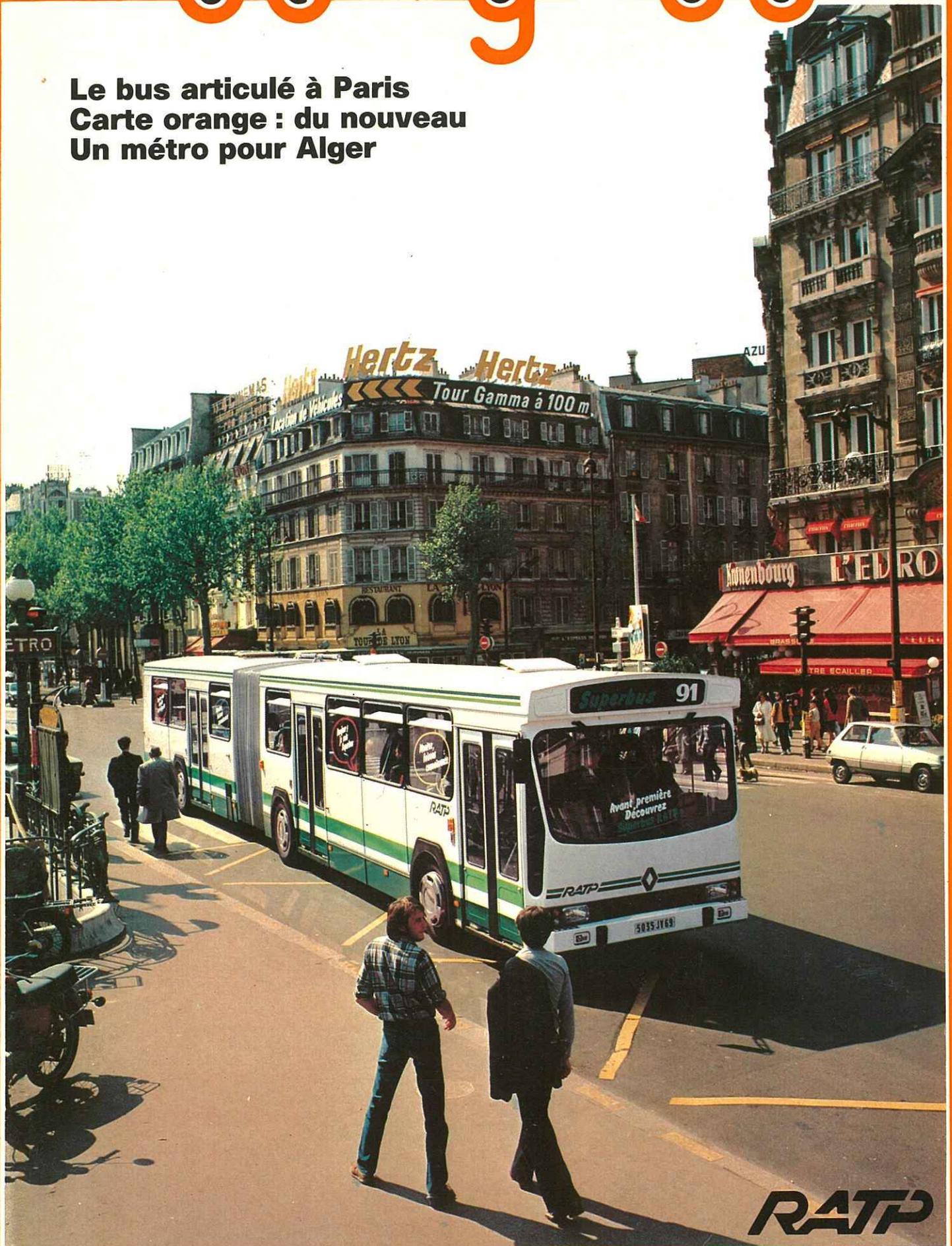
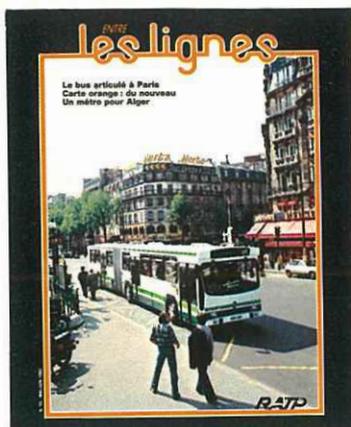


ENTRE Les lignes

**Le bus articulé à Paris
Carte orange : du nouveau
Un métro pour Alger**



RATP



NOTRE COUVERTURE :

Un autobus articulé dans les rues de Paris, voilà un spectacle insolite pour les Parisiens. Pourtant, dès la fin de l'année, la ligne 91 en sera équipée et l'année prochaine les lignes de banlieue 183 et 215.

(Photo : RATP-Ardaillon)

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71.

Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJJEF).



Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

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

Conception et réalisation :
TRIANGLE CREATION

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

P. Acquaviva, J. Barrau de Lor-
de, H. Crouta, G. Foliot, G. Ha-
moniaux, M. C. Lecoufle, Y. Le
Gall G. Luche, J. Metivier.

Photographies : UTP, Mallet,
Rosse

RATP : G. Ardaillon, J.-M. Car-
rier, B. Chabrol, G. Gaillard,
R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

ISSN 0338-7429

N° 55
Mai-juin 1982

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA REGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

Pages

3

Nouvelles brèves

4

Le métro d'Alger

6

Le bus articulé, demain le tramway

13

Le métro s'humanise (suite).

14

Les hommes, l'événement

18

Carte orange : du nouveau pour les salariés

22

La réduction du temps de travail

23

Le congé formation

24

USMT

26

Cap à l'est : Marne-la-Vallée

28

Informations sociales

29

« Show-Métiers » dans le métro

La vie de l'entreprise

Concertation sur les problèmes de transport en commun :

● C'est au cours d'une réunion entre Messieurs Jacques Chirac, maire de Paris, Claude Quin, président du conseil d'administration de la RATP et Philippe Essig, directeur général que furent évoqués les problèmes relatifs au réseau routier et au réseau ferré.

En ce qui concerne le réseau d'autobus, M. Chirac a retenu le projet de créer sur la ligne PC un certain nombre de couloirs séparés de la circulation générale. Par ailleurs, la RATP a proposé à la Ville de Paris d'expérimenter une desserte par minibus de la Butte Montmartre.

Quant au réseau ferré, le principal problème examiné a été celui de l'hébergement des sans abri qui s'installent par centaines en soirée dans le métro. La RATP a proposé à la Ville de mettre à sa disposition des terrains sur lesquels des centres d'accueil pourraient être construits. Quelques emplacements possibles ont été proposés à la mairie.

Exploitation métro

● Un escalier mécanique a été installé à la station Maubert-Mutualité tandis que le mois de mai

voyait l'achèvement de la rénovation de la station Père-Lachaise (I.3) et le mois de juin celui de Chaussée d'Antin (I.9) et Liège (voir article p.15).

● Depuis le 1^{er} juillet, la conduite manuelle contrôlée a été étendue à l'ensemble de la ligne 7 et à la ligne 2 partiellement. Sur cette ligne, les trains pourront être conduits « manuellement » sur une voie uniquement.

● L'exécution de nouveaux vestiaires, corps de garde et sanitaires vient d'être achevée pour accueillir les nouvelles conductrices du métro dans 32 attachements, exception faite des terminus de Porte d'Orléans, Place d'Italie (I.5) et Porte de La Chapelle.

Exploitation RER

● Un escalier mécanique a été installé dans le courant du mois de juin en gare de Saint-Germain-en-Laye pour la desserte du nouveau parc de dissuasion.

● La rénovation du bâtiment voyageurs de la gare de Robinson vient d'être achevée.

● Depuis le mois de mai, sur la ligne B du RER, la rafale composée de trois trains successifs, - l'un à destination de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, l'autre pour Massy-Palaiseau et le troisième pour Robinson -, a été ramenée de 20 à 15 minutes en heures

creuses. Parallèlement, le service de 6 lignes d'autobus (119, 196, 197, 198, 199 et 396), en correspondance avec la ligne B en plusieurs gares, a été renforcé aux mêmes heures.

● Les travaux d'agrandissement de l'atelier de Massy-Palaiseau sont terminés. L'atelier de 6 voies jusqu'à présent en comporte désormais 10. Il pourra ainsi prendre en charge l'entretien du MI 79, y compris celui du matériel de ce type appartenant à la SNCF.

● Un distributeur automatique de billets multicarte « Point Argent » a été mis en service récemment en gare RER d'Étoile, salle Friedland. C'est le second du genre, le premier étant installé à Auber depuis décembre 1981, mais ce n'est pas le dernier puisque de nouvelles implantations sont actuellement à l'étude. Ils fonctionnent indifféremment avec la carte bleue, la carte CCP 24/24 ou les cartes eurochèque et distribuées des Banques populaires.

● Onze photos, toutes ayant trait au musée de l'Île-de-France (Château de Sceaux) ornent désormais les deux quais de la gare « Parc de Sceaux » sur la ligne B du RER : gare rénovée l'an dernier par les soins du service TB.

Exploitation autobus

● Les rénovations de gares d'autobus vont bon train. A La Défense, les travaux se poursuivent et l'on entame la deuxième phase de rénovation des quais de départ de la gare de La Défense « nord » (cf. Entre les lignes n° 49). Au terminus « Pont de Neuilly », la rénovation de la piste est terminée et c'est celle des abris qui est entamée depuis le 13 mai dernier. Ils sont conçus comme ceux existant déjà dans la gare d'autobus d'« Asnières-Gennevilliers ».

● Les travaux entrepris depuis l'an dernier à Saint-Lazare et qui avaient nécessité le déplacement de plusieurs terminus et points d'arrêt sont terminés et les bus ont donc pu reprendre leurs emplacements initiaux.

Travaux

● Ligne 7 : sur la première partie du prolongement, c'est-à-dire entre Maison-Blanche et Kremlin-Bicêtre, les travaux de gros œuvre sont complètement terminés, la pose de voies en est à 90 % tandis que les aménagements de la sta-

tion Kremlin-Bicêtre sont achevés à 45 % et l'ensemble des équipements électriques à 25 %. Sur la seconde étape, le gros œuvre est terminé à 20 %. Rappelons que l'inauguration de la 1^{re} étape de ce prolongement est prévue pour le mois de décembre prochain.

Animation

● La journée des poètes : c'était le 5 mai dernier. Pour la cinquième année consécutive, la RATP mettait un bus à la disposition des bateleurs et poètes. A son bord, ceux-ci se promenaient, s'arrêtant çà et là pour déclamer quelques vers et repartir ensuite.

● Le comité d'entreprise de la RATP a trente-cinq ans : à cette occasion, il a organisé du 17 avril au 2 mai dernier une importante exposition où il présentait également son 35^e « Salon des arts et techniques ».

● Cette année et pour la quatrième fois consécutive, le Festival Estival de Paris (FEP) se tiendra dans la salle d'échanges d'Auber du 16 juillet au 18 septembre prochains. Dix vendredis musicaux accompagnés d'une exposition sur l'histoire de la guitare.

ERRATUM

« BAISSÉZ PANTO ! »

Contrairement à ce que nous avons annoncé dans notre précédent numéro en page 15 dans l'article « Baissez panto », le système de signalisation utilisé n'est pas un feu rouge clignotant, signal d'une toute autre signification, mais un ensemble de trois caissons équipés de graphismes identiques à ceux des plaques qui étaient jusqu'à présent posées manuellement. Ces caissons, normalement éteints, peuvent, si nécessaire, être allumés du bureau du chef de poste dont dépend le sectionnement. Ce type de signalisation a été retenu dans un souci d'uniformité avec les installations actuellement en service à la SNCF. Par ailleurs, ce n'est pas à Massy-Palaiseau mais à Bourg-la-Reine que l'accident a eu lieu.

Bientôt

le courrier des lecteurs

De nombreux lecteurs d'Entre les lignes souhaitent qu'un lien s'établisse entre eux et le journal : c'est ce que l'enquête (cf. Entre les lignes n° 53) a mis en évidence. La mise en place d'une rubrique « courrier des lecteurs » répond également à un besoin ressenti au sein de la rédaction qui pourra ainsi mieux connaître les réactions de son public à certains articles.

Nous attendons un abondant courrier auquel nous réserverons la plus grande attention. Lettres relatives à un problème RATP intéressant un grand nombre de lecteurs, lettres réagissant à tel ou tel article paru dans le journal etc, seront examinées avec soin. Nous nous ferons un devoir de publier celles dont l'intérêt sera suffisamment général, avec bien sûr, une réponse. Les lettres dont l'objet concernera des préoccupations personnelles et particulières seront transmises aux services intéressés. Merci de nous écrire nombreux.

ALGER :

un métro à la française

Le dimanche 7 février 1982, la RATP et sa filiale SOFRETU (Société française d'études et de réalisation de transports urbains) signaient conjointement, avec la SNTF (Société nationale des transports ferroviaires de l'Algérie), un contrat d'étude de conception et d'ingénierie du métro d'Alger. Le 1^{er} avril dernier, après sa notification, ce contrat revêtait un caractère officiel et le compte à

rebours pouvait commencer. La balle se trouve maintenant dans le camp français pour mener les choses rondement puisque les autorités algériennes souhaitent que le premier tronçon de la ligne 1 du métro soit ouvert en 1985. Dès le 5 juillet prochain, il est prévu d'inaugurer les premiers travaux : une galerie de reconnaissance permettant des essais de tenue de sol et autres tests.



Avec la signature de ce contrat, c'est une longue gestation qui prend fin. L'idée d'un métro pour Alger n'est pas d'hier : les premières études datent de 1933, puis des études de transports de la région algéroise furent menées par la RATP en 1955 puis en 1959. Enfin, c'est en 1980 que la Régie syndicale des transports d'Alger (RSTA) confiait à la SOFRETU la mission d'actualiser ces études. Remises en mars 1981, les conclusions de

SOFRETU ont montré que la solution des problèmes de transport de la capitale algérienne passait par la mise en place d'un système de transport en site propre à grande capacité et que la création d'une première ligne de métro entre Oued Koriche, au nord-ouest, et les Annassers, à l'est, s'imposait comme première phase de réalisation.

Ce projet, soutenu à l'origine par la Wilaya d'Alger (équivalent de notre Région), est ap-

paru d'emblée comme économiquement sain pour les finances publiques et vital pour le fonctionnement et le développement de la capitale. Son intérêt n'a d'ailleurs cessé de croître dans les milieux gouvernementaux et, le 6 juillet 1981, le Conseil des ministres algériens décidait la poursuite des études et la mise en place d'une commission interministérielle chargée tout spécialement de suivre ce dossier.

Un contrat de 170 MF

Au terme de ses travaux, cette commission a décidé que la construction d'un réseau de trois lignes d'une longueur totale de 64 km était nécessaire pour une bonne desserte de la capitale et que la première phase de réalisation (la ligne 1) devait être plus ambitieuse que celle proposée par SOFRETU, à savoir pénétrer plus au nord jusqu'à Ain Allha et plus à l'est jusqu'au Gué de Constantine, soit quelque 20 km. Le projet était alors confié à la SNTF.

A la suite des accords franco-algériens signés par Michel Rocard, ministre français du Plan et de l'Aménagement du territoire, au cours de son voyage à Alger les 18 et 19 janvier dernier, il a été décidé de confier à la France les études du métro d'Alger. C'est ainsi que la SNTF a été mandatée pour engager une consultation à l'issue de laquelle la RATP/SOFRETU a été retenue. Le montant du contrat, qui devrait s'étendre sur une trentaine de mois, s'élève à environ 170 millions de francs et l'accord porte sur les études d'avant-projets de trois lignes de métro, sur la préparation des dossiers de consultation des entreprises, sur les travaux de reconnaissance géologiques et de relevés topographiques, ainsi que sur le suivi de la réalisation des travaux préliminaires sur un premier tronçon de la ligne 1.

Alger la Blanche

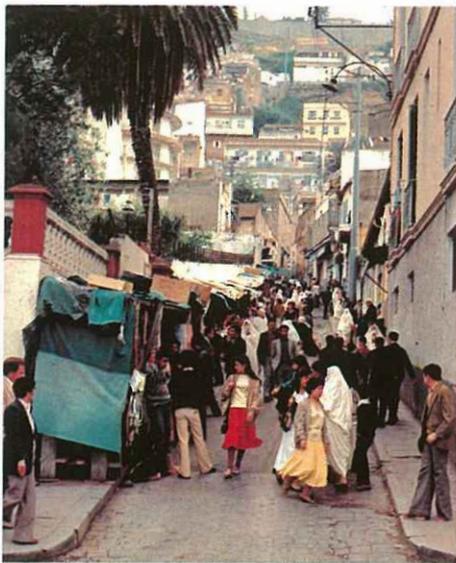
Dans un site d'une grande beauté, au relief extrêmement marqué, Alger s'est développée à un rythme soutenu depuis la dernière décennie. Ses fonctions de capitale de l'Algérie, son ouverture sur la Méditerranée, en font le point de départ des grands courants d'échanges avec le reste du pays.

Son rayonnement politique et économique, son poids industriel important, ont accéléré la croissance démographique d'Alger et toutes les contraintes socio-économiques s'y rattachant, en particulier celle des déplacements en transports en commun.

Plus de 2 millions d'habitants ont été dénombrés en 1979. Une population jeune (50 % a moins de 20 ans), qui réside pour 80 % dans les 14 communes du Grand Alger dont celles de l'hypercentre (Bab-el-Oued, Casbah, Alger-Centre, Sidi M'Hamed, El Madania) abritant près de la moitié des habitants. Les emplois se répartissent pour moitié dans l'hypercentre (emplois administratifs et commerciaux), pour l'autre moitié à l'est de l'agglomération (emplois industriels). Ainsi, les flux de déplacements sont importants et équilibrés entre le centre ville et les communes périphériques.

Les prévisions du plan de développement de l'agglomération établissent que la croissance démographique sera telle que la population devrait atteindre 3 millions d'habitants dès 1990 pour dépasser les 4 millions en l'an 2000, tandis que les emplois dépasseraient le million. La demande journalière des déplacements devrait suivre une évolution

comparable (plus de 2 millions en 1985, près de 4 millions en l'an 2000) dont la moitié devrait s'effectuer en transports en commun, à l'image des autres capitales mondiales.



De Oued Koriche à Badjarah

Le contrat porte sur les trois lignes. Il s'agit là d'un réseau ambitieux qu'il est nécessaire d'étudier encore afin de cerner au mieux le tracé exact. La construction de la première phase de la ligne 1, qui débutera en 1983, fera ainsi figure de test pour définir exactement la suite du projet.

De Oued Koriche au nord-ouest au plateau de Badjarah à l'est, le tracé central de la ligne 1 se développera en souterrain sur 11,5 km, dont 8 exploités, en passant par Bab-el-Oued, la Place des Martyrs, le Théâtre National, la Grand-Poste, la Place du 1^{er} Mai et le plateau des Annassers : en tout, 17 stations sont envisagées. En raison des fortes dénivellations du site, Alger est construite

sur un rocher, les études s'orientent vers l'utilisation d'un matériel à roulement sur pneumatiques. Pour l'exploitation, il est proposé des rames de 6 voitures, d'un gabarit en largeur de 2,60 m, qui circuleraient à la cadence d'un train toutes les 3 minutes environ (2 minutes prévues à l'horizon 2000) et permettraient ainsi un débit à l'heure de l'ordre de 20 000 voyageurs (30 000 en l'an 2000).

L'exploitation de la ligne sera commandée à partir d'un poste de commande et de contrôle centralisés (PCC) comprenant un poste de commande du trafic (PCT) pour surveiller le mouvement des trains, un poste de commande des stations (PCS) pour surveiller l'exploitation des stations, un poste de commande de l'énergie (PCE) pour la gestion et la distribution de l'énergie et un poste de commande des interventions (PCI) pour le signalement des anomalies et la gestion des équipes de maintenance.

Le mode de conduite des trains sera, en mode normal de conduite, la conduite manuelle contrôlée ou CMC, et en mode dégradé, la conduite manuelle plafonnée ou CMP.

Le projet propose pour cette première ligne une tarification unique, indépendante de la longueur du trajet effectué et permettant l'intégration de tous les modes de transports en commun (autobus métro, chemin de fer de banlieue). La vente des titres de transport magnétiques s'effectuera par ADAR (appareils distributeurs pour agents receveurs) et le contrôle par tourniquets magnétiques à l'entrée des stations.

Le démarrage des travaux préliminaires sur le premier tronçon de la ligne 1 est fixé au 5 juillet 1982. Pour fêter ce premier coup de pioche, les Algériens découvriront ce jour-là une stèle commémorative ; ils imagineront leur futur métro à travers une exposition spécialement montée pour l'événement, tandis qu'une médaille marquera le jour J dans la mémoire des collectionneurs.



Photos : RATP-Ardaillon

DEUX NOUVEAUX MODES DE TRANSPORT EN RÉGION ILE-DE-FRANCE :

l'autobus articulé : pour la fin de l'année à Paris ; l'année prochaine en banlieue.

Le tramway : étude pour une implantation, dans quelques années, en Seine-Saint-Denis.



sants, particulièrement en banlieue, mais surtout plus diversifiés.

Adapter son réseau de transport, c'est pour la RATP, aujourd'hui, étendre ses lignes, mais aussi élargir la gamme des services et des modes de transport et mieux intégrer l'ensemble du dispositif.

Après la création du RER, l'extension du métro à plusieurs communes de la proche banlieue et la modernisation du réseau d'autobus, toutes actions ayant permis de surmonter les principales lacunes des transports du passé, la RATP se trouve aujourd'hui face à la nécessité d'une adaptation plus fine à des besoins toujours crois-

L'extension des lignes, cela signifie la poursuite et l'achèvement des prolongements de métro qui sont au programme de la RATP depuis plusieurs années. Mais si le métro est un outil bien adapté à des zones de population dense, il devient un outil très coûteux lorsqu'il pénètre des zones moins denses. Il ne peut aller trop loin avec sa vitesse commerciale limitée, qui allonge les temps de parcours.

Le développement des transports en région parisienne ne repose donc qu'en partie sur celui du métro classique à qui on ne peut demander de combler tous les interstices du réseau ferroviaire de base formé par le RER et les lignes de chemin de fer de banlieue, réseau caractérisé par une grande puissance de transport (40 à 50 000 voyageurs à l'heure) mais au maillage nécessairement lâche et au coût d'établissement élevé (6 à 600 MF au kilomètre selon les conditions d'implantation : au sol en banlieue peu urbanisée ou en centre urbain dense). En effet, le coût de construction du métro est également élevé – entre 50 et 230 MF au kilomètre – et il offre, en outre, une capacité de transport surdimensionnée (20 à 30 000 voyageurs à l'heure) par rapport à un trafic qui s'amenuise au fil des prolongements.

Si le développement de l'offre de transport doit se traduire par la création de lignes nouvelles sous forme de rocades, l'amélioration de sa qualité passe par le rabattement plus systématique des lignes d'autobus sur les terminus du métro, les gares du RER ou de la SNCF.

L'autobus classique, actuellement représenté par l'autobus standard, restera sans doute au centre du dispositif avec ses 2 000 voyageurs à l'heure environ, efficacité qui pourrait être plus grande si on lui octroyait de réelles priorités de circulation.

Mais entre les moyens ferroviaires dits « lourds » et l'autobus classique, restait à compléter la panoplie RATP par une technique de transport intermédiaire, pouvant répondre à des besoins de trafic de l'ordre de 4 à 10 000 voyageurs pour un coût raisonnable compris entre 20 et 55 MF au km, c'est-à-dire le tramway moderne et l'autobus articulé. C'est à la fin de l'année 1982 que les usagers goûteront à l'autobus articulé sur la ligne 91, en 1983, sur les lignes 183 C et 215 ; mais c'est seulement à l'horizon 1985-1986 que pourrait se concrétiser le projet de rocade en tramway moderne sur la RN 186 en Seine-Saint-Denis, entre Saint-Denis et la préfecture de Bobigny.



Comme une grosse chenille, le nouvel autobus articulé trônait au beau milieu de la place renovée de l'Hôtel-de-Ville.

L'autobus articulé : des chenilles par milliers

Plusieurs pays étrangers font, depuis d'assez nombreuses années, la part belle sur leurs réseaux, aux trolleybus et autobus articulés : citons l'Allemagne fédérale et la Suisse, mais c'est aussi le cas des pays nordiques et des pays de l'Est. En France, depuis 1977 plusieurs villes ont introduit progressivement l'autobus articulé dans leurs réseaux de transports, où il connaît une faveur grandissante. Pourquoi l'autobus articulé ?

Sur des lignes à forte charge, l'autobus articulé évite les inconvénients des intervalles trop rapprochés tout en augmentant l'offre de transport. En outre, il apporte une solution relativement économique aux lignes qui acheminent des trafics importants ou très concentrés à certaines heures de la journée.

Avant d'aborder le cas de Paris, nous avons voulu mieux connaître les raisons pour lesquelles trois villes de province choisies au hasard ont adopté ce type d'autobus.

Bordeaux : chef de file...

Avec 112 autobus articulés de marque Heuliez fin 1981, le réseau de transports en commun de la communauté urbaine de Bordeaux arrive en tête des réseaux français. Les six lignes équipées en articulé comprennent trois radiales et trois lignes ayant une double fonction de desserte du centre-ville et de transversale. Elles ont été choisies pour leurs caractéristiques de charge et de fréquence (intervalles en heures de pointe inférieurs à 5 minutes) mais aussi en raison de la restructuration du réseau autour d'axes prioritaires nécessitant une augmentation de la capacité de transport sur certains d'entre eux.

Une enquête-bilan effectuée sur deux lignes montre que le changement de matériel a permis de réduire de 20 % le nombre de kilomètres parcourus tout en accroissant la capacité de transport d'environ 25 %. Quant aux voyageurs, 70 % d'entre eux préfèrent l'autobus articulé au standard.

Dijon : une clientèle nouvelle...

A Dijon, septembre 1981 a marqué le troisième anniversaire de l'arrivée de l'articulé qui occupe maintenant 25 %

du parc. Les lignes qui, en 1978, tendaient vers la saturation avec 15 000 voyageurs par jour, ont retrouvé une aisance et une capacité très convenable et cela immédiatement, pratiquement sans investissement d'infrastructure. Quarante-huit articulés équipent les lignes principales qui transportent entre 10 et 21 000 voyageurs chaque jour. L'articulé a permis de passer un seuil difficile et d'arriver en 1981 à dépasser les 30 millions d'usagers – dont une frange nouvelle de population attirée par son confort –. Enfin, autre atout de l'articulé auprès de la population, il est moins bruyant et paraît moins polluant.



L'articulé sur le réseau de Dijon.

Toulon : panoplie complète

Outre des autobus MAN « tracteurs » déjà en service sur le réseau, la Régie mixte des transports toulonnais a réceptionné fin 1981 neuf nouveaux autobus dont 2 Heuliez « pousseurs » et 7 PR 180, le nouvel autobus articulé de RVI (Renault véhicules industriels). Ces livraisons portent à 27 le nombre total d'articulés sur un parc de 101 voitures. Malgré leur longueur (près de 18 mètres), ces véhicules font preuve de caractéristiques d'insertion satisfaisantes et s'avèrent parfaitement fiables en exploitation avec d'excellentes qualités d'adhérence, de souplesse et de nervosité.

Le « Superbus » arrive à Paris

Tel est en effet le surnom qu'a donné la presse à l'autobus articulé RVI lors de sa présentation officielle : comme une grosse chenille, le nouvel autobus parisien trônait au beau milieu de la place rénovée de l'Hôtel de Ville. Cet autobus, déjà en service dans une vingtaine de villes françaises, est unique au monde avec ces deux essieux-moteurs. Au plan technique, l'originalité de ce type de véhicule réside dans l'articulation et la nature du dispositif utilisé lorsque le moteur est à l'arrière et que l'axe arrière est moteur, pour contrôler efficacement l'angle formé par les axes des deux caisses, en particulier dans les virages. En outre, la position du moteur à l'arrière, permet d'obtenir un plancher aussi bas que possible et donc des emmarchements très accessibles à trois marches.

Ce véhicule comporte trois portes à deux vantaux ayant une ouverture de 1,20 m, ce qui permet le passage simultané de deux voyageurs : la première est située à l'avant, la seconde à l'arrière de la caisse antérieure, la troisième en avant de l'essieu arrière. En version urbaine, sa capacité est de cent-vingt-sept places dont 47 assises, en majorité dans le sens de la marche, mais ce nombre peut être poussé à 64 – toutes dans le sens de la marche –, dans la version « autoroutière ». Facilité qui répond à une autre préoccupation d'exploitation : celle d'augmenter le nombre de places assises sur des trajets relativement longs, cas des lignes autoroutières par exemple.

La disposition des sièges sur le type urbain est caractérisée par un couloir élargi à l'avant du véhicule ainsi qu'entre l'articulation et la porte arrière et par des plates-formes en face des portes centrales et arrière.

Autobus libre-service

Cette disposition devrait permettre un cheminement aussi rapide que possible des voyageurs tant à l'entrée qu'à la sortie. Car il est à noter, en effet, qu'en raison de la longueur du véhicule et afin de réduire le temps de stationnement aux points d'arrêt, on ne peut maintenir les principes de circulation en vigueur actuellement dans les autobus, avec montée à l'avant et descente à l'arrière. La grande innovation de l'articulé réside dans l'utilisation de trois accès banalisés, utilisés à la fois pour la montée et la descente. Par voie de conséquence, chaque accès disposera d'un composeur de billets à l'usage des voyageurs.

Deux nouveaux modes de transport en région Ile-de-France (suite)

Toutefois, les voyageurs démunis de titre de transport devront obligatoirement accéder à l'autobus par la porte avant pour acheter un billet au machiniste-receveur. Mais, direz-vous, la fraude va se développer ? Il faut savoir que la fraude autobus est moins importante que la fraude métro et que à Paris 70 % des voyageurs de l'autobus utilisent la carte orange. Parmi les voyageurs billets, beaucoup effectuent seulement un trajet complémentaire qui n'exige qu'un seul billet. En outre, les réseaux de province n'ont pas noté de différences significatives sur ce point. De toute façon les lignes équipées d'articulés feront l'objet d'une surveillance particulière.

3 lignes, 3 tests

La RATP, qui vient de commander 55 autobus de ce type à RVI, a prévu d'équiper, au cours de l'hiver prochain, trois lignes de son réseau aux caractéristiques différentes : une ligne de Paris, une radiale de banlieue et une ligne autoroutière.

Le 91...

Ce sera à Paris la ligne 91 qui relie la gare Montparnasse, la gare RER de Port-Royal, les Gobelins, la gare d'Austerlitz à la gare de Lyon et à la Bastille. Cette « ligne pilote » qui transporte, durant une journée type de plein trafic, 33 600 voyageurs, bénéficie en outre de couloirs réservés sur les deux tiers de son itinéraire. Sa caractéristique essentielle est d'avoir une charge de trafic importante et homogène tout au long de la journée, ce qui est favorable à l'emploi de l'articulé.

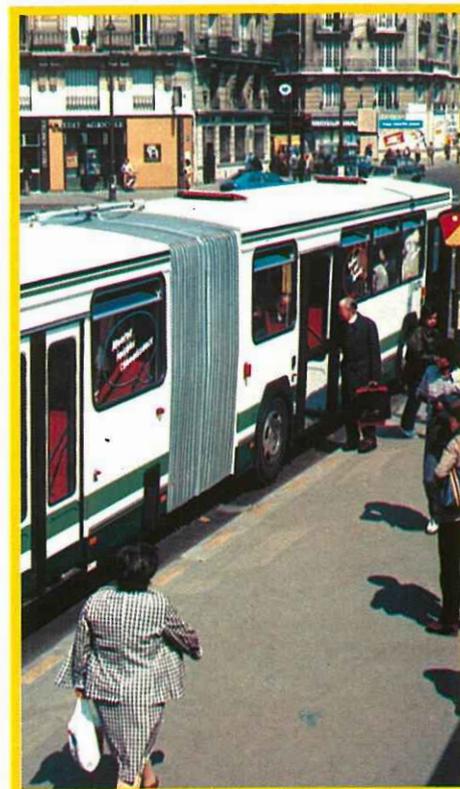
le 183 C, la radiale de banlieue...

La ligne 183 dessert les communes d'Ivry, Vitry, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly ainsi que l'aéroport et possède trois branches. Sa longueur totale est de 17,4 km et son trafic journalier est de 38 800 voyageurs. C'est sur la ligne principale 183 C que seront mis en service les autobus articulés. Cette ligne bénéficiera à terme d'un site propre réservé aux autobus dans l'axe de la RN 305, sur 4,6 km entre la Porte-de-Choisy et l'arrêt Vitry-Constant Coque-**lin**. Par l'augmentation de la vitesse et de la régularité des autobus qu'il permettra aux heures de pointe, ce site propre dont l'aménagement s'effectue en même temps qu'une opération d'urbanisme, améliorera sensiblement les conditions d'accès à Paris des populations situées le long de la ligne.

le 215, la ligne autoroutière

Cette ligne qui relie la gare RER de Denfert-Rochereau aux deux aéroports d'Orly par l'autoroute du sud, avec seulement trois arrêts intermédiaires, transporte quotidiennement 54 000 personnes.

La longueur des trajets effectués par les usagers qui généralement se rendent directement d'un terminus à l'autre, soit 14 km, et le fait qu'ils soient très souvent encombrés de bagages, a conduit la RATP à prévoir l'équipement de cette ligne avec des autobus articulés type autoroutier qui offrent en plus de 64 places assises, deux racks à bagages aménagés dans l'articulation et en avant du véhicule.



L'autobus « libre-service », avec la possibilité de pénétrer dans le véhicule par toutes les portes.



Deux exemples de maniabilité de l'autobus articulé qui se faufille dans la circulation générale.

L'articulé, côté exploitation

Les études à la RATP montrent que sans augmenter les intervalles au-delà de 5 minutes, seuil considéré comme admissible pendant l'affluence, il est possible d'obtenir une diminution comprise entre 5 et 10 % des charges variables d'exploitation sur les lignes présentant des caractéristiques favorables. Cette diminution correspond en fait à deux mouvements différents : une diminution d'environ 20 % des charges de personnel (qui représentent sensiblement 50 % des charges totales) contrebalancée par une augmentation du même ordre de grandeur des charges de capital (amortissement des voitures) et de l'énergie.

Au total, c'est environ 10 % du parc actuel qui seraient susceptibles d'être remplacés par des articulés si l'expérience tentée sur les trois premières lignes s'avère concluante. Ce pourcentage relativement faible s'explique en raison des contraintes imposées par le maintien du niveau de service et des problèmes de remisage et de maintenance.

Ateliers sur mesure

Sur les 55 autobus qui seront livrés à la fin de l'année et au début de 1983, le dépôt de Thiais en accueillera 24 et celui d'Ivry dont la capacité de remisage est une des plus importantes, les 31 restants.

A l'intérieur d'un dépôt, l'articulé a la particularité de ne pouvoir évoluer qu'en marche avant, ce qui, en raison de son encombrement, a entraîné des modifications d'aménagement de ces deux dépôts.

A Thiais on supprimera les butées dans l'aire de remisage des futurs occupants ; sur les 18 fosses de travail existantes, les 2 qui seront attribuées à l'articulé sont prolongées. Enfin, une zone de travail destinée aux travaux de carrosserie, de petite mécanique et de lavage a été prévue, zone où l'on admettra la marche arrière !

A Ivry, on profitera de travaux très importants entrepris depuis deux ans dans le cadre des économies d'énergie pour modifier les installations de chauffage, pour remédier à une lacune de l'atelier : l'absence d'aire de travail pour

les autobus standard, qui a été créée de toutes pièces sur une surface jusqu'alors utilisée pour le remisage. Quant à l'articulé, il sera lui aussi doté d'une aire de travail mais son remisage ne nécessitera pas de transformation ; deux fosses sur les 17 seront réservées à l'entretien des 31 articulés.

Les syndicats, ont été longtemps défavorables à l'adoption de ce type de matériel, car ils craignaient que son introduction ne conduisît à une récession de l'emploi. Ils sont aujourd'hui d'accord sur le principe de son utilisation à la RATP : d'une part en effet, la réduction du nombre des voitures est modulée au prorata des places offertes (ainsi, sur les trois lignes à équiper, le parc passera seulement de 59 à 52 voitures) ; d'autre part, le recours à l'autobus articulé est aujourd'hui facilité par l'expansion qu'est appelé à connaître à nouveau le réseau dans son ensemble : la diminution du nombre des autobus sur une ligne libèrera des machinistes pour le renforcement ou la création d'autres dessertes, en même temps que la capacité de transport de la ligne intéressée sera elle-même augmentée. D'où un double avantage.

Une illustration du problème posé par l'autobus articulé en atelier : les essais d'allongement des fosses.



Deux nouveaux modes de transport en région Ile-de-France (suite)

Le tramway moderne : l'alternative

La destruction trop systématique des réseaux de tramways sous le prétexte qu'ils gênaient la circulation automobile a sans nul doute constitué une erreur majeure des responsables des villes françaises dans la période 1930-1960 et a compromis l'expansion des transports urbains français. Pour la circulation, il suffit de se rendre dans certaines villes de l'Europe du Nord et de l'Est où des tramways ultra-modernes se glissent avec une extrême aisance dans le flux automobile en roulant sans gêner celui-ci lorsqu'ils sont en site propre, pour comprendre que ces pays sont convaincus de la rentabilité de ce type de transport. Environ 320 réseaux de tramways sont en fonctionnement dans le monde, dont beaucoup sont en extension. Non seulement on ne supprime plus mais on crée.



Le « boom » du tram

Depuis 1978, quatre réseaux de tramways se sont ouverts dans le monde, neuf sont en cours de construction et deux ont fait l'objet de décision ferme de la part des autorités locales. L'évolution technique observée ces dernières années n'est sûrement pas étrangère à ce succès. Que ces perfectionnements concernent le matériel roulant (accès, insonorisation, généralisation des équipements électroniques de puissance) ou les conditions d'exploitation (extension de la partie en site propre ou protégée, dispositifs centralisés de régulation, radiotéléphonie avec transmission de données) ils sont tous incorporés sur le nouveau tramway standard français qui fera ses premiers tours de roues à Nantes en 1984. La première ligne de tramways nantaise sera équipée de vingt rames de deux éléments soit un contrat de quelque 116 millions de francs. Une seconde ligne est à l'étude.

À Strasbourg on en est déjà à la phase des études détaillées. Le réseau (13 km) aura deux lignes avec un tronçon commun de 3 km dont 1,3 km en souterrain, ce qui coûtera plus cher. Il devrait rouler en 1986-1987.

À Grenoble le tramway pourrait apparaître dès 1987 sur une première ligne.

À Saint-Etienne et à Marseille qui possèdent déjà chacune une ligne de tramways, on envisage une extension et un éventuel renouvellement du parc avec le tramway français standard.



Le tramway sur ses rails

Le tramway est donc de nouveau à l'ordre du jour. La signature d'une convention pour le développement du tramway français standard l'a relancé. Par cette convention le ministre des Transports s'engage à verser à un groupement de constructeurs (Alsthom-Atlantique chef de file, CIMT, filiale de Matra, Francorail-MTE et TCO) une aide de 14 millions de francs, à laquelle s'ajoutera une subvention de l'Anvar (Agence nationale pour la valorisation de la recherche) de 10 millions de francs. Ce tramway nouvelle manière,

quelquefois baptisé « métro léger », présente bien des avantages par rapport à l'ancêtre sacrifié sur l'autel du progrès dans les années 50. De lignes résolument modernes, carrossé d'aluminium et de vitres teintées, c'est un véhicule bi-directionnel comportant deux caisses articulées sur trois bogies (deux bogies monomoteurs à chaque extrémité et un bogie porteur médian disposé sous l'articulation). Sa longueur est de 28,50 m et sa largeur n'est que de 2,30 m, ce qui lui permet de se faufiler. 60 voyageurs assis et 108 voyageurs debout peuvent aisément être transportés dans de bonnes conditions de confort grâce à la suspension à deux étages et au « hacheur de courant » qui permet accélérations et freinages progressifs. Atteignant désormais 70 km/h tout en restant peu gourmand (le « récupérateur d'énergie » permet d'économiser jusqu'à 30 % au freinage) et non polluant (il est équipé de moteurs de traction électriques), ce nouveau tramway se déplacera, en principe, en site propre, une bande de roulement tout à fait indépendante de la circulation lui étant réservée.

En fait le tramway est le moyen de transport tout indiqué lorsqu'il s'agit d'acheminer sur un axe donné 4 000 à 5 000 voyageurs par heure et pour chaque sens. Cette capacité de transport pouvant du reste être plus que doublée en utilisant des rames de deux éléments (soit 4 voitures) et en accordant au tramway le maximum de priorité compatible avec l'écoulement des autres circulations.

Saint-Denis - Bobigny en tramway ?

Si une dizaine de villes françaises ont intéressées par la solution du tramway moderne, la RATP de son côté étudie depuis plusieurs années, en liaison avec la direction départementale de Seine-Saint-Denis et en concertation avec le conseil élu du département de la Seine-Saint-Denis, un projet de rocade d'une longueur de 14 km établie en site propre au nord, de Saint-Denis à la préfecture de Bobigny, l'objectif étant de relier entre elles la ville de Bobigny, chef-lieu d'un département de 1,4 million d'habitants et celle de Saint-Denis qui en est le principal pôle industriel. Pour la desserte de cette rocade, il sera procédé à la comparaison, sur le plan économique et sur le plan de l'efficacité, de plusieurs modes, dont le tramway. Ce dernier paraît en placé.

La nouvelle ligne suivra le tracé de la N 186 actuellement en cours d'aménagement ; comportant une vingtaine de stations, cette ligne sera nécessairement établie en site propre presque in-

tégral : seule cette disposition permet d'avoir l'assurance que le service offert correspondra effectivement à ce qui est souhaité (vitesse commerciale et la régularité). Cette notion de site propre implique qu'une emprise lui est exclusivement réservée sur la voirie. Les carrefours coupant le site propre doivent être en nombre limité et il est prévu d'assurer au tramway une certaine priorité aux feux de signalisation.

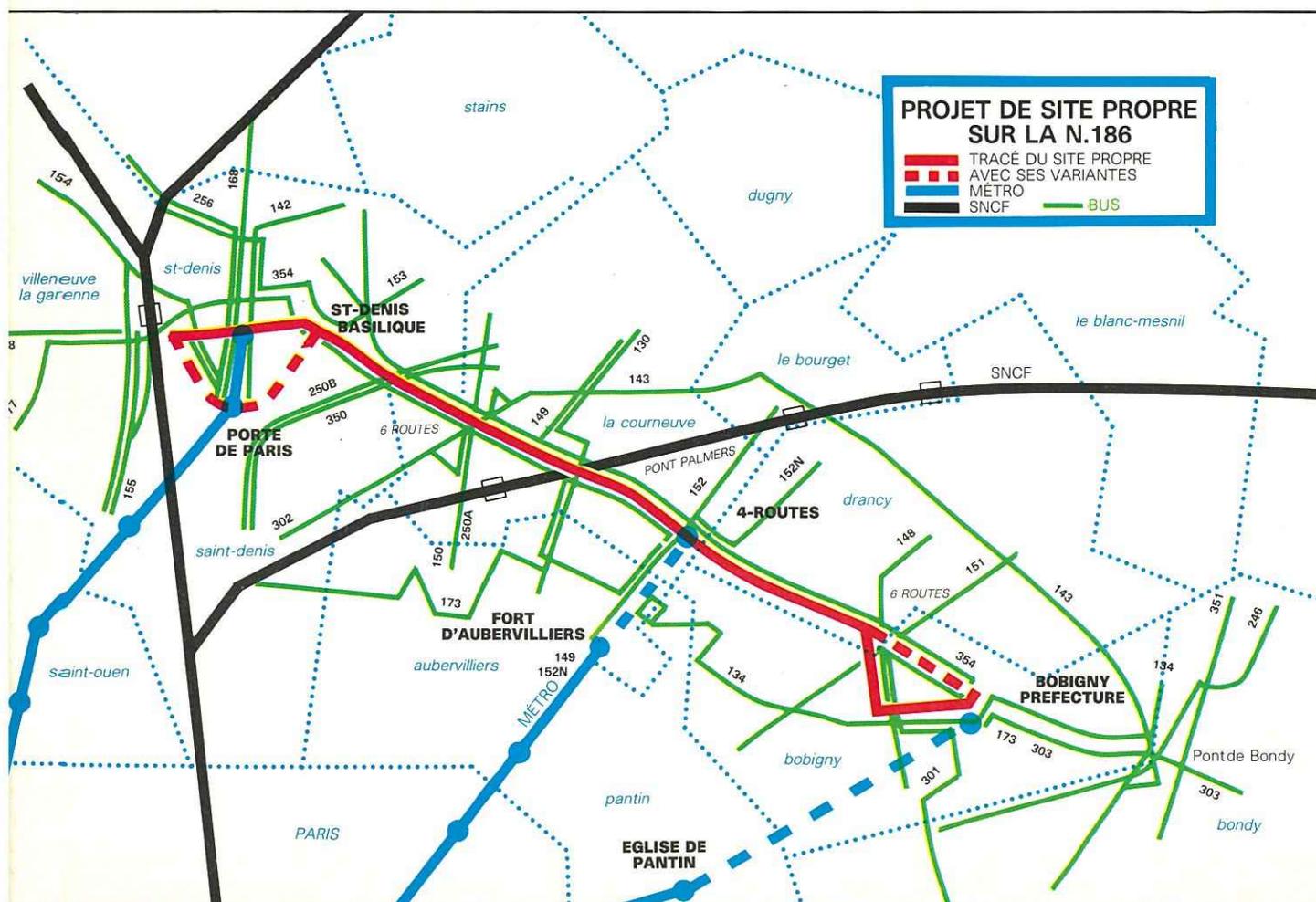
L'insertion du site propre nécessite donc la réalisation de travaux de réaménagement de la voirie, aménagements qui doivent permettre de maintenir de façon satisfaisante l'ensemble des fonctions assurées par : circulation automobile, stationnement des voitures particulières, livraison des commerces, desserte des riverains, cheminement des piétons tout en préservant l'environnement.

L'ensemble de l'itinéraire, dont le tracé définitif n'est pas encore arrêté, sera décomposé en sections homogènes. Dans chaque section trois types de disposition du site propre peuvent être envisagés en théorie : axial, unilatéral nord ou sud, un type pouvant être mieux adapté selon les conditions ; le choix sera fait après discussion avec les com-

munes, en préservant au mieux la continuité du projet.

Cette ligne facilitera des liaisons de banlieue à banlieue soit directes (du type Saint-Denis-La Courneuve), soit avec rupture de charge (de type Drancy-Aubervilliers) mais également des liaisons banlieue-Paris, grâce aux possibilités de rabattement offertes sur les lignes SNCF et le métro. En effet, cette rocade s'intégrera dans un réseau comprenant trois lignes de métro avec lesquelles elle sera en correspondance : les lignes 13 à Saint-Denis-Basilique ou à Porte de Paris, 7 à La Courneuve-Quatre-Routes, 5 à Bobigny-Préfecture (deux prolongements en cours de construction) et éventuellement, la ligne B du RER à la gare SNCF de La Courneuve. Sa zone d'influence permettra la desserte directe de 80 000 personnes et 35 000 emplois.

Le trafic initial attendu à l'heure de pointe est de 2 500 personnes à l'heure, les véhicules se succédant à 4 minutes d'intervalle à la vitesse commerciale de 19 km/h (vitesse pouvant atteindre 24 km/h avec la mise en place aux carrefours d'aménagements des feux lui donnant la priorité).



Deux nouveaux modes de transport en région Ile-de-France (suite)

Pourquoi le tramway ?

L'efficacité des transports publics rapportée à la surface au sol qu'ils utilisent pour circuler est nettement supérieure à celle de l'automobile. La consommation d'espace de la voiture particulière, pour une capacité de transport donnée, est 3 à 6 fois supérieure à celle utilisée par les autobus et environ 20 fois supérieure à celle nécessitée par le métro. Et encore, ces chiffres ne tiennent-ils pas compte de l'espace utilisé pour le stationnement.

Autre critère non négligeable, la consommation d'énergie exprimée en voyageurs x km, où l'on voit que l'autobus est le mieux placé avec la SNCF-banlieue, juste devant le tramway. Enfin les coûts à partir desquels on peut évaluer globalement le montant des investissements d'un projet montrent que le tramway est quatre fois moins onéreux (25 à 55 MF au km) que le métro classique et trois fois moins que le métro léger.

Pour déterminer l'économie générale d'un projet, il est, bien sûr, indispensable de faire intervenir de nombreux autres éléments tels que les charges d'exploitation, les charges d'entretien, le trafic, etc. C'est en tenant compte de l'ensemble de ces paramètres qu'on effectuera le bon choix du mode de desserte : autobus classique, autobus articulé, tramway.

Mais le choix essentiel est celui du site propre ou de la circulation sur voirie banalisée. A cet égard, les « privilégiés » de circulation sont, semble-t-il, plus faciles à obtenir pour un tramway que pour un autobus. C'est qu'il existe un « effet tramway », ressort psychologique susceptible, sur le plan commercial, de gagner un trafic supérieur.

Ce choix dépend lui-même d'une volonté, celle de rééquilibrer les transports en commun et la voiture individuelle. C'est un choix de politique de transport.



Un arrêt en site propre sur le réseau d'Essen en Allemagne Fédérale.



Un exemple de site propre parfaitement intégré dans une zone piétonne sur la Leidsestraat dans le centre d'Amsterdam.



Tramway circulant en site propre dans une zone piétonne paysagée à Munich.



Le tramway de Saint-Etienne.



Arrêtés côte à côte sur un site propre empruntant une avenue de Francfort, le tramway (à gauche) et le métro léger.

Le métro s'humanise (suite) : Un ami à qui parler

Après la création de postes d'accueil et d'information sur 20 quais du métro, choisis parmi les plus fréquentés du réseau, la RATP poursuit sa politique de réhumanisation du métro. Le 17 mai dernier, elle a mis en place 136 nouveaux agents, cette fois-ci, au niveau des salles de billets. Aider, conseiller, prévenir les désirs des voyageurs sont les tâches qui attendent ces nouveaux « anges-gardiens » du métro de 5 h 30 à 19 h 30.

Arborant un badge marqué « accueil RATP », ces 136 personnes réparties dans une centaine de stations ont reçu une formation spéciale ayant comme support un audio-visuel. Afin de disposer de plus de 400 agents dès l'automne prochain, ce complément de formation a été dispensé à quelque 3 000 chefs-surveillants-receveurs pour leur donner une meilleure connaissance des utilisateurs du métro, population, on le sait, très hétérogène quant à l'âge, la profession, la pratique du réseau, etc. Les agents sont ensuite confrontés avec un certain nombre d'opinions sur le métro exprimées par des voyageurs, voire par certains de leurs collègues, opinions révélées au travers d'enquêtes. Enfin, dans une dernière partie, est abordée l'approche plus psychologique de la fonction : qualité du premier contact, manière d'aborder un interlocuteur... avec le sourire, comportement et attitude à adopter vis-à-vis des usagers selon le type de situation rencontrée.

Dans les stations les plus importantes, une guérite équipée d'un siège a été placée de telle manière que l'agent soit toujours visible des voyageurs. Cependant, l'agent n'est pas contraint d'y rester et peut au contraire aller au-devant des usagers s'il le juge nécessaire. La fonction de ces nouveaux agents ne nécessite pas d'équipement particulier en ce qui concerne les télécommunications, puisque chaque ligne de contrôle, non visible du bureau de station, est équipée d'un interphone relié au bureau de station. Ils assurent une présence quasi permanente à proximité des lignes de contrôle des stations à fort trafic, alors que dans les autres stations, cette présence est intermittente, soit actuellement 185 lignes de contrôle.

Les missions essentielles de ces nouveaux agents regroupent plusieurs

fonctions d'accueil et d'information. Ils doivent ainsi répondre aux demandes de renseignements portant sur les itinéraires, les correspondances etc., mais aussi aider et porter assistance immédiate aux voyageurs en difficulté, soit pour franchir plus aisément les lignes de péage, soit en cas d'incident, pour provoquer rapidement les interventions nécessaires. Enfin, ils doivent veiller à l'acceptation par les voyageurs de règles établies pour le bon fonctionnement du métro comme par exemple ne pas lais-

ser pénétrer sur le réseau les personnes chargées de colis encombrants, voire dangereux, ou accompagnés d'animaux de grande taille. Par ailleurs, leur présence devrait jouer un rôle dissuasif vis-à-vis des fraudeurs.

Les voyageurs ont été prévenus de l'arrivée de ces nouveaux agents par une campagne d'affichage sur le thème « un nouvel ami à qui parler », la RATP voulant ainsi leur offrir une nouvelle possibilité de dialogue.



«CHÂTILLON-MONTROUGE» EN PA

Expérimentation au terminus
de la ligne 13
« Châtillon-Montrouge »

Vous le savez, les trains circulent en pilotage automatique sur l'ensemble des lignes du métro (à l'exception des lignes 3 bis, 7 bis et 10) mais pas en terminus où les manœuvres s'effectuent manuellement. Le terminus Châtillon-Montrouge fait désormais exception à la règle puisqu'il est équipé du pilotage automatique. Le train s'avance jusqu'au trottoir de manœuvre, puis retourne au quai de départ en reculant. Le conducteur ayant les commandes du train et se trouvant de ce fait à l'arrière de celui-ci ne peut surveiller la voie, un autre agent dans la loge avant du train en est alors chargé et ce n'est qu'à quai, au moment où les voyageurs montent, que le changement de loge s'effectue. Ce nouveau système a l'avantage de réduire les temps de séjour en terminus et par conséquent, de diminuer l'intervalle en ligne de cinq secondes environ.



DES CATÉNAIRES SOUS DES LUSTRES ANCIENS

Mi-train, mi-métro, depuis 1846, la ligne de Sceaux faisait bande à part. En 1977, à l'occasion de son prolongement jusqu'à Châtelet-Les Halles, elle a accédé au statut supérieur de ligne RER. En envahissant l'orangerie du château de Sceaux, le temps d'une exposition du 23 avril au 27 juin, elle a retrouvé tout son charme et a fait renaître l'époque où l'on s'évadait de Paris pour aller faire la fête au bal de Sceaux.

C'eût été lui faire injure que de réduire son histoire à quelques avatars techniques, même si son créateur Jean Claude Républicain Arnoux inventa les essieux articulés, ancêtres des bogies. Ainsi a-t-on judicieusement présenté entre les maquettes presque grandeur nature, des objets plus insolites tels que la collection de 223 sortes de billets utilisés de 1894 à 1975 ou le cahier de réclamations de 1901 à 1963. De plus, les visiteurs ont pu toucher tout ce qui leur est habituellement inaccessible, des manettes de commande aux caténaires.

Nominations

Maurice Ernst

M. Maurice Ernst, directeur des études générales a été nommé, le 1^{er} mai 1982, directeur chargé de la coopération auprès du directeur général et a été élu président-directeur général de la Société française d'études et de réalisations

de transports urbains (SO-FRETU). Il remplace à ce dernier poste M. Joly, ancien chef des services juridiques de la RATP, qui assurait, depuis juin dernier, l'intérim de la fonction.

M. Ernst, né en 1925, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale supérieure du génie maritime, exerce tout d'abord son activité dans des domaines techniques dans la Marine nationale, puis économiques. Il est expert auprès du ministère

de la Coopération et à ce titre, effectue séjours et missions dans divers pays d'Afrique et auprès d'organismes internationaux.

En 1970, il entre à la RATP comme chargé de mission auprès du directeur des études générales pour les études de lignes nouvelles. De 1972 à 1975 il est chef du service du plan de transport et des lignes nouvelles. En 1975, il devient directeur des études générales, poste qu'il a occupé jusqu'au 30 avril 1982.



GARE DE LYON... ATTACHEZ VOS CEINTURES

Du 1^{er} au 8 mai dernier, des avions ont « atterri » à Gare-de-Lyon (RER). Terrain surprenant, certes, mais qui en fait n'était d'atterrissage que le temps et pour les besoins d'une exposition réalisée par l'Avia-Club du personnel de la RATP. Le clou de la manifestation était constitué par la présence insolite en ce lieu d'un avion « Rallye » appartenant à l'Avia-Club. Mais on a pu voir aussi un « Ulm », avion ultra-léger motorisé. En outre, moteurs, instruments et postes de radio de bord ont été présentés. Enfin, des films sur la voltige aérienne, des photographies, des affiches et des informations sur les carrières aéronautiques données aux voyageurs intéressés ont complété l'exposition.

Gageons que celle-ci a, sans nul doute, atteint son but : démythifier l'aviation légère auprès du grand public.

IL Y A UN PILOTE SUR LA LIGNE.

ET IL Y A DES AVIONS DANS LE METRO.

La RATP est en accord avec la compagnie de l'Aviation civile (AFVA) et fait atterrir des avions à la station Gare de Lyon-RER. Elle assure en sa propre possession l'atterrissage des avions.

RATP

LIÈGE A L'HEURE DE SA PROVINCE

En 1980, à l'occasion du 150^e anniversaire de leur pays, les Belges réalisèrent une exposition itinérante « Belgique, terre de rencontre ». A Paris, elle se tint en gare RER d'Auber et ses organisateurs découvrirent alors que deux stations de métro portaient des noms de villes belges : Anvers et Liège. Des noms à eux seuls évocateurs, mais pourquoi ne pas les compléter par une décoration idoine ? C'est ainsi qu'Anvers la flamande et Liège la wallonne fi-

rent peau neuve. L'an dernier pour celle-là (voir Entre les lignes n° 48), cette année pour celle-ci.

Depuis le 30 juin dernier – date de l'inauguration – neuf fresques de différentes tailles et un écusson offerts à la RATP par la province de Liège, ornent chacun des deux demi-quais de la station du même nom. Deux décorateurs, choisis par la province, Daniel Hicter et Marie-Claire Van-Vuchelen, ont pu à cette occasion exercer leurs talents, chacun sur un quai, tandis que la Céramique nationale de Welkenraedt s'est vue confier l'exécution des fresques. Harmonie en bleu direction Asnières-Gennevilliers/Saint-Denis-Basilique et fresques des sites verdoyants de la province, tandis

qu'au travers du quai direction Châtillon-Montrouge réalisé en ocre jaune, nous visitons monuments et sites urbains de Liège.

Dans la station, rénovée par ailleurs, les deux bureaux de quai aménagés abritent désormais les plans de la province sur lesquels figure la situation géographique des lieux représentés sur les fresques.

Parallèlement, deux concours ont été organisés dans la province : l'un de peinture destiné aux enfants de 9 à 12 ans et dont les meilleures œuvres sont exposées à Miromesnil jusqu'au 15 juillet, l'autre, un questionnaire sur le métro parisien, réservé aux adultes, a vu ses cinq lauréats invités à Paris.



AUTOBUS AUTOROUTIERS

Les premiers d'une série de 38 véhicules viennent de commencer leur carrière sur la ligne 297 Porte d'Orléans - Morangis/Longjumeau qui emprunte l'autoroute A6 sur une longue partie de son itinéraire. A court terme, les autobus de ce type sont également appelés à équiper la ligne 350 Gare de l'Est - Roissy-Aéroport Charles-de-Gaulle qui, elle, passe par l'autoroute A1.

Un certain nombre de caractéristiques commerciales et techniques permettent l'utilisation qui est faite de ces véhicules de type PR 100 : ils peuvent rouler à 90 km/h et comportent un grand nombre de places assises, toutes face à la route et deux emplacements pour les bagages. Ils sont également équipés d'un tapis sensible qui compte les voyageurs à la descente. Techniquement parlant, ils se situent à la pointe du progrès et disposent d'un moteur de 225 ch suralimenté par un turbo-compresseur, placé à l'arrière et associé à une boîte de vitesses automatique. Alliant le confort à une consommation raisonnable, l'ensemble de ces dispositifs permet une grande souplesse à bas régime et l'élimination des à-coups de transmission.



MÉTROVINGIENS

Clovis a fêté le 1 500^e anniversaire de son avènement dans le métro... pardon, dans le RER. C'est en effet dans la salle d'échanges de Châtelet-Les Halles, que s'est tenue du 19 avril au 16 mai dernier une exposition consacrée aux rois Francs et à la civilisation mérovingienne, réalisée par l'Association Clovis, la Direction du patrimoine et la RATP.

La France doit beaucoup à Clovis. D'abord son nom, ensuite sa capitale, Paris étant devenue résidence royale en 486, puis sa première dynastie nationale. Et surtout, nous devons à Clovis et à ses successeurs d'avoir transmis l'héritage de la culture gallo-romaine. Les Mérovingiens ont eu en effet la sagesse de se couler dans le moule culturel et administratif laissé par le Bas-Empire romain sans en briser les structures.

La première partie de l'exposition racontait les grands « faits » de l'histoire des rois Francs à tra-

vers une iconographie qui montre comment nos prédécesseurs ont évoqué les Mérovingiens : la crise politique de la Gaule romaine, la fondation de l'Etat Franc par Clovis (481-511) et son expansion sous ses successeurs, le déclin des derniers Mérovingiens (« rois fainéants ») face aux puissants « maires du palais » qui préparèrent l'avènement des Carolingiens.

Quant à la « civilisation mérovingienne », objet de la seconde partie de l'exposition, elle est connue par des documents écrits parfois enluminés, des monuments, des œuvres d'art et d'artisanat et des fouilles archéologiques.

Toute cette exposition donnait une idée de la « ville sanctuaire » mérovingienne, de la richesse extraordinaire d'une vie religieuse où saints protecteurs et reliques, monastères et pèlerinages étaient en honneur, du faste de la nouvelle aristocratie militaire, de la ténacité des croyances populaires et de la piété chrétienne dans la vie quotidienne.

La reine Arégonde, belle-fille de Clovis, en des lieux inhabituels...



DES COULOIRS INFRANCHISSABLES

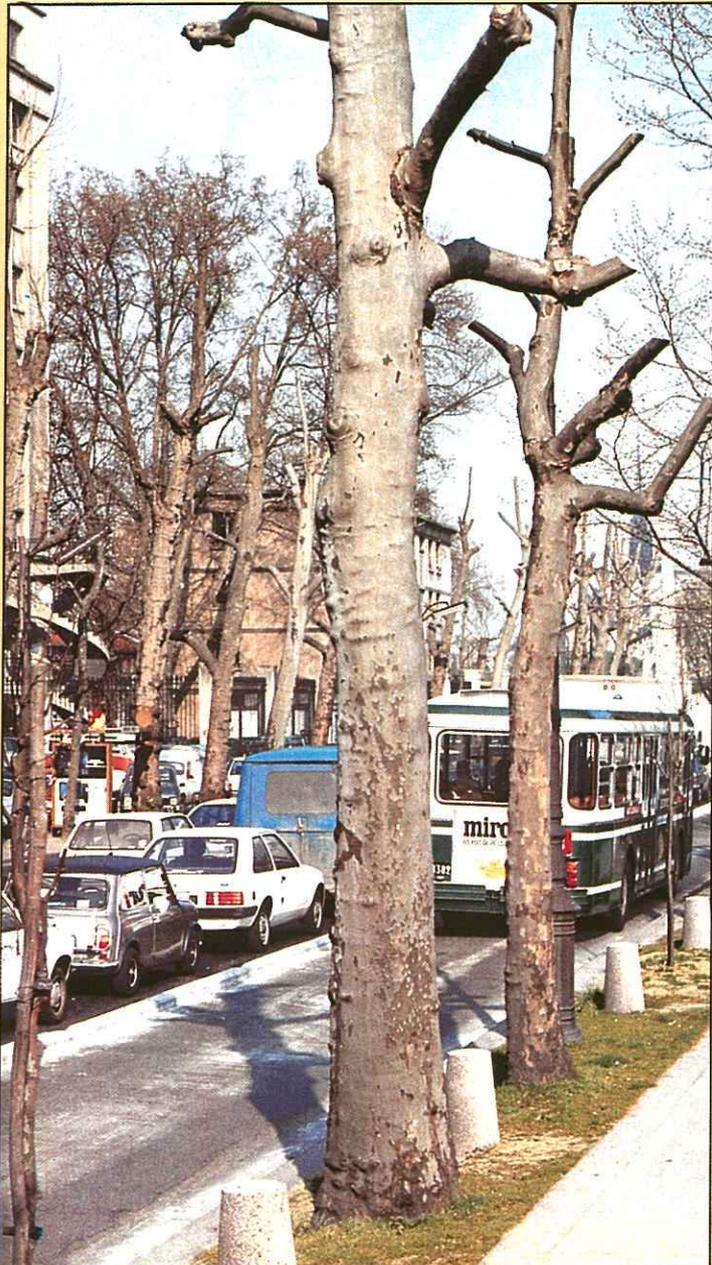
Après les couloirs d'autobus matérialisés par des traits de peinture sur la chaussée, voici maintenant les couloirs d'autobus protégés par de petits murets en béton.

Hauts de 10 cm, larges de 20 et placés à 3,20 m du trottoir, ils ont été installés pour une première expérience le 13 avril dernier,

quai Saint-Bernard où circulent les lignes d'autobus 24 et 63 afin d'éviter que des automobilistes indisciplinés n'empruntent trop aisément les couloirs réservés aux autobus et aux taxis.

L'objet de l'expérience n'est pas de gagner du temps mais de savoir si la nature du dispositif est valable – position des murets sur la chaussée – et ne compromet pas la sécurité.

Pour l'instant, l'heure du bilan n'est pas encore venue. Il est, en effet, un peu tôt pour tirer les premières conclusions de cette expérience et définir le type de bordure à adopter pour d'autres lignes.

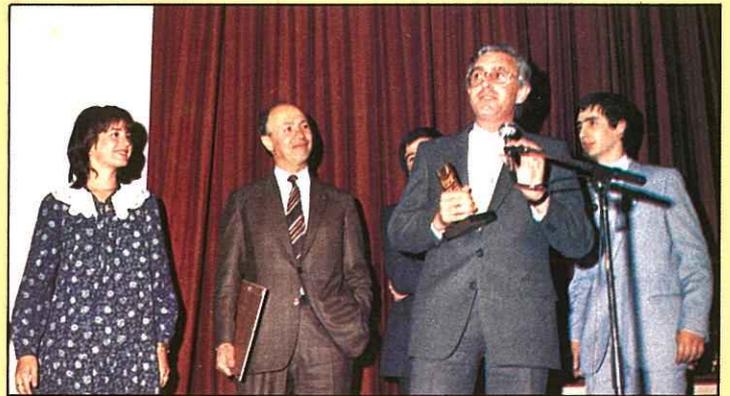


« T'AS LE TICKET CHIC, T'AS LE TICKET PRIMÉ »

1981 : campagne chic et choc pour la RATP, la dernière en date. Le ticket jaune barré de marron devient la marque de la « 2^e voiture ». Un ticket à l'honneur en avril dernier puisque les étudiants de l'EDHEC (Ecole des hautes études commerciales du Nord) lui ont décerné, et plus généralement ont décerné à la RATP pour cette campagne, le 1^{er} prix dans la caté-

gorie publicité émanant d'organismes publics ou parapublics. Ce prix, la RATP le partage bien volontiers avec l'agence ECOM, son agence de publicité depuis plusieurs années. Contrairement aux autres prix existants dont le jury est composé de consommateurs ou de publicitaires, les étoiles de la publicité EDHEC ont la particularité d'être décernées après consultation d'un panel de 5 000 annonceurs.

Sur notre photo, M. Guieysse, directeur général adjoint à la RATP et M. Toureau, directeur chez ECOM reçoivent leur prix en présence de Myriam (Demain, j'enlève le haut...).



RECHERCHE :

coopération RATP et Université

Le 14 mai dernier, la RATP a organisé un colloque sur la coopération entre les chercheurs de la Régie et la recherche universitaire appliquée, en présence de MM. Quin, président de la RATP, Guieysse, directeur général adjoint, Tabatoni, recteur de l'Académie de Paris et Dehaussy, recteur de l'Académie de Créteil.

Des visites techniques, des exposés sur la recherche à la RATP et la coopération Université/industrie dans ce domaine ont conduit à examiner le problème des structures de collaboration entre les laboratoires universitaires et l'industrie, et celui des modalités particulières de coopération avec la RATP.

Ce colloque a aussi permis d'ouvrir de nouvelles voies de collaboration entre la RATP et l'Université, tant dans les domaines techniques que socio-économiques.



carte orange et carte hebdomadaire

40 % de leur coût remboursés aux salariés utilisant les transports en commun

Le Conseil des ministres du 12 mai dernier a adopté, sur proposition du ministre d'État, ministre des Transports, un projet de loi relatif au financement des transports collectifs urbains, destiné selon l'exposé des motifs, à améliorer la fréquentation des transports publics, à accroître les moyens des collectivités locales en matière de transport et à favoriser un meilleur aménagement urbain.

Ce projet de loi repose sur deux dispositions essentielles, de nature financière.

L'une d'elle concerne les transports de province : le versement de transport, qui n'intéressait que les villes de plus de 100 000 habitants, voit son champ d'application étendu aux agglomérations urbaines dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants.

Rappelons que ce versement de transport est une taxe sur les salaires, acquittée par les entreprises de plus de 9 salariés et affectée au financement des entreprises de transport, notamment à la compensation de certains tarifs sociaux dont la vocation est de faciliter les déplacements domicile-travail des « migrants » (cartes hebdomadaires de travail, cartes orange), ainsi qu'au financement des investissements.

La nouvelle mesure concerne, après 55 villes de plus de 100 000 habitants, une cinquantaine de villes ou agglomérations urbaines supplémentaires. Le taux retenu est de 0,5 % des salaires (dans la limite du plafond retenu pour les cotisations sociales). Il est inférieur aux taux en vigueur dans les villes de plus de 100 000 habitants (de 1 à 1,5 % au maximum) et en région des transports parisiens (voir plus loin).

La deuxième disposition du projet de loi est entièrement nouvelle, mais ne concerne que la région parisienne : les employeurs prendront à leur charge, à partir du 1^{er} octobre prochain, 40 % du prix de vente au guichet des abonnements utilisés par les salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail : la carte orange et la carte hebdomadaire de travail. Le montant de cette prise en charge sera porté à 50 % au 1^{er} octobre 1983.

Une illustration du droit au transport

La mesure nouvelle décidée par le projet de loi ne constitue pas une surprise. Elle avait déjà été évoquée, dans son principe, lorsqu'un précédent Conseil

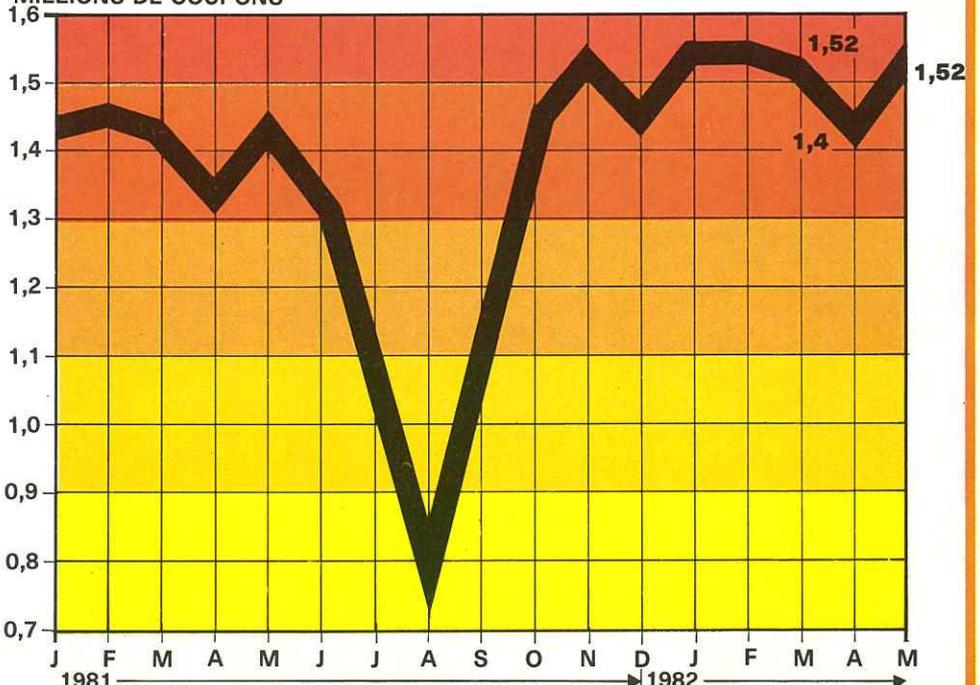
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COUPONS VENDUS DEPUIS JANVIER 1981

La carte orange : un succès confirmé

15,64 millions de coupons carte orange ont été vendus en 1981. Par rapport à l'année précédente, le nombre de ventes a ainsi progressé de 2,5 %. Le mois au cours duquel la plus forte vente a été réalisée a été celui de novembre, avec 1 520 000 coupons écoulés au guichet. En 1981, la vente mensuelle moyenne s'est située hors des périodes de vacances, aux environs de 1,4 million de coupons. Les premiers mois de 1982 traduisent une nouvelle avancée de la carte orange, avec près de 1 550 000 coupons soit un gain de l'ordre de 5 % si l'on rapproche les trois premiers mois de 1982 de ceux de l'année précédente.

La carte orange annuelle, quant à elle, n'a pas connu la même faveur, puisque 9 700 titres seulement ont été vendus, une centaine de plus que l'année précédente, ce qui correspond à 116 000 mensualités. Ce résultat s'explique par son prix élevé à payer en une seule fois (10,8 fois le prix du coupon mensuel). Aussi, ce titre marque-t-il le pas. Des décisions ont été prises pour le relancer. Elles seront mises en œuvre en 1983.

MILLIONS DE COUPONS



des ministres, le 27 janvier dernier, avait adopté les grandes orientations d'une politique de transports urbains. Bien plus, chacun sait que la prise en charge des déplacements domicile-travail par les employeurs figurait en bonne place dans les programmes du futur président de la République et des partis de la majorité, lors des élections présidentielles et législatives de mai-juin 1981, en réponse à une demande ancienne des salariés. Elle constitue l'un des éléments d'une réforme financière plus profonde visant à répartir sur des bases nouvelles la charge financière des transports parisiens entre les différents partenaires intéressés : l'État, la Région, les entreprises et les usagers eux-mêmes. Cette réforme globale est elle-même étroitement liée à la réforme régionale des transports parisiens, dont le Parlement doit discuter à l'automne. Entre les lignes vous présentera alors le détail de ce projet, dont le contenu n'est pas encore défini.

La contribution des employeurs à la couverture directe des dépenses de transport domicile-travail actuellement supportées par les salariés constitue indiscutablement une novation importante.

Sur le plan économique, l'obligation nouvelle faite aux **entreprises** se justifie par la très forte unité que confère au marché du travail l'existence d'un réseau de transport très développé et dont elles sont les premières bénéficiaires. On peut notamment considérer que c'est l'efficacité des transports collectifs parisiens qui permet le fonctionnement normal des multiples entreprises de la région. D'ailleurs, lorsqu'ils sont absents, ou insuffisants, nombre d'entreprises doivent assurer elles-mêmes des services de ramassage de leur personnel : 12 % sont dans ce cas en région Ile-de-France. Enfin, certaines entreprises ont déjà concédé à leur personnel le remboursement partiel de la carte orange. Tout ceci indique que le projet de loi vient bien à son heure.

L'avantage du projet est qu'il crée un lien direct entre l'employeur et ses salariés. Le versement de transport en effet, bien qu'affecté en priorité à la compensation des abonnements, n'opère aucune différenciation entre salariés et non salariés puisque, sauf certaines catégories de cartes hebdomadaires, ces titres sont accessibles à tous. Le nouveau système, en faisant entrer (partiellement) les déplacements domicile-travail dans les coûts de production, permettra au salarié de mieux identifier la contribution réelle de son employeur à ses déplacements de travail.

La nouvelle mesure a un **intérêt social** évident, particulièrement en région

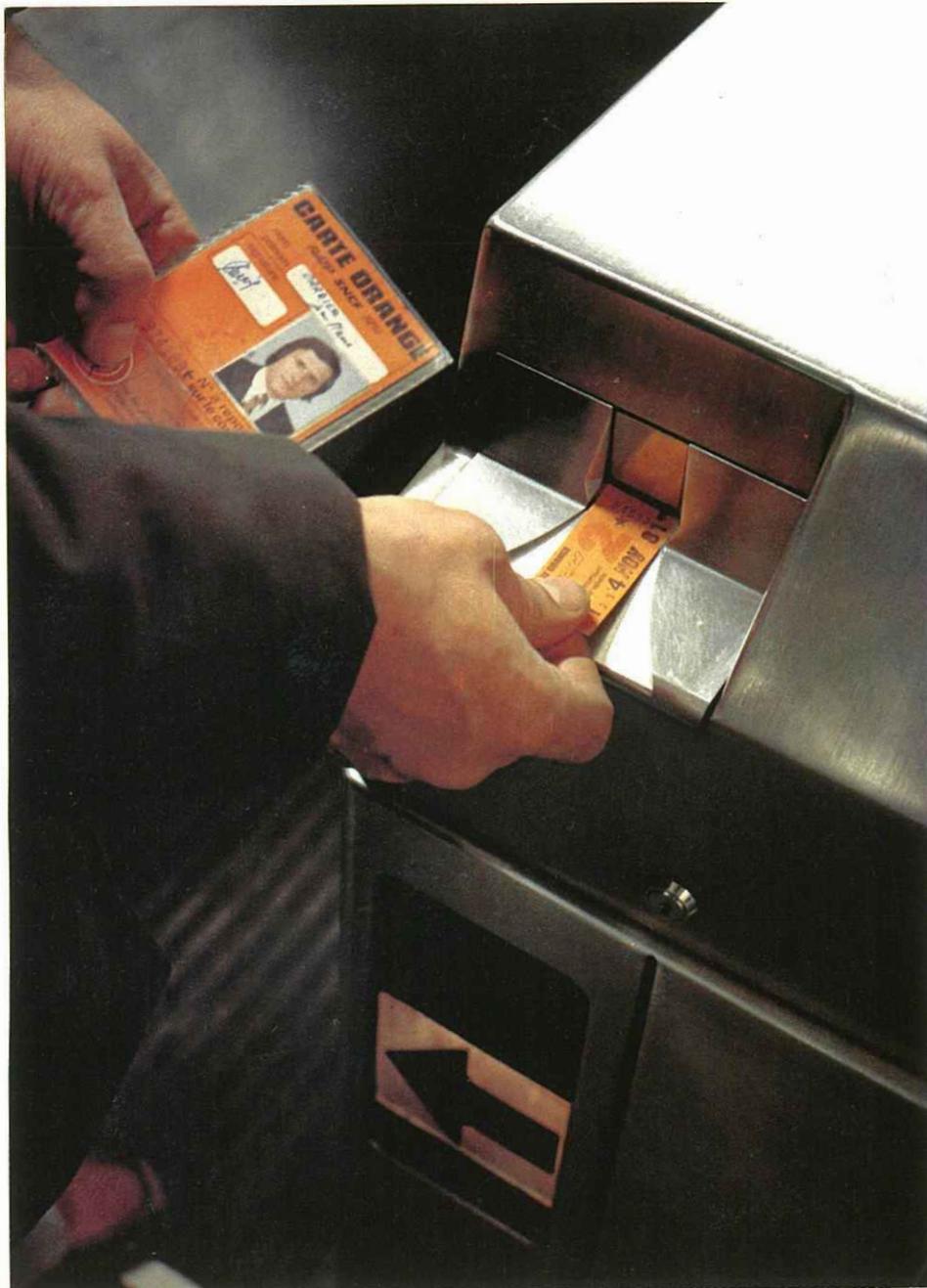
parisienne, où le développement urbain, lié aux structures foncières, s'est jusqu'à maintenant caractérisé par un éloignement de plus en plus marqué des lieux de résidence et de travail, entraînant pour la majorité des salariés une double conséquence : l'allongement des temps de transport et l'élévation de son coût, l'inégalité entre les habitants du centre et ceux de la périphérie.

Les dispositions nouvelles constitueront un **instrument de promotion des transports collectifs** auprès de certaines catégories de salariés n'y recourant aujourd'hui qu'occasionnellement ou pas du tout : on escompte ainsi ga-

agner dans l'immédiat aux transports en commun 50 000 nouveaux utilisateurs. La prise en charge partielle des abonnements de travail ne peut naturellement, à elle seule, amener les salariés au transport public. Il faut, pour y parvenir, qu'un plus grand nombre d'entre eux disposent d'une réelle possibilité de choix entre un transport individuel et le transport public.

Ce sera plus souvent le cas dans l'avenir, à mesure que seront comblées les insuffisances actuelles du système de transport, particulièrement dans les liaisons de banlieue à banlieue.

Aussi la « prise en charge » des dépla-



Carte orange et carte hebdomadaire (suite)

cements domicile-travail est-elle indissociable d'une politique globale orientée vers le développement du service public et de l'offre de transport.

Ainsi entendue, elle constitue un élément de ce droit au transport, qui est appelé, dans l'esprit du gouvernement, à prendre place à côté de droits comme le droit au travail ou le droit au logement. Ce droit est justifié par la place crois-

sante qu'occupent les transports dans une société de plus en plus urbanisée.

Sur le plan collectif, les mesures décidées devraient apporter leur pierre au rapprochement des lieux d'emploi et d'habitat, la charge des employeurs étant désormais fonction de leurs implantations respectives. La gestion du 1 % patronal (aide des entreprises au logement de leur personnel) pourrait s'en trouver réorientée.

Enfin, à travers l'incitation à utiliser davantage les transports en commun, ce seront de nouvelles économies sur l'énergie et les dépenses de voirie qui seront obtenues.

Il ne s'agit donc pas d'une mesure de circonstance, mais bien d'un élément significatif d'une politique globale.

La volonté de ne pas alourdir les charges des entreprises

L'aménagement de la « prise en charge » traduit une double préoccupation : le maintien des ressources des entreprises de transport et la nécessité de ne pas alourdir les charges des entreprises.

Les entreprises de la région Ile-de-France sont actuellement 300 000 à contribuer pour un peu plus de quatre milliards de francs au financement des déplacements des salariés au double titre du versement de transport et de la prime de transport, indemnité figurant sur les bulletins de paye pour un montant de 23 F par mois inchangé depuis plus de dix ans. Cette contribution représente 1,50 % de la masse salariale totale des entreprises de la région.

Seules les 55 000 entreprises de plus de 9 salariés, employant au total 3,7 millions de salariés (sur un total de 4,4 millions) sont assujetties à la fois au versement et à la prime de transport.

Le taux du versement de transport est fixé à 2 % des salaires à Paris et dans les trois départements limitrophes, et à 1,2 % dans le reste de la région des transports parisiens. Son produit s'est élevé en 1981 à près de 3 500 millions de francs. Il est utilisé en partie pour compenser la différence entre le prix de vente au guichet des cartes orange et hebdomadaires et leur valeur au plein tarif, en partie pour financer des investissements : 720 millions de francs en 1981 ont été ainsi affectés à l'atténuation des dépenses d'amortissement, de la RATP et de la SNCF-banlieue. Le versement de transport a représenté, en 1981, 24,1 % des ressources des deux principaux transporteurs.

La prime de transport est payée par toutes les entreprises à leurs salariés. Malgré le blocage de son taux et l'érosion monétaire, elle représente encore plus de 950 millions de francs.

Si le projet de loi maintient sans modification le versement de transport il supprime totalement la prime de transport et étend l'obligation de remboursement de 40 % du prix des abonnements aux

Part des financeurs
Contribution à la couverture des charges d'exploitation RATP + SNCF banlieue
(versement de transport)

	1977	1978	1979	1980	1981
Total en milliards de francs	7 610	8 468	9 764	11 329	13 314
Voyageurs	2 518	2 881	3 448	4 113	4 658
Collectivités publiques	2 716	2 884	3 092	3 632	4 622
Entreprises	1 876	2 162	2 607	2 870	3 202
Recettes diverses	500	544	617	714	832

On remarquera que, depuis cinq ans, la part des voyageurs a augmenté de deux points, celle des collectivités publiques diminué d'un point. Celle des entreprises est restée stable, après être passée par un maximum (26,7 %) en 1979.

Un calcul effectué sur la période 1973-1980, incluant versement et prime de transport, montre que la valeur de la contribution des entreprises a augmenté sensiblement moins vite que la charge du système de transports (ensemble des dépenses des entreprises de transport) entraînant un recul relatif de 44 % à 36 % de la part de financement en huit années.

entreprises de moins de neuf salariés (actuellement dispensées du versement de transport mais non de la prime).

Ce dispositif maintient les ressources des entreprises de transport, sans alourdir globalement les charges des entreprises industrielles et commerciales.

En effet, en ce qui concerne les utilisateurs actuels de cartes orange (1 million de salariés) et de cartes hebdomadaires (350 000 salariés), la mesure conduira à mettre à la charge des employeurs un peu moins de 800 millions de francs. Or la suppression de la prime de 23 F procurera à ces derniers un allègement de charge de 950 millions de francs. La différence permettra « d'absorber » les 200 000 salariés utilisant actuellement des tickets en carnet et qui opteront pour la carte orange et les 50 000 nouveaux utilisateurs des transports en commun.

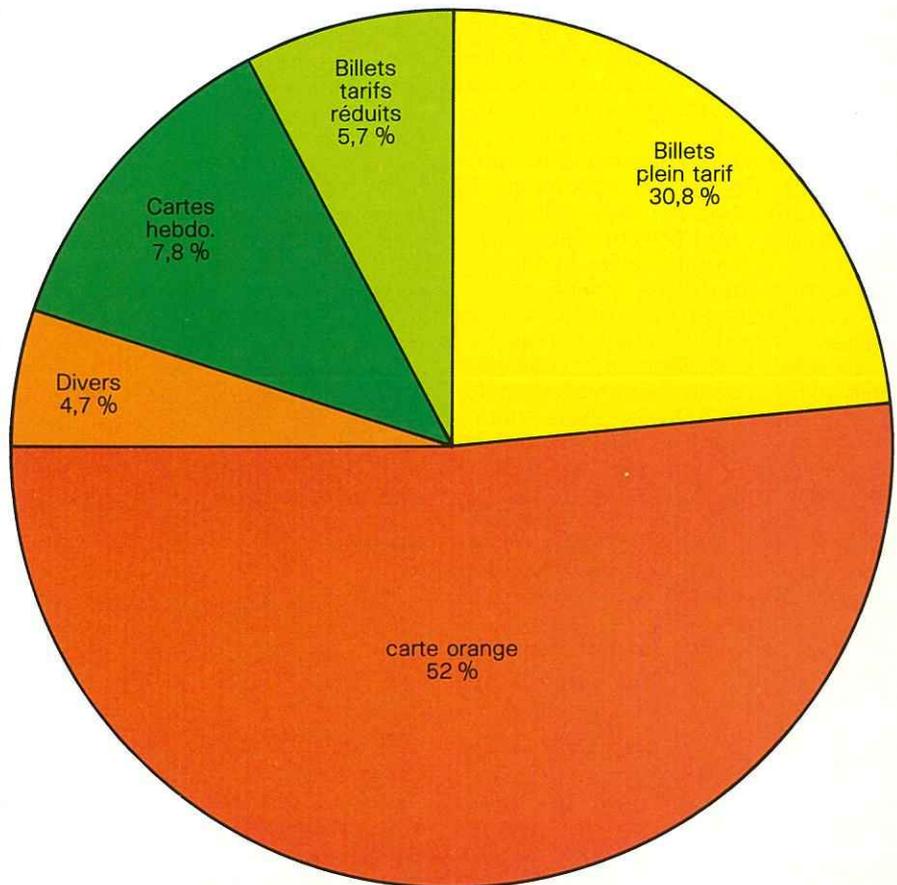
L'opération réalise en définitive un transfert en faveur des salariés utilisant les transports en commun.

Ce résultat favorable est naturellement le fruit d'un compromis : la limitation du remboursement des abonnements à 40 %, montant inférieur à la valeur des déplacements domicile-travail. Les contraintes économiques de l'heure n'ont pas été négligées sans néanmoins interdire une avancée sociale significative.

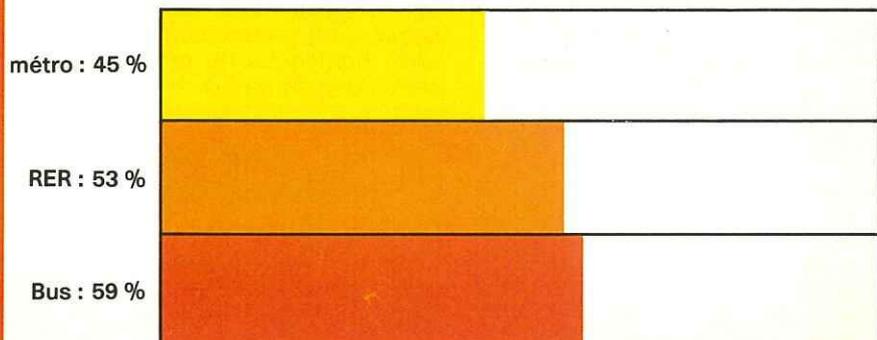
Une étape importante de la réforme tarifaire vient ainsi d'être franchie. D'autres le seront dans un proche avenir. Outre, en effet, les aspects liés à la réforme régionale évoquée au début de cet article, il reste à poursuivre l'évolution du système tarifaire engagée en 1975 avec la création de la carte orange : création d'une carte hebdomadaire reposant sur les mêmes principes, relance de la carte orange annuelle, aménagement de la progressivité des prix et modifications du zonage...

Répartition des voyages entre les principaux titres de transport en 1981

(ensemble du réseau)
métro + RER + bus



C'est le réseau d'autobus qui compte le plus d'utilisateurs de la carte orange :



Les prix de la carte orange

(Sur la base des tarifs en vigueur le 1^{er} août 1981)

	Prix total	Prix net pour le salarié *
2 zones	100 F	60 F
3 zones	145 F	87 F
4 zones	190 F	114 F
5 zones	230 F	138 F

* Au 1^{er} octobre, compte tenu du remboursement de 40 % par l'employeur.

Réduction du temps de travail

L'étape 1982

L'accord social pour les années 1981-1982, élaboré par la direction de la RATP et les organisations syndicales à la fin de l'année dernière, (cf. Entre les lignes n° 52) prévoit un certain nombre de dispositions relatives à la diminution du temps de travail de l'ensemble du personnel de la Régie. Cet accord qui a obtenu, rappelons-le, une adhésion quasi unanime, met fin à un débat déjà ancien entre la direction et les syndicats sur le point épineux des 104 repos annuels (soit 2 jours de repos par semaine) réclamés par les personnels d'exploitation. En effet, si la direction n'était pas hostile au principe de l'augmentation du nombre de jours de repos, elle la subordonnait à une légère augmentation de la durée journalière de travail, ce que les organisations syndicales écartaient. Avec les nouvelles directives gouvernementales visant à une diminution, au plan national, de la durée hebdomadaire du travail, la question ne se pose plus dans les mêmes termes au sein de la RATP. C'est ainsi que l'accord social se place non seulement dans une perspective d'amélioration des conditions de travail mais aussi prend en compte l'une des priorités nationales, la lutte contre le chômage, en recherchant des réductions du temps de travail créatrices d'emplois.

L'objectif à atteindre était, pour l'année 1982, une durée hebdomadaire de travail de 39 heures au 1^{er} janvier et au 1^{er} décembre de 38 heures pour les agents travaillant 40 heures, et diminuée d'1/40^e de sa valeur, à chacune de ces deux dates, pour les agents travaillant moins de 40 heures.

NÉGOCIATION DÉCENTRALISÉE

Pour appliquer les mesures définies par le contrat social, les agents de la Régie ont été répartis en deux groupes : les « exploitants » et assimilés (20 000 personnes) et les autres (16 000). Les premiers se sont vus, dans un premier temps, appliquer une augmentation du nombre de jours de repos annuels, les seconds une diminution de la durée hebdomadaire du travail.

Pour l'année 1982, les principes directeurs retenus sont : 104 jours de repos annuels en deux étapes (au 1^{er} janvier et au 1^{er} décembre) pour les « exploitants » et assimilés qui ne bénéficiaient jusque là que de 91,25 repos ; réduction hebdomadaire du temps de travail de 2 heures (1 heure au 1^{er} janvier, 1 heure au 1^{er} décembre) pour les autres agents. Les agents « postés » doivent faire l'objet d'une attention particulière à savoir que ceux qui ont bénéficié d'une heure de travail en moins au 1^{er} janvier, disposeront de la seconde au 1^{er} juillet et que les autres ont bénéficié en une seule fois des 38 heures hebdomadaires au 1^{er} avril. Ces agents travaillent en équipes 2 x 8, 3 x 8 ou en permanence de nuit et représentent environ 3 370 personnes, dont 900 permanents de nuit.

Les conditions d'application de ces mesures, à l'exception de celles concernant le personnel administratif pour lequel la solution d'une heure en moins le vendredi soir a été retenue au niveau de la direction du personnel, font l'objet de négociations largement décentralisées. En effet, chaque direction a la responsabilité de la mise en œuvre de la réduction de la durée hebdomadaire de travail des personnels placés sous son autorité. Chacune décide de ses modalités d'application après avoir pris l'avis des parties intéressées et, en particulier, celui des organisations syndicales. Ces modalités peuvent être arrêtées pour une direction dans son ensemble, un service, un groupement ou tout autre unité homogène du point de vue des conditions de travail.

PASSAGE AUX 39 HEURES

Le cas général à appliquer est une réduction d'une heure de travail hebdomadaire se traduisant par une diminution du temps de travail journalier égale à 12 minutes, la durée théorique d'une journée de travail passant ainsi de 8 heures à 7 heures 48. Mais il est largement admis qu'il y a des cas particuliers, voire des cas exceptionnels, pour

lesquels diverses combinaisons sont possibles.

Dans certains cas, les 12 minutes peuvent faire l'objet de dispositions particulières :

- retard de la prise de service ou avance de la fin de service pour une valeur quotidienne de 12 minutes ;
- cumul hebdomadaire de 12 minutes quotidiennes, sur une journée quelconque de la semaine, la prise de service étant alors retardée ou la fin de service avancée d'une heure ; ou sur deux journées de la semaine, la durée de travail diminuant ainsi d'une demi-heure chacun de ces deux jours.

A titre d'exemple, on peut citer les ateliers du réseau ferré qui ont choisi une heure en moins le vendredi soir, sauf un qui a opté pour une prise de service quotidienne retardée de 12 minutes.

Certaines situations spécifiques relèvent de cas exceptionnels. Elles sont liées à la nature de l'activité en cause et peuvent conduire à des aménagements d'horaires différents, pour lesquels le cumul de la réduction du temps de travail porte sur plus d'une semaine. Ainsi, le recours à de tels aménagements s'impose pour des agents qui travaillent selon un roulement dont le cycle est réparti sur plusieurs semaines lorsque l'application de la diminution de la durée hebdomadaire de travail sur chacune d'elles serait incompatible avec les contraintes liées à la mission de service public. Il est alors admis d'inclure, dans le roulement des agents concernés, des repos supplémentaires dits repos « régulateurs » correspondant à la diminution de la durée hebdomadaire de travail qui n'aura pu être récupérée sur la durée journalière.

Ces dernières dispositions sortent du principe énoncé par le législateur dont l'intention est de réduire la charge quotidienne du travail et non d'en permettre à plus long terme la récupération. Aussi le problème doit-il être repris dans son ensemble, en se plaçant dans la perspective des 35 heures.

On le voit, la mise en place de la réduction du temps de travail n'est pas une mince affaire. Elle suppose aussi que les effectifs nécessaires soient en place, en particulier pour les personnels d'exploitation. C'est pourquoi, face à l'impossibilité d'avoir des agents opérationnels immédiatement, la solution du temps inscrit sur « fiche » a été retenue en attendant.

Le congé de formation pour tous ?

Le congé formation n'évoque rien de bien précis pour beaucoup d'entre nous, pourtant voici plus de 10 ans, le 16 juillet 1971, qu'il vit le jour. Modifié par une nouvelle loi en juillet 1978, le congé formation n'a, il faut bien le reconnaître, connu qu'un succès très limité auprès des salariés. Toute formation à l'initiative de l'individu est réputée congé de formation. Ainsi les agents ne savent pas toujours lorsqu'ils sont en stage de formation à un concours, qu'ils utilisent en fait leur droit au congé formation. Il en est de même pour les agents qui suivent sur le temps de travail certains cours du CPTA. En 1982 cela représentera 2 000 agents utilisant leur droit au congé de formation et 230 000 heures. Mais les agents peuvent aussi utiliser ce droit pour suivre des formations organisées à l'extérieur de l'entreprise, on parle alors de congé de formation individuel.

La RATP pour favoriser le développement de ce congé de formation individuel a créé un fonds géré par une commission paritaire ; cette dernière s'est réunie pour la première fois le 29 avril 1982.

UN CONGÉ MAL CONNU...

C'est le droit reconnu à tout salarié de s'absenter de son entreprise pour suivre à son initiative et à titre individuel une formation de son choix, indépendamment de sa participation aux stages compris dans le plan de formation de l'entreprise ou organisés sous la forme de congés de formation pour préparer aux différents concours de l'entreprise.

Il s'agit donc d'un droit dont bénéficient tous les salariés. L'employeur n'a pas la possibilité de s'y opposer, il ne peut que le différer après avis du Comité d'entreprise pour des raisons de service. Toutefois, pour être accordé, le congé formation doit satisfaire à certaines conditions relatives à la formation elle-même, au salarié qui en fait la demande et à l'entreprise dans laquelle il travaille (voir encadré). Comment expliquer, dans de telles conditions, le relatif insuccès du congé de formation ? (Voir tableau).

Année	Nombre de congés de formation individuels
1978	23
1979	18
1980	32
1981	49

... ET FINANCIÈREMENT LOURD POUR LE SALARIÉ

C'est certain, les salariés ne connaissent pas bien tous leurs droits. De plus, le congé de formation individuel n'est pas toujours bien connu dans les services ; n'oublions pas, par ailleurs, qu'il aboutit à l'absence de personnel pour une durée plus ou moins longue et que, à ce titre, il est susceptible d'être à la source de difficultés dans l'exécution du travail. Mais au-delà de toutes ces explications, c'est vraisemblablement le financement du stage, qui était à la seule charge de l'agent, qui en a découragé plus d'un. A cela s'ajoutait quelquefois une perte de rémunération lorsque le stage n'était pas agréé par l'État. Une des revendications du personnel de la RATP était donc d'obtenir une aide financière : revendication qui a abouti à la naissance d'une commission paritaire d'aide au congé de formation individuel.

UNE COMMISSION PARITAIRE : POUR QUOI, POUR QUI ?

Présidée par le chef du groupement « formation continue » du service « formation et développement », la commission qui se réunit tous les mois est composée des 10 membres de la commission de la formation professionnelle du Comité d'entreprise et des représentants des différentes directions de la RATP.

La commission dispose d'une somme mise à sa disposition par la direction générale, somme qu'elle est chargée d'attribuer aux agents ayant demandé un congé de formation individuel et souhaité une aide financière pour le suivre. Salaires, frais d'inscription, frais annexes peuvent faire l'objet de cette aide. Chaque agent a la possibilité de faire défendre son dossier par une lettre l'accompagnant qui sera lue en séance ou par un représentant d'une organisation syndicale qui exposera le dossier au moment où celui-ci sera examiné. Enfin, les deux parties disposant d'un nombre de voix identique, en cas d'égalité, la décision est prise en faveur de l'agent.

Si les contraintes financières sont désormais allégées, la nécessité d'une motivation personnelle demeure. Courage, ténacité, capacité de se remettre en cause sont autant de facteurs nécessaires à la réussite d'un stage. Chaque agent réellement intéressé doit faire sa propre démarche auprès du groupement « formation continue » de la direction du personnel : 107, bd de Sébastopol 75002 Paris.

LES CONDITIONS D'OBTENTION DU CONGÉ DE FORMATION INDIVIDUEL

- être en position d'activité ;
- être commissionné au commencement du stage ;
- respecter un certain délai dit de franchise entre deux stages et qui varie en fonction de la durée du premier ;
- faire sa demande 30 jours avant le début du stage s'il s'agit d'une durée inférieure à 6 mois, 60 jours avant si le stage est plus long ;
- la date du congé de formation peut être différée, après avis du Comité d'entreprise, si elle nuit à la bonne marche de l'entreprise.

Challenge de « L'Équipe » de l'entreprise la plus sportive

**Lauréat 1981 :
La RATP**



PRESSE SPORTS

C'est en présence de M. Fiterman, ministre d'État, ministre des Transports, et de Mme Avice, ministre délégué auprès du ministre du Temps Libre, chargé de la Jeunesse et des Sports, que M. Goddet, directeur de l'Équipe, a officiellement, le 14 juin 1982, décerné cette distinction à la RATP représentée par M. Quin, président du Conseil d'administration ; M. Essig, directeur général ; M. Marcq, directeur général adjoint, président du Comité d'entreprise ; M. Blaise, secrétaire du Comité d'entreprise et M. Vela, président de l'Union sportive métropolitaine des transports (USMT).

Bien que relativement important, ce nombre de sportifs reste trop limité, tant aux yeux du Comité d'entreprise et de l'USMT, qu'à ceux de la direction de la RATP. Aussi, a-t-il été proposé récemment au ministre chargé de la Jeunesse et des Sports et au ministre du Temps Libre de conclure une convention pour l'embauche à la RATP de quelques sportifs de haut niveau encourageant, par leur exemple, les agents de la Régie à se consacrer davantage aux sports. Et c'est ainsi que sept postes sont offerts par la RATP.

Il s'agit bien là d'une innovation comme l'a indiqué le président Claude Quin qui, en quelques mots, en a donné la signification pour la RATP : « Nous ne voulons pas seulement ainsi participer à un effort national utile, mais nous voulons aussi et surtout marquer par là notre volonté de franchir une nouvelle étape de développement de l'activité sportive au sein de la RATP ».

- L'Union sportive métropolitaine des transports (USMT), présidée par M. Jean Vela, comprend 4 459 licenciés et près de 5 000 pratiquants. Ils ont le choix entre trente et un sports, c'est-à-dire une gamme très étendue de sports.

- Les installations sportives comprennent le parc des sports de la Croix-de-Berny (treize hectares avec cinq terrains de football, deux de rugby, deux de hockey sur gazon, une piste d'athlétisme de 333 m, huit courts de tennis, une piscine, des stands de tir, des terrains de volley, handball, basket, etc.), un club-house, un centre d'hébergement de trente chambres, etc.), le stade de la porte de Choisy, le stade Arnold-Netter (judo, gym, lutte), une salle d'escrime rue Pascal, un tennis couvert, un manège d'équitation, un gymnase omnisports, un club-house et garage aviron à Joinville. D'autre part, cinquante-neuf terrains sont loués en région parisienne.

- Parmi les sportifs de haut niveau travaillant à la RATP : Yves Leroy, ancien champion de France de décathlon, Alain Cortes, sélectionné olympique au pentathlon moderne, etc.

Le lauréat 1981 du challenge de « L'Équipe » de l'entreprise la plus sportive est la Régie autonome des transports parisiens, plus facilement identifiable sous son sigle RATP, qui succède au palmarès à la société Avon.

Le challenge du journal « L'Équipe », qui est organisé avec le concours de la direction des Sports et des directions régionales et départementales de la Jeunesse et des Sports, est destiné à récompenser les entreprises du secteur public ou privé, quel que soit le nombre de leurs salariés, qui donnent à leur personnel la possibilité de pratiquer le sport ou des activités de plein air et d'atteindre ainsi un bon équilibre physique et moral.

Cette année, le jury a eu moins de dossiers à examiner. Il semble que, dans une conjoncture économique peu souriante, le sport ne constitue pas un objectif prioritaire, même pour les comités d'entreprise, souvent enclins à privilégier d'autres secteurs. Parmi ces dossiers, un se détachait irrésistiblement, tant pour le nombre et la qualité des installations, que pour la permanence d'un encadrement qualifié : celui de la RATP. Cette entreprise avait déjà été distinguée en 1969 et avait reçu une plaquette au titre de lauréat de sa catégorie. Cette fois, elle s'attribue le challenge principal sur le socle duquel sont gravés, depuis 1942, le nom des entreprises les plus sportives de France.

Dans sa lettre d'introduction au dossier, le directeur général de la RATP, M. Philippe Essig, présentait ainsi les activités sportives au sein de la Régie : « L'importance des activités physiques et des aménagements sportifs est traditionnellement très grande dans les transports parisiens. Avant la dernière guerre mondiale, la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris avait équipé un terrain très vaste en stade omnisports à l'intention du personnel ; ce stade est situé près de la gare RER de « Croix-de-Berny ».

Les résultats obtenus, tant pour le nombre de pratiquants que pour les succès remportés par des agents ayant atteint le niveau de la compétition nationale, voire internationale, attestent de l'effort accompli dans tous les domaines. En effet, la RATP souhaite associer très étroitement la pratique du sport de masse et l'effet incitatif et exemplaire des hautes performances. Cette orientation commence avec de jeunes adolescents qui, à l'école technique de la RATP, sont appelés à suivre une formation sportive incluse dans les programmes obligatoires de scolarité.

ATHLÉTISME

MARC LEJEUNE tente à 4,40 m de battre son record personnel à la perche.



La saison d'athlétisme commencée à Pâques s'est poursuivie par une série de marathons qualificatifs aux Championnats de France (vingt-cinq athlètes y ont participé) et le Marathon de Paris où Gilbert Bessières, 15^e, s'est avéré être le meilleur représentant du club.

En athlétisme sur piste, les Championnats de France interclubs FFA ont apporté de belles satisfactions car, pour la première fois depuis six ans, le club a disputé et remporté une finale nationale à Troyes. Avec le total de 27 556 points ainsi obtenu, nous nous classons à la 25^e place sur le plan national. C'est un excellent résultat.

Au plan individuel, de nombreuses performances sont à mettre en évidence au cours du mois de mai :

Philippe Minjollet, 6,50 m à la longueur en cadets ; Marc Lejeune et Jean-Jacques Marcus, 4,30 m à la perche ; Gilbert Bessières, 8' 21" au 3 000 m ; Jean-Marc Guyot, 3' 55" au 1 500 m ; Joël Poulain, 1' 55" au 800 m ; Guy Noiriél, 4' 08" 8 au 1 500 m juniors ; Stéphane Massé, 11" 4 au 100 m cadets ; Rémy Petitbois, 57" 1 sur 400 m haies ; Fabrice Boutet, 10" 9 au 100 m ; Dominique Adrouche, 9' 28" 2 sur 3 000 m steeple ; Yves Le Roy, 7,16 m à la longueur ; Roger Tenza, 14,13 m au triple saut ; Patrick Geslain, 51' 9 au 400 m et l'équipe de 4 x 100 m, 43" 3 avec Aurela, Geslain, Despas, Boutet.

Toutes ces performances prouvent que l'US-Métro n'est pas seulement un club de coureurs sur routes, mais aussi et surtout un club où toutes les disciplines sont représentées et encouragées dans le but de pratiquer la compétition mais cela dans le meilleur esprit.



REMY PETITBOIS sur 400 m haies effectue cette année un retour à la compétition remarqué.

« Notre métro »

par Jean Robert

Docteur ès Science
Président du Musée
des transports urbains

Un ouvrage in-quarto de 450 pages, illustré de 400 photos dont certaines en couleurs, retraçant l'évolution du métro de Paris et du RER des origines à nos jours.

Une première partie, historique, donne les grandes lignes de l'évolution du réseau. Une seconde partie, technique, étudie les divers thèmes : tunnels et viaducs, stations, matériel roulant, alimentation électrique, etc.

L'ouvrage reprend la première édition de 1968, entièrement remise à jour.

Date de parution : fin 1982.

Prix de souscription pour les agents en activité et les retraités de la RATP : 160 F

Pour les autres personnes : 200 F

Bon de commande valable

jusqu'au 30 septembre 1982

A découper ou recopier, et à envoyer à Entre les lignes

par le courrier RATP : Le Luxembourg

par le courrier PTT : RATP - 69 bd Saint-Michel - 75005 Paris

Nom

Service

Adresse personnelle

désire recevoir exemplaire de l'ouvrage « Notre métro », au prix de 160 F l'exemplaire* + 25 F pour frais d'envoi ou de 200 F l'exemplaire* + 25 F pour frais d'envoi

Mode de règlement : chèque postal ou bancaire ou mandat à libeller à l'ordre de M. Jean Robert, et à joindre à ce bulletin.

Fait à

le

Signature :

*Rayer la mention inutile

CAP A L'EST :

Deux implantations RATP à Marne-la-Vallée

Le 19 novembre 1981, un comité interministériel confirmait la politique de décentralisation des pouvoirs publics. Au même moment, la RATP éprouve la nécessité de disposer de plus grandes surfaces de bureaux pour son personnel administratif. Compte tenu de l'objectif fixé par le gouvernement, elle est conduite à prévoir l'utilisation prochaine de l'immeuble administratif de Noisy-le-Grand dont les travaux sont largement avancés et qui ouvrira ses portes début 1983 permettant à la RATP de participer très rapidement au développement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Par ailleurs, la RATP va construire une nouvelle école technique, à Noisiel, qui remplacera l'établissement actuel de l'avenue Mozart dans le 16^e arrondissement. Cette seconde implantation devrait accueillir les apprentis pour la rentrée de l'automne 1984.

BUREAUX : CRISE ET REMÈDES

L'augmentation des effectifs d'administration et d'études impliquée par les orientations prises en faveur de l'emploi par la RATP, concernant, d'une part, l'accroissement des activités et, d'autre part, la réduction du temps de travail, vient amplifier le besoin déjà existant en locaux de bureaux. En effet, le

problème n'est pas nouveau, loin s'en faut, mais jusqu'à maintenant les solutions envisagées étaient étudiées en fonction d'une stabilité des effectifs.

A nouvelles contraintes, nouveaux schémas d'action : le nouveau plan de localisation élaboré par la Régie, a été approuvé par les pouvoirs publics puis présenté aux organisations syndicales début avril. Il comprend des mesures d'urgence à concrétiser rapidement, et des solutions de plus grande envergure pour les années à venir.

Dans l'immédiat, la Régie a obtenu du comité de décentralisation l'autorisation de louer 650 m² de bureaux dans la tour de Lyon qui jouxte son immeuble de la rue de Bercy pour abriter le groupement « recrutement » dont l'activité s'est fortement accrue. En contrepartie de cette permission exceptionnelle de créer de nouvelles surfaces à Paris, la Régie a accepté d'anticiper son implantation à Marne-la-Vallée en louant temporairement 1 200 m² de locaux dans un programme existant. Depuis la mi-avril y sont installés, en attendant leur transfert dans l'immeuble administratif « maison », les agents chargés des activités nouvelles, notamment celles résultant du contrat d'étude du métro d'Alger (80 personnes) et celles relatives à l'extension de l'affrètement (20 personnes à terme).

L'autre phase du nouveau plan de localisation se déroulera en deux étapes dont la première interviendra dès le premier trimestre 83 avec l'occupation du nouvel immeuble

RATP de Noisy-le-Grand qui hébergera 500 emplois. La seconde étape devrait aboutir en 1985 avec l'achèvement d'un autre bâtiment dont la construction sur le terrain de la Rapée est en principe autorisée et qui pourra abriter 500 personnes pour les emplois à créer d'ici 1985.

HARMONIE EN BLEU

Conçu par l'architecte Louis Blanchet, premier grand prix de Rome en 1952 et architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux, l'immeuble administratif RATP de Marne-la-Vallée est d'inspiration très moderne, tant au point de vue esthétique que fonctionnel.

De bas en haut sur huit niveaux, l'immeuble se divise en trois volumes, sud, est et ouest, s'articulant autour d'une partie centrale réservée aux ascenseurs et halls à chaque étage.

L'entrée principale, située à l'est, n'est distante de la gare RER « Noisy-le-Grand - Mont-d'Est » que de 70 mètres. L'autre accès, à l'ouest, est plus particulièrement réservé aux livraisons. Les agents désirant emprunter leur propre voiture pourront se garer sans souci grâce aux quelque 130 places de parking réservées par la Régie. De vraies fenêtres laissent pénétrer la lumière naturelle ; point de climatisation mais un système simple de renouvellement de l'air. Quant à la répartition et aux dimensions des bureaux, les cloisons mobiles permettent une adaptation aisée selon les besoins des services utilisateurs.

Au rez-de-chaussée, un patio couvert par une verrière et abritant une cascade ajoutée à la clarté de l'ensemble. C'est à ce niveau que seront installés un restaurant et sa cuisine, un réfectoire, le local du courrier ainsi que l'atelier de reprographie.

A l'instar des autres réalisations du centre urbain régional de Noisy-le-Grand, le bâtiment RATP arbore une dominante bleue pour le moins affirmée : il n'est que conjugaison d'harmonies de bleu, que ce soit le double vitrage réfléchissant ou les autres façades en verre émaillé. Des structures en béton nervuré de teinte claire et des armatures d'acier parachèvent cet hymne au bleu.



Les travaux de l'immeuble administratif sont bien avancés.

L'ÉCOLE A L'ORÉE DU BOIS

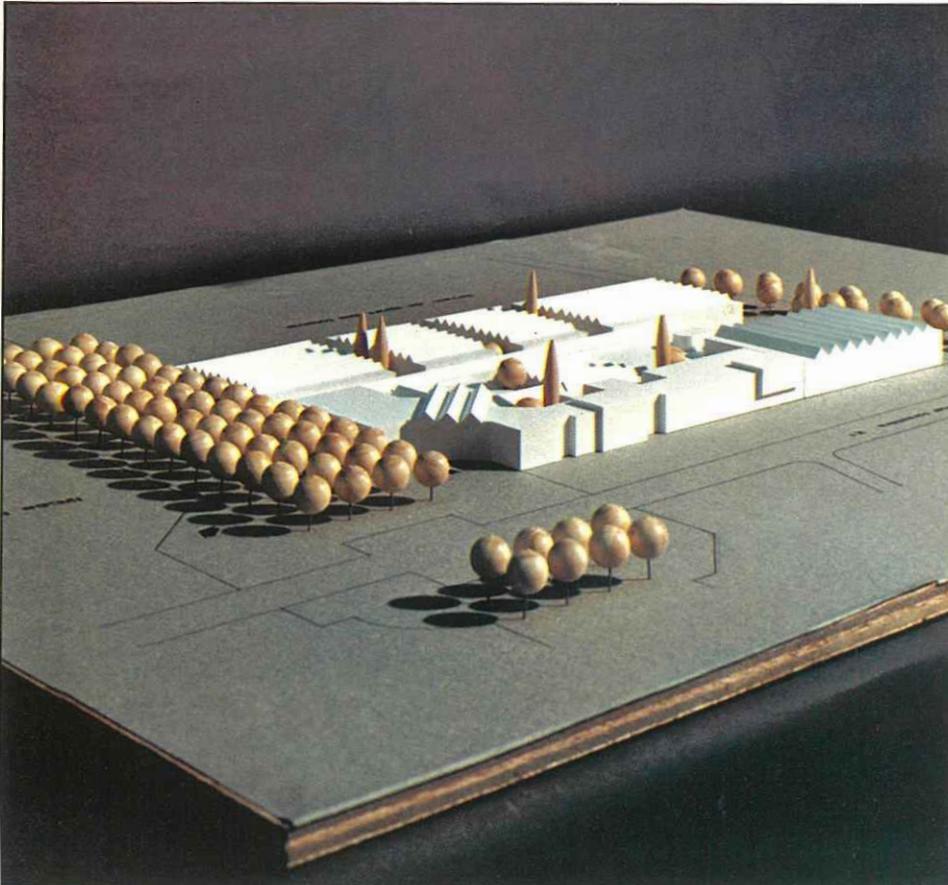
L'école technique qui occupe, avenue Mozart, des installations devenues vétustes, connaît ses dernières années à Paris et va s'installer en ville nouvelle de Marne-la-Vallée, à Noisiel. Le terrain de la future école, s'étendant sur un peu plus de 12 000 m², est à 300 m de la gare du RER. Une localisation sylvestre s'il en est puisqu'il se situe à l'angle de l'allée des Bois et de la rue Forestière : voilà des noms qui fleurent bon le sous-bois et qui, en outre, sont justifiés par l'environnement.

Le quartier, tout écologique qu'il est, aura néanmoins un caractère scolaire nettement marqué : l'école technique voisinerait en effet avec d'autres établissements d'enseignement, notamment l'école du Trésor, et le centre sportif des Totems.

La reconstruction de son école d'apprentissage est l'occasion pour la RATP de se doter de moyens propres à lui permettre d'assurer une partie de la formation continue dispensée actuellement à l'extérieur. C'est ainsi qu'un centre de formation aux techniques industrielles pourra accueillir jusqu'à 60 stagiaires et qu'un centre interdirections de formation et de séminaires permettra de réunir en permanence 40 à 60 personnes.

La nouvelle école technique aura une surface approximativement identique à celle de l'avenue Mozart et accueillera chaque année scolaire trois promotions d'environ 90 élèves.

La maquette de la future école technique.



L'intégration à l'architecture environnante est le maître mot qui présidera à l'édification de l'établissement. Simple question de bon sens mais également obligation pour la RATP de respecter les directives d'urbanisme imposées par la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. La hauteur des bâtiments devant être relativement réduite, l'école occupera au rez-de-chaussée la quasi-totalité du terrain. De nombreuses cours où seront cultivés arbres et plantes, permettront à tous les locaux de bénéficier de la lumière naturelle. Dans l'axe est-ouest de l'édifice, une galerie couverte tenant lieu d'artère centrale irriguera et séparera les deux fonctions principales de l'école : d'une part, les ateliers et salles de classe et, d'autre part, l'administration et le service de restauration. Cette galerie partira d'une cour de service conçue comme l'articulation de toutes les circulations inhérentes à la vie de l'école. Ainsi, depuis cette cour et par la galerie, des véhicules pourront pénétrer au cœur des bâtiments pour les desservir et les approvisionner. Le gymnase, la cuisine, la chaufferie et le magasin seront eux aussi accessibles depuis cette cour.

Les cours-jardins intérieures seront un lieu de détente privilégié pour les élèves et, en outre, isoleront les locaux bruyants des salles d'étude et des bureaux.

A 25mn de Châtelet-Les Halles par le RER, l'école technique de Noisiel offrira aux apprentis tous les avantages d'un établissement moderne. Il est à parier que bien peu, enseignants, élèves ou personnel administratif, regretteront l'avenue Mozart et ses locaux anciens.

QUI SERA TRANSFÉRÉ A NOISY ?

Outre la centaine d'agents déjà transférés, les autres organismes à affecter à Noisy-le-Grand seront déterminés selon la procédure suivante :

- Etablissement d'une liste des organismes pouvant être transférés, selon trois critères : l'indépendance fonctionnelle, c'est-à-dire ayant des attributions les rendant suffisamment indépendants de prestations réalisées par d'autres services, l'absence de visiteurs nombreux, la simplicité de mise en œuvre (notamment en évitant les déménagements en cascade des organismes affectés dans les bâtiments à abandonner).

- Comparaison, pour chaque organisme retenu, des temps de trajet domicile-travail dans la situation actuelle et en cas de transfert et classement en fonction de ce critère.

- Etablissement d'une liste des agents non volontaires, classés selon les raisons invoquées : empêchement justifié ou convenances personnelles.

- Etablissement d'une liste des agents volontaires et n'appartenant pas aux organismes retenus pour être transférés à Noisy-le-Grand.

- Comparaison des listes et ajustement, dans la mesure du possible, en fonction des postes offerts, avec éventuellement action de formation pour les permutants.

Plusieurs mesures s'appliquant à tous les agents qui seront affectés à Noisy-le-Grand, volontaires ou non, seront prises pour accompagner ces transferts :

- Aide à l'acquisition de logement

Un second prêt pourra être attribué aux agents en ayant déjà obtenu un, sous réserve de revendre leur premier bien et d'en acquérir un autre à proximité du nouvel immeuble.

- Aide au logement locatif

Des réservations pour 40 à 45 logements (du studio au cinq pièces) et de pavillons dans le secteur de Lognes sont en cours de négociation. Les conditions d'attribution préférentielles de ces logements aux agents affectés dans ce nouvel immeuble feront l'objet de négociations avec les partenaires sociaux.

- Allocation de transition

Cette prime, calculée sur la base de la distance séparant le lieu de travail actuel de Noisy-le-Grand, se montera à 6 000 F environ et sera payable en 2 versements.

Tous les agents d'administration et d'études peuvent être informés sur le bâtiment et son environnement et sont, dès maintenant, autorisés à visiter, sur leur temps de travail, les bureaux témoins. Par ailleurs, des contacts sont en cours avec l'Epamarne pour faciliter l'accès des agents aux équipements sociaux (crèches, centres sportifs...) existants ou à construire dans la ville nouvelle.

Pantin : un nouveau centre médical

Un des plus anciens centres médicaux RATP, celui de Pantin, fonctionnait dans de vieux locaux fort peu adaptés à une activité médicale et cela, malgré quelques opérations ponctuelles de rénovation.

Une opération « Logis-transport » ayant été entreprise à proximité immédiate en 1980, il fut décidé d'y inclure la reconstruction du centre médical.

Après 17 mois de travaux, le nouveau centre a ouvert ses portes le 3 mai dernier. Il comporte, outre une grande salle d'attente et des sanitaires réservés aux consultants :

- un cabinet médical avec cabinets de déshabillage,
- un bureau pour l'infirmière,
- une salle de soins avec coin repos.

Les agents désireux de consulter un médecin généraliste peuvent le choisir parmi les trois praticiens qui assurent au total 7 vacations hebdomadaires de 3 heures et demi. Le centre comprend également un service dentaire complet, avec quatre chirurgiens-dentistes assurant 9 vacations de 3 heures et demi par semaine. Enfin, un bureau et une salle d'attente ont été aménagés à l'intention de l'assistante sociale du secteur.



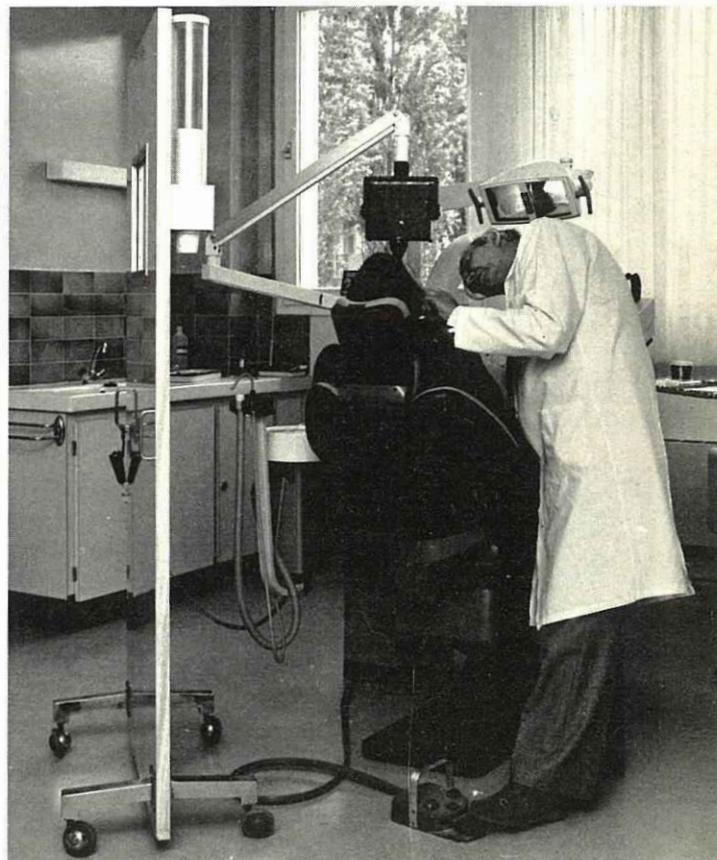
Radiologie : un panoramique à Bercy

Un appareil ultra-moderne vient d'être installé au service radiologie du centre médical de Bercy : l'orthopantomogramme dentaire, appelé plus couramment « panoramique ».

Cet appareil donne sur un film unique une image de la totalité de la denture, des mandibules et des articulations temporo-maxillaires. Le déplacement concomitant, mais de sens opposé, du film et du tube à rayons X permet d'obte-

nir une coupe médiane de chaque dent.

Cet appareil revêt un grand intérêt pour le dépistage des lésions dentaires ou osseuses. Il est quelquefois nécessaire de procéder à des radiographies selon des techniques plus classiques pour obtenir des résultats plus précis. Il n'en est pas moins vrai que la radiographie panoramique est un remarquable moyen d'orientation diagnostique.



AVIS DE RECHERCHE

C'est à la fin de l'année 1982 que disparaîtra la vieille génération du métro. Le Sprague-Thomson ne va pas entrer au musée sans susciter un peu de nostalgie... mais progrès oblige. Entre les lignes voudrait participer à cet événement en offrant à ses lecteurs quelques témoignages d'anciens conducteurs du Sprague - de l'époque héroïque si l'on peut dire. Histoires vraies et anecdotes en tout genre remontant aussi loin que possible dans le siècle seront les bienvenues.

La rédaction remercie à l'avance tous ceux qui voudront bien aider Entre les lignes à tourner dignement cette page de l'histoire, en écrivant à l'adresse suivante :

ENTRE LES LIGNES
69, boulevard Saint-Michel
75005 PARIS

Demi-tarif pour les 4 à 10 ans

Dans le n° 53 d'Entre les lignes, nous vous annonçons que les enfants âgés de 4 à 10 ans bénéficiaient du demi-tarif sur les réseaux exploités par la Régie et qu'il n'était donc pas nécessaire de leur délivrer une carte de famille avant leur 10^e anniversaire.

Cependant, il convient de préciser que cette mesure ne concerne pas actuellement les lignes desservant les villes nouvelles de :

- Evry sous les indices 401 à 405
- Saint-Quentin-en-Yvelines sous les indices 411 à 419
- Cergy-Pontoise sous les indices 441 à 449

Ces trois réseaux sont, en effet, placés sous un régime financier particulier.

En conséquence, les agents et anciens agents doivent toujours établir une demande de carte de famille s'ils ont des enfants de 4 à 10 ans susceptibles d'emprunter les lignes mentionnées ci-dessus.

SHOW MÉTIERS DANS LE MÉTRO

Des études qui ne servent à rien... ou à presque rien, que l'on regrette quand il est trop tard : aux « si j'avais su... » succède souvent une période plus ou moins longue de chômage. S'ils ont été mal orientés quelques années auparavant, l'impérieuse nécessité de travailler conduit les jeunes à trouver un premier emploi sans rapport aucun avec les études qu'ils ont suivies.

En organisant du 4 au 7 mai dernier une très importante opération d'animation sur l'orientation et la formation professionnelles, intitulée « Show métiers dans le métro », la RATP a concrétisé sa volonté de se rapprocher des

préoccupations quotidiennes des voyageurs en établissant entre elle et eux une relation nouvelle d'accueil, de service et de dialogue.

L'animation du métro est, depuis 1977, devenue familière aux usagers. Jusqu'à présent inspirées essentiellement par une vocation culturelle, les opérations d'animation peuvent avoir bien d'autres missions. En faisant le choix d'aborder l'orientation des jeunes avant leur entrée dans la vie professionnelle, la RATP a entamé une nouvelle politique axée plus particulièrement sur des actions à caractère social et de service.

Dialoguer, s'informer

Pour organiser cette opération de grande envergure, la RATP a travaillé en étroite collaboration avec le ministère de l'Education nationale et avec le concours de plusieurs organismes tels que l'ONISEP (1), les DAFCO (2), le CIDJ (3), etc. Quatre jours durant, six stations du métro se sont transformées en de véritables centres d'information et d'orientation professionnelles. Dans cinq d'entre elles - Miromesnil, Champs-Élysées-Clemenceau, Maisons-Alfort-Les Juilliottes, Concorde et Nation -, ce sont plus de vingt-cinq écoles, lycées et facultés qui ont présenté les possibilités offertes dans les différentes branches de production. La sixième station, Châtelet-Les Halles, a accueilli le centre d'information générale (mise à la disposition de la documentation sur les débouchés et les formations). Chaque après-midi, un débat y était organisé - le ministre de la Formation professionnelle, Marcel Rigout, a participé à l'un d'entre eux ayant pour thème le plan gouvernemental pour les 16-18 ans. Près de cent conseillers d'orientation ont été associés à l'opération pour recevoir, dans

chacune des six stations, les jeunes et leurs parents en quête d'informations et de conseils.

En faisant de l'information sociale dans l'enceinte du métro, la RATP a innové ; pour autant, elle ne renie pas les animations à caractère culturel et ne perd pas de vue sa mission essentielle qui est de transporter quotidiennement plus de deux millions de personnes, dont le souci est pour beaucoup d'entre eux l'avenir de leurs enfants. Le besoin d'information en ce domaine a pu se mesurer au nombre de parents et de jeunes qui se sont arrêtés pour dialoguer et se renseigner.

« Show métiers dans le métro » n'avait pas la prétention de permettre des choix définitifs, mais si quatre ou cinq mille personnes ont pu obtenir une information, ne serait-ce que l'adresse d'un organisme pour les métiers de la santé, de la presse, de l'informatique, etc., l'opération aura atteint son objectif.

(1) ONISEP : Office national d'information sur les enseignements et les professions.

(2) DAFCO : Délégation administrative à la formation continue.

(3) CIDJ : Centre d'information et de documentation pour la jeunesse.

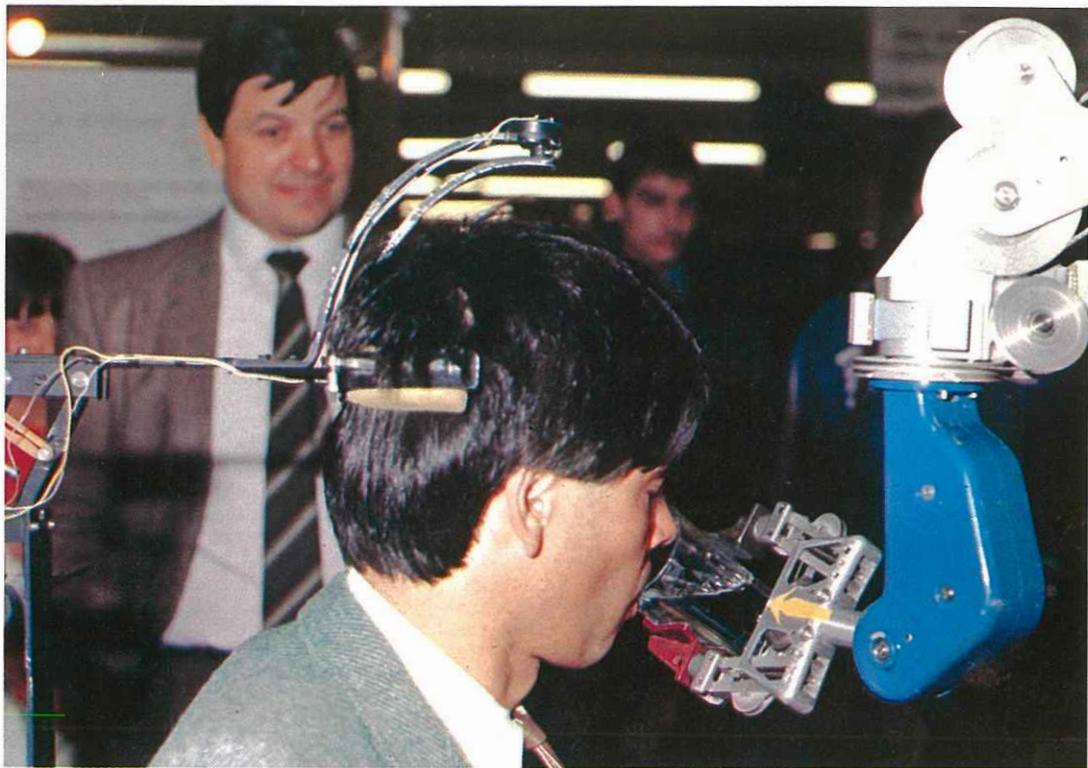


Châtelet : un débat par jour

Nombreux furent les jeunes et les parents qui, à Châtelet-Les Halles, ont pu acquérir une idée un peu plus précise des possibilités offertes par les différentes branches professionnelles, et obtenir toute la documentation sur les débouchés et les filières de production. Chaque jour, un débat a mis en évidence les questions et les réponses relatives à tel ou tel aspect de l'orientation : Marcel Rigout, ministre de la Formation professionnelle, est venu présenter le plan gouvernemental pour les 16-18 ans et répondre aux questions de l'assistance et d'un journaliste de France-Inter ; le ministère de l'Education nationale a délégué des représentants pour débattre avec le public des études en général et de leur intérêt, les métiers de la santé et ceux de la fonction publique ont été le thème des deux autres débats.

Maisons-Alfort - Les Juilliottes : sous le signe de la santé

On ne pouvait mieux choisir la station pour présenter au public les métiers de la santé : Maisons-Alfort - Les Juilliottes est, à quelques centaines de mètres près, située à égale distance du CHU Henri-Mondor de Créteil et de l'école vétérinaire d'Alfort. Notre santé et celle de nos amies les bêtes offrent un éventail de professions très vaste, purement médicales (médecins, vétérinaires...) ou paramédicales (infirmières, thalassothérapeutes...). Elle est aussi l'objet d'une recherche scientifique de pointe dont une des plus belles réussites était présentée au public avec des démonstrations du robot Spartacus destiné aux grands handicapés.



Concorde : des microprocesseurs

Un train Sprague-Thomson, garé sur une voie de garage et devenu pour l'occasion local d'exposition, a abrité un ordinateur. L'opération étant destinée au grand public, il a fallu faire oublier les aspects rébarbatifs de la science et pour cela, les organisateurs n'ont pas lésiné sur le côté « grand spectacle ». L'exposition

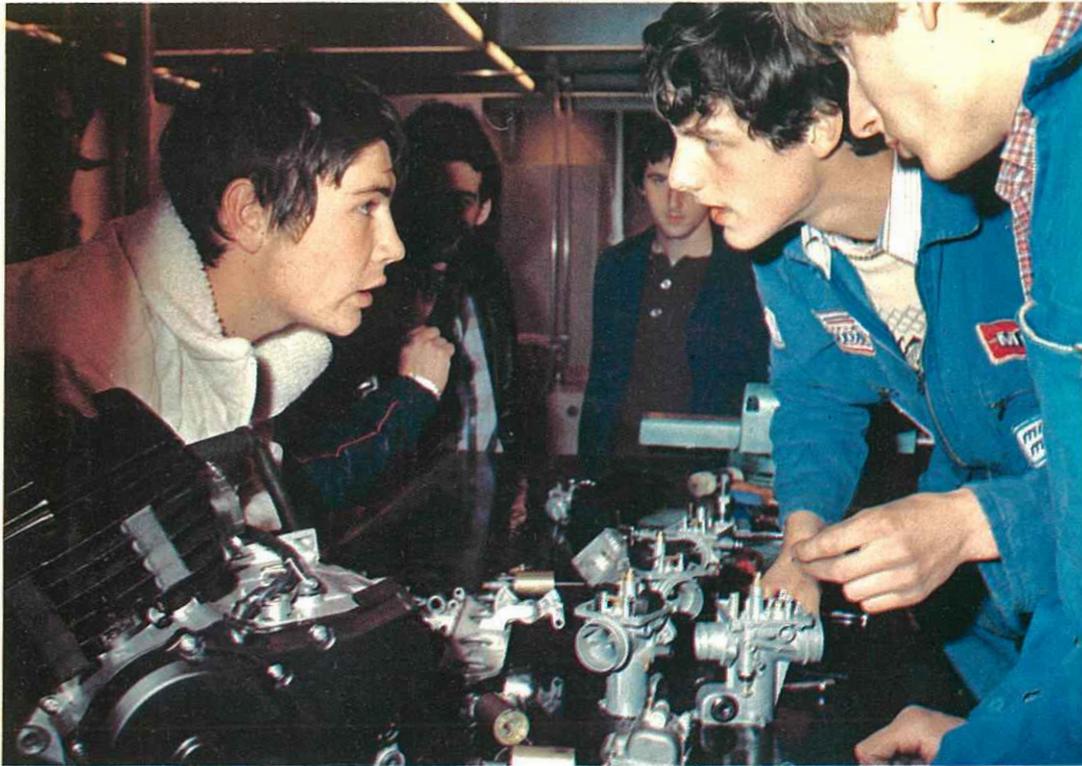
de Concorde sur la micro-informatique était un véritable petit « son et lumière », et ce grâce à des films vidéo projetés directement sur les vitres du train à grand renfort de musique. Le vieux métro sous les feux de la rampe, en attirant plus d'un curieux, a permis de faire se lever le voile sur les secrets de l'informatique.

Champs-Élysées - Clemenceau : esthétiquement vôtre

Quelle bonne aubaine pour Mlle X qui, au détour d'un voyage dans le métro, a pu, sans bourse délier se faire maquiller par une toute jeune professionnelle et recevoir quelques conseils éclairés.

Etaient également présents les autres métiers de la mode, du vêtement et de la décoration : toutes professions de nature à attirer beaucoup plus de filles que de garçons... et c'est bien ainsi que les choses se passèrent.





Un toit, un robot et des moteurs à la Nation

Une Yamaha éventrée sous une carcasse de verre, les entrailles d'une Honda et d'une DTMX 125 et la foule (tiens, rien que des garçons ou presque !) de s'agglutiner, les yeux écarquillés. Les plus au fait de la question discutent technique, les autres cherchent à obtenir quelques explications sur le fonctionnement d'un moteur. Les élèves mécaniciens du centre d'Andrésy se transforment en pédagogues, et éprouvent une certaine fierté en décelant les regards admiratifs et parfois envieus de leurs interlocuteurs.

Non loin de là, Philippe et Patrice taillent des ardoises et montent un puzzle surprenant : ils sont apprentis couvreurs au lycée Maximilien-Perret de Vincennes et sont venus faire une démonstration publique de leur futur métier. Il leur faut vingt minutes pour monter, sur une mini-charpente en bois blanc, un magnifique toit avec des tuiles de céramique, les mêmes qui recouvrent les Hospices de Beaune. Un bien beau métier que celui de couvreur...



Une imprimerie à Miromesnil

Le journal de l'expo, tiré chaque jour à 10 000 exemplaires et distribué gratuitement aux voyageurs était entièrement réalisé dans le métro, de la rédaction des articles jusqu'à l'impression. Les élèves de quatre établissements d'enseignement professionnel ont travaillé d'arrache-pied pour mener à bien cet exploit quotidien et ce faisant, ont suscité de nombreuses questions de la part du public.



**LE TRAMWAY
A NANTES EN 1984
ET EN SEINE-SAINT-DENIS
DANS QUELQUES ANNÉES**