

NOTRE COUVERTURE :  
(Photo : Chabrol-Gaillard)

DERNIÈRE DE COUVERTURE :  
(Photo : B. Chabrol)

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



Directeur de la publication :  
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :  
Marie-Claire Battini,  
Christian Chaumereuil,  
Sylvie Fréchard,  
Chantal Naar,  
Martine Proust.

Conception et réalisation :  
Triangle Création.

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

Ont aidé à la réalisation  
de ce numéro :

H. Boutin, M. Challoy,  
H. Crouta, G. Lardreau,  
M.-C. Lecoufle, M. Gallois,  
J.M. Lienart, G. Luche,  
R. Martius da Silva,  
G. Planchette, D. Rode,  
Y. Schwartz, C. Selosse,  
A. Spielvogel, C. Xavier.

Photographies :  
J. Thomas.

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

**N° 65**  
**Septembre 1983**

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA RÉGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE  
**Les lignes**

## SOMMAIRE

4 L'expobus : la RATP à l'école

7 L'emprunt RATP 1983

10



**SOFRETU**  
ou l'exportation de la  
technique française

20

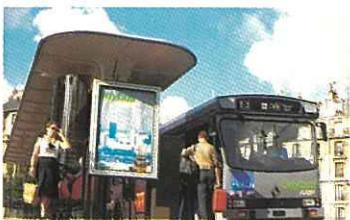


**Choisy fait peau neuve**

22 **Les lois Auroux à la RATP**

### Les rubriques

26 Les hommes, l'événement



Orlybus : embarquement immédiat

28 Nouvelles brèves

29 Courrier

30 Animation

Médical

31 USMT





## LES DÉFIS SOFRETU

Il peut sembler un peu étonnant que la RATP, dont la mission est d'exploiter les réseaux de transport en commun de l'agglomération parisienne, s'occupe d'exportation et de coopération technique, dans des pays parfois très éloignés. Tous les ingénieurs et techniciens, souvent choisis parmi les meilleurs, qu'elle consacre à cette tâche, ne seraient-ils pas plus utiles pour faire marcher et améliorer notre RER, notre métro, nos autobus ?

Si la RATP s'est engagée dans cette voie, depuis vingt-deux ans déjà, c'est pour plusieurs raisons. Il faut rappeler tout d'abord qu'à Paris elle ne se contente pas d'exploiter les réseaux de transport. Elle assure aussi la direction de toute la construction des lignes nouvelles et des installations dont elle a besoin. Et elle effectue, en amont des réalisations, toutes les études de conception nécessaires. Ceci l'a conduit à développer des services d'études générales, d'études techniques de contrôle des travaux, qui sont répartis entre la direction du développement et la direction des travaux neufs. Disposant de ces moyens, que l'on regroupe généralement sous l'appellation d'« ingénierie » il était tout naturel qu'elle pense à les valoriser en les mettant à la disposition des grandes métropoles étrangères désirant construire des métros, notamment dans les pays neufs qui ne disposent d'aucun moyen équivalent. Elle pouvait d'ailleurs fournir des services beaucoup plus complets qu'une société d'ingénierie classique, puisqu'elle dispose aussi de ses connaissances d'exploitant et qu'elle peut donc ainsi assurer la formation du personnel d'exploitation, une assistance à la mise en service des installations et des conseils pour la maintenance et la gestion des réseaux.

En s'engageant dans cette voie, la RATP pouvait aussi en attendre des effets bénéfiques pour elle-même. Lorsqu'on vend son savoir-faire à des clients différents, on travaille autrement que pour ses propres besoins. On peut être amené, dans un contexte différent, à chercher d'autres solutions techniques. On affronte celles des concurrents ce qui peut donner de nouvelles idées. En bref, on s'enrichit sur le plan des connaissances et des méthodes de travail.

Enfin si nous disposons en France de réseaux de transports urbains performants, c'est aussi parce que notre industrie sait fabriquer les matériels nécessaires. En exportant son savoir-faire et ses conceptions, la RATP pouvait ouvrir la voie de l'exportation à un secteur très important de notre industrie. Telles sont, pour l'essentiel, les raisons qui ont incité la RATP en 1961 à s'intéresser aux marchés extérieurs.

Pour ce faire elle a créé une filiale, SOFRETU, car il fallait que cette tâche soit assumée par une société ayant une certaine liberté d'action et pouvant intervenir avec toute la souplesse nécessaire. L'expérience a prouvé que les pionniers de 1961 avaient vu juste. SOFRETU s'est rapidement hissée à la première place sur le marché mondial de l'ingénierie des transports urbains. Et ses effets d'entraînement sur l'industrie ont été très importants. Aujourd'hui elle dispose de références remarquables. Mais en même temps elle se heurte à une concurrence de plus en plus âpre. Pour poursuivre son activité avec succès elle doit s'adapter sans cesse à l'évolution du marché.

Elle a effectué sa percée initiale dans les métros des grandes villes. Pour consolider sa position, elle doit aussi s'intéresser à des villes moins importantes où il faut réaliser des métros légers ou des tramways, des systèmes automatiques comme celui de Lille, voire des autobus ou trolleybus articulés. Elle peut aussi apporter son concours pour des améliorations de systèmes existants, notamment dans le domaine de l'exploitation, de la gestion, de la maintenance. Enfin si elle a remporté ses premiers succès sur le continent américain, au Canada et en Amérique Latine, elle est aujourd'hui engagée dans des projets importants en Afrique, et doit s'intéresser, pour l'avenir, à l'Asie où des besoins considérables devront être tôt ou tard satisfaits, voire aux États-Unis où les transports urbains ont encore beaucoup de progrès à faire.

Aussi, la RATP, à travers sa filiale SOFRETU, est-elle sans cesse confrontée à de nouveaux défis. En les relevant, en se battant pour gagner de nouveaux clients à travers le monde, elle s'oblige elle-même à rester en tête du progrès, à se renouveler sans cesse. Elle prend sa place dans le grand effort d'exportation de notre pays. Et elle participe à la grande aventure des échanges internationaux où, à travers les rivalités et les rapprochements, les pays, les entreprises et les hommes apprennent à s'enrichir mutuellement.

**Maurice ERNST**  
Président-Directeur Général  
de SOFRETU

A handwritten signature in black ink that reads "M Ernst". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.



## EXPOBUS : LA RATP À L'ÉCOLE



Sur une idée de la RATP, l'Expobus est une œuvre collective conçue et réalisée par la RATP, bien sûr, le CRDP (Centre régional de documentation pédagogique) et l'Éducation nationale. Pour la RATP, il s'agissait, dans le cadre de son action d'information auprès des écoles, d'aller au-devant des élèves et des lycéens pour leur présenter à la fois l'entreprise et les hommes qui y travaillent. D'où l'idée d'un support itinérant, tel que l'autobus, suffisamment important pour offrir un tour d'horizon de la RATP.

La RATP s'est alors enquis des attentes des enseignants et des spécialistes de la documentation pédagogique avant de procéder à l'aménagement d'un autobus retiré du service voyageurs. Si l'aménagement de l'intérieur a été confié à une petite entreprise de province, l'atelier Recherche et création, à Pontgouin, près de Chartres, la mise au point des appareillages et les finitions ont été réalisées par l'atelier central du réseau routier. Un travail de longue haleine, puisque, entrepris en 1981, l'Expobus a effectué « sa rentrée scolaire » en juin dernier.

### Une vitrine de l'entreprise

Sous sa livrée originale aux couleurs de la RATP, l'Expobus doit, en régime de croisière, aller de lycée en lycée, à Paris et en banlieue en faisant des escales de deux semaines dans chaque établisse-

ment : une semaine réservée aux élèves du lycée qui l'accueille et une semaine pour recevoir les classes des établissements du secteur.

Planches de photos traditionnelles et audiovisuels font de l'Expobus une vitrine de l'entreprise et permettent également de faire passer un certain nombre de messages sur l'intérêt d'un réseau de transports qui, pour être mieux utilisé, doit être mieux connu de son public.

À la prochaine rentrée scolaire, en septembre, l'Expobus reprendra le chemin des écoles après avoir profité des grandes vacances pour quelques améliorations que sa première prestation a révélées nécessaires. Il sera, en outre, accompagné d'une série de panneaux d'exposition qui seront installés dans une classe, dans le préau ou le réfectoire du lycée.

### Expobus chez les potaches

Par un bel après-midi de juin, une cinquantaine d'enfants tous âgés de dix à douze ans, sortent du métro Raspail et entrent dans la cour du lycée Raspail situé à proximité. Deux classes de CM2, deux institutrices de l'école primaire de l'avenue de la Porte d'Ivry qui viennent visiter l'Expobus garé sous les arbres. Petit rappel à l'ordre pour limiter les effets de cette visite sinon triomphale, du moins quelque peu bruyante car dans les classes se déroulent les épreuves du bac...

Ainsi donc le groupe s'avance et tourne autour de l'Expobus qui, toutes portes fermées, semble vouloir garder son mystère le plus longtemps possible. Un premier « lot » d'une dizaine d'élèves est invité à monter à bord par MM. Rodi et Kiehl, représentants de la RATP. Présentations d'usage et la visite commence... par



le métro et l'évolution du réseau depuis 1900 avec l'ouverture de la ligne 1. Sur des plans lumineux, on peut voir alors apparaître, ligne par ligne, le réseau tel qu'il a été petit à petit constitué et tel qu'il sera dans les années à venir. Ce grand galop à travers les années laisse les élèves quelque peu éberlués mais tout le monde a bien compris l'intérêt d'un réseau de transport libre des contraintes de la circulation en surface. Comment ça marche le métro ? Il suffit de se retourner vers tribord où un MF 77 en miniature effectue un parcours sous vitrine (photo 1) : c'est la formule des petits trains électriques traditionnels. Au-dessus, le tracé de la ligne est reproduit comme il l'est au PCC, fidèlement, avec les mêmes renseignements lumineux. Et là, malgré les efforts de M. Rodi pour simplifier au maximum son exposé sur l'alimentation du réseau en électricité, on peut s'apercevoir très vite que ces élèves de CM2 n'ont pas encore les notions indispensables pour appréhender un tant soit peu le sujet. L'intérêt est très vite ranimé lors de la démonstration de conduite, sur un tableau de bord grande nature (photo 2) avec, pour parfaire l'illusion, le déroulement d'un film montrant exactement ce que voit le conducteur depuis sa loge, entre deux stations, de Maisons-Alfort-Stade à Maisons-Alfort-les-Juilliottes. Ce n'est pas à proprement parler un simulateur – mais l'illusion est quand même fort réussie, si l'on en croit les questions qui fusent de toutes parts : « A quoi sert ce bouton rouge... et le vert... et cette manette... ? M. Kiehl ne sait plus où donner de la tête pour satisfaire tout le monde, surtout que – phénomène de rebondissement – les réponses appellent d'autres questions, jusqu'à l'instituteur qui, lui aussi, veut en savoir plus.

On s'attarderait bien mais il faut passer à autre chose... Le groupe fait demi-tour et se dirige vers l'arrière de l'Expobus consacré aux autobus. Tout d'abord une série de photos – sur les autobus des origines aux tout derniers modèles – parmi lesquels l'autobus articulé remporte le plus vif succès : « Moi, j'ai pris le 91 la semaine dernière, c'était un bus pliant » ... « Chez ma grand-mère, à Brest, il y a aussi des bus accordéon... c'est super... »

Demi-tour arrière pour observer un autobus miniature circulant dans un couloir à côté des encombrements de la circulation (photo 3). La leçon à tirer saute aux yeux et chacun comprend bien tout ce qu'il y aurait à gagner si les adultes tiraient le meilleur parti des services offerts par l'autobus avec tous les avantages dont ils bénéficieraient : moins d'embouteillages, rapidité grâce aux couloirs et économie d'énergie. Un petit tour d'horizon pour sonder l'opinion, c'est sûr, notre classe de CM2 est représentative de la future génération des bons utilisateurs des transports en commun.

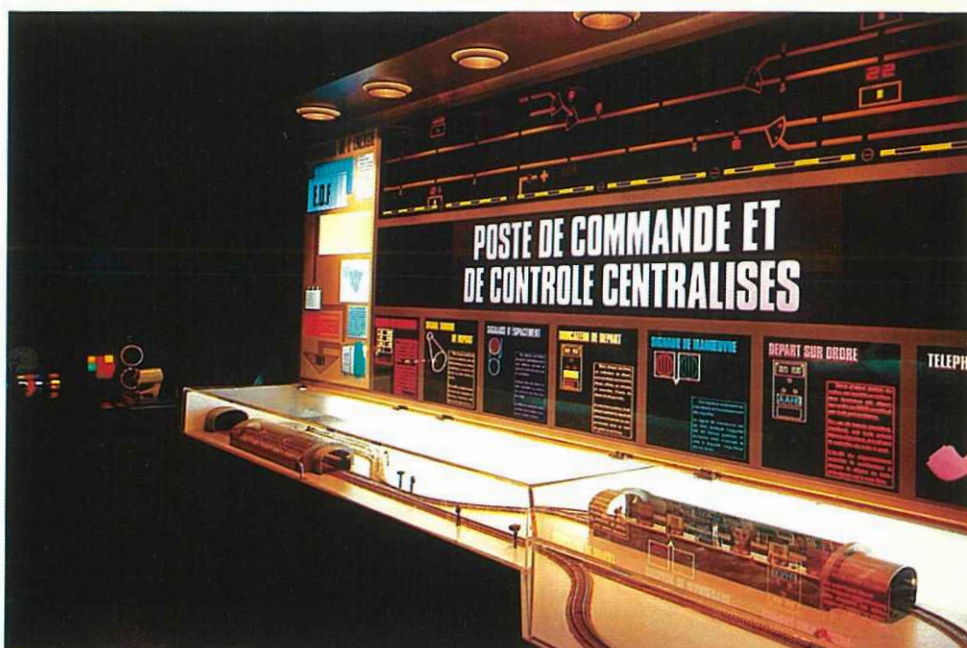


Photo 1

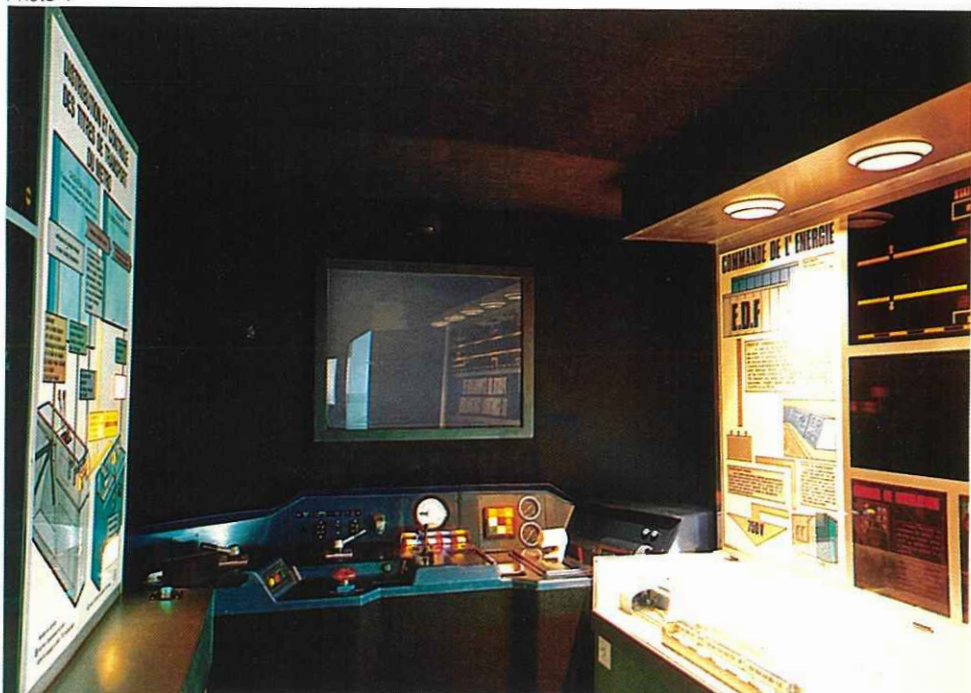


Photo 2

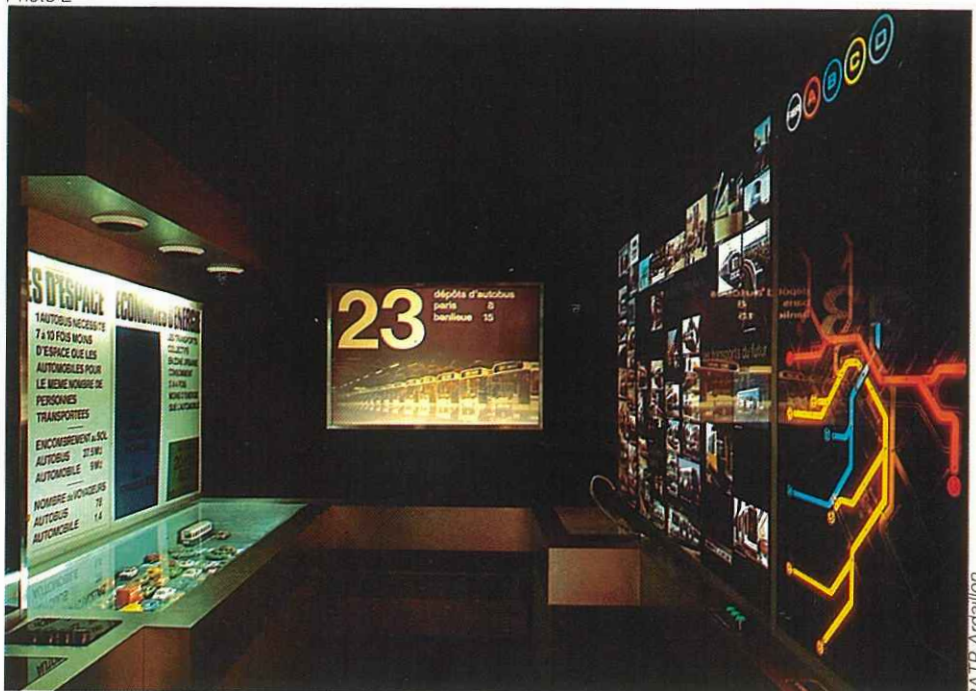


Photo 3



**Emile Rodi et Jacques Kiehl du service des relations extérieures de la RATP sont les animateurs en titre de l'Expobus. Dès la rentrée des classes de septembre, ils seront en permanence au contact des élèves. Cette perspective leur est agréable car, pour eux, ces deux semaines au lycée Raspail se sont vraiment bien passées. Entre les lignes a recueilli leurs impressions.**



RATP-Chabrol

**Entre les lignes :**

Quelle tranche d'âge ou quelle catégorie d'élèves vous a-t-elle paru la plus intéressée par la « matière RATP » ?

**J. Kiehl :**

Ce sont, sans aucun doute, les jeunes des lycées techniques. Ceux des écoles primaires, bien sûr, sont intéressés mais les lycées techniques sont plus concernés. Ils sont plus touchés par les aspects techniques qui sont présentés comme, par exemple, l'alimentation électrique. On a la nette impression qu'ils veulent mieux connaître ce qu'ils viennent de découvrir. Ici, c'est la RATP miniaturisée, ils ont envie de connaître l'entreprise en grandeur réelle.

Pour les écoles primaires, nous avons remarqué que les élèves ne sont vraiment attentifs que si le maître a préparé la visite avant de venir en s'aidant de la documentation fournie par la RATP.

**Entre les lignes :**

Parmi tout ce qui est présenté dans l'Expobus, quel est le sujet qui remporte le plus de succès ?

**J. Kiehl :**

Pour les lycées techniques, c'est le PCC ; mais ils ont quand même du mal à saisir, on le comprend, le rôle primordial du régulateur. Pour les écoles primaires, je vous réponds sans hésitation : le film du trajet sous tunnel avec la loge de conduite. Ils meurent d'envie de manipuler les commandes. Mais tout ce qui touche à la technique ou à l'électricité, c'est vraiment beaucoup trop compliqué pour eux.

Quant au métier de la RATP, les plus jeunes ne retiennent que les machinistes et les conducteurs, tandis que les lycéens se tourneraient plus vers les métiers cachés, dans les dépôts et les ateliers.

**Entre les lignes :**

Vous représentez ici la RATP, vous en êtes en quelque sorte le messager. Est-ce que vous êtes sollicité autant par les enseignants que par les élèves ?

**E. Rodi :**

Je vais vous faire une réponse de Normand, oui et non. Il est évident que chez les profs du technique, ceux qui enseignent les matières techniques sont plus motivés que les profs d'anglais ou d'histoire. Et, selon l'enseignant qui accompagne, ça se répercute sur le groupe. Dans l'ensemble, l'Expobus intéresse. Parmi les enseignants, on nous demande beaucoup comment en savoir plus. Nous avons, au service des relations extérieures, un nombre impressionnant de visites pour septembre et octobre, il va y avoir affluence.

**Entre les lignes :**

Vous-mêmes, quand vous étiez au collège, est-ce que vous auriez eu, après avoir visité l'Expobus, envie de travailler à la RATP ?

**E. Rodi :**

Bien, dans la mesure où une entreprise fait un effort comme la RATP, c'est qu'elle se veut dynamique et ça donne envie d'y travailler. Je ne sais pas vraiment comment j'aurais réagi. Je me souviens pourtant que j'admirais ceux qui conduisaient les autobus...

Pour ce qui est des élèves, je suis du même avis que mon collègue Kiehl : les petits sont très impressionnés par les métiers de machiniste et de conducteur ; en voyant leurs réactions, je me revois enfant. Quant aux adolescents du technique qui sont déjà des techniciens, ils nous posent des questions précises sur les débouchés possibles à la Régie. De mon temps, même à cet âge, on était beaucoup moins préoccupé par l'avenir, la sécurité de l'emploi n'était pas une fin en soi.

**Entre les lignes a posé quelques questions à Nelson et à Mylène, tous deux âgés de onze ans, venus visiter l'Expobus le jour du reportage.**

**Entre les lignes :**

Nelson, est-ce que dans la vie courante tu prends souvent l'autobus ou le métro ? Avant de visiter l'Expobus, avais-tu une petite idée de ce que tu allais y voir ?

**Nelson :**

Oui, ça m'arrive de prendre l'autobus ou le métro, mais pas souvent, pas pour aller à l'école, j'habite à côté. Des fois, le mercredi, pour aller quelque part. C'est pour ça que je savais déjà comment le métro fonctionne, c'est l'évolution des autobus qui m'a le plus intéressé. Le métro, c'est facile, même le pilotage automatique, je savais ce que c'était.

**Entre les lignes :**

Tu sais maintenant que la RATP organise des visites de ses installations. Est-ce que ça te plairait d'y participer ?

**Nelson :**

Oui, ce serait super. Ce que j'aimerais le plus voir, c'est les dépôts avec tous les autobus, les réparations, le lavage. Oui, ce serait chouette.

**Entre les lignes :**

Que penses-tu de quelqu'un qui habite près d'une station de métro ou d'un arrêt d'autobus mais qui prend quand même sa voiture pour aller travailler ?

**Mylène :**

Il n'est pas très malin, il ferait mieux de prendre le métro ou le bus. D'abord les voitures, ça peut tomber en panne. Le bus, c'est mieux si on ne peut pas bouger beaucoup, si on a un handicap. Et puis, même si on va bien, quand il y a des embouteillages, il va plus vite. Quand il n'y a pas de couloir, c'est pareil que la voiture et, en plus, on n'utilise pas d'essence.

**Entre les lignes :**

La visite de l'Expobus t'a-t-elle intéressée ? Qu'est-ce qui t'a le plus étonnée ?

**Mylène :**

Oui, c'est intéressant. Je ne savais pas qu'on pouvait imaginer les métros pour l'avenir. J'ai bien envie de prendre le bus articulé. Les autobus, c'est intéressant, plus que le métro... Je n'ai rien compris aux histories de volts avec les postes haute tension et tout ça...



## L'emprunt RATP 1983



Prolongement de la ligne 7 à Villejuif.

**Comme chaque année, la RATP s'apprête, à émettre un emprunt obligataire sur le marché financier français. Cet emprunt, dont le montant devrait avoisiner un milliard de francs, est destiné à financer une partie des investissements réalisés par la Régie dans le cadre de son programme pour l'année 1983.**

La RATP, par la réalisation des équipements nécessaires à la satisfaction de la demande de transport, est aussi un important investisseur public. Ses investissements sont réalisés dans le cadre d'une planification à moyen terme, de laquelle découle un processus de programmation annuelle. Le programme établi chaque année par la Régie est soumis aux pouvoirs publics selon une procédure d'approbation commune à toutes les entreprises nationales. C'est le conseil de direction du fonds de développement éco-

nomique et social (FDES) qui approuve en définitive le programme d'investissements, tant en ce qui concerne l'ordre de priorité de réalisation des principales opérations et le rythme d'exécution des travaux, que les modalités de financement qui leur sont applicables.

Les investissements de la Régie sont distingués en quatre grandes catégories : l'extension des réseaux (Titre I du programme), l'amélioration de l'exploitation (Titre II), la modernisation et l'entretien des

installations fixes (Titre III) et enfin les acquisitions de matériel roulant (Titre IV).

### **Le premier investisseur public**

Dès les années soixante et surtout à partir des années soixante-dix, la RATP a été amenée, à l'instigation des pouvoirs publics, à lancer un programme de grands travaux destinés à rattraper le retard accumulé au cours des décennies précédentes et à apporter une réponse satisfai-



sante dans le domaine des transports collectifs face à une profonde mutation des besoins de déplacements en région parisienne.

Ce programme s'est concrétisé tout au long des dix dernières années par des mises en service de lignes nouvelles : ligne A du RER, liaison entre l'ancienne ligne de Sceaux et le réseau Nord de la SNCF (ligne B interconnectée), extension des dessertes du métro en banlieue (prolongement de la ligne 8 à Créteil, de la ligne 13 à Saint-Denis au nord, à Châtillon-Montrouge au sud, de la ligne 7 à Fort-d'Aubervilliers au nord, à Kremlin-Bicêtre au sud, de la ligne 10 à Boulogne-Jean-Jaurès et à Pont-de-Saint-Cloud). Ainsi le réseau métro est passé de 173 km en 1973 à 192 km en 1982 et le réseau RER de 75 km à 103 km.

Conjointement à l'extension des réseaux, la RATP a entrepris le renouvellement complet et systématique du matériel roulant. L'ensemble du parc d'autobus a été remplacé et le renouvellement du matériel roulant du métro s'est achevé en 1983 avec la réforme de la dernière voiture de type Sprague acquise en 1938. Par ailleurs la réalisation du RER a nécessité l'acquisition de voitures du type MS 61 et plus tard MI 79 adapté aux exigences particulières de l'interconnexion des réseaux entre la SNCF et la RATP.

Dans le même temps la RATP a cherché à améliorer l'accessibilité des réseaux, notamment par la mise en œuvre d'un programme d'installation d'escaliers mécaniques (130 appareils élévateurs en 1970, 681 en 1982), à moderniser les conditions d'exploitation (automatisation de la distribution et du contrôle des titres de transport,...) et à assurer une meilleure régularité du trafic grâce au pilotage automatique (1 ligne équipée en 1970, 12 en 1982) et aux liaisons téléphoniques avec les centres de commande.

Durant cette période, les dépenses d'investissements se sont maintenues à un niveau élevé, atteignant jusqu'à 40 % du chiffre d'affaires de la Régie, faisant de la RATP le premier investissement public en région parisienne.

A partir de 1980, les besoins les plus prioritaires étant satisfaits, le rythme de progression des investissements s'est atténué. Cependant en 1982 les dépenses d'investissements représentaient encore 26 % du chiffre d'affaires de la Régie.

## Le programme 1983

Le contenu des investissements s'est aussi modifié. Le grand projet RER et la plupart des prolongements de lignes sont en voie d'achèvement tandis que le renouvellement du matériel roulant sera

prochainement terminé (lorsque pourront être remplacées les motrices Z en service sur la ligne B du RER). Aussi la RATP porte-t-elle désormais ses efforts sur l'extension du réseau d'autobus en banlieue, la modernisation des installations et la poursuite de l'amélioration du confort et de la qualité du service offert aux voyageurs.

Le programme d'investissements pour l'année 1983 qui s'élève à près de 2 700 MF traduit cette réorientation progressive du contenu des investissements de la Régie.

La part des extensions de réseaux (prolongement de la ligne 5 à Bobigny, de la ligne 7 à La Courneuve au nord, à Villejuif au sud, construction d'une gare du RER

à Saint-Michel,...) a tendance à diminuer. Les dépenses attendues à ce titre s'élèvent à 625 MF et représentent 23,3 % du montant des investissements au regard de plus de 40 % en 1977.

La part du matériel roulant (MI 79 pour le RER, MF 77 pour le métro, autobus standard) reste importante (1 040 MF soit 38,7 % du montant des investissements).

La part de la modernisation et du gros entretien (ouvrages d'art, maçonnerie des tunnels, renouvellement des voies) ainsi que celle des opérations d'amélioration de l'exploitation augmente progressivement (1 020 MF soit 38 % du montant des investissements).

Aujourd'hui la RATP cherche à tirer le meilleur parti des réseaux existants et à accroître l'offre de service. Aussi s'attache-t-elle à améliorer le confort (accueil, climatisation,...) et la sécurité de l'exploitation au bénéfice tant des voyageurs que des agents (équipements cybernétiques destinés à la sécurité en ligne, surveillance par télévision, alarmes).

## Les sources de financement

Pour financer ses programmes d'investissement, la RATP a recours à trois sources de financement :

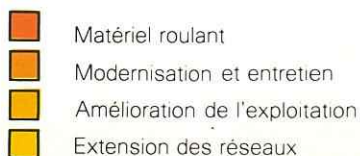
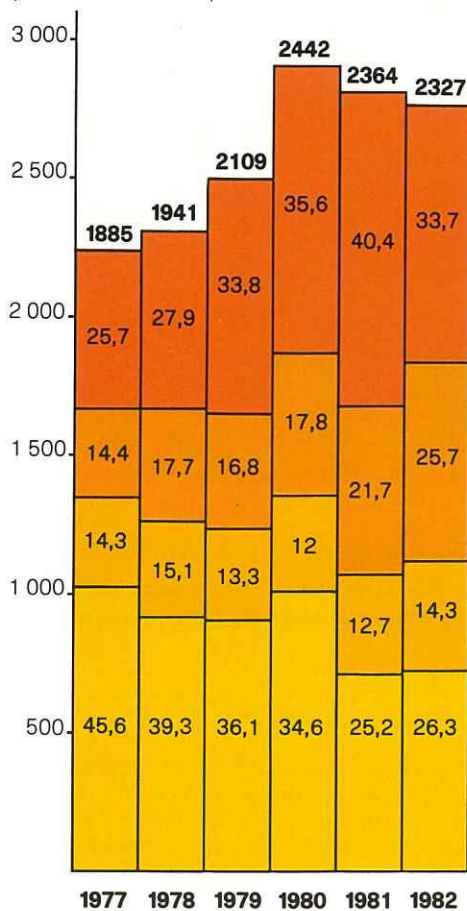
- l'autofinancement, c'est-à-dire les ressources dégagées au compte d'exploitation par l'amortissement des équipements en service. Depuis 1977, la RATP pratique un amortissement linéaire (\*) de ses immobilisations. La part de ces ressources propres est relativement stable, l'autofinancement proprement dit représentant environ le quart des ressources d'investissement ;

- les subventions d'équipement : la Régie perçoit des subventions pour le financement des travaux d'extension de ses réseaux ferroviaires. Ces subventions sont versées à égalité par l'État et la Région Ile-de-France. Jusqu'en 1972, elles couvraient la totalité des dépenses d'infrastructure. Depuis 1972, l'État (\*\*) et la Région ne subventionnent plus que 60 % de ces dépenses, les 40 % restant étant financés par des prêts spéciaux accordés par la Région. L'importance des subventions dans les ressources mises à la disposition de la Régie a donc suivi le rythme des grands travaux d'extension de lignes réalisés par la RATP ces dernières années. En 1982, elles ne représentaient plus que 11 % des ressources d'investissement contre 32 % en 1970 ;

- les emprunts : la part de l'emprunt dans les ressources d'investissement a crû fortement depuis quelques années (moins du tiers des ressources totales en 1970, plus de la moitié aujourd'hui).

## ÉVOLUTION (exprimée en %) DES INVESTISSEMENTS HT (Emplois)

(Millions de francs)





La RATP a recours à 3 types de prêteurs pour financer ses investissements : les organismes spécialisés (FDES, Crédit National, Caisse des Dépôts et Consignations) qui accordent des prêts à taux préférentiels sur de longues périodes, la Région Ile-de-France qui accorde des prêts de longue durée mais à des taux plus proches de ceux du marché financier pour compléter le financement des extensions de lignes, enfin le public et les investis-

seurs institutionnels par l'intermédiaire des emprunts obligataires émis sur le marché financier (\*\*\*).

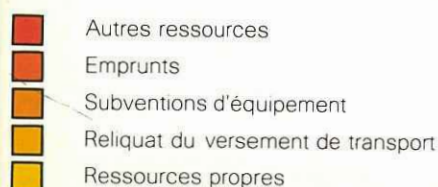
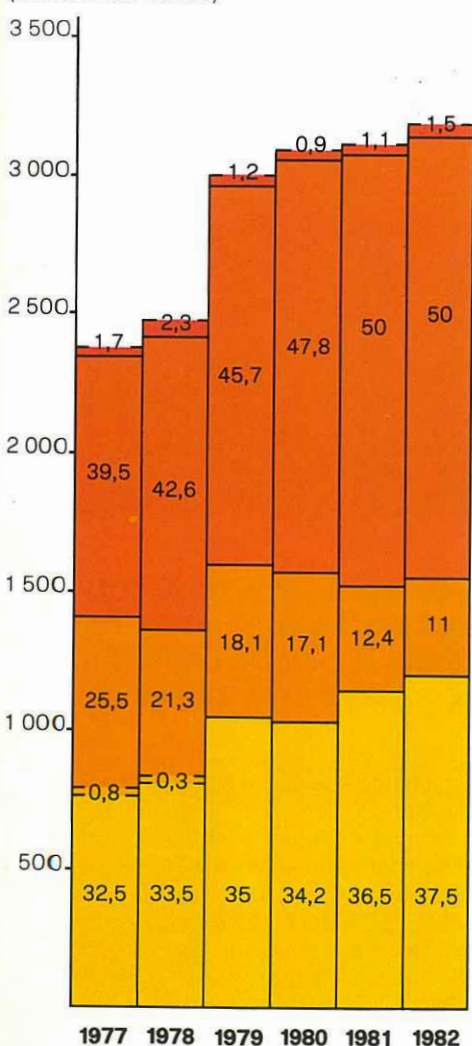
La part des emprunts à taux préférentiels n'a cessé de décroître (75 % des emprunts en 1970, 12 % aujourd'hui) tandis que dans le même temps la part des emprunts émis sur le marché financier occupe désormais une place prépondérante, 25 % à 88 % dans le total des emprunts.

Depuis 1974, la RATP procède chaque année à une émission d'emprunt obligataire sur le marché public. Le montant de ces emprunts a été multiplié par 5 depuis l'origine. Leurs taux ont naturellement évolué en fonction de ceux du marché. Les emprunts émis par la Régie se sont toujours placés de façon satisfaisante et la répartition entre les différents souscripteurs est restée relativement stable dans le temps (voir tableau ci-dessous).

L'emprunt public que la Régie émettra en 1983 s'inscrit dans la lignée des précédents emprunts publics. Associé aux autres sources de financement (autofinancement, subventions et autres emprunts), il permettra à la Régie de réaliser son programme d'investissement pour l'année 1983, contribuant ainsi à l'amélioration du service public de transport en région parisienne.

## ÉVOLUTION (exprimée en %) DES RESSOURCES D'INVESTISSEMENTS

(Millions de francs)



(\*) Taux d'amortissement constant : valeur de l'immobilisation,

durée

(\*\*) En 1982 a été créé le fonds spécial de grands travaux chargé de relayer l'État. Ce fonds doit permettre de lancer des travaux de développement des transports collectifs et de voies urbaines. Il est financé notamment par des taxes additionnelles sur les carburants et par des emprunts.

(\*\*\*) La RATP a contracté aussi des emprunts en devises sur le marché financier international.

### Répartition des différents souscripteurs (en %)

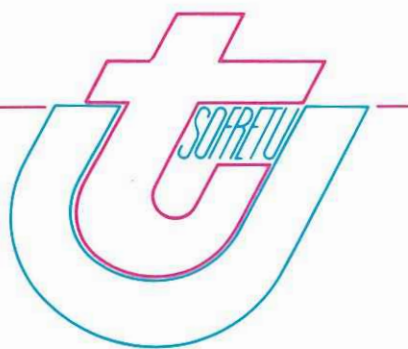
%	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Public	48,26	35,0	20,38	35,77	39,59	32,94	34,35
Institutionnels (*)	51,74	65,0	79,62	64,23	60,41	67,06	65,65

(\*) SICAV, compagnies d'assurances, caisses de retraites,...

Programme d'investissement 1983 (crédits de paiements en MF)	Montant	%
Extension des réseaux	625	23,3
Amélioration de l'exploitation	370	13,8
Modernisation et gros entretien	650	24,2
Matériel roulant	1 040	38,7
	<b>2 685</b>	<b>100</b>
Remboursements d'emprunts et autres besoins	550	
	<b>3 235</b>	

Financement des dépenses d'investissements 1983 (en MF)	Montant	%
Autofinancement	950	29,4
Subventions d'équipement	408,7	12,6
<ul style="list-style-type: none"> <li>• État 187,8</li> <li>• Région Ile-de-France 192,9</li> <li>• Fonds spécial de grands travaux 28</li> </ul>		
Emprunts	<b>1 876,3</b>	<b>58,0</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Excédent de ressources 1982 60</li> <li>• Prêts spéciaux pour extensions (Région) 221,4</li> <li>• Marché financier 1 594,9</li> </ul>		
	<b>3 235</b>	<b>100</b>





# SOFRETU OU L'EXPORTATION DE LA TECHNIQUE FRANÇAISE



Montréal...



Mexico...



Abidjan...



Caracas...



Le Caire...



New York...

Photos SOFRETU

Photo M. Proust

**La SOFRETU (Société française d'études et de réalisations de transports urbains) a été créée en avril 1961. Filiale de la RATP pour l'ingénierie, elle bénéficie de son savoir-faire et diffuse les techniques les plus modernes de transports urbains dans le monde entier ou plus précisément en France et à l'étranger, à l'extérieur de la zone des transports parisiens où la RATP agit directement.**

Particulièrement renommée dans le domaine de la réalisation des métros, la SOFRETU applique en fait son savoir-faire à tous les aspects des transports urbains. Sa compétence et sa maîtrise des technologies de transport en commun, des méthodes de planification, de gestion, d'exploitation des systèmes de transport urbain, des méthodes de formation de personnel, SOFRETU les doit à l'expérience accumulée par la RATP pendant 80 ans et par elle-même pendant 20 ans d'activité en France et à l'étranger.

## 1961 : naissance de SOFRETU

Ses débuts furent relativement faciles. Le métro de Paris avait, parmi les pre-

miers, prévu le développement des transports urbains dans d'autres capitales et proposé ses services à divers pays pour préciser leurs projets. En 1961, la RATP décidait, par souci de clarté, de faire ce genre d'intervention par l'intermédiaire d'une société filiale, SOFRETU.

**1960 :** l'ère de l'automobile. Personne ne pariait sur le succès des transports en commun et SOFRETU évoluait dans un marché sans concurrence. A l'époque, la taille et les activités de l'entreprise ne nécessitaient qu'une structure très légère, les opérations s'effectuant au coup par coup. SOFRETU débuta avec le métro de Montréal en 1962 qui, avec ceux de Mexico (1967) et de Santiago du Chili (1970) furent les trois plus grandes réali-

sations de ses dix premières années d'activités.

– Montréal : 3 lignes de métro, pourvues d'équipements automatisés, de 26 km de longueur.

– Mexico – Juin 1967, premier coup de pioche. Deux ans plus tard en juin 1969, un premier tronçon de 13 km de long était ouvert tandis que l'ensemble du projet comportant 40 km de lignes et 48 stations devait être mis en service en novembre 1970. La réalisation de ce réseau en 40 mois dans un sol gorgé d'eau constituait un record mondial de rapidité.

– Santiago du Chili – 1970 – signature d'un contrat pour la construction, l'équipement et la mise en service d'une première ligne de 15 km. En mai 1972, un nouveau





Montréal, ou les débuts de SOFRETU en 1962.



Chantier de Mexico : record mondial de rapidité.



Caracas, pendant les travaux.



Le métro de Santiago du Chili.



Mexico

contrat devait être signé pour une deuxième ligne de 11 km.

Outre ces trois importantes opérations, la SOFRETU était déjà intervenue en 1970 dans de nombreuses autres villes. Citons seulement Le Caire (étude de l'organisation générale des transports publics), Tunis (assistance technique à la Société nationale des transports pour l'aménagement de dépôts d'autobus), Bruxelles (convention de coopération technique pour l'étude et le contrôle de la fourniture des voitures du métro)... et bien d'autres encore...

## L'heure de la concurrence

C'est à cette époque – dans les années soixante-dix – et notamment lors du contrat de Santiago du Chili que les premières alertes concurrentielles apparurent. Avec les débuts de la crise de l'énergie, de nombreux autres pays comprirent l'enjeu que représentait le développement des transports collectifs urbains et voulurent exporter leur savoir-faire dans ce domaine. Une nouvelle ère était née pour SOFRETU, celle de la concurrence. Une concurrence qui devenait vite très âpre pour l'entreprise puisqu'arrivaient sur le marché sociétés japonaises, allemandes, britanniques, américaines mais aussi espagnoles et italiennes. Toutefois, SOFRETU bénéficiait de deux atouts indiscutables : l'expérience d'exploitant que lui conférait l'origine RATP de la plupart de ses ingénieurs et la preuve de ses réalisations antérieures. Elle seule, en effet, possédait de sérieuses références, les contrats notamment de Montréal, Mexico et Santiago du Chili en témoignaient, elle seule pouvait démontrer dans la pratique sa capacité à faire fonctionner un réseau de transport urbain à l'étranger. Elle bénéficiait d'une avance technologique et d'un savoir-faire que ses concurrents n'avaient pas encore acquis. Autant d'arguments qui lui permirent de remporter les contrats de Rio de Janeiro, Caracas, etc.



## 1980 : nouveaux contrats

Durant les années 1970-1980, SOFRETU s'est essentiellement tournée vers les pays d'Amérique du Sud : pays à forte concentration urbaine et où le développement rapide d'agglomérations aux prises avec de graves problèmes de circulation rendait indispensable l'installation d'un réseau de transport collectif efficace. Toutefois, en 1980, ce marché potentiel s'épuisait et parmi les villes de grande dimension d'Amérique latine qui avaient les moyens de se doter d'un tel réseau, peu ne l'avaient pas encore fait. Le relais a alors été pris par l'Afrique où plusieurs gros contrats ont débouché : le Caire, Alger et Lagos.

Il faut noter aussi que SOFRETU assure des prestations importantes à Lille depuis quelques années en collaboration avec MATRA pour la mise en œuvre du système VAL.

Actuellement SOFRETU dispose d'un carnet de commandes satisfaisant sur le plan quantitatif, mais elle cherche désormais à pénétrer sur des marchés dans des zones géographiques nouvelles : l'Extrême-Orient et les Etats-Unis.

En Orient, les villes multimillionnaires sont nombreuses mais à autre continent, autre civilisation et les hommes de SOFRETU ont dû s'adapter à une ambiance, à un état d'esprit qui jusqu'alors leur étaient totalement inconnus. Des problèmes de distance et de langue se posaient avec acuité, tous ces problèmes ne sont pas encore surmontés aujourd'hui, les différences de mentalité venant parfois s'ajouter aux difficultés de dialogue. SOFRETU a dû également compter avec la concurrence japonaise, sévère dans cette partie du globe. Un contrat de pré-étude pour Singapour a été néanmoins signé en 1978, suivi d'autres pour Kaohsiung à Taïwan et Djakarta en 1982.



Photo J.-M. Proust

New York...

Aux Etats-Unis mêmes difficultés « d'adoption », le contrat d'Atlanta en 1977 témoigne cependant d'un premier succès. Plus récemment des contacts avec le métro de New York ont abouti à la signature d'un contrat pour le contrôle du matériel roulant et à la préparation d'un second pour l'étude du système de péage.

Ainsi, même si les conditions du marché sont devenues plus difficiles, SOFRETU s'efforce de s'adapter à cette évolution et continue de remporter des succès.

Lille : en collaboration avec Matra.



Photo SOFRETU



Photo J.-M. Proust

Nouvel objectif : l'Extrême-Orient.

## De l'étude à l'assistance à l'exploitation

Le domaine d'intervention de SOFRETU est en effet très vaste, allant de l'amélioration et de l'extension des réseaux existants jusqu'à la création de nouveaux systèmes de transport. Les services de SOFRETU se divisent en fait en deux grandes catégories : d'une part les études et d'autre part l'ensemble des prestations qui accompagnent la mise en service d'un métro : c'est ce que l'on appelle l'« ingénierie », allant de la conception à la réalisation du système de transport le mieux adapté, prolongée éventuellement d'une aide temporaire à l'exploitation.

Pour un pays étranger, signer un contrat avec SOFRETU pour la phase « études » n'implique absolument pas le choix de la même société pour l'ingénierie de réalisation. Il peut même abandonner son projet à l'issue des études ou opter pour une autre ingénierie de réalisation. A tout moment, toutes les possibilités lui sont offertes, chaque phase, chaque étude étant indépendante.

Malgré leur grande variété, les études suivent toutes une démarche générale qui leur est commune et portent sur l'estimation des flux de trafic, la définition des technologies les mieux adaptées (autobus, trolleybus, tramway, métro, etc.), le tracé des réseaux, la détermination des lignes prioritaires. Elles sont complétées par des études économiques et tarifaires.

Différents types d'études ont déjà été réalisés par SOFRETU dans le monde entier. A Téhéran (Iran), Le Caire (Égypte), Abuja (Nigéria), étude de plan de transport ; à Rio de Janeiro, Curitiba, Recife (Brésil), Bogota (Colombie), Tunis (Tunisie), Beyrouth (Liban), Athènes (Grèce), Lille, Nantes, Grenoble, Toulouse... pour ne citer que quelques villes, étude de système de transport de masse ; à Téhéran et au Caire, étude de plan de circulation ; à Lille, Marseille et Abidjan (Côte d'Ivoire), étude de restructuration des transports collectifs ; à Lima (Pérou), Istanbul (Turquie), Barcelone (Espagne), expertises et missions ponctuelles... et bien d'autres encore, suivies ou non de constructions de réseaux. Cependant, c'est l'ingénierie de réalisation qui assure à SOFRETU l'essentiel de son chiffre d'affaires.

Les types de transport que propose SOFRETU sont nombreux : autobus, trolleybus, Aramis, tramway et métro léger, métro automatique (VAL), métro urbain,



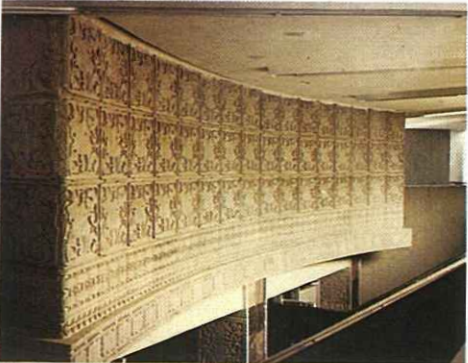
Photo SOFRETU

Alger, un des deux contrats importants, avec Le Caire, conclus récemment en Afrique.





Rio : un métro aux dimensions de la ville.



... Mexico, SOFRETU a jusqu'à présent beaucoup exporté le produit métro.



métro régional. Jusqu'à présent SOFRETU, symbolisant en quelque sorte le métro parisien qui fonctionne bien et concentrant ses efforts sur les plus grandes agglomérations, a beaucoup exporté le produit « métro » – notamment en Amérique du Sud, Rio de Janeiro, Santiago du Chili, Mexico, etc. Cependant SOFRETU se préoccupe aussi d'exporter le savoir-faire de la RATP en matière d'autobus, même s'il s'agit d'un marché très différent et n'appelant pas le même type d'intervention. C'est ainsi qu'elle est intervenue, notamment à Beyrouth – assistance à la mise en service et à l'entretien de nouveaux autobus ; à Tunis – aide pour l'aménagement de dépôts d'autobus et participation à l'implantation d'un nouveau réseau de transport en commun en site propre dans la région ; à Recife – assistance pour l'amélioration de la desserte par autobus – et au Caire – formation du personnel.

Enfin, SOFRETU, qui participe en France à la réalisation du tramway de Nantes, s'efforce aussi d'étendre ses activités dans ce domaine. Elle effectue par exemple actuellement des études de métro léger en Côte d'Ivoire, pour Abidjan, au Maroc pour Rabat et Casablanca.

Pour un contrat allant jusqu'à la réalisation du projet, les étapes sont les suivantes :

- Étude d'urbanisme ;
- Planification urbaine et échéance ;
- Étude de trafic ;
- Avant-projet de réseau ;
- Avant-projet sommaire ;
- Projet détaillé ;
- Préparation des appels d'offres ;
- Document technique ;
- Document administratif ;
- Aide au projet pour le jugement des appels d'offres ;
- Contrôle des travaux ;
- Contrôle en usine ;
- Formation du personnel ;
- Mise en service ;
- Aide à l'exploitation.

Une grande partie d'entre elles, SOFRETU peut les réaliser soit du côté du client comme consultant et ingénierie de réalisation, soit du côté des constructeurs en consortium avec eux. Certains clients souhaitent conserver la maîtrise d'œuvre des opérations en se faisant aider par SOFRETU mais en y faisant participer les ingénieurs dont ils disposent. Une équipe de travail se forme alors pour coordonner les travaux confiés sur appel d'offres à différentes entreprises et dans laquelle SOFRETU occupe la place que la direction des travaux neufs tient lors de réalisations RATP, c'est-à-dire qu'elle assure la conception du système. Ce fut le cas, par exemple, de Mexico, de Santiago du Chili et de Rio de Janeiro. D'autres pays par contre, ne disposant pas de ressources suffisantes en ingénieurs, préfèrent confier globalement la réalisation de leur système de transport à un consortium d'entreprises suivant la formule dite du métro « clés en main ». SOFRETU peut alors être amenée à participer à un tel consortium pour y assurer un rôle d'ingénierie interne. A Lagos, par exemple, un groupe français piloté par Interinfra et composé de dix-neuf sociétés françaises, dont SOFRETU, travaille sur la réalisation d'une ligne de métro « clés en main ».

SOFRETU s'oriente pour les années à venir, outre l'exportation de matériels et le transfert de technologies, vers une diversification de ses produits pouvant aller jusqu'à une participation à l'exploitation des réseaux de transport en commun construits avec son concours comme à Lagos. Ce nouveau type d'activité ne peut aboutir sans une forte expatriation du personnel mais cette nécessité n'est-elle pas, à long terme, bénéfique également pour la RATP elle-même qui retrouve ainsi des agents pouvant à leur retour la faire bénéficier d'un style nouveau et de compétences acquises lors de leur séjour à l'étranger.





Photo SOFRETU

A Tunis : aide pour l'aménagement des dépôts d'autobus.

## Une organisation appropriée

L'organisation de SOFRETU a évolué au fur et à mesure du développement de ses activités. Elle est réexaminée périodiquement pour être adaptée à l'évolution des besoins. C'est ainsi qu'un nouvel aménagement a été décidé au début de 1983 et sera réalisé progressivement.

Les principes en sont les suivants :

- l'ensemble des activités opérationnelles (gestion des contrats en cours et recherche de nombreux contrats) est réparti entre un certain nombre de directeurs d'opérations exerçant en proportion variable des fonctions techniques et commerciales et ayant la pleine responsabilité de

la gestion des contrats. Ils disposent d'équipes de projets au siège de SOFRETU et de missions sur le site (pour les plus gros contrats) ;

- la direction générale comprend aux côtés du président-directeur général, deux directeurs généraux adjoints chargés, l'un des affaires techniques, l'autre des affaires commerciales. Chacun d'eux a autorité, dans son domaine, sur les directeurs d'opérations et dispose des moyens particuliers nécessaires. Un secrétaire général assure la coordination en matière de gestion de l'entreprise et dirige les services administratifs et financiers à l'échelon central.

Si l'on schématise les principes de cette nouvelle organisation :

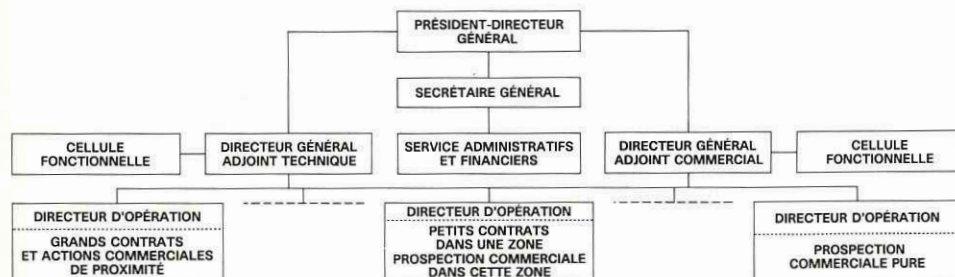


Photo SOFRETU

Caracas : une des réalisations des années 1970.

Du côté de la RATP, les activités de coopération technique au sein des directions et des services sont sous la responsabilité des chefs de discipline. Il en existe quatorze (exploitation, génie civil, formation, etc.) qui ont tous une double tâche :

- avant la signature des contrats ils sont chargés de leur préparation technique ; ils définissent notamment le nombre d'hommes et de mois qui seront nécessaires à leur bonne réalisation ;

- ils doivent ensuite rechercher au sein de la RATP et à l'intérieur de leur discipline, les hommes qui assurent l'exécution des contrats, tâche très délicate puisque la réussite de toute mission est liée au choix des hommes qui la composent. Tous doivent avoir les qualités de compétence, de sérieux, de dynamisme, d'aptitude aux relations humaines, de goût des responsabilités et la disponibilité nécessaire à la réussite de toute activité de coopération (voir encadré : un choix difficile). Par ailleurs, les chefs de discipline ont la responsabilité de rechercher les liaisons entre SOFRETU et l'industrie, l'adaptation des produits aux besoins des clients. Ils font valoir les besoins de la coopération technique dans les programmes de recherche de la RATP et jouent un rôle permanent de conseillers techniques de haut niveau auprès de la direction de SOFRETU.

La quasi-totalité des coopérants, « le corps de bataille » est mis à la disposition de SOFRETU par la RATP, sans différence de rémunération pour les agents travaillant à Paris. Pour les agents chargés d'une mission de longue durée à l'étranger, à la rémunération statutaire dite « normale » viennent s'ajouter une indemnité d'expatriation égale à 40 % du traitement et du complément spécial ainsi que des frais de séjour versés en monnaie locale, en fonction du coût de la vie dans chaque pays.

## Pour mieux connaître SOFRETU...

- SOFRETU : Société française d'études et de réalisations de transports urbains.
- Filiale majoritaire à 77 % de la RATP.
- Siège social : 12-14, rue Jules-César, 75012 Paris.
- Chiffre d'affaires :  
1975 : 42 millions de francs,  
1980 : 160 millions de francs,  
1982 : 230 millions de francs.

Effectif représentant en volume d'heures 440 personnes environ :

- détachés permanents : 150,
- détachés RATP à temps partiel : équivalent en heures : 250 personnes,
- contractuels SOFRETU : 40.
- Présence dans 50 villes et 25 pays.



Au total une somme correspondant à ce qui se fait en moyenne pour le personnel français, toutes entreprises confondues, travaillant à l'étranger.

Ces frais de personnel sont entièrement à la charge de SOFRETU. Elle rembourse à la RATP le salaire de tous les agents qu'ils soient détachés permanents ou qu'ils effectuent une mission ponctuelle. Le budget de la RATP doit en effet rester neutre vis-à-vis de cette activité de coopération.

Si les coopérants bénéficient d'une certaine aisance matérielle, d'autres raisons les incitent à s'expatrier. Leur travail est d'un grand intérêt même s'il leur impose de lourdes contraintes et une disponibilité totale à tout moment : ils sont peu nombreux dans les pays où des contrats ont été signés et doivent donner au client étranger le meilleur service dans les meilleurs délais. Un rythme de travail différent que l'intérêt de la tâche et la volonté de donner satisfaction au client justifient largement à eux seuls !

## La coopération technique, pourquoi ?

Depuis plus de vingt ans maintenant RATP et SOFRETU sont liées par la volonté de maintenir, voire développer, une intense activité de coopération technique, pourquoi ?

La coopération place l'entreprise dans une position stimulante d'active concurrence internationale. Elle l'incite à demeurer attentive aux innovations technologiques étrangères pour se maintenir à niveau dans tous les domaines et globalement au premier rang.

Elle met en valeur les hommes de la RATP qui, dans le cadre de SOFRETU, exercent loin de Paris et de la hiérarchie, des responsabilités étendues et disposent d'une grande liberté d'action. Cette activité enrichit la formation des cadres de valeur qui, de retour dans les structures traditionnelles de la RATP, font bénéficier l'entreprise de leurs compétences acquises à l'étranger.

Les réalisations de la RATP et de SOFRETU sont une bonne démonstration des capacités de l'ingénierie de l'entreprise et de l'industrie française. Elles peuvent donc ouvrir des possibilités d'exportation soit directement, soit indirectement par la mise en évidence de la valeur des techniques françaises.

Loin d'en faire une action mineure ou épisodique, la RATP cherche à développer constamment son activité de coopération technique. Elle estime que sa mission de service public au sens large lui en fait un devoir et qu'à long terme elle est bénéfique pour tous ; pour elle-même, puis-



Embarquement de matériel roulant pour Santiago du Chili.

Photo SOFRETU

qu'elle y trouve de nombreux facteurs de progrès ; pour le pays qui peut ainsi accroître ses possibilités d'exportation et, enfin, pour le pays-client étranger qui bénéficie par l'intermédiaire de cette coopération technique de haut niveau, d'un transfert de connaissance important.

## Ingénierie à l'exportation et coopération technique avec le Tiers-Monde

La SOFRETU compte parmi ses clients les pays les plus divers, allant des plus riches aux plus pauvres. Dans les pays du Tiers-Monde, son activité est marquée par les besoins très spécifiques de ces pays qu'elle doit s'efforcer de comprendre et de satisfaire : demande de transfert de technologie, besoins particuliers en matière de gestion, organisation de la maintenance, etc. Il s'agit là de prestations qu'elle est en mesure de fournir, sur une base commerciale.

Allant au-delà de son activité, dépassant la « lettre des contrats », SOFRETU coopère au progrès mondial. Elle est à

l'écoute ; en permanence, des besoins des pays avec lesquels elle a passé un contrat, leur assurant ainsi le meilleur transfert de connaissances. Les pays conseillés trouvent dans l'aide apportée par SOFRETU un « profit », une source de connaissances dépassant de beaucoup le coût de ses interventions. La coopération technique prend alors toute son ampleur et s'inscrit dans un cadre d'aide et d'assistance beaucoup plus vaste.

Mais son activité peut, de plus, s'articuler avec les divers mécanismes d'aide bilatérale et multilatérale existante : financement des études, financement des investissements, programmes de coopération technique, etc.

Son rôle n'est pas de fournir elle-même des prestations gratuites. Elle entrerait là dans une confusion des genres à éviter. Mais son rôle peut être, dans les projets qu'elle étudie, d'identifier les besoins pouvant être couverts par des aides extérieures vis-à-vis desquelles elle pourra à la demande du client, jouer le rôle d'opérateur.



La place Ramsès au Caire, ou la nécessité d'un plan de transport.

Photo Veinberg





MONTREAL  
NEW YORK  
ATLANTA  
SALTILLO  
MEXICO  
GUATEMALA

CARACAS  
BOGOTA  
LIMA  
BRASILIA  
SANTIAIGO  
BUENOS AIRES  
RECIFE  
SALVADOR DE BAHIA  
RIO DE JANEIRO  
SAO PAULO  
CURITIBA

AMST  
BRUXE  
LILLE  
NANTES  
TOULOUSE  
MADRID  
LISBONNE  
CASABLANCA  
ALGER  
NOUAKCHOTT  
DAKAR  
LAGOS  
ABIDJAN  
ABUJ  
BARCELONE  
MARSE  
ANNABA  
TU

**SOFRETU EST**

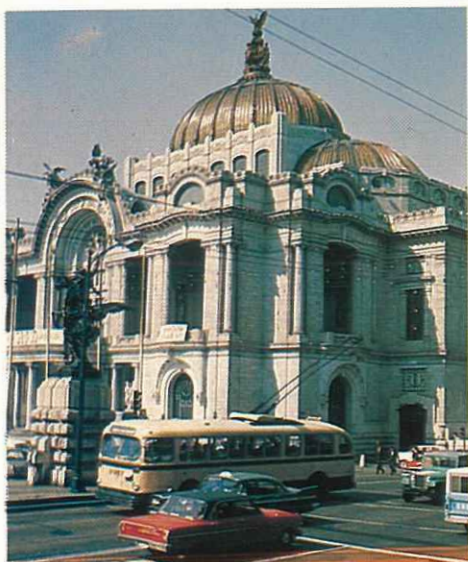




**PRÉSENTE DANS LE MONDE ENTIER**



Photos SOFRETU



Mexico...



RATP Ardailion

... Alger, Marseille : les clients les plus divers.

Photo SOFRETU



Elle peut notamment coopérer utilement :

- avec les administrations compétentes, pour organiser en France des visites et des stages d'étudiants ou de responsables étrangers, permettant de les sensibiliser aux réalisations françaises en matière de transports urbains ;
- avec les organismes de financement comme la Caisse centrale de coopération économique ou la Banque mondiale, pour monter des opérations de formation et de transfert de technologie pour les maîtres d'ouvrage locaux appelés à construire et exploiter des systèmes de transport ; une opération de ce genre vient d'être engagée au Caire pour les autobus ; une autre est en préparation à Alger pour le métro.

Dans certains cas, la RATP pourra aussi être amenée à intervenir directement pour la mise à disposition de personnel. Mais il convient de veiller particulièrement à une bonne coordination entre les divers types d'intervention, c'est pourquoi depuis 1982 le président-directeur général de SOFRETU est en même temps directeur de la coopération à la RATP.

## Les relations entre SOFRETU et la RATP

SOFRETU a été créée pour exporter le savoir-faire de la RATP. Dès l'origine, l'option a été prise de ne pas créer de force technique à SOFRETU mais de mobiliser au coup par coup, contrat par contrat, celle existante à la RATP. Cette méthode paraissait la plus appropriée pour que, sur le plan technique, les interventions à l'exportation bénéficient le plus directement possible de l'expérience accumulée à la

RATP. Les deux entreprises étant distinctes sur le plan juridique et financier, ceci implique en fait que lorsqu'elle a signé un contrat avec un client, la SOFRETU en confie l'exécution aux différentes disciplines de la RATP.

SOFRETU se présente donc, en premier ressort, comme une structure commerciale et une de gestion de contrats.

Cependant, à l'expérience, il est apparu qu'elle ne pouvait se dispenser de jouer elle-même un certain rôle sur le plan technique. Le marché international appelle des produits très divers qui ne coïncident pas forcément toujours avec ceux que la RATP développe pour ses propres besoins. SOFRETU, à l'écoute permanente du marché par le biais de ses contacts commerciaux, ne joue donc pas simplement un rôle d'intermédiaire pour l'exportation des produits de la RATP vers ce marché. Elle joue aussi, en retour, un rôle de sensibilisation des services techniques de la RATP aux besoins du marché, et cet effort en retour peut déboucher sur des études et des recherches ayant elles-mêmes des retombées sur l'évolution des systèmes en service à Paris. Dans ce processus de va-et-vient, le rôle essentiel revient, du côté de la RATP, aux chefs de discipline. Ils sont chargés non seulement de répondre aux demandes de prestations de SOFRETU mais également de participer avec les responsables de SOFRETU à l'analyse des besoins du marché extérieur et d'en tirer les conséquences en ce qui concerne l'évolution des produits et l'adaptation des méthodes et outils de travail.

Enfin, dès lors que la RATP se présente non seulement comme l'actionnaire principal de SOFRETU mais également comme son fournisseur principal de prestations et de personnel, les relations économiques entre la société-mère et sa filiale doivent respecter les règles du droit commun applicables en la matière, en évitant toute confusion dans les responsabilités. C'est l'esprit dans lequel s'élabore un contrat cadre qui définira durablement les relations RATP/SOFRETU.

Le métro de Lyon...



Photo SOFRETU





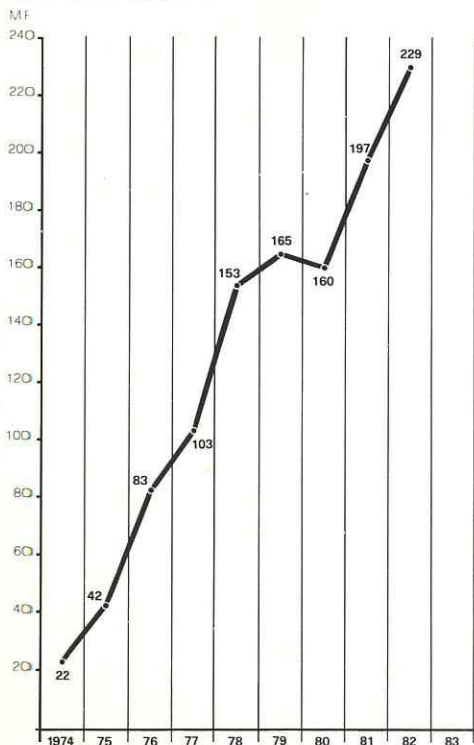
... et celui de Rio.

## Un chiffre d'affaires en augmentation

Depuis 1975, SOFRETU a connu un développement rapide malgré l'accident qu'a constitué l'interruption du contrat de Téhéran en 1979.

Son chiffre d'affaires a été en 1982 de 230 millions de francs, dont 90 % à l'exportation. SOFRETU connaît toutefois certains problèmes financiers liés à la rapidité de son développement : elle a beaucoup travaillé jusqu'à présent avec des pays se trouvant dans des situations économiques difficiles. Ce sont ces pays qui ont effectivement besoin de bénéficier de son savoir-faire mais où, les lenteurs administratives aidant, les délais de paiement y sont parfois longs... très longs... trop longs (les retards vont quelquefois jusqu'à huit mois) pour SOFRETU qui doit faire face régulièrement à un certain nombre de charges – notamment les frais de personnel. Ce décalage dans sa trésorerie l'oblige à rechercher d'autres moyens de financement tels que les prêts bancaires comportant des intérêts. Plus généralement, c'est un problème qui se pose aux sociétés d'ingénierie : les délais de récupération de créances y sont plus longs que dans d'autres domaines.

## Évolution du chiffre d'affaires de SOFRETU (1)



(1) Produit du compte d'exploitation corrigé de la variation du poste client du passif du bilan par rapport à l'exercice précédent.

## UN CHOIX DIFFICILE

Partir en coopération technique est sans aucun doute une proposition alléchante. Cependant les difficultés, même si elles ne sont pas insurmontables, existent et tout « aspirant coopérant » doit les prendre en considération.

Partir signifie bien souvent s'installer pendant plusieurs années dans un pays éloigné de la France. C'est toute une vie nouvelle à laquelle le coopérant doit s'adapter. Il lui faut au préalable apprendre la langue du pays, c'est indispensable, accomplir des formalités de déménagement, trouver un nouveau logement, etc... Son entourage doit également résoudre certains problèmes. Les coopérants sont en majeure partie des agents masculins – pour des raisons essentiellement de mentalité dans les pays où des contrats ont été signés – leurs épouses doivent donc généralement abandonner leur emploi. A l'heure où de plus en plus de femmes travaillent pour un salaire souvent égal à celui de leur mari, comment accepter sans « rechigner » de quitter son poste pour le suivre à l'autre bout du monde ? Les enfants, si le pays est situé de l'autre côté de l'équateur, perdent une année scolaire.

Mais la coopération technique, ce n'est pas non plus que ces aspects négatifs... C'est aussi, une fois ces difficultés surmontées et la famille intégrée à la vie locale, de nombreuses satisfactions professionnelles pour le coopérant et une expérience enrichissante à tenter avec femme et enfants. De nouveaux contacts s'établissent alors avec des interlocuteurs aux mentalités différentes. La personnalité du coopérant et de son épouse est importante et elle a des répercussions sur la vie de la mission et la qualité des relations amicales qui doivent environner l'activité professionnelle.

Quant au métier de coopérant, même s'il implique des contraintes et s'il exige une disponibilité de tout moment, les avantages y sont nombreux : le salaire y est plus important et les tâches confiées au coopérant d'un grand intérêt. Ils bénéficient d'une grande liberté d'action, travaillent avec des responsables étrangers de haut niveau. Quel que soit le « grade » et les fonctions qu'ils occupent, ils ont des responsabilités beaucoup plus importantes que celles qu'ils possédaient au sein de la RATP. Agissant hors de la hiérarchie traditionnelle, ils acquièrent de nouvelles compétences humaines et techniques. Bref, c'est un métier enrichissant, des tâches et des responsabilités nouvelles qui poussent bon nombre de coopérants à partir avec enthousiasme. Coopérer c'est aussi vouloir rompre avec la routine du bureau en France, faire preuve de l'initiative et du dynamisme nécessaires.



A Mexico...

... à Tunis...



Photos SOFRETU

...ou au Caire, des hommes au service d'une même mission : la coopération.

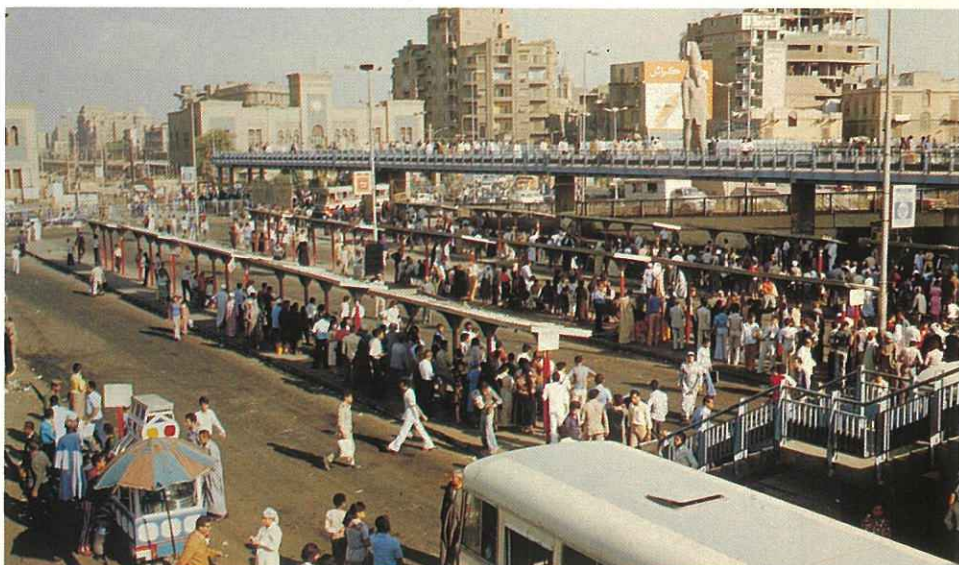


Photo Veinberg



## CHOISY FAIT PEAU NEUVE

**Les travaux de modernisation de l'atelier de Choisy, qui viennent de s'achever, dépassent le cadre d'une simple adaptation des bâtiments et des équipements. Le nouveau Choisy regroupe désormais un atelier de révision et un atelier spécialisé de mécanique chargé de l'entretien et de la réparation des organes de roulement de l'ensemble du matériel fer du métro.**

En 1931, la CMP inaugure un nouvel atelier situé sur un vaste terrain de sept hectares entre les portes d'Italie et de Choisy, à l'emplacement des anciennes fortifications de Paris. Raccordé à la ligne 7, dont le terminus était alors à la Porte d'Italie, Choisy fut d'emblée chargé de l'entretien du matériel circulant sur cette ligne. Mais la construction de Choisy avait un autre but : regrouper dans quelques établissements spécialisés les opérations de grande révision (GR) effectuées jusqu'alors dans de petits ateliers disséminés aux quatre coins du réseau. L'ouverture de Choisy, puis celle de Fontenay, trois ans plus tard, allaient permettre d'atteindre cet objectif.

Pendant quarante ans, Choisy fut l'un des ateliers de GR du Sprague. La mise en service du MF 67\* sur la ligne 7, entre 1971 et 1973, et la transformation progressive des méthodes de révision imposèrent une transformation de l'atelier. A deux reprises, en 1970 et 1975, de gros travaux de modernisation furent entrepris : réaménagement des fosses et des postes de levage, création d'un tour en fosse, adaptation des ateliers de soudage, de mécanique... Au cours de l'été 1978, un nouveau pont transbordeur fut installé. Enfin, en octobre 1980, la troisième et dernière phase de modernisation débutait par la démolition de l'ancienne chaudronnerie. Depuis quelques semaines les derniers travaux sont achevés et Choisy a pris son nouveau visage.



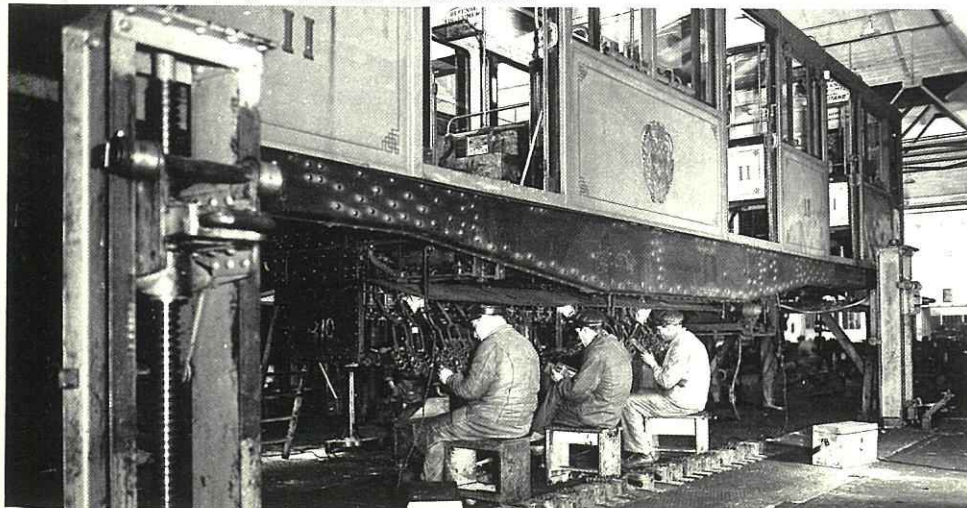
Premiers gros travaux à Choisy vers 1975 ; la modernisation des engins de levage.

### Une réorganisation des surfaces

L'atelier de Choisy, qui assure les opérations de grande révision\*\* sur le matériel MF 67, a en charge un parc de 1 483 véhicules. Cent soixante voitures passent en révision chaque année. A cela il faut ajouter les réparations sur les véhicules accidentés et les transformations effectuées à la demande des différents services pour tester de nouveaux équipements ou remplacer des éléments sur le matériel en service.



Choisy au temps des Sprague : la révision des contacteurs.



A la place de l'ancienne chaudronnerie datant de 1930, s'élève maintenant un bâtiment de deux étages qui rassemble les nouvelles installations de l'atelier de chaudronnerie et de soudage, les bureaux administratifs et divers locaux sociaux. L'agencement des travées du grand hall a été modifié pour permettre l'implantation de nouveaux équipements et un regroupement plus rationnel des différentes activités de l'atelier : d'un côté, les activités proprement GR qui se déroulent autour des véhicules en levage, de l'autre, les activités de révision des organes de roulement

(\*) Matériel fer de première génération, livré de 1967 à 1977.

(\*\*) L'atelier d'entretien de la ligne 7, situé dans l'enceinte de Choisy, dépend de l'atelier de St-Ouen qui assure la révision du matériel fer moderne de deuxième génération (MF 77) dit métro blanc.





Le nouveau Choisy : un atelier de révision qui se spécialise dans les organes de roulement...



... une activité qui lui est propre.



L'atelier de chaudronnerie et de soudage.

Depuis des années, la cellule formation du service du matériel roulant dispose de quelques locaux installés dans l'ancien logement du chef d'établissement, situé à l'entrée de l'atelier de Choisy. L'exiguïté des pièces n'a pas permis d'installer de véritables salles de cours. Cette lacune vient d'être comblée par l'ouverture des deux salles d'une superficie de 70 mètres carrés dans le nouveau bâtiment administratif de Choisy. Ces salles seront bien utiles pour faire face à l'accroissement rapide des besoins en formation imposés par l'évolution technologique du matériel roulant.

## Une activité spécifique

L'arrivée des métros modernes a profondément changé les méthodes d'entretien, en particulier dans les ateliers de grande révision. Du temps des Sprague, on plaçait les voitures sur vérins, puis on démontait les équipements pour les examiner et les réparer, avant de les remettre en place. Aujourd'hui, les opérations de grande révision s'orientent de plus en plus vers l'échange standard d'organes ou de sous-ensembles mécaniques, électroniques, électropneumatiques ou électriques. Cette pratique a un double avantage : d'une part, elle permet de réduire les délais d'immobilisation du matériel roulant et, d'autre part, elle améliore la qualité des réparations puisque celles-ci sont réalisées dans des ateliers équipés de tous les moyens nécessaires et par des agents spécialement formés.

(bogies, essieux, réducteurs...) qui se font davantage en liaison avec le parc central de rechange. Des positions de garage ont aussi été aménagées pour permettre le nettoyage des véhicules sortant de révision.

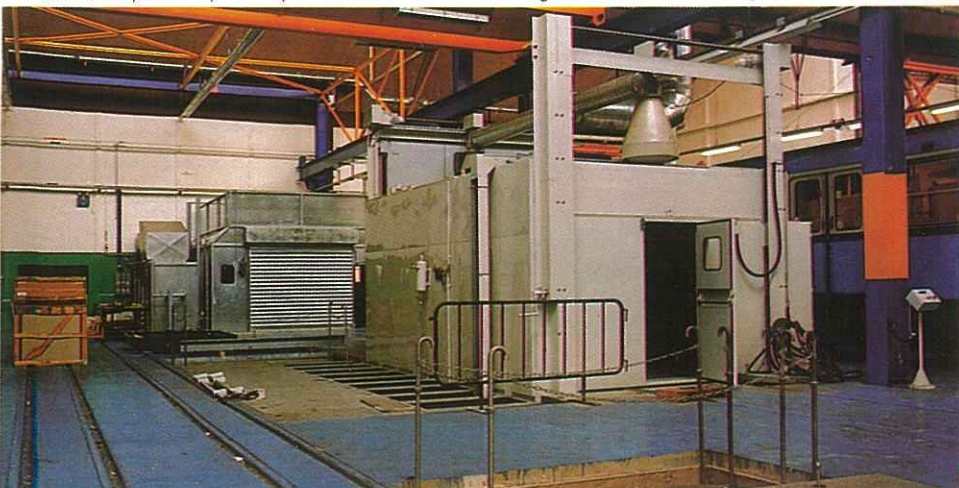
Ces différentes opérations ont permis d'améliorer les conditions de travail dans l'atelier. Les cabines de soudage comportent désormais un système très perfectionné d'aspiration des fumées. De même, la distribution de l'acétylène et de l'oxygène vers les différents postes de soudure s'effectue à partir d'une centrale, ce qui limite considérablement les manutentions de bouteilles. L'insonorisation et l'éclairage ont fait l'objet de soins attentifs. Enfin, l'intérieur des bâtiments a été décoré en jouant au maximum la carte de la couleur.

C'est dans cette optique qu'a été prise en 1978 la décision d'implanter à Choisy un atelier de révision des organes de roulement du matériel fer moderne de première génération. 6 000 essieux, 3 000 bogies, 3 600 réducteurs équipent les différentes séries du matériel MF 67. L'entretien de ces gros organes mécaniques nécessite un outillage lourd et spécifique. L'ensemble des équipements a été rassemblé sous le grand hall de Choisy, en dehors de la zone réservée aux activités de grande révision. Désormais on ne voit plus des essieux de plusieurs centaines de kilos traverser l'atelier, suspendus à un pont roulant. On évite ainsi les déplacements inutiles, mais surtout on limite les risques d'accident.

Un certain nombre de machines outils comme la presse à caler, le tour vertical, le tour à essieux ont seulement changé de place dans l'atelier. D'autres installations comme la cabine de peinture ou la machine à laver les bogies ont été conçues spécialement pour Choisy. L'installation de ces équipements, très volumineux, a donné lieu à quelques manutentions spectaculaires. Pour l'instant, Choisy ne révisé que les organes de roulement du MF 67, mais dans un proche avenir, il pourrait prendre en charge une partie des organes de roulement du matériel MF 77.

Un atelier de GR remis à neuf et entièrement modernisé, un atelier spécialisé de révision des organes de roulement : le nouveau Choisy n'a plus grand chose de commun avec l'ancien, sauf les bâtiments du grand hall qui ont été conservés. Pendant trois ans, les travaux se sont déroulés, sans jamais arrêter l'activité des ateliers. « Ça n'a été facile ni pour nous, ni pour les gens des travaux neufs » – reconnaît-on à Choisy, « mais avec un peu d'imagination et beaucoup de compréhension, on finit toujours par s'arranger ». Le coût d'ensemble de l'opération est évalué à 48 millions de francs (total exprimé en francs courants). A cela il convient d'ajouter les investissements (environ 2 millions de francs) effectués, en cours ou programmés par les responsables de l'atelier pour moderniser l'outillage et acheter de nouvelles machines. Après quarante ans de service et trois années de gros travaux, Choisy prend un nouveau départ.

La cabine de peinture (au fond) et la machine à laver les bogies en cours de montage durant l'été.





# LES LOIS AUROUX A LA RATP

Changer le travail – Un courant d'idées devenu aujourd'hui international mais qui, il y a quelques années encore, ne rassemblait dans son sillage que quelques précurseurs. Deux chiffres suffisent pour juger de la rapidité de sa progression : en 1972, à New York, une première conférence internationale n'avait réuni en tout et pour tout qu'une cinquantaine d'intervenants, tous universitaires ; dix ans plus tard, à Toronto, la seconde en attira plus de 1 500 dont 200 syndicalistes et 700 managers représentant les plus grandes firmes mondiales.



Jean Auroux, alors ministre du Travail, à la tribune de l'Assemblée nationale.

Le changement des conditions de travail est au centre du débat social : obligation de négocier, devoir d'informer, droit de contrôler sont les rouages d'une véritable dynamique nouvelle des entreprises.

Début 1982, les quatre ordonnances sur le contrat à durée déterminée, le travail temporaire, la réduction de la durée et l'aménagement du temps de travail, et enfin le travail à temps partiel ont déjà apporté des changements significatifs tant dans l'organisation du travail que dans le mode de vie des individus. Ce premier train de mesures a été suivi par les « lois Auroux », également au nombre de quatre.

La première s'appelle « Loi relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise » (loi du 4 août 1982) ; elle concerne à la fois le droit d'expression, le droit disciplinaire et le règlement intérieur des entreprises. Elle a été suivie de la « Loi relative au développement des institutions représentatives du personnel », comité d'entreprise et délégués du personnel (loi du 28 octobre 1982) et de la « Loi relative à la négociation collective du travail et aux règlements de conflits collectifs du travail » (loi du 13 novembre 1982). Enfin, la dernière loi de ce train législatif, la « Loi relative aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail » (loi du 23 décembre 1982) a pour objectif de mieux assurer la protection de la santé des salariés.

## Relations dans l'entreprise : une nouvelle approche

Les lois Auroux forment un ensemble qui témoigne d'une volonté d'instituer de nouvelles relations de travail. Conçues à partir d'un certain nombre d'objectifs communs, elles introduisent dans l'entreprise une nouvelle approche de l'information et de la communication. Le fil conducteur qui lie entre elles les quatre lois Auroux obéit à trois principes : donner au salarié une dimension plus responsable dans son travail et dans l'entreprise ; reconnaître à



tous les niveaux – patrons, cadres, employés et représentants du personnel – les rôles qui font des individus des acteurs de la vie sociale ; enfin, confier à la concertation et à la négociation l'organisation des relations de travail.

Cette réforme du Code du Travail comprend ses propres limites, – on pourrait parler de « lois cadres ». Si le législateur peut définir des normes, par exemple fixer le minima en matière de salaire, il n'en va pas de même pour l'organisation du travail proprement dite qui ne peut être définie, pour être adaptée à chaque cas particulier, que sur le terrain même de l'entreprise.

## Où en sommes-nous ?

En cet été 1983, seules les négociations sur l'application de la loi du 4 août 1982 relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise, ont abouti. La seconde loi Auroux, relative au développement des institutions représentatives du personnel, est l'objet de négociations se déroulant actuellement. Les dossiers concernant les troisième et quatrième lois ne sont pas encore suffisamment avancés pour qu'*Entre les lignes* puisse en rapporter les implications spécifiques à la RATP.

La loi du 4 août 1982, relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise, comprend deux titres, l'un relatif au droit disciplinaire et au règlement intérieur et l'autre à l'expression directe des salariés.

Avec les objectifs qu'elle poursuit, elle constitue un fait de société et son application peut modifier profondément les rapports sociaux au sein de la RATP.

Dans l'exposé des motifs du texte qui a précédé son adoption, sont mentionnés l'élévation du niveau de formation, la multiplication des sources d'information, l'aspiration à la prise en compte des données qualitatives dans le travail et, enfin, le développement du dialogue dans et entre les institutions sociales.

La loi est sous tendue par la « citoyenneté dans l'entreprise », ce qui implique d'une part une nouvelle conception du droit disciplinaire lié à l'élaboration et à la publication d'un règlement intérieur, d'autre part, le droit d'expression des salariés considérés non plus seulement comme des agents de production, mais comme des interlocuteurs particulièrement qualifiés pour donner leur opinion sur les conditions dans lesquelles ils exécutent leur travail et les améliorations susceptibles d'y être apportées.

## Droit disciplinaire et règlement intérieur

Cette importante réforme s'est caractérisée par un aménagement de l'échelle des « mesures » disciplinaires faisant disparaître notamment la notion de « sanction pécuniaire » ainsi que par un changement de terminologie significatif, substituant au terme « sanction » celui de « mesure disciplinaire ». La discipline est, en effet, expressément fondée sur la notion de « manquement » aux règles contractuelles en matière de discipline, d'hygiène et de sécurité, manquement de nature à entraîner des « mesures disciplinaires », l'agent bénéficiant de toutes les garanties déjà pré-

# La portée des lois Auroux à la RATP

Par Camille Bony  
Directeur du personnel

Les lois Auroux. Combien de fois avons-nous lu dans la presse, entendu à la radio, vu à la TV articles ou débats, interviews ou commentaires présentant tel de leurs aspects, telle étape de leur mise en place ?

Et nous sentons bien que c'est quelque chose d'important, qui tend à améliorer le dialogue dans l'entreprise, la prise en compte de ce que les salariés ont à dire – à apporter ou à revendiquer – tant par la voix de leurs représentants que par eux-mêmes, directement.

Alors, il a paru nécessaire de donner à chaque agent – et aux anciens dont beaucoup, j'en suis bien sûr, suivent avec intérêt une évolution qu'ils auraient peut-être souhaité voir s'instaurer plus tôt, et avec eux – toute l'information utile sur la mise en place à la Régie des dispositions nouvelles issues de ces lois.

Mais peut-être qu'au seuil d'une lecture qui risque de n'avoir avec celle d'un roman pour l'été qu'un rapport lointain, vous vous posez des questions du genre « à quoi bon » ?

A quoi bon changer, à la Régie, un système de représentation très complet et qui, somme toute, a fait ses preuves ?

A quoi bon cette « expression directe » : nous savons bien dire, quand nous le voulons, ce que nous avons sur le cœur ! Et puis, serons-nous écoutés ? Est-ce que ça changera quelque chose ?

C'est à ces deux questions que je voudrais essayer de répondre, pour vous inciter à aller plus avant et à faire vôtre cette grande action de changement.

### – Pourquoi remettre en cause notre système de représentation ?

Et bien d'abord – et cela suffirait – parce que la loi nous y oblige, à moins que nous ne démontrions, pour obtenir une dérogation, que nous avons, pour maintenir inchangée la situation actuelle, des raisons tout à fait fondamentales.

Or, le changement essentiel pour nous, RATP – et qui, vous le verrez en lisant l'article « ébranle » l'édifice – c'est l'introduction à la Régie des délégués du personnel, c'est-à-dire d'agents, de collègues, que vous choisirez, que vous élisez pour être, dans la défense de vos droits, les interlocuteurs de votre hiérarchie directe.

Et comme c'est pour notre maison un problème vital que de ramener au bon niveau, là où les choses se passent, un contact qui a trop souvent tendance à monter trop haut dans la hiérarchie, nous avons pensé que la mise en place de délégués du personnel venait à point nommé comme un

élément important pour la réussite de cette décentralisation dont la Régie a besoin.

C'est pourquoi la direction a abordé, avec les partenaires sociaux, la mise à jour de notre droit syndical dans un esprit d'ouverture : nous voulons ouvrir la Régie sur tout ce qui peut être bon pour elle et pour son personnel, et nous pensons que les délégués du personnel répondent à ce critère ; et comme il ne faut pas « plaquer » du neuf sur une structure inchangée, nous en profiterons pour mettre l'ensemble à jour, pour reconstruire un tout cohérent.

### – Pourquoi l'expression directe ?

L'expression directe et collective des salariés nous semble venir tout aussi opportunément que les délégués du personnel et, sans doute de façon plus marquée encore, pour favoriser, non pas la naissance, il existe déjà, mais la reprise, le développement de ce dialogue au bon niveau.

En effet, de quoi s'agit-il ? De donner à chacune et à chacun d'entre vous, périodiquement, l'occasion de se rencontrer entre collègues de travail appartenant à la même unité – y compris le responsable de cette unité – pour parler librement de ce que chacun a à dire sur les problèmes qui se posent, concrètement, dans l'unité : mais pas « parler pour ne rien dire » puisque les problèmes soulevés, les questions posées devront toujours avoir réponse.

Ce que nous pouvons attendre de telles rencontres ? Deux choses essentielles, me semble-t-il :

– tout d'abord, certaines demandes, certaines contestations qui, actuellement, ne se règlent que « trop tard et trop haut » pourront recevoir directement, entre personnes concernées et au courant, réponse ou solution : c'est, bien entendu, quelque chose qui se pratique déjà dans les bureaux ou ateliers où les gens travaillent ensemble, mais ce n'est pas toujours le cas dans les services dont les agents sont dispersés, notamment à l'exploitation ;

– ensuite – je serais tenté de dire « surtout » – c'est la possibilité offerte à chaque membre d'une unité de travail, au-delà de l'exécution de son travail quotidien, de contribuer à la tâche commune en apportant à l'amélioration du service rendu, à la résolution des mille difficultés qui se présentent jour après jour, tout ce que son intelligence et son expérience sont capables d'imaginer, mais qu'il n'a pas toujours, autant qu'il le faudrait, l'occasion d'exprimer.

Voici donc quelques enjeux : ils sont, vous le voyez, ambitieux, mais ils viennent en leur temps : avec vous tous, ils peuvent être atteints.



vues par le statut et complétées conformément à la loi, pour assurer les droits de la défense.

Le règlement intérieur comporte deux volets, l'un concernant les règles générales et permanentes, relatives à la discipline et consistant essentiellement dans les instructions générales, modalités d'application du statut et l'autre, la nomenclature des textes relatifs à la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité.

Ce document, après examen en intersyndicale et avis du comité d'hygiène et de sécurité et du comité d'entreprise, a été adressé à l'inspecteur du travail et déposé au greffe du Conseil des Prud'hommes.

## L'expression directe

Ainsi que cela a été indiqué, le droit d'expression repose sur l'idée que le salarié qui exécute un travail occupe une place de choix pour en analyser les différents aspects et pour proposer les améliorations à y apporter.

Si les salariés recherchent la possibilité d'avoir un comportement plus adulte en ayant plus de responsabilités, il est nécessaire de mettre en place les moyens adéquats pour recueillir et faire connaître leurs points de vue sur leurs conditions de travail. Il faut souligner, que le texte de loi au-delà de sa finalité qui est d'améliorer la vie au travail des salariés, comporte, au second degré, une implication qui peut avoir des retombées positives pour la collectivité, à savoir, un enrichissement économique, découlant de méthodes de production plus rentables proposées par les salariés eux-mêmes.

De janvier à mai 1983, cinq réunions intersyndicales ont été tenues, qui ont abouti au protocole sur l'expression directe signé à la RATP le 11 mai 1983 par le directeur du personnel pour la direction générale et par les représentants des cinq syndicats CGT, de la CGC et du syndicat autonome du personnel machinistes.

Il reprend les termes de la circulaire précisant les modalités d'application de la loi du 4 août qui définit ainsi les domaines de l'expression :

– « les caractéristiques du poste de travail (conception de l'équipement, normes

d'activité, horaires, sécurité, hygiène) et de son environnement direct et indirect (environnement physique, facteurs susceptibles d'avoir un effet sur la santé physique et mentale) ;

– les méthodes et l'organisation du travail, la répartition des tâches, la définition des responsabilités de chacun et des marges d'initiative qui lui sont laissées, les relations entre les personnes induites par le système d'organisation ;



Certains juristes ont calculé que les lois Auroux ont transformé un tiers du Code du Travail.

– les actions d'amélioration des conditions de travail. Celles-ci concernent non seulement l'environnement physique, la réduction des nuisances, la prévention des accidents, mais aussi les possibilités d'allègement des charges de travail, l'amélioration des méthodes et des moyens de production, les changements dans l'organisation du travail, l'élargissement et l'enrichissement des tâches, les aménagements d'horaires, etc.

Le champ ainsi défini s'étend en fait à tout ce qui est directement lié au travail et aux conditions dans lesquelles il s'exerce. A l'inverse, il exclut les questions qui se rapportent au contrat de travail, aux classifications, aux contreparties directes ou indirectes du travail, à la détermination des objectifs généraux de production de l'entreprise. »

Afin de garantir les meilleures chances de réussite de l'expression directe et collective à la RATP, les signataires du protocole ont arrêté un calendrier, introduisant le nouveau droit étape par étape, qui s'étalera du 1<sup>er</sup> septembre de cette année au 1<sup>er</sup> septembre 1985. Ainsi, 2 000 agents environ, soit 2 % du personnel d'exploitation et 6 % du personnel hors exploitation, seront, dès cet automne, à même d'être les pionniers de l'expression directe à la RATP.

## Où, quand, comment ?

Les groupes d'expression seront formés de manière à réunir les agents volontaires appartenant à une unité naturelle de travail, tous niveaux hiérarchiques confondus. La présence du responsable hiérarchique est indispensable : il peut satisfaire rapidement à certains souhaits et agir, pour d'autres, en qualité d'interlocuteur auprès des services. Ce n'est pas forcément lui qui sera choisi pour animer les réunions mais il aura toujours un rôle essentiel dans la suite à donner à ce qui se sera exprimé.

Chaque groupe comprend au maximum une vingtaine de personnes ; il lui est alloué un quota annuel de six heures à répartir au niveau local.

En principe, les réunions se tiennent pendant le temps de travail et sont payées comme tel. Dans les secteurs dont l'activité ne permet pas d'interrompre le service pour réunir les agents d'une unité – les

## Loi sur la démocratisation du secteur public

La loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, qui ne fait pas partie des lois Auroux, contient en matière d'expression directe et collective, des dispositions s'appliquant à titre complémentaire aux seules entreprises publiques.

C'est ainsi :

– que les groupes d'expression directe prendront la dénomination de *conseils* (d'atelier, de bureau,...),  
– que le domaine de compétence des conseils s'enrichira de l'application concrète des programmes d'activité et d'investissement pour l'atelier ou le bureau, et de la recherche d'innovation technologique et de meilleure productivité dans l'atelier ou le bureau.

Enfin, le rapport annuel relatif à l'activité des conseils devra être présenté au comité d'entreprise.

## Loi relative aux Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (loi du 23 décembre 1982)

La loi fusionne deux organismes, le comité d'hygiène et de sécurité et la commission pour l'amélioration des conditions de travail en un seul : le CHSCT, qui a pour mission la protection de la santé des salariés.

La principale nouveauté de la loi réside dans la faculté désormais reconnue à un salarié qui estime se trouver dans une situation de danger grave et imminent, de s'en retirer ; l'employeur ne peut l'obliger à reprendre le travail s'il n'a pas été remédié à cette situation.

Tout salarié peut, par ailleurs, faire appel à un membre du CHSCT pour constater une telle situation ; celui-ci en avise immédiatement l'employeur. En cas de divergence d'appréciation, le CHSCT est réuni d'urgence et peut user de son pouvoir délibératif. En cas de désaccord au sein du CHSCT, il est fait appel à l'inspecteur du travail qui décide.

A la RATP, la réflexion relative à l'évolution des instances d'hygiène et de sécurité a débuté dès octobre 1982, avant même le vote de la loi. Elle devrait se traduire par la transformation progressive du comité et des sections d'hygiène et de sécurité en CHSCT et SHSCT, de manière à conserver la décentralisation bien adaptée à la situation de la Régie.



roulants, par exemple – les modalités d'organisation sont déterminées après concertation entre les syndicats et les services.

Pour chaque groupe, l'animateur tient un registre où seront consignés la date de la réunion, sa durée et la liste des participants, les vœux et les avis émis au cours des réunions ainsi que les réponses apportées. Point de propos en l'air ou restant lettre morte puisqu'en tout état de cause les réponses aux questions doivent être portées sur le registre dans un délai maximum de deux mois. Une photocopie du registre est envoyée systématiquement aux instances concernées (comité professionnel, section d'hygiène et de sécurité, etc.). Cette « officialisation » des débats ne doit cependant pas porter atteinte à la liberté d'expression : « *Il ne peut être fait grief à quiconque des propos tenus au cours d'une réunion d'expression, pourvu qu'ils n'aient pas un caractère injurieux ou malveillant à l'égard des personnes* ».

Enfin, il est créé une commission de l'expression directe dont la vocation est triple : être informée du lancement des groupes d'expression, être saisie de leurs difficultés de fonctionnement et être consultée sur leur bilan. Elle est présidée par le directeur du personnel et comprend un ou deux représentants de chaque direction et des organisations syndicales.

## Premier bilan dans un an

Conformément à la loi, un premier bilan sera effectué à la date du 4 août 1984. Les registres seront rassemblés à la direction du personnel (service PF « formation et développement » qui procédera à leur analyse : nombre et durée des réunions, nature des vœux et des avis, niveau des réponses apportées, etc. Durant l'automne, le service PF mènera une enquête auprès d'un échantillon d'agents ayant participé au lancement de l'expression directe à la RATP. A la fin de l'année 1984, un rapport de synthèse sera établi. Après avoir recueilli les avis du comité d'entreprise, des syndicats et de la commission de l'expression directe, il sera transmis à l'inspecteur du travail.

## La représentation du personnel

La loi du 28 octobre 1982 relative à la représentation du personnel implique une profonde révision des institutions existant à la RATP. Conformément au droit commun, le personnel devra élire des délégués, bien que leurs missions soient actuellement en partie couvertes par des structures déjà en place. La création de nouvelles institutions et l'adaptation de celles qui existent actuellement doivent être conduites dans un souci d'harmonisation et de cohérence de l'ensemble. L'application de la loi fait, à la RATP, l'objet d'une longue concertation engagée au printemps dernier et qui devra avoir abouti à la fin du premier semestre 1984. Compte tenu de l'enjeu, c'est là une échéance proche. Afin que chacun saisisse l'importance du débat qui se déroule actuellement, *Entre les lignes* expose ci-après les données du problème.

## Le droit commun

Selon le droit français, le système de représentation du personnel s'articule sur deux niveaux : *une représentation élue* – le comité d'entreprise et les délégués du personnel – et *une représentation désignée* – la section syndicale et les délégués syndicaux.

La loi Auroux du 28 octobre 1982 précise et renforce les missions et les fonctions afférentes à ces institutions sans pour cela modifier l'économie générale et l'organisation du système. Elle s'étend désormais aux établissements publics à caractère industriel et commercial. La représentation du personnel est ordonnée pour répondre à un certain nombre d'objectifs :

- permettre que les actes de gestion et les décisions du chef d'entreprise prennent en compte de façon permanente les intérêts des salariés. Ce rôle est dévolu au comité d'entreprise par une ordonnance de 1945 qui lui reconnaît un droit de regard dans le domaine économique et un droit de gestion dans le domaine social. C'est dans ce contexte faisant du comité d'entreprise, selon la formule du rapport Auroux, « l'institution désignée historiquement et pratiquement pour bénéficier des dispositions renforçant l'intervention économique des travailleurs » que le législateur en a redéfini à deux niveaux la conception : un recentrage vers le suivi économique de l'entreprise et l'attribution d'une véritable mission de contrôle ;

- la mise en œuvre et le respect des règles applicables aux salariés. Cette mission est confiée aux délégués du personnel depuis une ordonnance de 1946, élargie en 1982 : ils sont les gardiens du statut individuel et collectif du personnel des entreprises. Leur fonction est de revendiquer la mise en œuvre et la bonne application du droit en présentant à l'employeur toutes les réclamations – individuelles ou collectives – ayant trait à l'application des textes et en saisissant, si le besoin en est, l'inspecteur du travail ;

- l'évolution du statut collectif. Cette charge, dévolue en 1958 aux délégués syndicaux, a été réactivée en 1982 selon un double objectif qui concerne la fonction de revendication et de représentation du syndicat ainsi que sa fonction de négociation. C'est lui l'interlocuteur exclusif du chef d'entreprise. Là se tient une des caractéristiques fondamentales qui différencient les délégués syndicaux des délégués du personnel (ces derniers représentent des réclamations mais ne négocient pas).

## La RATP devant la loi

Actuellement, le personnel de la RATP est représenté par des institutions dont certaines ont leur équivalent dans le Code du Travail, les autres étant spécifiques à l'entreprise. Entrent dans la première catégorie les représentants des organisations syndicales, les membres du comité d'entreprise et ceux du comité d'hygiène et de sécurité. Entrent dans la seconde catégorie, les membres représentant le personnel au conseil d'administration de la Régie, aux commissions de classement, au conseil de discipline, les élus aux comités professionnels relevant

du comité d'entreprise ; enfin, il y a lieu de citer, bien qu'il s'agisse du domaine très particulier de la Sécurité sociale, les membres du conseil de Prévoyance et les administrateurs élus de la Caisse de coordination aux assurances sociales.

## Délégués du personnel et délégués syndicaux

Si le statut du personnel (titre XIII) prévoit les délégués du personnel, leur mise en place a toujours été différée par accord tacite entre la direction et les organisations syndicales, celles-ci exerçant les attributions dévolues aux délégués du personnel.

Actuellement, les délégués syndicaux exercent leur rôle – revendiquer et négocier l'amélioration du droit existant – et celui des délégués du personnel – veiller à l'application de la réglementation existante et, notamment, présenter des revendications individuelles et collectives – Ce sont les délégués du personnel qui, à l'avenir, devront présenter les réclamations relatives aux salariés, à l'application du code du travail et aux règlements sur la protection sociale, l'hygiène et la sécurité. Ils saisiront, en outre, l'inspecteur du Travail, de toutes les plaintes concernant ces textes.

Compte tenu de la compétence très large reconnue aux délégués du personnel en ce qui concerne la mise en œuvre et le respect de l'ensemble de la réglementation applicable aux salariés, il apparaît que les différents organismes de représentation spécifique à la Régie exercent, pour partie, les attributions normalement dévolues à cette catégorie de représentants du personnel. C'est non seulement le cas, déjà cité, des représentants syndicaux dont la tâche devrait être allégée par la mise en place des délégués du personnel, mais encore celui des comités professionnels, qui se trouvent actuellement saisis de nombreuses questions relevant de la compétence des délégués du personnel. Enfin, les fonctions exercées par les représentants élus au conseil de discipline, aux commissions de classement et, dans une certaine mesure, au conseil de prévoyance, font partie, dans un domaine spécifique, des missions dévolues aux délégués du personnel.

Cette répartition des fonctions engendre une nouvelle distribution des moyens. Les droits accordés aux syndicats (permanents et heures de relèvement) sont actuellement calculés en tenant compte du cumul des fonctions. Rappelons que le droit syndical existait à la RATP avant l'intervention de la loi de 1968, qu'il avait été alors renégocié et avait fait l'objet du protocole du 9 juillet 1970.

L'enjeu de la négociation actuellement en cours pour l'application d'une représentation du personnel conforme à la loi, est de mettre en place des structures nouvelles et d'adapter des structures existantes en évitant que les domaines de compétence se chevauchent. L'avenir de certaines instances se trouve par là-même engagé : des choix sont inévitables et un équilibre nouveau doit être trouvé.



## Les hommes, l'événement

### Orlybus

Lundi 1<sup>er</sup> août : Orlybus, la ligne d'autobus 215 desservant les aéroports d'Orly ouest et sud depuis la place Denfert-Rochereau à Paris s'est métamorphosée et avec elle son terminus parisien. Les autobus classiques ont été remplacés par onze véhicules articulés, identiques à ceux qui circulent sur la ligne 91, mais ayant fait l'objet, pour la circonstance, d'une décoration originale. L'extérieur symbolise le voyage aérien et la capitale avec deux panoramiques « choc », l'un côté ville, l'autre côté ciel. Pénétrer dans Orlybus c'est déjà se sentir un peu en avion, l'intérieur « chic » de l'autobus recréant l'ambiance des longs courriers.

Un tel service ne pouvait se contenter d'un terminus banal d'où l'utilisation de certains éléments de la nouvelle architecture mise au point par l'architecte Jean Prouvé pour les futures gares autobus et dont la première application sera Porte de Choisy. Architecture conçue à partir de structures métalliques assemblées comme un mécano, permettant

d'adapter l'auvent à toutes les contraintes du site : terrains en pente, par exemple, ou de contourner des arbres, suivre les bordures de trottoir, etc.

Mais ce n'est pas tout : toute l'information a été repensée et on a créé un point d'information très complet à Denfert-Rochereau. Il y a d'abord le signal qui est le visuel de la tour Eiffel et qui symbolise l'appel au voyage. Signal que l'on retrouve à l'avant et à l'arrière d'Orlybus.

À l'intérieur de l'abri, dont l'espace est surdimensionné, on peut décliner un certain nombre de panneaux, selon deux « modes » :

- information de service (situation de la ligne, point de vente le plus proche, horaires, conseils d'utilisation du libre-service) ;
- information générale (plan de Paris avec les différents quartiers et moyens d'accès à ces derniers à partir de Denfert, donnés sous la forme signalétique que les voyageurs retrouveront dans le métro et les autobus ; une affiche de synthèse en trois langues « Tourist information » et enfin un pan-

neau Aéroport de Paris donnant des conseils pour le voyage aérien et surtout les points d'arrêt correspondant aux différentes compagnies aériennes dans les deux aéroports).

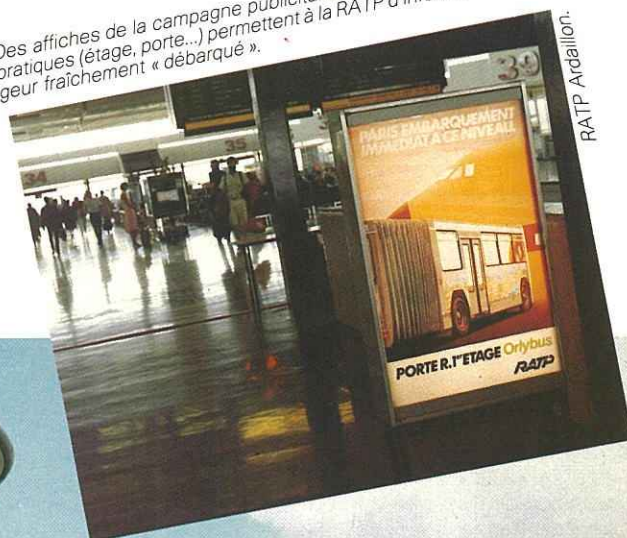
À l'autre bout de la ligne, c'est-à-dire dans les aéroports d'Orly-Sud et Ouest, Aéroport de Paris doit commencer les travaux de réaménagement du terminus à la mi-septembre ; l'aménagement intérieur, à la charge de la RATP, rappellera par ses couleurs, celui d'Orlybus.

De nouveaux panneaux d'information viendront habiller les points d'arrêts intermédiaires.

Pour parachever le tout, la signalétique a été grandement améliorée avec la mise en place par Aéroport de Paris de tripodes jaunes aux portes de sortie des aéroports, face aux points d'embarquement d'Orlybus.

Rappelons qu'Orlybus est un service pratique avec un départ toutes les 10 mn environ (toutes les demi-heures en soirée), efficace : 20 à 25 mn de trajet, bon marché : 3 tickets, et confortable : nombreuses places assises et rack à bagages.

Des affiches de la campagne publicitaire, enrichies d'indications pratiques (étage, porte...) permettent à la RATP d'informer le voyageur fraîchement « débarqué ».



RATP Ardellion.



Denfert-Rochereau : embarquement immédiat.

RATP Chabrol



## Les hommes, l'événement

### Montmartrobus essai transformé

Depuis février 1983, la Butte rime avec minibus. La desserte de la Butte par un service de minibus créé à titre expérimental connaît un grand succès auprès du public et semble très appréciée par les habitants du quartier. C'est ce qui permet d'évaluer une enquête réalisée quatre mois après la mise en service de Montmartrobus, tant auprès des utilisateurs de la ligne que des habitants de la Butte.

Il est toutefois difficile de tracer le portrait-robot de l'utilisateur du minibus car on y trouve aussi bien des personnes en activité que des personnes âgées, des habitants de Montmartre (un peu moins de la moitié du trafic) que des non Montmartrois. La clientèle touristique ne représente, elle, que 9 % du trafic. Cela démontre la large audience du Montmartrobus et son utilité auprès de la population locale et ce, non seulement pour les personnes à mobilité réduite, pour qui la marche à pied est pénible en raison du relief, mais aussi pour l'ensemble des Montmartrois.

Près de la moitié des déplacements se font à l'intérieur de Montmartre, les autres déplacements reliant la Butte au 18<sup>e</sup> ar-



RATP Minoli.

rondissement, aux autres quartiers de Paris et à la région parisienne.

Si le Montmartrobus est essentiellement utilisé pour des déplacements de loisir, il existe tout de même une part non négligeable de déplacements obligés (tra-

vail ou école), le motif « courses » représentant moins du quart du total.

La perception du service rendu est donc très positive et, curieusement, les critères habituels de fréquence, rapidité et prix semblent moins directement in-

tervenir que pour des lignes plus traditionnelles. Le seul reproche effectif ne concerne pas les problèmes de surcharge pourtant réels mais plutôt l'heure de fin de service qui ne suit pas le rythme nocturne de la vie montmartroise.

### Un nouveau pont au Vésinet

Pendant l'été le département « ouvrages d'art » des services techniques de la RATP a procédé au remplacement du pont routier situé rue de Montesson, à l'extrémité de la gare RER du Vésinet-Le Pecq, côté Saint-Germain-en-Laye. Construit en 1886, l'ancien pont à armatures métalliques présentait de nombreuses traces de corrosion qui imposaient son remplacement dans un délai assez court. Les premiers travaux débutèrent en mai. Le nouveau tablier en poutrelles enrobées a été réalisé directement au-dessus des voies, à côté de l'ancien pont.

Après accord de la Direction départementale de l'Équipement et de la municipalité, la circulation automobile fut coupée fin juillet. Dans la nuit du 3 au 4 août, une énorme grue routière, capable d'enlever jusqu'à 350 tonnes et dont il n'existe que quelques spécimens en Europe, a soulevé sans difficultés les 80 tonnes du vieux tablier à armatures métalliques.

Cette opération, qui s'est déroulée pendant l'interruption du service, n'a eu aucune répercussion sur le trafic voyageurs de la ligne. Vingt jours plus tard, juste le temps nécessaire pour édifier les appuis définitifs, le nouveau tablier de 230 tonnes était mis en place. Le ripage, qui a été effectué à l'aide de puissants vérins, a duré deux jours, ou plus exactement deux nuits. Début septembre enfin, le nouveau pont était ouvert à la circulation.

Le coût d'ensemble des travaux approche 2,4 millions de francs, l'essentiel étant à la charge de la RATP puisqu'il s'agit du rétablissement d'un ouvrage situé sur une voie de communication antérieure à la construction de la ligne de chemin de fer. L'actuel pont du Vésinet-le-Pecq est, en effet, le troisième d'une lignée dont l'ancêtre, un magnifique pont de pierre, datait de l'inauguration de la ligne en 1837.

*Le tablier métallique de l'ancien pont fut enlevé d'un bloc.*



RATP Arcaillon.



## Les hommes, l'événement

### Lignes 2 et 3 dans le rétro

Au départ, l'idée était de venir en aide aux conducteurs de métro dans la phase de conduite manuelle contrôlée (CMC) de leur service. Etant placés au centre de la loge de conduite, ils ne peuvent avoir une vue satisfaisante de l'ensemble du quai, au moment de la fermeture des portes, qu'en se déplaçant vers la portière, ce qui n'est guère commode. Alors on a eu l'idée – chipée à Bruxelles ! – d'équiper les quais de grands rétroviseurs plans en lieu et place des rétroviseurs convexes trop petits et peu fiables. Ils sont ins-

tallés soit directement sur le quai, quand les dimensions de la station le permettent – c'est le cas de Gambetta I.3 –, soit sous tunnel comme à Parmentier et St-Maur I.3 ou La Chapelle I.2 Les lignes 2 (Nation-Porte Dauphine par Barbès-Rochechouart) et 3 (Gallieni-Pont de Levallois-Bécon) innoveront mais ces rétroviseurs, qui équiperont progressivement les autres lignes, ne peuvent être opérationnels que dans les stations droites, les postes de télévision restant, actuellement, le seul système valable pour les stations en courbe.



RATP Thibault

### Paris Sésame

Comme chaque année en été, Paris reçoit des millions de touristes venant des quatre coins de la France ou d'« ailleurs ». Et pour découvrir la capitale et l'Île-de-France, le temps d'un week-end ou d'une semaine, quels moyens de transport des plus pratiques et des plus économiques que le métro, l'autobus et le RER !

Le « Paris Sésame » est un abonnement commode qui ouvre les portes d'un séjour touristique facile, sans problème de stationnement ni de recherches d'itinéraires, permettant de voyager sur toutes les lignes de la RATP de Paris et de la banlieue, métro et RER-RATP en 1<sup>re</sup> classe, autobus, ainsi que sur le funiculaire, les Montmartrobus et les dix lignes d'autobus de nuit (lignes N). Ce véritable passeport pour la découverte de Paris et de ses alentours revient à 110 F pour sept jours, 66 F pour quatre jours et 44 F pour deux jours. En vente dans quatre-vingts stations de métro et gares

RER, aux bureaux SNCF des aéroports Roissy et Orly, dans les principales gares SNCF de Paris, à l'office du tourisme des Champs-Élysées (n° 127), aux bureaux de tourisme de la RATP et dans quelques hôtels, Paris-Sésame propose quatre circuits touristiques, avec les « grands classiques » symboles éternels de la capitale. Le paiement par carte bleue est accepté à la gare RER de Saint-Germain-en-Laye et à la station Franklin-Roosevelt du métro.

Mais si vous êtes l'inconditionnel du tout Paris en bus, avec votre guide personnel, parlant français, anglais ou allemand, il n'y a qu'à choisir ! La RATP a réalisé une cassette dans ces trois langues où est proposée une visite guidée de Paris. Ne pas oublier son lecteur de cassettes ou son « Walkman » pour écouter le guide. « Paris en bus audio-guide » est en vente dans les Grands Magasins, au Centre Georges-Pompidou et à l'Office du tourisme de Paris.

### Auber reprend du service



RATP Carner

Apparemment cette photo de la rue Auber n'a rien d'extraordinaire, la circulation est fluide – le mois d'août aidant –, les autobus sont maîtres de leurs couloirs. Et pourtant... les travaux de réfection des couvertures métalliques des stations de métro « Havre-Caumartin » et « Opéra » de la ligne 3 (Pont de Levallois-Gallieni), achevés à la mi-mai, avaient nécessité la fermeture à la circulation de la rue Auber depuis le 5 juillet 1982, c'est-à-dire pen-

dant presque un an ! Une seule rue vous manque et Paris est embouteillé : une vérité qui apparaît désormais au passé.

Après remise en état de la chaussée par les services de la voirie parisienne, les onze lignes d'autobus du secteur « Havre-Caumartin »/« Opéra » ont repris leur itinéraire normal le 23 juin dernier, utilisant les deux couloirs réservés de la rue Auber réouverte à la circulation. Ouf !

## Nouvelles brèves

● Le 1<sup>er</sup> juillet dernier, avec l'approbation du président du conseil d'administration, M. Michel Gérard, ingénieur général, a été promu au grade de directeur du développement (G) - direction dont la mission consiste à préparer et à assurer l'extension et l'amélioration du service public de transport –, alors que cette même promotion était réservée à M. Daniel Sutton, ingénieur général, à la tête de la direction des systèmes d'information et de l'organisation (S) qui doit essentiellement coordonner le développement des systèmes d'information et en promouvoir les techniques.

● Les installations de régulation impérative sont en service sur la ligne 2 (Nation-Porte Dauphine par Barbès-Rochechouart) depuis le début du mois de septembre. C'est la deuxième ligne à bénéfi-

cier de ce système de régulation après la ligne 5. La marche réelle des rames est ainsi calée, de station en station, sur des allures de marche théorique mémorisées par le calculateur du PCC, ce qui permet l'amélioration de la circulation des métros.

● Soucieuse de faciliter l'insertion sociale des aveugles en leur ouvrant plus largement l'accès aux transports en commun, la RATP vient de modifier la réglementation concernant les chiens-guides d'aveugles qui sont désormais admis (leur comportement et leur nombre restreint ne mettront pas en cause la sécurité des voyageurs) dans le métro et les autobus pendant toute la durée du service comme déjà dans le RER. La RATP rappelle que les autres chiens, à l'exception des animaux de petite taille qui peuvent être transportés dans des sacs ou pa-



## Courrier

### SUPERBUS : accueil partagé

Oui au libre service, mais une capacité renforcée mal perçue. La mise en service du superb主 sur la ligne 91, le 2 mai dernier, a suscité un certain nombre d'interrogations et des critiques liées à la fréquence de passage, tant aux heures de pointe qu'en soirée, et à la surcharge qui, selon plusieurs correspondants s'ensuivrait. Il semble bien que des irrégularités de fonctionnement n'aient pas permis à tous les voyageurs d'apprécier le surcroît de capacité pourtant mis à leur disposition.

Ainsi s'exprime Madame V. (Paris) :

*«... Depuis lundi 2 mai, il ne m'est plus possible de monter dans le bus tellement la densité humaine y est forte (tellement plus forte que sur les anciens bus). J'ai pu remarquer que la fréquence de passage de ces nouveaux bus a nettement diminué... »*

Même préoccupation pour Madame G. (Paris) :

*«... Les nouveaux bus longs sont beaucoup moins fréquents que sur l'ancienne « ligne pilote » qui rendait parfaitement bien son service. Mon trajet domicile-travail et le retour se trouvent rallongés de vingt minutes depuis l'instauration de ce nouveau service... ». La même critique a fait l'objet d'une pétition de certains employés des chèques postaux Montparnasse : «... L'horaire actuel du 91 n'est*

*plus compatible avec nos horaires de travail. Il serait nécessaire de rétablir la fréquence des bus telle qu'elle était avant le 1<sup>er</sup> mai. De plus, les personnes habitant en banlieue n'ont plus la possibilité de faire accorder leur train, ou alors de partir plus tôt... »*

La RATP ne méconnaît pas que la régularité du service a été quelque peu perturbée au début du mois de mai en raison notamment de grève partielle de certains machinistes et aussi de la nécessaire adaptation du personnel et des voyageurs au nouveau type de matériel qui présente des caractères spécifiques. Mais l'horaire de cette ligne n'a été que très légèrement modifié à la suite du changement de matériel : c'est ainsi que les intervalles prévus n'ont été augmentés que d'une minute ; ils ont été portés de 3-4 mn aux heures de pointe et de 4-5 mn au heures creuses à respectivement 4-5 mn et 5-6 mn.

En revanche, le nombre des places offertes a été accru de 22 % pour les jours ouvrables. Pour les places assises, le pourcentage d'augmentation atteint 11 %, 3 % et 13 à 19 % respectivement aux heures de pointe du matin, du soir, et aux heures creuses.

Monsieur B. de Paris, habitué de la ligne 91, le dimanche soir, au départ de « Gare-de-Lyon » nous

écrit : *«... Hier encore, vers 21 h, je suis venu grossir une queue d'une quarantaine de personnes débordant... l'abri aménagé à la station en question. Au cours des vingt-cinq minutes – montre en main – pendant lesquelles j'ai attendu à mon tour, la file des voyageurs s'est allongée... »*

L'horaire de la ligne 91 a été établi après une étude attentive des courants de trafic. C'est ainsi que le dimanche en soirée les intervalles prévus entre les voitures varient de 9 à 10 minutes. Cette fréquence permet un acheminement normal des usagers lorsque les conditions de circulation sont normales. Malheureusement, l'exploitation de cette ligne se ressent des encombrements qui se forment en fin de semaine aux abords des gares de Lyon et Montparnasse. C'est dans le but de remédier à cet état de fait que des autobus articulés de forte capacité ont été mis en service sur cette ligne, permettant d'accroître d'une façon sensible l'offre des places, particulièrement le dimanche.

Par contre, le libre service né avec la mise en service du 91, paraît bien reçu par le public. Ainsi Monsieur K. (Noisy-le-Grand) demande pourquoi la RATP ne l'étend pas à d'autres lignes :

*« Depuis la nouvelle mise en service des autobus articulés, le self-service a fait son apparition sur le réseau RATP, avec beau-*

*coup de retard par rapport aux réseaux de province et de l'étranger. C'est un mode d'exploitation très pratique pour les usagers. Pourquoi la RATP ne s'équipe-t-elle pas de véhicules standards à trois portes pour exploiter en self-service des lignes chargées qui ne peuvent accueillir des véhicules articulés ? ... »*

Le libre-service a fait récemment son apparition sur le réseau de la RATP avec la mise en service d'autobus articulés à grande capacité. Ce mode d'exploitation a été retenu pour des raisons de plus grande efficacité.

Appliquer le libre-service sur du matériel standard à trois portes présenterait comme principal inconvénient la suppression d'un certain nombre de places assises puisque le libre-service exige l'existence d'une plate-forme en face de chaque porte. En contrepartie, ce mode d'exploitation ne présenterait pas d'avantages notoires par rapport au mode d'exploitation traditionnel qui s'avère adapté aux conditions actuelles du trafic, même sur des lignes très chargées (montée et descente canalisées, temps d'immobilisation satisfaisants, etc).

Mais les autobus articulés ne sont pas les seuls points critiques de nos usagers, qui incriminent aussi le non-respect des couloirs réservés à leur ligne.

Pour Monsieur B. de Paris, *«... lors de mes trajets en sens inverse – de Montparnasse à la Gare de Lyon – le même bus 91 se traîne souvent, le vendredi soir, vers les 17 heures, sur une voie qui lui est officiellement réservée, mais pleine d'obstacles (voitures particulières y circulant, voire y stationnant et nullement pénalisées)... »*

*« Quelle est la raison qui empêche la Régie de fermer les couloirs de bus les plus importants par des bordures infranchissables ? » ...se demande Monsieur K. de Noisy-le-Grand.*

La raison majeure qui empêche l'extension des bordures et particulièrement les infranchissables, n'est autre que la réserve des élus locaux et de certains riverains qui craignent que l'obstacle réel au franchissement qu'elles représentent ne constitue un danger.

Aussi, seules les bordures franchissables sont expérimentées (en 1982, quai Saint-Bernard, à Paris) et étendues (à Colombes et à La Défense, en banlieue).

## Nouvelles brèves

niers, ne sont pas admis dans l'enceinte du métro ni dans les autobus, même tenus en laisse.

- Dans le cadre de la suppression des passages à niveau sur la ligne B du RER, à Gif-sur-Yvette, le passage routier a été ouvert le 13 juillet alors que le passage piétons ne le sera que le 15 septembre prochain. A Orsay, le cheminement piétons a été mis en service le 27 juillet. Quant au passage piétons de Bures-sur-Yvette, il doit être opérationnel à la mi-septembre.

- Les travaux d'extension de l'atelier d'entretien de Boissy ont débuté. Ils se dérouleront en deux phases avec la construction de deux nouveaux halls. C'est de la construction du hall à 3 voies qu'il s'agit pour le moment, le hall à 2 voies devant sortir de terre ultérieurement. Ces deux bâtiments

serviront à l'entretien du matériel MI 84 qui sera mis en service sur la ligne A du RER en 1985. Dans deux ans, l'atelier de Boissy aura donc la charge d'entretenir la totalité du parc du MI 84 qui s'ajoutera à la moitié du parc du MS 61. Une restructuration de l'atelier de révision est également programmée. A Rueil, les travaux concernant l'atelier d'entretien viennent de commencer en septembre. A Massy, on a doté le faisceau de voies du garage sud de quatre voies supplémentaires.

- Le gros œuvre du futur PCC (Poste de commande centralisée) de Denfert-Rochereau est terminé ; on aménage maintenant l'intérieur du bâtiment.

### • Prolongements de lignes de métro :

– sur la ligne 5, à Bobigny, les tra-

vaux de pose de la voie ont débuté ; parallèlement on a procédé à la remise en eau du canal de l'Ourcq. L'aménagement de la station vient de démarrer.

– sur la ligne 7, au sud, on a entrepris la pose de la voie à Villejuif ; à « La Courneuve », le tunnel de garage de Fort d'Aubervilliers est dans la phase d'équipement et on attaque le prolongement proprement dit. Restera la station « Quatre routes » qui est dans la phase préparatoire de travaux de déviation de concessionnaires.

- Les travaux de restructuration complète et de modernisation de la gare autobus de Vincennes ont débuté. Le terminus de Vincennes, tout comme Porte de Choisy, sera doté de l'architecture créée spécialement par l'architecte Prouvé pour les gares d'autobus (voir Orlybus).



## Courrier

### A propos du réseau d'autobus

M. K (Noisy-le-Grand) « ... Depuis peu, Renault Véhicules Industriels produit des trolleybus standards et articulés beaucoup plus performants que les antiques Vetra de jadis. Ces véhicules peuvent se passer partiellement de lignes aériennes grâce à un moteur thermique puissant. Les installations fixes ayant parallèlement bénéficié de sérieux progrès techniques, la RATP songe-t-elle à réintroduire les trolleybus, surtout dans les quartiers où une diminution du bruit et de la pollution serait la bienvenue, comme dans l'hypercentre de Paris ? ... »

Dans l'étude du schéma de principe du tramway Saint-Denis Bobigny, des comparaisons ont été faites avec d'autres modes, dont le trolleybus articulé PER 180. Il en résulte, que pour un coût d'investissement guère plus faible, le trolleybus comparé au tramway souffre d'un coût d'exploitation sensiblement plus élevé. De même, comparé à l'autobus articulé, le trolleybus exige un coût d'exploitation plus important pour un coût d'investissement déjà beaucoup plus lourd.

Actuellement, il n'est pas prévu d'introduire le trolleybus dans l'hypercentre de Paris. Une nouvelle étude comparative sera réalisée dans le cadre de l'établissement du schéma de principe du site propre de la plate-forme de Gallardon, où les qualités « écologiques » du trolleybus devraient lui permettre de s'intégrer à la « coulée verte » envisagée.

« ... Depuis quelques années, on assiste à une prolifération des livrées des véhicules de la RATP et, si les découpes actuelles sont souvent attrayantes, il n'y a plus l'homogénéité d'avant ... Pourquoi la Régie ne rétablirait-elle pas une certaine harmonie dans son parc, ce qui ferait moins « gadget » et redonnerait au réseau d'autobus une image de marque pour les Parisiens comme pour les nombreux touristes de la capitale ? ... »

La livrée du parc de véhicules a fait l'objet de recherches et d'essais successifs, d'où la diversité apparente du matériel en circulation.

La dernière découpe de peinture avec ses deux bandeaux verts constitue la version définitive qui est appliquée systématiquement à tout nouveau matériel.

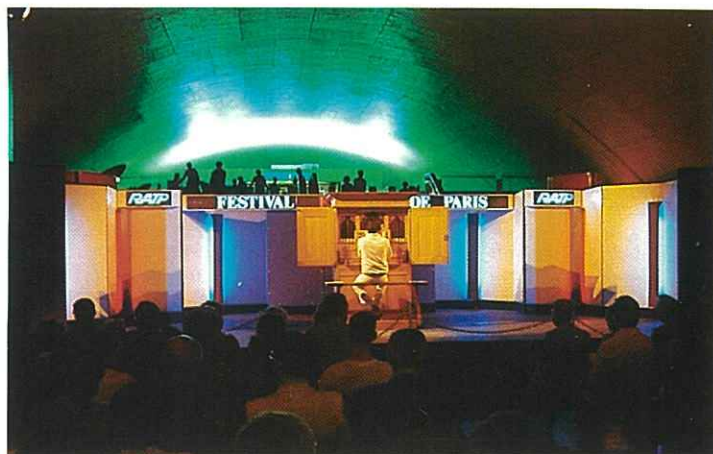
## Animation

### Les « vendredis musicaux d'Auber »

Pour la 5<sup>e</sup> année consécutive, dix concerts ont été donnés, dans le cadre du Festival Estival de Paris (FEP) du 15 juillet au 16 septembre, chaque vendredi à 16 h 30 dans la gare RER d'Auber, haut lieu de la musique le temps d'un été...

En hommage à Jean-Philippe Rameau, une exposition sur les lieux-mêmes de ces concerts était consacrée au clavecin.

Michel Bouvard, à l'orgue, interprétant des morceaux choisis de Sweelinck, Scheidt, Frescobaldi et Buxtehude.



RATP Carriér

## Médical

### Les élections aux Caisses de Sécurité sociale du Régime Général

Le 19 octobre prochain, se dérouleront, en application de la loi du 17 décembre 1982, des élections ayant pour but de désigner les représentants des assurés sociaux aux caisses primaires d'assurance maladie et aux caisses d'allocations familiales.

Le ministère des Affaires sociales et de la Solidarité nationale nous a fait connaître que les agents de la RATP étaient concernés, notamment au titre des prestations familiales, d'une part, des accidents du travail, d'autre part.

En conséquence, les agents en activité participeront aux deux scrutins. Les retraités voteront pour les caisses de prestations familiales.

Le vote du 19 octobre s'effectuera de 8 heures à 18 heures dans les communes de résidence et les cartes électorales seront envoyées par les mairies au domicile de chaque électeur.

En ce qui concerne la participation à ces élections, la loi prévoit que les employeurs sont tenus, en principe, d'autoriser leur personnel à s'absenter pour lui permettre de voter. Des dispositions analogues à celles adoptées pour les élections prud'homales de 1982 seront prises pour les services d'exploitation de la Régie.

## Bloc-notes

Le départ en retraite de M. Ernest Piriou, chef de section principal à l'atelier de Saint-Fargeau fut l'occasion de retrouvailles : en effet, toute la promotion Saint-Exupéry (1947-1950), ou

presque, de l'école technique Mozart dont M. Piriou est issu, s'était donné rendez-vous, le verre de l'amitié à la main. Une réunion rare mais réussie.



## USMT

### RÉSULTATS EN BREF...

#### BOULES

Championnat de Paris quaddettes cadets FFBS. Champions de Paris : Midouche - Milanovic - Cheriet - Wolff sont qualifiés pour participer au Championnat de France à Grenoble du 24 au 28 août.

#### AVIRON

29 mai : Creil (course contre-courant, pas habitué au bassin).  
- Skiff junior fille : 5<sup>e</sup> ;  
- 4 de couple seniors : hors course ;  
- 4 de pointe seniors : 14<sup>e</sup>.

5 juin : Nottingham (très bon résultat).  
- Skiff senior : Delachaume 4<sup>e</sup> (Club) ;  
- 4 de couple seniors : 1<sup>er</sup> (Equipe de France).

12 et 13 juin : Championnat de ligue et critérium départementaux.

- Skiff minime fille : 1<sup>re</sup> remporte les criteriums et donc championne de la LIFA/Normandie, non sélectif ;  
- 2 de couple minimes garçons : 2<sup>e</sup>, non sélectif.

#### TENNIS

En championnats de France interclubs.

**Masculins :**  
3<sup>e</sup> sur 5 - Maintien en 4<sup>e</sup> division nationale.

**Féminines :**  
4<sup>e</sup> sur 5 - Descente en 3<sup>e</sup> division nationale.



## USMT

Résultats en bref... (suite)

### KARATÉ

La saison s'est terminée par les Championnats de France corporatifs qui ont vu, hélas ! Patrick Prunier (3<sup>e</sup> en « lourds ») perdre le titre qu'il possédait depuis cinq ans... et l'équipe « Ceintures noires » terminer 3<sup>e</sup> alors qu'elle détenait le titre depuis deux ans.

Heureusement Gérard Meunier est champion de France CN « légers » et nous avons assisté à

l'éclosion de deux jeunes élèves de Jean-Raymond Foucras : le cadet Stéphane Caruana (3<sup>e</sup> en « technique ») et le junior 1<sup>re</sup> année Manuel Moreno (3<sup>e</sup> en « mi-moyens »).

Autres résultats : Patrick Briens (2<sup>e</sup> en « mi-moyens »), Serge Jeanne-Rose (3<sup>e</sup> en « moyens »), Jean-Raymond Foucras (3<sup>e</sup> en « légers ») et 3<sup>e</sup> en « technique ») et Christian Hury (3<sup>e</sup> en « lourds »).



G. Meunier - M. Moreno - S. Caruana - P. Prunier.



Le traditionnel concours hippique de l'USMT, organisé le dimanche 26 juin 1983 au Cercle hippique du bois de Boulogne.

### LES ÉCOLES DE SPORT DE L'US-MÉTRO

Chaque mercredi, l'USMT organise à l'intention des enfants d'agents de la Régie, filles et garçons, âgés de 6 à 16 ans, des écoles de sport dans les disciplines ci-après, avec le programme suivant, selon leur âge :

• de 6 à 9 ans : programme spécial - éducation physique et jeux sportifs.

• de 9 à 16 ans : orientation sportive vers la discipline intéressant l'enfant, après avis médico-sportif.

Activités se pratiquant au stade de la Croix-de-Berny : Athlétisme - Escrime - Football - Gymnastique - Hand-Ball - Hockey - Natation (1) - Rugby - Volley-Ball - Ski de fond.

Les enfants sont pris en charge à certains points de rassemblement (stations de métro, au niveau de la voiture de tête) et sont ensuite conduits par des moniteurs à 9 h, à la gare RER de Denfert (salle des billets), puis, de là, au stade de la Croix-de-Berny.

Ils sont reconduits chaque soir, vers 17 h 15, à Denfert et dirigés ensuite sur les points de rassemblement du matin.

Les enfants venant le matin prennent leur repas au stade moyennant une contribution des parents fixée à 15 F, un goûter et une boisson étant servis à tous.

L'USMT prend en charge les frais de transport aller et retour du point de rassemblement au stade de la Croix-de-Berny.

Enfin, un contrôle médical est régulièrement assuré.

Pour participer à ces activités, la carte de l'USMT est obligatoire.

(1) - L'initiation à la natation s'effectuant à la piscine des Blagis de 10 h à 11 h, les intéressés bénéficient du même ramassage.

Les enfants désirant rentrer directement chez eux après la séance de natation doivent être munis d'une autorisation des parents, et l'USMT ne pourra être considérée responsable des accidents pouvant survenir pendant le trajet du retour.

Les autres enfants sont ensuite accompagnés à la Croix-de-Berny par les moniteurs.



RATP Chabrol.

Activités se pratiquant dans les centres ci-dessous désignés :

**Aviron et canoë-kayak :** centre nautique de Joinville, 150, quai de Polangis, 94340 Joinville.

**Basket-ball :** 13, avenue de la Porte-de-Choisy, 75013 Paris, à 14 h, sur place.

**Cyclisme :** s'adresser à M. Berault. Tél. : 905-14-69.

**Escrime :** salle : 77, avenue du D' A.-Netter, de 14 h à 17 h, s'adresser à M. Stern. Tél. : 3825.

**Judo :** 77, avenue Arnold-netter, 75012 Paris, de 9 h à 11 h 30 et de 14 h 30 à 17 h, s'adresser à M. Goujon. Tél. : 935-05-07, poste 9306.

**Karaté :** salle : 66, avenue des Gobelins, à 14 h sur place.

**Lutte :** salle Pantin-Courtois, Pantin, de 14 h 30 à 16 h 30, s'adresser à M. Descamps. Tél. : 371-56-40.

**Tennis :** à partir du 15 octobre, 16, boulevard de Reuilly, 75012 Paris, de 14 h à 17 h, s'adresser à l'USMT.

**Tennis de table :** 18, rue Pascal, 75005 Paris, de 14 h 30 à 16 h 30 et de 16 h 30 à 18 h 30, s'adresser à M. Lahalle. Tél. : 337-85-32.

**Tir à l'arc :** 13, avenue de la Porte-de-Choisy, à 14 h, sur place.

N.B. - Il est recommandé aux parents, dans la mesure du possible, d'équiper les enfants d'une tenue sportive, maillot de corps, culotte, chaussures de sport en toile ou en cuir (suivant le temps), d'un pull-over de laine, une serviette et un gant de toilette.

L'aller et retour doit s'effectuer en tenue civile.

Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser au Bureau de l'USMT, 159, boulevard de la Villette, 75010 Paris. Tél. : 206-52-38, ou intérieur 1968.

Pour tous les sports, la rentrée s'effectuera le mercredi 14 septembre 1983.



