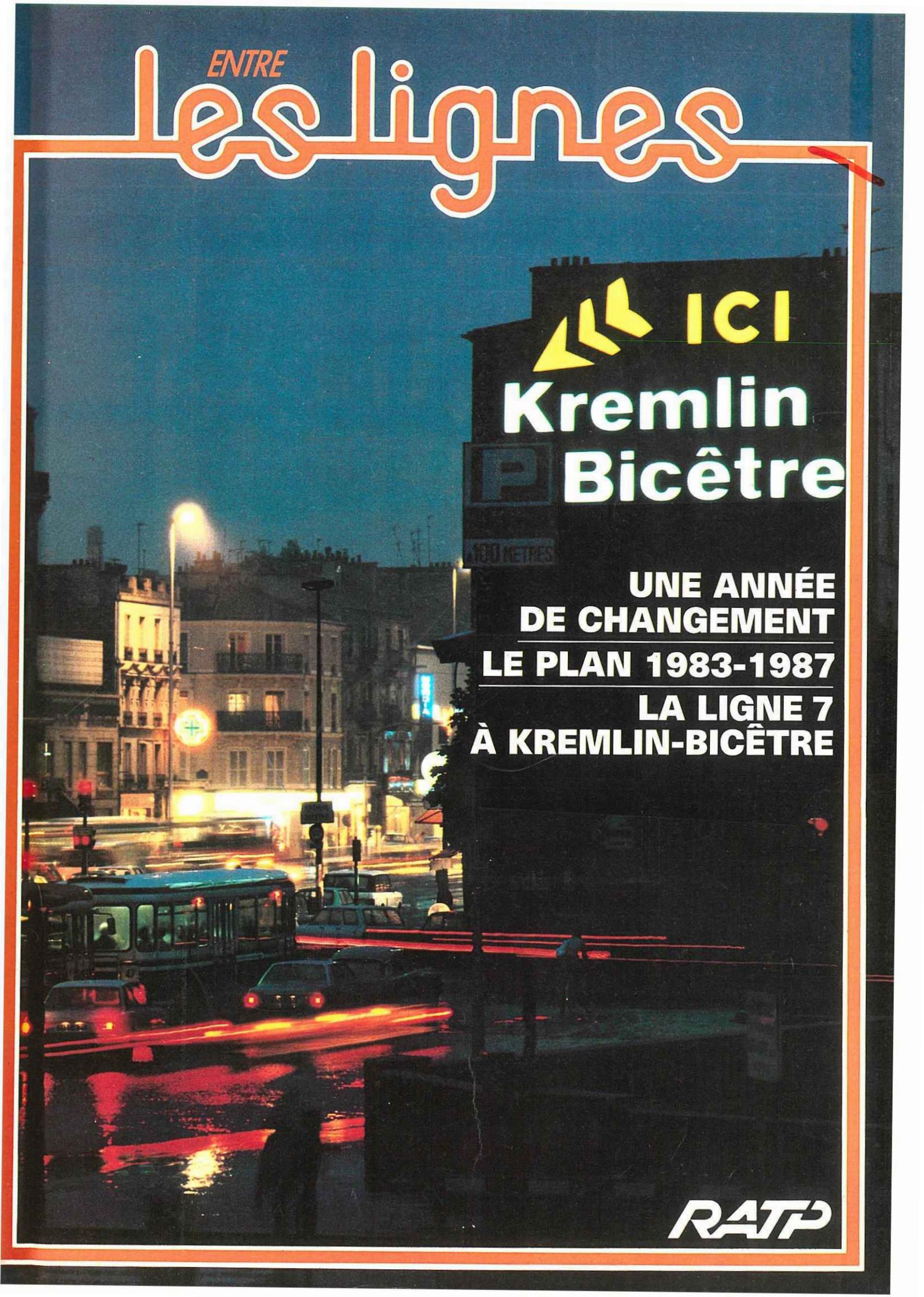


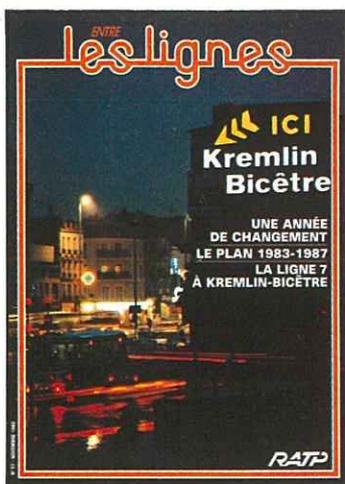
ENTRE  
**Les lignes**



**ICI**  
**Kremlin**  
**Bicêtre**

**UNE ANNÉE  
DE CHANGEMENT**  
**LE PLAN 1983-1987**  
**LA LIGNE 7  
À KREMLIN-BICÊTRE**

**RATP**



NOTRE COUVERTURE :  
Le 10 décembre 1982 sera ouverte la station « Kremlin-Bicêtre », première étape du prolongement de la ligne 7 au sud.

(Photo : RATP-Chabrol)

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,  
Christian Chaumereuil,  
Sylvie Fréchar, d,  
Chantal Naar,  
Martine Proust.

Conception et réalisation :  
Triangle Création

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

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

J. Barrau de Lorde, H. Crouta,  
G. Hamoniaux, P. Jouatte,  
M.-C. Lecoufle, J.-M. Lienart,  
G. Luche, D. Mary,  
H. Clausse.

Photographies :  
J. Thomas ; atelier photographique RATP : G. Ardaillon,  
J.-M. Carrier, B. Chabrol,  
G. Gaillard, R. Minoli, R. Roy,  
J. Thibault.

ISSN 0338-7423

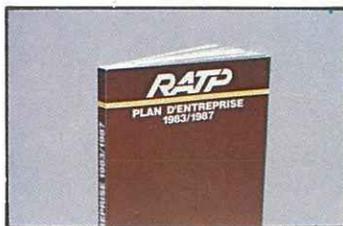
**N° 57**  
**Novembre**  
**1982**

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA RÉGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE  
**Les lignes**

## SOMMAIRE

Éditorial de M. Philippe Essig, directeur général 3



**Le plan 1983-1987** 4

Les hommes, l'événement 16

L'achat de deux turbines à gaz 21



**Une année de changement** 23



**Dossier :  
la fraude dans le métro** 35

Tarifification : du nouveau 42



**Le prolongement  
de la ligne 7  
au Kremlin-Bicêtre** 44



**Chantier RATP rue Auber** 49

Informations sociales 54

USMT 55

Le Festival Estival de Paris 56



## LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT

Cet automne, la politique commerciale fait un nouveau pas en avant, sous l'impulsion de la Régie : le « coupon jaune », véritable carte orange hebdomadaire est offert au public dès le 1<sup>er</sup> novembre. Une mesure obtenue à l'occasion de la loi du 4 août 1982 qui réduit de 40 % pour les salariés le coût des titres de transport forfaitaires utilisés pour les déplacements domicile-travail.

Pour notre entreprise, de nouvelles opportunités de développement se créent. Elles sont confirmées par un programme d'investissements très favorable en 1983.

Mais ces opportunités appellent des exigences en retour. Car, ni la création du coupon jaune, ni l'allègement du prix du transport pour le voyageur salarié, ni les investissements nouveaux ne sauraient suffire pour attirer de façon décisive une clientèle nouvelle vers le métro, l'autobus ou le RER.

Notre entreprise se trouve devant un véritable « challenge ». A nous tous, il revient maintenant de faire grandir ce qui a été semé par notre dynamisme commercial et par l'effort des collectivités publiques en faveur des transports en commun.

Nous avons déjà commencé. Ainsi de la présence accrue d'agents dans le métro.

Nous continuons, avec la volonté de trouver des réponses souples et adaptées aux problèmes posés : livre blanc de propositions pour l'accueil des handicapés sur nos réseaux, démarchage des entreprises qui pourraient être intéressées par l'achat groupé des titres de transport de leur personnel et, au début de l'année prochaine, introduction du bus articulé sur des axes de fort trafic, après le prolongement en décembre de la ligne 7 du métro au Kremlin-Bicêtre.

Ce « challenge », nous le relevons également, à notre niveau de responsabilité, dans l'économie et la vie sociale de la région Ile-de-France.

La RATP a choisi de participer activement au Plan de formation des 16-18 ans : elle fait ainsi bénéficier des jeunes du savoir-faire et de l'expérience de ses professionnels qui, volontaires, assurent depuis novembre la qualification des premiers stagiaires.

En ouvrant le dossier « fraude » devant l'opinion publique, la RATP va bien au-delà d'une simple information sur des mesures techniques : elle manifeste sa volonté de prendre en main une préoccupation très légitime des exploitants, mais aussi de la grande majorité des voyageurs, et elle entame la communication avec les fraudeurs dans le métro même.

Avec un égal souci de transparence et d'appréhension en profondeur de phénomènes sociaux fortement ressentis sur notre réseau, nous ouvrons maintenant le dossier « sécurité ».

En dépit de difficultés multiples, nous avons obtenu des résultats encourageants, tant dans le domaine commercial que technique, ou des relations humaines.

Ces résultats n'arrivent pas par hasard. Car ils sont le fruit d'un travail de fond considérable de l'ensemble des services de la RATP, des services d'études comme des opérationnels, des responsables de la coordination comme des réalisateurs sur le terrain.

C'est grâce à la capacité d'initiative, à la compétence et à la conscience professionnelle de chacun qu'aboutissent impulsions et décisions de la direction.

A ce titre, le Plan d'entreprise a valeur de symbole.

Aujourd'hui outil de **réflexion** et de **synthèse** des propositions des directions, le plan 1983-1987 s'est enrichi, pour la première fois cette année, de contributions émanant des partenaires sociaux - comité d'entreprise et organisations syndicales -, d'associations d'usagers et de consommateurs, et, bien sûr, du dialogue avec les pouvoirs publics et les élus.

Demain, le Plan doit devenir la **charte d'objectifs** à l'intérieur de laquelle l'encadrement, dans l'esprit de concertation entamé cette année, fixera et animera son programme d'activité de façon beaucoup plus décentralisée.

**Philippe ESSIG,**  
Directeur général

# LE PLAN 1983-1987

## INTERVIEW D'ALAIN GENET, CHARGÉ DE MISSION PLAN D'ENTREPRISE

**Entre les lignes : Jaune et brun, le plan d'entreprise reprend cette année les couleurs de la campagne publicitaire lancée par la RATP ; faut-il comprendre là qu'il constitue désormais essentiellement un moyen de communication ?**

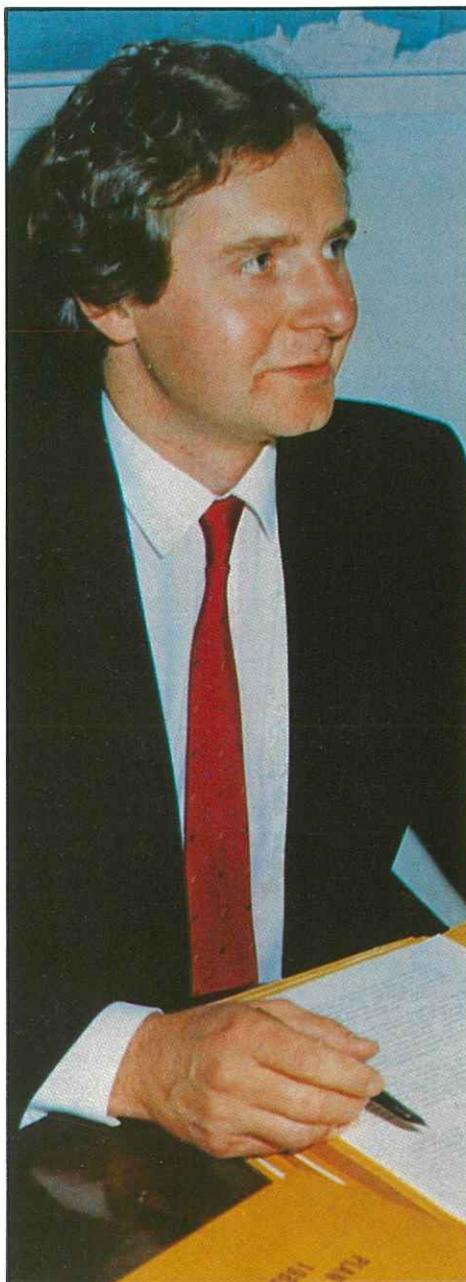
**Alain Genet :** Depuis qu'il existe, cela fait maintenant neuf ans, notre plan d'entreprise a toujours été un important instrument de communication à l'intérieur de l'entreprise comme à l'extérieur. Mais, cet instrument n'a jamais cessé d'évoluer au fil des ans dans sa forme et son contenu. Au début, il y a eu une période de lancement, de mise au point du processus, puis d'année en année les méthodes et le document ont été affinés, toujours dans un souci de progrès et de plus grande actualité, afin de suivre l'évolution du contexte politique, économique, institutionnel... et de prendre en compte les aspirations du personnel de l'entreprise exprimées au travers d'enquêtes réalisées postérieurement à la parution des différents plans.

Ainsi le dernier document publié à ce jour, le plan 1981-1985, était sensiblement différent des premiers, dans sa forme et son contenu. C'était un volume un peu moins important que les précédents, où le projet de l'entreprise à long terme et les programmes d'actions à cinq ans, étaient plus sommairement exposés, et où l'accent était mis sur des sujets particuliers, au travers de trois notes de réflexion traitant de thèmes choisis pour leur importance et leur actualité : problèmes énergétiques, politique d'entretien du matériel roulant et des installations fixes, financement et tarifs de la RATP.

**E.L.L. :** Le plan 1981-1985 que vous venez d'évoquer est paru en septembre 1980. Vous avez donc rompu le rythme annuel appliqué depuis 1973. Pouvez-vous nous en exposer les raisons et nous expliquer dans quelles conditions vous avez commencé la préparation du plan 1983-1987 ?

**A.G. :** Nous avons commencé à élaborer le plan 1982-1986, selon le processus habituel, c'est-à-dire sur la base d'orientations préalablement définies et nous avons tenu normalement les premières réunions de mise au point du projet.

Mais la période d'incertitude préélectorale puis les changements politiques survenus en mai et juin 1981 n'ont pas permis de poursuivre cette mise au point,



faute notamment de définition de la politique générale des pouvoirs publics. Aussi, les éléments indispensables à la mise en forme finale du plan d'entreprise n'ayant pu être réunis en temps utile, le plan 1982-1986 n'a pas été publié.

Dès qu'ont été définies les orientations nouvelles permettant de bâtir un plan, nous avons commencé la préparation d'une nouvelle itération du plan 1983-1987 qui doit paraître ces jours-ci, et que l'on peut qualifier de plan de la relance.

En effet, nous avons la ferme volonté de relancer dès que possible le processus de planification pour disposer rapidement d'un éclairage global sur les conséquences des nouvelles orientations à moyen terme.

**E.L.L. :** Vous avez parlé de plan nouveau, plan de la relance. Comment ce plan 1983-1987 se situe-t-il par rapport aux précédents ? Quelles sont les principales innovations ?

**A.G. :** Il faut être bien clair sur ce point. Les grands objectifs de notre planification depuis sa création ont été maintenus, à savoir :

- établir une proposition globale et cohérente pour l'avenir de l'entreprise afin de coordonner les actions et d'orienter les décisions à tous les niveaux ;
- disposer d'un instrument d'information et de concertation non contractuel avec les pouvoirs publics ;
- en faire un outil important pour l'information du personnel.

De même les caractéristiques principales n'ont pas été remises en cause : plan quinquennal, glissant, élaboré de façon décentralisée.

Mais ce plan doit être considéré comme le plan de la relance, tout d'abord dans la mesure où nous avons pris en compte beaucoup d'éléments nouveaux, et en premier lieu, les orientations définies dans le cadre de la nouvelle politique des transports collectifs en région Ile-de-France. Ce plan s'est également appuyé sur le projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs, les données du plan intérimaire 1982-1983... On trouvera dans l'article ci-après une synthèse des principaux éléments du plan 1983-1987.

Plan de la relance également en ce qui concerne la méthode d'élaboration, puisque ce plan a été beaucoup plus concerté que précédemment, la concertation ayant été élargie pour la première fois aux principaux partenaires impliqués dans la vie de l'entreprise.

Afin de mettre en œuvre cette nouvelle concertation, deux commissions de travail ont été créées :

- l'une regroupe, d'une part des élus représentant le Conseil régional et les Conseils généraux des départements de la région Ile-de-France, d'autre part des représentants des principales associations d'usagers et d'organisation de consommateurs ;
- la seconde est constituée de représentants désignés par les organisations syndicales.

Le rôle de ces commissions est d'apporter la contribution des parties représentées à l'élaboration du plan d'entreprise. Leurs observations et propositions relatives aux orientations stratégiques et aux programmes d'action sont étudiées tout au long de la procédure et dans toute la mesure du possible intégrées.

Toutefois il est bien évident que le plan constitue, en dernier ressort, une proposition établie sous la responsabilité de la direction de l'entreprise et que nous ne

demandons à personne d'autre de s'engager sur son contenu final.

Pour ce qui est des innovations, il ne faut pas omettre de mentionner enfin la structure du plan, caractérisée cette année par un plan stratégique recouvrant l'ensemble des fonctions de l'entreprise et en particulier le domaine social.

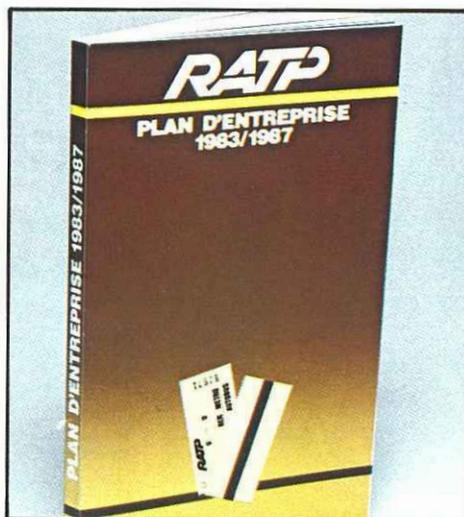
**E.L.L. : Le principe initial d'une planification décentralisée étant maintenu, nombreux sont ceux qui ont dû participer, de près ou de loin, à l'élaboration de ce plan. Pouvez-vous nous faire rapidement le portrait de ces personnes et nous indiquer leur rôle et l'évolution de leur fonction ?**

**A.G. :** Tout d'abord je crois qu'il est nécessaire de préciser que, malgré toutes ces innovations le plan 1983-1987 a été réalisé à partir des structures habituelles, et, tout particulièrement avec l'équipe qui depuis le début coordonne les travaux de planification, à savoir l'ensemble des correspondants-plan dans l'entreprise.

Cette équipe, quelle est-elle ? que fait-elle ? Je dirai qu'elle est composée d'une vingtaine d'hommes et de femmes qui jouent un rôle essentiel dans l'élaboration du plan. Ils y consacrent une part très importante de leur activité pouvant aller jusqu'au plein temps. Chaque direction ou service important dispose ainsi d'un correspondant-plan. Bien entendu ces hommes et femmes ne sont plus les mêmes que ceux qui ont lancé le plan en 1973, mais la structure et l'organisation sont restées à peu près identiques.

En plus de cette équipe qui constitue le support de notre organisation, un grand nombre de personnes de tous niveaux hiérarchiques apportent leur contribution en participant aux travaux de groupes, dans le cadre d'études, etc. D'autres enfin, collectent les données qui alimenteront les travaux du plan.

Les correspondants-plan et la mission plan réalisent un travail de conception, de coordination, de synthèse des éléments du plan et de réflexion quant à l'évolution des procédures de planification. Ils ont également un rôle d'animation au sein de leur direction. J'insisterai sur ce dernier point qui me semble particulièrement important. En effet, au moment où la concertation est renforcée, où l'on souhaite instaurer un dialogue permanent au sein de l'entreprise, où l'on recherche une élaboration du plan la plus décentralisée possible, le rôle d'animation de « l'équipe plan », dans les directions, au sein de groupes de travail, me paraît prendre une dimension nouvelle très importante. Ce n'est qu'en accentuant l'animation et la communication à tous les niveaux de l'entreprise que l'on atteindra notre objectif de faire participer le plus grand nombre à l'élaboration du plan, et ainsi contribuer à mieux préparer l'avenir de l'entreprise.



**E.L.L. : Si l'on se réfère à la nouvelle loi portant réforme de la planification, celle-ci s'appuiera à la fois sur un plan national, des plans régionaux et des plans d'entreprise (notamment entreprises publiques). Dans ce cadre, comment la RATP envisage-t-elle l'articulation des plans aux différents niveaux ?**

**A.G. :** Cette année, on a assisté à la relance de la planification dans notre entreprise. Avec la nouvelle loi sur la planification dont vous faites état, cette relance devrait prendre une ampleur générale aussi bien au niveau national qu'au niveau régional. Quelles vont être les interactions entre ces différentes planifications ? C'est effectivement une question importante que l'on doit se poser.

Au niveau national, tout d'abord, la RATP a toujours eu des contacts privilégiés avec le Commissariat général du plan, et ces liens se sont encore récemment renforcés.

Cependant les interactions vont être d'autant plus importantes qu'il y aura concordance des périodes couvertes par le 9<sup>e</sup> plan national et notre prochain plan. Les orientations stratégiques du 9<sup>e</sup> plan s'imposent, bien entendu, à notre plan d'entreprise et nous en tiendrons le plus grand compte dès qu'elles seront connues, soit aux environs de mars 1983. Réciproquement, la RATP est représentée dans plusieurs groupes de travail préparatoires au 9<sup>e</sup> plan (groupe transports, groupe industries des transports terrestres, groupe calcul économique) et, surtout, à la Commission nationale de planification, par l'intermédiaire de son président. Je souhaite que notre plan puisse être examiné et utilisé par certaines de ces instances.

La loi portant réforme de la planification envisage la possibilité de passation de contrats de plan entre l'État et les entreprises publiques. On ne sait pas encore comment la RATP s'inscrira dans cette

démarche mais, en tout état de cause, le plan 1983-1987 qui va paraître n'a pas été préparé dans cette perspective, et, ne doit donc pas être considéré comme un « pré-contrat de plan ».

Mais c'est surtout, naturellement, avec le plan de la région Ile-de-France que les interactions vont être les plus fortes et que les liens devront être resserrés. On a pu mesurer, au cours des derniers mois, l'importance que le Conseil régional entendait accorder au plan 1983-1987. Des réunions de travail, aux différents niveaux, vont être tenues au cours des mois à venir. Lorsque les principaux éléments du plan régional seront connus, ils constitueront dans certains domaines, notamment les extensions de réseaux, des données à prendre en compte. Bien évidemment, nous ne pouvons afficher dans notre plan des éléments sur lesquels la région n'a pas encore pris nettement position. Dès cette année, la rédaction du plan d'équipement a été faite avec beaucoup de prudence sur ce point là.

**E.L.L. : Et maintenant que sera le plan 1984-1988 ? Pensez-vous que les principales innovations adoptées pour ce plan seront maintenues voire élargies pour le prochain plan ?**

**A.G. :** Je vous répondrai affirmativement sur ce point. Nous allons poursuivre la concertation comme l'année passée, et même l'élargir encore en introduisant de nouveaux partenaires : les comités professionnels.

Une demande d'intégration des comités professionnels nous a, en fait, été formulée dès 1982. Nous n'avons pu la satisfaire pour le plan 1983-1987 compte tenu du planning d'élaboration extrêmement serré et de la difficulté que l'on aurait rencontrée pour associer valablement, en cours de processus, un nouveau partenaire non prévu dès le commencement des travaux. Mais, nous étions bien décidés à répondre positivement à cette demande dès que possible ; ce sera chose faite pour le plan 1988.

De même, nous avons la ferme intention d'accentuer la décentralisation dans les directions. Devant la multiplicité des partenaires impliqués, et la volonté que nous avons de décentraliser l'élaboration du plan, l'implication des différents niveaux de décision doit être particulièrement soignée.

On le voit, la planification a encore beaucoup à progresser dans notre entreprise, malgré tout ce qu'elle a déjà apporté au cours des dix dernières années. Je dirai même qu'elle revêt une importance accrue à un moment où les modifications de notre environnement s'accroissent et où la concertation sur les programmes d'actions à moyen terme apparaît comme un des facteurs essentiels du développement harmonieux de notre entreprise.



## LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE LA RATP

L'élaboration et la mise en œuvre de la nouvelle politique des transports collectifs menée par la RATP sont fondées sur cinq principes qui par ailleurs ont déjà été exposés aux lecteurs d'*Entre les lignes*. Il s'agit de la réalisation progressive du droit au transport pour tous, de la planification de l'essor du service public, du développement de la concertation avec les élus, les représentants du personnel et les usagers, de la transparence des informations et des comptes, et enfin, de la nécessité d'une approche pluraliste – c'est-à-dire sans restriction d'opinions ou de méthodes – des différents problèmes posés à la RATP.

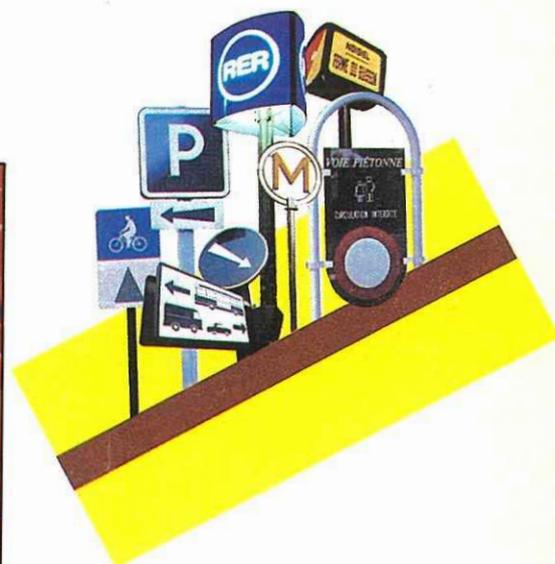
Rappelons que ces principes permettent de définir **cinq orientations d'actions** :

- la croissance de la part des transports collectifs dans les déplacements en agglomération parisienne,
- la réduction des inégalités de traitement entre les usagers du centre de l'agglomération parisienne et ceux de la périphérie,
- la contribution des transports à l'amélioration de la qualité de la vie urbaine et au progrès social et humain,
- la participation de l'entreprise aux grands objectifs nationaux notamment à l'effort de lutte contre le chômage,
- la recherche d'une plus grande efficacité économique et sociale dans l'entreprise.

A partir de ces différents principes et orientations d'action, la RATP a défini un **plan stratégique** qui fait l'objet de la première partie du présent plan d'entreprise. Il s'agit de l'énoncé des différentes stratégies que la RATP se propose de mettre en œuvre en matière commerciale, de développement des réseaux, sociale, de gestion, de recherche, et dans le domaine financier. Par rapport aux plans antérieurs, il porte sur un domaine plus étendu puisqu'il détaille l'ensemble des stratégies de l'entreprise et comprend pour la première fois un essai d'énoncé d'une stratégie sociale.



A Orsay-ville, un exemple de bonne coordination entre le RER et les autres modes de transport.



## STRATÉGIE COMMERCIALE

La stratégie commerciale est composée de trois grands axes :

### - développer le service public des transports collectifs

Étant donné la croissance modérée à prévoir dans les prochaines années pour la mobilité motorisée, l'augmentation du trafic des transports en commun devrait être prise, pour l'essentiel, sur l'automobile. Dans cette perspective, il s'agira d'améliorer l'attractivité du réseau et de dégager des gains de temps, de confort et d'argent significatifs pour les usagers. Une meilleure intégration des différents modes, l'extension des réseaux et l'amélioration de l'image de l'entreprise concourent à la réalisation de cet objectif.

### - réduire les inégalités entre Paris et la banlieue

Si 70 % des déplacements dans Paris sont effectués en transports en commun, ce taux n'est que de 17 % pour les liaisons inter-banlieues (dont 14 % effectuées en tout ou partie sur les réseaux de la RATP). La RATP se doit donc de rechercher des solutions pour satisfaire les besoins de mobilité de banlieue à banlieue, et ceci à un coût acceptable pour la collectivité. Cela peut conduire à la définition de nouveaux types de dessertes dans les zones les moins denses.

### - répondre aux attentes des voyageurs

À la demande traditionnelle de confort et de rapidité s'ajoutent d'autres attentes qualitatives auxquelles l'accueil en station, l'animation, l'ouverture sur l'extérieur par la vidéo, la télématique par exemple, sont quelques unes des réponses. Le voyageur souhaite de plus que le réseau qu'il utilise soit bien coordonné avec les autres modes de transport dont la voiture particulière, et bien intégré à la ville ou au quartier qu'il dessert. Enfin, la diversification des services offerts par la RATP pendant le temps de transport et l'apparition de transports plus personnalisés répondraient au besoin d'individualisation de l'usage des transports collectifs.



Il en est de même à Asnières-Gennevilliers entre le métro et les autobus.



## STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Élément essentiel de la réponse de la RATP à l'évolution de la demande de transport et de l'environnement, la stratégie de développement du réseau de transports en commun s'articule autour de trois lignes d'action :

### – étendre le réseau

Il s'agit à la fois de l'extension géographique et de la diversification du service dans les zones déjà desservies, par la création ou le prolongement de lignes, la diminution des temps d'attente et de parcours et l'augmentation de certaines amplitudes de service de manière à mieux satisfaire la demande en soirée et en fin de semaine.

### – unifier et structurer le réseau

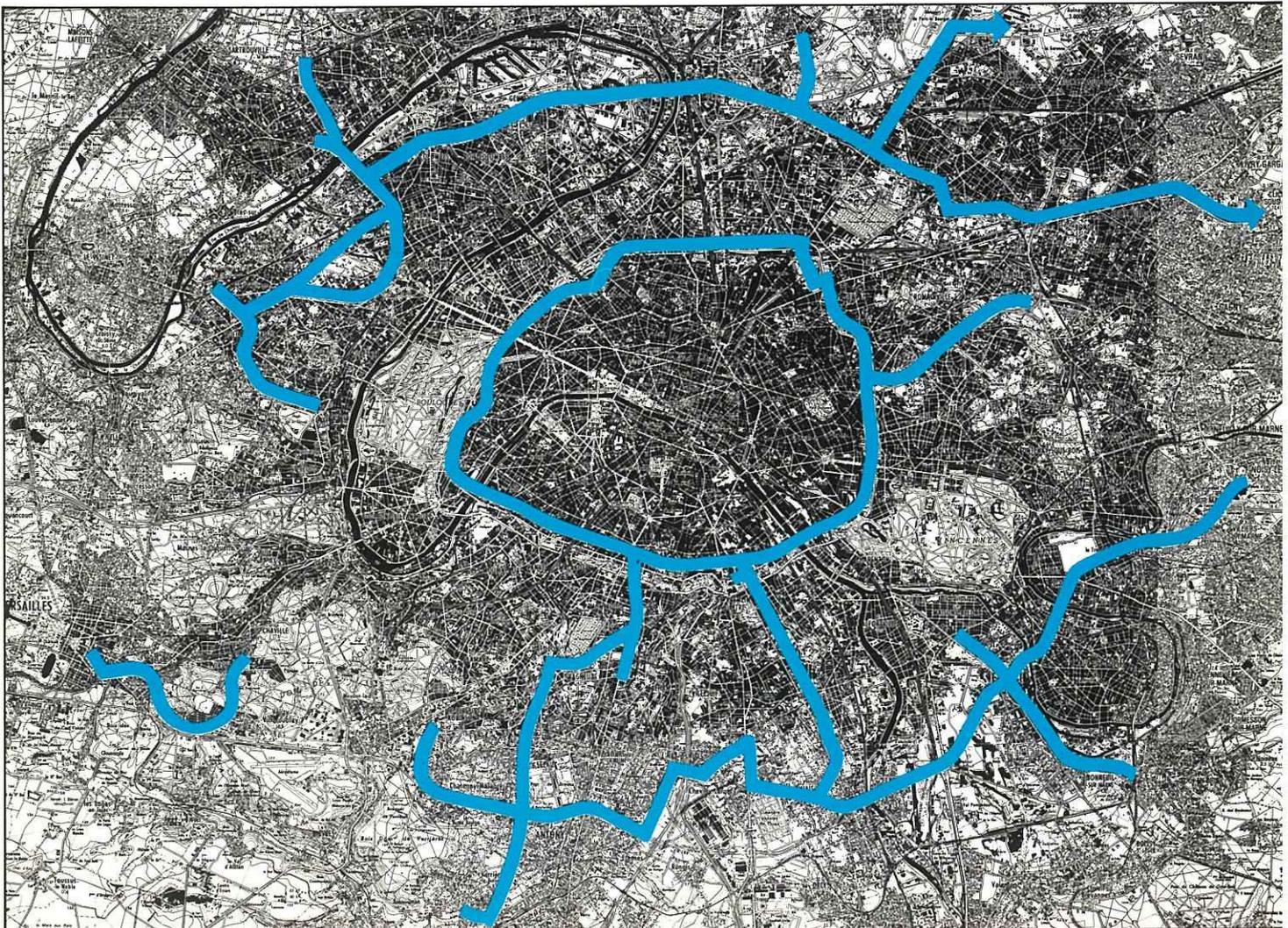
Plusieurs moyens sont proposés pour atteindre cet objectif. Tout d'abord supprimer ou améliorer les correspondances, c'est-à-dire les ruptures de charge entre les différents modes de transport. Les interconnexions, les prolongements et les rabattements de lignes sur des points d'échanges, l'aménagement de ces points dans le but de réduire la pénibilité des passages d'un mode de transport à un autre vont en ce sens. Il en est de même de l'harmonisation des amplitudes de la signalisation, de la tarification et du développement des parcs d'échanges entre la voiture particulière et les transports en commun.

En outre, l'organisation du réseau autour de sites propres classiques (métro, RER, SNCF banlieue) ou nouveaux (autobus, trolleybus, tramways) doit être conduite de manière à obtenir une meilleure structuration du réseau.

### – assurer un service minimal garanti

Il s'agit de faire entrer peu à peu dans les faits le « droit au transport » pour tous et en particulier aux 40 % de la population ne pouvant utiliser d'autres modes de transport que les transports en commun. Les normes d'un service minimal, en cours d'étude, concernent tant la couverture géographique du réseau que la fréquence et l'amplitude du service offert. La RATP fera une proposition en ce sens aux pouvoirs publics.

La concrétisation des grandes lignes de la stratégie que l'on vient d'esquisser constitue le « projet de la RATP » qui prend place dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et dont les propositions peuvent être regroupées en quatre pôles.



## – réaliser les interconnexions du RER

L'axe stratégique pour le développement du RER dans les prochaines années existantes en réalisant les interconnexions des lignes SNCF et RATP (interconnexion nord-sud par la ligne B à Gare du Nord, interconnexion ouest par la ligne A à Nanterre desservant Cergy et Poissy, création à Saint-Michel d'une gare de correspondance entre les lignes B et C qui complètera le maillage du réseau, et réalisation de la ligne D qui mettra en relation directe certaines lignes des réseaux nord et sud-est de la SNCF par l'utilisation des infrastructures RATP entre Gare du Nord, Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon.

## – poursuivre l'extension du métro

Il convient tout d'abord de réaliser les opérations retenues dans le plan intérimaire 1982-1983 de la région Ile-de-France, c'est-à-dire les prolongements de la ligne 5 à Bobigny (en cours), de la ligne 7 au sud au Kremlin-Bicêtre et à Villejuif (en cours) et au nord à La Courneuve, de la ligne 1 à la Défense. Pour d'autres dessertes, les études sont poursuivies afin d'éclairer les pouvoirs publics pour définir les ordres de priorité mais aussi le choix du mode de transport, les caractéristiques des zones considérées pouvant conduire à une alternative entre le métro et d'autres modes.

## – réaliser 200 km de voies en site propre

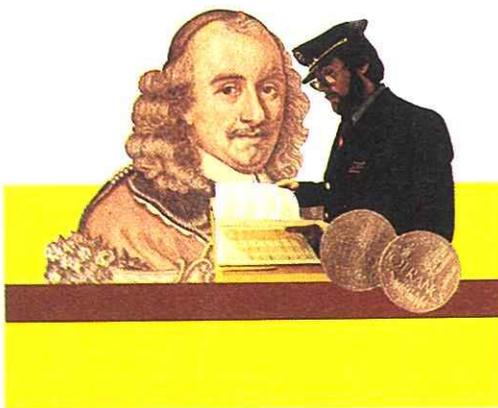
Ce « réseau principal de surface », où seraient atténuées les difficultés de circulation que connaît généralement l'autobus, contribuerait, en banlieue, à réaliser une offre de service « compétitive » pour les déplacements de banlieue à banlieue et à compléter la desserte radiale du réseau ferré, de manière à améliorer les relations entre les pôles d'habitat et les zones d'emplois et d'activité. Ce réseau, composé d'environ 75 km de radiales et de 150 km de rocades (dont la ligne PC) bénéficierait d'aménagements divers allant d'une emprise continue au sol, voire en souterrain, à des aménagements discontinus, plus légers, portant en particulier sur les carrefours. Précisons que certains tronçons sont en cours de réalisation sur les RN 186, 192 et 305 mais que la RATP se heurte à un certain nombre de difficultés tant sur le plan politico-administratif que technique.

Les différents types de véhicules envisageables seraient diversifiés en fonction, en particulier, des conditions d'exploitation et du trafic escompté. Il s'agirait, bien sûr, dans la plupart des cas, de l'autobus standard, mais aussi peut-être de l'autobus articulé, du trolleybus, du tramway (étude en cours pour la liaison Saint-Denis - Bobigny), et d'Aramis dont Entre les lignes a déjà amplement parlé.

## – améliorer le réseau d'autobus actuel

Dans ce domaine, il convient d'ache-

ver la restructuration du réseau de banlieue, et de compléter les études précédemment menées par de nouvelles en vue d'améliorer la desserte des secteurs « à cheval » sur les zones desservies simultanément par la RATP et l'APTR, afin de pouvoir mieux répondre à l'objectif d'amélioration des liaisons inter-banlieues. Enfin, le réseau de Paris devra être ajusté à l'évolution de la demande.



## STRATÉGIE DE GESTION

Les données de la gestion de la RATP relèvent des trois soucis suivants : une mission de service public vis-à-vis de la collectivité, une volonté de progrès social vis-à-vis du personnel et une contrainte de rigueur financière vis-à-vis des pouvoirs publics.

Pour dépasser les oppositions qui peuvent apparaître entre ces différentes données, il est indispensable de recourir à une « dynamique », celle de la croissance fondée sur une progression régulière du trafic. La croissance doit favoriser une utilisation optimale des ressources de l'entreprise et permettre de dégager de nouveaux moyens pour l'amélioration du service rendu au moindre coût social. Et le bilan de l'entreprise ne peut donc prendre toute sa signification que dans le cadre d'un bilan plus vaste, celui de la collectivité.

Compte tenu de ces dimensions de la gestion, examinons tout d'abord les différents impératifs auxquels doit répondre la politique menée dans ce domaine et qui sont principalement :

### – l'efficacité interne

La RATP est une entreprise pour qui la productivité est nécessaire pour atteindre ses objectifs d'amélioration du service public et de progrès social. En raison de ses conséquences sur la qualité du service offert, pour le personnel et en ce qui concerne l'équilibre financier, la productivité s'impose comme un thème de concertation à traiter largement.

### – la rentabilité socio-économique

La Régie étant une entreprise « publique », on ne saurait s'en tenir au seul point de vue de la rentabilité financière. Il y a lieu de considérer tous les avantages procurés aux voyageurs tels que les gains de temps et l'accessibilité, les effets externes sur les autres agents économiques, et plus généralement les incidences d'ordre économique et social sur l'emploi, la croissance et les grands équilibres. En ce sens on peut parler d'une « efficacité sociale ».

Analysons maintenant dans quelle organisation au niveau du pouvoir, du contrôle et de l'information, la politique en matière de gestion est appelée à se développer.

### – le pouvoir

L'organisation doit pouvoir s'adapter à toute évolution par la « décentralisation » qui apparaît ainsi d'intérêt stratégique. Celle-ci répond au souci d'efficacité par une répartition du pouvoir telle que la décision puisse être prise au premier niveau où sont réunies la compétence et la connaissance des faits. L'exercice d'un pouvoir plus efficace dans l'entreprise dépend de conditions qu'il reste à améliorer et qui sont l'implication de l'encadrement, l'adéquation des personnes aux postes, l'aptitude à la communication et la formation à la gestion.

### – le contrôle

Les conditions de la liberté d'action des responsables sont à organiser. Chacun d'entre eux doit bénéficier de la confiance de ses supérieurs en vertu du principe de l'auto-contrôle, mais ce principe doit être complété par un audit \* efficace afin que la direction soit assurée que l'organisation nécessaire existe et qu'elle fonctionne.

### – l'information

L'information joue un rôle déterminant dans la vie de l'entreprise, c'est ainsi que l'évolution des différents systèmes d'information doit permettre de réaliser le degré de décentralisation de l'outil qui donnera à chaque niveau le maximum de responsabilité sans perdre la cohérence d'ensemble. Dans cette optique, deux orientations sont retenues pour le développement des principaux systèmes d'information de gestion : d'une part, conserver une suffisante unité aux procédures de saisie des données, et d'autre part, assurer la diversité nécessaire au traitement de l'information en sortie.

\* audit : fonction de direction générale ayant pour objet de vérifier l'existence et la fidélité des contrôles dans tous les domaines au sein de l'entreprise.



## STRATÉGIE DE RECHERCHE

La stratégie de recherche à la RATP s'inscrit dans le cadre de la relance conduite par le gouvernement. Ainsi la Régie se propose d'augmenter son effort dans ce domaine de 8 % par an, en volume, jusqu'en 1985, puis de le maintenir constant jusqu'en 1987.

Les principaux enjeux de cette relance de la recherche pour la RATP sont :

- la réussite d'une nouvelle phase d'extension et de modernisation de l'entreprise.
- le maintien de la compétitivité internationale de l'ingénierie française dans le domaine des transports en commun et sa contribution à la relance de l'industrie.
- la préparation de l'avenir.

Pour mener à bien ce processus de relance de la recherche, une réflexion a été conduite selon un triple objectif :

- définir un « cadre » pour la recherche à la RATP précisant le domaine couvert par la recherche dans l'entreprise, les conditions de sa mise en œuvre, et proposant des critères aptes à orienter cet effort de recherche selon les priorités de l'entreprise.
- tenter de mieux articuler les programmes de recherche aux stratégies de l'entreprise.
- déterminer les différentes conditions du succès de cette relance de la recherche dont la plus déterminante est la volonté de l'ensemble des dirigeants de l'entreprise.

Le plan de recherche sera présenté prochainement aux lecteurs d'Entre les lignes. Cependant il est possible de préciser dès maintenant quelques orientations générales. Les actions de recherche visent en premier lieu une meilleure connaissance de l'environnement et des demandes en matière de déplacements. Dans le domaine de l'offre de transport, elles s'attachent au développement, à la structuration et à l'intégration des réseaux, elles portent également sur les méthodes d'exploitation et les moyens techniques : le métro de l'an 2000, ARAMIS, le TRAX ou trottoir roulant accéléré (un prototype sera installé en 1983 à Invalides), un nouveau groupe motopropulseur pour l'autobus urbain. Les recherches visent également la question des ressources, la modernisation des secteurs secondaire et tertiaire de l'entreprise.



## STRATÉGIE FINANCIÈRE

Deux impératifs définissent les contours de la politique financière de la RATP : d'une part, assurer une gestion financière rigoureuse avec le développement des instruments et des procédures de gestion, et d'autre part, obtenir les différents moyens financiers indispensables à la réalisation des objectifs généraux de fonctionnement et de développement qui lui ont été fixés.

La caractéristique essentielle des prochaines années dans le domaine financier est, pour la Régie, la participation à l'étude, à la mise en place et au fonctionnement d'un régime financier adapté à la nouvelle répartition des responsabilités en matière de transports collectifs en région Ile-de-France.

**Le nouveau régime de financement** doit être fondé sur trois conditions essentielles qui sont seules de nature à garantir, qu'à terme, les équilibres ne se détérioreront pas de nouveau. Il convient tout d'abord, de rechercher un régime financier autonome des conséquences du régime financier antérieur par la remise de tout ou partie de la dette contractée auprès des collectivités publiques (FDES et Région) et par un allègement des charges de retraite obtenu au moyen d'une normalisation analogue dans son principe à celle qui a déjà été consentie à d'autres entreprises publiques. Ensuite il importe de mettre en place de nouvelles structures de financement qui minimisent le coût des ressources pour l'entreprise et qui rendent au moins budgétairement neutres les investissements résultant de l'extension des réseaux. Ce souci doit permettre de relever le niveau des subventions d'équipement dont bénéficiera la Régie et donc de réduire la part faite aux emprunts dans le financement des investissements. En dernier lieu la RATP souhaite disposer d'une autonomie de gestion élargie dans le cadre d'un partage de responsabilités clairement établi.

La RATP propose dès lors les modalités devant régir les relations nouvelles entre l'autorité organisatrice et l'entreprise et qui consisteraient en un convention permanente, des contrats passés pour une durée de trois ans et une déclaration de service annuel. Dans un tel contexte, le plan d'entreprise constituera sans aucun doute un document préparatoire essentiel pour l'élaboration et l'enchaînement cohérent des contrats pluriannuels successifs.



## RER, MÉTRO, AUTOBUS : LES PROGRAMMES D'ACTION

Quelles actions se propose d'engager la RATP pour concrétiser sa stratégie et parvenir aux objectifs énoncés ci-dessus.

Les chapitres du plan d'entreprise consacrés aux réseaux RER, métro et autobus nous fournissent la réponse à cette question. Il est en effet possible d'y trouver la description des différents réseaux à l'horizon 1987. Certes, rendre compte dans le détail et en totalité de toutes les actions qui, année après année, modifieront la physionomie des transports en Ile-de-France, relève de la gageure. A grands traits, nous tenterons, échéancier à l'appui, de formuler les propositions novatrices de l'entreprise. Des dérives, des modifications sont certes possibles. Nul n'est maître absolu de son avenir. Il n'en reste pas moins vrai que ces différentes actions illustrent la volonté de la RATP de maîtriser son devenir.

En ce qui concerne le réseau ferré, l'événement majeur des cinq prochaines années, sera la réalisation des interconnexions RER. Côté métro, c'est incontestablement l'effort d'humanisation, de valorisation du temps de transport et d'amélioration des rapports entre les voyageurs et les agents qui sera amplifié. L'avenir du réseau d'autobus s'articulera autour du développement vers la banlieue et une meilleure qualité de service. Quel que soit le mode considéré, une double perspective anime tous les projets : offrir à tous les habitants de l'agglomération parisienne, et spécialement aux habitants de la banlieue, un moyen de transport adapté à leurs besoins et améliorer la qualité du service actuellement offert.



La ligne 7 sera prolongée en 1984 à Villejuif.

## PLANS RER, MÉTRO ET AUTOBUS

Ces importants chapitres du plan d'entreprise constituent en quelque sorte le noyau dur des programmes d'action. Ils recensent les actions qui modifieront les réseaux de la RATP et qui amélioreront le service.

Le trafic RER de 223 millions de voyages en 1981 devrait connaître une croissance d'un rythme supérieur à 6 % par an. Elle se traduira par une augmentation sensible du trafic à l'heure de pointe sur les tronçons les plus chargés de la ligne A et B. Pour y faire face, l'offre de transport RATP augmentera de près de 30 % sur la durée du plan.

Outre l'extension des lignes du RER, l'amélioration du confort tant dans les trains que dans les gares ne sera pas négligée. Ainsi :

- mi 1984 : la ligne B sera totalement équipée en MI 79 ;
- début 1986 : la ligne A sera équipée à près de 40 % avec le matériel MI 84 qui, fonctionnellement semblable au MI 79, en diffèrera cependant par certaines simplifications et par l'adoption d'organes techniques de pointe.
- 1987 : l'ensemble des gares de la ligne B seront rénovées. Un budget de 11 millions de francs par an est prévu à cet effet.

### LE MÉTRO

Peu de modifications seront apportées au cours du plan aux intervalles minimaux actuels. Demeure le problème de la ligne 13 très chargée au nord : fin 1982 une première solution sera mise en œuvre. Elle consiste en une expérience de retournement automatique au terminus Châtillon-Montrouge. L'intervalle passerait ainsi de 105 à 100 secondes. En 1983-1984, l'aménagement de la signalisation d'espace devrait permettre un intervalle minimum de 95 secondes.

Les orientations du plan confirment un certain ralentissement de la mise en service des prolongements de ligne. Après les extensions des lignes 7 (à La Courneuve en 1985, à Villejuif en 1984), 5 (à Bobigny en 1984) et 1 (à La Défense en 1987), et éventuellement au-delà du plan les lignes 13 à Asnières-Gennevilliers III et Saint-Denis Université, et 8 à Créteil Parc Régional, le réseau ne devrait guère évoluer, à moins qu'une nouvelle desserte ne s'impose dans le cas où, au prix d'une interstation supplémentaire, il serait possible de rejoindre une gare routière ou un parc de stationnement... D'autres solutions, le tramway par exemple, pourraient également être mieux adaptées à la demande de transport.

Le plan Métro 1983-1987 insiste sur les moyens donnés aux voyageurs pour rendre plus agréable leur temps de transport. L'effort d'humanisation sera poursuivi :

- En 1985, 350 quais devraient être équipés d'agents d'accueil et d'information ;
- fin 1987 : la moitié des stations auront été rénovées. D'autre part, les actions

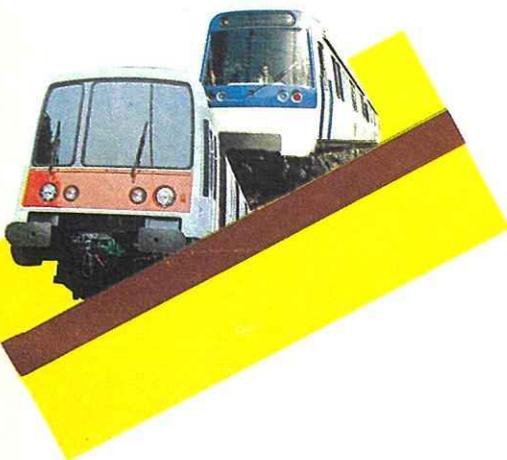
contre le vandalisme et la délinquance, la lutte contre la fraude seront intensifiées.

Une des priorités de cette politique d'humanisation est donnée à l'information des voyageurs. L'innovation en ce domaine sera le poste central des stations (PCS) organisme central informant rapidement et avec précision les voyageurs soit directement par la diffusion de messages sur postes de télévision couleur, soit indirectement par les agents de stations disposant de moyens relevant de la bureaucratie. Un PCS sera expérimenté dès 1983 sur la ligne 5.

### Renouvellement du matériel roulant

- 1984 : 10 trains MF 77 permettront d'homogénéiser le parc de la ligne 7 et, par transfert, de réformer 5 trains articulés de la ligne 10 ;
- 1986 : 7 trains MF 77 supplémentaires équiperont la ligne 13 prolongée à La Courneuve ;
- 1986 : 15 trains dont le type n'a pas encore été défini devraient remplacer les 15 éléments « matériel articulé » de la ligne 10 circulant depuis 1952.
- 1988 : remplacement du matériel MP 55 de la ligne 11

La Régie devra ainsi définir des matériels de remplacement en arbitrant entre les soucis de normalisation des services d'exploitation et d'entretien et le souci de promouvoir l'évolution technologique. En effet, se poursuivent pendant toute la durée du plan les recherches sur le futur métro de l'an 2000 dont la mise en service est prévue à la fin du siècle.



### LE RER

L'événement majeur du plan 1983-1987 sera le développement du RER et la réalisation des différentes interconnexions. Le calendrier présenté ci-après est sous réserve d'une livraison normale du matériel interconnexion (MI).

**Ligne A : septembre 1986 :** l'interconnexion Ouest sera réalisée à Nanterre entre la ligne A RATP et les lignes de Cergy-Puiseux et de Poissy, le service sera accru avec pour objectif final un intervalle de 2 minutes à l'heure de pointe sur le tronçon central.

**Ligne B : printemps 1983 :** l'interconnexion de 8 trains à l'heure de pointe sera réalisée, entre la partie RATP de la ligne B et les lignes SNCF de Roissy et de Mitry-Claye. En septembre 1983, 12 trains seront interconnectés.

Mi-1984 : achèvement de l'interconnexion totale, tout le matériel ancien étant retiré du service.

Fin 1986 : ouverture de la gare Saint-Michel en correspondance avec la ligne C de la SNCF.

**Ligne D : fin 1985 - début 1986** il est prévu que le terminus des trains SNCF desservant Orry-la-Ville soit reporté de la Gare du Nord à Châtelet-Les Halles. La ligne D ainsi amorcée pourrait être ensuite raccordée à la Gare de Lyon, reliant ainsi la ligne d'Orry-la-Ville aux lignes de banlieue sud-est SNCF.



### LES AUTOBUS

La priorité est désormais au développement du réseau de surface dont la flexibilité et la faculté d'adaptation à des dessertes de caractéristiques très différentes permettent de rechercher à chaque fois

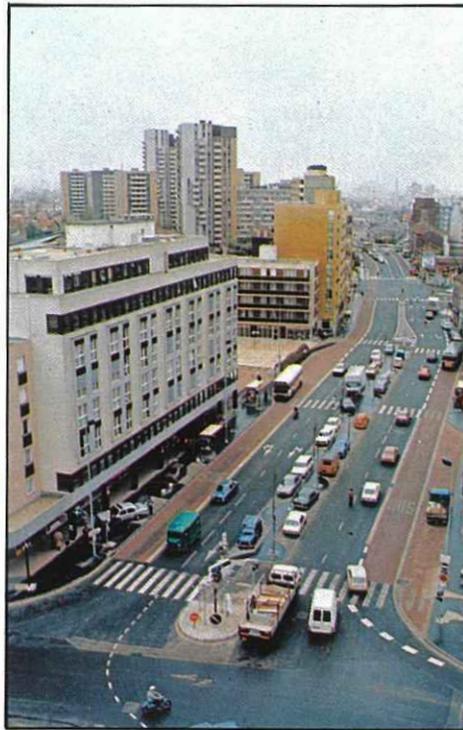
les solutions les meilleures pour satisfaire les besoins locaux.

Dans les zones déjà desservies l'effort portera :

- sur la diminution de l'éloignement du point d'arrêt. 7 à 8 % des habitants de banlieue sont encore à une distance supérieure à 500 m.
- sur la réduction du temps d'attente et l'amélioration du confort aux heures de pointe (en 82, 20 lignes à Paris et 40 en banlieue ont un taux de charge supérieur à 4 voyageurs au m<sup>2</sup>)
- sur la régularité des passages (l'irrégularité majeure de 20 % le temps moyen d'attente)
- sur l'augmentation de la vitesse commerciale des autobus par un plus grand respect des couloirs et un aménagement « des points noirs »
- sur la réduction des inconvénients de transbordements inévitables. Une liaison directe ne pouvant satisfaire qu'un faible pourcentage des déplacements, la création de lignes nouvelles pourraient améliorer les déplacements en transport en commun qui sont actuellement nettement plus longs qu'en voiture. De même, il convient d'aménager les correspondances de manière à ce qu'elles soient aussi courtes et faciles que possible.

Point capital de tout le dispositif, l'extension de la zone d'action de la RATP, particulièrement en banlieue. La mise en œuvre d'un réseau unique, maillé et cohérent sur le plan de la desserte ne pourra se faire que sous la maîtrise d'œuvre d'un exploitant unique ayant un contrôle tech-

nique direct et réel sur l'ensemble des autres exploitants de la zone urbanisée de l'Ile-de-France. Le poids que représente la RATP dans les transports de voyageurs en région parisienne et son expérience sur le terrain semblent la désigner pour assurer cette fonction d'exploitant maître d'ouvrage.



Améliorer la vitesse commerciale grâce notamment aux couloirs d'autobus en site propre.

L'exécution proprement dite du service peut, quant à elle, être réalisée de deux manières, soit directement, soit par le biais de contrats d'affrètement des lignes des sociétés de l'APTR.



L'affrètement : ici un autobus de l'APTR affrété pour desservir la ville nouvelle de Cergy.

Enfin des études sont engagées pour la mise au point de nouveaux types de dessertes, adaptés aux caractéristiques des zones peu denses.

Ces différents thèmes d'actions conduisent à diverses propositions. Pour Paris : amélioration de la desserte des 13<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements, rétablissement sur plusieurs lignes du service du dimanche ainsi qu'en soirée sur diverses lignes, renforcement du service à l'heure de pointe avec pour objectif ne pas dépasser 4 voyageurs par m<sup>2</sup>. Pour le réseau de banlieue, nous retrouvons le même programme avec comme objectifs supplémentaires une amélioration des correspondances avec le réseau ferré et une uniformisation plus poussée des fréquences.

En ce qui concerne la reconstruction, il convient d'achever la réalisation des mesures résultant des études menées dans ce domaine avec comme objectif un maillage mettant la population et les emplois à moins de 500 m d'une ligne d'autobus et multipliant les liaisons directes.

Quant aux opérations de confort, un certain nombre de rendez-vous sont fixés :

- 1983 : l'autobus articulé circulera sur 3 lignes d'autobus (91, 183 C et 215) ;
- 1986 : mise en service d'une nouvelle génération de véhicules « l'autobus futur » : longueur 12 m, moteur à l'arrière, plancher horizontal à 560 mm.

Au cours du plan, la rénovation des gares d'autobus concernera : Vincennes-Château, Porte de Champerret, Pont de Sèvres, Porte des Lilas et Porte de Saint-Cloud.





## PROGRESSER ENSEMBLE

**Cette année pour la première fois, une stratégie sociale figure dans le Plan d'entreprise de la RATP. Son but ? Concilier, compte tenu des moyens disponibles, les impératifs de service public avec les aspirations des hommes et des femmes qui en font la force vive.**

Cette innovation importante appelle plusieurs remarques. Si les réalisations matérielles ou commerciales peuvent être planifiées avec une certaine précision, le Plan social ne définit que des orientations de principe dont la mise en pratique devra tenir compte de nombreux facteurs extérieurs : contexte économique général, évolution de la législation et de la réglementation, directives gouvernementales... La stratégie sociale ne saurait par ailleurs préjuger des résultats des négociations menées, selon une pratique désormais bien établie, à la RATP, entre la direction et les organisations syndicales.

Plus ambitieuse que les précédents plans de personnel, cette stratégie sociale qui vient d'être définie, prend en compte tous les aspects de la vie de l'entreprise dans le souci de permettre à chacun d'y participer plus activement grâce notamment à un réel effort de concertation et de décentralisation.

### UNE POLITIQUE DYNAMIQUE DE L'EMPLOI

La RATP propose de contribuer à la lutte contre le chômage en créant environ 3 000 emplois d'ici 1987 (non compris les besoins qui pourraient résulter d'une diminution de la durée de travail en-deçà de 38 heures). Ces emplois permettront de développer les réseaux et d'accroître la qualité du service rendu.

La RATP - qui envisage également de conclure un contrat de solidarité permettant des départs en retraite anticipés - accueille d'autre part un certain nombre de jeunes de 16 à 18 ans dans le cadre des stages de formation alternée récemment institués pour faciliter leur insertion professionnelle ; des agents qualifiés volontaires joueront auprès de ces jeunes le rôle essentiel de « tuteurs ».

Pour mener à bien le recrutement prévu, la RATP s'efforcera de faire mieux

connaître à l'extérieur les carrières qu'elle propose en organisant notamment diverses actions d'information auprès des élèves et des enseignants.

En ce qui concerne plus particulièrement l'encadrement, les stages suivis chaque année par plusieurs centaines d'étudiants permettront d'apprécier de façon systématique les compétences et le comportement des candidats éventuels en situation réelle.

Les qualités de contact tiendront, par ailleurs, une importance de plus en plus grande dans la sélection des agents en relation avec le public.

Facteur d'enrichissement et d'ouverture pour l'individu comme pour l'entreprise, la mobilité professionnelle sera facilitée tant à l'intérieur de la RATP (par une meilleure information sur les possibilités offertes, par un décloisonnement des filières au niveau de la maîtrise...) que dans le cadre d'échanges avec d'autres organismes.

Toujours dans le domaine de l'emploi, la RATP mène actuellement une réflexion sur les problèmes de sous-traitance et étudie la possibilité d'effectuer elle-même certaines des tâches confiées jusqu'ici à des entreprises extérieures.

### L'INTÉRÊT DU TRAVAIL

Qu'il s'agisse de l'exploitation, de l'entretien ou des fonctions administratives, la modernisation des équipements et leur automatisation visent à rendre le travail moins pénible.

C'est ainsi que le réseau ferré poursuivra la mise en place des machines à laver les trains en atelier d'entretien.

L'extension de la bureautique et de la micro-informatique épargnera de même au gestionnaire bien des tâches fastidieuses. Le mini-ordinateur dont sera équipé à la fin de 1984 chaque dépôt routier aidera considérablement le « feuiliste » à concilier

les exigences du service et les souhaits des agents, le temps ainsi libéré pouvant alors être utilement consacré au dialogue avec le personnel.

Accroître l'intérêt du travail est en effet un objectif essentiel pour la RATP. Pour y parvenir, l'initiative et la responsabilité seront développées à tous les niveaux grâce notamment à une décentralisation accrue. C'est dans cet esprit que sont actuellement expérimentés en atelier les unités de production élémentaire libres de s'organiser comme elles l'entendent pour assurer l'entretien d'un organe ou d'un ensemble.

Jouant un rôle décisif d'animation et de communication, l'encadrement sera pour sa part appelé à intervenir de façon plus active au sein de la hiérarchie traditionnelle comme des équipes pluridisciplinaires dites de « projets ».

L'effort de la RATP portera également sur l'amélioration des conditions de travail à l'occasion notamment de la construction ou de la modernisation des locaux. Pour répondre au besoin d'espace, deux nouveaux immeubles de bureaux seront affectés aux services centraux. Le premier construit accueillera 500 agents dès le premier semestre 1983 à Marne-la-Vallée.

Un second doit être construit à Paris dans un lieu à déterminer.

De façon générale, les postes de travail seront par ailleurs mieux adaptés aux fonctions à remplir : tel sera le cas, par exemple, du poste de conduite de l'autobus futur, des postes de travail sur terminal à écran cathodique.

### UN EFFORT ACCRU DE FORMATION

Entreprise de main-d'œuvre faisant appel à des techniques en évolution rapide, la RATP développera son effort de formation.

Elle entend en effet favoriser ainsi la promotion sociale en offrant notamment la

possibilité d'un congé formation aux agents qui désirent passer les concours internes, obtenir un CAP par unités capitalisables ou préparer les concours de maîtrise d'exploitation.

L'aménagement du concours d'aspirant-rédacteur devrait permettre par ailleurs à la RATP de disposer de cadres bien formés aux techniques et à la gestion spécifiques aux transports urbains, ces disciplines encore trop souvent négligées par les grandes écoles ou les universités, sans perdre de vue la nécessité de promouvoir des formations suffisamment généralistes.

Notons enfin la généralisation progressive du principe de formation associée à tout changement de catégorie.

Le second objectif de la RATP concerne l'élargissement et l'actualisation des connaissances. Innovation intéressante, les agents seront appelés à participer à la définition de leurs propres besoins en ce domaine.

Au cours des prochaines années, les efforts de la RATP porteront plus particulièrement sur les secteurs opérationnels et/ou à évolution technique rapide, sur les équipes de recherche et les agents effectuant une mobilité interne.

Des sessions – de courte durée – de mise à jour des connaissances seront par ailleurs progressivement mises en place.

De nouveaux moyens de formation seront mis en œuvre. L'ensemble pédagogique que la RATP construit à Noisiel réunira l'école technique qui quittera donc en 1984 les locaux de l'avenue Mozart à Paris, un centre de formation aux techniques industrielles et un centre de stages interdirections.

L'implantation, étudiée à l'est de Paris, d'un second centre de perfectionnement technique et administratif ainsi que l'utilisation de nouveaux moyens d'enseignement à distance – assisté par ordinateur notamment – épargnera à bien des agents de longs déplacements.

Les méthodes et les outils pédagogiques mettront en effet à profit les progrès les plus récents. Citons seulement le simulateur qui servira à la formation des agents des postes de manœuvre locaux du RER.

## UNE VOLONTÉ D'ÉQUITÉ

Élément essentiel de toute politique sociale, les questions de rémunération relèvent de la négociation entre la direction et les syndicats.

Aussi le Plan se borne-t-il à indiquer les grandes options – la revalorisation des salaires les plus bas et des tâches les plus astreignantes – qu'impose une volonté d'équité en la matière.

La concertation sera développée dans tous les secteurs et à tous les niveaux.

Il est prévu d'instaurer progressivement des réunions périodiques pour permettre aux agents de s'exprimer sur le contenu et l'organisation de leur travail.

Un certain nombre de mesures (augmentation du crédit d'heures de relèves syndicales, extension des attributions du Comité d'entreprise...) pourraient par ailleurs être prises pour donner aux institutions représentatives du personnel des droits et des moyens accrus.

## LE TEMPS DE VIVRE

Pour permettre à chacun de mieux concilier activité professionnelle et vie personnelle, la maîtrise du temps peut être réalisée sous forme de réduction de la durée du travail – les 35 h hebdomadaires constituant l'objectif à atteindre – ou d'aménagement du temps de travail par l'application de dispositions propres à certains services, instauration du temps partiel et extension des horaires variables.

## RENFORCER LA SÉCURITÉ

Nécessairement décentralisée, la prévention des risques professionnels s'appuie sur des actions d'information et de formation ainsi que sur des mesures spécifiques comme la mise en place, dès 1983, d'un centre de prévention-incendie dans les ateliers de Boissy-Saint-Léger.

Second aspect de la sécurité, la protection contre les agressions passe par un renforcement des effectifs de la surveillance générale et des agents en station pour le réseau ferré ; par l'utilisation de différents dispositifs (alarme discrète, écrans de protection) pour le réseau d'autobus et de façon générale par une réflexion concertée avec les Pouvoirs publics.

## MIEUX-ÊTRE

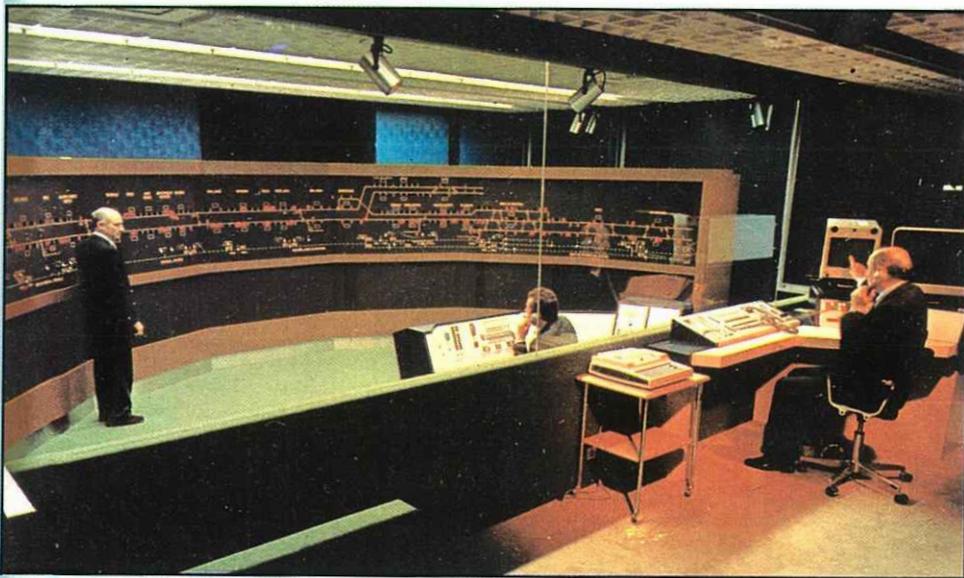
Le bien-être physique et psychique est aujourd'hui devenu la légitime aspiration de chacun.

La RATP s'efforcera d'y contribuer en allégeant, on l'a dit, les tâches pénibles mais aussi en améliorant les prestations médicales, grâce notamment à l'ouverture d'un nouveau centre médico-dentaire, en encourageant enfin le sport de détente et de compétition : sept postes seront ainsi réservés à des athlètes de haut niveau.

Dans le même esprit, le recours à l'aide sociale – et bientôt juridique – sera facilité.

## UN OBJECTIF STIMULANT

Loin d'être antinomiques, progrès social et amélioration de la productivité se favorisent mutuellement. Telle est sans doute l'idée-force qui se dégage de la stratégie sociale 1983-1987. Une stratégie qui invite à travailler, réfléchir, suggérer, améliorer... en un mot progresser ensemble. Un objectif stimulant assuré.



Un exemple d'innovation technique : SOSIE, le simulateur du métro.



Améliorer le dialogue : un objectif à atteindre.

LA RENTRÉE  
SUR LE RER



Depuis le début septembre, une nouvelle grille horaire est en application sur la ligne A. De nombreux usagers bénéficient ainsi de meilleures liaisons avec le centre de Paris. Côté est, la navette Noisy/Torcy, créée en 1980, est remplacée par les relations Torcy-Rueil aux heures creuses et Torcy-La Défense aux heures de pointe. Les

habitants de Marne-la-Vallée peuvent donc se rendre dans la capitale sans changer de train à Noisy-le-Grand-Mont d'Est. Côté ouest, tous les trains s'arrêtent à Nanterre-Ville pendant les heures de pointe, dans le sens principal de la charge. Cette mesure s'applique le matin (de 6 h 55 à 9 h 28) aux rames en direction de Paris et le soir (de

16 h 27 à 19 h 46) aux rames en direction de Saint-Germain-en-Laye.

Pour marquer l'intérêt qu'il porte à ces mesures et, sur l'invitation du maire de Nanterre, M. Yves Saudmont, M. Charles Fiterman, ministre des Transports, s'est rendu le 7 septembre dernier à

Nanterre-Ville, en compagnie de M. Claude Quin, président de la RATP. Ils utilisèrent pour la circonstance l'une des rames du RER marquant l'arrêt dans cette gare.

Dans l'allocution prononcée devant la gare de Nanterre-Ville, M. Quin résuma les objectifs de la Régie, puis il mentionna les actions engagées tout en évoquant les difficultés, en particulier le manque de matériel roulant, qui retardent l'amélioration des conditions d'exploitation sur la ligne A. L'arrivée progressive du MI 79 a néanmoins permis de reverser sur la ligne A une partie des rames MS 61 circulant sur la ligne B. Grâce à ce renfort, la desserte aux heures creuses de la ligne A est désormais assurée avec des trains de six voitures au lieu de trois voici encore quelques mois. Toutefois, de nombreux problèmes demeurent et ils ne s'estomperont qu'avec la mise en service des rames MI 84 (1), dans le cadre de l'interconnexion ouest entre la ligne A du RER et la ligne SNCF de Cergy-Pontoise.

Prenant ensuite la parole, M. Fiterman devait annoncer le démarrage, dès 1983, des chantiers de l'interconnexion ouest et du prolongement de la ligne 1 à La Défense. Ces deux opérations seront financées grâce à une dotation du Fonds spécial pour les grands travaux. Ces réalisations transformeront à l'horizon 1986 la physionomie des transports en commun dans l'ouest de Paris. Nous reviendrons en détail sur ces deux dossiers dans les prochains numéros d'Entre les lignes.

(1) Deuxième génération du matériel interconnexion dérivé du MI 79 ; Entre les lignes vous le présentera bientôt.

## NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

### LA VIE DE L'ENTREPRISE

#### Exploitation métro

- Les efforts pour humaniser le métro se poursuivent. Il y avait jusqu'à présent 20 bureaux d'accueil sur les quais, ils sont maintenant au nombre de 35. Quant aux agents placés devant les lignes de contrôle, ils seront au nombre de 450 au début de l'année 1983.

- Le 1<sup>er</sup> septembre dernier, une fosse de visite a été mise en service au terminus Porte de la Chapelle ligne 12.

- Un essai de frein électromécanique est actuellement en cours sur deux voitures MF 67 de la ligne 3. Le service du matériel roulant effectue cet essai pour le compte du tramway de Nantes et dans un avenir plus lointain, pour le futur métro de l'an 2000. Le procédé consiste à coupler un système de ressort avec le freinage électrique, le but étant de s'affranchir de l'air comprimé nécessaire actuellement dans le système de freinage.

- Le 1<sup>er</sup> octobre dernier, une nouvelle galerie commerciale a été inaugurée à Gare de Lyon dans le couloir de correspondance métro-RER.

#### Exploitation RER

- Les installations « Baissez panto » de la ligne B du RER ont été achevées à la fin du mois de septembre dernier (voir Entre les lignes n° 55). Sur la ligne A, le premier « Baissez panto » a été mis en service courant octobre, d'autres sont en cours d'installation.

#### Exploitation autobus

- Depuis le 27 septembre, la ligne 244 qui traverse le Bois de Boulogne est déviée pour desservir le Jardin d'Acclimatation et le Musée

## PROGRAMME « GRANDS TRAVAUX »

La RATP a lancé deux opérations grâce au Fonds spécial de grands travaux défini cet été par le gouvernement : la construction de la gare Saint-Michel du RER et le prolongement de la ligne 7 à La Courneuve.

Pour la gare Saint-Michel, des travaux de dragage se poursuivent actuellement devant la berge du quai Saint-Michel entre le Petit Pont et le pont Saint-Michel. Ils permettent l'installation d'un rideau de palplanches métalliques à l'abri duquel seront exécutés les travaux d'injection sous la gare SNCF Saint-Michel.

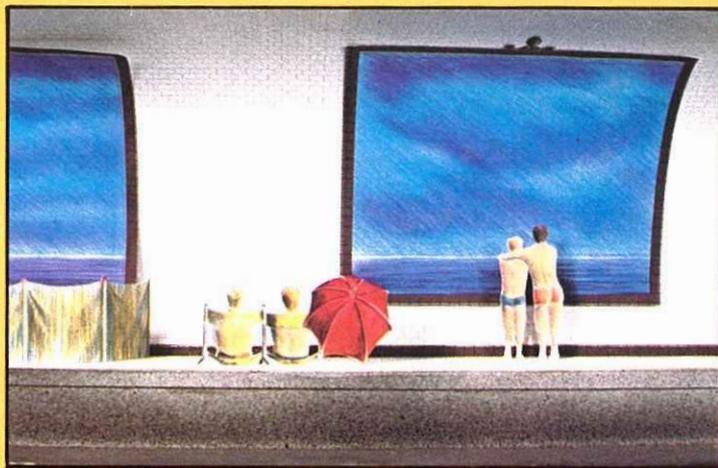
En octobre, a été entreprise la déviation d'une importante conduite de gaz haute pression dans le lit de la Seine devant cette même berge.

Pour le prolongement de la ligne 7 au Nord, les travaux d'allongement du tunnel de garage étaient déjà en cours. Le Fonds spécial va donc permettre la construction, cette année, de 70 mètres de tunnel, la déviation de plusieurs canalisations (PTT, Compagnie des eaux), au niveau de la station « Quatre Routes », celle en 1983 de canalisations EDF-GDF ainsi que le percement du souterrain d'arrière-gare à trois voies.

Les travaux concernant la station ne pourront débiter avant l'automne 1983. Rappelons que la mise en service du prolongement de la ligne 7 à « La Courneuve-Quatre Routes » est prévue pour l'année 1985.

*Ce carrefour est le futur terminus de la ligne 7 au nord.*

## ART-MÉTRO SUITE ET FIN



Du 14 mai au 31 juillet 1981, la RATP en association avec Télérama avait organisé un concours destiné à promouvoir de jeunes artistes. Il s'agissait de mettre en compétition des idées de décoration pour des stations de métro. Le jury s'était alors réuni et avait sélectionné parmi les 100 candidats, 13 œuvres. Ces artistes reçurent alors une subvention pour réaliser la maquette de leur œuvre et la rendre conforme au cahier des charges techniques de la RATP. Celles-ci ont fait l'objet de l'exposition qui s'est tenue à Châtelet-Les Halles du 16 septembre au 17 octobre derniers.

Le jury, à nouveau réuni, désignait alors le gagnant et les autres lauréats :

**1** - Antoine Bonhomme, qui verra son œuvre réalisée à la station

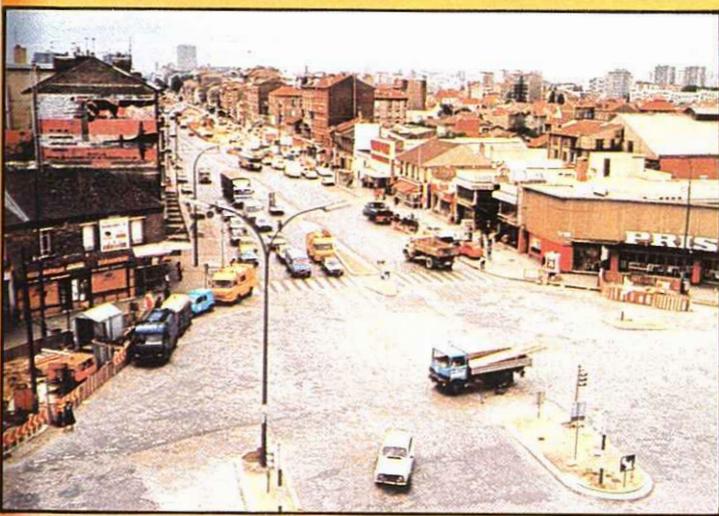
« Croix-Rouge », station fermée au public et située entre Mabillon et Sèvres-Babylone.

Son projet consiste à implanter dans cette station de métro où les trains passent mais ne s'arrêtent pas, un espace évoquant un bord de mer : baigneurs, parasols, palmiers, chaises longues et marchands de glaces s'installeront ainsi sur les quais tandis que les cadres publicitaires seront autant de fenêtres ouvertes sur la mer et le ciel.

**2** - Ex-aequo : Martine Lafont et José Agost qui reçurent chacun 20 000 F.

**3** - Claude Gazier recevant 10 000 F.

La remise des prix eut lieu le 28 septembre au Centre de relations publiques de Châtelet-Les Halles.



## NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

des arts et traditions populaires.

● Les travaux du terminus Saint-Lazare ont été terminés en août dernier. Les abris et les bureaux ont été entièrement reconstruits.

● L'indication de destination à l'avant des autobus est actuellement donnée par des « girouettes » à commande manuelle. Un système différent est à l'essai. Il s'agit de « girouettes » électroniques à affichage numérique. 3 voitures ont reçu chacune un système différent : 2 voitures appartiennent à la ligne 297 « Porte d'Orléans - Longjumeau-Morangis » et une à la ligne 21 « Saint-Lazare - Porte de Genilly ».

### Exposition

● La gare de « Parc de Sceaux » sur la ligne B du RER, est dotée, depuis le mois de septembre dernier, d'un nouveau décor ayant pour thème le domaine de Sceaux, ses monuments, le musée qu'il abrite et ses diverses activités. Cette exposition permanente a été proposée par le Musée de l'Île-de-France (Château de Sceaux) et réalisée par la RATP.

Les documents photographiques exposés sur les deux quais transforment la gare en une « vitrine » culturelle et touristique.

### Animation

● De nombreuses animations sont prévues pour le dernier trimestre de cette année. Au programme notamment, les dessinateurs humoristiques du 22 octobre au 7 novembre à Saint-Augustin, la boîte française du 6 au 14 novembre, mais l'animation vedette sera sans aucun doute la chanson française. Une centaine de spectacles sont prévus à Auber, Miromesnil, Nation et dans une dizaine d'autres stations, du mercredi 24 au samedi 27. Des vedettes bien sûr, mais surtout beaucoup de nouveaux talents participeront à l'opération soutenue

par le ministère de la Culture, la Sacem (Société des auteurs, compositeurs, éditeurs de musique) et par France-Inter ; Jean-Marie Foulquier animera chaque jour son émission « Y'a d'la chanson dans l'air » en direct de la gare d'Auber. Enfin, à partir du 15 décembre, ce sera au tour de la Comédie française « d'entrer en scène » grâce à une exposition dans les gares d'Auber et de Châtelet.

La RATP a donné à ses animations, en cette fin d'année, une orientation spectacle et distraction, tout adaptée à la période de fête durant laquelle elles se dérouleront.

## CRÉATION ET PROLONGEMENT DE LIGNES D'AUTOBUS À PARIS ET EN BANLIEUE

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, la ligne d'autobus 87 n'a en effet plus son terminus à la Bastille, mais à la Porte de Reuilly (avenue du Général Michel-Bizot). Ce prolongement, long de 3 km, desservit le sud du quartier Picpus et permet également d'assurer la desserte de la gare de Paris-Bercy (trains autocouchettes) et de la gare de Lyon. Ainsi, le quartier de Picpus est directement relié, non seulement à ces deux gares, mais aussi aux universités de Paris VI et Paris VII, au Quartier Latin, à Saint-Germain-des-Prés et au carrefour Sèvres-Babylone.

Le nombre de voyageurs nouveaux attendu est de 737 000 par an.

Depuis le 15 octobre, l'antenne 188 N de la ligne 188 Porte d'Orléans-Sceaux circule entre le terminus de la ligne 13 Châtillon-Montrouge et Bagneux-Port Gaillard, du lundi au vendredi aux heures de pointe.

Fin novembre, une navette 242 a été mise en service entre la place Balard et Issy-les-Moulineux.



## MÉTRO « HÔTEL DE VILLE » : RÉFECTION DE LA VOÛTE

Il est procédé, depuis fin septembre, à la remise en état de la couverture de la station « Hôtel-de-Ville » de la ligne 1 du métro. La réfection complète de l'étanchéité de cet ouvrage est devenue nécessaire et ne peut être réalisée que depuis la voie publique.

Les travaux sont importants et situés dans la rue de Rivoli, entre le carrefour des rues Lobau et des Archives et la place de l'Hôtel-de-Ville. Ce secteur est un point sensible de la circulation.

Pour ne provoquer qu'une gêne minimale, la RATP a attendu l'opportunité qu'offrait l'aménagement de la place de l'Hôtel-de-Ville, avec la création d'un parc souterrain de stationnement.

Les travaux dureront six mois, y compris la réfection des chaussées et des trottoirs. Leur réalisation s'effectue par demi-chaussée, avec suppression du trottoir côté sud, afin de maintenir une largeur minimale de 8 m pour la circulation automobile.



## SOFRETU À BARCELONE

Signature d'un contrat de coopération technique entre, d'une part SOFRETU, et d'autre part la Société des transports de Barcelone et la Société du chemin de fer métropolitain de Barcelone.

(De gauche à droite : Mme Sala, présidente des transports de Barcelone ; M. Molina, directeur général des transports de Barcelone et du chemin de fer métropolitain ; M. Jung, directeur administratif de SOFRETU ; M. Freixe, ingénieur en chef adjoint à la RATP ; M. Guieysse, directeur général adjoint et M. Genet, chargé de la mission « plan »).

Ce contrat, signé à Paris le 17 septembre dernier, consiste en une mission d'assistance technique pour la poursuite de la mise en œuvre du processus de planification d'entreprise commencé en septembre 1981, et pour la préparation d'un plan qui couvrirait la période 1984-1988.

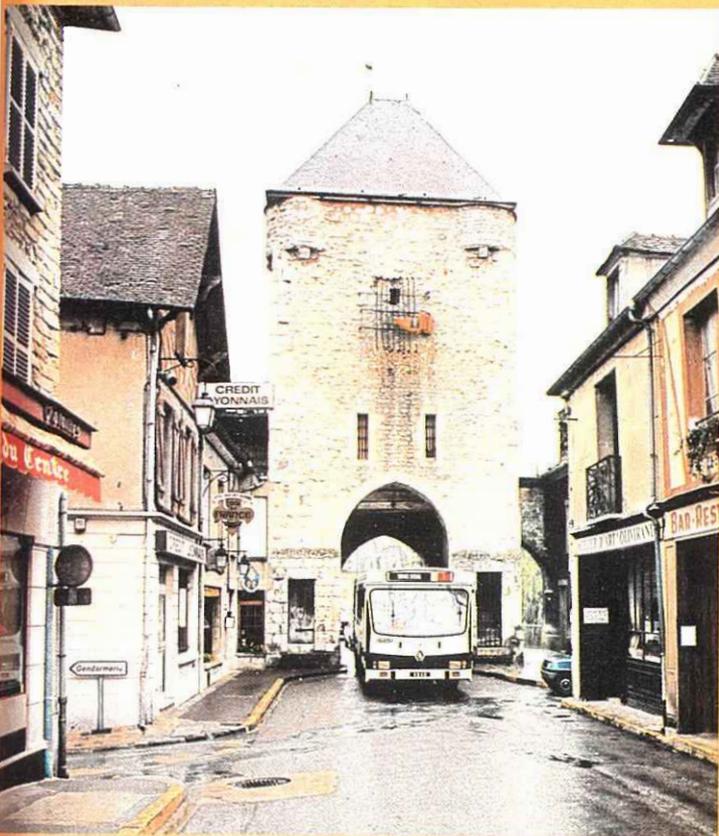
## UN DIMANCHE PAS COMME LES AUTRES

En juin dernier, les excursions RATP étaient à l'honneur à Châtelet-Les Halles puisqu'une exposition leur était consacrée. Quelques voyageurs transitant par la salle d'échanges de cette gare ont ainsi pu revoir en photo leur dernier dimanche à la campagne. Un domaine assez mal connu, mais qui pourtant a attiré l'année dernière près de 18 000 voyageurs.

De Moret-sur-Loing à Saint-Malo, du château de Breteuil au parc de Saint-Vrain, 106 excursions sont proposées au public d'avril à octobre, les samedis, dimanches et jours fériés. La moitié d'entre elles se déroulant sur toute une journée sont à la charge de la société Estournet Frères Trans-

ports, en collaboration avec la RATP, tandis que les autres sont organisées directement par les services touristiques et locations du réseau d'autobus de la RATP. Ces excursions, généralement d'une demi-journée, emmènent les voyageurs en autobus aux environs de Paris, à une centaine de kilomètres, pour visiter châteaux et musées, parcs et cathédrales. Enfin, pour permettre aux participants de mieux connaître le passé auquel se rattache tel ou tel monument, un machiniste volontaire, ayant reçu une formation théorique et pratique d'une semaine, devient accompagnateur le temps d'une visite.

*Moret-sur-Loing by bus.*



## NOMINATION

M. Robert Cronier, directeur général de la Société française d'études et de réalisations de transports urbains (SOFRETU) a été nommé à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982, directeur, attaché à la direction générale.

A ce titre, des missions d'ordre général lui seront confiées ; en outre, il assurera la représentation de la Régie auprès d'organismes officiels.

## DEUX NOUVELLES DIRECTIONS

Depuis le 1<sup>er</sup> août 1982, la direction des études générales est supprimée. Deux directions nouvelles lui succèdent, entre lesquelles ont été répartis les différents services appartenant auparavant aux études générales.

Pourquoi ce changement ? Parce que l'ancienne direction dont la structure était un produit de l'histoire de l'entreprise regroupait des fonctions parfois hétérogènes. De ce fait, elle devenait trop lourde et ne pouvait prendre en charge, à la fois et avec suffisamment d'efficacité, les deux impératifs dominants des prochaines années : le développement des réseaux et la révolution des moyens de traitement de l'information. Les deux nouvelles directions sont organisées autour de ces deux pôles : le développement et les questions commerciales, d'une part, les systèmes d'information d'autre part.

### LA DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT (G)

Sa mission consiste à préparer et à animer l'extension et l'amélioration du service public de transport. Elle comprend, le service du plan de transport et des lignes nouvelles (GL) ; le service de la recherche opérationnelle et du calcul économique (GE) à l'exception du groupement « Recherche opérationnelle », l'équipe « plan d'équipement » issue de l'ancien service de l'organisation et des investissements.

M. Michel Gérard a été nommé directeur du développement à la date du 1<sup>er</sup> août 1982. Né en 1934, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale des Ponts et Chaussées, M. Gérard était depuis septembre 1976 et jusqu'à sa nomination, directeur général adjoint de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France.



### LA DIRECTION DES SYSTÈMES D'INFORMATION ET DE L'ORGANISATION (S)

Elle a pour mission essentielle de coordonner le développement des systèmes d'information et d'en promouvoir les techniques. Elle a repris les missions d'organisation générale précédemment dévolues à la direction des études générales.

Le service de l'organisation et des investissements (GO) à l'exception de l'équipe « plan d'équipement » rattachée à la direction du développement et qui a pris l'appellation de service de l'organisation et des études (SE) ; le service de l'informatique (GI qui devient SI) ; le groupement « recherche opérationnelle » rattaché au service SE forment cette nouvelle direction.



M. Daniel Sutton, a été nommé directeur des systèmes d'information et de l'organisation le 1<sup>er</sup> août 1982. Né en 1930, ancien élève de l'école polytechnique de l'École nationale supérieure des télécommunications, M. Sutton est entré à la RATP en 1967, il était depuis juillet 1976, adjoint au directeur des études générales et chef du service de la Recherche opérationnelle et du calcul économique.

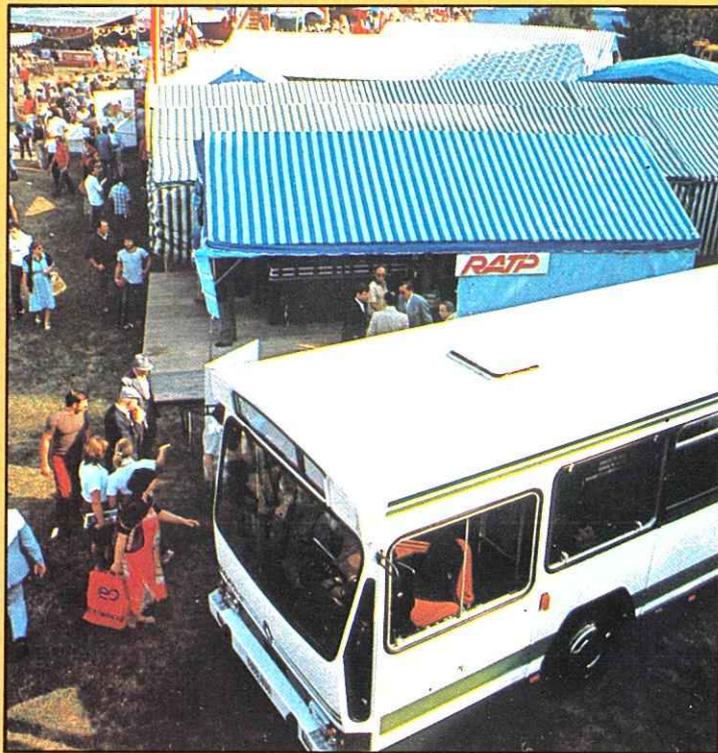
## LE FESTIVAL ESTIVAL DE PARIS

Non, ce n'est pas une nouveauté, mais, cette année encore, comme les trois précédentes, le Festival Estival de Paris a attiré de

nombreux mélomanes en gare RER d'Auber, haut lieu de la musique le temps d'un été... Des formations très différentes y ont donné dix concerts chaque vendredi du 16 juillet au 17 septembre et ont, sans doute, séduit les personnes venues spécialement les applaudir comme celles qui transitent quotidiennement par cette gare RER. Une exposition était consacrée sur les lieux-mêmes de ces concerts à « l'histoire de la guitare ».



## LA RATP À LA FÊTE DE L'HUMANITÉ

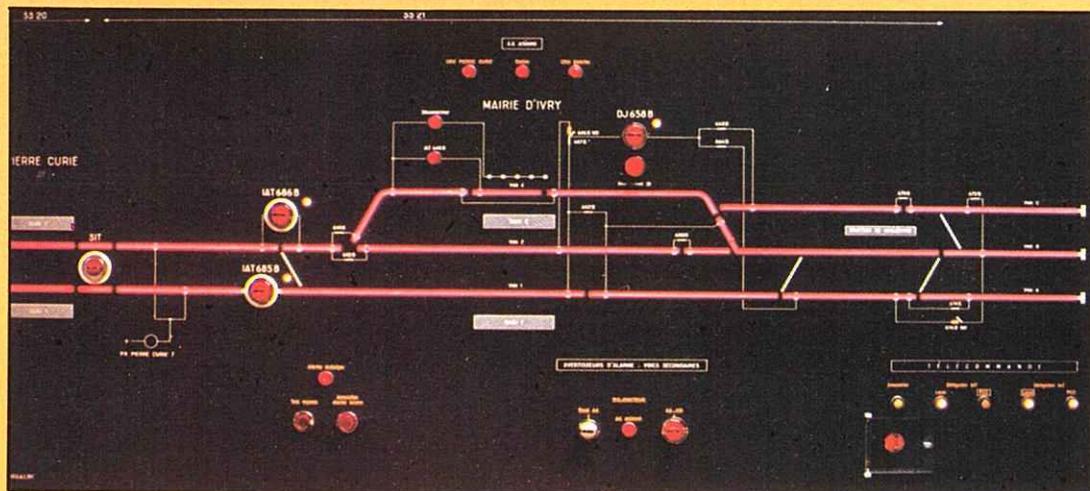


C'est par un temps estival qu'a eu lieu, les 11 et 12 septembre dernier, la fête de l'Humanité, au parc de La Courneuve. La RATP y avait prévu un stand. Inauguré le samedi matin par M. Fiterman, ministre des Transports, MM. Quin et Essig, il connut tout au long du week-end un vif succès en accueillant de nombreux visiteurs.

Sous une tente devenue lieu d'exposition, panneaux d'information et maquette - celle du MI 79 - illustrèrent les réalisations et les projets de la RATP. Mais la vedette incontestable du stand RATP fut l'autobus articulé qui équipera bientôt la ligne 91 « Gare Montparnasse - Bastille » et dont la présence piqua la curiosité des visiteurs.

## DU NOUVEAU À MAIRIE D'IVRY

La sécurité dans ce terminus du métro a été améliorée grâce à la mise en service d'un nouveau poste de traction local. Celui-ci, d'un nouveau type, est situé dans le local départ du poste de manœuvre. Il permet de gérer l'alimentation traction des voies du terminus et de donner sur un tableau de contrôle optique l'état d'alimentation de chacune d'entre elles en courant de traction.

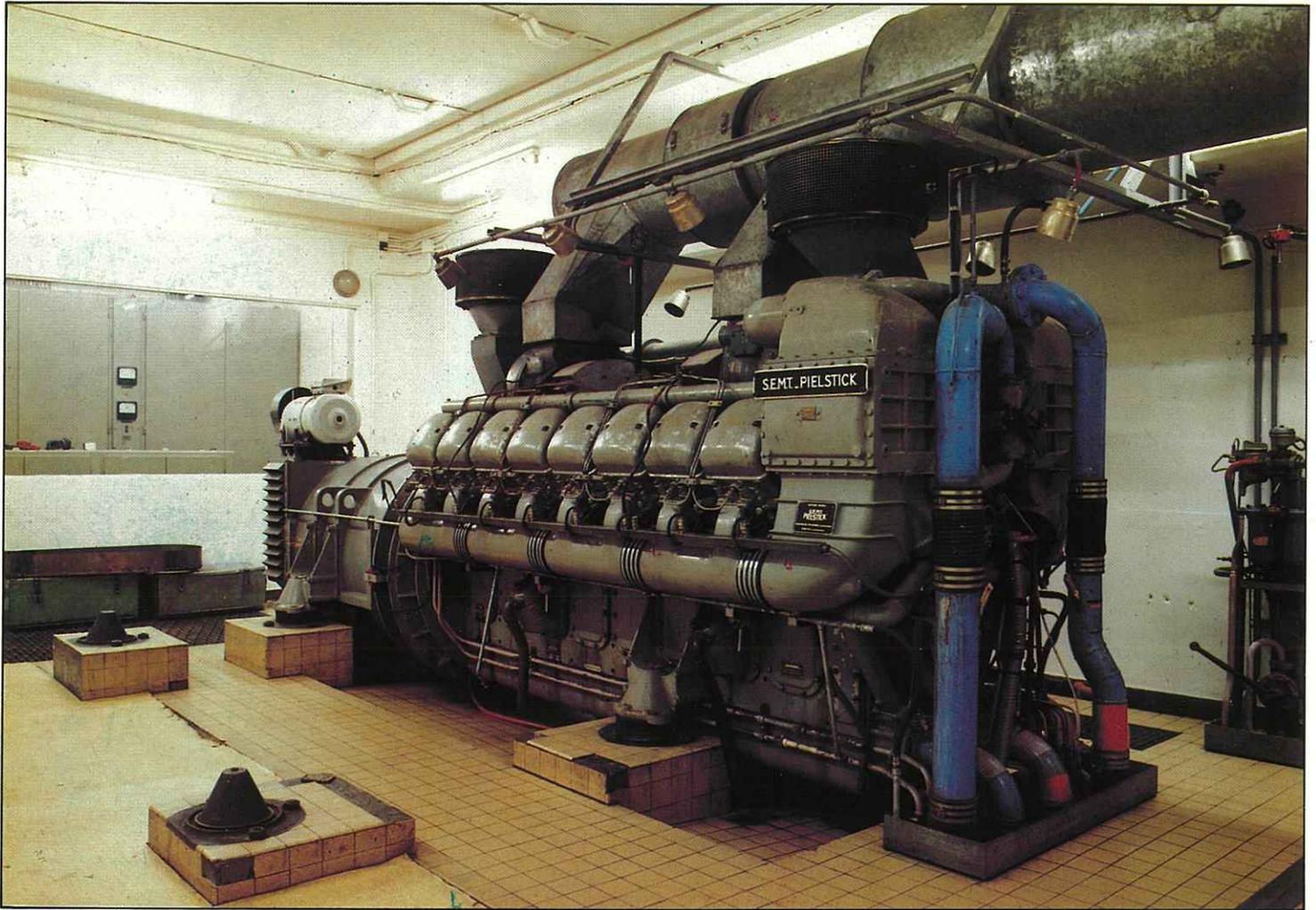


## DÉBAT AUTOUR DU PROJET D'ACHAT DE 2 TURBINES À GAZ



*Poste haute tension René Coty dans lequel sera installé un groupe électrogène à turbine à gaz.*

**Pour satisfaire les besoins du métro et du RER en alimentation électrique de sécurité en cas de défaillance de l'alimentation normale par EDF, la RATP dispose de 4 groupes électrogènes à diesel de 1 600 kW implantés dans les postes haute tension de Denfert, Lamarck, Monttessuy et Père-Lachaise. Mais l'évaluation des besoins pour la prochaine décennie et l'expérience de la coupure générale et prolongée de l'alimentation électrique en décembre 1978, ont conduit la Régie à définir l'année dernière un programme de renforcement des sources de secours avec en première phase l'achat et l'installation de 2 groupes électrogènes à turbine à gaz d'environ 5 000 kW chacun, dans les nouveaux postes haute tension Ney (à Championnet) et René Coty (le long de la ligne B au sud de Denfert-Rochereau).**



Groupe électrogène à moteur diesel au poste haute tension de Denfert.

Les ingénieurs du service des sous-stations (service TS) ont alors comparé les principales caractéristiques de la turbine française Hispano-Suiza, société filiale de la SNECMA, et de la turbine Allison construite aux États-Unis et proposée par Alsthom-Atlantique. La première est d'une technologie très éprouvée donc d'une grande fiabilité mais de conception ancienne ; la seconde, en revanche, bénéficie des derniers progrès des techniques aéronautiques. Ces arguments, ajoutés à une différence de prix non négligeable, 30,7 MF pour l'offre Hispano contre 28 MF pour celle d'Alsthom-Atlantique (la part américaine étant de 8,7 MF) ont conduit la commission des marchés de la Régie à donner, le 10 juin 1982, un avis favorable à la solution Alsthom-Atlantique/Allison.

Lors de la séance du Conseil d'administration de la RATP du 25 juin 1982, le Commissaire du gouvernement a fait des réserves sur le choix des turbines fabriquées aux États-Unis et certains administrateurs se sont déclarés opposés à un tel

choix. Après l'échange d'arguments permettant de confronter les différents points de vue, il a été décidé de renvoyer la décision à un Conseil d'administration exceptionnel convoqué pour le 21 juillet.

En juillet, avant cette réunion, des éléments nouveaux sont intervenus dans le débat. Une démarche convergente a été entreprise par le ministère de la Recherche et de l'Industrie et Hispano-Suiza d'une part, la RATP d'autre part, en vue de la définition d'un produit plus performant pour cette gamme d'application. Le ministère ayant marqué son intérêt pour une rénovation de la filière nationale des turbines industrielles, la RATP envisage dans cette optique de collaborer avec Hispano-Suiza, en lui offrant un contrat de recherche pour l'exploration de ses besoins futurs. La Régie pourrait ainsi bénéficier de cette nouvelle technologie lors de la deuxième phase de la modernisation de son alimentation de sécurité. Cette phase comporte le remplacement des quatre groupes électrogènes diesel actuellement en service.

D'autre part, cette même société a fait à la RATP une proposition de prix de 5 % moins élevée que la précédente. Ainsi et compte tenu des caractéristiques différentes des turbines Allison et Hispano-Suiza, ces dernières étant en particulier plus puissantes, on peut considérer que les propositions de prix étaient sensiblement les mêmes.

Dans ces conditions le Conseil d'administration de la RATP, lors de sa réunion du 21 juillet, a marqué à l'unanimité sa préférence pour la proposition Hispano-Suiza. Un nouveau projet de marché va donc être élaboré et sera soumis prochainement au Conseil d'administration.

Le choix de la RATP pour un matériel qui a largement fait ses preuves en ce qui concerne les performances, la fiabilité et le niveau de service – ce qui est essentiel pour un équipement sécuritaire – a l'avantage de faciliter une politique souhaitée par les Pouvoirs publics sans entraîner de conséquences négatives sur les finances de l'entreprise. Ainsi se trouvent conciliés l'intérêt d'entreprise et l'intérêt national.

# UNE ANNÉE DE CHANGEMENT

## un nouvel essor du service public

Depuis le mois d'août 1981, plus d'une année s'est écoulée. Cette période a profondément marqué la RATP. Le choix d'une véritable priorité aux transports collectifs a ouvert la perspective d'une nouvelle étape de développement de l'entreprise - développement qui ne peut se faire selon les mêmes critères qu'au début des années soixante-dix. De nouveaux axes stratégiques ont été définis ainsi qu'une approche nouvelle de la gestion.

L'année écoulée a été caractérisée par une orientation privilégiant le développement du transport public, la création d'emplois, l'extension des activités des services de la RATP. Un climat nouveau s'instaure peu à peu dans l'entreprise, concrétisé par le recours systématique à la concertation avec les représentants du personnel, les élus de la Région et les autorités de tutelle, ainsi que par la transparence de tous les dossiers et la mise en œuvre d'une démarche pluraliste.

Il serait prématuré de dresser un bilan. Il faut du temps pour qu'un changement aussi important que celui mis en œuvre à la RATP porte ses fruits. Un effort constructif global est demandé à tous. C'est dans la durée que cette politique pourra être jugée, en tenant compte de l'environnement économique et social dans lequel s'intègre nécessairement l'action entreprise à la RATP.

Dans ces conditions, il est d'autant plus utile de mesurer ce qui a déjà été accompli et ce qui doit l'être dans la démarche mais surtout au travers des résultats acquis.

En tout état de cause, le développement en cours du service public des transports dont la RATP a la charge en région Ile-de-France offre à chacun et à tous dans l'entreprise une chance nouvelle de progression personnelle et collective. Le développement des services rendus et le progrès social peuvent et doivent, en effet, aller de pair. Cette première année en témoigne.

### Claude Quin à la RATP

DES P.-D. G. membres du PC, on en trouve en Italie, parfois dans le privé en France, mais certainement pas à la tête des grandes entreprises d'Etat.

Aujourd'hui, c'est chose faite. M. Claude Quin remplace M. Roger Bellin, le ministre des Transports, n'est autre que M. Charles Fiterman.

Né en 1932, M. Quin est diplômé de l'Institut d'économie politique, licencié en droit et docteur en sciences économiques. Il est chargé d'étude au groupement d'achat Paridoc de 1958 à 1962, responsable des relations extérieures du laboratoire coopératif et chef de service à la Société générale des coopératives de consommateurs.

Il est membre des commissions du commerce des V.P. et V.P. Plans.

M. Quin est entré au parti communiste en 1955, conseiller de Paris du deuxième secteur depuis 1977, fonction dont il vient de donner sa démission. Il est rédacteur en chef de la revue « Economie et Politique »

de 1973 à 1981 et auteur de nombreux ouvrages, dont « Changer l'économie » (1977).

Il estime que la nomination d'un économiste à la RATP « serait utile, car les problèmes de financement vont être l'une des tâches à examiner en priorité ».

M. Quin a ajouté qu'il allait étudier attentivement la question du développement du réseau banlieue et prendre connaissance de l'ensemble des dossiers avant de rencontrer les différents directeurs et le plus largement possible le personnel aux décisions que le financement de la RATP, on estime également que la majorité avait tenté de désengager la Régie de la tutelle de l'Etat, mais cette tentative se heurtait à la compétence des régions. Sur un budget de 7,46 milliards de francs, 26 % contribution des voyageurs représente 39 %, 26 % venant de l'Etat, 11 % des départements et 15 % des employeurs.

La CGT ayant obtenu 40 % des voix aux dernières élections professionnelles, le prochain conflit risque d'entraîner des débats cornéliens...

### Un nouveau président pour la RATP

Claude Quin, conseiller communiste du 2<sup>e</sup> secteur de Paris nommé à la tête de la Régie

Quin, quarante-neuf ans, conseiller communiste du 2<sup>e</sup> secteur de Paris (1) a été nommé hier au Conseil des ministres, président du conseil d'administration de la RATP en remplacement de M. Bellin dont le mandat d'expiration. Quelques heures seulement après cette nomination, le président de la Régie a voulu livrer ses premières réflexions sur l'importance de sa tâche à la tête d'une entreprise de 36.000 salariés, qui a un chiffre d'affaires annuel approchant les huit milliards de francs, de RER et 215 lignes de métro, 215 millions de voyageurs par an.

« L'importance de sa tâche à la tête d'une entreprise de 36.000 salariés, qui a un chiffre d'affaires annuel approchant les huit milliards de francs, de RER et 215 lignes de métro, 215 millions de voyageurs par an. »

### M. Claude Quin ou l'éloge du pluralisme

M. Claude Quin a été nommé président du conseil d'administration de la R.A.T.P. en remplacement de M. Roger Bellin. M. Claude Quin est conseiller communiste de Paris, élu des deuxième et troisième arrondissements.

La nomination de M. Claude Quin comme président-directeur général de la R.A.T.P. est un événement « historique », puisque c'est la première fois en France qu'un membre du parti communiste se trouve à la tête d'une grande entreprise d'Etat. Cette décision est en accord avec les options de M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports, également membre du parti communiste, qui a la tutelle de la Régie.

M. Quin adhère au parti communiste en 1965. Il est membre de la section économique auprès du comité

l'esprit du 10 mai, c'est-à-dire dans le plus grand pluralisme », nous a déclaré M. Quin, qui veut rencontrer « tout le monde », depuis les membres du conseil d'administration de la Régie jusqu'aux représentants des organisations syndicales pour « associer le plus largement possible le personnel aux décisions à prendre ».

Le nouveau P.-D. G. de la R.A.T.P. veut développer le réseau de la Régie en banlieue et « étudier très sérieusement le financement de cette entreprise en faisant participer plus activement les employeurs ». Rappelons que, sur un budget de 7,44 milliards de francs en 1980, la contribution des voyageurs représente 39 % seulement, et celle des employeurs 15 %.

M. Quin, qui vient de démissionner de son mandat de conseiller



Le nouveau président de la RATP, Claude Quin.

M. Claude Quin a été nommé sur proposition de M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des Transports, en conseil des ministres du 5 août 1981, président du conseil d'administration de la RATP.

## Une nouvelle orientation

Une première phase de contacts approfondis avec la direction générale et les directions des différents services d'une part, chacune des sept organisations syndicales et les deux associations professionnelles représentatives des salariés de l'entreprise d'autre part, permet de faire un tour d'horizon de la RATP. Une seconde période commence aussitôt : celle de l'élaboration concertée des objectifs d'avenir de l'entreprise avec pour point de départ la première mouture d'un document d'orientation à moyen terme, c'est-à-dire sur six ans, rédigé par le président. La discussion engagée sans délai, d'abord avec la direction générale, puis au cours d'une séance du comité de direction et enfin avec les organisations syndicales et les administrateurs, entraîne des remaniements, les remarques et suggestions émises venant compléter ou renforcer les objectifs fondamentaux à atteindre. Parallèlement, une concertation externe est engagée essentiellement avec les administrations de tutelle.

Le texte définitif du document d'orientation, fruit de cette concertation générale, est présenté à la presse en même temps qu'à l'encadrement le 20 octobre 1981, soit dix semaines après la nomination officielle du nouveau président.



## La mise en application

Le Conseil des ministres du 2 décembre 1981 approuve la nomination, proposée par le ministre des Transports, de M. Philippe Essig au poste de directeur général de la RATP.

Un choix délibéré puisqu'il désignait un dirigeant issu de l'entreprise, où il a acquis une expérience de quinze ans dont huit en tant que directeur du réseau ferré.

M. Philippe Essig est connu pour ses idées neuves, sa capacité à animer des mutations aussi importantes que celle qui a fait du métro de Paris l'un des tout premiers du monde, tant au plan technique que de son rôle social dans la ville. Son expérience des transports en commun et sa connaissance interne de la RATP sont d'autant plus précieuses au moment de conduire l'entreprise vers la mutation du réseau de surface et un style de gestion adapté aux aspirations sociales comme aux exigences économiques.



# ce qui a commencé à changer

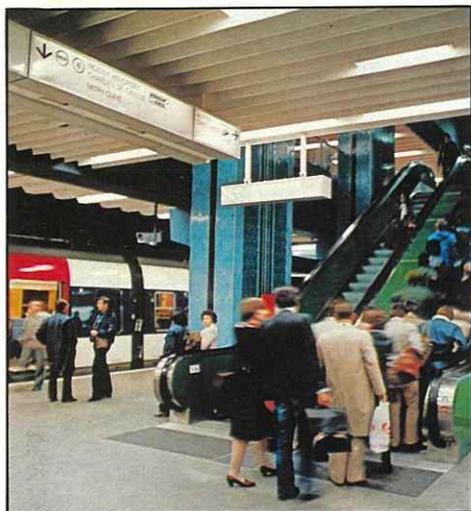
La définition d'une politique nouvelle pour l'entreprise s'est concrétisée au travers d'un certain nombre de grands objectifs d'action sur lesquels on peut aujourd'hui faire un premier point.

## LE DÉVELOPPEMENT DES RESEAUX

● **Achèvement ou poursuite de réalisations en cours :** prolongement de la ligne 10 du métro dans Boulogne jusqu'au Pont de Saint-Cloud (septembre 1981) ; montée de la ligne B du RER jusqu'à « Gare du Nord » inaugurée en décembre 1981 en présence du Premier ministre et du ministre des Transports ; avancement des tra-

● **Décisions confirmées ou prises depuis un an :** suppression de la navette entre Noisy et Torcy sur la ligne A, renforcement du service aux heures de pointe sur le tronçon central de la ligne A et aux heures creuses sur la ligne B (intervalle maximum ramené de 20 à 15 minutes), et arrêt de tous les trains à la gare de Nanterre-Ville.

Répondant aux demandes de la population et des élus, les prolongements des lignes 147 A jusqu'au quartier des Beaudottes à Sevran et 147 B jusqu'à la place Jean-Mermoz à Montfermeil ont été mis au point dans le cadre des études de restructuration du réseau.

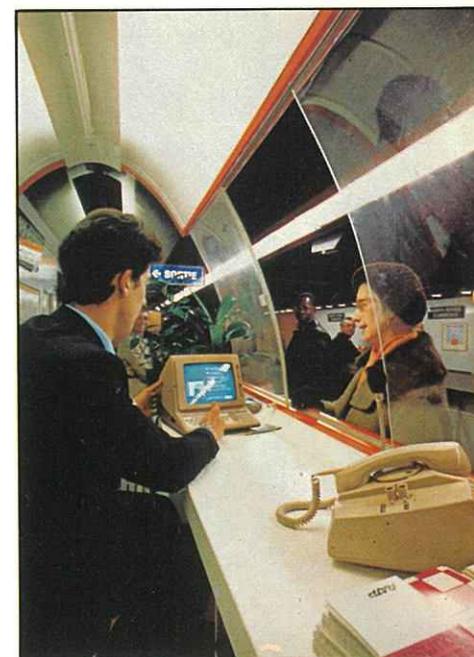


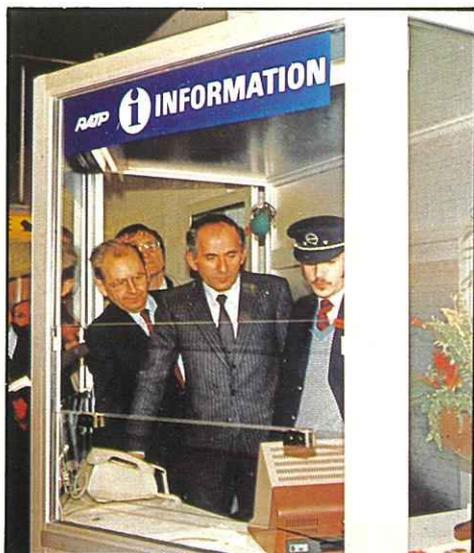
## LA QUALITÉ DE SERVICE

La **réhumanisation** du métro s'est traduite par la présence, depuis le printemps, d'agents sur les quais et devant les lignes de contrôle d'un certain nombre de stations. Ces agents

vaux sur la ligne 7 au sud vers Villejuif et de la ligne 5 au nord, vers Bobigny, dont le ministre des Transports, M. Fiterman, visite ici le chantier en compagnie de MM. Quin et Essig et de M. Lupiac, directeur des travaux neufs.

● **Côté autobus, d'autres réalisations :** la création de la ligne de rocade 390 entre Bour-la-Reine et Vélizy est la première concrétisation de la « priorité à la banlieue », qui améliore sensiblement le maillage avec l'ensemble des lignes radiales (autobus et RER) qui relient ce secteur de la banlieue sud à Paris ; autres créations, celle du 448 C « Cergy-Jouy-le-Moutier » et celle d'une ligne 242 entre la Place Balard et la commune voisine d'Issy-les-Moulineaux ; le prolongement de neuf lignes en banlieue (101, 116, 147 A et B, 163, 213, 272, 317, 445 C) et celui dans Paris de la ligne 87 « Champ-de-Mars-Bastille » jusqu'à la porte de Picpus (3 km).





sont investis d'une mission d'accueil et d'information des voyageurs. Trente-cinq stations disposeront d'un poste d'information à la fin de 1982 ; quant aux agents devant les lignes de contrôle, ils seront normalement 450 à cette même date. Ils concourent à développer l'attractivité et la sécurité du réseau et, en outre, dans les salles de distribution participent à la dissuasion de la fraude.



Mais la sécurité est surtout assurée par le Service de protection et de sécurité du métro (SPSM), créé en novembre 1981 en remplacement de la Compagnie centrale de sécurité du métro (CCSM). Ce service compte 286 agents, auxquels s'ajoutent périodiquement 150 gendarmes mobiles. Mais 450 policiers environ, c'est très peu pour 4 millions et demi de voyageurs quotidiens, 350 stations et des dizaines de kilomètres de couloirs. C'est pourquoi la RATP agit pour que les effectifs du SPSM soient renforcés d'une centaine d'hommes.



Un des exemples de la politique d'humanisation est la transformation du régime de la 1<sup>re</sup> classe du métro depuis le 1<sup>er</sup> mars afin d'égaliser les conditions de transport aux heures de pointe. Disposition bien accueillie dans l'ensemble, le public ayant pris l'habitude, aux heures de pointe, de se répartir à peu près également dans toutes les voitures. En outre, les premiers sondages montrent que la désaffection des usagers payants de 1<sup>re</sup> classe entre 9 h et 17 h est moins grande que prévue.



ASSOCIATED PRESS



Humaniser le métro, c'est aussi faciliter l'accueil des handicapés sur les réseaux. La RATP vient de présenter aux autorités de tutelle un « livre blanc » présentant de nombreuses propositions.

## L'ANIMATION

L'animation du métro est renforcée. La plus importante et la mieux accueillie a été celle du « théâtre dans le métro » avec, en particulier, la présence de la Comédie française à Auber. Fait nouveau : les programmes d'animation culturelle font désormais une place importante au volet social comme l'ont montré les journées d'information professionnelle organisées au printemps.



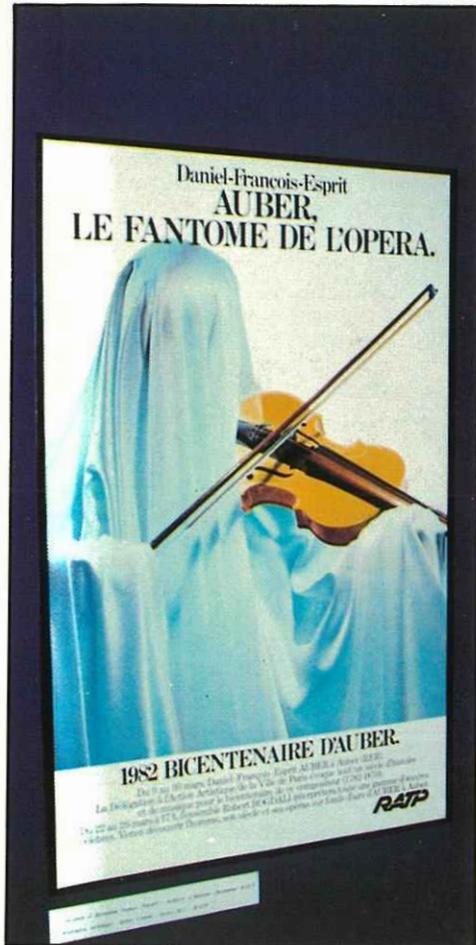
C'est ainsi qu'un dialogue s'est instauré entre une bonne centaine de spécialistes de l'orientation et des dizaines de jeunes sur le thème de la formation professionnelle, ses objectifs et ses perspectives. Dialogue auquel a participé le ministre, M. Marcel Rigout.



De nombreuses expositions sont organisées sur l'ensemble du réseau comme ici à Châtelet-Les Halles avec pour thème l'élimination de la discrimination raciale.



Mais ce thème n'a pas été le seul : la musique et l'architecture ont été à l'honneur ainsi que la photo avec les grands reporters, l'histoire, mais aussi la pâtisserie.



## LA MAÎTRISE DE LA GESTION

La gestion de l'entreprise fait l'objet d'une approche nouvelle, autour de deux éléments clefs :

- économiiser les moyens matériels en fonction du service recherché ;
- promouvoir le travail humain, en élevant la qualification accrue des salariés de l'entreprise.

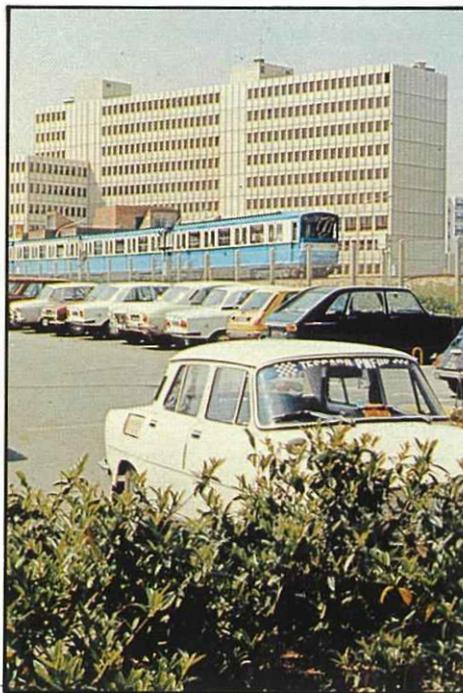
C'est dans cette perspective que se place la relance de la recherche et le développement de la formation continue.

Le plan de recherche, sur lequel reviendra le prochain numéro d'« Entre les lignes », s'est donné comme horizon les transports de l'an 2 000. Quant aux moyens financiers mis à la disposition de la recherche, ils croîtront en volume de 8 % par an pendant les cinq prochaines années.

## L'ENCHAÎNEMENT DES MODES

Au chapitre de l'enchaînement des modes de transport, des discussions ont été engagées avec les autorités régionales afin que la RATP soit autorisée à réaliser, puis à gérer, des parcs de rabattement pour voitures particulières. Si une autorisation a été obtenue pour le futur terminus de la ligne 7 du métro à Villejuif, les dossiers concernant les autres terminus de lignes donnent encore lieu à un examen spécifique.

Par ailleurs, les opérations de modernisation et de confort se poursuivent notamment avec les essais du trottoir roulant accéléré TRAX et la mise à la disposition du public de plusieurs nouveaux escaliers mécaniques.



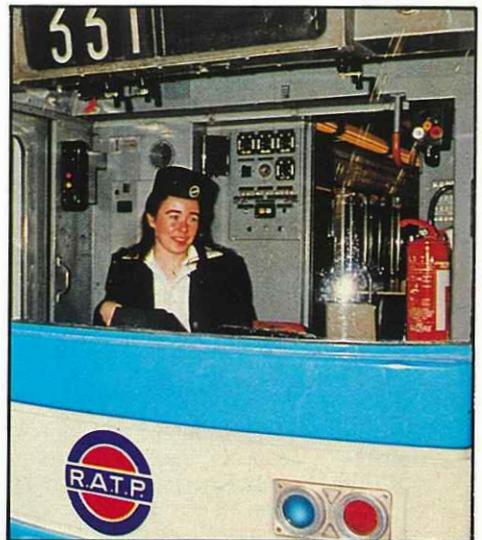
## LA TARIFICATION

Au chapitre de la tarification, la RATP prend en compte pleinement la loi sur la participation des employeurs au paiement de la carte orange (prise en charge par les entreprises de 40 % du coût du trajet domicile/travail) depuis le 1<sup>er</sup> novembre. La décision des pouvoirs publics de créer, à la même date une carte orange hebdomadaire - « le coupon jaune » - s'inscrit bien dans la volonté de l'entreprise de développer progressivement une gamme orange complète. Par ailleurs, la RATP a obtenu la suppression des surtarifications en bout de ligne et le retour à la tarification unique sur tout le réseau du métro.

## LE PROGRÈS SOCIAL

L'accord social signé par la presque totalité des organisations syndicales en novembre 1981 a permis de faire avancer un certain nombre de réformes et d'aboutir à des résultats concrets dont le détail est donné en page 33.

Autre progrès social, le métier de conducteur de métro a été ouvert aux femmes le 16 mars avec pour pionnière Mlle Yvonne Brucker. Elles sont aujourd'hui une vingtaine à avoir réussi les épreuves de sélection précédant leur prise de fonction aux commandes des trains.



## LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

La coopération internationale est source de progrès car si la RATP apporte beaucoup en coopération technique, elle reçoit en retour et elle s'ouvre un vaste champ d'expérimentation de techniques modernes.

En affirmant sa position internationale de pointe dans le domaine des transports urbains, la RATP favorise l'exportation et l'exploitation des techniques françaises. Signalons qu'un contrat important est actuellement en cours pour le futur métro du Caire, en Égypte. La signature, le 7 février 1982, du contrat d'étude de conception et d'ingénierie du métro d'Alger, entre la RATP et sa filiale SOFRETU d'une part, et la SNTF (Société nationale des transports ferroviaires de l'Algérie) d'autre part, met fin à une longue période de gestation. L'inauguration des premiers travaux a eu lieu au début du mois de juillet.

Autre signature : celle d'un contrat relatif aux études préliminaires d'un réseau pour la ville de Monterrey. Accord signé le 7 juillet avec l'État de Nuevo-Leon au Mexique, où SOFRETU est déjà présente depuis 15 ans.



ALGERIE PRESSE SERVICE

# Où en sommes-nous par rapport aux principaux objectifs fixés ?

## LE PERSONNEL

### AMÉLIORATION DES RAPPORTS SOCIAUX

L'objectif est de parvenir à une meilleure unité de l'entreprise.

La première année a été consacrée à la recherche de solutions à l'égard des motifs principaux de conflits : le nombre de jours de repos du personnel d'exploitation, l'organisation du travail en atelier, l'avenir de l'atelier central de Championnet, le maintien des qualifications professionnelles, le problème des sanctions.

Sont intervenus dans cet esprit :

- la signature d'un accord social 1981-1982 réglant les problèmes de pouvoir d'achat, de nombre de repos, de durée du travail et prévoyant la tenue, tout au long de l'année, de négociations sur les problèmes spécifiques ;

- le développement de la concertation avec les organisations syndicales et les moyens nouveaux accordés à celles-ci : facilité matérielle, principe du relogement du comité d'entreprise et engagement de négociations sur l'accroissement de ses moyens financiers.

- Le développement de l'emploi. Si l'on ajoute aux créations d'emplois de 1982 (2 400 agents) celles que prévoit le plan d'entreprise, ce sont 6 000 emplois supplémentaires qui auront été créés entre 1982 et 1987.

Ce renversement de tendance procède du développement des services, de la réhumanisation du métro et, plus généralement, du refus de critères de productivité liant systématiquement tout progrès de celle-ci à des réductions d'effectifs.

## LA COLLECTIVITÉ

### DÉFINIR DE NOUVEAUX CRITÈRES DE GESTION POUR EFFECTUER DE MEILLEURS CHOIX

Il est nécessaire de définir des critères de gestion nouveaux et globaux qui prennent en compte à la fois les services – quantitatifs et qualitatifs – réellement rendus par l'entreprise et les effets du transport sur toute la vie économique et sociale régionale.

Il est impossible en effet de s'en tenir au seul point de vue de la rentabilité financière – même s'il ne faut pas l'exclure – pour fixer les objectifs et apprécier les résultats.

La RATP a relancé cette année les études propres à définir les critères de gestion, nécessairement multiples, qui incluront cette rentabilité socio-économique.

## PROMOUVOIR UNE GESTION DE CROISSANCE ET UNE MEILLEURE PRODUCTIVITÉ

L'objectif est ici de réduire, pour la collectivité, les coûts des transports publics. Coûter moins cher à celle-ci, c'est en effet dégager des crédits publics pour d'autres investissements utiles.

Pour atteindre cet objectif, la RATP s'est engagée depuis un an dans trois voies :

- la création des conditions d'une croissance régulière et durable du trafic.

L'augmentation régulière du trafic, depuis la mi-1981, a permis, cette année, à l'État et aux départements de la région d'économiser plus de 300 millions de francs sur le montant de leur concours à l'entreprise.

Toute l'action de l'entreprise, tendant à la promotion de l'offre et de la qualité du service rendu à l'usager est orientée vers cette gestion de croissance.

- la recherche d'une meilleure productivité.

Il s'agit de dégager de nouveaux moyens sur les coûts, par une meilleure productivité.

Deux actions essentielles traduisent, en 1982, cette orientation : la relance de la recherche et la relance de la formation.

L'innovation technologique et l'élévation de la qualification des hommes sont apparues deux clefs essentielles de la productivité.

- l'étude, dans le cadre du projet de régionalisation des transports, d'un nouveau système de relations entre l'entreprise, la future autorité organisatrice et les collectivités locales. Sur le plan financier, la RATP recherche une autonomie et une responsabilisation plus grandes.

## FAIRE SUPPORTER UNE PART PLUS IMPORTANTE DE LA CHARGE DU TRANSPORT À SES BÉNÉFICIAIRES DIRECTS

Nombreux sont les bénéficiaires du transport public (certaines activités de promotion immobilière ou de nature commerciale) qui échappent à toute forme de paiement, sinon à travers les contributions fiscales générales, qui n'établissent pas de rapport direct entre le service rendu et son bénéficiaire.

Cette année, la loi a donné priorité à la prise en charge partielle des frais de transport des salariés dans leurs déplacements domicile-travail. C'est là un premier pas vers l'incorporation de ces derniers dans les coûts de production des entreprises.

La RATP a lancé des études pour mieux déterminer ces catégories auxquelles les transports rendent des services exceptionnels et rechercher les moyens d'une contribution adéquate.

## CRÉER DES EMPLOIS UTILES

La RATP, service public, a une responsabilité sociale et doit participer à l'effort national de développement de l'emploi. Mais, en sa qualité d'entreprise, elle ne doit créer que des emplois utiles améliorant les services rendus et par conséquent contribuant à la croissance du trafic.

Cette orientation s'est traduite cette année par la création de 2 400 postes de travail supplémentaires. Si l'on en déduit les emplois autofinancés par un gain de recettes (lutte contre la fraude), la dépense correspondante représentera, en 1982, 150 MF, 1,4 % du budget, montant qu'il faut, par ailleurs, comparer aux recettes supplémentaires obtenues par la croissance du trafic (voir ci-dessus) et à la réduction du coût du chômage, conséquence de la politique d'embauche de la RATP (- 60 millions de francs pour l'Etat, l'Unedic et la Sécurité sociale).

## LES USAGERS

### LE RER

L'objectif pour le RER, outre l'amélioration des services existants, est de réaliser les interconnexions prévues avec le réseau SNCF.

Améliorations de service :

- arrivée de la ligne B à Gare du Nord (mise en service en septembre 1981) ;
- suppression de la navette Noisy-Torcy (juillet 1982) ;
- renforcement du service aux heures de pointe sur le tronçon central de la ligne A (mai 1982) ;
- renforcement du service d'heures creuses sur la ligne B (septembre 1982) ;
- amélioration de la desserte de certaines communes (Nanterre) (septembre 1982).

Réalisations des interconnexions :

- continuité de la ligne B par suppression du changement à Gare du Nord (en deux temps : mi-83, mi-84) ;
- descente à Châtelet des trains SNCF venant d'Orry-la-Ville (1986) ;
- création d'une correspondance à Saint-Michel entre les lignes B et C (1986, premiers travaux engagés en septembre 1982) ;
- interconnexion ouest (raccordement de la ligne SNCF de Cergy-Pontoise à Nanterre-Préfecture) 1986. Travaux engagés en 1983.

## LE MÉTRO

L'objectif métro est de réaliser les prolongements essentiels encore en attente et de délimiter très strictement ceux qui pourront encore l'être à terme. La priorité va en effet désormais, non plus aux investissements lourds, mais à des systèmes plus souples et diversifiés.

– Poursuite et achèvement des prolongements engagés :

- prolongement de la ligne 10 à Pont de Saint-Cloud mis en service en septembre 1981 ;
- prolongement de la ligne 7 au Kremlin-Bicêtre, première étape de son prolongement à Villejuif (décembre 1982) ;
- poursuite du prolongement de la ligne 5 à Bobigny (1984) ;
- prolongement de la ligne 7 au nord, à La Courneuve (premiers travaux en cours pour mise en service en 1985) ;
- prolongement de la ligne 1 à La Défense (premiers travaux en 1983).

– Étude des prolongements encore possibles, ceux-ci étant désormais conçus comme des reports de terminus en des sites où il est aisé d'implanter un complexe d'échanges métro-bus-voitures particulières.

## LES AUTOBUS

La priorité est désormais au développement du réseau de surface. Le mode de desserte privilégié de la banlieue, où s'exprime la majorité des besoins en transport non encore satisfaits, est l'autobus. Son développement et son exploitation plus efficace sont donc pour la RATP des objectifs centraux.

On assiste depuis un an à une véritable relance du réseau d'autobus.

- L'année 1982 aura vu :

– la création de trois nouvelles lignes : en banlieue : 390 Bourg-la-Reine-Vélizy, 448 Cergy/Jouy-Le-Moutier et 242 Place Balard à Paris-Issy-les-Moulineaux ;

– le prolongement de 11 autres lignes et de nombreuses modifications d'itinéraires ou de services :

dans Paris : prolongement de la ligne 87 dans le XII<sup>e</sup> arrondissement de Bastille à la Porte de Reuilly (octobre 1982).

- Étude de renforcement et coordination des réseaux de surface en Seine-Saint-Denis (secteur du Raincy), en Val-de-Marne (secteurs de Champsigny, sud de Créteil, Boissy-Saint-Léger et Villejuif), Hauts-de-Seine (Châtillon-sous-Bagneux, Meudon, Vélizy, Antony), Essonne (nord du département).

## SIMPLIFICATIONS TARIFAIRES

L'objectif est de mettre en place une « gamme orange » facilitant les déplacements sur tous les réseaux de la région.

- Création d'un coupon jaune allant de pair avec la carte orange et donnant à son acheteur, pour une durée d'une semaine les mêmes facilités que celle-ci (nombre illimité de voyages, utilisation possible de tous les réseaux de transport existant pour un prix zonal forfaitaire), mise en service : novembre 1982.

- Retour au tarif unique sur le métro par suppression des surtarifications en vigueur sur certains prolongements en banlieue : novembre 1982.

- Relance de la carte orange annuelle : formule de prélèvements fractionnés sur le compte bancaire du client, évitant à celui-ci le paiement en une seule fois (1983).

## ALLÈGEMENT DU COÛT DU TRANSPORT DOMICILE-TRAVAIL

Au-delà de son aspect social, cette mesure doit provoquer un transfert de trafic de la voiture particulière vers le transport en commun.

- La RATP prend en compte la loi sur la participation des employeurs au paiement des titres d'abonnement.

Novembre 1982 : prise en charge par les employeurs de 40 % du coût de la carte orange et des cartes hebdomadaires.

Novembre 1983 : montant de la prise en charge porté, aux termes de la loi, à 50 %.

## UNIFICATION DES SERVICES ET DESSERTE DES ZONES MOINS DENSES

L'objectif principal est que les trois grands réseaux – RATP, SNCF et APTR – rendent des services de nature comparable dans des zones de densité voisine et soient unifiés quant à leurs caractéristiques de base : densité du maillage, fréquence et amplitude des services, qualité du matériel.

La responsabilité essentielle revient à l'autorité organisatrice responsable des transports à l'échelle de la région.

Dans ce cadre, la RATP entend être une force de proposition. Elle agit en ce sens sur trois plans principaux :

- la redéfinition de sa zone d'intervention et l'extension des contrats d'affrètement avec certaines sociétés de transport relevant de l'APTR. Il s'agit d'aboutir à la définition d'un réseau unifié de transport, offrant aux voyageurs, quel que soit le transporteur, la même qualité. Des négociations sont en cours entre la RATP et l'APTR, sous l'égide du Syndicat des transports parisiens ;

- la recherche des formes d'organisation du transport adaptées aux besoins des zones peu denses, susceptibles de déboucher à court terme sur des expérimentations en région parisienne ;
- l'étude de normes de service minimal.

Il s'agit de proposer des « normes plancher » définissant pour chaque secteur de l'agglomération un niveau de service garantissant aux habitants une mobilité suffisante.

## DIVERSIFICATION DES MODES

Les réseaux ferroviaires (métro, RER, SNCF banlieue) doivent être complétés d'un important réseau de sites propres, susceptibles d'être utilisés par l'autobus, comme éventuellement par d'autres modes (tramway ou trolleybus), l'ensemble constituant l'armature de desserte de la région parisienne.

- Création de sites propres : poursuite des réalisations sur les RN 186 et 192 Villeneuve-la-Garenne-Colombes et 305 entre la Porte de Choisy à Paris et Vitry.

- Étude d'un site propre sur la RN 186 dans la perspective d'une circulaire autour de Paris : première étape envisagée, une liaison entre Bobigny et Saint-Denis, éventuellement par un tramway.
- Étude d'un site propre souterrain pour autobus, sous la RN 306, entre le terminus du métro « Châtillon-Montrouge » et Châtillon-sous-Bagneux.
- Préparation d'une expérimentation commerciale du système Aramis sur une portion de la Petite Ceinture sud (1984).

## L'ENCHAÎNEMENT DES MODES DE TRANSPORT

Le voyageur ne doit pas avoir le sentiment de changer de réseau quand il change de mode de transport. Ces derniers doivent être « enchaînés » de manière à permettre le passage d'un véhicule à un autre avec le minimum de rupture et de fatigue.

Depuis un an, une attention particulière a été portée au problème de l'intégration des parcs de rabattement pour voitures particulières aux stations du métro ou du RER.

La RATP réalisera à Villejuif (terminus de la ligne 7 en 1984) un parc autos conçu pour assurer une correspondance de qualité avec le métro.

- Étude systématique d'amélioration ou d'élimination des ruptures de charge :
  - suppression ou réduction des différences de niveau existant entre les quais du métro et les points d'arrêt des autobus ;
  - synchronisation des services bus et métro ;
  - création de nouvelles gares d'autobus en banlieue ;
- Diminution des pénibilités :
  - recherche de cheminements plus courts ;
  - mécanisation ;
  - suppression des correspondances par la voirie.

## AMÉLIORATION DU MILIEU MÉTRO

La RATP doit relancer la lutte contre les comportements qui conduisent à une dégradation de l'ambiance et du « milieu métro ».

L'entreprise s'est particulièrement préoccupée de réagir à l'égard de la violence, l'insécurité et la fraude.

Outre le renforcement des moyens propres à enrayer le développement de ces phénomènes sociaux (comme la réhumanisation du réseau), la RATP s'efforce, par des campagnes de communication, de marquer sa solidarité à l'égard de ses voyageurs et de susciter avec eux les conditions d'une réduction sensible des actes de délinquance, de fraude ou de vandalisme.

Dans tous ces domaines, la RATP constitue une force de proposition à l'égard des pouvoirs publics, pour aider à dégager des solutions de fond.

## HUMANISATION DU MÉTRO

Le besoin permanent d'accueil et d'information caractérise notre époque. Il y va aussi d'une amélioration sensible du climat du métro. L'humanisation constitue pour ce réseau un objectif prioritaire.

- Création d'une fonction « accueil et information » en station : Dans 35 stations, des agents ont été installés sur les quais afin de réhumaniser les stations. De même, dans les accès de 260 stations (début 1983), des agents ont été chargés d'informer et de guider les voyageurs.

- Animation : Les animations culturelles ont été renforcées. Des animations d'un type nouveau, à caractère social, ont été lancées (formation professionnelle).

- Aménagement de la première classe : Le régime de la première classe a été transformé afin d'égaliser les conditions de transport à l'heure de pointe et d'admettre en priorité, aux heures creuses, certaines catégories de voyageurs.

- Handicapés : Un « livre blanc » a été présenté aux pouvoirs publics (septembre 1982). Il propose un certain nombre de mesures, à mettre en œuvre progressivement, propres à faciliter les déplacements de plusieurs catégories de personnes handicapées.

# le dialogue engagé

Le dialogue engagé aussi bien dans l'entreprise avec les cadres de direction et les organisations du personnel qu'à l'extérieur avec les élus de la région Ile-de-France et les autorités de tutelle s'est rapidement transformé en concertation permanente dont l'enjeu concerne autant l'avenir de l'entreprise que son présent.

Cette concertation, qui constitue une démarche originale, essentiellement constructive et inscrite dans la durée s'est peu à peu organisée et structurée au travers des comités de direction générale (comités restreints hebdomadaires), de comités de direction élargis aux directions fonctionnelles et de réseaux et qui ont une périodicité soit mensuelle – dans ce cas ils sont animés par le président – soit hebdomadaire, sous la présidence du directeur général. Par ailleurs, au cours de leurs rencontres quasi quotidiennes, le

président et le directeur général échangent des informations et cherchent une réponse commune aux problèmes d'importance et de nature diverses qui peuvent engager l'entreprise. En outre, se réunissent des comités d'orientation, à périodicité variable.

La vocation régionale de la RATP appelait une prise rapide de contact avec les élus régionaux et départementaux. Celle-ci a eu lieu dans un premier temps avec le maire de Paris et les présidents de conseils généraux. Des réunions regroupant le bureau de chaque conseil général, sa commission transport et la direction de la RATP ont été organisées dans les huit départements d'Ile-de-France à partir du mois de décembre 1981. Elles ont permis d'apprécier concrètement les besoins en matière de transports en commun de chacune des collectivités concernées et ont permis de faire des choix entre diverses solutions.



Réunion au Conseil général de la Seine-Saint-Denis avec M. Valbon.



M. Quin à la mairie de Montigny-Les-Cormeilles.

L'indispensable concertation avec le personnel et ses représentants demande beaucoup de temps. Pour l'année écoulée, elle représente près d'un mois d'activité du président du conseil d'administration et beaucoup plus pour le directeur général appelé à présider toutes les réunions intersyndicales prévues par les accords sociaux ou tenues à la demande des syndicats ou de la direction générale.

Comment construire durablement l'avenir de l'entreprise, sinon par le biais d'une concertation permanente avec les organisations syndicales et le comité d'entreprise ? Cette concertation, c'est-à-dire la confrontation tranquille et approfondie des points de vue avant toute prise de décision est bien ce qui a été entrepris dès le début du mois de septembre 1981. La concertation pour la définition des orientations et la préparation des décisions est une véritable source d'efficacité dans tous les domaines, en particulier pour l'établissement des programmes de formation et la planification.

La concrétisation de cette nouvelle démarche et la mise en place de ces nouveaux rapports sociaux a permis de signer en novembre 1981 un important accord d'entreprise couvrant la réduction de la durée du travail et l'embauche, ainsi qu'un ensemble de négociations sociales à engager au cours de l'année et la détermination des salaires.

Visite des locaux du comité d'entreprise le 7 avril par M. Quin et M. Essig, accompagnés de M. Marcq, directeur général adjoint et président du comité.



L'effort permanent de dialogue a été complété par de nombreuses autres visites du président et du directeur général sur le « terrain » depuis la toute première visite, début octobre, au terminus de la Porte d'Orléans, à la visite de l'immeuble Bourdon, siège de la direction des travaux neufs, le 11 décembre, celle de l'atelier du métro de la porte de Choisy le 29 janvier, du dépôt d'autobus de Charlebourg le 10 mars, les travaux de nuit auxquels M. Quin a assisté dans la nuit du 3 au 4 juin et enfin la visite des services du recrutement, de la médecine du travail à Picpus, et des formations psychologiques.

De même, M. Essig a assisté dans la nuit du 4 au 5 octobre dernier à une simulation d'accident ferroviaire entre Châtelet et Gare du Nord sur la ligne B.

Cette liste n'est pas exhaustive et d'autres rencontres avec le personnel sont en projet, rencontres qui visent surtout à créer entre la direction de l'entreprise et ses salariés un vrai contact humain.

La concertation est de mise entre la RATP et la mairie de Paris sur les problèmes de transport en commun. Côté autobus, le maire de Paris a retenu le principe d'aménagement de la ligne PC que lui proposait la RATP pour en faciliter la circulation. Par ailleurs, la RATP et la mairie se sont mises d'accord sur une desserte expérimentale de la butte Montmartre par minibus.

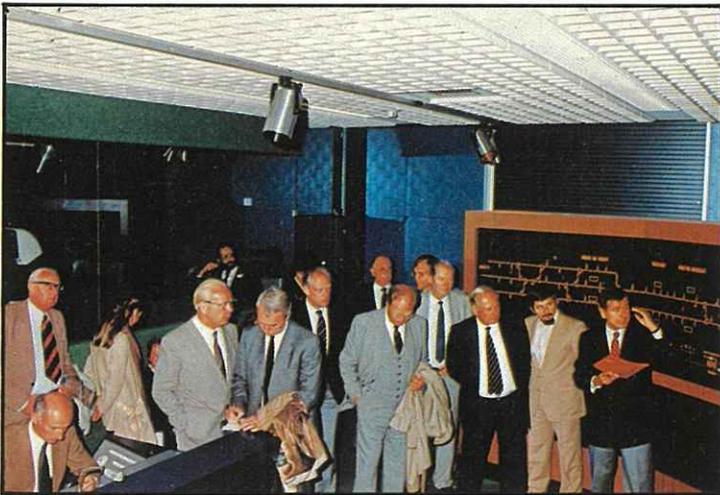
Côté réseau ferré, la RATP fait des propositions pour l'accueil des vagabonds qui ont élu domicile dans le métro et qui posent un grave problème humain.

## UITP

C'est à Paris, les 23 et 24 septembre dernier, que s'est déroulée la réunion plénière du comité de direction de l'UITP (Union internationale des transports publics), dont M. Quin a été élu en mai 1982, vice-président.

La première journée, réservée

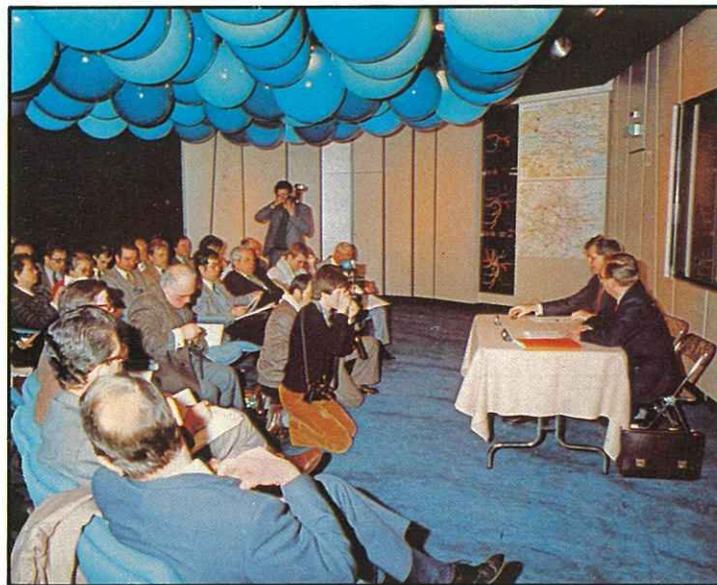
aux travaux du comité, vit plusieurs thèmes abordés dont celui des relations s'établissant entre les entreprises de transport et leurs autorités de tutelle. Le lendemain fut consacré à la visite du nouveau simulateur de ligne de métro de la RATP, « Sosie », et à un exposé sur l'interconnexion des réseaux RATP/SNCF banlieue.



Le président du conseil d'administration détermine les orientations de l'entreprise. Le directeur général met en œuvre la politique découlant de ces orientations et a la responsabilité de la gestion de l'entreprise.

Pour concrétiser cette unité de vue et la complémentarité de leurs tâches, MM. Quin et Essig sont

naturellement conduits à s'exprimer publiquement au cours de rencontres périodiques avec la presse (conférences de presse de février et juin) ou à l'occasion d'événements marquants pour l'entreprise (inauguration d'extension de réseaux ou de réalisations liées à la politique nouvelle mise en œuvre).



La politique de concertation avec les élus, mise en œuvre dès septembre 1981, s'est illustrée par de très nombreuses réunions de travail mais également par des visites dans les départements. Cette nouvelle politique devrait déboucher sur une véritable planification à l'échelle départementale du développement des moyens de transport dont la RATP a la charge. Un travail de longue haleine a donc été amorcé, il se poursuivra à travers d'autres réunions.

Outre les élus, le président et le directeur général de la RATP ont reçu des associations d'usagers telles que la Fédération des usagers des transports (FUT), la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT), le Groupement pour l'insertion des handicapés physiques (GIHP) et l'association pour les inadaptés et les handicapés de la région ouest de Paris (AIHRPOP), ainsi que des associations locales d'arrondissement.



A l'occasion de la journée internationale des femmes, la RATP (tout comme la SNCF d'ailleurs) avait décidé d'accorder au personnel féminin une demi-journée de congé. La célébration du 8 mars a, en outre, donné lieu à une réunion amicale réunissant la direction d'une part, et une soixantaine de femmes issues de toutes les directions et représentant toutes les catégories de personnel, d'autre part.

# les premiers résultats

## Progrès social

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, l'horaire de travail a été ramené à 39 h, ainsi que le prévoyait l'accord social signé en novembre 1981. Il sera à 38 h, au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre pour tous les agents. Les « 104 repos » sont acquis pour tous les salariés de l'exploitation qui n'en bénéficiaient pas.

La mise en place de cette diminution du temps de travail parallèlement à l'amélioration du service rendu a conduit la RATP à embaucher en conséquence. C'est ainsi qu'à la fin de l'année près de 5 000 nouveaux agents auront été recrutés et 2 400 postes supplémentaires créés. La RATP aura alors largement franchi le cap des 38 000 agents.

L'augmentation du nombre des embauches en 1982 conduit l'entreprise à développer un important effort dans le domaine de la formation du personnel d'exploitation afin de répondre aux besoins tout en maintenant le niveau qualitatif des recrutements effectués. Pour le réseau d'autobus, 2 000 machinistes, soit plus du double de 1981, vont être ainsi formés, la progression des chiffres étant encore

plus forte pour le réseau ferré avec 2 000 agents à former contre 750 en 1981.

L'accord conclu prévoyait en outre l'engagement, courant 1982, de 13 négociations sociales d'importance variable. Pour celles qui ont déjà abouti ou qui sont en cours, on peut citer : les conditions de travail, la définition de nouveaux services, les retraites (mensualisation notamment), les droits et moyens nouveaux des syndicats, du comité d'entreprise et du personnel, la grille des classifications, un nouveau système de sanctions professionnelles, la revalorisation du rôle de l'encadrement et la décentralisation des prises de décisions, les salaires, etc.

Enfin, la RATP participe à l'effort national en direction des jeunes sans formation. Le 4 décembre 1981, M. Rigout, ministre de la Formation professionnelle, avait en effet proposé à la RATP, lors d'une visite de ses installations de formation, un « accord de coopération ».

En prenant en charge quelque 180 jeunes, garçons ou filles, âgés de 16 à 18 ans et en leur donnant une qualification professionnelle dé-

bouchant sur un CAP, la Régie mène une action d'insertion sociale et de formation alternée.

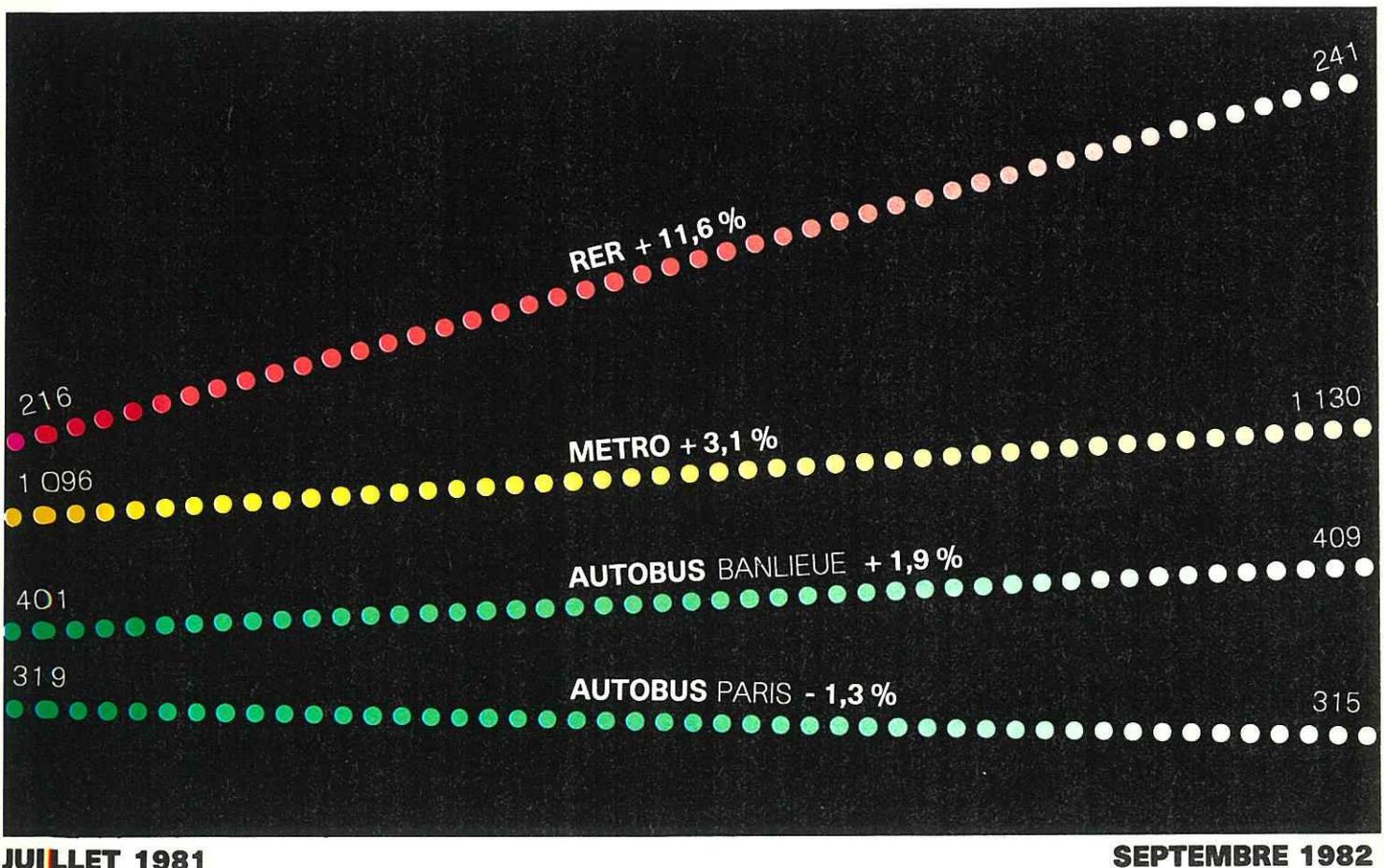
## Trafic

Pour les neuf premiers mois de l'année la croissance du trafic s'élève à 2,6 % tous réseaux confondus alors qu'elle n'était que de 0,9 % en 1981.

Réseau par réseau, la progression du trafic est de 10,6 % pour le RER, de 2,1 % pour le métro, de 2 % pour les autobus de banlieue. Seuls les autobus de Paris connaissent des difficultés persistantes dont les causes sont, hélas, trop bien connues : les mauvaises conditions de circulation et le respect insuffisant des couloirs d'autobus.

La croissance globale du trafic n'est pas sans incidence financière. C'est elle qui a permis en grande partie à l'année 1981 de se terminer avec un solde budgétaire positif de 169 millions de francs et concourra cette année à limiter les contributions de l'État et des départements à hauteur de 300 millions de francs malgré la perte de recettes directes consécutives au report des augmentations de tarifs qui auraient normalement dû intervenir cet été.

## COURBE DE TRAFIC\* (en millions de voyages)



\* Courbe obtenue à partir des chiffres cumulés annuels.

# trois questions au président Claude Quin



– Votre première année à la tête de la RATP s'est placée sous le signe du changement. Cependant, n'y a-t-il pas, sous les manifestations évidentes de celui-ci, une bonne part de continuité ?

– On ne fait jamais table rase du passé. A la RATP... pas plus que dans la chanson. En prenant mes responsabilités ici, j'ai trouvé un potentiel technique de grande qualité. J'ai découvert un sens élevé du service public à tous les niveaux hiérarchiques. Pour moi, il ne peut y avoir de doute : la RATP est un bon outil pour le développement du transport public en région parisienne.

J'apprécie aussi ce qui a été fait par mes prédécesseurs : création du RER et de la carte orange, modernisation des réseaux et du matériel, développement de l'offre de transport. J'en mesure également les contradictions et certaines limites (couverture insuffisante de la banlieue, endettement excessif, présence humaine insuffisante, etc.). Nous sommes donc obligés aujourd'hui d'aller plus loin. C'est précisément l'objet de la politique nouvelle qui se met en place depuis un an.

– A côté de nombreux aspects positifs, le changement ne suscite-t-il pas aussi, à l'intérieur de l'entreprise, des interrogations ?

– Il est naturel que des questions soient posées et même que certains s'inquiètent. Je n'y vois que des avantages si cela doit contribuer à ce que nous continuions à avancer de meilleure manière. Toute critique constructive est, en effet, précieuse et je souhaite vivement que chacun exprime ce qu'il a sur le cœur, car j'en suis profondément convaincu : c'est seulement grâce au débat et à la confrontation tranquille, positive, que nous pourrions mieux faire.

Mais, il est tout aussi évident que la critique pour la critique, ou la critique négative, dont le seul objet est de freiner la mise en œuvre de la politique nouvelle, sont l'une et l'autre sans intérêt et irrecevables. Au demeurant, ce que nous mettons en œuvre à la RATP, c'est ce que les Français ont souhaité majoritairement il y a un peu plus d'un an et que le gouvernement nous demande de réussir.

– Par-delà la diversité des opinions rencontrées dans l'entreprise, n'est-ce pas la notion de service public qui vous paraît la meilleure voie pour souder dans l'action toutes les forces de la RATP ?

– Je partage tout à fait ce sentiment. La démarche adoptée par l'entreprise offre aujourd'hui à chaque agent, quelle que soit son opinion propre, une chance nouvelle de développement personnel. Car ce que nous voulons faire avancer, c'est le service du public dans toutes ses dimensions. Cela ne va pas sans que chacun soit appelé à déployer, le plus largement possible, son initiative personnelle afin que le service rendu soit de plus en plus humain.

En ce sens, notre politique est exigeante parce qu'elle fait appel à l'esprit de responsabilité, parce qu'elle est constructive, parce qu'elle demande un effort renouvelé de qualification et d'intelligence. Bien sûr, rien de durable ne s'accomplit sans d'importants moyens matériels. Mais Montaigne avait raison : « il n'est, au bout du compte de vraies richesses que d'hommes »... et de femmes. Et c'est bien pourquoi, rigueur et efficacité sont, à l'expérience, inséparables de justice et progrès sociaux.

# FRAUDE :

## LA RATP OUVRE LE DOSSIER

**Le 15 septembre dernier, la RATP a pris l'initiative d'ouvrir devant l'opinion le dossier de la fraude dans le métro. Un ensemble d'informations ont été présentées aux journalistes auxquels était exposée par ailleurs la politique de la RATP en la matière. En même temps, une campagne de sensibilisation du public du métro était lancée, par voie d'affiches dans les couloirs et sur les quais du réseau, sur le thème « Frauder, c'est bête ».**

Pourquoi la RATP a-t-elle souhaité poser devant l'opinion publique le problème de la fraude et pourquoi précisément en cet automne 1982 ? Car enfin la fraude n'est pas une nouveauté et la Régie n'a pas – heureusement – attendu cette année pour s'en préoccuper et lutter contre elle.

Plusieurs raisons justifient que la RATP soit sortie de sa réserve.

D'abord, la constatation que le taux de fraude – c'est-à-dire le pourcentage de fraudeurs par rapport au nombre des voyageurs entrant dans le métro – progresse.

En effet, en cinq ans, de 1977 à 1981, il a plus que doublé, passant de 2,6 % à 5,6 %. Il est plus important en banlieue (6,8 %) qu'à Paris (3,8 %).

Un tel taux est nettement supérieur au niveau de 1,5 % à 2 % que les exploitants des divers métros du monde s'accordent à considérer comme incompressible, quels que soient les prix, les structures des réseaux, leurs modalités d'accès et de contrôle. Dans le métro de Paris, la fraude se traduit aujourd'hui par 200 000 voyages non payés par jour ouvrable. Elle entraîne un « manque à gagner » de près de 150 millions de francs par an.

Ce chiffre parlera davantage à l'imagination si l'on sait qu'il représente la valeur de dix rames de métro, ou la construction d'un kilomètre de tunnel, ou encore celle de quarante escaliers mécaniques. C'est donc au détriment, non seulement de la collectivité, mais très directement des autres usagers qu'opèrent les fraudeurs. Cette réalité économique est généralement méconnue du public, qui considère souvent l'acte frauduleux comme une faute mineure, d'un enjeu financier limité. Un billet ne coûte-t-il pas seulement deux francs ?

Mais la RATP n'est pas seulement préoccupée, tant s'en faut, par l'aspect économique du dossier. La fraude a bien d'autres conséquences. Elle est à l'origine de nombre de situations conflictuelles : entre le personnel, qui a la tâche difficile de la circonscrire et de la sanctionner, et les voyageurs ; entre voyageurs et fraudeurs,



*On fraude à tout âge.*

et même entre voyageurs non fraudeurs mais ne portant pas le même jugement sur la fraude.

Il ne fait pas de doute que la fraude dégrade le climat et les relations entre le service public et ses usagers, ainsi qu'entre usagers eux-mêmes. Elle vient contrarier les efforts qui sont menés par ailleurs pour établir entre le public et son réseau de transport, des relations d'accueil, de service, de dialogue, en un mot une bonne « vivabilité » du métro.

A ce titre, l'impact négatif de la fraude va bien au-delà de la perte financière directe.

La RATP a estimé qu'il ne suffisait pas de disposer d'un arsenal de moyens techniques pour maîtriser le phénomène. Il est apparu nécessaire de mieux connaître d'abord les motivations des fraudeurs, ainsi que les sentiments du public à l'égard de ces comportements. D'une telle connaissance dépend en effet l'efficacité des moyens à mettre en œuvre et l'approche du problème par les personnels de stations et de contrôle.

## L'ÉTUDE DU COMPORTEMENT DU FRAUDEUR

### Qui fraude ?

Les voyageurs, qu'ils pratiquent ou non la fraude se font une idée très voisine de la population fraudeuse. Ils la voient jeune (étudiants, militaires, loubards...), économiquement défavorisée (chômeurs, petits salariés, immigrés). Ils lui prêtent avant tout deux motifs : la nécessité économique ou le jeu. A cette représentation correspond, dans l'esprit des voyageurs, un portrait-robot du fraudeur tel que le rechercherait le contrôleur : il s'agit d'un individu jeune, aux cheveux longs, aux vêtements excentriques et à la peau foncée ; il pratique une forme de fraude spectaculaire et ostentatoire, souvent en groupe. Bien sûr, il s'agit d'un stéréotype. Tout se passe comme si celui-ci l'utilisait pour se cacher à lui-même la réalité d'une fraude anonyme, discrète, souvent occasionnelle, parfois chronique, multiforme, bref, beaucoup plus difficile à appréhender.

En effet, les fraudeurs ne constituent nullement une classe sociale à part. Ils appartiennent à tous les milieux, à tous les niveaux de la hiérarchie sociale et à toutes les classes d'âge. Ce dernier point mérite d'être souligné, même s'il est évident qu'il existe une fraude typiquement adolescente, pratiquée très souvent en groupe, par mimétisme social, à l'âge où le jeune éprouve le besoin de s'affirmer en s'opposant. Ce comportement disparaît en général avec ses déterminants psychologiques et à mesure que les intéressés s'insèrent dans la vie sociale et professionnelle.

Les mobiles qui poussent une personne à frauder sont nombreux : c'est ainsi que les enquêtes ont permis d'en dénombrer une dizaine (Voir. p. 40.)

### Une tolérance abusive

Mais si les motivations des uns et des autres peuvent être différentes, le passage à l'acte s'effectue parce qu'il existe une attitude assez générale de minimisation, de compréhension à l'égard de la fraude dans le métro. Le fraudeur n'éprouve guère de trouble de conscience à tel point que les voyageurs interrogés au cours des enquêtes n'ont pratiquement pas manifesté de réticence à parler de leur conduite, pourtant théoriquement répréhensible.

Il est incontestable que la fraude s'est banalisée et que la barrière morale a disparu.

Si nombre de voyageurs honnêtes en sont scandalisés et traduisent par des réactions de réprobation leur sentiment d'inquiétude et d'injustice, il est non moins patent, hélas, que d'autres, non moins honnêtes dans leur comportement personnel, font montre d'une large tolérance. Et ces voyageurs sont sans doute aujourd'hui les plus nombreux : certes, il ne vont pas jusqu'à admettre une fraude qui serait érigée en système, mais il ne la ressentent plus vraiment comme un manquement à la solidarité des citoyens, aux règles élémentaires de la vie en société. C'est pourquoi la fraude n'est pas moralement réprochée comme elle pourrait l'être.

### Un acte peu grave

Il n'est pas possible d'expliquer la fraude par des circonstances économiques et sociales particulières, même si celles-ci ne sont pas, naturellement, absentes. C'est un véritable phénomène de comportement, lié à l'évolution des mentalités, des attitudes civiques, des courants de fond traversant notre société.

Les études ont bien mis en lumière cette ambiance psychologique qui déculpabilise le fraudeur du métro : son comportement n'est pas vraiment justifié, encore moins donné en exemple, mais il n'est pas davantage vraiment condamné. Au mot même de fraude, qu'utilise la RATP, sont



Le 110 m haies aux jeux olympiques de la fraude.

préférés par la majorité du public des termes minimisants comme resquille, magouille ou tricherie. Il n'y a à aucun moment assimilation à la fraude fiscale.

L'enjeu de la fraude est ressenti comme dérisoire d'autant plus qu'elle s'exerce à l'encontre d'une institution anonyme. Les voyageurs interrogés l'assimilent volontiers aux menus larcins qui se produisent dans les grandes surfaces commerciales : dans les deux cas, l'acte ne gêne personne et porte sur des produits de première nécessité, il est commis par des « petits », appartenant souvent aux catégories défavorisées. Et, circonstance disculpante, dans le métro, elle ne laisse aucune trace matérielle puisqu'il n'y a même pas appropriation d'objet !

C'est bien parce que la fraude est ressentie comme peu grave qu'on se trouve facilement mille excuses à partir de la moindre difficulté : être en retard ou avoir un rendez-vous urgent dispensent de « perdre son temps » au guichet ou au distributeur automatique, avoir oublié sa carte orange ou laissé ses tickets dans une autre veste, autant d'excuses absolutoires, alors que l'on n'irait pas sans argent consommer un café dans un bar.

### La légitimité du contrôle

Le jugement porté sur la fraude a naturellement des conséquences sur les opinions relatives au contrôle qui sont assez réservées.

Si le contrôle est perçu comme légitime et donc largement accepté, il est cependant affecté d'un indéniable coefficient de dramatisation. Le contrôle en ligne (dans les voitures) semble mieux accepté que le contrôle en station. C'est que les modalités d'exercice du contrôle sont sensiblement différentes dans l'un et l'autre cas : en station, il revêt une dimension plus dure, dans la mesure où tous les voyageurs ne sont pas contrôlés mais seulement ceux qui sont surpris en flagrant délit de fraude. De là à qualifier de non « démocratique » ou de « discriminatoire » un tel contrôle, il y a là un pas allègrement franchi par certains... D'autres le considèrent comme disproportionné à la faible gravité imputée à la fraude métro.

Enfin, les enquêtes ont montré que la notoriété du règlement RATP en matière de fraude était très insuffisante. Bien des fraudeurs s'aperçoivent trop tard qu'ils avaient largement sous-estimé les risques encourus pour avoir négligé l'achat d'un ticket, ce petit sésame jaune et marron d'une valeur de 2 F !

Cette ignorance du règlement ne facilite pas l'action des contrôleurs qui apparaît arbitraire aux yeux de certains voyageurs alors qu'elle n'a d'autre objet que de faire respecter un règlement s'appliquant à l'ensemble des usagers.

L'absence d'un véritable consensus

social sur la fraude, jointe à une connaissance trop vague des sanctions possibles rendent particulièrement délicate la tâche des équipes de contrôle, qui travaillent dans un milieu insuffisamment préparé à

accepter les conséquences de ses actes. Il faut y ajouter la conciliation difficile, mais absolument nécessaire entre la recherche de l'efficacité et le respect de l'individu (cf. encadré p. 40).

Contrôle en voiture.



## LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

La lutte contre la fraude revêt un double aspect, préventif et répressif. La RATP s'efforce, bien entendu, de privilégier la prévention qui s'appuie essentiellement sur l'équipement du réseau en portes anti-fraude et, depuis quelques mois, sur le renforcement d'une présence humaine dans les stations. Quant à la « répression », – il serait plus juste de dire la sanction de la fraude – elle est également nécessaire et confiée aux équipes de contrôle.

### Les portes anti-fraude ou comment surveiller 630 accès

Les agents de la RATP ne peuvent être partout et à tout instant. C'est pourquoi des équipements anti-fraude ont dû être installés dans les stations. A partir de 1974, la RATP a testé de nombreux dispositifs en fonction de leur efficacité contre la fraude, de leur facilité de passage pour les voyageurs et de leur aptitude à écouler rapidement le trafic.

En 1979, était lancé un programme de grande envergure puisqu'en trois ans plus de 700 appareils ont été mis en place dans une centaine de stations, répartis entre les lignes de contrôle d'entrée et les passages de sortie.

Le choix des emplacements n'est pas évidemment remis au hasard : ont été équipées en priorité les stations les plus exposées, en raison de la structure de leurs accès ou de leur environnement et après que des enquêtes aient permis de connaître l'importance du taux de fraude, les heures de la journée les plus sensibles, etc.

Actuellement, 15 % du trafic d'entrée et 30 % du trafic de sortie sont filtrés par ces équipements. Ces taux de contrôle grimperont à 32 et 38 % d'ici juillet 1983, grâce à l'installation de 400 nouvelles portes anti-fraude.

Les dispositifs anti-fraude, s'ils se révèlent d'une bonne efficacité, ont naturellement l'inconvénient d'accentuer le caractère de lieu fermé qui est celui du métro.

Certains appareils peu fiables ou trop lourds ont été d'ores et déjà abandonnés. Deux modèles forment actuellement 80 % de l'ensemble des équipements.

Le type « Pasteur » est bien adapté aux accès à fort débit ; cet appareil se

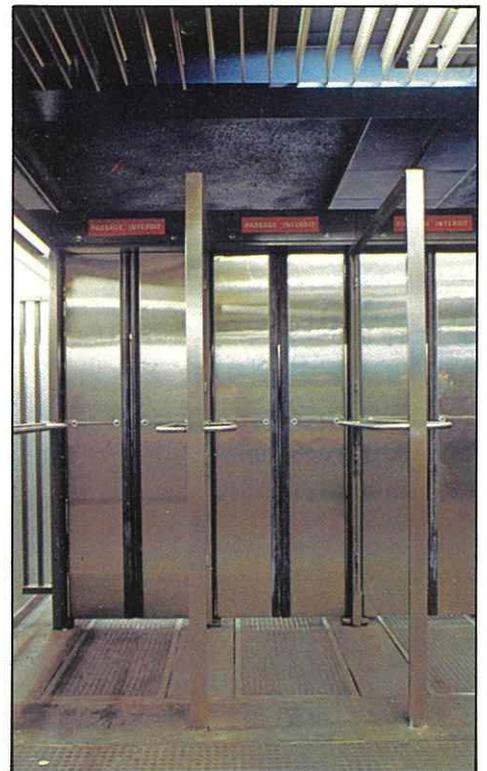


Dispositif anti-fraude du type « Pasteur »

présente sous deux versions : en entrée, vantaux normalement fermés s'ouvrant après introduction d'un billet valable, ou en sortie, vantaux normalement ouverts se fermant devant une personne tentant de prendre le passage à contre-sens.

Le type « Étoile » équipe exclusivement les sorties et consiste en portes hautes asservies à sens unique et ouverture automatique par tapis de contact.

De nouvelles portes avec passe-bagages sont actuellement à l'étude afin de permettre le passage plus aisé de voyageurs avec des valises ou sacs de voyage. Mais il faudra veiller à ce que ces facilités ne constituent pas autant de « trous » dans notre système de dissuasion de la fraude.



Portes anti-fraude type « Etoile »

## L'ÉQUIPEMENT DU MÉTRO EN PORTES ANTI-FRAUDE

### Juillet 1983 : 38 stations seront totalement équipées :

parmi lesquelles des stations de l'importance de : Gare Saint-Lazare, Gare de Lyon, Hôtel-de-Ville, Charles-de-Gaulle-Etoile, Gare d'Austerlitz, Chaussée d'Antin, etc. et **57 partiellement.**

### Soit au total, près de 400 équipements nouveaux.

**Actuellement : 7 stations complètement équipées :** Montparnasse, Gare de l'Est, Gare du Nord, Strasbourg-Saint-Denis, Belleville, La Chapelle, Boulogne-Pont de Saint-Cloud, et **74 équipées en partie**, soit 727 appareils de contrôle d'entrée ou de sortie.

## Une présence humaine renforcée en station

En mai dernier, la RATP mettait en place dans les stations du métro des agents « d'accueil et d'information ». Cette initiative répondait aux besoins exprimés par le public d'une présence plus importante d'agents de la RATP dans l'enceinte du métro.

Ces agents effectuent environ 140 services auprès des lignes de contrôle. Ils sont chargés, après avoir reçu une formation originale, recourant notamment à des moyens audiovisuels, de renseigner et d'orienter les voyageurs, de les assister en cas de difficultés, etc.

Leur présence près des zones de contrôle joue également **un rôle dissuasif auprès de certains fraudeurs**. L'analyse des comportements l'a d'ailleurs confirmé.

Les fraudeurs des catégories « protestataire », « joueur », « calculateur », hésitent et souvent renoncent à sauter le tri-pode, à passer le sens interdit en présence d'un agent de la RATP.

Le plan anti-fraude s'appuie sur la présence de ces nouveaux agents d'accueil et d'information. Au début de l'année prochaine, leur effectif aura doublé : ils seront 260, répartis dans les zones d'accès des stations.

Une formation spécifique les prépare à leur mission première d'information et d'assistance des voyageurs, avec un prolongement vers la prévention dissuasive de la fraude. Leur action se situe en amont des contrôles effectués par les contrôleurs de ligne ou itinérants.

Mais bien entendu, la lutte contre la fraude est l'affaire de l'ensemble du personnel de stations qui participera de façon plus active au service au niveau des lignes de contrôle.

## Les hommes du contrôle

Quelle que soit l'efficacité des dispositions prises à l'entrée du réseau pour éviter aux voyageurs la tentation de faire l'économie d'un billet, un contrôle a posteriori, destiné à sanctionner les situations irrégulières est indispensable.

Cette fonction est confiée à des équipes d'hommes et de femmes qui assurent un travail difficile, ingrat parfois et mal perçu du public, qui, on l'a vu, minimise trop souvent l'importance de la fraude et ses conséquences sur le service public.

Il existe deux types de contrôle. Le contrôle en ligne a pour mission de vérifier,



Le piège se referme sur ce fraudeur

à bord des trains que les voyageurs sont bien en règle. Ces agents sont assimilés, dans l'esprit des voyageurs, aux contrôleurs de la SNCF : leur rôle est à la fois dissuasif (la peur du gendarme !) et répressif. Ces agents sont actuellement 260.

Le contrôle dit « itinérant » a pour mission, non de contrôler systématiquement tous les voyageurs, mais de prendre en flagrant délit les personnes qui pénétreraient de manière frauduleuse dans l'enceinte contrôlée du métro. Le domaine d'activité de ces agents se situe en station, derrière les lignes de péage. Ils exercent une surveillance discrète de façon à ne pas modifier le comportement habituel des voyageurs et interviennent seulement en cas de fraude flagrante – sauts et prouesses sportives en tout genre, passage de deux personnes collées l'une derrière l'autre, etc. C'est là aussi que l'on peut surprendre un type de fraudeur bien particulier : celui qui possède un titre valable mais fait semblant de ne pas payer, par jeu ou pour choquer les autres voyageurs. L'effectif du contrôle itinérant se compose de 130 agents qui opèrent par équipes.

On a vu que ce type de contrôle heurte la sensibilité d'un certain nombre de personnes qui y voient un piège ou un traquenard tendu aux voyageurs.

Pour la RATP, l'existence de fraudeurs irréductibles justifie cette méthode de contrôle qui exige par ailleurs, de la part du personnel qui en est chargé, beaucoup de sang-froid, de maîtrise de soi et de tact. Ce contrôle, malgré sa vocation délibérément répressive, n'est pas confié à de « gros bras », ni à une garde prétorienne, mais à des agents comme les autres, qui ont naturellement reçu, sur le tas, une formation ad hoc, les aidant à juger rapidement les données d'une situation, à prévenir au maximum les affrontements, etc. (cf encadré).

En engageant fermement la lutte contre la fraude, la RATP espère, dès cette année, recouvrer au bénéfice de la collectivité et du service public quelque 50 millions de francs, soit le tiers du coût global de la fraude.

Elle compte bien amplifier en 1983 ces résultats positifs.

Néanmoins, la fraude, comme tous les phénomènes de comportement, constitue un dossier difficile à traiter pour l'entreprise.

La RATP a refusé de se réfugier derrière le « fait de société » pour justifier une attitude passive, mais elle ne peut davantage, même si les moyens lui en étaient donnés, développer à l'infini l'appareil répressif, en l'occurrence le contrôle omniprésent, dont la présence à tous les détours du réseau deviendrait vite insupportable.

La voie est en fait étroite. La RATP s'efforce de donner à tous le sentiment qu'elle travaille à la bonne tenue de son réseau et que le service public est solidaire de ses usagers qui ne pratiquent pas la fraude. La réhumanisation du métro va dans ce sens.

La vigilance à l'égard des autres formes de petite délinquance – vols à la tire, vandalisme – comme les efforts pour garder un réseau propre et accueillant, sont également essentiels, tant il est vrai que le laxisme fait tache d'huile.

Enfin, la RATP recherche l'adhésion et l'appui moral des usagers : les transports, en définitive, ne peuvent être que ce que les voyageurs voudront bien qu'ils soient. Aux agents et aux voyageurs de créer ensemble, par leur comportement de tous les jours, les propos tenus, une meilleure communication entre eux, un milieu ou une ambiance moins favorable aux progrès de la petite délinquance.

## COMPORTEMENTS À L'ÉGARD DE LA FRAUDE

Au cours de l'année 1981, la direction du réseau ferré a mené des recherches approfondies sur le comportement fraudeur.

Cette étude originale a dégagé les caractéristiques principales et les mobiles des « tricheurs du métro ». Certains « portraits-type » ne manquent pas de « sel ».

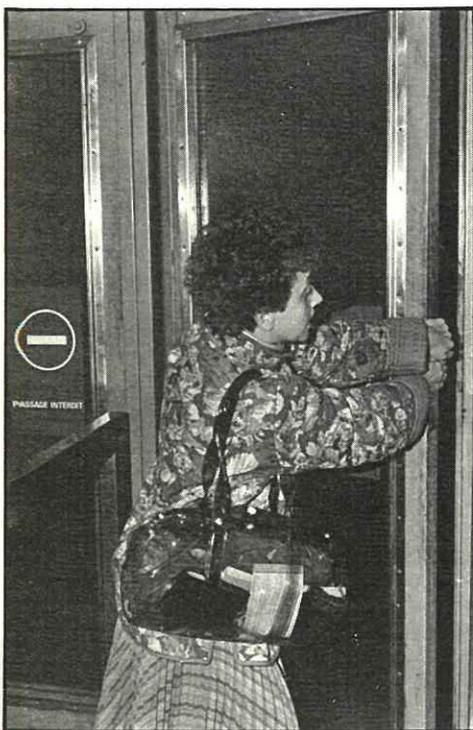


Photo AFP

Fraude et force physique.

supporte mal le contrôle, symbole de l'Autorité.

### Ceux qui fraudent :

#### – Le protestataire

Le protestataire est souvent un nostalgique du « métro-rétro », des voitures cahotantes aux sièges durs, etc... S'il fraude, c'est pour « protester » contre la modernisation, contre la disparition du « poinçonneur » à l'entrée, et l'anonymat qu'il ressent de ce fait dans le métro.

#### – Le révolté

Il saute volontiers le tripode, monte en première classe parce qu'il n'accepte pas le « système », la société bureaucratique, toutes les institutions de la société. Il manifeste son opposition partout et trouve l'occasion de passer à l'acte à peu de frais dans le métro en resquillant, et en facilitant la fraude à d'autres usagers.

#### – Le calculateur

Le calculateur se livre à une gestion élaborée du risque. Il estime le risque d'être pris (pourcentage de contrôle), en fonction de ses déplacements habituels, le coût de l'amende, divisé par les voyages « gratuits » fraudés. Individualiste et pragmatique, il se déclare fraudeur « par calcul et non par plaisir ».

#### – Le contraint

Sa fraude est d'ordre économique. Il se juge dans l'impossibilité de payer son transport, ou, du moins cherche à économiser en toute occasion. Il est généralement « honteux » de sa fraude et guette le contrôleur comme le diable.

#### – Le joueur

Il cherche dans la resquille le plaisir du « jeu interdit », le frisson de l'illégalité ; le suspense « ne pas se faire prendre » en dominant sa peur... Le joueur fraude spontanément, sans préméditation, comme « piqué » par le désir du risque facile.

\*  
\*  
\*

Ces quelques portraits illustrent la variété des fraudeurs du métro et la diversité de leurs motivations.

Dans la plupart des cas, l'attitude reflète un certain égoïsme, une absence de responsabilité de la vie collective. Au-delà, cette étude aide la Régie à définir une stratégie anti-fraude mais aussi, plus largement à affiner ses actions en matière de vivabilité du métro.

Un seul exemple : comment désarmer le fraudeur protestataire ? Certainement pas en ressuscitant « le métro de papa », mais en refusant de faire du métro d'aujourd'hui un univers uniquement technologique, en repersonnalisant l'environnement, en créant une fonction accueil, en améliorant le service, etc.

### LA MESURE DU RISQUE

Frauder, c'est bête... et ça peut coûter cher. Les usagers peuvent se trouver dans deux types de situations :

● **Situation irrégulière**, mais présomption de bonne foi.

C'est le cas du voyageur qui n'a aucun titre sur lui (il peut l'avoir égaré) ou qui est monté en première classe avec un billet de seconde (il peut s'être trompé sur les heures de fonctionnement de la 1<sup>re</sup> classe). Le voyageur peut régulariser sa situation sur le champ en payant une indemnité forfaitaire, sinon, passé un délai de 48 h, un procès-verbal est établi en vue de la poursuite devant les tribunaux.

Les taux des indemnités forfaitaires représentent un multiple du prix du billet et sont donc automatiquement réajustés à chaque hausse de tarif.

- voyage en 1<sup>re</sup> classe avec un billet de 2<sup>e</sup> : 25 F ;
- voyage sans billet de 2<sup>e</sup> classe : 50 F ;
- voyage sans billet en 1<sup>re</sup> classe : 75 F.

● **Fraude caractérisée :**

Le voyageur entre par un passage interdit ou réservé à la sortie, franchit un péage sans contrôle du billet. Le fautif est alors passible d'une contravention de 5<sup>e</sup> classe dont le montant, fixé par le tribunal de simple police, peut varier de 1 200 F à 1 300 F selon la gravité des faits. Mais la RATP, avant d'établir un procès-verbal et avant poursuite devant les tribunaux, propose au contrevenant une transaction amiable qui l'exonère de toute poursuite : le paiement d'une amende transactionnelle de 160 F (somme ramenée à 80 F si l'intéressé est porteur d'une carte orange valable). Si le voyageur ne règle pas cette amende transactionnelle, un rapport d'infraction est dressé et le paiement d'une amende de 230 F (avec possibilité d'être ramenée à 120 F pour le même motif que ci-dessus) lui est réclamé.

Notons que cinq cas de fraude caractérisée sont assimilés à des délits d'escroquerie et justiciables du tribunal correctionnel : coupon ou billet falsifié, coupon annuel non rempli, coupon utilisé sans carte nominative ou ne portant pas le même numéro que celle-ci, utilisation d'une carte appartenant à une autre personne.

En 1981, 98 000 voyageurs en situation irrégulière ont acquitté une indemnité forfaitaire et près de 300 000 rapports d'infraction ont été dressés, à la suite de fraude caractérisée.

### Ceux qui ne fraudent pas :

#### – Le conformiste

Pour lui, il existe un bon ordre des choses dont la fraude est une transgression inadmissible. Être en règle est pour lui une nécessité impérieuse et il est très hostile au fraudeur : « qui vole un œuf vole un bœuf ».

#### – Le régulier

Il accepte simplement les règles de la vie en société : le paiement des biens et des services est une de ces règles. En outre, on ne vole pas un service public !

#### – Le soumis

Le soumis se conforme à la règle du paiement moins par morale personnelle que pour ne pas avoir d'histoires. Il a une pointe d'admiration pour le fraudeur et



Campagne anti-fraude :

## LES ANIMAUX MALADES DU MÉTRO

La campagne lancée par la RATP au mois de septembre traduit sa volonté de réagir et de recréer entre un service public et ses usagers un climat favorable à la marginalisation de la fraude.

Il importait à cet effet :

- de rendre sensible à l'opinion le refus de la RATP de se résigner au développement de la fraude ;
- de faire connaître les moyens techniques et humains engagés dans la lutte contre la fraude, ainsi que les sanctions éventuellement encourues ;
- de conforter les hommes et les femmes du contrôle dans leur fonction sociale, qui est indispensable ;
- d'appeler l'ensemble du public à marquer sa solidarité avec les initiatives de l'entreprise, car dans un tel domaine, rien n'est possible sans l'adhésion et l'appui moral des usagers.

« **Frauder, c'est bête** », tel était le slogan insolite des affiches que les voyageurs pouvaient voir sur les murs de 260 stations et dans 1800 couloirs du métro. Trois affiches différentes ont été réalisées, jouant la fable animalière. Pourquoi avoir pris un tel détour, au lieu de représenter les fraudeurs tels qu'ils sont ? tout simplement - les études et tests préalables l'ont clairement indiqué - parce que le choix du réalisme, en caractérisant certains types de fraudeurs, aurait été forcément arbitraire, ceux-ci se recrutant dans toutes les catégories de voyageurs. Retenir l'allégorie, c'était dépassionner, ne pas désigner l'une d'elle à la vindicte des autres : derrière un masque, chacun met la tête qu'il veut.

Quant au slogan, il met l'accent sur la tricherie puérile que constitue la fraude dans le métro : des tests effectués auprès de fraudeurs comme de non fraudeurs ont montré que ce langage un peu culpabilisant, portait davantage que, par exemple, une argumentation économique.

Naturellement une telle campagne vise le fraudeur d'occasion ou d'imitation davantage que le fraudeur endurci.

Une action auprès des journalistes accompagnant la campagne publicitaire a permis de prendre en compte l'ensemble des données du phénomène fraude.



# TARIFICATION : DU NOUVEAU

## 1<sup>er</sup> novembre : prise en charge par les employeurs de 40 % du coût des déplacements domicile-travail

Aux termes de la loi du 4 août 1982, « les employeurs de la région des transports parisiens\* ont pris en charge le 1<sup>er</sup> novembre 1982, une partie des dépenses de transport de leurs salariés ». Le taux de la prise en charge est de 40 % du prix de transport sur la base du tarif de 2<sup>e</sup> classe. Par ailleurs, les entreprises ne sont plus tenues de verser la prime de transport.

La justification de cette mesure est double (voir *Entre les lignes* n° 55) :

– d'une part, les entreprises sont les premières bénéficiaires de l'existence d'un réseau de transport collectif très développé qui réalise l'unité du marché du travail de la région et dispense la plupart des entreprises de prévoir elles-mêmes le transport de leurs salariés.

– d'autre part, le type de développement de la région est caractérisé par un éloignement de plus en plus marqué des lieux de résidence et de travail entraînant pour une majorité de salariés une inégalité entre les habitants du centre et ceux de la périphérie.

Cette mesure, qui satisfait une demande ancienne des salariés, fait partie des douze actions prioritaires fixées par la

RATP dans le cadre de la nouvelle politique menée depuis un an.

Les titres de transport concernés sont les titres « carte orange » y compris bien entendu le coupon hebdomadaire nouvellement créé et les cartes hebdomadaires à 12 voyages.

Devant l'importance d'une telle décision et l'ampleur de ses implications puisqu'elle concerne tant l'ensemble des salariés que les employeurs de la région des transports parisiens, la RATP a décidé de mener avec la SNCF et l'APTR une importante action de communication. Il convient d'informer les salariés sur leurs droits au remboursement, et les employeurs sur les caractéristiques des titres donnant lieu à remboursements ainsi que sur les tarifs. Parallèlement une opération de promotion des transports en commun et du nouvel abonnement hebdomadaire a été menée.

Ainsi, dès le début septembre, une lettre RATP/SNCF a été adressée aux 300 000 entreprises concernées.

Cette lettre exposait les différentes modalités de la prise en charge, donnait les principaux éléments de la tarification en vigueur et amorçait l'ouverture, à partir

du 15 septembre, d'un centre spécial d'information par téléphone (le 787-33-33) et par correspondance.

Sur le plan de la publicité, une campagne pour la promotion des transports en commun à l'occasion de la prise en charge par les employeurs mais également du lancement du coupon jaune a été faite. Son financement est assuré par la RATP, la SNCF et l'APTR.

Des dépliants ont été remis aux acheteurs de cartes hebdomadaires de travail les 18 et 25 octobre afin de faire connaître le nouveau titre de transport type orange. Parallèlement, une campagne dans la presse magazine à édition parisienne du 25 octobre au 8 novembre, un affichage sur les quais dans le métro du 18 au 31 octobre, sur les autobus de la RATP et de l'APTR du 25 octobre au 8 novembre et dans les gares SNCF se sont déroulés sur ce double thème. Bien entendu, la presse écrite, parlée et audiovisuelle a reçu toute information à ce sujet.

\* région des transports parisiens, zone de desserte de la RATP et de la SNCF banlieue s'étendant sur 4 000 km<sup>2</sup> soit le tiers de la surface de la région Ile-de-France.

## 1<sup>er</sup> novembre : création d'un abonnement hebdomadaire : le coupon jaune

Créé en 1975, la carte orange à coupon mensuel est achetée aujourd'hui par plus de 1 500 000 personnes. Le pourcentage de voyages effectués avec ce titre de transport est en constante progression et atteint maintenant 52 % tous modes de transport confondus. De tels éléments montrent le succès de la formule. Aussi la politique commerciale de la RATP s'est-elle orientée vers le développement de ce type d'abonnement.

Dans cette perspective, la carte orange à coupon annuel fera l'objet d'une relance d'ici quelques mois par la réforme de ses conditions d'achat. Nous en reparlerons dans un prochain numéro d'*Entre les lignes* lorsque les nouvelles modalités en seront fixées. Plus immédiatement, la création le 1<sup>er</sup> novembre du coupon jaune hebdomadaire offre de nouvelles possibi-

lités aux voyageurs ne désirant pas, pour une raison ou une autre, se munir d'un titre mensuel. C'est un des aspects de l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers.

Le coupon hebdomadaire de la carte orange sera de couleur jaune afin de pouvoir le différencier aisément du coupon mensuel tant au niveau de la vente que de celui du contrôle.

Ce coupon jaune est valable une semaine du lundi au dimanche. Il n'est donc pas « glissant » comme les cartes hebdomadaires de travail qui sont utilisables

pour le premier voyage à partir d'un jour quelconque de la semaine. Comme l'abonnement mensuel, il donne droit à un nombre illimité de déplacements sur l'ensemble des modes de transport en commun (métro, autobus dont autobus de nuit N, RER, SNCF, éventuellement les lignes d'autobus de l'APTR) à l'intérieur des zones de validité pour lesquelles il a été délivré.

Comme pour les abonnements annuels et mensuels, le voyageur a la possibilité de prendre un abonnement hebdomadaire de 1<sup>re</sup> classe.

| Rappel du prix des « coupons jaunes » (abonnements hebdomadaires) valables en 2 <sup>e</sup> classe sur les trajets |         |         |         |         |
|---|---------|---------|---------|---------|
|   | 2 zones | 3 zones | 4 zones | 5 zones |
| Paris-banlieue et banlieue-banlieue   | 32 F    | 45 F    | 59 F    | 72 F    |

## QUE DEVEZ-VOUS FAIRE

**1) Établir une demande** sur un imprimé que vous pouvez retirer à votre attachement en précisant bien pour quel titre de transport vous demandez le remboursement partiel.

**2) Adresser votre titre de transport** dans des enveloppes spéciales à retirer également à votre attachement :

- une enveloppe orange pour les coupons jaunes, les coupons orange mensuels et les coupons d'abonnement spécial SNCF/RATP.

- une enveloppe verte pour les cartes hebdomadaires de travail (APTR et SNCF) et les abonnements ordinaires SNCF pour lesquels il convient de joindre le ticket de validation.

Ces enveloppes doivent être retournées avant le 4 du mois suivant celui de l'utilisation du titre dont il est demandé le remboursement partiel ; vous devez les adresser aux destinataires mentionnés sur le recto après avoir complété les rubriques figurant au verso.

Vous serez remboursé le mois en cours sur votre bulletin de paye si vous avez expédié votre titre de transport avant le 4 du mois. Le mois suivant si votre envoi a été effectué en dehors des délais.

**Remarque :** les agents bénéficiant déjà de remise pour un coupon mensuel ou annuel n'ont à effectuer aucune demande nouvelle, leur cas sera traité automatiquement.

## CE QUE FAIT LA RÉGIE POUR SES AGENTS...

**I - Vous utilisez une carte orange hebdomadaire (coupon jaune), mensuelle ou annuelle.**

**A)** Votre domicile est situé en zone 3, 4 ou 5, votre attachement est situé en zone 1 (Paris), vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail un titre d'abonnement d'au moins 3 zones et comprenant conjointement les zones 1 et 2, vous avez droit au remboursement partiel dans les conditions suivantes (1) :

| Zones de validité | Coupon jaune |       | Coupon mensuel C.O. |        | Coupon annuel C.O. |          |
|-------------------|--------------|-------|---------------------|--------|--------------------|----------|
|                   | P.A.         | Remb. | P.A.                | Remb.  | P.A.               | Remb.    |
| 1-2-3             | 45           | 31,44 | 155                 | 108,20 | 1 670              | 1 167,80 |
| 1-2-3-4           | 59           | 37,04 | 205                 | 128,20 | 2 210              | 1 383,80 |
| 1-2-3-4-5         | 72           | 42,24 | 250                 | 146,20 | 2 700              | 1 579,80 |

C.O. : carte orange - P.A. : prix d'achat - Remb. : remboursement.

**Nota :** si votre domicile est situé au-delà de la zone 5, le remboursement sera forfaitairement calculé à partir de la zone 5.

**B)** Votre domicile est situé en zone 1, votre attachement est situé en zone 3 ou 4, vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail un titre d'abonnement d'au moins 3 zones et comprenant conjointement les zones 1 et 2, vous avez droit au remboursement partiel dans les conditions suivantes (1) :

| Zones de validité | Coupon jaune |       | Coupon mensuel C.O. |        | Coupon annuel C.O. |          |
|-------------------|--------------|-------|---------------------|--------|--------------------|----------|
|                   | P.A.         | Remb. | P.A.                | Remb.  | P.A.               | Remb.    |
| 1-2-3             | 45           | 31,44 | 155                 | 108,20 | 1 670              | 1 167,80 |
| 1-2-3-4           | 59           | 37,04 | 205                 | 128,20 | 2 210              | 1 383,80 |

C.O. : carte orange - P.A. : prix d'achat - Remb. : remboursement.

**C)** Votre domicile est situé en zone 1, 2, 3, 4 ou 5, vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail un titre d'abonnement ne comprenant pas conjointement les zones 1 et 2, vous avez droit au remboursement partiel dans les conditions suivantes (1) :

| Zones de validité | Coupon jaune |       | Coupon mensuel C.O. |       | Coupon annuel C.O. |       |
|-------------------|--------------|-------|---------------------|-------|--------------------|-------|
|                   | P.A.         | Remb. | P.A.                | Remb. | P.A.               | Remb. |
| 1-2               | 32           | 12,80 | 110                 | 44    | 1 190              | 476   |
| 2-3               | 32           | 12,80 | 110                 | 44    | 1 190              | 476   |
| 3-4               | 32           | 12,80 | 110                 | 44    | 1 190              | 476   |
| 4-5               | 32           | 12,80 | 110                 | 44    | 1 190              | 476   |
| 2-3-4             | 45           | 18    | 155                 | 62    | 1 670              | 668   |
| 3-4-5             | 45           | 18    | 155                 | 62    | 1 670              | 668   |
| 2-3-4-5           | 59           | 23,60 | 205                 | 82    | 2 210              | 884   |

C.O. : carte orange - P.A. : prix d'achat - Remb. : remboursement.

**Nota :** si votre domicile est situé au-delà de la zone 5, le remboursement est forfaitairement calculé à partir de la zone 5.

**II - Vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail une carte hebdomadaire de travail SNCF et/ou APTR.** Vous avez droit au remboursement partiel dans les conditions suivantes :

**A)** Votre carte hebdomadaire vous permet d'effectuer un trajet exclusivement à l'intérieur des zones carte orange, vous avez droit au remboursement de 40 % de sa valeur.

**B)** Votre trajet se situe partiellement hors zone carte orange, le remboursement ne s'applique que sur le titre de même nature valable sur la portion de trajet effectuée à l'intérieur des zones carte orange.

**C)** Votre carte hebdomadaire ne vous permet d'effectuer un trajet qu'à l'extérieur des zones carte orange, vous n'avez droit à aucun remboursement.

**III - Vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail un abonnement spécial SNCF/RATP,** vous avez droit au remboursement partiel dans les mêmes conditions que pour un coupon mensuel carte orange 5 zones comprenant les zones 1 et 2 (1).

| Kilométrage | Prix de l'abonnement | Remboursement |
|-------------|----------------------|---------------|
| 40-49       | 347                  | 146,20        |
| 50-59       | 374                  |               |
| 60-75       | 394                  |               |

**IV - Vous utilisez pour vos déplacements domicile-travail un abonnement ordinaire SNCF,** vous avez droit au remboursement de 40 % de la valeur du coupon mensuel carte orange correspondant au parcours effectué à l'intérieur des zones carte orange.

(1) montants calculés sur la base des tarifs en vigueur au 1<sup>er</sup> novembre 1982.

## LIGNE 7 AU SUD ÉTAPE N° 1 LE KREMLIN-BICÊTRE

La première pénétration du métro en banlieue sud dans le secteur compris entre la ligne de Sceaux et la ligne SNCF Paris-Choisy-le-Roi a été entreprise en 1937 et mise en service en 1946 par le prolongement de la Porte d'Ivry à la Mairie d'Ivry.

Dans les années soixante, le développement massif de grands ensembles immobiliers et la progression du trafic d'Orly ramenaient à l'ordre du jour l'amélioration de la desserte de ce secteur. Le plan duodécennal de 1965 donnait la préférence à un prolongement de la ligne 5 à partir de la Place d'Italie. Mais ce projet nécessitait un parcours préalable dans Paris délicat et coûteux, à travers une zone déjà desservie par la ligne 7.

Les études, reprises en 1973, ont conduit à adopter la nationale 7 comme axe de desserte, de préférence à la nationale 305, du fait de l'importance de la population non encore desservie par une ligne ferroviaire.

Cette opération, qui apparaît comme très intéressante pour la collectivité, donnera aux habitants des communes de la proche banlieue sud-est, un accès direct et rapide aux importants nœuds de correspondance de la Place d'Italie, Châtelet et Opéra d'où ils disposeront d'excellents moyens de diffusion dans Paris.

Le prolongement, constitué par une antenne de la ligne « Fort d'Aubervilliers - Mairie d'Ivry » se débranchant immédiatement au sud de la station Maison-Blanche, suit l'axe de la RN 7. Il réalisera, à terme, une desserte nord-sud, de La Courneuve à Villejuif, complétant, dans le Val-de-Marne, les dessertes déjà assurées par la banlieue sud-est SNCF et la ligne B du RER.

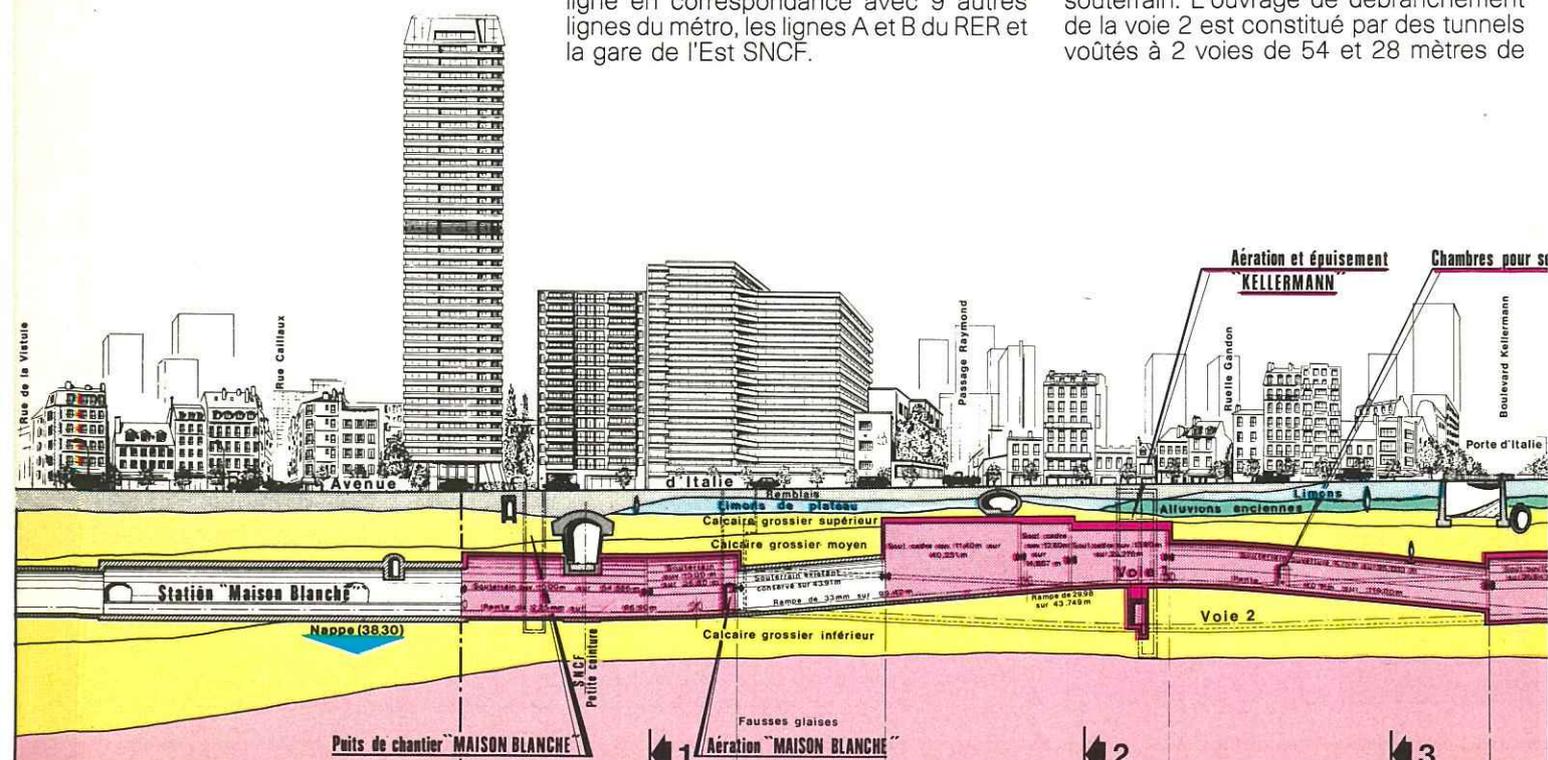
Il comportera quatre stations : « Le Kremlin-Bicêtre » et Villejuif I, Villejuif II, Villejuif III non encore baptisées. La ligne est souterraine sur toute sa longueur et sera exploitée en fourche. Les habitants de la zone d'influence du Kremlin-Bicêtre et de Villejuif seront ainsi desservis par une ligne en correspondance avec 9 autres lignes du métro, les lignes A et B du RER et la gare de l'Est SNCF.

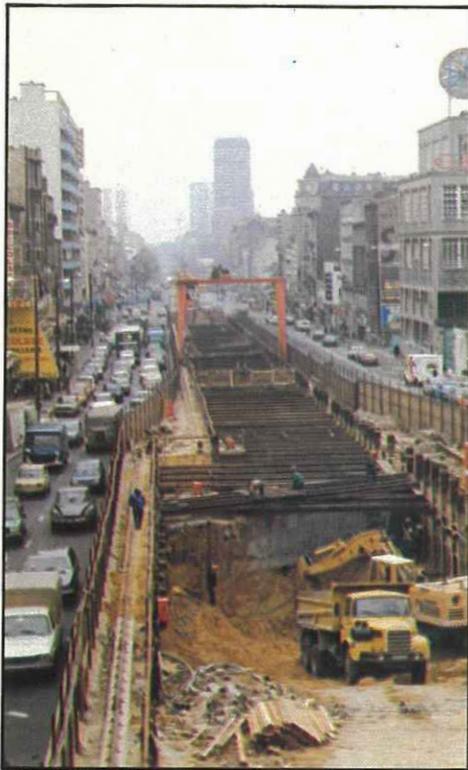
La mise en service se fera en deux étapes. Le 10 décembre prochain, la station « Le Kremlin-Bicêtre » sera ouverte au public. Il faudra ensuite attendre deux années pour découvrir les trois stations suivantes qui ouvriront en même temps, probablement en décembre 1984.

### AU FIL DU TRACÉ

Le prolongement « Maison-Blanche - Le Kremlin-Bicêtre » dont le délai de réalisation a été de trois ans, a une longueur d'environ 1800 mètres. Cette première étape a été divisée en deux lots de génie civil. Le premier, entièrement réalisé en souterrain, représente 1210 mètres d'ouvrages. Le second, long de 726 mètres sur chaque voie comprend la station de 108 mètres et a été exécuté à ciel ouvert.

Au départ, la configuration des ouvrages est conditionnée par l'obligation de débrancher indépendamment les deux voies et de faire passer l'une d'elles sous la ligne actuelle par un « saut de mouton » souterrain. L'ouvrage de débranchement de la voie 2 est constitué par des tunnels voûtés à 2 voies de 54 et 28 mètres de

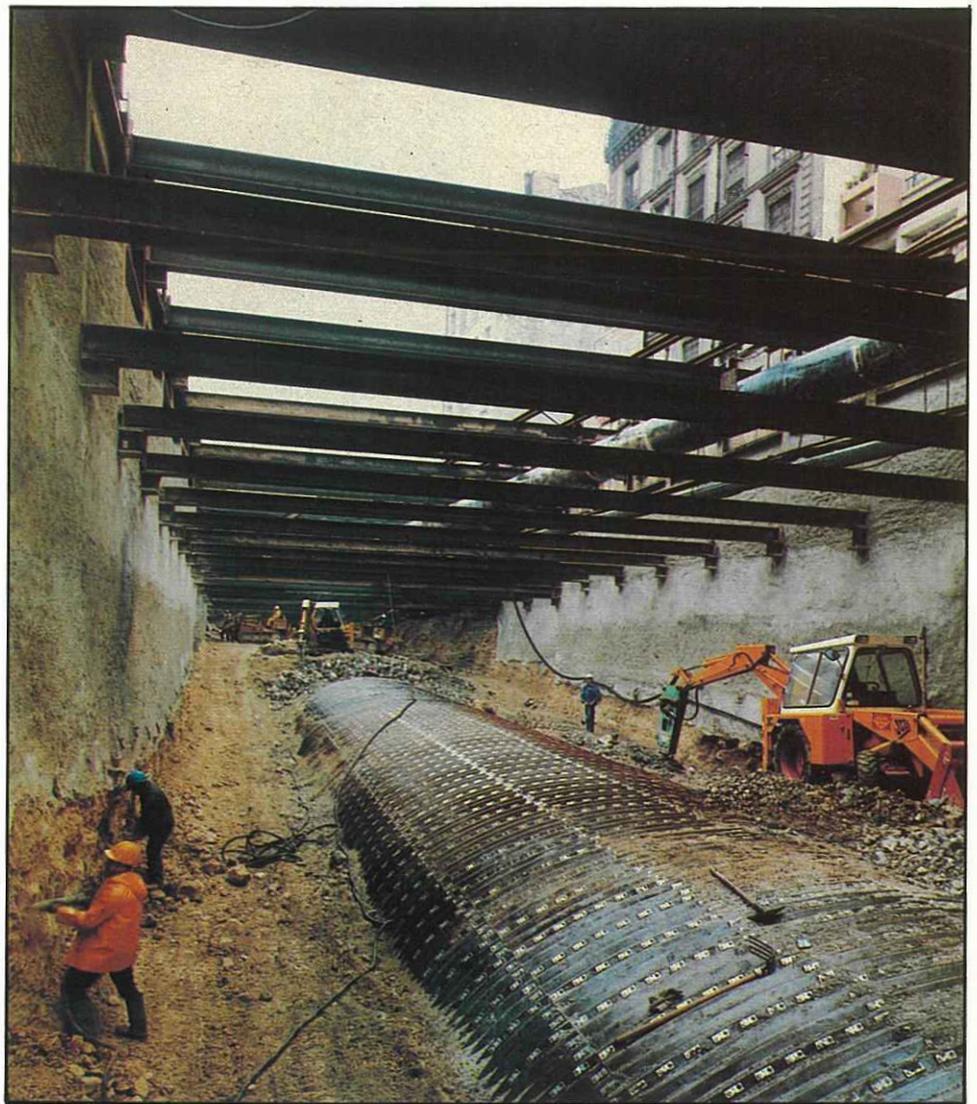




Le terrassement de la station.

long, exécutés en souterrain en raison de la présence de la ligne SNCF de petite ceinture et d'une galerie EDF. Le tunnel à voie unique de la voie 2, long de 223 mètres environ, passe au contact du radier du souterrain existant de la branche Mairie d'Ivry. Ce passage sous la ligne existante a nécessité des travaux spéciaux : régénération des maçonneries, mise sur cintres ou sur portiques du tunnel, pose de raidisseurs sur les voies.

L'ouvrage de débranchement voie 1 a une longueur de 80 m. Il est constitué d'un ouvrage cadre spécial entre les piédroits verticaux et d'une pente sur 43,7 m en fin de section. Cet ouvrage a été exécuté à ciel ouvert par méthode berlinoise en préservant quatre files de circulation en permanence sur l'avenue d'Italie durant les travaux. Il a nécessité au préalable la démolition de plusieurs immeubles riverains de cette avenue. Le tunnel à voie unique voie 1, d'une longueur de 95 m, présente des caractéristiques identiques au tunnel voie 2. Exécuté en souterrain, il conduit à l'ouvrage de raccordement.

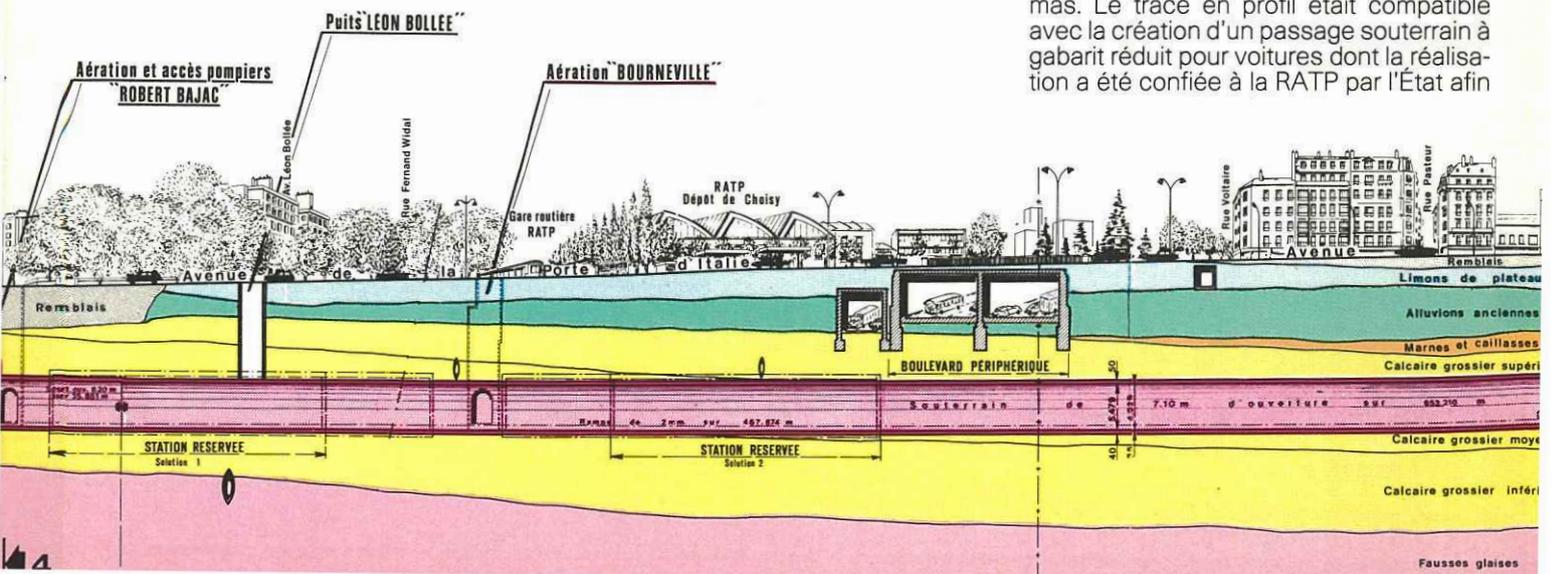


L'ouvrage de débranchement : la démolition de l'ancien tunnel.

Ainsi, les deux tunnels à voie unique se rejoignent dans un ouvrage de raccordement situé immédiatement au sud du boulevard des Maréchaux, sur une longueur de 72 mètres. Puis le souterrain est horizontal sur 400 mètres, le radier étant environ à 19 mètres de profondeur, afin d'une part de réserver la possibilité de construire ultérieurement une station supplémentaire « Porte d'Italie » sur la nouvelle branche, d'autre part de passer sous plusieurs égouts et le boulevard périphérique.

Une fois cet ouvrage franchi, le profil remonte pour venir s'établir environ à 10 mètres sous la chaussée. Après une inflexion vers l'ouest pour permettre les débranchements et le raccordement des tunnels à une voie, puis des alignements droits pour placer l'éventuelle station « Porte d'Italie », le tunnel suit sensiblement l'axe de la RN 7 jusqu'au bout du prolongement.

La station « Le Kremlin-Bicêtre » est implantée 650 m après le boulevard périphérique, juste avant l'important carrefour de la RN 7 avec l'avenue Eugène-Thomas. Le tracé en profil était compatible avec la création d'un passage souterrain à gabarit réduit pour voitures dont la réalisation a été confiée à la RATP par l'État afin



de profiter des avantages inhérents à un ouvrage commun.

Le tracé se poursuit ensuite vers le sud et la station « Villejuif I » est située au pied du coteau de Villejuif, 630 mètres après « Le Kremlin-Bicêtre ». Sur le plateau, la station « Villejuif II » est implantée juste au nord du carrefour RN 7 - rue J.B. Clément, soit à 1025 mètres de « Villejuif I », et le niveau des ouvrages permet la création d'un passage souterrain à gabarit réduit au-dessus de la station. Le profil remonte ensuite pour placer le radier à 9 mètres de profondeur de façon à limiter le terrassement dans les marnes vertes saturées d'eau. Peu avant la fourche créée par la RN 7 et l'avenue Jean-Jaurès, le profil s'abaisse à 11 mètres pour permettre de placer une mezzanine à la station « Villejuif III » distante de la précédente de 975 mètres.

## TRAVAUX PRÉLIMINAIRES

Un certain nombre de travaux préparatoires sont nécessaires préalablement à tout prolongement de ligne, des reconnaissances géologiques aux démolitions d'immeubles, en passant par des aménagements de voirie.

Les sondages de reconnaissance du sol et les relevés piézométriques qui ont été effectués durant les années 1976 à 1978, ont permis de définir la nature géologique et les caractéristiques géotechniques des terrains rencontrés. Les ouvrages passent sous la couche superficielle formée de remblais généralement peu épais : 1,50 m en moyenne sur les 200 premiers mètres et entre les boulevards périphériques et la rue Eugène-Thomas au Kremlin-Bicêtre. Les formations rencontrées ont été successivement : des limons de plateau de 2 à 13 mètres d'épaisseur ; des alluvions anciennes sablo-graveleuses de 2 à 5 mètres d'épaisseur sur la quasi-totalité de la longueur du tracé ; des marnes et des caillasses entre les boule-



Le bétonnage de la voûte.

vards périphériques et l'avenue du cimetière communal au Kremlin-Bicêtre, du calcaire grossier et au-dessus de ces couches, des fausses glaises dans lesquelles les ouvrages ne pénètrent pas. Par ailleurs, les ouvrages se situent constamment hors de la nappe phréatique. Situés au départ dans le calcaire et en extrémité dans les alluvions, la transition se fait vers la fin du lot 1 où le tunnel en rampe rapide passe du terrain dur au terrain meuble.

En complément de ces reconnaissances traditionnelles, des puits d'essais ont été réalisés pour préciser les caractéristiques des terrains rencontrés. Ainsi, grâce à différents essais « in situ », la tenue des terrains qui allaient être traversés par les ouvrages du métro a pu être appréciée avant le lancement des travaux.

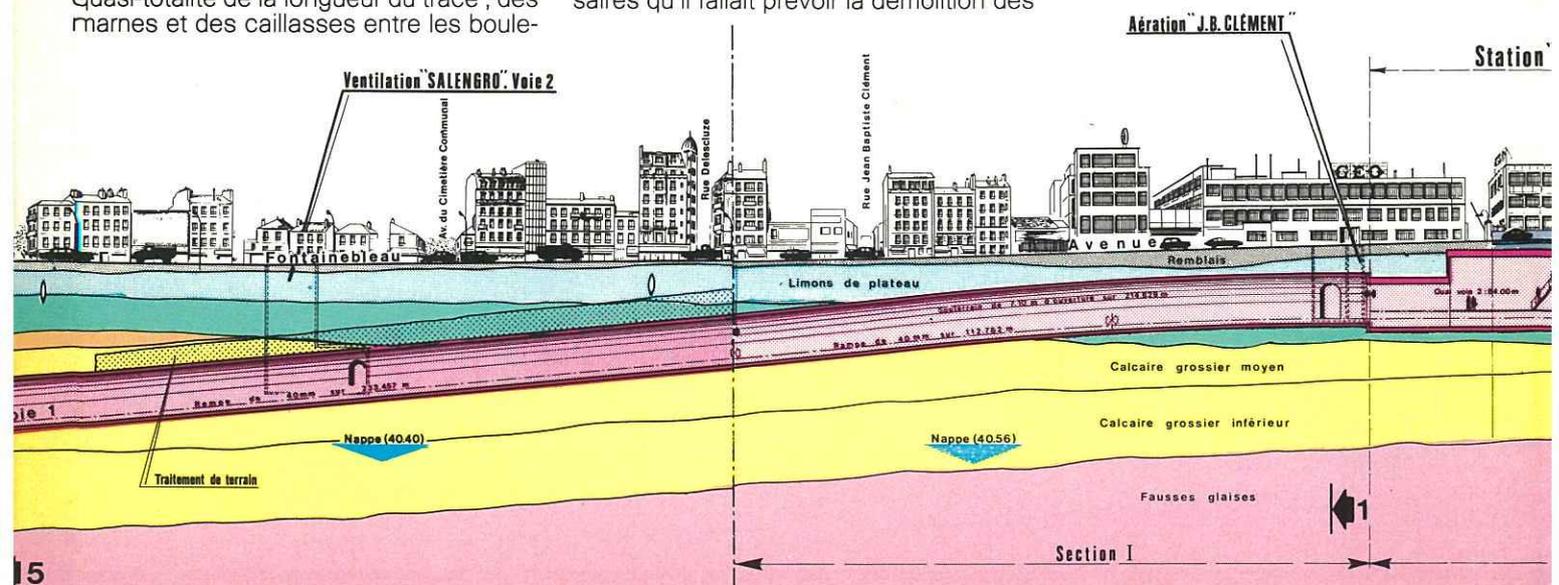
Comme nous l'avons dit plus haut, des travaux de « confortation » d'ouvrages existants ont dû être entrepris. Des travaux de régénération des maçonneries par injections, de soutènement des voûtes par cintres et portiques, de protection du gabarit de circulation et de renforcement des voies par poitrails et raidisseurs ont été exécutés dans les tunnels existants. Ces travaux étaient d'autant plus nécessaires qu'il fallait prévoir la démolition des

voûtes sans interrompre la circulation de la ligne en exploitation.

La modification des réseaux publics a donné lieu à des travaux très importants pour les parties du prolongement exécutées à ciel ouvert et en particulier pour la station « Le Kremlin-Bicêtre » où la complexité et l'importance des canalisations à dévier a imposé d'engager les travaux dès l'été 1979, soit près de 9 mois avant la date prévue pour démarrer le gros œuvre. Ailleurs, les difficultés se concentraient surtout au niveau des divers débouchés au sol (baies d'aération par exemple).

Préparer l'arrivée du métro dans une ville, c'est aussi aménager la voirie. Il a donc fallu réduire la largeur de certaines chaussées, couper totalement des trottoirs et installer des passerelles pour les piétons, changer des schémas de circulation, etc. C'est aussi acquérir des terrains et démolir des immeubles.

Le coût de réalisation de l'ensemble des travaux de construction est de l'ordre de 290 millions de francs courants, un prix de revient somme toute « raisonnable » pour 1,8 km de prolongement.





« Le Kremlin-Bicêtre » sera surmonté d'une mezzanine dominant les voies et les quais.

## 10 DÉCEMBRE : LA STATION OUVRE SES PORTES

La station « Le Kremlin-Bicêtre », implantée dans l'axe de la RN 7, est située au nord de son intersection avec l'avenue Eugène-Thomas et la rue des Fusillés.

La salle des billets, établie en mezzanine au-dessus des voies, est reliée aux quais par deux escaliers fixes. Deux accès débouchant de part et d'autre de la nationale 7 assurent la liaison avec la voirie. Un accès mécanisé permet la liaison directe entre le quai direction banlieue et le trottoir ouest de l'avenue de Fontainebleau. On peut noter que les dispositions de cette salle des billets permettent son utilisation éventuelle comme passage public pour piétons.

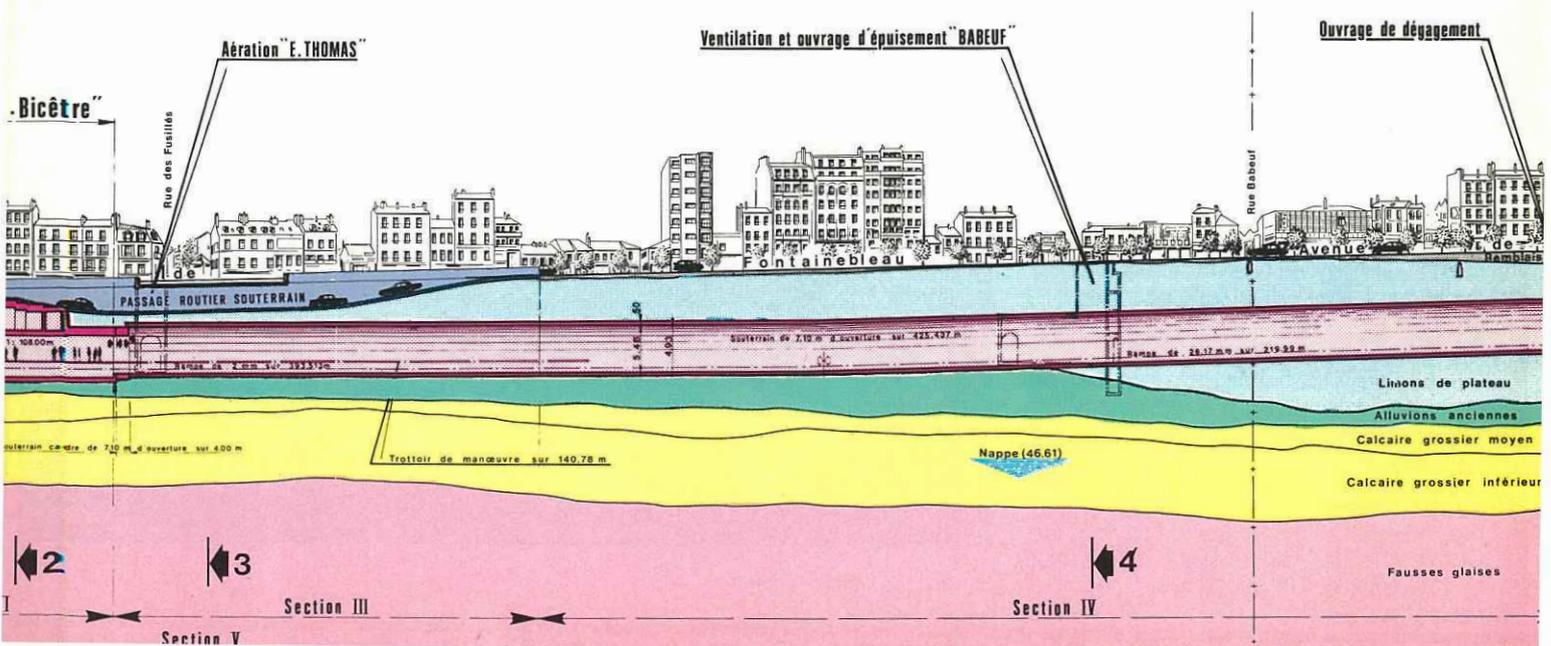
Classiquement équipée d'un bureau de station, de six postes de contrôle automatique, d'une bibliothèque, d'un commerce et de divers locaux techniques, cette salle dispose également d'une installation de passages anti-fraude.

Au niveau des quais, des locaux ont été aménagés pour permettre l'utilisation de la station en terminus provisoire. Lors de la mise en service, les voyageurs n'auront accès qu'à une partie des quais seulement, sur 78 mètres, mais leur longueur réelle est de 108 mètres pour rendre possible, dans l'avenir, l'accueil de trains de 7 voitures. Par ailleurs, des mesures conservatoires ont été prises à la hauteur de Porte d'Italie dans le cas où l'exploitation en fourche du prolongement serait abandonnée.

Voilà pour la disposition générale des lieux. Côté décoration, il faudra essentiellement remarquer l'effet produit par des bandes latérales de carrelage qui se poursuivent jusqu'au plafond. La couleur est le rouge foncé. Le même parti décoratif est d'ores et déjà arrêté pour les trois stations suivantes du prolongement : une orangé, une ocre-jaune et une verte.

L'éclairage sera assuré, côté mezzanine par des appliques munies de globes. Enfin, les bordures de quais ont été revêtues de granit pour être repérées aisément par les non-voyants au moyen de leur canne.

Pour que la description des équipements soit complète, il faut encore parler des ouvrages en ligne : deux ouvrages d'épuisement des eaux, sept baies d'aération naturelle et deux ouvrages d'extraction mécanique pour assurer la ventilation du tunnel. Enfin, sur la quasi-totalité du parcours, la voie est constituée de rails soudés posés sur une forme en béton par l'intermédiaire de traverses et de chaussons élastiques. Rappelons que le principe des chaussons élastiques a déjà fait ses preuves en d'autres lieux du réseau contre la propagation des nuisances sonores. Il donne en effet d'excellents résultats pour l'atténuation des bruits et la transmission des vibrations aux constructions riveraines. Ce principe est doublé d'un traitement phonique du tunnel aux débouchés en station.





Le carrefour desservi par la station « Le Kremlin-Bicêtre ».

## L'ATOUT METRO

La mise en service d'une nouvelle station de métro dans une ville de banlieue change sans conteste les habitudes des personnes résidant ou travaillant dans le secteur. Certaines abandonnent l'autobus ou leur voiture particulière gagnant ainsi un temps appréciable en échappant aux encombrements de la circulation. D'autres, ceux qui se rabattaient à pied sur des stations existantes, voient leurs trajets diminuer. Ainsi, on peut évaluer le nombre de personnes directement desservies par le prolongement : pour une zone d'attraction de 0 à 1 000 mètres, la population desservie est de 29 000 personnes et l'on compte environ 12 000 emplois desservis.

Si l'on parle en terme de gain de temps, calculé par rapport au temps de trajet moyen, celui apporté par le prolongement à la station « Le Kremlin-Bicêtre » est de l'ordre de 5 minutes. Les personnes se rabattant à pied gagneront environ 7 minutes et celles arrivant en autobus quatre minutes. Selon le mode de déplacement utilisé avant l'arrivée du métro, ces gains sont plus ou moins importants, mais au total on évalue le gain annuel à 1,12 million d'heures.

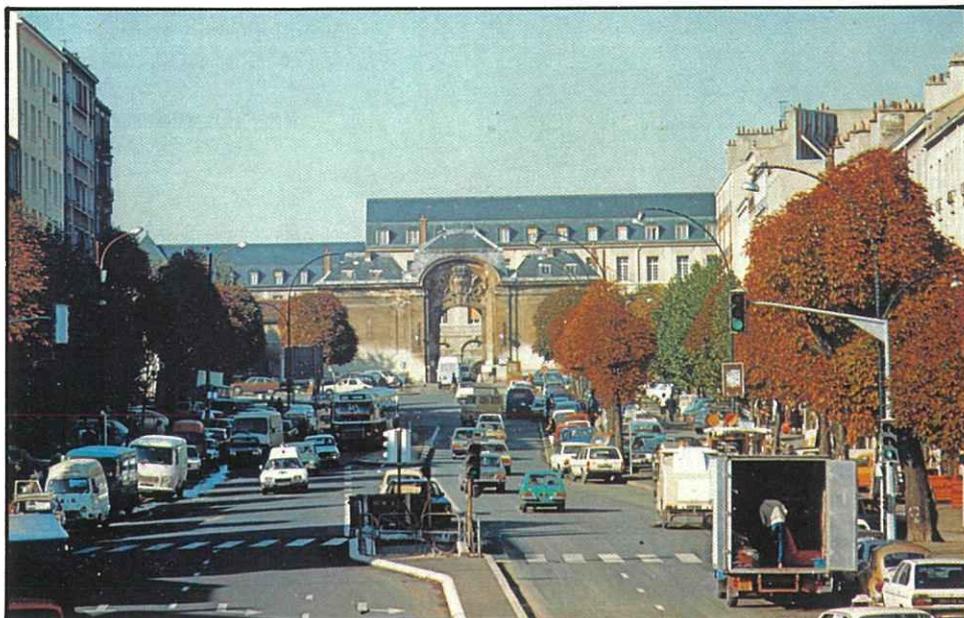
Le niveau de trafic prévu pour la nouvelle station, après une montée en charge sur huit à dix mois d'exploitation, s'établit à environ 23 500 voyageurs entrants par jours ouvrables.

Les deux branches de la fourche vers « Mairie d'Ivry » et « Le Kremlin-Bicêtre » seront desservies en alternance par un train sur deux, avec un intervalle de 3 minutes 10 secondes aux heures de pointe du soir et de 6 minutes 30 secondes aux heures creuses de la journée. L'ensemble de la ligne sera exploité avec un intervalle de 95 secondes.

Aucune restructuration locale du réseau d'autobus n'est envisagée et l'on peut se demander si le soir les habitués du terminus routier de la Porte d'Italie opteront d'emblée pour la nouvelle branche pour prendre leur autobus à la sortie de la station « Le Kremlin-Bicêtre ». Différentes attitudes sont possibles : le métro jusqu'au bout, l'assurance d'une place assise au terminus autobus de la Porte d'Italie ou le hasard de la première direction annoncée. Les voyageurs décideront. N'oublions pas que « Le Kremlin-Bicêtre » n'est que la première étape de la percée de la ligne 7 au sud. Rendez-vous dans deux ans à Villejuif, les autobus suivront.



Le célèbre marché... on y trouve tout.



L'hôpital du Kremlin-Bicêtre.

## UNE NOUVELLE COUVERTURE POUR HAVRE-CAUMARTIN ET OPÉRA : **UN CHANTIER BIEN ENCOMBRANT**



Depuis le 5 juillet dernier, le quartier de l'Opéra est hérissé de palissades et la rue Auber est fermée à la circulation pour une durée de treize mois. La RATP a, en effet, entrepris des travaux de réfection des couvertures métalliques des stations de métro « Havre-Caumartin » et « Opéra » de la ligne 3 (Pont de Levallois-Galliéni). Ces travaux ont été rendus nécessaires du fait d'infiltrations constatées au travers des voûtes ayant provoqué l'oxydation des parties métalliques de soutien, leur fléchissement et leur amincissement.

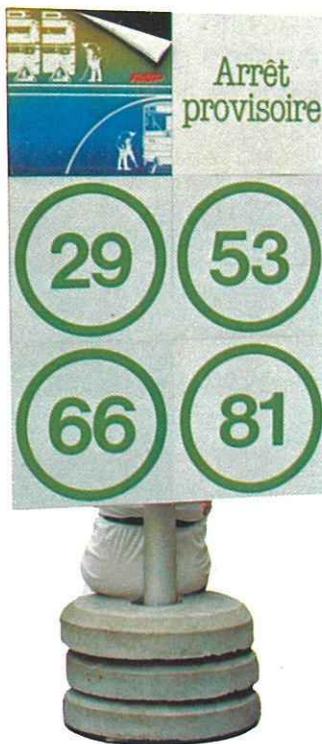
*La rue Auber est fermée à la circulation.*



Un chantier bien encombrant.

Le trafic de la ligne 3 n'est pas perturbé, mais il est bien évident que de tels travaux ont des conséquences importantes en surface. De nombreuses lignes d'autobus ont vu leur itinéraire détourné, rendant nécessaire la création d'arrêts provisoires, indiqués sur des panneaux, ainsi que la mise en place de couloirs à contresens dans certaines artères avoisinantes.

Des embouteillages importants paralysent le quartier déjà très encombré en temps normal, ce qui n'est pas sans inquiéter les commerçants riverains. Ils craignent que l'existence de tels chantiers ne risque de dissuader plus d'un client potentiel de venir flâner dans le quartier, d'autant plus que le souvenir des travaux de construction du RER dans la rue Auber reste bien présent dans les mémoires.



## CONCERTO POUR MARTEAUX PNEUMATIQUES

Le patrimoine « ouvrages d'art » du métro comporte de nombreuses couvertures métalliques enterrées à faible profondeur sous chaussées et trottoirs. La cause principale du vieillissement de ces ouvrages, construits pour la plupart avant 1914, est la corrosion, conséquence des dégradations de l'étanchéité ou de la protection réalisée à l'origine. Aussi, depuis plusieurs années, les programmes de consolidation des infrastructures prévoient la réfection de quelque 1 200 m<sup>2</sup> par an de ces ouvrages.



Couloir pour autobus à contresens sur le boulevard Haussmann.



Un point difficile : la rue Scribe.

Les inspections systématiques et les nombreux signalements du service de l'exploitation du réseau ferré ont conduit à programmer pour cette année la réfection des couvertures des stations « Havre-Caumartin » et « Opéra » (ligne 3) ainsi que des ouvrages adjacents tels que les couvertures de la salle des billets et des accès sous la place de l'Opéra.

Les travaux, à réaliser à partir de la voie publique, comprennent : la démolition du béton de chaussée et de trottoir à l'aplomb des ouvrages, la remise en état ou le remplacement des parties oxydées avec étaieage éventuel, la réalisation d'une forme en béton revêtue d'un complexe d'étanchéité et les reconstructions par les services de la voirie du béton de chaussée et des revêtements. D'importants travaux, puisque le chantier s'étend de la rue Scribe à la place de l'Opéra pour la station « Opéra », entre le carrefour des rues Caumartin et des Mathurins pour la station « Havre-Caumartin », sur une longueur de 100 m et une largeur de 15 m.

Des contacts ont été pris par la RATP

dès le mois de février 1981 avec les services de la voirie et la préfecture de police, à l'issue desquels a été décidée une exécution simultanée des deux chantiers, compte tenu de la gêne créée pour la circulation des véhicules aux deux extrémités de la rue Auber et pour partie place de l'Opéra. Tout a été mis en œuvre pour réduire au minimum le délai des travaux mais treize mois sont apparus nécessaires. Les riverains devront inévitablement supporter durant ces longs mois un certain nombre de nuisances sonores.

Les dossiers de travaux de réfection ainsi que les modifications des conditions de circulation générale et des autobus ont été présentés aux élus du 9<sup>e</sup> mais aussi des 8<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissements. Les travaux préparatoires de signalisation routière, de même que les diverses déviations du réseau des concessionnaires situé à l'intérieur de la zone du chantier, ont été entrepris dès le mois de juin dernier ; les travaux de réfection ont pu alors commencer au mois de juillet.



*Voûtelettes infiltrées et corrosion sur entretoises.*

Un chantier bien encombrant.

## UN QUART DU RÉSEAU D'AUTOBUS PARISIEN

Si le trafic de la ligne 3 du métro n'est pas perturbé par ce qui se passe au niveau de sa voûte, il n'en va pas de même, loin s'en faut, pour la circulation de surface. Les automobilistes seront bien inspirés en évitant dans toute la mesure du possible de s'aventurer dans le quartier mais les autobus doivent continuer à véhiculer à l'intérieur de ce secteur près de 80 000 voyageurs par jour. Pas moins de 13 lignes, soit un quart du réseau parisien, sont plus ou moins touchées par une modification d'itinéraire.

Un plan de circulation a été établi en fonction des emprises de chantiers ainsi que du phasage des opérations. Deux mois ont suffi pour restituer au trafic la partie de la place de l'Opéra située au niveau de la salle des échanges, mais il faudra attendre le mois de décembre pour rendre à la circulation le carrefour Auber-Mathurins-Caumartin en raison d'importants travaux de chauffage urbain entrepris dans le quartier.

Forts de l'expérience acquise lors des travaux réalisés récemment dans le quartier de la Gare Saint-Lazare, les responsables du plan de déviation ont étudié les différentes hypothèses possibles pour retenir rapidement celle qui leur a semblé la mieux adaptée aux courants de circulation du secteur : l'aménagement d'un couloir à contresens réservé aux autobus sur le boulevard Haussmann.

Les arrêts d'autobus ont été déplacés et un système de guidage par flèches vertes a été mis en place pour aider les voyageurs à retrouver les nouveaux arrêts provisoires.

Le projet de la nouvelle exploitation a été présenté aux chefs de dépôts et aux inspecteurs des lignes concernées par un itinéraire de remplacement, de même qu'aux responsables du trafic du secteur. Seules deux lignes, les 53 et 66, ont nécessité la mise en service de matériel supplémentaire pour faire face à un allongement de parcours.

Préparée depuis un an, cette opération ne pose pas de gros problèmes, mais il faut bien reconnaître que quelques points noirs subsistent. La RATP aurait souhaité disposer de facilités supplémentaires pour la circulation des autobus : ainsi par exemple, on peut regretter que la rue Scribe soit restée en circulation à double sens à cause des continus encombrements dus à la présence de cars de tourisme et de taxis. De même, dans la rue de la Chaussée d'Antin, entre le boulevard Haussmann et la rue Meyerbeer, se pose le problème des livraisons en milieu de chaussée, un couloir réservé aux autobus aurait sans doute été le bienvenu. Une autre source de perturbations se situe au

## Un nouveau style de communication

La réalisation de travaux à ciel ouvert dans le quartier de l'Opéra, impliquant la fermeture de la rue Auber à toute circulation à ses deux extrémités pendant une période de plus d'un an, a conduit la RATP à réaliser une action de communication originale d'une grande ampleur.

Ces travaux, entraînant l'interruption de la circulation rue Auber et le déplacement de dix lignes d'autobus, ont nécessité la mise en place d'un système d'information - déjà testé à Saint-Lazare, La Défense et Pont de Neuilly - pour les riverains et les 150 000 utilisateurs des transports en commun dans le quartier (dont 25 000 usagers des autobus).

Il est apparu d'autre part indispensable de compenser auprès de la population du quartier - riverains, employés, automobilistes, clients des grands magasins - les nuisances importantes occasionnées par des travaux qui, de surcroît, une fois terminés, ne leur apporteraient aucun avantage directement perceptible.

Par cette action de communication - information, guidage et animation - la RATP réaffirme sa présence dans un des quartiers les plus importants et les plus fréquentés de Paris, et peut ainsi dialoguer avec ses habitants et les personnes qui le fréquentent.

C'est un véritable mobilier urbain qui a été conçu afin d'informer et de guider voyageurs réguliers et riverains, dont les habitudes ont été modifiées par l'existence de ce chantier, mais aussi voyageurs occasionnels.

Au moyen de panneaux mis en place aux points de passage les plus forts, une information est donnée sur le chantier, la nature des travaux ainsi que sur la « marche à suivre » dans l'utilisation provisoire des transports du quartier.

Aux anciens arrêts d'autobus, la traditionnelle pancarte de report d'arrêt est ici remplacée par une photo aérienne du quartier : elle permet de repérer facilement anciens et nouveaux points d'arrêt et est accompagnée d'un texte situant le nouvel arrêt par rapport, non plus à un numéro de rue, mais à un édifice connu (grand magasin par exemple).

Un système de relais par flèches vertes associées aux indices des lignes d'autobus prend ensuite en charge le voyageur jusqu'au nouvel arrêt signalé par un grand panneau « arrêt provisoire » sur lequel se détache en vert sur fond blanc et dans un cercle vert, l'indice des lignes.

Cette signalétique s'enchaîne avec rigueur, la continuité de la couleur - vert sur fond blanc - (couleur des autobus) marquant son unité. Cette action d'information et de guidage se retrouve également dans le RER à Auber et dans le métro aux stations Opéra et Havre-Caumartin, la double empreinte métro et bus du chantier étant symbolisée par un « titre » métro-bus vert et bleu aux couleurs des deux modes.

Cette communication permet à la RATP d'expliquer aux habitants et aux personnes fréquentant le quartier Auber la nature des

travaux effectués dans le métro, l'histoire de sa construction ainsi que les techniques utilisées.

Un historique du quartier Auber est rappelé avec l'Opéra, les grands magasins et les cafés du quartier.

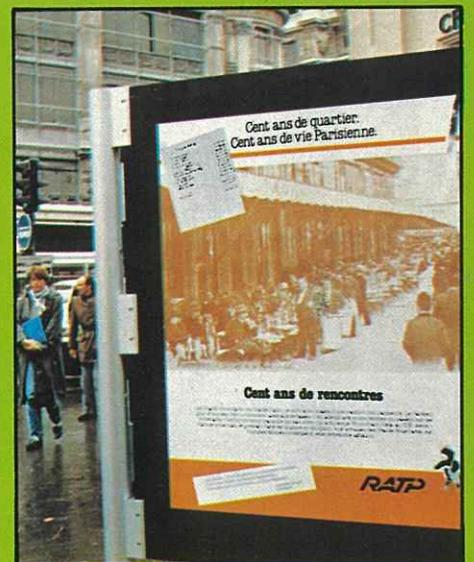
Cette information se fait par affiches apposées, pendant toute la durée des travaux, sur les palissades du chantier (de couleur verte et blanche), espaces ordinairement morts transformés ici en nouveaux supports d'information.

Un dernier volet de communication et d'animation, toujours réalisé à l'aide d'affiches apposées sur les palissades, tient compte des moments forts de la vie locale par leur présentation de thèmes variables pendant la durée des travaux « la rentrée », « Noël »,...

Consciente des contraintes imposées par le chantier, la RATP s'est aussi préoccupée de faciliter aux commerçants et à leurs clients la continuité de leurs relations au cours de cette période : c'est ainsi que des affiches citant les commerçants du quartier, classés par type d'activité (agences de voyages, restaurants, cafés, banques-assurances, magasins...) sont apposées dans le métro et sur les palissades du chantier. Des dépliants reprenant l'ensemble des activités du quartier avec leur localisation sont mis par la RATP à la disposition des commerçants pour leur clientèle.

La communication mise en place à l'occasion de ce chantier illustre bien la volonté de la RATP de saisir toute possibilité de dialoguer avec ses usagers et les populations concernées.

La signalétique provisoire mise en place sur le chantier Auber et les autres chantiers précédemment cités devrait, à l'avenir, être utilisée de façon systématique sur tout le chantier de quelque importance perturbant de façon durable la vie locale.



niveau de l'intersection rue Tronchet - rue des Mathurins, les automobilistes s'engouffrant sur la gauche pour se heurter à la rue Auber fermée.

Enfin, d'une manière générale, il semblerait que l'information du public, ainsi que l'information en amont du chantier et du secteur perturbé soit insuffisante : de ce fait, les utilisateurs de voitures particulières qui pourraient l'éviter continuent à traverser le quartier en trop grand nombre.

Certes, une période de rodage est toujours nécessaire et, déjà, on peut remarquer que l'on circule de mieux en mieux au niveau des carrefours. D'autant plus que le chantier de la Gare Saint-Lazare étant terminé au plan de la voirie, le carrefour Gabriel-Péri fonctionne bien et ce secteur peut absorber des reports de trafic.

Il reste bien sûr à franchir un cap difficile : la période des fêtes, qui amène traditionnellement des foules nombreuses dans ce quartier de grands magasins et d'innombrables commerces, avec leur cortège d'embarras de circulation.



**1<sup>er</sup> OCTOBRE :  
NOUVEAU RÉGIME  
POUR LA CARTE ÉMERAUDE**



## Mensualisation des pensions

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1982 le paiement des pensions est effectué mensuellement à terme échu.

Les pensionnés ont perçu à cette date leur dernière échéance trimestrielle. Depuis, le passage au paiement mensuel intervient de la manière suivante :

- les titulaires de pensions concédées avant le 1<sup>er</sup> juin 1968 percevront leur première mensualité à l'échéance du 1<sup>er</sup> décembre 1982 ;
- les titulaires de pensions concédées à partir du 1<sup>er</sup> juin 1968 percevront le 1<sup>er</sup> janvier 1983 une demi-mensualité de raccordement couvrant la période du 16 au 31 décembre 1982 et leur première mensualité à l'échéance du 1<sup>er</sup> février 1983 ;
- les titulaires de pensions liquidées à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1982 recevront un premier paiement à terme échu à l'échéance du 1<sup>er</sup> décembre 1982.

Chaque pensionné a reçu, à l'échéance du 1<sup>er</sup> novembre 1982, une note d'information lui indiquant de façon plus détaillée le déroulement des paiements pendant la période de transition, ainsi que les dispositions particulières prévues pour l'exercice fiscal 1982.

La carte émeraude a été créée en 1973 par des accords passés entre la RATP et la Ville de Paris, à l'intention de certaines catégories de personnes âgées et démunies de Paris. Elle accordait la gratuité sur les réseaux de la RATP à quelque 83 000 personnes.

Le 25 juin dernier, le Syndicat des Transports parisiens a examiné favorablement une demande du maire de Paris tendant à modifier plusieurs dispositions du régime de la carte émeraude. Le Conseil de Paris, dans sa séance du 12 juillet, a adopté à l'unanimité ces nouvelles dispositions applicables à partir du 1<sup>er</sup> octobre.

Désormais, le bénéfice de la carte émeraude est étendu à toutes les personnes âgées de 65 ans et plus, domiciliées à Paris, payant moins de 3 500 F par an d'impôt sur le revenu et aux anciens combattants et veuves de guerre âgés de 75 ans et plus. Continuent à en bénéficier les personnes âgées de 60 à 65 ans allocataires du Fonds national de solidarité (FNS), et les invalides quel que soit leur âge, allocataires du FNS ou autre allocations à caractère social.

Cette mesure concerne au total environ 160 000 personnes, soit le double du précédent nombre des bénéficiaires.

De plus, la carte émeraude est maintenant valable sur les lignes SNCF dans Paris, c'est-à-dire essentiellement la ligne C du RER.

Ainsi, dorénavant, la carte émeraude permet de circuler gratuitement sur le métro, sur la section urbaine du RER RATP/SNCF\*, sur les lignes d'autobus de Paris (indice numérique inférieur à 100 et la ligne PC) et sur les sections de lignes SNCF intérieures à Paris (Saint-Lazare - Pont Cardinet - Auteuil-Boulogne et Montparnasse-Quest Ceinture).

La délivrance des nouvelles cartes émeraude est assurée par les bureaux d'aide sociale de la Ville de Paris. Indiquons pour terminer que le remboursement à la RATP et à la SNCF de la perte de recette découlant de la gratuité procurée par cette carte est assuré par la Ville de Paris suivant une évaluation prévisionnelle qui est déterminée par les résultats d'un sondage.

\* Ligne A de Charles de Gaulle-Étoile à Nation.  
Ligne B de Gentilly à Gare du Nord.  
Ligne C de bd Victor à bd Masséna.

## TITRES DE TRANSPORT DES AGENTS RETRAITÉS

### CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT

- **POUR LES AGENTS RETRAITÉS AVANT LE 1<sup>er</sup> JANVIER 1983**

Un coupon de validité 83, remplaçant le coupon 82, sera adressé au domicile des intéressés, sans intervention de leur part, dans le courant du mois de janvier 1983.

- **POUR LES AGENTS RETRAITÉS EN 1982**

#### - Carte d'agent retraité

Pour obtenir un titre de circulation valable en 1983, les intéressés sont invités, avant la fin de l'année 1982 :

- soit à adresser à la Régie autonome des transports parisiens, Direction du personnel, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 PARIS CEDEX 06,

- soit à déposer au Bureau des titres de circulation, 29, boulevard Richard-Lenoir, 75011 PARIS, le volet formule A, (demande de carte d'agent retraité), dûment rempli, de l'imprimé « Facilités de circulation accordées aux agents pensionnés » qui leur a été remis lors de leur radiation des contrôles.

Les cartes d'agent retraité et le coupon de validité 83 leur seront expédiés en janvier prochain.

#### - Carte de famille d'ancien agent

En vue d'obtenir pour leurs ayants droit une carte de réduction tarifaire utilisable jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1984, les agents retraités en 1982 devront envoyer ou déposer aux adresses indiquées ci-dessus, en avril 1983, le volet formule B (demande de cartes de famille d'ancien agent) de l'imprimé précité.

Les nouvelles cartes destinées aux membres de leur famille leur seront expédiées dans le courant de l'été 1983.

**Il est rappelé que les coupons de validité 82 restent valables jusqu'au 31 janvier 1983.**



## Tir à l'arc

La section compte à ce jour 36 archers ce qui est déjà très encourageant pour une discipline toute nouvelle à l'US-Métro.



## Pétanque

La Triplette Bazerbe - Commandoux - Fissori parvient en quart de finale de la catégorie Honneur des Championnats de France FSGT les 4 et 5 septembre à Tours.



## Marche

Norbert Priem a obtenu à Pont-Lévêque, grâce à une 8<sup>e</sup> place, sa qualification pour les Championnats de France des 100 km qui se sont déroulés à Lagny le 3 octobre dernier. Gérard Souvestre s'est qualifié également pour cette épreuve grâce à un repêchage d'après ses performances antérieures.



## Hand-Ball

Pour la saison 82-83, l'équipe première qui a effectué une spectaculaire remontée ces dernières années, jouera en excellence régionale qualificative pour les Championnats de France de Nationale 3. Les femmes, quant à elles, disputeront le Championnat départemental.



## Cyclotourisme

Les cyclos de la section ont été les participants de très nombreuses épreuves nationales comme Paris-Deauville-Paris (organisation USMT), Paris-Tours-Paris ou encore Bordeaux-Paris...



## Les marathoniens de Fontenay-les-Briis

Des athlètes de tous les coins de France s'étaient donné rendez-vous, le dimanche 10 octobre, dans le magnifique château de Fontenay-les-Briis (actuellement géré par le Comité d'entreprise), afin de disputer sur les routes de cette commune les Championnats de France FSGT de marathon. Cette épreuve organisée par la section athlétisme aidée des autres sections du club s'est déroulée dans d'excellentes conditions à tous points de vue et a été une réussite aux dires de tous les athlètes présents. Sur ce parcours très sélectif, Marie-Noëlle Guillemot (AN Villeurbanne) au semi-marathon féminin seniors, Annick Seguin (ASP Savigny-le-Temple) au semi-marathon féminin vétérans, Jean Fagon (JSG Alfortville) au marathon seniors hommes et André Jandie (US Métro) au marathon vétérans hommes ont été les brillants vainqueurs. A noter, en outre, les excellentes places des marathoniens de l'US Métro Gérard Chauvel 2<sup>e</sup> et Gérard François 10<sup>e</sup>.



## Football FSGT

Dans le Championnat seniors 1981-1982, l'équipe première a obtenu la 6<sup>e</sup> place tandis que la réserve a été sacrée championne du Val-de-Marne. Chez les jeunes, les benjamins, les minimes, les cadets et les juniors se sont classés respectivement 4<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> de leur Championnat.



## Athlétisme

Le 12 septembre à Sablé aux Championnats de France de marathon des vétérans, Maurice Héreau obtient la 2<sup>e</sup> place, André Jandie la 7<sup>e</sup>. Par équipes le club se classe 2<sup>e</sup>. Toujours en marathon mais chez les seniors, le 24 octobre à Hyères, 6 athlètes ont participé aux Championnats de France FFA (Bessières - Bigot - Chauvel - Guillaume - Jandie et Héreau). Au cours de la saison qui vient de se terminer, les vétérans, qui sont, ne l'oublions pas, les meilleurs de France, ont souvent fait parler d'eux, notamment en battant deux records de France : le 10 x 10 000 m en 5 h 54' 54" (notre photo) et le 5 x 1 000 m en 13'56"



## Rugby

Enseigner aux jeunes les plaisirs du ballon ovale et leur apprendre les rudiments du jeu, telle est l'ambition de l'École de rugby. Ce sont eux qui, plus tard, prendront la relève des anciens, aussi leur formation est-elle primordiale si le club veut conserver un niveau de qualité suffisamment élevé. Tous les joueurs de l'équipe fanion ne sont-ils pas issus de l'École de rugby ?

Les réunions ont lieu le mercredi après-midi à 14 h, au stade de la Croix-de-Berry pour les « petits » ; à 18 h, le mercredi soir pour les cadets et à 18 h 30 pour les

juniors. Les matches se disputent le dimanche matin. Beaucoup de places sont encore disponibles pour les enfants de tous âges (au-dessus de 10 ans). Pour tous renseignements, s'adresser à M. Soulier : 540-51-25.

Pour les seniors, les phases « aller » du championnat de France de division II viennent de débuter. Les clubs que va rencontrer notre équipe sont : Bourges - Rouen - Arras - Coulommiers - Châteauroux - Vincennes - SNCF - Plaisir et Boulogne. Après sa fin de saison en Tunisie, où le métro a vaincu l'équipe nationale 17-0, nous espérons une bonne prestation pour l'année à venir.



- L'équipe 1<sup>re</sup> de rugby lors de sa tournée en Tunisie.



- L'équipe des vétérans de la section athlétisme après son record de France du 10 x 10 000 m (2) (Bouffara - Vigne - Crampon - Curty - Hélie - Rascalou - Jandie - Jallet - Héreau - Pierre - Zamy manque sur la photo).

