'extension de la crise et du chômage. Le niveau prévu pour 1985 risque de ne pas être atteint. Conformément aux règles de financement de la RATP, il faudrait alors que l'État assure le complément.

Deuxième condition, la hausse réelle des prix qui doit être conforme à celle escomptée. Toutes nos dépenses sont déterminées à partir de cette prévision ; nos recettes sont déterminées par le niveau des tarifs et la croissance du trafic. Cette année, nous avons une seule augmentation des tarifs de 4,5 % au 1<sup>er</sup> avril 1985. Donc là encore, si les dépenses croissent plus vite que les recettes, la responsabilité de l'État vis-à-vis de la RATP est engagée ; il doit équilibrer nos comptes. Voilà mes préoccupations pour 1985. Pour 1986, elles sont encore plus grandes.

Que le niveau des dépenses détermine automatiquement celui des recettes est tout à fait discutable. Dès mon arrivée à la RATP, j'ai demandé une modification de son financement. Nous sommes dans une situation où un ménage serait autorisé à dépenser une certaine somme chaque mois, pendant qu'un généreux oncle d'Amérique approvisionnerait régulièrement son compte en banque. Ce système n'est pas vraiment satisfaisant. C'est pourtant celui en vigueur à la Régie.

Nos dépenses croissent plus vite que nos recettes pour des raisons qui ne dépendent pas de nous. Les intérêts versés aux banques sont fixés sur le marché monétaire. La hausse des impôts qui nous frappent est supérieure à celle de l'indice des prix. Ou, encore, le

SMIC auquel est payée souvent la main-d'œuvre de nos entreprises sous-traitantes est, heureusement, réévalué plus fortement que les prix. Nous devons trouver des recettes correspondantes, mais celles-ci sont limitées par nos tarifs qui sont fixés au-delors de la Régie. Notre oncle d'Amérique, c'est-à-dire l'indemnité compensatrice, comble cet écart grandissant. Chacun comprendra qu'un tel mécanisme ne peut durer éternellement. Nous avons proposé des modifications pour trouver d'autres ressources. Si elles ne sont pas au moins partiellement acceptées pour application en 1986, l'écart à combler sera très important.

Ces nouvelles ressources pourraient provenir des bénéficiaires indirects des transports en commun. D'abord, les entreprises qui contribuent déjà pour 2 % de leur masse salariale, mais je ne suis pas sûr qu'elles payent au juste prix le service rendu, à savoir l'arrivée quotidienne de leurs salariés dans des conditions physiques et psychologiques qui les rendent disponibles pour leur travail et prêts à assurer une bonne productivité. Ensuite, les automobilistes qui ne circulent dans l'agglomération parisienne que grâce à la présence de notre réseau. Une partie de la taxe sur l'essence pourrait financer cette facilité. Il existe peut-être d'autres solutions. Il faut les rechercher et ne pas penser que les besoins grandissants de financement seront trouvés du seul côté des économies demandées à la RATP.

De plus, celle-ci doit continuer à développer ses services ; à cette fin, j'ai demandé une augmentation de l'ordre de 400 agents en 1986. Ma démarche est tout autant économique que sociale. Elle constitue la première condition pour réaliser la hausse du trafic souhaitée dont les effets ne peuvent être que bénéfiques pour les recettes.

N'étant pas quelqu'un qui baisse les bras, je suis bien décidé à convaincre les pouvoirs publics. Ils doivent comprendre la nature de nos problèmes et prendre en conséquence les décisions qui sont de leur ressort.

**E. L. L. :**

**D'une manière générale, quelle appréciation portez-vous sur l'œuvre accomplie depuis un an par le Conseil d'administration ?**

**C. QUIN :**

Le Conseil a beaucoup travaillé, beaucoup innové et beaucoup incité l'entreprise à la modernisation. Il s'est intégré à la vie de la RATP comme je l'avais fait moi-même. Une mauvaise conception du Conseil serait de le considérer comme une instance de contrôle externe. Mais, encore faut-il que le Conseil d'administration se situe correctement sur le terrain qui est le sien : celui de la stratégie. Dans cette perspective, je lui ai proposé différentes décisions, particulièrement la présence d'administrateurs de la RATP dans les filiales : Sofretu, Logis-Transport et le GIE-Transcommunication.



RATP - Ardillon

Le Conseil d'administration doit être « branché » sur les problèmes réels de l'entreprise. De ce point de vue, il n'utilise pas encore toutes les possibilités que son règlement intérieur lui donne ; il pourrait être plus ambitieux. Il a néanmoins progressé ; il n'est plus la grande inconnue de la RATP ; même si ses contours restent quelque peu mal

définis, il émerge du lointain brouillard dans lequel il semblait siéger. Il faut cependant qu'il en sorte totalement car la Régie sera de plus en plus confrontée à de grands problèmes et le rôle du Conseil d'administration sera majeur pour faire évoluer l'entreprise.

**Interview recueillie par Chantal NAAR**

#### TOUS LES DÉBATS D'ORIENTATION

- Le plan 1984-1989 (12 juillet 1984).
- Formation, qualification, mobilité (28 septembre 1984).
- Le nettoyage (26 octobre 1984).
- La sécurité dans le métro (26 octobre 1984).
- Le budget 1985 (30 novembre 1984).
- Le plan 1985-1989 (21 décembre 1984).
- Propositions pour une amélioration du financement de l'investissement et de l'exploitation (22 février 1985).
- La productivité interne (22 février 1985).
- Les perspectives d'investissements (29 mars 1985).
- Le bilan de la recherche de 1982 à 1984 (26 avril 1985).
- Le rapport annuel 1984 (26 avril 1985).
- Le bilan social 1984 (31 mai 1985).
- Le bilan de l'expression directe (31 mai 1985).
- Le plan 1986-1990 (28 juin 1985).
- Le schéma de principe du système de vidéo-communication (28 juin 1985).



# Orlybus

## DENFERT, AÉROPORT DE PARIS

1<sup>er</sup> août 1983 : l'ancien 215 cède la place au nouvel Orlybus (1). Deux ans après l'enfant se porte bien. Il a même grandi très vite. 30 % de trafic en plus, 7 000 à 8 000 voyageurs/jour en moyenne et des pointes de 12 000 voyageurs/jour pendant l'été : un beau bilan ! Mais ces nouveaux clients d'Orlybus, qui sont-ils ? Que font-ils ? Qu'en pensent-ils ? Les résultats d'une importante enquête, réalisée à la fin de l'année dernière, apportent la réponse à ces interrogations.

Près de 30 % des utilisateurs d'Orlybus sont des voyageurs aériens. Normal sur une telle ligne (2). Pourtant, ils ne représentaient que 10 % des utilisateurs de l'ancien 215. De ce point de vue, Orlybus a réussi sa percée. D'ailleurs il n'a pas à rougir de la comparaison avec les cars d'Air France ou Orly-Rail qui regardent aujourd'hui le petit dernier avec un mélange d'inquiétude et d'envie.

Jeune (moins de 40 ans) et à dominante masculine, cette clientèle se

voysageurs aériens se déplace aussi bien pour ses affaires que pour ses loisirs. Beaucoup d'entre eux prennent l'avion à Orly plusieurs fois dans l'année. Ils se disent volontiers des fidèles d'Orlybus. Une moitié d'entre eux connaissaient déjà l'ancien 215. L'autre moitié a été séduite par la nouvelle liaison. Mais tous déclarent apprécier la rapidité, la commodité et le coût d'Orlybus. 40 % seulement sont des Parisiens ; les provinciaux (35 %) et les étrangers (23 %) dominent donc assez largement. L'information et la signalétique sont par conséquent des éléments indispensables pour faire connaître Orlybus. La RATP loue en permanence plusieurs panneaux publicitaires dans les zones très fréquentées par les voyageurs d'Orly (zones sous douane, zones de livraison des bagages). Ces panneaux jalonnent le chemin entre les avions et le départ d'Orlybus. En outre, les 75 000 abonnés d'Air-Inter ont reçu à leur domicile le dépliant d'information sur Orlybus. « Air-Inter est un partenaire très enthousiaste » reconnaît Dominique

Rode qui a en charge le produit Orlybus au sein de l'équipe RC-promo. « La compagnie intérieure fait diffuser des messages sonores sur Orlybus dans les avions arrivant à Paris. De plus, nos dépliants sont présents dans toutes les agences d'Air-Inter ».

Si Orlybus a séduit les voyageurs aériens, il n'a pas pour autant laissé indifférents les autres utilisateurs de la ligne. Leur nombre a lui aussi sensiblement augmenté depuis deux ans. Il s'agit aussi bien de personnes qui travaillent à Orly ou à Rungis que de gens qui accompagnent leur famille ou des amis à l'aéroport. La plupart trouvent Orlybus plus grand et plus confortable que l'ancien 215. L'arrivée des Superbus semble donc appréciée. Ils estiment également la ligne plus rapide et plus directe qu'auparavant. Curieux paradoxe puisqu'Orlybus a le même itinéraire et les mêmes arrêts que l'ex-215.

« Toutes ces décorations, ça lui donne une drôle de tête ». « C'est agréable de retrouver des images de Paris ». « Ça fait rêver ». « Cette espèce de gris foncé, c'est d'une tristesse ! ». « Le bleu, ça fait penser au voyage ! » Deux ans après son apparition, la décoration d'Orlybus continue à surprendre et à susciter des réactions contradictoires. Heureusement d'ailleurs car ces discussions font d'Orlybus une ligne à part qui se distingue des autres lignes de banlieue du réseau RATP. Le 215 avait son terminus à Orly-Sud. Orlybus relie Paris à l'aéroport d'Orly. Une simple différence de terminologie ? Peut-être pour nous, exploitants d'un réseau de transport en commun composé de centaines de lignes imbriquées les unes dans les autres. Mais pour les personnes débarquant à Orly, la perception du service offert est différente. Allez jeter un œil le vendredi après-midi devant la sortie d'Orly-Sud : Orlybus fait le plein alors qu'à quelques mètres de là le 183 n'attire qu'une clientèle d'habitues. En termes de marketing, nous dirions qu'Orlybus occupe un créneau du mar-

# LE RER PASSE À L'HEURE D'HIVER

Comme chaque année, la rentrée s'accompagne de la mise en service de nouvelles grilles horaires sur le RER. Avec un trafic en hausse de 8,2 % en 1984, le succès du RER ne se dément pas. Le ruban bleu de la croissance revient à la ligne B qui bénéficie des retombées de l'interconnexion (1). La ligne A en revanche se montre plus sage, mais les difficultés techniques des trains MS 61 n'y sont certainement pas étrangères (2).

Sur la ligne A, la nouvelle grille sera appliquée le lundi 30 septembre au matin. Aux périodes de pointe, le service

sera notablement renforcé. Pendant l'heure la plus chargée, six rafales de quatre trains en dix minutes se succéderont dans le tronçon central, entre La Défense et Vincennes, et cela sur les deux voies (3) !

Avant et après cette période de super-pointe, des rafales de quatre trains en douze minutes prendront le relais, garantissant ainsi un écoulement optimal du trafic. Cette fluidité est capitale pour assurer une bonne régularité de l'exploitation. Un retard de quelques minutes pris avant la pointe, à cause « d'un surstationnement des trains à

ché. Et il l'occupe bien ; d'où son impact sur la clientèle aérienne habituée à des services taillés sur mesure.

Et maintenant ? Courant juillet, une importante campagne d'affichage s'est déroulée sur le thème « décollage Denfert ». En outre, 80 000 foyers des 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements ont reçu à domicile un dépliant d'information. « Orlybus est à votre porte, pensez-y ! » Un rappel qui n'est pas inutile puisque Orlybus est aussi bien utilisé par les habitants de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du nord de Paris (10<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements) que par ceux des quartiers limitrophes de la place Denfert-Rochereau. Ce partage surprenant s'explique par les correspondances très faciles avec la ligne B du RER.

Les résultats obtenus par Orlybus ont relancé les réflexions sur la desserte des aéroports parisiens. A quand un Roissybus ? Par ailleurs, l'hypothèse d'une nouvelle desserte d'Orly à partir du métro Villejuif - Louis-Aragon est à l'étude (3). Aramis ou bus 315 ? Mais le succès d'Orlybus déborde largement le cadre du 215. Il tend à créer une nouvelle image du bus qui se démarque des stéréotypes d'irrégularité et de lenteur ancrés dans l'esprit du public. Véritable produit d'appel du réseau RATP, Orlybus incite déjà de nombreux touristes à partir à la découverte du « Paris by bus ». Ah, dernière singularité de cette drôle de ligne : les recettes (4) couvrent les dépenses d'exploitation. Orlybus : une ligne de prestige, peut-être ; mais aussi une ligne rentable ! Voilà une constatation qui doit combler d'aise les membres du fan club d'Ampère.

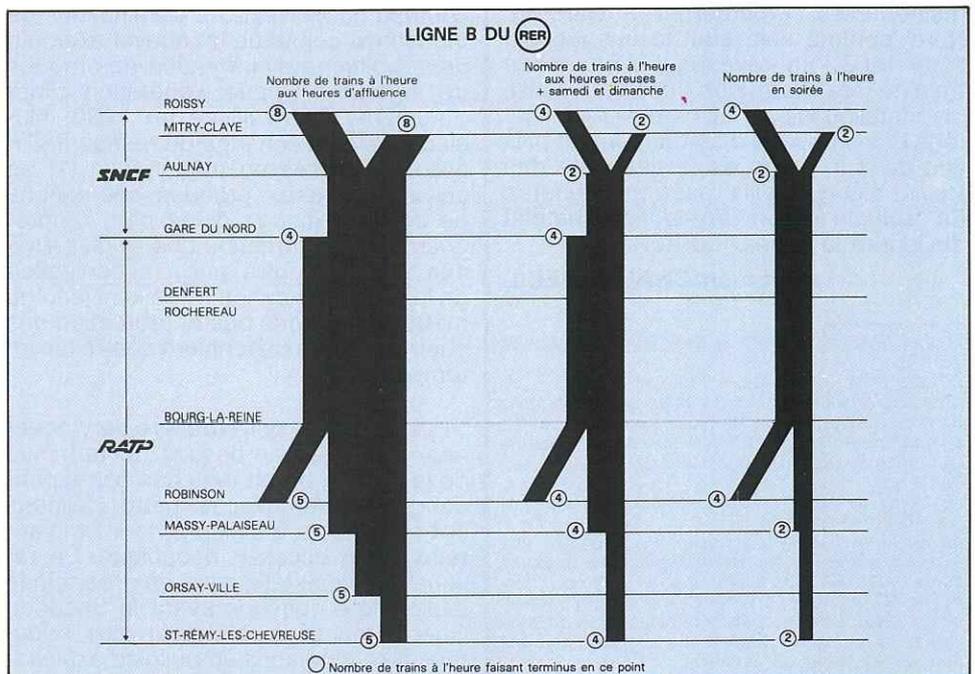
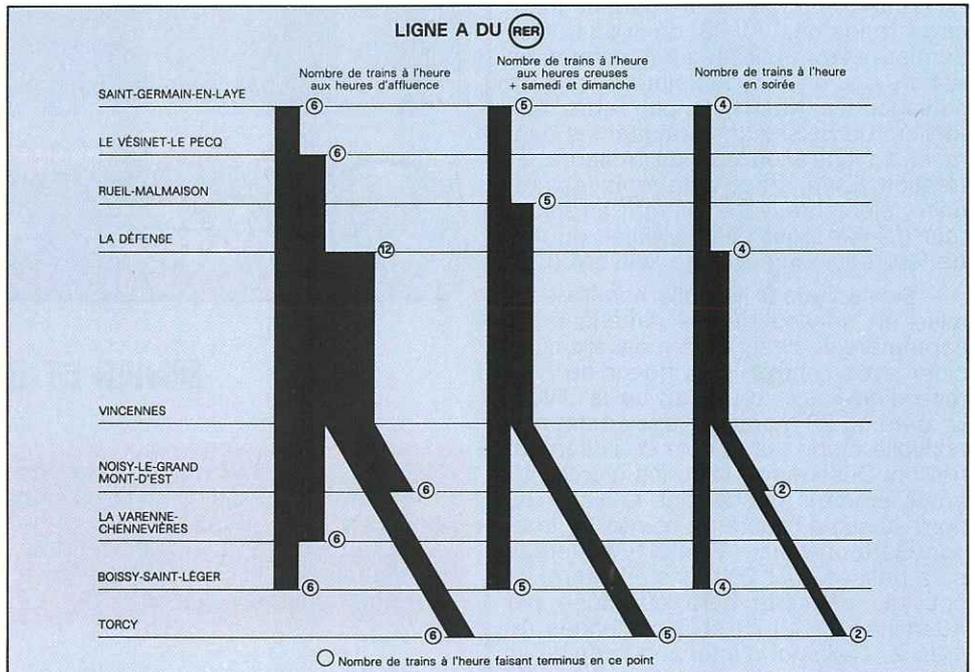
**Christian CHAUMEREUIL**

(1) Voir Entre les lignes n° 64, p. 4 à 7.

(2) Orlybus relie les deux aéroports d'Orly-est et d'Orly-ouest à la place Denfert-Rochereau.

(3) Voir Entre les lignes n° 84, p. 9.

(4) 80 % de la clientèle des voyageurs aériens utilise des billets (carnets ou billets vendus à l'unité).



# LE RER PASSE A L'HEURE D'HIVER

(suite)

quai », ne se rattrape pas. Et souvent, il a tendance à s'amplifier.

Par ailleurs, un train sur deux ira sur la branche de Marne-la-Vallée. Cela permettra de corriger le déséquilibre constaté jusqu'à maintenant (41 % des trains et 49 % du trafic). Aux heures creuses, le soir et pendant le week-end, la desserte restera identique à celle effectuée aujourd'hui. Côté matériel roulant, la nouvelle grille est tracée avec 28 trains bleus MS 61 et 13 trains tricolores modernes MI 79 ou MI 84. Ces derniers seront utilisés au maximum en dehors des heures de pointe (4) afin de soulager les MS 61 et permettre aux ateliers de Boissy de continuer les opérations d'entretien sur les moteurs de traction. Enfin, grâce à ce répit, les premiers éléments MS 61 seront arrêtés à tour de rôle pour être modifiés en vue de leur équipement avec SACEM (5).

Sur la ligne B, la grille horaire sera mise en service dès le dimanche 29 septembre, le changement devant coïncider avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver sur le réseau de la SNCF. La date du 29 marquera également une nouvelle étape sur la voie de l'interconnexion. Désormais, 16 trains (contre 12 actuellement) parcourront la ligne du nord au sud à l'heure de pointe. Le tronçon Gare-du-Nord - Denfert-Rochereau sera desservi par 20 trains à l'heure. La nouvelle desserte sera effectuée par 46 trains : 41 MI 79 et 5 anciennes rames Z. Celles-ci n'interviendront qu'en renfort, matin et soir, pendant la semaine. Elles retourneront à Gare-du-Nord, comme cela était le cas jusqu'à l'été 1983. En revanche, plus aucun train ne fera « terminus Châtelet ». Ainsi, les installations de la gare seront libérées et les travaux d'aménagement prévus dans le cadre de la descente des trains d'Orry-la-Ville pourront débuter. En 1988, la liaison Orry-la-Ville-Châtelet deviendra la ligne D du RER.

**Christian CHAUMEREUIL**

(1) En 1984, le trafic de la ligne B a augmenté de 16,1 %.

(2) Voir Entre les Lignes, n° 79, janvier 1985.

(3) Jusqu'à maintenant, des rames de quatre trains en dix minutes (soit un intervalle de 2 min 30 entre chaque train) circulaient matin et soir sur la voie la plus chargée (sens est-ouest le matin ; sens ouest-est le soir).

(4) Depuis le début de l'été, les MI vont ainsi jusqu'à Saint-Germain-en-Laye.

(5) Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance qui permettra d'abaisser à deux minutes l'intervalle entre les trains dans le tronçon central de la ligne A. Un premier élément MS 61 est en cours d'équipement depuis le début juillet. A partir de janvier 1986, les MS passeront en atelier au rythme de deux éléments par semaine.



## D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Depuis le début mai, les travaux de modernisation du terminal bus de Vincennes sont terminés. Dans un nouveau décor, le plus célèbre terminus autobus de la Régie s'apprête à vivre une nouvelle existence.

A 200 mètres du donjon de l'ancien château du XIII<sup>e</sup> siècle, le terminal bus de Vincennes constitue un nouvel exemple de la politique d'intégration des modes de transport. Depuis l'opération pilote d'Asnières-Gennevilliers en 1980, plusieurs pôles d'échange du réseau RATP ont été réalisés ou modernisés (1) en suivant les deux grandes orientations de cette politique : d'une part, rapprochement des terminus bus et du terminus métro, d'autre part, mécanisation de la correspondance entre le niveau du métro et celui des bus et protection des cheminements piétonniers contre les intempéries.

L'ancienne gare routière de Vincennes, implantée au-dessus du terminus de la ligne 1, offrait déjà des correspondances rapides avec le métro. Celles-ci ont été encore améliorées par l'implantation d'un escalier mécanique. En revanche, les installations, dont certaines avaient été conçues avant la Seconde Guerre mondiale, n'étaient plus adaptées aux conditions actuelles d'exploitation de ce terminus routier.

## La naissance d'un géant

Sept lignes d'autobus (2) ont leur terminus près du château de Vincennes. Cinq à six mille voyageurs transitent quotidiennement par les installations du nouveau terminal. Au point de vue trafic, Vincennes est un terminus d'importance moyenne qui se classe loin derrière la Porte d'Orléans, ou La Défense. Depuis l'ouverture de la branche Est de la ligne A du RER, Vincennes est tombé en léthargie. D'ailleurs, ceux qui ont connu le Vincennes des années soixante trouvent que le terminus actuel fait « drôlement vide ».

L'histoire du terminus de « Vincennes-Château » commence le 25 mars 1934 (3). La veille, le prolongement du métro entre la Porte et le Château de Vincennes avait ouvert ses portes au public. Beaucoup de lignes de tramways desservant la banlieue Est de Paris arrivaient à travers le bois par l'avenue du Tremblay et l'avenue de Nogent. Elles passaient devant le château et filaient vers la porte de Vincennes en suivant l'avenue de Paris. Très vite, la plupart des lignes voient leur terminus reporté devant le château. Par ailleurs, la STCRP, qui exploitait à l'époque le réseau de surface, accélère son programme de remplacement des tramways parisiens par des « omnibus automobiles ». Le 15 février 1937, les trams disparaissent du secteur et neuf lignes de bus se trouvent ainsi regroupées (4)



Trente ans séparent ces deux clichés : Château en 1956 (à gauche) et le nouveau terminal (à droite) en service depuis quelques mois.

sur l'esplanade située près de l'entrée du Fort-Neuf. Quelques mois plus tard, les installations du terminus sont agrandies.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Vincennes tourne au ralenti. Mais dès la Libération, l'activité du terminus repart de plus belle. Le 24 juin 1946, la ligne 125 est transférée au Château de Vincennes (5). Au fur et à mesure que l'urbanisation progresse en banlieue, les lignes d'autobus s'allongent. En 1949, les installations sont modernisées. Un an plus tard, les premiers autobus fermés de type *Somua OP5* font leur apparition sur la ligne 110, d'où un nouveau remaniement du terminus pour tenir compte des contraintes liées à la disposition des portes d'accès sur ces voitures.

Le 4 juin 1951, la ligne 56 voit le jour ; mais faute de place, son terminus est implanté sur le cours Marigny, en face des terminus des lignes de banlieue. A côté des modernes *OP5*, qui équipent trois lignes parmi les plus importantes du terminus (6), on voit apparaître d'anciens *TN6* à plate-forme, rééquipés d'un moteur diesel plus puissant. Mais l'essai ne s'avère pas concluant. Voyageurs et machinistes ne tardent pas à protester contre le bruit et les vibrations provoqués par le moteur diesel. Il est vrai qu'à l'heure de pointe, Vincennes est un terminus qu'on entend de loin !

Les difficultés croissantes de circulation et l'étirement des lignes en banlieue compliquent de plus en plus l'exploitation. De juillet 1953 à avril 1954, les trois lignes les plus longues sont dédoublées. La desserte de la grande banlieue (Le Plessis-Trévisé, Champs-sur-Marne, Chelles-Gournay) se trouve désormais assurée par des bus à un seul agent. A l'approche de la

capitale, ces bus effectuent un parcours direct ou semi-direct qui double celui de la ligne omnibus effectuant la desserte de la proche banlieue (7).

Ce nouveau mode d'exploitation impose une extension des installations du terminus. Désormais, pas moins de quinze lignes de banlieue convergent vers Vincennes-Château (8). En 1951, la Régie avait obtenu l'autorisation d'occuper 800 m<sup>2</sup> du glacis du Fort-Neuf, moyennant le paiement d'une redevance aux autorités militaires. En janvier 1954, l'ouverture d'un nouvel accès situé au milieu de la gare routière facilite les correspondances avec le métro. Quelques mois plus tard débutent les travaux de construction d'un troisième

quai de départ pour les autobus. Mais dans le courant de l'année 1955, les autres projets d'agrandissement de la gare routière sont abandonnés. On parle alors d'électrifier la ligne SNCF allant de Boissy-Saint-Léger à la gare de la Bastille !

## Vincennes à l'heure des pointes

Pendant huit ans, la physionomie du terminus va rester inchangée. En 1962, la ligne 108 se dédouble à son tour et donne naissance au 208. L'accroissement du trafic rend indispensables de nouveaux travaux. Un quatrième quai de départ est réalisé en

Les autobus *SOMUA-OP5* commencèrent et terminèrent leur carrière à Vincennes. Ici un bus *OP5-2* (à 2 portes) sur l'avenue de Nogent, dans le bois de Vincennes.



## VINCENNES-CHÂTEAU D'HIER ET D'AUJOURD'HUI (suite)

bordure des fossés du Fort-Neuf. Le 56 quitte le cours Marigny. On compte alors 17 terminus de ligne dans la gare routière et l'on frise les 100 000 voyageurs/jour.

Roland Laguide, qui vient juste de quitter la permanence générale pour partir en retraite, a bien connu cette époque. Contrôleur à « Château » de 1961 à 1965, il appartenait au camp des « nordistes ». Les « nordistes », ou plutôt les gens du dépôt de La Maltournée, exploitaient les lignes qui filaient vers l'est par l'avenue de Nogent. Les « sudistes », ceux du dépôt de Saint-

Maur, avaient en charge les lignes piquant vers Joinville par l'avenue du Tremblay. Hormis quelques coups de gueule, nordistes et sudistes ne se faisaient pas la guerre ; ils n'avaient d'ailleurs pas le temps ! « *A la pointe du soir, on comptait plus de 300 départs à l'heure, soit un bus toutes les douze secondes... Au moment de la mise sur pneus de la ligne 1, nous avons connu des moments difficiles. Dès que le métro était en retard, la gare se retrouvait déserte et les voitures partaient à vide. Nous ne pouvions pas les faire attendre sinon le flot des bus revenant de banlieue ne tardait pas à boucher l'avenue de Paris... Puis, c'était la ruée ; les voyageurs envahissaient les abris et les voitures présentes ne suffisaient plus pour enlever la charge. Un vrai cauchemar !. Mais les gens n'étaient pas agressifs. Ils attendaient, stoïques, même lorsque vers 19 heures ou 20 heures, nous restions, faute de voiture, pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure sans desservir certaines antennes.* »

« *Entre les pistards et les contrôleurs, il y avait près de dix personnes pour s'occuper des départs... Suivant les gradés présents, ça tournait plus ou moins rond. Certains connaissaient les TM (9) par cœur... Il fallait des hommes de terrain, ayant du caractère, mais aussi de la diplomatie. Les inquiets ou les hypernerveux ne restaient pas longtemps. Je ne sais pas si nous pourrions encore exploiter un tel terminus avec les méthodes actuelles.* »

La disparition progressive des bus à plate-forme ne simplifie pas l'exploitation du terminus. En effet, il n'y a pas assez de place pour garer le long des quais de départ des autobus où la montée des voyageurs se fait uniquement par une porte située à l'arrière droit du véhicule. Dans l'été 1966, les lignes 118 et 124 sont équipées avec des bus *Somua OP5* disposant d'une porte de secours spéciale située à l'arrière gauche de la voiture. A Vincennes, les voyageurs montent par cette porte dont l'ouverture et la fermeture sont commandées à la main par un gradé présent en permanence au départ. Trois ans plus tard, le système est étendu à la ligne 115, où les *Somua* remplacent les bruyants *TN6* diesel. A la même époque, « Château » accueille une nouvelle ligne : il s'agit du 307 qui dessert la faculté de Vincennes. La gare routière est pleine comme un œuf !

### Une coquille vide

Le 25 janvier 1970, la branche Est de la ligne A du RER entre en service (10). La desserte par autobus de la banlieue est se trouve alors profondément remaniée. La moitié des lignes de « Château » est rabattue sur les gares RER de Nogent, Joinville et Champigny.

Mais, le matin du jour fatidique, un mouvement de grève paralyse le trafic sur le RER. Le 306 et le 313, qui font désormais la navette entre Vincennes et les gares de Joinville et de Nogent, sont pris d'assaut. Les voyageurs arrivant de banlieue refusent de descendre de voiture. L'atmosphère devient houleuse. Afin de calmer les esprits,



Vincennes-Château à la fin des années 1950 : un jour d'affluence comme les autres.

Désormais Vincennes a le look Prouvé.



beaucoup de bus sont envoyés sur « Château » qui retrouve, l'espace de quelques heures, son agitation coutumière. Une journée mémorable, dont se souviennent encore ceux qui l'ont vécue !

Dès le lendemain, Vincennes fait figure de « terminus d'intérêt local ». Finie l'époque où l'on parlait de « Château » et des « gars de Château » avec ce mélange de crainte et de respect qu'inspirent les choses qui n'apparaissent pas vraiment à l'échelle humaine. L'agencement du terminus est une nouvelle fois remanié. Désormais, la place ne manque plus ; une partie des installations est même désaffectée. Le 16 mars 1970, la commande centralisée des départs est installée dans le bureau des contrôleurs. Quinze mois plus tard, les derniers autobus *Somua OP5* terminent leur carrière à Vincennes, sur la ligne 124. Avec eux disparaissent également les derniers receveurs de la RATP. L'exploitation du routier fait peau neuve.

Au début des années 1980, « Château » a conservé son aspect du milieu des années 1960. La plupart des installations, en particulier les abris voyageurs, ont besoin d'une bonne cure de rajeunissement. En outre, l'agencement des pistes de circulation et des quais du terminus avait été conçu en fonction des nombreuses lignes de banlieue arrivant de l'est, par le bois de Vincennes. Résultat, le terminus fonctionne à l'envers puisque cinq des sept lignes restant à Vincennes quittent le terminus en se dirigeant vers l'ouest.

En 1981, un projet de modernisation de la gare routière est présenté devant le Conseil d'administration de la Régie. Il prévoit un quai de départ unique, autour duquel sont disposés les sept points de départ des différentes lignes. Au plan architectural, le projet



En mai 1974, les derniers receveurs de la RATP roulent encore pour quelques jours sur la ligne 124.

s'inspire beaucoup des solutions testées à Asnières-Gennevilliers. Mais celles-ci laissent de marbre l'architecte des Bâtiments de France. La proximité du célèbre « chêne de justice » de Saint Louis lui a-t-elle inspiré cette décision ? Un an plus tard, un nouveau projet est prêt. Fruit d'une collaboration entre Jean Prouvé (11) et les architectes de la RATP, le projet définit également le style, l'agencement, l'image du terminal bus RATP de la fin du xx<sup>e</sup> siècle. Après la Porte de Choisy et Bobigny-Préfecture, Vincennes est le troisième terminal équipé d'abris « Prouvé ».

La grande banlieue était desservie avec des bus à un agent, comme ce *Chausson* APH de la ligne 206 qui allait au Plessis-Trévise.



## Le nouveau Château

Commencés en avril 1983, les travaux de construction du nouveau terminal de Château de Vincennes se sont achevés au début de mai dernier. Réalisés en trois grandes étapes, ils ont nécessité le déplacement d'une importante conduite d'eau et la construction d'un quai et d'un poste de commandement local provisoires, afin de ne pas interrompre l'exploitation. D'un montant total avoisinant les 23 millions de francs, ces travaux ont été financés par la Région Ile-de-France (7,5 milliards de francs environ) et par la RATP. En accord avec la municipalité de Vincennes et la RATP, la Direction départementale de l'équipement a également aménagé le carrefour situé à la sortie Ouest du terminal. Les bus peuvent ainsi s'engager sans risque sur l'avenue de Paris.

Dans un décor complètement rénové et agrémenté de nombreuses plantations, Vincennes repart pour une nouvelle existence. L'urbanisation du secteur et le prolongement récent de certaines lignes favorisent une lente augmentation du trafic. Par ailleurs, les difficultés techniques de la ligne A ont provoqué cet hiver un léger transfert de voyageurs vers la ligne 1 du métro et les bus au départ de Vincennes. Mais rien à quoi l'on ne puisse faire face !

Dans quelques semaines, le terminal de la Porte de Choisy sera achevé, puis ce sera le tour de celui de la Porte-de-Champerret à la fin de l'année. Dans le courant 1986, les travaux de modernisation débiteront au pont de Sèvres. Des études sont en cours sur d'autres terminus, mais la voirie et l'environnement urbain ne permettent pas toujours de mettre l'un au-dessus de l'autre les bus et le métro.

A Vincennes, deux volées d'escaliers mécaniques relient désormais les bus et le métro. Ce bref voyage suffit néanmoins pour aller de la station Château-de-Vincennes au terminal de Vincennes-Château. Comme quoi les traditions du langage résistent fort bien aux pressions des politiques et des techniques.

**Christian CHAUMEREUIL**

(1) Citons ainsi : Pont-de-Neuilly, Bobigny-Préfecture, Villejuif-Louis Aragon, Saint-Denis-Porte-de-Paris et bientôt Porte-de-Choisy et Porte-de-Champerret.

(2) Lignes 56, 112, 115, 118, 124, 313 et 325.

(3) La plupart des renseignements historiques repris dans cet article ont été rassemblés par J.-C. Lablée qui a effectué une recherche minutieuse dans les archives du réseau routier. Entre les Lignes tient à la disposition des personnes qui le souhaitent l'intégralité du texte rédigé par J.-C. Lablée sur l'histoire du terminus de Vincennes-Château. Ecrire à la rédaction du journal en joignant 5 francs en timbres-poste.

(4) Seule la ligne 114 (La Maltournée-Bastille) avait échappé à cette opération de regroupement.

(5) Au milieu des années soixante, le 125 (Porte d'Orléans-Vincennes-Château) a été scindé en deux lignes distinctes : le 125 et le 325.

(6) Lignes 108, 110 et 113.

(7) Les lignes semi-directes, créées à l'époque pour desservir la grande banlieue parisienne, étaient numérotées systématiquement avec des indices supérieurs à 200. Il subsiste encore aujourd'hui des traces de ces dédoublements, comme le 168/268 en banlieue Nord.

(8) 106, 108, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 118, 120, 124, 125, 206, 213 et 220.

(9) Tableaux de marche.

(10) Elle avait déjà commencé à fonctionner dès la mi-décembre 1969, mais les anciens horaires SNCF avaient été provisoirement maintenus.

(11) Voir Entre les Lignes, n° 75, p. 29.

# CONDITIONS DE TRAVAIL ET RELATIONS PROFESSIONNELLES

Comme chaque année la Régie a publié le bilan social de l'année écoulée. Les journalistes à qui il était présenté ont souligné, dans une conjoncture où « le social » fait souvent les frais de « l'économique », son caractère positif et la volonté de la RATP de mener de pair et en dynamique une politique des transports efficace et une politique sociale.

Cette rencontre fut également pour le président l'occasion de faire un point plus large sur la mise en place des nouvelles structures d'expression et de représentation du personnel.

## Quelques clichés

**Effectifs** au 31-12-84 : 40 425 dont 15 067 au réseau ferré et 15 622 au réseau routier. Parmi eux 99,7 % font partie du cadre permanent, 34 132 hommes, 6 293 femmes.

Les retraités sont 25 570 pour un total de 39 983 pensions (directes et réversion). Il y a donc presque autant de pensionnés que d'actifs.

Il y a eu 2 291 embauches pour 2 161 départs (+ 130).

**Ancienneté** : l'âge moyen des agents de la RATP est de 37 ans ; 16,2 % ont moins de 25 ans ; 58,9 % de 26 à 45 ans ; 24,9 % ont 46 ans et plus. L'ancienneté moyenne est de 12 ans, 32,1 % des agents en ayant 5 ans et moins ; 10,6 % des agents en comptant 26 ans et plus.

**Rémunérations** : la moyenne des rémunérations nettes est de 8 790 francs pour les hommes et 7 874 francs pour les femmes. Ce décalage n'est pas dû à

un sexisme mais à la part prise par l'ancienneté dans l'évolution des rémunérations. Moyenne cadres : 15 960 ; maîtrise : 9 795 ; exécution : 7 673. L'ancienneté représente 17 à 20 % des rémunérations.

**Maladies-Accidents** : on note une stabilité de l'absentéisme pour maladie-maternité-accidents à 14,4 journées œuvrées par an et par agent. Le nombre d'accidents du travail pour 100 agents diminue de 5,2 à 4,9 % (-6 %). A noter que les accidents occasionnés par des machines en représentent 1,7 % pendant que les accidents liés à des chutes avec dénivellation sont 17,8 % des causes. Alors prudence !

**Formation** : si l'on note une légère diminution du pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation, le nombre de participants a augmenté de façon très importante. En 1983, 30 911 stagiaires pour une durée moyenne de 40,3 heures, en 1984, 37 304 stagiaires pendant 39,1 heures. Au bilan global 81-85 une augmentation en part de la masse salariale de 5,30 à 6,30 %.

## Le film et ses acteurs

Une grande partie de la présentation a été réservée aux orientations économiques et sociales de l'entreprise, et aux moyens mis en œuvre pour leur réussite, pour parvenir à la meilleure efficacité.

Après avoir rappelé les efforts faits dans le sens de la décentralisation, de la formation et de la mobilité, le Président a souligné l'importance des moyens mis au service des relations professionnelles, entendues non seule-

ment comme un rouage nécessaire au fonctionnement mais encore comme un moyen d'efficacité de la gestion. C'est dans ce sens extensif qu'il a pu désigner le bilan social comme le premier tableau de bord de l'entreprise.

## Information, Concertation, Négociation

Cette définition des relations exclut dès l'abord toute idée de cogestion qui serait « en contradiction avec la tradition syndicale française et en opposition totale avec les textes en vigueur ». Au contraire ces trois moyens permettent à chacun de prendre ses responsabilités en connaissant l'avis de ceux qu'elles concernent. Cela nécessite une transparence des questions et une bonne articulation des structures mises en place.

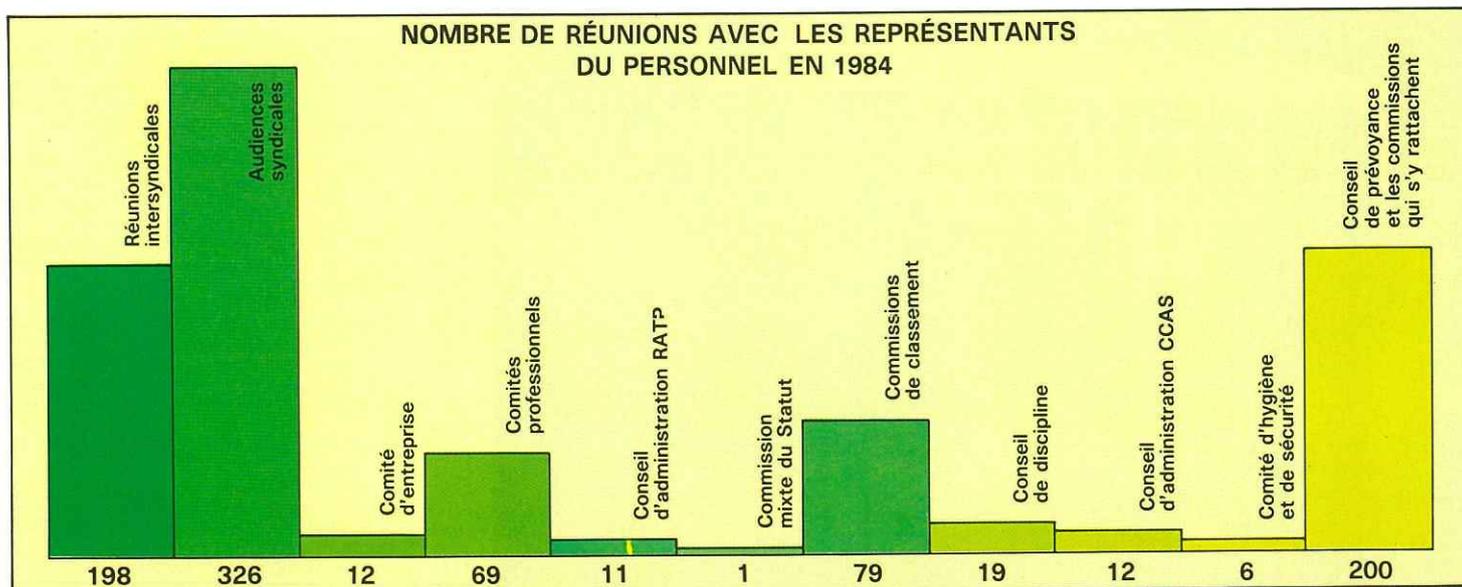
Pour la négociation, les interlocuteurs de la direction sont d'abord les syndicats. L'information, elle, concerne selon leur compétence l'ensemble des structures. L'essentiel de la question était donc la mise en place des organismes de concertation, et leur articulation.

Ces structures existaient pour certaines et ont été adaptées aux textes en vigueur et aux préoccupations de l'entreprise, notamment celle de décentralisation.

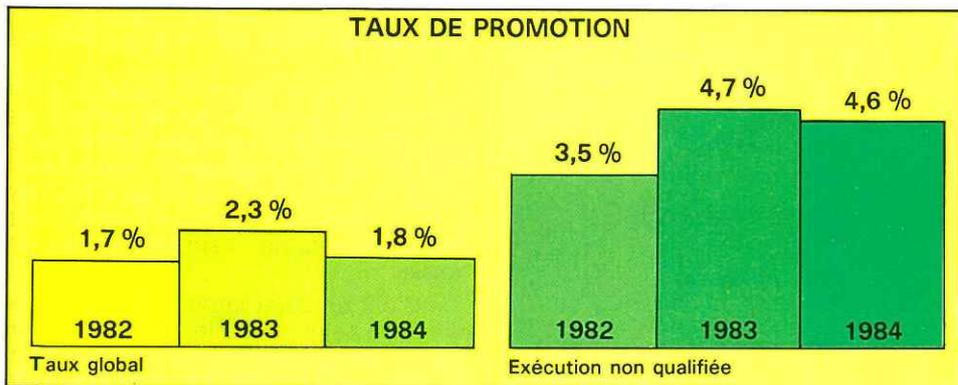
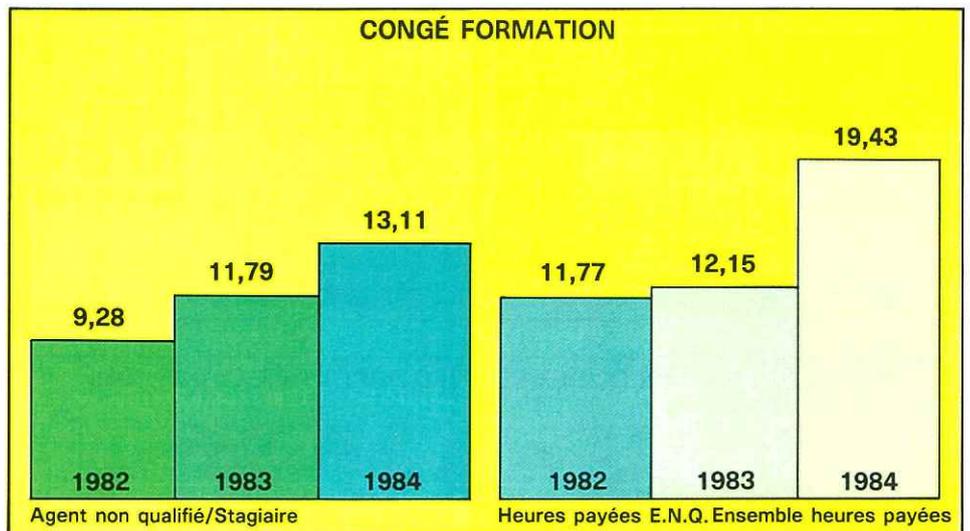
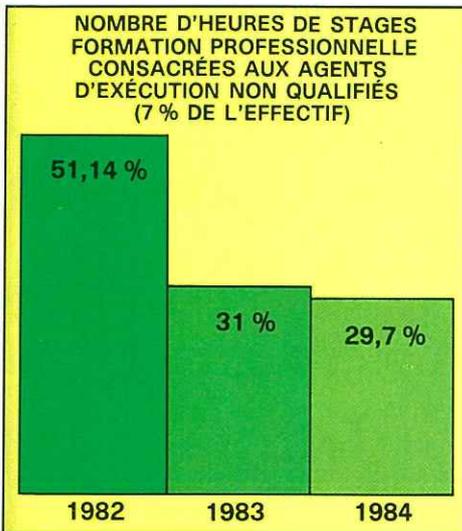
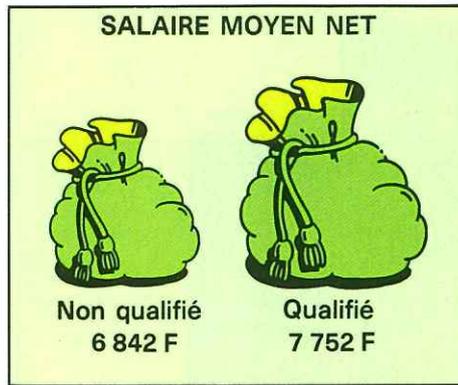
## Un ensemble cohérent

Sous réserve, grâce à l'expérience de leur mise en place, d'éviter certains doublons, les agents de l'entreprise et la direction peuvent échanger leurs

NOMBRE DE RÉUNIONS AVEC LES REPRÉSENTANTS  
DU PERSONNEL EN 1984



## L'EFFORT DE QUALIFICATION en quelques schémas



points de vue dans le domaine social et dans le domaine de la gestion, avec des instruments adaptés à plusieurs niveaux.

Pour en donner une vue globale, il faut mentionner deux organismes qui disposent de compétences propres, le conseil d'administration et le comité d'entreprise.

Ainsi jouent un rôle à dominante économique :

– *Le conseil d'administration, dont sont membres 9 salariés de l'entreprise, au niveau global.*

– *Les comités économiques de direction (7), qui interviennent dans la gestion et l'évolution économique de chaque direction, et préparent les travaux du comité d'entreprise dans ce domaine.*

– *Les conseils d'ateliers, lignes ou bureaux appelés également groupes d'ex-*

*pression directe, au niveau de l'unité de travail.*

Ainsi jouent un rôle à dominante sociale :

– *Le comité d'entreprise – dans sa gestion des œuvres mais aussi dans les avis qu'il donne.*

– *Les délégués du personnel qui sont les « gardiens du statut » individuel et collectif.*

– *Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail autonomes et décentralisés.*

Bien entendu la réalité, les compétences réelles et cette volonté d'interactivité entre l'économique et le social rendent cette séparation un peu arbitraire.

A chacun de ces échelons il était important d'établir des interlocuteurs adaptés. C'est chose simple pour les

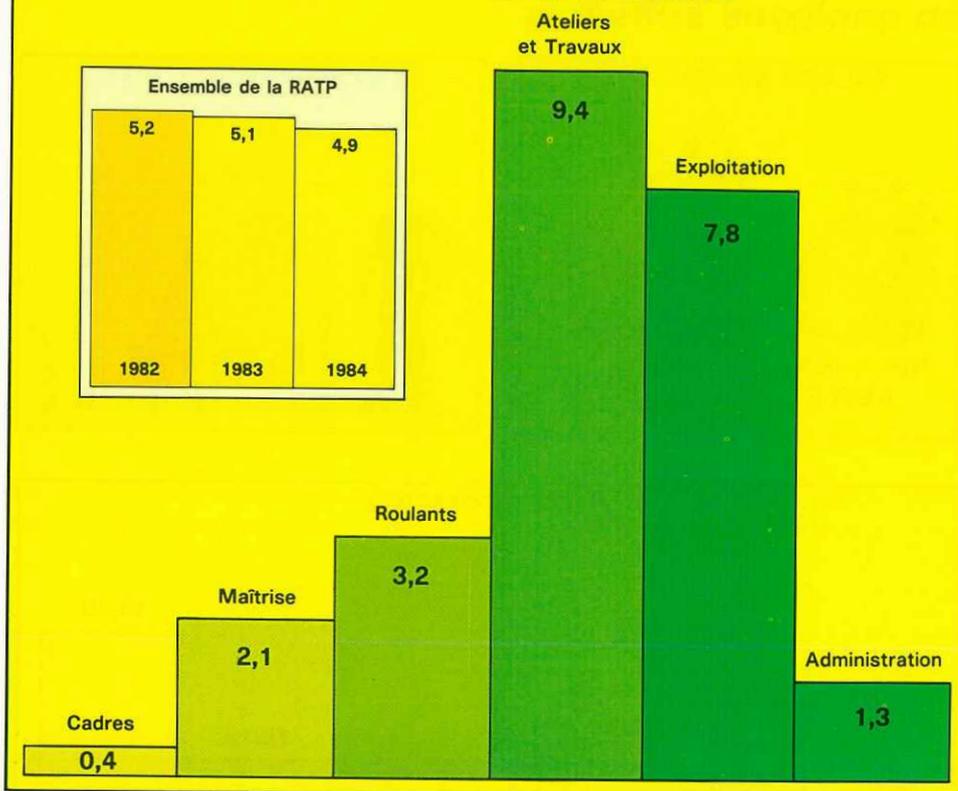
organismes paritaires. Pour le reste, cette décentralisation doit conduire à une revalorisation du rôle de l'encadrement, interlocuteur naturel du personnel et des différents délégués, en leur attribuant plus de pouvoir d'appréciation et de décision.

L'année 1984 ayant été pour beaucoup consacrée à la désignation de ces organismes, il était encore tôt pour faire un bilan. Mais déjà, pour l'expression directe par exemple, on envisage de réactiver et de donner des moyens à certains groupes dont la réflexion a permis des pas en avant. Ces nouveaux éléments permettront probablement de conforter l'image positive qu'ont les agents de leur entreprise, telle qu'elle est rapportée par une enquête faite auprès de 972 agents des catégories maîtrise et exécution en 1984. On y apprend par exemple que seulement 6 % des agents aimeraient travailler dans une autre entreprise.

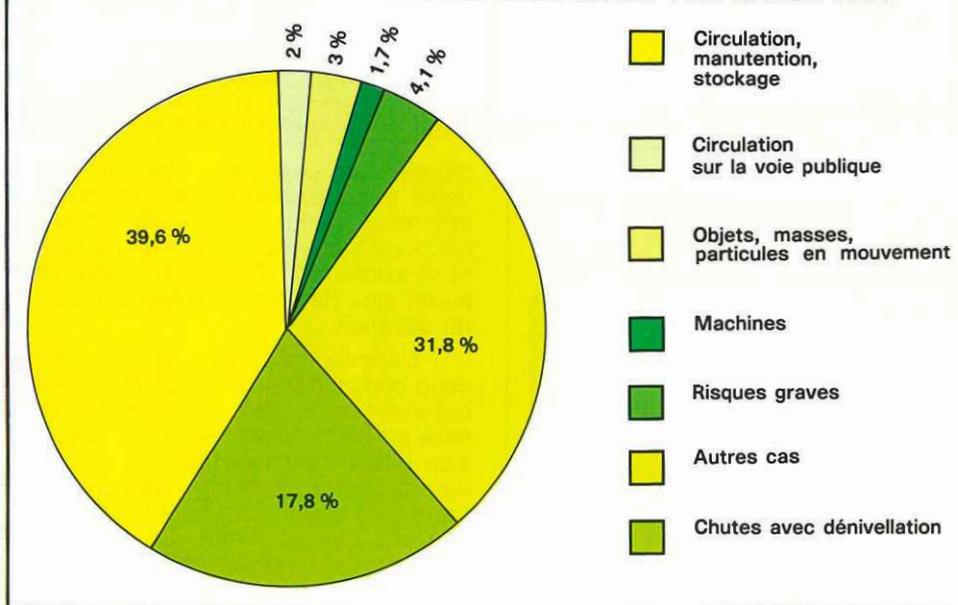
### Jugement positif

Ainsi 9 agents sur 10 fondent leur choix sur la sécurité de l'emploi et 1 sur 2 est motivé particulièrement par le salaire et les avantages sociaux. Si 46 % pensent avoir été sous-utilisés au début de leur carrière, ils sont 69 % à estimer que leurs capacités sont ensuite bien ou assez bien utilisées, 75 % étant très ou assez satisfaits de leur travail. Les possibilités de promotion sociale sont bien perçues puisque 78 % comptent sur elle pour progresser dans leur carrière.

## NOMBRE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL



## RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ARRÊT PAR CAUSE 1984



Signe de cette tranquillité d'esprit en des temps rendus difficiles, le travail n'arrive dans les préoccupations qu'après la vie de famille, les activités personnelles et les loisirs. Ils demandent au travail d'être intéressant (48 %), de laisser un maximum de temps libre (30 %) avant d'être rémunérateur (21 %).

Sans pouvoir être triomphaliste, ce bilan social est donc perçu comme positif et efficace. La dernière série de chiffres, donnée en premier par les journaux, montre entre 81 et 85 une augmentation du trafic de 10,5 % malgré/grâce à une augmentation des effectifs de 8,6 %, une diminution de 5 % du temps de travail et la généralisation de 104 repos.

Jacques MARION

Si, pour plus ample information, vous souhaitez que le texte complet du bilan social 1984 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 : .....

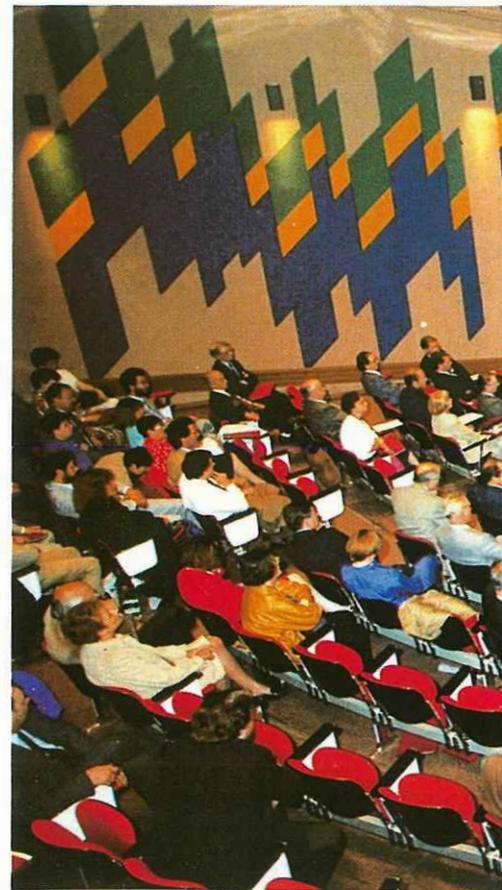
Grade ou emploi : .....

Service : .....

Attachement : .....

souhaite recevoir le bilan social 1984

# SPORT S



« La médecine et le sport » était cette année le thème de la journée de formation médicale des praticiens de la Régie. Pour cette occasion, ils avaient invité leurs collègues médecins de l'Union sportive métropolitaine des transports, dans l'amphithéâtre de Noisiel.

C'est un sujet important à un double titre : celui des soins à apporter en cas de blessure, celui de la prévention de ces risques. Cette seconde question est devenue l'actualité depuis que se développent les manifestations « de masse » comme les marathons, les triathlons et que la mode soutenue par de nombreux reportages de presse met à l'honneur des sports « facile, pas dangereux et pour tous les âges » comme le jogging ou le tennis.

« Les morts de la cinquantaine, c'est au tennis qu'on les compte », dit brutalement le docteur Guyot. Médecin conseil aux services juridiques, il passe ses dimanches depuis 30 ans au service du sport. Nous avons saisi cette occasion pour l'interroger.

– « Quel est le sens du « attention » lancé par les médecins pour la pratique sportive ?

– La première chose à dire est que nous nous inscrivons dans le mouvement pour inciter les gens à faire du

**US SURVEILLANCE**

Compte tenu de la parution plus espacée d'Entre les Lignes pendant l'été, vous trouverez à nouveau dans ce numéro deux chroniques en une (séances du 31 mai et du 28 juin).

Dominante sociale à la réunion du conseil de mai avec les deux débats d'orientation inscrits à l'ordre du jour : le bilan social de 1984 et le bilan de l'expression directe.

**Du bilan social**

Radiographie sociale de l'entreprise, le bilan, s'il contient en lui-même peu de commentaires mais beaucoup de chiffres, a suscité un large débat qui a permis au conseil d'aller plus loin que l'obligation légale faite aux entreprises de présenter annuellement un recueil chiffré. Respecter la lettre de la loi, c'est bien, et même fortement conseillé, en respecter l'esprit c'est mieux.

Pour ouvrir la discussion, le président a relevé quelques points particuliers du document élaboré comme chaque année par la direction du personnel : baisse du pourcentage d'agents non qualifiés, diminution du nombre d'accidents du travail, évolution de l'aménagement du temps de travail (horaires variables et temps partiel), réduction du nombre d'agents inaptes. Il a regretté le taux d'absentéisme qui se maintient toujours au même niveau et expliqué la moindre dépense de formation en 1984 par la baisse de l'embauche en 1983. Puis, animant le débat, Claude Quin a donné la parole à tous les administrateurs désirant donner leur point de vue sur le bilan social. Les interventions émanant des élus du personnel furent nombreuses et riches en suggestions.

De la formation, il fut beaucoup question. On notera la suggestion d'un administrateur qui impliquerait cependant un exercice difficile : l'intérêt de savoir quel pourcentage de la masse salariale est affecté à la formation étant relativement limité, il serait plus utile d'en mesurer les effets sur le potentiel de l'entreprise.

Concernant la baisse du nombre d'accidents du travail, il fut cependant constaté leur plus grande gravité. Nous signalerons aux agents féminins que plusieurs administrateurs se sont étonnés de l'inégalité des sexes à la Régie en matière salariale. Nous savons que cette inégalité n'est, fort heureusement, qu'apparente. Les écarts sont dus en effet à une plus grande ancienneté moyenne chez les hommes et au fait qu'ils sont, plus souvent que les femmes, désignés comme attributaires des prestations familiales.

Enfin, pour certaines indications contenues dans le bilan, un administrateur a proposé qu'elles portent sur plus de trois années afin de mieux en comprendre l'évolution. Dans sa conclusion au débat, Claude Quin a retenu cette suggestion en indiquant qu'une période de cinq années lui semblait en effet souhaitable pour certaines rubriques, ce chiffre correspondant à la durée



sport. Le sport est important. Ce que nous ajoutons se résume à « pas n'importe qui, n'importe quoi ». Il y a différents problèmes indépendants même de l'état de santé de celui qui veut faire du sport. Quel sport, à quel niveau, à quelle fréquence, avec quel entraînement progressif, etc. Avant tout « incident mécanique », le danger est de nature cardiaque.

**– L'avertissement est-il le même pour tout le monde ?**

– Oui, au sens où chacun doit faire attention, jeune ou moins jeune. Non, au sens où l'important tient dans les antécédents sportifs. Celui qui a toujours pratiqué, sans arrêt, ne rencontrera que rarement des problèmes. Comme le précédent, celui qui a pratiqué puis a arrêté ou limité sa pratique connaît, grosso modo, ses limites et le sens de la progression. Les plus exposés sont ceux qui n'ont pas eu depuis l'école de pratique sportive régulière. Peut-être au début va-t-il se ménager, s'entraîner avec un ami de même force, par exemple au tennis. Et puis, un jour, croyant être entraîné, il va jouer une partie après le repas avec son fils de vingt ans, ce qui est suicidaire.

**– Certains sportifs restent pourtant en vie !**

– Oui, bien sûr, heureusement. Notre rôle est de soigner les bobos, mais aussi de déceler ce qui provient d'un geste accidentel et ce qui découle d'un mouvement mal exécuté, d'un mauvais équipement. Nous conseillons aux parents, pour leurs enfants, de n'acheter l'équipement qu'après plusieurs leçons.

**– Pourquoi du sport à l'entreprise aujourd'hui ?**

– Il y a mille réponses. Par exemple, parce qu'on s'en va vivre à la campagne et que les équipements sont plus nombreux à la ville, proches du travail. Parce que quand on se sent bien dans sa peau physiquement, on travaille plus facilement. Parce que le sport apporte aussi des qualités morales, permet des rencontres, développe des solidarités, aide ainsi à se situer dans l'entreprise avec ses collègues. L'US Métro est riche en cela d'une culture, de traditions, c'est souvent une histoire de famille. »

Alors, puisque c'est la rentrée, si vous souhaitez des renseignements sur les activités proposées par l'US Métro, téléphonez au 206-52-38 ou au poste 1968. Une brochure est à votre disposition.

**Jacques MARION**

d'un plan à la Régie. Il a ajouté que le bilan social est beaucoup plus qu'un document d'information et qu'il constitue un des indicateurs de gestion parmi les plus importants de la RATP car le développement de l'entreprise est indissociable de son développement social.

## Relancer l'expression directe

Inscrit à l'ordre du jour de la séance de janvier, ce débat avait été reporté car ce jour là, les aiguilles de la pendule avaient tourné trop vite. Entre les lignes a, entre temps, largement présenté le bilan de l'expression directe à la Régie dans son numéro 82 (avril 1985), aussi allons-nous ici développer ce qui a caractérisé le débat : les administrateurs se sont largement prononcés pour une relance des conseils d'ateliers, de lignes et de bureaux. Relance qui doit consister d'abord à lever un certain nombre de blocages qui ont découragé plus d'un groupe, à savoir les suites trop souvent peu satisfaisantes données aux questions, aux avis et vœux émis par les conseils, le quota de temps annuel qui ne permet pas de creuser suffisamment les problèmes et donc de proposer des solutions, etc. Après avoir énuméré les obstacles, un administrateur élu du personnel a formulé un certain nombre de suggestions telles que la décentralisation des responsabilités, la sensibilisation de la hiérarchie à l'intérêt de l'expression directe, la création de structures pour favoriser la communication entre les groupes...

A son tour, Philippe Essig, après avoir rappelé son attachement à l'expression directe, a souligné que l'obstacle majeur auquel elle se heurte tient à la forte syndicalisation de la RATP. L'action syndicale n'exclut cependant pas l'espace de liberté prévu pour les conseils. Il s'agit donc là d'un apprentissage qui passe par une évolution des comportements.

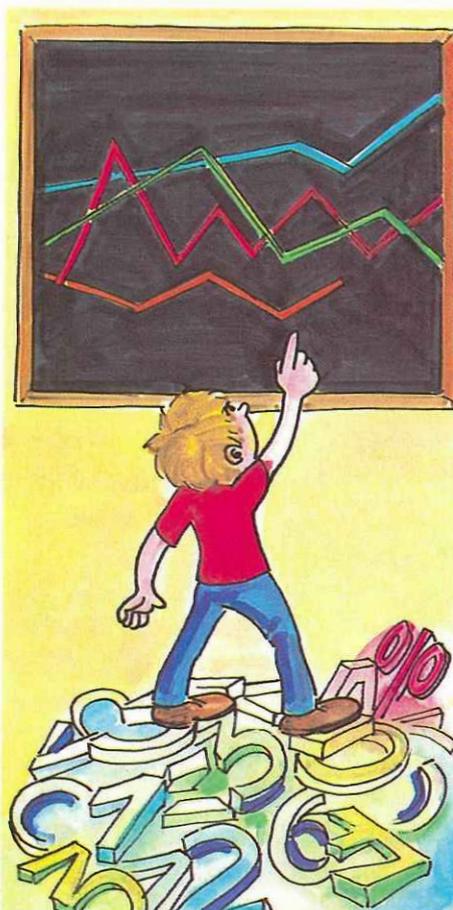
Pour conclure le débat, Claude Quin a lui aussi insisté sur la relance des conseils. Elle doit passer par une modification des structures de la Régie et aussi par une amélioration du fonctionnement des groupes malgré les difficultés matérielles rencontrées notamment à l'exploitation. Si l'expression directe représente un outil social, elle constitue aussi un outil économique de motivation et d'initiative du personnel. Afin d'informer les agents des résultats positifs obtenus par certains conseils, on pourrait aussi utiliser un bulletin d'information. Ce sont précisément de tels résultats qui ont incité à la création des ERIL (Équipe de recherche d'innovation locale), groupes spécialement constitués pour l'étude de telle ou telle question.

**Dernière séance avant les vacances, celle du 28 juin était résolument tournée vers l'avenir puisqu'on y a débattu du plan 1986-1990 et du schéma de principe du système de vidéo-communication.**

Quelques mois après la sortie du plan 1985/1989, les administrateurs ont donc pu, dès juin, prendre connaissance et débattre du plan suivant, présenté par M.-P. Ngo Van\*.

## Planifier n'est pas planer

La manière dont pourront être financées les opérations inscrites au plan fut la question la plus largement posée et débattue. Les administrateurs ont aussi confronté leurs points de vue sur ce que doit être le contenu du document et les places respectives à réserver aux opérations prioritaires et aux opérations souhaitées par la RATP.



C'est ainsi qu'une critique a été émise touchant les inscriptions pouvant paraître irréalisables au cours de la période 86/90. La RATP aura déjà du mal à exécuter le contrat de plan parce que certaines opérations y ont été sous-évaluées, pourquoi en ajouter d'autres, telles Aramis ou la liaison Gare du Nord/Saint-Lazare, dans le plan d'entreprise ? Non seulement cela tient du vœu pieux mais on s'engouffre dans un cercle d'insatisfaction. Quant à la réforme du financement des investissements, elle a été appelée « L'Arlésienne ». Pourtant, l'auteur de cette boutade reconnut lui-même qu'il faudra bien un jour ou l'autre, et le plus tôt sera le mieux, qu'elle entre en scène. La part du voyageur qui ne cesse de régresser, la diminution du versement transport qui provoque un alourdissement de l'indemnité compensatrice et les remboursements des emprunts servant à payer les investissements qui deviennent de plus en plus onéreux et aggravent l'endettement de la RATP, rendent la réforme urgente. En écho à cette intervention, la nécessité a été soulignée de fonder cette réforme sur des ressources nouvelles provenant notamment des bénéficiaires indirects du transport dont la participation financière ne devrait plus être « marginale ».

Afin de resituer l'espace du plan, un administrateur a rappelé que le plan reflète la volonté de l'entreprise : il ne doit pas être confondu avec un contrat. Il critiqua cependant ce qu'il juge être un manque de sélectivité de la RATP quant à des projets se multipliant trop tous azimuts. Un rappel à la réalité, au réalisme, pour une plus grande prise en compte des contraintes économiques.

Claude Quin a conclu le débat sur le rôle du Plan : il formule la capacité de proposition de la RATP. L'entreprise doit avoir sa stratégie et son projet sans attendre qu'on lui indi-

que les axes d'orientation. Le plan, a-t-il précisé pour finir, tient compte des contraintes économiques, c'est un compromis mais un compromis positif pour la RATP parce que générateur du développement.

Les administrateurs se sont prononcés sur le plan 1986/1990 : 12 pour, 7 contre, 4 abstentions.

## Déjà branché, bientôt câblé

Programme chargé pour une dernière journée de classe : après le plan, les administrateurs ont enchaîné sur le projet de réseau de télécommunications dans le métro.

De quoi s'agit-il ? Le projet peut se résumer en une volonté de développement du service public de transport de voyageurs dans des conditions financièrement acceptables pour la collectivité. Il en résulte une série d'objectifs concrets :

- développer le trafic par l'amélioration du vécu du temps de transport, de la sécurisation des voyageurs et des conditions d'information sur les réseaux ;
- améliorer les conditions d'exploitation en accroissant la productivité et en facilitant les rapports entre le public et le personnel ;
- accroître les ressources financières de l'entreprise.

Face à ces objectifs, les nouveaux moyens de communication représentent un enjeu important qui a été confirmé par les expériences menées au cours de ces dernières années, notamment depuis l'effort de relance de la recherche. Il s'agit, principalement, de Télé-Vidéo-Châtelet, Situ, Métro-Vidéo, PCS (Poste central des stations), Métronic.

Ces différentes expériences ont été confrontées aux connaissances de la Direction générale des télécommunications et du Centre national d'études des télécommunications au sein de groupes de travail centrés sur les services, les problèmes techniques et les aspects juridiques et financiers d'un projet de vidéocommunications. Ces groupes de travail ont fonctionné dans le cadre du GIE Transcommunication créé entre la RATP et l'État (ministère des PTT - Direction générale des télécommunications). De cette participation active est résulté le projet de création d'un réseau câblé de vidéocommunications qui a fait l'objet du schéma de principe présenté aux administrateurs.

Cette communication multi-services (animation, informations de service, publicité, etc.) qui doit devenir un élément du transport, a séduit le conseil, sous réserve de quelques assurances à prendre, notamment en ce qui concerne la maîtrise du réseau par la RATP. Les administrateurs se sont montrés largement favorables (unanimité - 1 abstention) à la poursuite avec le GIE des études et des contacts nécessaires pour constituer une structure qui prendra en charge, le moment venu, l'installation et l'exploitation du système. Le conseil sera tenu informé régulièrement de l'avancement des travaux.

Après avoir pris quelques décisions de gestion, les administrateurs se sont quittés en se souhaitant mutuellement de bonnes vacances. Prochaine séance le 27 septembre.

**Chantal NAAR**

\* Entre les Lignes consacrera un article au plan 1986-1990 dans son prochain numéro.



Carrieb



# NANTERRE-BUS : un service sur mesure

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, les Nanterriens disposent d'un service communal qui complète les dessertes assurées par le réseau de la RATP. Avec ses 100 000 habitants répartis sur un territoire de plus de 1 200 hectares, Nanterre est une véritable ville. Mais la monumentale préfecture des Hauts-de-Seine et les grands ensembles bariolés qui jouxtent la Défense imposent leur image au reste de la cité.

A deux pas de la gare RER de Nanterre-Ville, le vieux Nanterre avec ses rues commerçantes, étroites et tortueuses a, par certains côtés, l'aspect d'une ville de province. Au-delà de la place de la Boule et de sa frénésie automobile, des centaines de pavillons et de petits immeubles s'étagent sur les flancs du Mont-Valérien, loin du bruit mais aussi des commerces. Le nouveau service urbain apporte d'abord des réponses aux attentes des habitants de ces deux quartiers.

L'étude du « Nanterre-bus » a été réalisée l'été dernier, à la demande de la municipalité, par les équipes du dépôt de Nanterre. « C'est la première fois que j'avais à monter une ligne », confie Françoise Meymerie, inspectrice de ligne à Nanterre. Heureusement, cette « ancienne » de Charlebourg connaît la musique. « Il y avait à peine quatre mois que je venais d'arriver au dépôt ! » Mais qui, à Nanterre, n'est pas en transit en-

tre deux attachements ? Quoi qu'il en soit, F. Meymerie et tous ceux qui l'entouraient à l'époque ont mené cette étude avec brio.

Le « Nanterre-bus » comporte en fait deux lignes (A et B) qui relient, par des itinéraires différents, la gare RER de Nanterre-Ville au cimetière communal du parc du Mont-Valérien. Chaque ligne forme une boucle de trois kilomètres et demi parcourue toujours dans le même sens. L'intervalle est de 40 minutes, mais par le jeu des horaires et l'imbrication des itinéraires, de nombreux habitants disposent d'un bus toutes les 20 minutes pour aller ou venir du centre ville. En outre, l'utilisation de minibus de type *Renault-Master*, d'une vingtaine de places, permet de passer là où les autres bus resteraient coincés. Enfin « par le jeu des correspondances, tout habitant de Nanterre a désormais la possibilité de se rendre en transport en commun au cimetière du parc du Mont-Valérien, où s'ouvrent toutes les nouvelles concessions », précise Michel Laubier, premier maire-adjoint de Nanterre. « Cela a été pour la municipalité l'argument qui a emporté la décision » (1). Comme quoi une parfaite connaissance des attentes locales est indispensable pour tailler un service sur mesure.

Le « Nanterre-bus », c'est d'ailleurs une affaire de famille. La municipalité a

pris en main la promotion. Les points d'arrêt définitifs n'ont été déterminés qu'après quelques semaines d'exploitation, le temps de recueillir les réactions des premiers utilisateurs. La mairie de Nanterre les équipe actuellement avec des potelets spéciaux réalisés par la société *Decaux*. Enfin, les deux minibus assurant le service, arborent, à la place de l'indice de ligne, une reproduction stylisée du nouvel hôtel de ville de Nanterre. La tarification, en revanche, est celle en cours sur l'ensemble du réseau RATP. Entièrement financé par le budget communal, le coût du service avoisine 1,3 million de francs, soit 13 francs par an et par habitant. Un coût des plus raisonnables qui explique peut-être la réponse de M. Laubier : « Pourquoi avoir choisi la RATP pour la gestion de ces deux lignes?... Simplement... parce que c'est un service public de grande expérience, de qualité et très efficace. »

Reste à souhaiter que les machinistes n'attrapent pas le tournis à force de tourner en rond dans les rues de Nanterre, où ils doivent parcourir près de 86 000 kilomètres par an, soit plus de deux fois le tour de la Terre.

**Christian CHAUMEREUIL**

(1) Propos extraits d'une interview publiée dans *Nanterre-Info* de juin 1985.

## MÉTRO ET VÉLO POUR CORINNE LE GALL

Sportive de haut niveau et conductrice de métro sur la ligne 3, Pont de Levallois - Gallieni, Corinne Le Gall - 24 ans - a passé les trois premières semaines du mois de juillet à gravir les cols, sprinter aux arrivées, bref à sillonner les routes de France. Elle participait à la 2<sup>e</sup> édition du Tour de France cycliste féminin. Membre de l'équipe de France A, 13<sup>e</sup> l'an passé, elle s'est classée 36<sup>e</sup> cette année mais dans une épreuve beaucoup plus relevée qu'en 1984. Passionnée de vélo depuis toujours, « pourquoi ne pas faire de la course sérieusement » s'est-elle dit à l'âge de 16 ans.

Sa passion était trouvée, mais il était hors de question d'en vivre. C'est pourquoi depuis près de 2 ans elle travaille à la RATP. Elle s'entraîne chaque jour, mais, bien sûr, après avoir conduit son train de 5 heures à midi. Ses collègues conducteurs et tous les sportifs de la RATP qui ont suivi de très près ses performances dans le tour espèrent, bien entendu, que métro et vélo continueront longtemps de faire bon ménage pour Corinne.

## ÉCHOS DES SECTIONS

Sport d'été par excellence, l'athlétisme a permis à de nombreux athlètes de l'USMT de se mettre en évidence. A la fin du mois de juin, les marathoniens sont revenus d'Annecy, théâtre des championnats de France FFA, avec une 3<sup>e</sup> place par équipes grâce à G. Bessières, D. Thiriou, M. Héreau, S. Gallis et A. Jandie.

Cinq athlètes ont participé aux championnats de France sur piste à Colombes les 19, 20 et 21 juillet. Il s'agit de D. Ray (3 000 m steeple), B. Petitbois (100 m et 200 m), Y. Le Roy (disque), C. Vella (marteau) et Patricia Petitbois (800 m).

Deux athlètes ont représenté la France aux championnats d'Europe des cheminots fin août en Tchécoslovaquie : Daniel Ray (3 000 m steeple) et Alain Elie (100 m et 4 x 100 m) ; Patricia et Bernard Petitbois ont malheureusement dû décliner leur sélection pour cette épreuve de haut niveau.

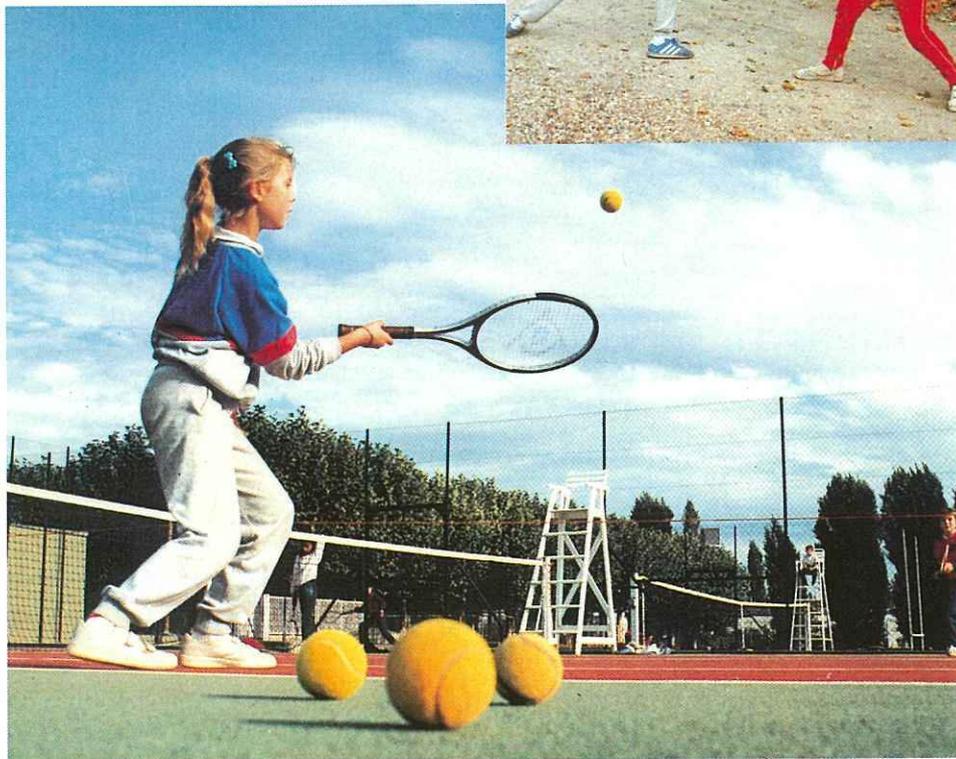
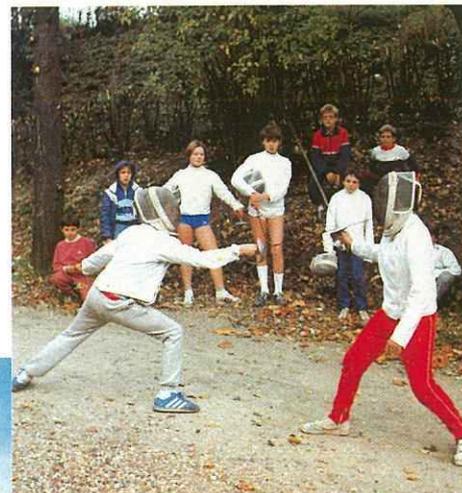
## LES ÉCOLES DE SPORT DU MERCREDI

Le mercredi 11 septembre à 10 h 00, ce sera la rentrée ; la rentrée pour tous les sportifs en herbe puisque ce jour-là les jeunes de 6 à 16 ans prendront le chemin des stades et des salles de l'USMT pour s'initier ou se perfectionner à la pratique de leur sport préféré sous la direction de nombreux moniteurs.

L'athlétisme, le football, la gymnastique, le hand-ball, le hockey, la pelote basque, le rugby et le volley-ball sont pratiqués au stade de la Croix-de-Berny tandis que l'aviron, le canoë-kayak, le basket, le cyclisme, l'escrime, le judo, le karaté, la lutte, le tennis de table, le tir à l'arc et la natation se pratiquent dans différents centres, sièges des sections de l'USMT pour la plupart. Comme à la Croix-de-Berny cela permet d'avoir une relation étroite entre les écoles de sports et les sections.

Il est à noter que pour les activités de la Croix-de-Berny et la natation, un ramassage des enfants est assuré. Un contrôle médical est également effectué régulièrement auprès de tous les jeunes sportifs. Par ailleurs, un goûter gratuit et une boisson sont remis à tous les enfants et le midi un repas leur est fourni moyennant une participation aux frais de 15 francs.

Pour tous renseignements complémentaires et inscriptions, appeler le bureau de l'USMT au 206-52-38 (PTT) ou au 1968 (intérieur).



## SOFRÉTU Un nouveau Conseil d'administration et quatre objectifs

Filiale chargée d'exporter le savoir-faire de la RATP, Sofrétu vient de modifier la composition de son Conseil d'administration et de préciser les principes de sa politique à long terme.

Le nouveau CA comprend 15 membres :

6 représentants de la RATP (dont 3 membres de l'encadrement supérieur – MM. Ernst, Lestrade, Bolgert – et 3 administrateurs RATP – Mmes Buks-pan, Lescure, M. Noir ;

6 représentants des banques ;

3 représentants du personnel Sofrétu (Mlle Bacon, MM. Bodenan et Ferjoudou).

Basée sur la situation d'aujourd'hui, où de nombreux pays ne peuvent payer les transports lourds dont ils auraient besoin, l'analyse de Sofrétu porte aussi sur l'an 2000 – 15 ans seulement – où 27 métropoles auront plus de 10 millions d'habitants. Il convient pour elle de proposer des services adaptés à ces deux réalités, selon quatre principes :

**Une diversification** tout d'abord dans le domaine technologique. Outre le métro, le bus et le RER, Sofrétu s'intéresse aux modes nouveaux : Val, Aramis, tramway par exemple. Cette diversification touchera également à la recherche de nouveaux marchés géographiques, et dans les domaines financiers et juridiques, aux souhaits, habitudes et possibilités de ces clients potentiels.

**Une adaptation**, ensuite, de l'offre aux réalités de ces pays (climatiques, développement routier) mais aussi aux cultures qui peuvent influencer sur le comportement des usagers et des personnels des réseaux.

**La coopération** avec ces pays sera recherchée sur la base d'un intérêt mutuel. L'exigence pour Sofrétu pour son fonctionnement de dégager des excédents n'empêche pas le retour d'autres effets bénéfiques, d'enseignement.

**La différenciation** enfin précise la place de Sofrétu dans le dispositif industriel français. Si elle a élargi la gamme des produits et services offerts grâce à un groupement Sofrétu et Associés, elle exporte avant tout la technique, l'expérience RATP, quel que soit le fournisseur choisi par le client.

Sur cette base, Sofrétu, qui est l'une des rares entreprises au monde à intégrer les techniques de constructions et les techniques d'exploitation, pense pouvoir se positionner dans un marché international appelé à de grands développements.

Elle continuera, par ailleurs, à proposer ses services aux réseaux français.

J.M.

## LA VILLE : POINT DE RENCONTRE POUR LES CHERCHEURS

Architectes, historiens, urbanistes, archéologues, économistes, géographes, sociologues, la liste des chercheurs intéressés par la ville est longue. Cette diversité a longtemps favorisé un éparpillement des travaux. Mais depuis quelques années, des équipes pluridisciplinaires se penchent sur les grands problèmes urbains de l'heure. De leur côté, les responsables de la gestion des villes et les entreprises « travaillant en ville » ont engagé de multiples réflexions sur ces problèmes. A terme des convergences étaient inévitables. Au fil des jours, elles sont de plus en plus nombreuses. L'été vient encore de nous en apporter des exemples.

Au mois de juin dernier, à l'invitation de la RATP, un important colloque a réuni pendant plusieurs jours, au Centre culturel international de Cerisy-la-Salle dans la Manche, des chercheurs (Université, CNRS (1), École normale supérieure, Ponts et Chaussées, EHESS (2), EPHE (3)...), des élus, des représentants du ministère des Transports, de l'Urbanisme et du Logement, des architectes français et étrangers... De nombreuses personnes de la RATP venant de multiples secteurs de l'entreprise participaient également à ce colloque qui marquait l'aboutissement d'une réflexion commune de deux ans sur le thème « *Crise de l'urbain, futur de la ville* » (4).

Les nouvelles tendances en urbanisme, l'évolution des comportements, des attitudes, des attentes des citoyens, l'impact des nouveaux cadres administratifs et réglementaires, le rôle des sciences sociales et humaines dans la compréhension des phénomènes urbains, voici quelques-uns des multiples thèmes abordés au cours de cette rencontre. Ce colloque a été autre chose qu'un simple carrefour d'informations. C'est l'aboutissement d'une dynamique de recherche. Comme devait le souligner l'historien Jacques Le Goff dans son discours de synthèse : « *A l'origine de ce processus, il y avait une initiative de la RATP qui a*

*contacté des chercheurs extérieurs, travaillant sur l'urbain et la société, afin de comprendre et d'analyser en profondeur la crise du monde urbain, un monde qui l'environne et auquel son avenir est intimement lié... Petit à petit, chercheurs et entreprise ont appris à se connaître et ils sont devenus des partenaires... Le regard du chercheur et celui de l'entreprise ne sont pas les mêmes. Ils n'ont d'ailleurs aucune raison de fusionner... Il existe néanmoins des objectifs communs* ». A travers les travaux du colloque de Cerisy, la RATP, l'Université et le monde de la recherche tourment le dos à la traditionnelle collaboration « *réduite aux acquêts* » pour s'engager sur la voie d'une coopération placée « *sous le signe de la communauté* ». Un mouvement dont beaucoup espèrent qu'il s'amplifiera.

En écho à cette rencontre, l'exposition « *Archéologie et projet urbain* » évoquait les rapports entre la ville d'hier et celle de demain. Organisée par le musée des Thermes de Cluny, elle étendait ses ramifications jusque dans la salle des billets de la gare RER de Luxembourg. Comment traiter le patrimoine archéologique urbain ? Comment concilier le respect des vestiges du passé et les impératifs de l'urbanisme contemporain ? L'exposition tentait de répondre à cette double question en présentant les grandes opérations de remise en valeur du patrimoine archéologique urbain, engagées tant à Paris qu'à Rome, Saint-Denis, Lyon, Nîmes... Une ville ne peut pas s'agrandir et se moderniser en renonçant à son passé et en faisant table rase des vestiges de son histoire. Ils constituent la mémoire de la cité, un ensemble de points de repère qui permettent aux habitants de s'enraciner dans leur ville. Les projets présentés s'inspiraient de cette philosophie, fruit d'une vision pluridisciplinaire de la complexité du monde de la ville.

C. C.

(1) Centre national de la recherche scientifique.  
(2) École des hautes études en sciences sociales.  
(3) École pratique des hautes études.  
(4) Cette réflexion a été conduite par des chercheurs de différents organismes et des gens de la RATP (Service du développement commercial et Réseau 2000).



## BLOC-NOTES

### LE DELTA-CLUB PREND L'AIR

Depuis le début des vacances, les fans du deltaplane peuvent se retrouver au sein du Delta-Club du personnel de la RATP. Cette jeune association a déjà plein de projets. En octobre débiteront les stages d'initiation au vol libre. Ces stages se dérouleront en région parisienne. Dans le courant de l'année prochaine, plusieurs week-ends de perfectionnement sont prévus en France ainsi qu'un raid en deltaplane à travers le Sahara. Alors, si vous souhaitez planer au-dessus du quotidien, c'est le moment.

**Delta-Club : J.-P. Henry - 15, rue Adèle - 92220 BAGNEUX.**

Réunion d'information le 26 septembre à 18 h 30 Salle du Conseil, G.A.

### SALUT LES ARTISTES !

Le dimanche 29 septembre 1985, l'IFC\* organise une sortie « *Transports rétros* » en région parisienne.

- Départ vers 9 heures de la Porte Dauphine.

- 1<sup>re</sup> étape : voyage spécial à bord d'une rame Sprague entre la Porte Dauphine et les ateliers de Vaugirard, via les lignes 2, 6 et 12.

- 2<sup>e</sup> étape : parcours touristique dans Paris au moyen d'un vieil autobus TN4 à plate-forme.

- 3<sup>e</sup> étape : voyage spécial entre Pu-teaux et Issy-Plaine au moyen des dernières automotrices 750 volts de la SNCF datant des années trente.

- Retour à Paris vers 18 heures.

Nombreux arrêts au cours du voyage ; possibilité de déjeuner.

**Renseignements et inscriptions auprès de l'IFC - 46, av. de Savigny - 93600 Aulnay-sous-Bois - Tél. : (1) 384-78-17.**

(\* ) International Ferroviaire Club.

### SITU FAIT DES PETITS

Dans le courant de l'été, une commande de 45 bornes SITU a été passée auprès de la société SEITU qui fabrique ces nouveaux dispositifs d'information électronique du public. Depuis un an, dix bornes prototypes sont à l'essai à Paris (voir *Entre les lignes* n° 77, p. 27). Ces 45 bornes supplémentaires seront progressivement installées sur la voie publique à partir du second semestre 1986. Deux autres commandes, de 15 et 40 bornes SITU, devraient être passées au cours des quinze prochains mois. En 1988, une centaine de SITU seront ainsi à la disposition des Parisiens.

Marguerite

### « TUC-TOURISME »

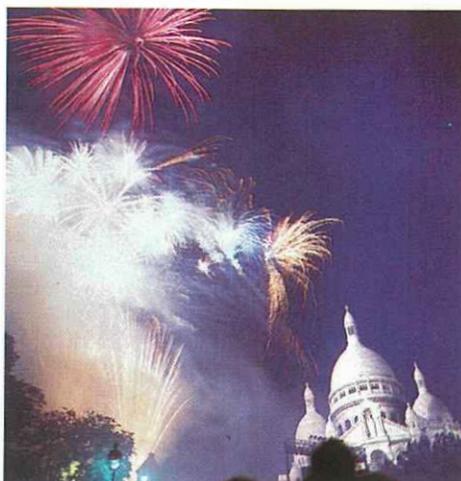
Chaque année des centaines de milliers de provinciaux et d'étrangers arrivent à Paris par le train. Le premier contact avec la capitale se résume souvent en une lecture attentive du plan du métro. Où se trouvent l'hôtel, le camping, les parents, les amis qui doivent vous héberger ? Pendant deux mois, des TUC sont venus renforcer les équipes de FE dans les stations de métro desservant les grandes gares parisiennes. Chargés de guider et de renseigner les touristes débarquant à Paris, ces TUC ont également reçu la visite de Michel Crépeau, ministre du Tourisme, qui était venu saluer dans le métro ces nouveaux ambassadeurs de l'accueil « *made in Paris* ».

### CHAMPIONNET FAIT LE VIDE

La modernisation de l'atelier central se poursuit rondement (voir *Entre les lignes* n° 77, p. 22-23). L'atelier de mécanique a quitté le bâtiment P pour le bâtiment V dont la rénovation est presque achevée. Début août, les structures centenaires de l'ancien bâtiment P sont tombées sous la pioche des démolisseurs. Dans moins de deux ans, le nouveau bâtiment P accueillera l'atelier de chaudronnerie. Enfin, courant octobre, le parc aux roues partira de Championnet pour rejoindre dans les nouvelles installations jouxtant le futur dépôt d'Aubervilliers.

### LA FERIA DU FUNICULAIRE

Le 28 juin dernier, afin de célébrer dignement la Saint-Jean d'été, la Mairie de Paris avait organisé une grande fête sur les pentes de la colline de Montmartre. Le clou de la soirée fut un spectacle pyrotechnique qui embrasa le Sacré-Cœur et le funiculaire de Montmartre converti pour la circonstance en *toro de fuego*. Embraser n'est pas le mot exact puisque les services techniques de la Régie avaient pris toutes les précautions pour protéger de l'incendie les cabines du funiculaire.



### BOISSY S'AGRANDIT

Dans quelques semaines, les travaux de construction du nouveau hall d'entretien du MI 84 vont débiter. Situé le long de la voie d'essai, ce hall devrait être terminé au printemps 1987. Dans le même temps, les travaux de réaménagement de l'atelier de révision se poursuivent à un rythme soutenu. Pas moins de 16 zones différentes de l'atelier sont concernées. Un beau chassé-croisé qui ajoute un peu d'animation dans un atelier déjà fort remuant.

### ON SE BOUGE, ON SE BOUGE

Depuis plusieurs mois, la Préfecture de Police a renforcé son action contre le stationnement illicite dans les rues de la capitale. Cette sévérité a rapidement trouvé son écho dans la presse. Comme quoi les bonnes causes suscitent toujours l'enthousiasme des journalistes ! Durant l'été de nouvelles mesures ont à nouveau fait dresser le poil des irréductibles du stationnement sauvage, à témoin cet automobiliste qui a roulé sur les pieds d'un gradé de Point-du-Jour parce qu'il venait de le verbaliser dans un couloir de la ligne PC.

Le barème des contraventions, inchangé depuis 1980, a été relevé. Ainsi l'amende pour stationnement dans un couloir d'autobus passe de 600 à 900 F. Par ailleurs, les agents assermentés de la RATP viennent d'être autorisés à sanctionner les véhicules en stationnement gênant, même s'ils sont garés en dehors d'un couloir ou d'un point d'arrêt. Désormais, les gradés de la Régie pourront intervenir lorsque des voitures bloqueront le passage des bus dans des rues étroites. Autant de mesures qui renforceront l'efficacité de la future brigade de surveillance des couloirs qui verra le jour à l'automne.

### ARAMIS S'INSTALLE

Un an après la signature du protocole d'accord quadripartite Etat, Région, Matra, RATP (voir *Entre les lignes* n° 75, p. 28), la construction du centre d'expérimentation technique du boulevard Victor est bien engagée. Le gros œuvre de la voie et des installations annexes (locaux techniques, atelier, station) avance. Au début de l'année prochaine, un premier doublet *Aramis* sera livré. Deux autres arriveront ensuite en cours d'année. Les essais en vraie grandeur, destinés à tester les fonctions spécifiques du système *Aramis* (procédures de rendez-vous et de séparation automatiques) pourront alors débiter.

C. C.

## SERVICE PUBLIC EN FÊTE

Fin juin, à l'occasion de la fête de la Musique, le groupe *Service Public* (voir *Entre les lignes n° 84*, p. 17) a donné l'aubade aux Parisiens depuis la plate-

forme d'un vieux TN4H, transformé en podium itinérant. Du Luxembourg au Trocadéro, *Service Public* effectua ainsi sa première tournée, avant de passer, une semaine plus tard, devant les caméras de la télévision.

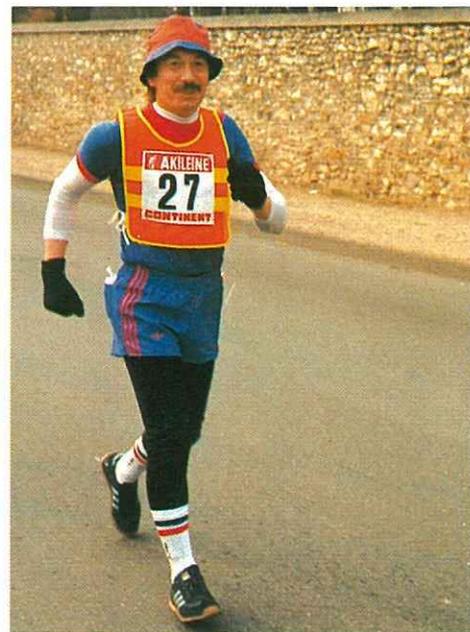


## MARCHE TOUT DROIT

4 heures : André Cahen arrive au dépôt des Lilas avec ses collègues de RT de l'équipe du matin. Jusqu'à midi, réparation et entretien des bus ; la routine. Mais l'après-midi André Cahen ne se repose pas ; il part s'entraîner dans les rues de Bagnolet ou sur le stade de la porte de Charenton. Parfois, il lui arrive même de faire une ou deux fois le tour de Paris, en suivant les boulevards des Maréchaux. Son passage soulève toujours de la curiosité. Nous nous sommes habitués à croiser des joggeurs, mais des marcheurs... ça étonne !

A. Cahen a découvert la marche sportive en 1975, « *un hasard familial* », confie-t-il. Depuis, le virus ne l'a pas quitté. L'année dernière, il a ainsi parcouru près de 3 200 kilomètres. Cette année, il a figuré parmi les 30 sélectionnés du Paris-Colmar qui s'est déroulé du 5 au 8 juin dernier. « *C'est la deuxième nuit qui m'angoisse*, confiait-il avant le départ. *Jusqu'à là je n'ai participé qu'à des épreuves de 200 kilomètres qui ne durent que 24 heures.* » A. Cahen a bien résisté. Il a même parcouru les quatre cinquièmes de la distance puisqu'il est allé jusqu'au 461<sup>e</sup> kilomètre, au pied des Vosges. Il était alors en 13<sup>e</sup> position. « *Seuls les huit premiers ont pu franchir le col. Les organisateurs ont arrêté ensuite les autres participants car la route du col devait fermer pendant la nuit... Sans cela, j'arrivais à Colmar sans problème.* »

Début juillet, après un temps de repos bien gagné, A. Cahen a repris l'entraînement. Il espère décrocher une deuxième sélection pour Paris-Colmar en 1986. Si la marche est un effort solitaire, A. Cahen, comme les autres marcheurs, ne se déplace pas seul. Pendant l'épreuve sa femme lui prépare ses



repas : un cocktail énergétique à base de soupe, de thé, de miel et de gâteaux vitaminés. « *Petit à petit, elle se met elle aussi à la marche* », avoue-t-il. Peut-être pour avoir le temps de discuter avec lui ! Des amis de l'*Association sportive des vétérans de Paris* l'accompagnent également. Ils se relayent à ses côtés en lui prodiguant sans cesse des encouragements. « *C'est cette organisation qui est dure à monter et qui limite souvent ma participation à telle ou telle épreuve.* » Comme beaucoup d'autres sportifs, A. Cahen aurait bien besoin d'un sponsor pour l'aider un peu. « *Ça viendra peut-être, reconnaît-il avec philosophie, lorsque la marche sera devenue un sport un peu mieux connu.* » En tout cas, début juin, Roland-Garros avait encore éclipsé Paris-Colmar à la une des journaux !

C. C.

## MÉDAILLE D'HONNEUR

Un décret de 1984 a :

- abaissé de 40 à 38 ans la durée des services requis pour l'attribution de la médaille d'honneur des chemins de fer (échelon or) ;
- réduit, en faveur des anciens combattants titulaires de la médaille de la Résistance, le temps de services exigé pour l'obtention de l'échelon or ou vermeil de cette distinction.

Les modalités d'application de ce texte au personnel de la Régie ayant été précisées récemment, les agents retraités, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1984, qui pourraient prétendre au bénéfice de ces dispositions, peuvent adresser leur demande, pour examen de leur situation, à Monsieur le Directeur du personnel de la RATP - 53 ter, quai des Grands-Augustins - 75271 Paris Cedex 06.

L'attribution de cette distinction n'entraîne le paiement d'aucune gratification.

## CHIC ET CHOC À L'ÉCOLE

Début juin, l'école maternelle de la rue de la Procession dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, a présenté une exposition aux couleurs du ticket.

Ce sont les « grands » (5 à 6 ans !) qui, dans le cadre des activités d'éveil, étaient partis à la découverte de leur quartier, du marché au métro, en passant par le square et le kiosque à journaux. C'est certainement le métro qui a remporté la première place au palmarès des « curiosités locales » (vues par des yeux d'enfants !).

Ils ont raconté ce qu'ils ont vu et surtout ce qu'ils ont imaginé dans des dessins et des collages. L'imagination au pouvoir et le pouvoir de l'imagination ont remporté un grand succès auprès des adultes : la poésie est encore ce qu'elle était, lorsqu'eux-mêmes, alors poètes en culottes courtes, avaient découvert le monde.

C.N.



Ardailon

