

ENTRE

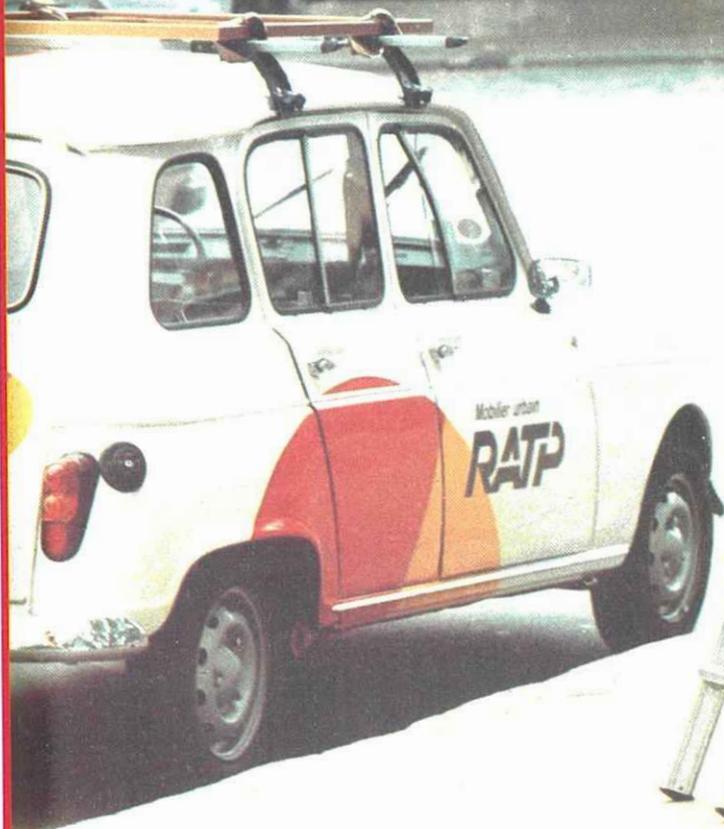
les lignes

**BANLIEUE :
L'ATOUT BUS**

LE MÉTRO DU CAIRE



**PYRALÈNE :
« FAITES-MOI PEUR ! »**

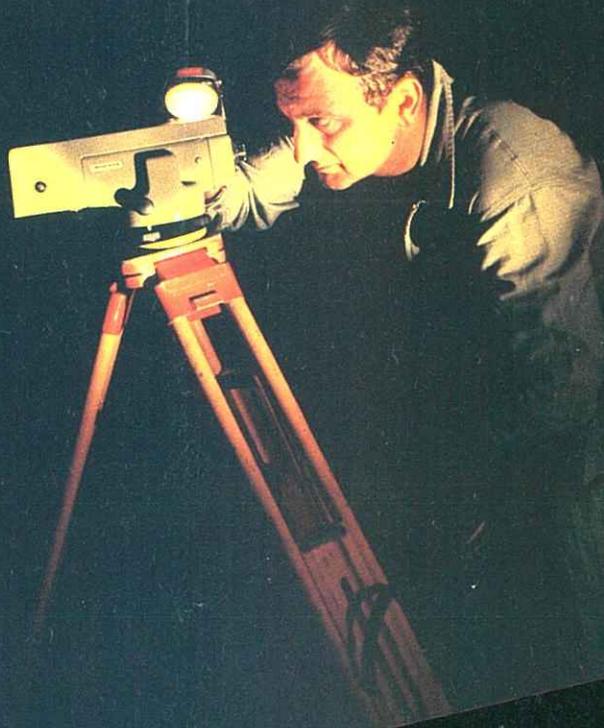


RATP

109 - OCTOBRE 1987 - 111



Photos RATP-Chabrol



REFLEX

LES ARPENTEURS DU TUNNEL. Jour après jour, les quatre géomètres du groupement topographique des ouvrages d'art arpentent les tunnels du métro. Une lunette de visée pour effectuer les nivellements. Un long fil métallique pour effectuer les mesures. Le tout avec une précision voisine du 1/10^e de millimètre. D'année en année, ils surveillent ainsi tous les points critiques du réseau, afin de repérer le moindre tassement ou la moindre déformation des ouvrages.

Sécurité oblige !

Sommaire

Magazine

Carte bleue pour carte orange : les nouveaux distributeurs de billets du RER accepteront la carte bleue.

Les ERIL : réfléchir ensemble pour améliorer les conditions de travail, mais aussi une aventure humaine.

8

Quand le bus fait du charme à la banlieue : cinq communes pilotes pour découvrir un autre visage du bus.

Filière Ax : du nouveau !
La bureautique ne fait pas que des heureux.

Stations Pasteur et Parmentier : deux rénovations et un clin d'œil entre hommes illustres.

Un métro français pour le Caire : le premier métro d'Afrique et du monde arabe est signé Sofretu.

Pyralène: le vaccin qui rendrait malade. Certains mots font peur. Cela se justifie-t-il vraiment ?

Voir la madonne par le RER : les dessous d'un concert au parc de Sceaux.

Bruxelles, l'Europe des bus : des bus Régie pour célébrer le 30^e anniversaire de l'Europe.

Clip-Clip : des p'tits trous, des p'tits trous... Service Public réalise son premier vidéo-clip.

Actualités

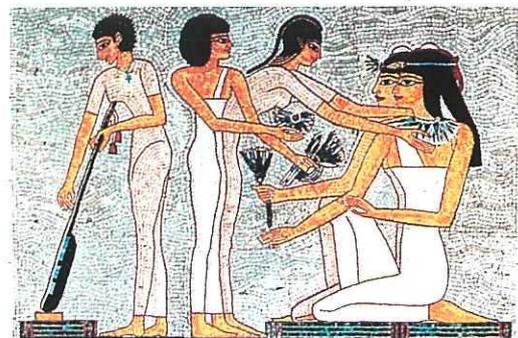
• Le bilan social 1986 • Métro - ATCO - Expo • Bus : les potelets changent de style.

Sport

Découvrez le football américain

Première (RATP - Chabrol)
Les équipes d'entretien du dépôt de Fontenay interviennent désormais sur les points d'arrêt des bus.

Dernière (RATP - Chabrol)
L'arche de La Défense fait partie du paysage.



ENTRE LES LIGNES N° 105 Octobre 1987

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction-abonnements :
53 ter, quai des Grands-Augustins
75006 PARIS. Tel. : 40-46-43-52

Directeur de la publication :
le Directeur Général, Michel Rousselot
Responsable de la rédaction :
le chef du Service de Presse,
Jacques Barrau de Lorde
Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil
Rédaction : Pascal Bégue, Simone Feignier,
Jacques Marion, Jean Tricoire
Rubrique « Sport » : Gérard Luche

N° ADEP 1791

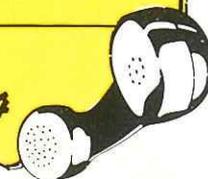


Membre de l'Union des Journaux
et Journalistes d'entreprise
de France UJEF

Maquette : Triangle Creation
Imprimerie : Avenir Graphique

Les opinions ou affirmations citées dans les articles
ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que
la responsabilité de leurs auteurs.

**LE FIL DE
L'ACTUALITE 44 44**



Après un peu plus d'un an d'utilisation des terminaux de paiement électronique (TPE) dans le métro et le RER, *Entre les lignes* présente un premier bilan sur cette « nouvelle façon de se payer le métro » au moment où l'architecture du système de péage va s'enrichir d'une pierre supplémentaire.

CARTE BLEUE

POUR CARTE ORANGE



Le succès des expériences de paiement des titres de transport par carte bancaire à Saint-Germain-en-Laye et à Franklin-Roosevelt débutées en mars 1983, amena la RATP à équiper en TPE 30 gares de RER et 70 stations de métro à partir de février 1986. Le choix de ces points de vente se fit grâce à une cartographie des demandes d'utilisation des cartes de crédit à Paris, élaborée par les organismes de banque.

Le terminal de paiement électronique, qui fonctionne en autonome dans la limite de 1 000 transactions, accepte les cartes bancaires à piste magnétique et est prévu pour les futures cartes à puce. En fin d'opération il édite un ticket de caisse. Il a en mémoire une liste noire de 4 000 numéros de compte de cartes égarées ou volées qui assure la « sécurité » du paiement. En outre, une vérification supplémentaire peut être opérée par le Centre d'Autorisation Bancaire, accroissant ainsi cette sécurité. Enfin chaque nuit, le TPE envoie au concentrateur RATP de Bercy le relevé de toutes les transactions pour l'opération de tri entre les informations de gestion comptable et celles de domiciliation bancaire.

Comment ce nouveau produit a-t-il été accueilli ? Bien par les voyageurs, si l'on en croit les chiffres de transactions : 726 000 entre février 1986 et février 1987. Dès le mois de mars 1986, la part des paiements par carte bancaire représentait 8,6 % des recettes des 100 bureaux équipés. Au fur et à mesure de la mise en place de la campagne de promotion, la « montée en charge » s'opérait et en avril de cette année le chiffre doublait presque pour atteindre 17 %. C'est le caractère pratique qui prédomine nettement auprès des voyageurs, notamment quant à la résolution de l'incontournable problème de monnaie. Par contre il ne semble pas que le temps d'attente au guichet ait été diminué de façon significative.

Côté agent, après les réticences d'usage au début de toute nouvelle technique et malgré certaines difficultés de manipulation, la satisfaction est de mise. Elle est due surtout à l'absence de comptabilité manuelle, à la sécurité accrue qu'offre le système par rapport à l'acceptation des chèques et à la diminution constatée de manipulation d'espèces.

À partir d'octobre, l'architecture du système de péage va donc s'enrichir de nouveaux distributeurs automatiques à l'usage du public (ADUP 86). Trois appareils seront mis en service à la gare RER de Rueil-Malmaison et, si tout va bien, 130 seront installés à partir de janvier 1988 dans les gares de la ligne A.

Ces nouveaux distributeurs fonctionneront de façon autonome et pourront délivrer 8 types de billets et 4 types d'abonnements. Bien entendu, ils accepteront les cartes bancaires (et pour certains les pièces de monnaie). Ils seront reliés au centre de traitement de la comptabilité pour le téléchargement des programmes et des paramètres d'exploitation et la transmission des informations comptables.

Avec ces nouveaux matériels qui « facilitent » le métro et le RER et d'autres encore comme le traitement et l'endossement automatique des chèques, le système de péage se modernise pour mieux répondre à la vente des quelque 530 millions de billets demandés chaque année.

Jean TRICOIRE



Photos RATP-Marguerite

Ce petit appareil qui lui simplifia la vie...

Gare de Lyon : station de métro classée au 6^e rang en 1986 pour les entrants. Un trafic soutenu tout au long de l'année. Deux recettes dans la salle des billets côté gare, deux points de vente où le personnel ne chôme pas.

Micheline Dubois connaît bien la station, elle y est en attachement depuis 1961, même si entre temps les installations ont été profondément modifiées avec la création de la gare RER.

Titulaire du poste de receveuse depuis mars, elle a vécu tous les changements apportés par la modernisation à la vente des titres de transport : automaticket, ADAR 73 et maintenant TPE (Terminaux de Paiement Électronique).

Les problèmes de la caisse ? La réponse ne se fait pas attendre : la monnaie et les chèques. La monnaie que l'on doit rendre si le voyageur ne fait pas l'appoint, comme il est « normalement » tenu de le faire. Les chèques avec les

vérifications d'usage (somme, signature...) et leur enregistrement. Mais Mme Dubois sait faire face grâce à son expérience; deux maître-mots : provision pour la monnaie, collaboration avec son chef pour l'enregistrement des chèques.

L'arrivée du TPE à Gare de Lyon au début de 1986 apporta un petit bouleversement dans le travail de la caisse. Inquiets face à la nouveauté, les agents imaginèrent que cela serait plus compliqué qu'auparavant, qu'il y aurait plus de paperasseries, bref qu'ils perdraient davantage de temps.

Cependant au fil des semaines, notre receveuse le concède, les appréhensions s'estompèrent. À la période – difficile pour tout le monde – de vente des cartes orange, on s'aperçut vite que le TPE simplifiait la vie. Moins de chèques à manipuler, d'où un gain de temps pour les comptes à fin de service, moins de problèmes de mon-

naie, moins d'erreurs et en bout de course moins de difficultés avec les voyageurs, donc de meilleures conditions de travail.

Situation idyllique ? Certes non, car tout n'a pas été résolu. Là où il n'y a pas de TPE, certains voyageurs en demandent. Là où un guichet supplémentaire « Carte orange » est ouvert, il n'y a pas obligatoirement de TPE; les voyageurs doivent donc se répartir « judicieusement ». Restent les difficultés d'utilisation par certains agents portant surtout sur la frappe de la somme et sa validation ou sur une erreur de demande du voyageur. L'agent dispose d'une procédure d'annulation et tout doit rentrer dans l'ordre.

À un an de la retraite, Mme Dubois ne nous a pas dit qu'elle regretterait son TPE, mais peut-être emportera-t-elle le souvenir de ce petit appareil qui lui simplifia la vie à la fin de chaque mois.



OCTOBRE 86		NOVEMBRE 86		DÉCEMBRE 86		JANVIER 87	
Mar 1	Thérèse	Ven 1	TOUSSAINT	Dim 1	Avent	Mer 1	JOUR DE L'AN
Mer 2	Léger	Sam 2	Julien	Lun 2	Vierge	Jeu 2	Élie
Jeu 3	Grégoire	Dim 3	Hubert	Mar 3	St. Augustin	Ven 3	St. Germain
Ven 4	R. Cés.	Lun 4	Charles-B.	Mer 4	St. Basile	Sam 4	St. Omer
Sam 5	Félix	Mar 5	St. Sylvain	Jeu 5	St. Gervais	Dim 5	Éphraïm
Dim 6	St. Bruno	Mer 6	St. Barthe.	Ven 6	St. Nicolas	Lun 6	St. Melaine
Lun 7	St. Serge	Sam 7	St. André	Sam 7	St. André	Mar 7	St. Raymond
Mar 8	St. Philippe	Jeu 7	St. Carac.	Dim 8	St. Christophe	Mer 8	St. Lucien
Mer 9	St. Denis	Lun 8	St. Geoffroy	Lun 9	St. Pierre-Paul	Jeu 9	St. Jean
Jeu 10	St. Othobert	Sam 9	St. Théodore	Mar 10	St. Romaric	Ven 10	St. Gildard
Ven 11	St. Félix	Dim 10	St. Léon	Mer 11	St. Daniel	Sam 11	St. Paulin
Sam 12	St. Michel	Lun 11	St. Jean-Bapt.	Jeu 12	St. Étienne	Dim 12	St. Fabien
Dim 13	St. Grégoire	Mar 12	St. Christin	Ven 13	St. Luc	Lun 13	St. Vierge
Lun 14	St. Jude	Mer 13	St. Brice	Sam 14	St. Ode	Mar 14	St. Jean
Mar 15	St. Thér. d'Av.	Jeu 14	St. Sébastien	Dim 15	St. Jean	Mer 15	St. Jean
Mer 16	St. Étienne	Ven 15	St. Albert	Lun 16	St. Alce	Jeu 16	St. Martin
Jeu 17	St. Basile	Sam 16	St. Marguerite	Mar 17	St. Gai	Ven 17	St. Roch
Ven 18	St. Luc	Dim 17	St. Elisabeth	Mer 18	St. Gédéon	Sam 18	St. Proche
Sam 19	St. Jean	Lun 18	St. Aude	Jeu 19	St. Urbain	Dim 19	St. Martin
Dim 20	St. André	Mar 19	St. Tanguy	Ven 20	St. Abraham	Lun 20	St. Sébastien
Lun 21	St. Clément	Mer 20	St. Edmond	Sam 21	St. André	Mar 21	St. Agathe
Mar 22	St. Didier	Jeu 21	St. Jean de Marie	Dim 22	St. Fr. Xavier	Mer 22	St. Vincent
Mer 23	St. Jean de Cal.	Ven 22	St. Cécile	Lun 23	St. Amant	Jeu 23	St. Bernard
Jeu 24	St. Florentin	Sam 23	St. Clément	Mar 24	St. Anne	Ven 24	St. Franc. de Sales
Ven 25	St. Clément	Dim 24	St. Flore	Mer 25	St. Noël	Sam 25	St. Gerv. de St. Paul
Sam 26	St. Denis	Lun 25	St. Cath. Lab.	Jeu 26	St. Étienne	Dim 26	St. Paul
Dim 27	St. Eulalie	Mar 26	St. Despine	Ven 27	St. Jean-Bapt.	Lun 27	St. Agathe
Lun 28	St. Simon-Jude	Mer 27	St. Séverin	Sam 28	St. Innocent	Mar 28	St. Th. d'Aquin
Mar 29	St. Narcisse	Jeu 28	St. Jacques de M.	Dim 29	St. Denis	Mer 29	St. Gildard
Mer 30	St. Basmeur	Ven 29	St. Saturnin	Lun 30	St. Rigobert	Jeu 30	St. Martin
Jeu 31	St. Quentin	Sam 30	St. André	Mar 31	St. Symon	Ven 31	St. Marcellin

Depuis 18 mois des équipes de recherches et d'initiatives locales se réunissent à la RATP*. Un délai suffisant pour que la Direction du Personnel fasse un premier bilan avant l'été. Analyser les succès et les échecs, c'est déjà affirmer l'utilité de ces réflexions, inviter à leur développement.

Un inventaire avec des chiffres bien sûr, et puis, grâce à des entretiens approfondis, les leçons de l'expérience vécue.

* Voir ELL n° 96.

De fin 85 à juin 87, 21 équipes de recherches et d'initiatives locales se sont constituées pour résoudre des problèmes posés à leur unité de travail. 12 sont terminées et ont reçu l'avis de leur hiérarchie sur leurs propositions, 4 ont remis leurs propositions depuis peu, 5 restent en travail.

Parmi les 12 premières, 8 ont vu leurs propositions acceptées, 2 partiellement prises en compte, la onzième a peu proposé, la douzième attend des réponses.

« Trop beau, tableau idyllique », diront certains ! « Simplement logique » répondra l'écho.

En effet, à la différence des réunions d'expression directe où les sujets évoqués

LES FRUITS DE L'EXPÉRIENCE

Le bilan des premières ERIL s'est fait sous forme d'entretiens approfondis. Chaque situation est différente mais quelques « enseignements » reviennent. À défaut de donner une liste complète de ce qu'il faut faire, ou ne pas faire, on peut souligner quelques points importants.

– **Cadrez bien le sujet** : savoir où l'on va, reste une préoccupation utile. Bien mesurer ses ambitions, ses moyens, ses frontières.

– **Restez dans le sujet** : vous connaîtrez probablement des « incidents de frontière » avec des services concernés par votre activité ; la méthode douce consiste à les prévoir et à demander conseil, le cas échéant, aux « experts ».

– **Organisez-vous** : prévoyez dès le départ un calendrier des réunions

adapté à l'ampleur du sujet que vous avez choisi.

– **Ficelez le dossier** : une discussion et des conclusions générales, c'est bien. Pour aboutir vous devrez penser à tout et bien montrer les avantages et les inconvénients. Pensez au financement et aux procédures inévitables, et, éventuellement, proposez plusieurs scénarios.

– **Soyez réaliste** : en termes de budget et d'effectifs, il y a des contraintes incontournables. Faire plus et mieux à moyens constants semble la sagesse...

– **Faites-vous connaître** : vous avez réfléchi, trouvé, fait accepter, alors parlez-en autour de vous : c'est le meilleur moyen de vous faire connaître et de donner à d'autres l'envie de créer des ERIL...

FÉVRIER 87

MARS 87

AVRIL 87

MAI 87

JUIN 87

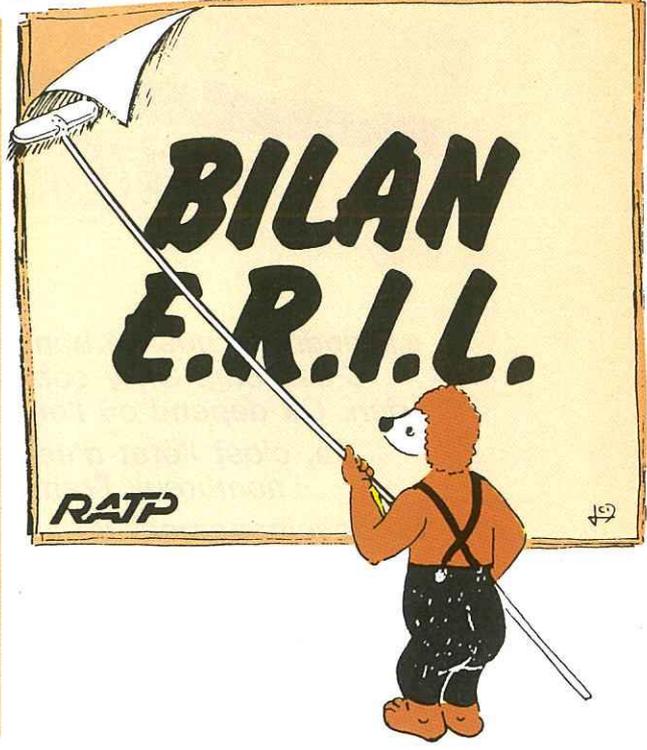
1	1. Elie
2	2. Privat
3	3. Biane
4	4. Veronique
5	5. Agnès
6	6. Gabor
7	7. Eugène
8	8. Jacqueline
9	9. Angèle
10	10. Annick
11	11. N. de Luyten
12	12. Fina
13	13. Blanche
14	14. Valérie
15	15. Claude
16	16. Adrienne
17	17. Alice
18	18. Bernadette
19	19. Marie-Christine
20	20. Céline
21	21. P. Damien
22	22. Valérie
23	23. Claire
24	24. Céline
25	25. Bernadette
26	26. Nadine
27	27. Bernadette
28	28. Bernadette

Ven 1	1. Julien
Sam 2	2. Christian
Dim 3	3. Gabriel
Lun 4	4. Catherine
Mar 5	5. Olivier
Mer 6	6. Catherine
Jeu 7	7. Fédéric
Ven 8	8. J. de Dieu
Sam 9	9. Françoise R.
Dim 10	10. Jean
Lun 11	11. Robert
Mar 12	12. Justine
Mer 13	13. Rodrigue
Jeu 14	14. Marika
Ven 15	15. St. Louis M.
Sam 16	16. Bernadette
Dim 17	17. Fabrice
Lun 18	18. Cyril
Mar 19	19. Jean
Mer 20	20. M. M.
Jeu 21	21. Catherine
Ven 22	22. Lisa
Sam 23	23. Valérie
Dim 24	24. Cécile S.
Lun 25	25. Bernadette
Mar 26	26. L. L.
Mer 27	27. André
Jeu 28	28. Corinne
Ven 29	29. Catherine
Sam 30	30. André
Dim 31	31. Bernadette

Lun 1	1. Hugues
Mar 2	2. Sandrine
Mer 3	3. Robert
Jeu 4	4. Sabine
Ven 5	5. Françoise
Sam 6	6. Maudou
Dim 7	7. Françoise
Lun 8	8. Jean
Mar 9	9. Gabor
Mer 10	10. Gabriel
Jeu 11	11. Stéphanie
Ven 12	12. Jules
Sam 13	13. Fabrice
Dim 14	14. Françoise
Lun 15	15. Fabrice
Mar 16	16. St. Joseph
Mer 17	17. André
Jeu 18	18. Françoise
Ven 19	19. Françoise
Sam 20	20. Catherine
Dim 21	21. Françoise
Lun 22	22. Françoise
Mar 23	23. Georges
Mer 24	24. Fina
Jeu 25	25. Marc
Ven 26	26. André
Sam 27	27. Jean
Dim 28	28. Jour de Sem.
Lun 29	29. Catherine
Mar 30	30. Robert

Mer 1	1. Françoise
Jeu 2	2. Boris
Ven 3	3. Jacques
Sam 4	4. Sylvain
Dim 5	5. Julien
Lun 6	6. Françoise
Mar 7	7. Gabor
Mer 8	8. Noël 1985
Jeu 9	9. Fabrice
Ven 10	10. St. Solange
Sam 11	11. St. Louis
Dim 12	12. Françoise
Lun 13	13. Françoise
Mar 14	14. Mathieu
Mer 15	15. Françoise
Jeu 16	16. Adrien
Ven 17	17. Françoise
Sam 18	18. Françoise
Dim 19	19. Yves
Lun 20	20. Bernadette
Mar 21	21. Constantin
Mer 22	22. Françoise
Jeu 23	23. Gabor
Ven 24	24. Françoise
Sam 25	25. Françoise
Dim 26	26. Françoise
Lun 27	27. Françoise
Mar 28	28. Françoise
Mer 29	29. Françoise
Jeu 30	30. Françoise
Ven 31	31. Françoise

Sam 1	1. Françoise
Dim 2	2. Françoise
Lun 3	3. Françoise
Mar 4	4. Françoise
Mer 5	5. Françoise
Jeu 6	6. Françoise
Ven 7	7. Françoise
Sam 8	8. Françoise
Dim 9	9. Françoise
Lun 10	10. Françoise
Mar 11	11. Françoise
Mer 12	12. Françoise
Jeu 13	13. Françoise
Ven 14	14. Françoise
Sam 15	15. Françoise
Dim 16	16. Françoise
Lun 17	17. Françoise
Mar 18	18. Françoise
Mer 19	19. Françoise
Jeu 20	20. Françoise
Ven 21	21. Françoise
Sam 22	22. Françoise
Dim 23	23. Françoise
Lun 24	24. Françoise
Mar 25	25. Françoise
Mer 26	26. Françoise
Jeu 27	27. Françoise
Ven 28	28. Françoise
Sam 29	29. Françoise
Dim 30	30. Françoise



sont libres, les ERIL se constituent sur la base d'un consensus : le constat d'une difficulté ou d'une amélioration possible, la volonté de la résoudre, ensemble, des engagements réciproques des agents volontaires et de leur hiérarchie, tout cela donne naissance à l'ERIL. Sous de tels auspices, la réussite ne peut pas étonner.

Cela d'autant que les réflexions sont dirigées par un animateur choisi par et dans le groupe, qui a ensuite reçu une formation spéciale – ainsi que le responsable hiérarchique – à la conduite de réunions ainsi qu'à l'analyse et à la résolution des problèmes.

Dans ces conditions, 15 ERIL ont planché sur l'organisation ou l'amélioration des conditions de travail, 5 se sont intéressées à l'in-

formation interne ou externe, une à la formation. Réflexion à long terme ou opération unique, les sujets ont été très différents (voir encadré n° 1).

Tout ne s'est pas fait sans questions, sans problèmes, voire sans résistances (voir encadré n° 2). Mais au bilan, des améliorations relatives aux conditions matérielles du travail et d'autres concernant l'organisation du travail. Dans tous les cas, les ERIL ont souligné la découverte d'une nouvelle façon de travailler, l'acquisition d'une méthode, la motivation qui en découle. Globalement, une amélioration des rapports avec les collègues et une meilleure connaissance de l'entreprise, de ses atouts et de ses contraintes... et l'envie de recommencer !

Jacques MARION

SERVICE	ÉNONCÉ DU SUJET
1 - FE	Journal ligne 8 (ELL n° 92, p. 20)
2 - FE	Réglementation en BD (ELL n° 92, p.20)
3 - FE	Exposition « Napoléon Bonaparte » (ELL n° 98, p.28)
4 - FE	Campagnes cartes oranges (ELL n° 102, p.7)
5 - FE	Formation à la réglementation ferroviaire (diapositives)
6 - FE	Classeur d'informations sur Paris pour bureaux d'information
7 - FR	Structure et fonctionnement de l'équipe EK3 (atelier de maintenance des équipements)
8 - NA	Amélioration de la productivité des équipes de nuit
9 - NA	Choix des peintures en fonction de l'environnement
10 - NT	Gestion de la cellule mini-informatique
11 - NB	Organisation des activités du groupement « génie climatique des fluides »

SERVICE	ÉNONCÉ DU SUJET
12 - TT	Application du programme ampère aux tâches d'affaires générales et au bureau de dessin
13 - TT	Aménagement du laboratoire « Mesures et essais » et organisation du travail
14 - T	Affaires générales; installation des dactylos dans de nouveaux locaux
15 - ST	Méthodes de travail et postes de travail du laboratoire de test et de contrôle « distribution locale et terminaux »
16 - ST	Circuit des dépêches à ST dans le cadre du projet Mars
17 - ST	Problèmes d'organisation et de nouvelles structures
18 - PR	Support pour titres de circulation
19 - PM	Enrichissement des tâches des décompteurs
20 - RM	Recherche sur travail en équipes semi-autonomes
21 - E	Informatisation des secrétariats

ENQUÊTE

« Prendre le bus en banlieue ?
C'est long. On y comprend
rien. Ça dépend où l'on va ! »

Ça, c'est l'état d'esprit de
nombreux Franciliens.

Le développement de la RATP
passe par la conquête
de nouvelles clientèles en
offrant des services attractifs,
là où la Régie est déjà bien
implantée géographiquement.

Ça, c'est l'objectif affiché
dans la stratégie de l'entreprise.

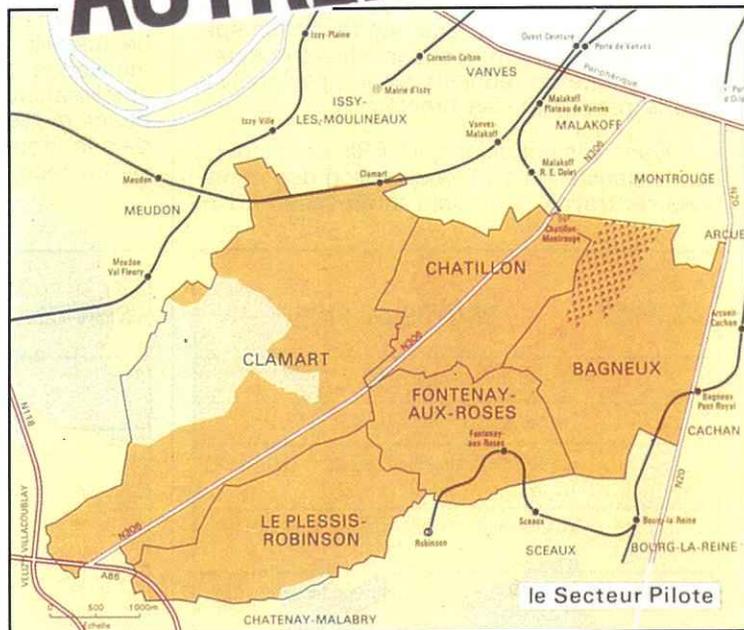
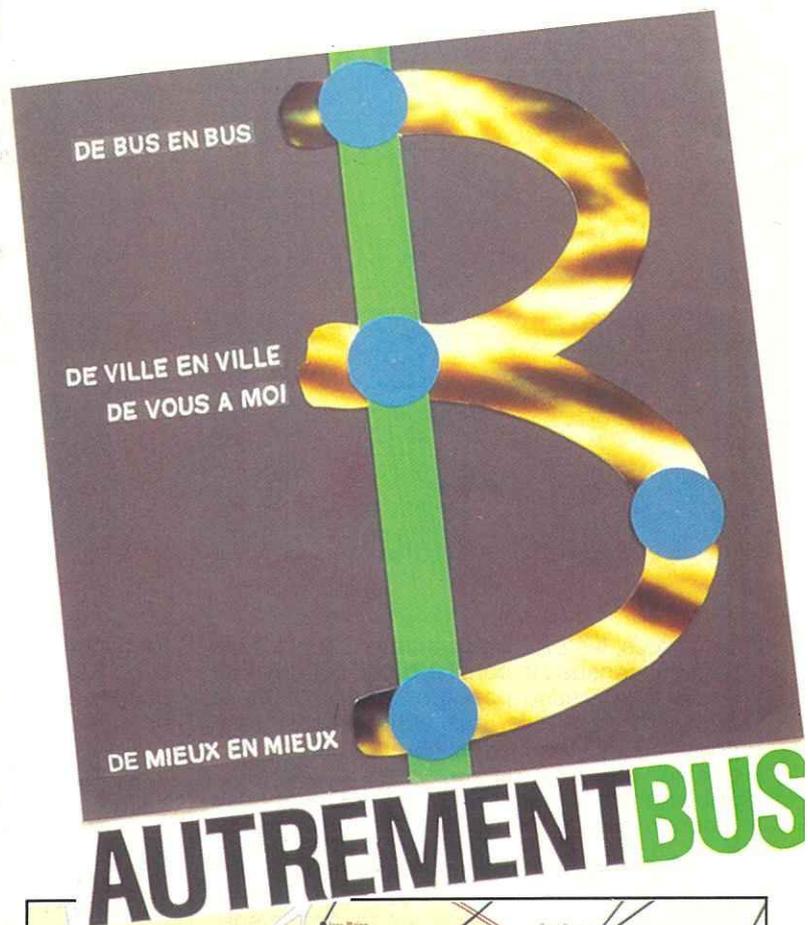
Mélangez, secouez fortement
et vous obtenez un projet
de transformation du service
autobus dans cinq communes,
au sud-ouest de Paris.

Pour ce projet, il fallait
un nom. Connue d'abord sous
le vocable « Secteur Pilote »,
ce projet devient aujourd'hui
réalité sous le nom
d'« Autrement bus ».

L'appellation étonne par son
incongruité. Mais, c'est aussi
une manière de montrer qu'il
existe une autre façon
de vivre le bus.

QUAND LE BUS

FAIT DU CHARMME À LA BANLIEUE



Vu avec l'œil du mathématicien, l'évolution du réseau de bus en banlieue recèle plus d'un paradoxe. En un quart de siècle, le nombre de lignes exploitées par la RATP a plus que doublé (80 en 1950, 175 aujourd'hui) et le service offert a presque été multiplié par trois (674 millions de places-kilomètres en 1950, près de 1975 millions aujourd'hui). Paradoxalement, le trafic est resté au même niveau : 420 millions de voyages en 1950, 446 millions aujourd'hui.

Vu avec l'œil du banlieusard, cette évolution est facilement compréhensible. Il y a 25 ans, la plupart des gens travaillaient sur Paris. Le matin, ils prenaient le bus en direction de la capitale et le soir, ils effectuaient le chemin inverse. Le réseau de la Régie, composé presque exclusivement de lignes radiales Paris-banlieue, collait à la demande.

Actuellement, les deux tiers des déplacements se font de banlieue à banlieue. Depuis quinze ans, la Régie a créé de nombreuses lignes de rocades : 303, 304, 308, 323, 344, 354, 390, 392, 396... Mais le « club des 300 » n'est pas de taille à concurrencer sérieusement l'automobile, d'autant que les déplacements domicile-travail ne représentent plus que 28 % du total des déplacements effectués par les banlieusards. Pour aller voir des amis, faire ses courses ou emmener le gamin à la piscine : le bus, c'est pas toujours le moyen de transport idéal !

Face à cette situation, la RATP a multiplié les initiatives. Actions de promotion commerciale, comme l'opération Canal Bus en 1985 autour de Gennevilliers. Actions de restructuration du réseau, comme à Villejuif à l'occasion du prolongement du métro. Des résultats ont été enregistrés. Mais pour améliorer durablement la fréquentation des bus en banlieue, il faut concentrer ses efforts dans une même zone.

L'idée d'un « secteur pilote » est le fruit de ces expériences. Le choix s'est porté sur cinq communes des Hauts-de-Seine : Bagneux, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses et le Plessis-Robinson. Elles regroupent 160 000 habitants, soit l'équivalent d'une métropole régionale comme Metz ou Limoges. Onze lignes de bus assurent la desserte du secteur. Leur trafic avoisine 34 millions de voyages dans l'année. Mais cela ne représente guère qu'un tiers des déplacements motorisés effectués dans le secteur. Là, comme ailleurs,

LE COURAGEUX DE 6 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

LE RAPIDE DE 8 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

L'AFFAMÉ DE MIDI



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

LE PONCTUEL DE 14 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

LE CHAHUTEUR DE 17 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

LE SÉDUCTEUR DE 20 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

LE FÊTARD DE 23 H



LE BUS
LE TEMPO DE LA VILLE

Donner aux citoyens le réflexe bus, la RATP n'est pas la seule à lancer des actions dans ce sens. La plupart des réseaux de province multiplient les efforts de promotion. Témoin, cette campagne

des Transports Urbains de Reims. Affiches sur les bus, annonces dans la presse, autocollants... Une campagne destinée à montrer que l'on peut vivre la ville au tempo du bus.

ENQUÊTE



l'automobile se taille la part du lion : 66 % des déplacements motorisés.

Le projet « Autrement Bus » s'articule autour de trois axes : mieux adapter le service RATP aux besoins de la clientèle, accentuer l'effort d'information du public et de promotion des services RATP, impliquer davantage les dépôts dans la conduite de l'opération et dans le suivi des actions commerciales en direction des clientèles locales. Sur le terrain, cela se traduira par un ensemble d'actions concrètes qu'Entre les Lignes vous présentera au fil des mois.

« Vaincre les scepticismes » : voilà l'objectif prioritaire des responsables de l'opération « Autrement

Bus » au réseau routier. Scepticisme des voyageurs qui hésitent à prendre les bus de banlieue ; scepticisme aussi des agents qui ont souvent l'impression d'être les spectateurs d'un réseau sur lequel ils n'ont pas prise.

« Autrement Bus », c'est d'abord une action sur les comportements. La restructuration du réseau se fera d'ailleurs à moyens sensiblement constants. Les crédits engagés iront essentiellement à des actions d'information et de promotion (environ 3 à 4 millions de francs répartis sur deux ans) et à des investissements pour améliorer la circulation des bus et les correspondances entre les li-

gnes (52 millions de francs sont prévus dans les budgets 1987 et 1988, financés en grande partie par la Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports Parisiens).

L'objectif est une hausse de 8 % du trafic au bout de deux ans sur les 11 lignes de bus desservant le secteur. S'il est atteint, l'opération constituera l'amorce d'une rénovation du réseau d'autobus. Elle deviendra par ailleurs un axe majeur de la stratégie commerciale de l'entreprise.

À travers « Autrement Bus », c'est en fin de compte la place de la RATP dans la desserte des banlieues qui aujourd'hui est en jeu.

Mieux adapter les services RATP

En mai 1988, la desserte des cinq communes du secteur pilote sera refondue.

La conception des lignes sera simplifiée (moins d'antennes) et les conditions de desserte (fréquences, horaires des premiers et derniers passages) seront plus homo-

gènes. Le réseau s'articulera alors autour de neuf points clés. Six d'entre eux permettront des correspondances faciles entre les bus du secteur. C'est là une des originalités du projet.

L'axe Porte de Châtillon - Petit-Clamart (RN 306) de-

viendra l'épine dorsale des relations Paris - Banlieue du secteur. Une ligne en assurera la desserte presque de bout en bout. La fréquence et divers dispositifs favorisant la régularité des bus (priorité aux feux, aménagement de voirie) contribueront à en faire une liaison attractive.



Accentuer l'effort d'information et de promotion

L'effort portera dans une double direction.

Au niveau du réseau bus, de nouveaux cadres d'information seront installés aux points d'arrêt. Plus grands, conçus pour être le plus clair possible, ils apporteront les renseignements essentiels sur les lignes et les conditions de desserte. Les points clés seront en outre équipés de

bornes indiquant les temps d'attente avant l'arrivée des bus desservant les principales lignes.

Au niveau des quartiers, la RATP tentera d'établir un contact permanent avec sa clientèle : information personnalisée distribuée à domicile ou dans les entreprises du secteur, plan de quartier avec les lignes de bus dans les

lieux publics, actions de promotion à la faveur de manifestations locales... La panoplie est riche et l'imagination des gens chargés du marketing est pleine de ressources. Dans cet effort d'information au niveau des quartiers, les dépositaires RATP chargés de la vente des titres de transport auront un rôle important à jouer.

Impliquer davantage les dépôts

A l'image des banques ou de la Poste, les dépôts sont de véritables antennes locales de la RATP. Si cela est vrai en ce qui concerne l'entretien des bus et l'exploitation des lignes, il n'y a en revanche pas assez de liens entre les dépôts et leur environnement.

Or, qui mieux que les gens du dépôt sont à même d'adapter le service RATP aux

conditions locales ? Qui mieux que les gens du dépôt sont à même de réagir lorsqu'un problème ponctuel surgit ? Qui mieux que les gens du dépôt sont à même d'avoir l'œil sur la gestion quotidienne du réseau ?

Dans l'opération « Autrement Bus », les équipes de Fontenay-aux-Roses et Malakoff seront copilotes, au même titre que celles des

services centraux du routier des Grands-Augustins et de Mont-Cenis. Pour cela, les dépôts se verront confiés des responsabilités nouvelles. Par ailleurs, ils disposeront d'une relative autonomie qui leur permettra d'adapter ponctuellement la desserte d'une ligne, d'intervenir dans des actions de promotion locales ou d'être l'interlocuteur des municipalités pour certains problèmes.

ENQUÊTE



FONTENAY : L'ENTRETIEN « POTELETS »

En langage autobus, le « potelet » c'est cet édicule de 2,50 mètres de haut, planté au bord du trottoir, et qui marque l'emplacement des points d'arrêt le long des lignes de bus. Sur le réseau de la Régie, on compte plus de 6 000 points d'arrêt équipés de potelets. Alors autant dire qu'ils n'ont pas tous un aspect rutilant. Ici un macaron de ligne qui manque, là un poteau qui penche suite à la manœuvre douteuse d'un automobiliste de passage, ici ou là des piqûres de rouille sur les tôles jaune et rouge. Rien de grave mais ça ne fait pas net ! Et puis cela ne donne pas une bonne image du réseau de bus.

(*) Service des bâtiments : ce service assure l'entretien régulier des points d'arrêts du réseau routier.

(**) Les équipes de Fontenay disposent désormais d'une Renault 4 L pour leurs interventions sur les points d'arrêt.

Les potelets ne sont pas que de simples poteaux indicateurs. Ils sont aussi des repères marquant la présence RATP : « ici bus ! ». Les points d'arrêt du secteur pilote feront d'ailleurs l'objet d'aménagements pour les rendre plus confortables (installa-

tion d'abris), plus informatifs (nouveaux cadres plus clairs et plus grands), plus attrayants (protection contre les intempéries, le vandalisme). Mais tout cela ne sert pas à grand chose si l'intendance ne suit pas.

Depuis le 31 mars dernier, les agents d'entretien du dépôt de Fontenay-aux-Roses interviennent sur les points d'arrêt du secteur. C'est la première mesure concrète prise dans le cadre du projet « Autrement Bus ». « Il n'y a pas de quoi en faire une montagne », commente Marcel Lahcène, chef d'entretien adjoint à Fontenay. « Nous intervenons sur les signalements transmis par la brigade de secteur ou par les équipes de TUC. Nous nous limitons aux petites réparations et aux interventions urgentes : faire tomber une glace d'abri qu'on nous a signalée cassée par exemple. Comme les bureaux de nos collègues de l'exploitation sont à

moins de cinquante mètres, cela facilite les contacts. »

Avant l'été, M. Lahcène a pris contact avec son homologue, chargé des équipes d'entretien à NB*-Montrouge. « Il a été un peu surpris par ma démarche. Nous avons longuement discuté. Il s'est montré intéressé par l'expérience que nous tentons à Fontenay... Il ne s'agit pas de se faire la guerre et de se prendre le travail. Nous sommes sur le terrain, nous pouvons donc intervenir beaucoup plus vite. Mais avec notre voiture**, il n'est pas question de changer un potelet ou de monter un abri. Ça, c'est le travail des équipes NB. » Par analogie avec le métro, Fontenay assure l'entretien et NB-Montrouge les révisions.

Avec le démarrage de l'opération « Autrement Bus », les agents de Fontenay se verront confier progressivement l'entretien quotidien des



Photos RATP-Chabrol

POINTS DE VUE

280 points d'arrêt des environs. Ils auront en charge la pose et le renouvellement des plans, affichettes, horaires de lignes... Par ailleurs, ils effectueront des visites régulières pour repérer les anomalies, remplacer les documents d'information abîmés par le soleil ou la pluie, enlever les graffitis.

« Jusqu'à maintenant personne ne se sentait directement en charge du bon état général des points d'arrêt, confie M. Lahcène. C'était souvent du coup par coup et chacun tendait à rejeter la faute sur les collègues. Pourtant, c'est un élément important du service que nous offrons aux voyageurs. La Régie, c'est un tout... » Et puis, même si personne n'ose aborder la question, chacun espère secrètement que le jour ou l'on parlera du niveau des effectifs, les nouvelles tâches réalisées par les équipes d'entretien de Fontenay passeront dans la balance.

Claude Appruzzese et Yves Bourdon sont visiteurs au dépôt de Fontenay. Leur boulot : effectuer les dépannages sur les voitures entrant ou sortant du dépôt, aller réparer les bus tombés en rade sur ligne, participer aux travaux d'entretien en atelier. Depuis le mois d'avril dernier, ils réalisent également des interventions sur les points d'arrêt du secteur.

« Quand Marcel (Lahcène) m'a parlé du travail, j'ai trouvé cela intéressant, indique Y. Bourdon. Ça nous permet de sortir du trou (de la fosse) ! Et puis on ne prend le travail de personne. Jusque là, les gradés de l'exploitation effectuaient les réparations les plus urgentes. Ils venaient quelquefois nous emprunter des outils et il nous arrivait de les accompagner lorsqu'il fallait couper une ferraille risquant de blesser quelqu'un. Mais cela n'avait rien d'officiel, c'était la débrouille ! »

Actif, n'aimant guère rester cloîtré entre quatre murs, C. Appruzzese voit dans ce travail une occasion de

bouger. « On ne reste pas sur place ; l'été c'est agréable... On a aussi plus d'initiatives. Plusieurs fois en allant sur un signalment, j'ai repéré des potelets ayant besoin d'une petite réparation. Mais on n'a pas tout sous la main dans la voiture. »

« Depuis 17 ans que je suis à Fontenay, le travail a changé. J'ai souvent combattu ces transformations, reconnaît Y. Bourdon. Il s'agissait ni plus ni moins que de supprimer des postes. Voilà pourquoi j'ai été un des derniers à passer les épreuves de mécanicien d'entretien. Avec l'histoire des points d'arrêt, on peut varier le travail. J'espère qu'à terme cela débouchera sur un poste de plus au dépôt. »

« C'est également un moyen de donner un peu de nous, de se sentir plus motivé, ajoute C. Appruzzese. Mais, il serait dommage que nous nous contentions d'intervenir de loin en loin. On se sentirait alors moins responsable du boulot. »

Christian CHAUMEREUIL



SOUS-FILIÈRE AX : DU NOUVEAU

Dans son numéro de juin, *Entre les lignes* annonçait la création d'une nouvelle sous-filière administration et bureautique, appelée « Ax ». Le but était de réaménager les emplois de dactylographie et de bureau (sous-filières A1 et A2) pour tenir compte de l'évolution technologique.

Notre article a entraîné certaines réactions syndicales tandis que le problème de la création de la nouvelle sous-filière (qui concerne 1 600 agents) était évoqué lors d'une récente réunion du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail. Nous sommes donc amenés à revenir sur ce sujet.

Parmi les inquiétudes du personnel de l'entreprise, traduites par leurs représentants, deux points ont retenu notre attention :

– la filière Ax débute au 2^e niveau de qualification et ainsi tous les personnels des anciennes sous-filières A1 et A2 n'y ont pas accès. Seuls les agents qualifiés du 2^e degré (sténodactylographes, employés qualifiés de bureau) et les agents de maîtrise peuvent y prétendre.

– tous les agents déjà qualifiés par concours devront passer une « validation des compétences » pour se requalifier dans les nouveaux postes de la sous-filière Ax.

Nous avons voulu compléter votre information et avons interrogé des représentants de la Direction du personnel. A la suite de ces préoccupations exprimées aussi en d'autres occasions, plusieurs décisions sont intervenues.

La filière Ax s'adresse effectivement essentiellement aux agents du 2^e niveau de qualification et aux agents de maîtrise. Des difficultés existent pour les agents non qualifiés de la sous-filière A1 (veuves d'agents ou agents déclarés inaptes à leur emploi statutaire), comme pour ceux de la sous-filière A2 (dactylographes).

Comme par le passé, les agents non qualifiés ou qualifiés du 1^{er} degré peuvent se former sur leur temps personnel pour accéder à une qualification supérieure.

Sous certaines conditions, les agents inaptes à leur emploi statutaire et les veuves d'agents ont la possibilité de suivre certaines formations sur leur temps de travail.

La nouveauté concerne les agents qualifiés du 1^{er} degré occupant un poste homologable* : ils bénéficient maintenant d'une seule formation sur le temps de travail dans le cadre des cours organisés par le CPTA* de la RATP (135 heures au maximum).

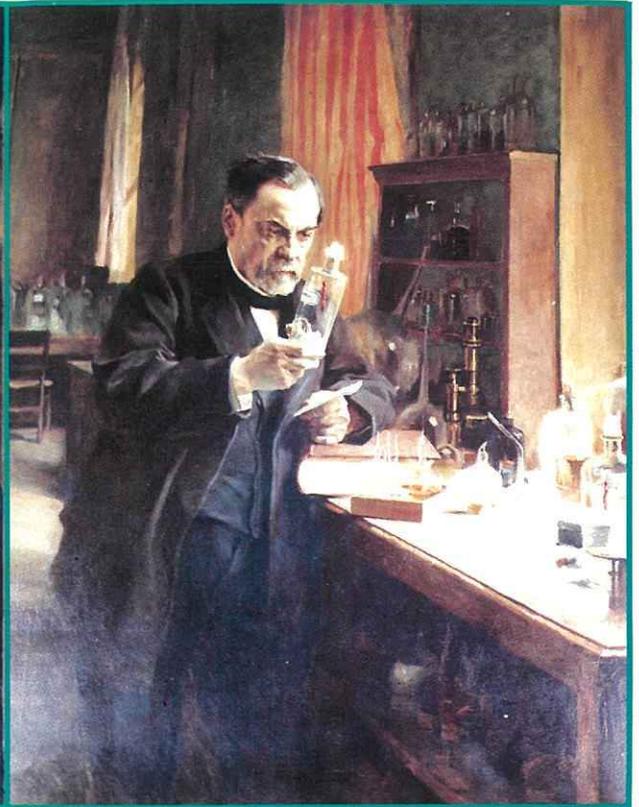
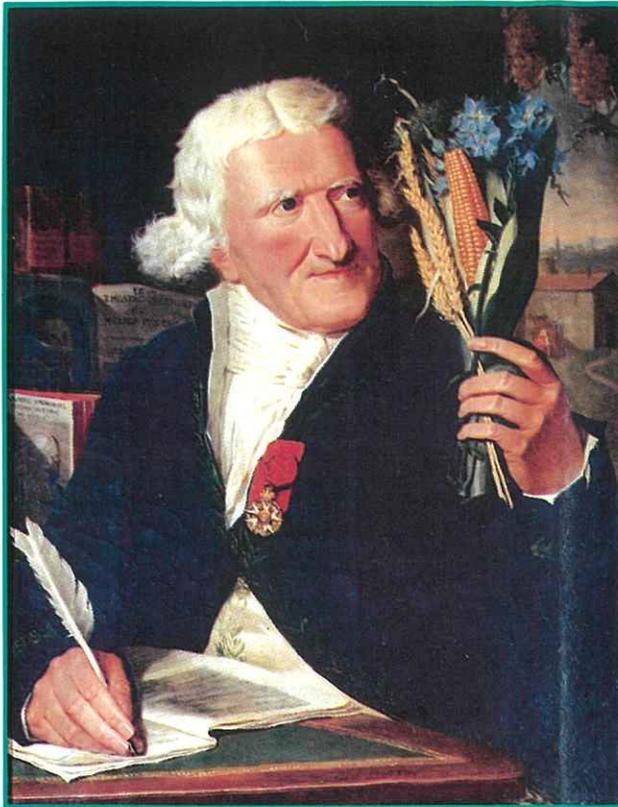
Enfin, deuxième point évoqué, celui de la validation des compétences pour occuper un poste de la sous-filière Ax. En seront dispensés les agents titulaires d'un poste homologué depuis deux ans au moins.

Nous espérons que ces quelques précisions, déjà portées à la connaissance des organisations syndicales, permettront aux agents concernés d'y voir plus clair.

Sylvie FRECHARD-CASSANIS

* Les postes, pour faire partie de la nouvelle sous-filière, doivent être homologués par un comité technique. Fin août, plus de 600 postes l'étaient.

* Centre de Perfectionnement Technique et Administratif.



RÉNOVATION DES STATIONS PARMENTIER ET PASTEUR **RENDEZ À CÉSAR...**



Ouvrir sur la ville, ouvrir sur l'histoire et s'ouvrir à d'autres partenaires. Pour Pasteur, c'est l'Institut qui porte son nom, mais aussi le CNRS* qui assure l'animation des vitrines. Pour Parmentier, c'est le ministère de l'Agriculture, des collectivités territoriales, des organismes professionnels agricoles et... le ministère de l'Agriculture du Pérou.

Station Parmentier, la pomme de terre est bien sûr à l'honneur. L'exposition sur les deux quais vous fera découvrir tous ses secrets et même, tous les 15 jours, de nouvelles recettes. L'am-

* CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

bianche de la station a été traitée pour évoquer les champs : treillis vert foncé, couleur fuchsia, sièges « agricoles ».

Station Pasteur, les microprocesseurs seront partout pour vous montrer le rôle de l'Institut Pasteur qui fête ses 100 ans. Des guerriers microbes qui assiègent un château, c'est à voir. Fibre optique, lumière noire, robots, lentilles, des vitrines vivantes et passionnantes.

Encore que...

Certains pourraient trouver audacieux de rapprocher le scientifique Pasteur de quelqu'un qui n'a rien découvert de ce qui l'a rendu célèbre. Parmentier a fait reconnaître la pomme de terre qui existait en France depuis 150 ans et au Pérou (Incas) depuis 3 500 ans. Aujourd'hui, on parlerait d'un « coup de pub ». Pasteur, c'est quand même les vaccins, la conservation des aliments. C'est autre chose !

C'est vrai. Près d'un siècle sépare les deux hommes.

Encore que... à y regarder de plus près, la mort de Parmentier ne précède la naissance de Pasteur que de neuf ans. Y a-t-il d'autres points qui les rapprochent ? Visitez les deux stations car il y a quelques surprises.

Si vous pensez connaître ces deux voisins du dictionnaire, faites ce petit jeu qui vous mettra sur la piste.

Jacques MARION

Faites correspondre Pasteur ou Parmentier, ou les deux à chaque affirmation. Réponse en p. 29

- A - Membre de l'Institut.
- B - Agrégé de pharmacie.
- C - Médecin conseil des armées.
- D - A étudié la cristallographie.
- E - A étudié la conservation du vin.
- F - A étudié les maladies de la poule.
- G - Fait adopter la vaccination antivariolique.
- H - A étudié la salubrité des eaux de la Seine.
- I - Appelé « bienfaiteur de l'humanité ».
- J - Conseille la réfrigération des viandes.

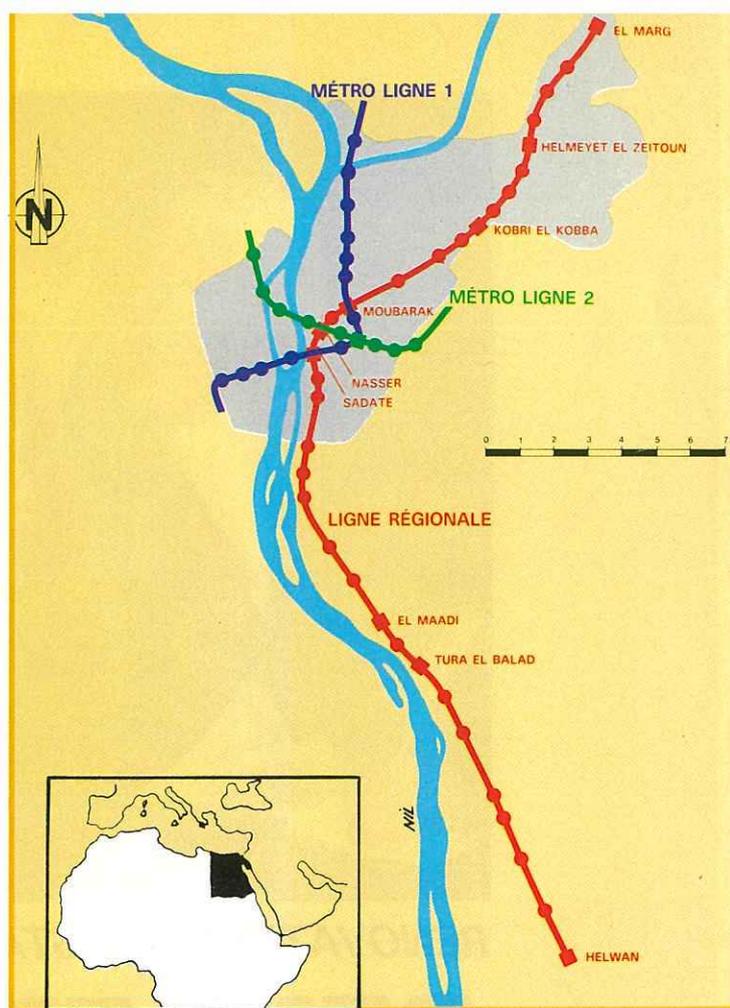
Question subsidiaire :

K - Second prénom : Augustin.



EN ÉGYPTÉ

Importante réalisation française en Égypte : une première ligne de métro vient d'être inaugurée au Caire. Livré « clés en mains », pour 3,5 milliards de francs et après six années de travaux spectaculaires, c'est le premier métro d'Afrique et du monde arabe.



UN MÉTRO FRANÇAIS POUR LE CAIRE

Escaliers de granit rose d'Assouan, murs en marbre, fresques reproduisant les scènes de tombeaux égyptiens : le métro du Caire a ouvert ses portes au public le 27 septembre dernier. Un premier tronçon de 25 km relie Helwan, au sud de l'agglomération, à la place Ramsès, en plein centre-ville (station Moubarak). Il va permettre aux 14 millions d'habitants de la capitale égyptienne de se déplacer mieux et plus vite. Le Caire figure en effet parmi les capitales où la densité de population est très élevée, surtout dans les quartiers anciens du centre ville.

Les zones d'emploi spécialisées (commerces, artisanat au centre, activités industrielles au sud), sont à l'origine d'importantes migrations journalières. Entre les zones dortoirs et ces quartiers d'activités, 11,5 millions de déplacements s'effectuent chaque jour, dont la grande majorité (65 %) en transports collectifs.

Or autobus, trolleybus, tramways ou trains de banlieue connaissent une saturation permanente. Une réorganisation totale des

transports en commun s'avérerait donc nécessaire.

Dès 1954 le gouvernement égyptien envisage la construction d'un métro au Caire. Des études réalisées par différents pays dont la France*, recommandent la construction d'un réseau souterrain de transport. La plupart d'entre elles préconisent la liaison entre les deux lignes de banlieue existantes (Helwan au sud, El Marg au nord) afin de desservir l'axe principal d'urbanisation du Caire orienté nord-sud.

Le plan général de transport du grand Caire, élaboré par SOFRETU et approuvé par les autorités égyptiennes en 1973, prévoit la création, en plusieurs étapes, d'un réseau intégré de transports en commun comprenant la création de trois lignes de métro (1 ligne régionale Helwan - El Marg puis 2 lignes urbaines), ainsi que la refonte et le développement des réseaux de tramway et d'autobus.

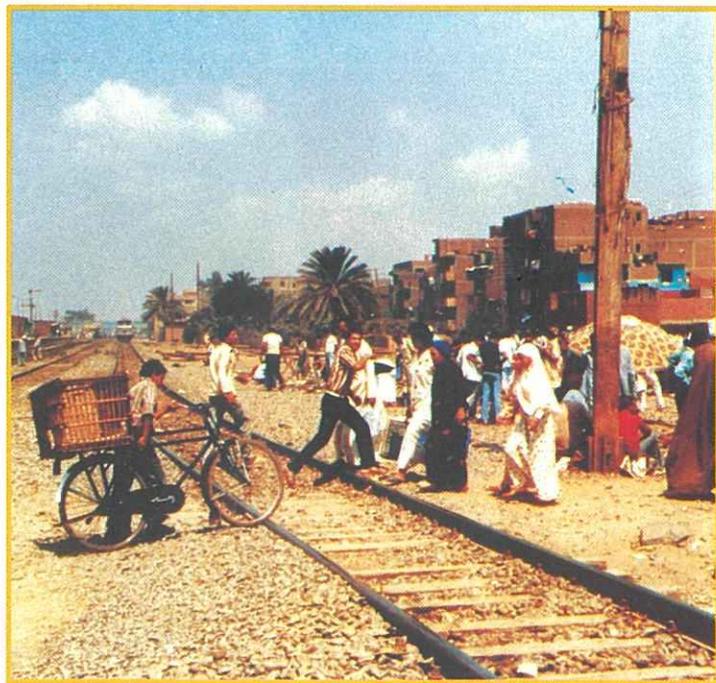
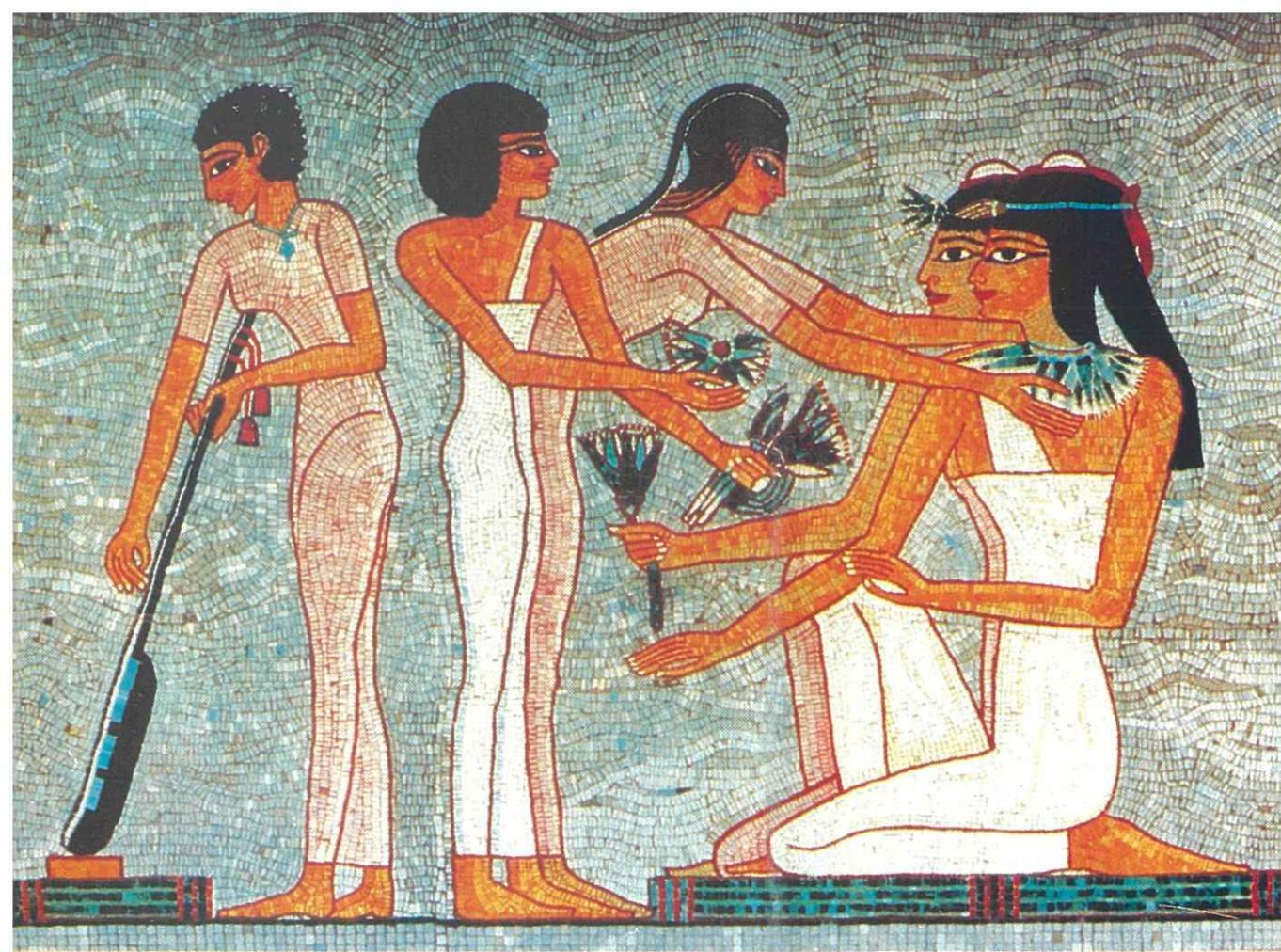
C'est à SOFRETU, en association avec un partenaire local, Arab Consulting Engineers (ACE), qu'ont

été confiés le contrôle des études et le suivi de réalisation du métro du Caire à partir de 1981.

La création de la ligne régionale Helwan - El Marg (42 km) doit s'effectuer en trois phases dont la première vient de s'achever, avec la mise en service de la section Moubarak - Helwan.

Commencés en novembre 1981, les travaux ont été menés par un consortium de 19 entreprises (17 françaises et 2 égyptiennes) : Interinfra - Arabco avec pour maître d'ouvrage égyptien la National Authority for Tunnels (NAT).

Quatre cents techniciens français, des cadres locaux et 4 000 ouvriers égyptiens ont mené, pendant six ans, d'énormes travaux rendus délicats en raison du site et de l'environnement. Sans compter des difficultés imprévues ayant entraîné deux années de retard : augmentation du nombre de déviations des réseaux d'utilité publique (eau - égouts - gaz et électricité), et difficultés pour obtenir les autorisations de chantiers, notamment.



Les travaux ont consisté à réaliser en plein centre du Caire un tronçon souterrain Sayeda Zeinab - Moubarak. Un véritable défi dans cette ville surpeuplée !

D'une longueur de 5 km, il comprend une gare aérienne, Sayeda Zeinab, et 5 souterraines dont « Sadata » et « Moubarak » ne sont pas sans rappeler les gares RER d'Étoile ou d'Auber.

Le raccordement de ce tronçon à la ligne d'Helwan au sud, permet désormais d'exploiter partiellement la future ligne régionale.

La section mise en service, longue de 25 km, comporte 21 stations. Électrifiée, elle est exploitée avec des trains de 6 voitures se succédant à des intervalles de 4 mn. Le trafic attendu est de 26 000 voyageurs par heure. C'est une direction, spécialement créée au sein des chemins de fer égyptiens (Egyptian National Railways - ENR) qui en assure l'exploitation.

La construction du métro s'accompagne, comme le prévoyait le plan général de transport élaboré par SOFRETU, d'une restructuration des

transports de surface. Ceci afin de réaliser une intégration harmonieuse des transports en commun du Caire. SOFRETU, associée avec le Centre de recherche et de planification de l'université du Caire, est chargée de cette étude pour le compte du ministère égyptien des Transports.

Après cette mise en service, les travaux ne seront pas terminés pour autant. Ils vont se poursuivre jusqu'en 1989 avec l'électrification de la ligne d'El Marg au nord, et l'achèvement de la modernisation de la ligne d'Helwan au sud (équipements et matériel).

SOFRETU continuera d'assurer le contrôle des travaux. Elle vient également de signer un contrat d'assistance technique avec les ENR, d'une durée de 14 mois, pour former les techniciens égyptiens aux méthodes modernes d'exploitation et de maintenance.

Une première étape de construction du métro du Caire est franchie. À l'horizon 1989 c'est une véritable ligne régionale nord-sud, El Marg - Helwan qui sera réalisée : avec 42 km de long, 33 stations, des trains de 9 voitures se succédant à des intervalles de 2 mn 30 s, elle assurera le transport de 60 000 voyageurs à l'heure. Soit 20 % des déplacements en transports collectifs du Caire.

Simone FEIGNIER

* Rapport RATP de 1954.

* Rapport SOFRETU de 1964.

1. Des fresques décorent les couloirs du métro du Caire.

2. Une ligne de banlieue avant sa modernisation.

Clichés SOFRETU

PYRALÈNE ET OPINION PUBLIQUE

1947 : Le pyralène est perçu comme une amélioration très sensible de la sécurité pour minimiser les risques rencontrés sur les éléments électriques utilisant des composés dérivés du pétrole.

1987 : Sans y être contrainte par la réglementation, la RATP s'engage à remplacer progressivement ses équipements contenant du pyralène, bien que ceux-ci soient conformes à la réglementation actuelle.

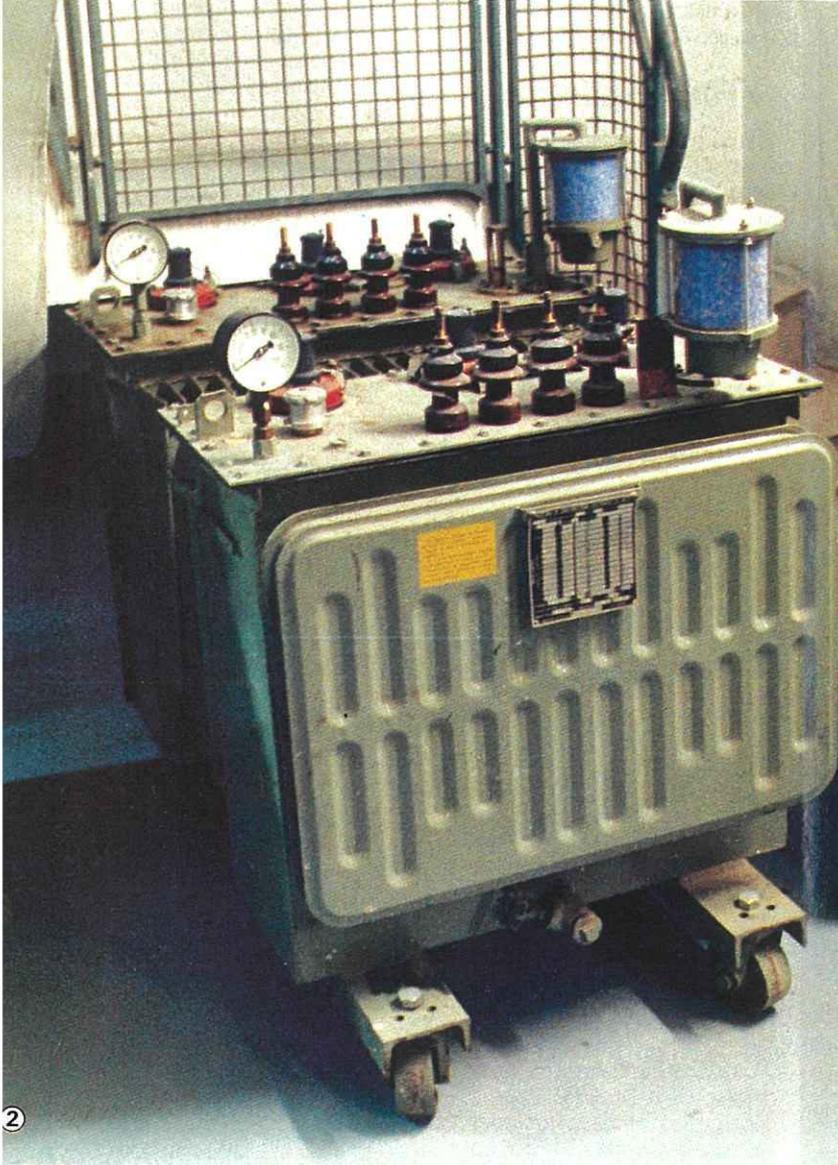
En 40 ans, le pyralène n'a pourtant pas changé. Mais on le connaît mieux, la législation a été modifiée et la sensibilité aux pollutions est devenue un problème de société.

Sa disgrâce est un résultat de l'ensemble difficile à juger globalement. Entre les lignes a essayé de se faire une idée sur chacun de ces éléments.

1 - Remise en place d'un transformateur isolé au pyralène, après la réalisation d'un bac de rétention conformément à la réglementation.

2 - Les transformateurs de réserve et les transformateurs en attente d'élimination sont stockés sur une aire de rétention étanche.





LE VACCIN QUI RENDRAIT MALADE

Totalement ininflammable le pyralène* est un liquide qui sert à assurer l'isolement électrique interne de certains équipements sous tension et à évacuer les calories. C'est pourquoi sa commercialisation s'est largement développée en France à partir de 1947 pour remplacer l'huile minérale (inflammable et explosive) dans les transformateurs électriques. La RATP l'utilise dans ses équipements depuis 1955. Aujourd'hui, on en trouve dans 900 transformateurs (environ 500 tonnes de pyralène au total) et dans les condensateurs de 1040 voitures du métro et du RER (quelques kilos par voiture). C'est un élément de sécu-

rité des installations. En lui-même, c'est un liquide peu dangereux et peu toxique**.

Le chaud et le froid

C'est beaucoup plus tard qu'on lui découvrira des défauts en cas de fuite et surtout en cas d'échauffement.

- Il n'est pas bio-dégradable, c'est-à-dire que les éléments qui le composent ne se séparent plus et ne retournent donc pas à leur état « naturel ». Comme un certain nombre de déchets, il faut lui faire subir un traitement pour le détruire. La pollution,

envisageable au cours d'une fuite, est appelée « froide ».

- Deux incidents survenus sur des équipements EDF isolés au pyralène - à Reims et Villeurbanne - ont attiré l'attention sur le risque potentiel de pollution dite « chaude »; en effet à partir de 150 °C il se produit des émanations d'acide chlorhydrique irritantes; au-delà, entre 300 et

** Il y a plusieurs produits appartenant à la famille des polychlorobiphényles (PCB) auxquels on ajoute parfois des solvants. Par simplicité, on parlera dans cet article de pyralène au singulier.*

*** Il a été rendu obligatoire pour les immeubles de grande hauteur.*

1000 degrés et en présence d'air, il peut y avoir émanation de produits plus complexes comme les dioxines dont certaines peuvent être très toxiques.

Une première réglementation codifie l'usage du pyralène en 1975, imposant un système d'utilisation clos, un étiquetage et des procédés d'élimination.

De nouvelles réglementations récentes, y compris à l'échelon européen, ont ajouté des limitations : interdiction de la vente de nouveaux

appareils contenant du pyralène, contrôle des éliminations, inventaire des équipements existants.

« Fûts baladeurs »

Voilà pour les faits : un produit qui remplit bien sa fonction, dont l'usage est réglementé car il peut devenir polluant, voire toxique en cas d'accident. Cette étiquette pourrait convenir à de nombreux produits circulant en camion-citerne.

Pourtant, en août 1986, des as-

sociations « alertent les usagers » et la presse s'en fait largement l'écho. Un certain nombre d'entreprises sont désignées comme utilisatrices de pyralène, notamment EDF, la RATP et la SNCF.

Le 6 août 1986 l'agence France-Presse évoque la question comme « le feuilleton de l'été ». Pendant 15 jours le pyralène fera la « une ». Un tel succès est plus facile au mois d'août où les sujets d'actualités sont rares. En fait, lors des incidents de Reims et Villeurbanne, si la présence

Deux questions à Paul-André Bolgert, Directeur des équipements électriques

La RATP s'est engagée dans un programme de retrait progressif des équipements contenant du pyralène. A-t-elle « cédé à la pression » ?

Le programme de remplacement des installations porte sur 10 ans. Il ne s'agit donc pas d'une opération « fébrile » comme pourrait le laisser penser votre expression. Nos installations sont conformes aux exigences réglementaires en matière de sécurité et, en trente ans, nous n'avons effectivement noté aucune défaillance vis-à-vis de la sécurité.

Cependant cela ne veut pas dire que nous sommes totalement à l'abri des risques évoqués à propos du pyralène : risque de pollution froide, qui est un risque relativement banal pouvant survenir au cours des manutentions et transports nécessaires à l'entretien du matériel fixe, ou à la suite d'un choc fort sur le matériel roulant à l'occasion, par exemple,

d'un déraillement. Et risque de pollution chaude, dont l'existence est aujourd'hui contestée par les experts, à tel point que la probabilité qu'elle survienne apparaît, effectivement, particulièrement faible. Mais si malgré tout un tel cas venait à se produire ses conséquences pourraient devenir particulièrement critiques surtout dans les conditions d'exploitation des stations souterraines ; nous avons donc décidé après mûre réflexion de donner une certaine priorité (pas une priorité absolue !) au renouvellement des équipements à pyralène par rapport à d'autres. Nous pensons ainsi prendre en compte raisonnablement le risque objectif tel qu'on peut aujourd'hui l'estimer, et surtout la perception de ce risque par nos voyageurs et par l'opinion publique, même si nous considérons que cette perception a sans doute été exagérément sensible. La suppression totale de ces équipements coûtera effectivement 100 MF, c'est-à-dire nominalement 10 MF par an

pendant 10 ans (ce sera peut-être un peu plus long, selon les possibilités techniques et financières) mais il ne faut évidemment pas considérer que ces 100 MF sont des dépenses supplémentaires par rapport aux programmes de renouvellement « normaux ».

Il y aura peut-être dans des cas particuliers quelques anticipations mais dans l'ensemble ces opérations doivent s'inscrire dans les programmes de renouvellement à moyen terme déjà prévues.

Alors, le « produit miracle » existe-t-il ?

On connaît quatre produits de remplacement. Deux font appel à des liquides et deux sont des techniques « sèches ». Pour les transformateurs à huiles silicoles, que nous utilisons déjà, une réglementation est en cours d'élaboration.

Le second produit, l'Ugilec, n'apporte pas toutes les garanties que nous souhaitons. Sa composition chimique est proche de celle des PCB. Dans le domaine des transformateurs secs, nous utilisons la technologie des « imprégnés », mais dans certaines conditions d'utilisation ils ne sont pas suffisamment résistants.

La technologie à laquelle nous nous intéressons le plus aujourd'hui est celle des transformateurs « enrobés ». Ils coûtent encore 20 à 30 % plus cher mais commencent à être produits en France. Des essais sont en cours pour les tester.

Aujourd'hui rien n'est encore arrêté quant au choix définitif. L'expérience de tous les scientifiques conduit à penser qu'il n'existe aucune technologie parfaite, sans risque. On peut seulement en faire reculer les frontières et c'est ce à quoi nous nous employons avec des experts.

Pyralène ou pis aller ?

En 1986, année où le pyralène a fait l'actualité, deux sujets auraient pu figurer au baccalauréat de philosophie :

– « Le mieux peut-il être l'ennemi du bien ? »

– « Il y a moins de risques qu'avant et nous prenons toutes les précautions », diraient les uns.

– « Les risques d'incendie immédiat sont remplacés par des risques de pollution à terme plus graves » diraient les autres.

Dialogue de sourds ? Non, quand peuvent en naître de nouvelles sécurités ? Oui, quand l'inquiétude du public devient pression démesurée ?

D'où le second sujet :

– « L'irraisonné peut-il faire progresser la raison ? » C'est souvent vrai pour trouver les crédits nécessaires... Ça n'aide pas toujours à des recherches sereines... Toujours l'alternative.

Il existe des versions plus élémentaires du problème :

– « Les scientifiques nous cachent la vérité » ;

– « C'est la faute aux journalistes. »

Ça ne fait pas vraiment progresser le débat mais, sur le moment, ça calme.

– « Y'a pu de saison, même Michu ! ».

de dioxine a été détectée, il ne s'agissait pas des plus toxiques.

De là à évoquer la catastrophe de Sévès (1976) et plus récemment à l'histoire de ses « fûts baladeurs » (1983)... où le maître mot avait été « dioxine ». Entre temps, les catastrophes de Bophal dans le domaine chimique (1984) et Tchernobyl dans le domaine atomique (1986) avaient entretenu cette actualité.

Tous les ingrédients d'une campagne « anti-pyralène » étaient réunis.

L'information selon laquelle, à Reims comme à Villeurbanne, les dioxines analysées étaient certes polluantes mais beaucoup moins toxiques que celles de Sévès, n'a pas inversé le processus.

« Maison sérieuse »

Dans le cas du matériel roulant du métro, il faudrait, pour faire échapper et chauffer le pyralène, un accident d'une telle ampleur qu'une émanation toxique deviendrait secondaire au bilan humain, avait déclaré la RATP.

Par ailleurs, aucune mort d'homme et aucun cancer, rappellent les scientifiques, n'a été causé par ces dioxines à Sévès, après 10 ans. Pourtant la dioxine la plus toxique avait été détectée en quantité très importante et de très nombreuses personnes avaient été contaminées. Dans cette ville seules les chloracnées – irritation superficielle – ont pour l'instant été constatées**.

Pourtant, la RATP a prévu de remplacer à terme tous ses équipements pour un coût de 100 millions de francs.

Le Président de SOS-Environnement, initiateur de la campagne, concluait enfin : « Je crois que la RATP a réagi au quart de tour, c'est une très bonne réaction, cela prouve que la RATP a le souci de ce que pensent les usagers et puis également, sans doute, c'est une maison sérieuse. »

Depuis cent ans bientôt, on connaît le risque que le vaccin inocule la maladie... qu'il doit soigner.

Jacques MARION

* « Rebelote » en août 1987 à propos de 24 tonnes de pyralène concentrées aux Halles. Curieusement le « scoop » n'a pas tenu 48 heures.

** Par contre la végétation et les animaux qui l'ont consommée ont été durement touchés.



VOIR LA MADONNE PAR LE RER

On le savait. Radios, télévisions, journaux en avaient déjà longuement parlé : le concert donné par la chanteuse Madonna au parc de Sceaux, le 29 août dernier, représentait l'événement musical de cette fin d'été 1987.

Suivant les conseils, parmi les 120 000 fans venus applaudir leur idole, 60 000 ont emprunté la ligne B du RER. Comme il fallait être en avance (le concert était prévu à 20 heures) pour prétendre à une place près de la scène, dès 13 heures la RATP avait déployé les « grands moyens ». Pour éviter les débordements de foule, la gare la plus proche « Parc de Sceaux » avait été fermée. Le parc était alors desservi par les gares de Bourg-la-Reine et de la Croix-de-Berry. Dès ce moment, des trains à deux éléments circulaient sur toute la ligne doublant ainsi l'offre de transport.

Si les arrivées – espacées – ne soulevaient pas trop d'inquiétudes pour la RATP, il n'en était pas de

même pour les retours. Comme prévu, le concert se termina vers 23 heures et ce fut alors une marée humaine qui se dirigea vers les gares de la ligne B. La RATP l'avait prévu. Six trains supplémentaires circulaient et dix autobus articulés faisaient la navette vers les portes d'Italie et d'Orléans. Mais les agents firent plus et mieux encore. Jusqu'à 2 heures du matin, des trains spéciaux assurèrent des navettes entre Bourg-la-Reine et Robinson mais surtout vers Paris-Denfert-Rochereau. Des trains très chargés, bien sûr, mais à bord desquels tout s'est bien passé. Ce qui n'a pas empêché, jusqu'à minuit environ, les trains habituels de circuler en apportant ainsi leur contribution. Le PCC dans lequel étaient présents les agents de régulation, le chef de ligne, ses adjoints, est resté lui aussi en alerte toute la nuit.

En banlieue, les agents de station des deux gares concernées ne ménageaient pas leur peine : renseignements aux uns, distribution de boissons aux autres...

Pour leur dévouement, Michel Rousselot a réuni les agents de service en cette nuit « chaude » et les a remerciés en ces termes : « ... Merci à tous. Malgré les problèmes techniques, d'organisation et humains, c'est un véritable service à la demande que vous avez rendu possible en cette soirée du 29 août 1987... »

Sylvie FRÉCHARD-CASSANIS

C'était le 3 septembre. Michel Rousselot félicitait les agents en service sur la ligne de Sceaux, la soirée du concert de Madonna.

Photo RATP-Marguerite.

BRUXELLES

L'EUROPE DES BUS



**Pour commémorer
le trentième anniversaire
du traité de Rome,
huit autobus venant de plusieurs
capitales européennes ont circulé
fin juin dans les rues de Bruxelles.
Parmi eux figuraient
deux bus de la RATP.**

Le traité de Rome, signé le 25 mars 1957, est considéré comme l'acte de baptême de la Communauté européenne. Trente ans plus tard, l'Europe des Six est devenue l'Europe des Douze et la coopération entre les États-membres se renforce peu à peu.

Pour fêter le trentième anniversaire de l'Europe, la Société des transports en commun de l'agglomération bruxelloise (STIB) a organisé plusieurs manifestations originales du 27 au 30 juin dernier.

D'abord, douze rames du métro de Bruxelles furent baptisées officiellement du nom d'une capitale européenne. Chaque rame porte en outre, à l'avant, l'oriflamme du pays concerné.

Par ailleurs, répondant à l'invitation de la STIB, les réseaux d'Amsterdam, Bonn, Luxembourg, Copenhague et Paris avaient envoyé huit de leurs autobus. Ils circulèrent sur deux lignes régulières passant devant le Palais de l'Europe.

Jules Basson, agent de maîtrise au Centre d'Instruction des Lilas (CIP), était le chargé de mission RATP à Bruxelles. Il était accompagné de trois collègues machinistes : Françoise Burguy, de Montrouge, Xavier Colon, de Saint-Maur et Michel Faria d'Ivry. Au volant de deux nouveaux bus, un PR 100-2 et un R 312,

le groupe rallia Bruxelles par l'autoroute sous une pluie battante.

Accueillis au dépôt par le ministre belge des Transports, ils n'eurent que quelques heures pour effectuer une rapide visite de la ville. Après une reconnaissance des itinéraires, les deux voitures commencèrent leur ronde sur les lignes de la STIB. « Nous avons reçu un accueil très chaleureux de tout le personnel de la STIB, tient à préciser J. Basson... Avec le bus de Copenhague, c'est le R 312 qui a connu le plus vif succès. Nous avons fait de nombreux complets ».

Renouant avec une tradition oubliée, les bus européens étaient accompagnés par des receveurs de la STIB. Debout, saccoche en bandoulière, poinçonneuse à la main, ils lançaient le rituel « alleman bediend » (tout le monde est servi), réveillant ainsi les souvenirs des vieux bruxellois.

« Nous sommes revenus à Paris dès le 1^{er} juillet », ajoute J. Basson, regrettant de ne pas avoir eu un peu de temps pour profiter de Bruxelles. Malgré cela, J. Basson et ses collègues semblent prêts à repartir. Peut-être qu'en 1992, pour le lancement du marché unique européen, d'autres occasions s'offriront.

Christian CHAUMEREUIL

① *Présentation des bus au dépôt de Haren. Au premier plan, à gauche, le bus de Copenhague, à droite, celui de Luxembourg.*

② *J. Basson (à gauche) et M. Faria (à droite) deux des participants Régie aux fêtes de l'Europe à Bruxelles.*

Clichés STIB





**CLIP,
CLIP**

Fin juin, le groupe Service Public a tourné son premier clip avec l'aide des moyens vidéo de la Régie. Thème du film : le poinçonneur des Lilas... bien évidemment !



DES P'TIS TROUS, DES P'TIS TROUS...

Créé il y a deux ans environ, le Centre de Production Audiovisuel (CPA) de la RATP est chargé de mettre en image la vie de la Régie. Héritier de l'atelier photographique, il est à l'origine de la plupart des clichés qui illustrent *Entre les lignes*. Il comporte également une cellule vidéo qui regroupe une grande partie des moyens jusque-là dispersés dans l'entreprise.

Opérationnelle depuis un an et demi cette cellule vidéo a déjà réalisé une bonne quinzaine de films, d'une dizaine de minutes chacun. Les thèmes sont divers : festival d'Auber, animations dans le métro, gros chantiers, nouvelle numérotation téléphonique...

Installé rue de Lagny, dans l'immeuble du Centre d'instruction du réseau ferré, le CPA est situé juste au-dessus des salles où se déroulent les répétitions de l'Harmonie de la RATP. C'est ce voisinage qui a fait découvrir le CPA à Jean-Michel Grandjean, chanteur du groupe Service Public et par ailleurs membre de la batterie fanfare de l'Harmonie.

Au printemps dernier, Service Public cherchait à

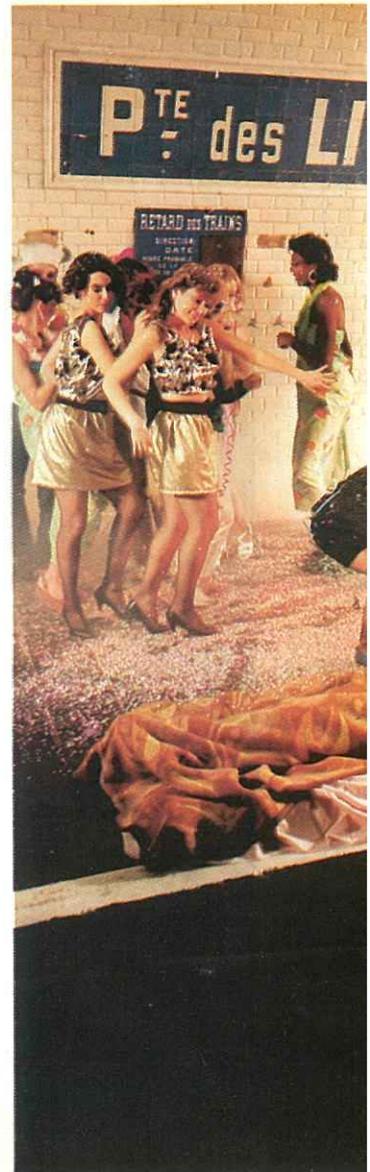
réaliser un clip destiné à assurer la promotion du groupe. Contactés, les gens du CPA répondent d'accord, on tente le coup ! La mise en scène fut confiée à Patrick Lumbroso, réalisateur entre autres de l'émission « Les enfants du rock » sur Antenne 2 et de plusieurs clips pour Catherine Lara, Dick Rivers et le groupe The Cure.

Délaissant leur répertoire traditionnel, Service Public choisit de mettre en image la célèbre chanson de Serge Gainsbourg *Le poinçonneur des Lilas*. Début juillet, les prises de vue eurent lieu durant deux nuits à la station Porte des Lilas... Simple coïncidence car cette station est en grande partie réservée aux tournages cinéma.

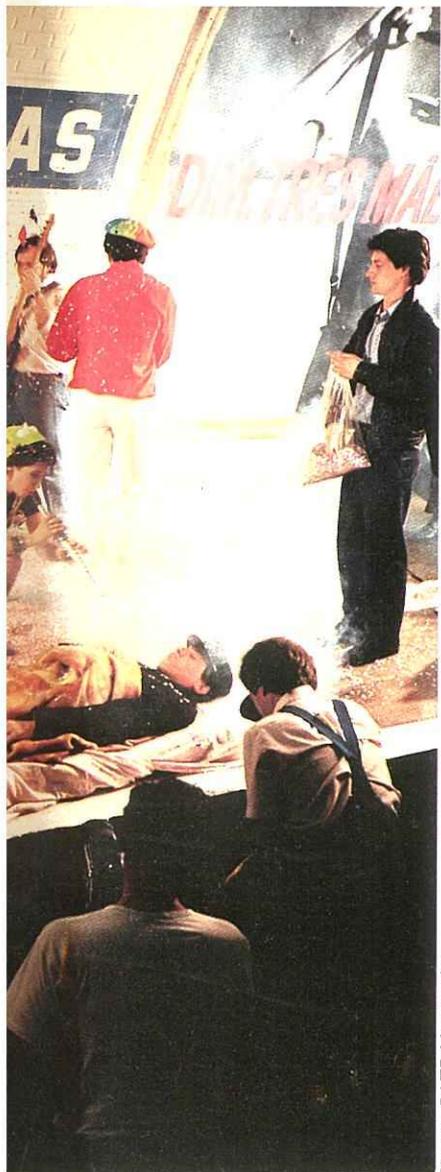
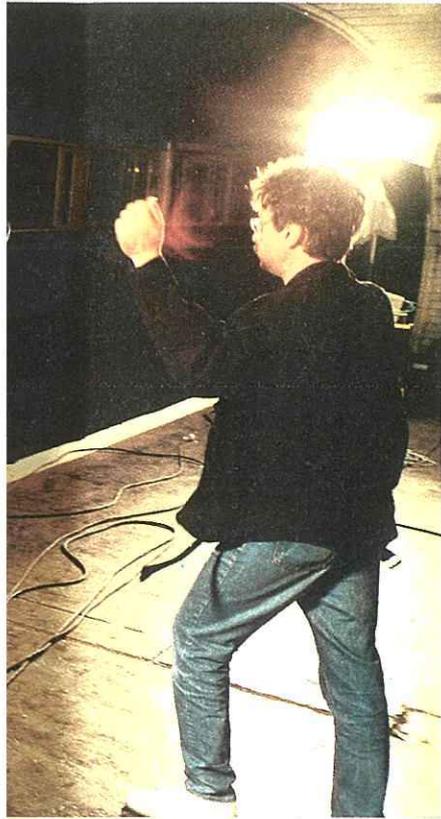
Monté ensuite à la Régie vidéo du CPA, le clip est aujourd'hui en boîte. Diffusion prévue dans quelque temps. On parle du Grand Échiquier !

Christian CHAUMEREUIL

Patrick Lumbroso règle les derniers détails avec les spécialistes vidéo de la Régie (en haut).



« FAITES-LES PARLER »



Photos RATP-Marguerite



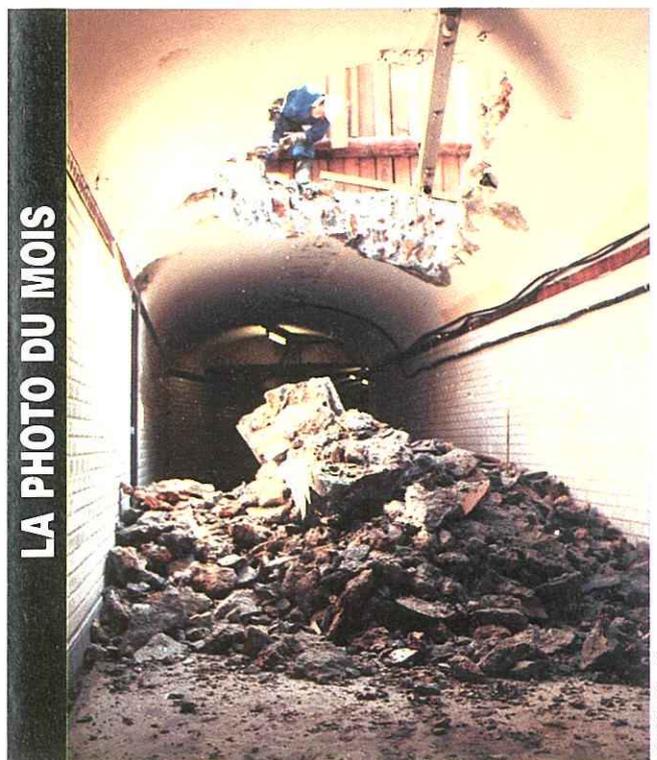
RATP-Thibaut

Auriez-vous perdu votre âme d'enfant ? Personne n'a pensé que cette diligence pourrait être attaquée ou remplacée par les fameux SCIOU (autobus standard). Par contre, vous nous avez proposé de rajouter à l'arrêt un abreuvoir ou au potelet un panneau « attention chevaux ».

Parmi les autres propositions, pour M. Lemercier (FE) le conducteur de la R5 abandonne Saint-Christophe pour s'écrier « Saint-Fiacre, priez pour moi », et

pour M. Roger Levacher (retraité) « Pourvu qu'ils s'arrêtent avant la rue Portefoin » (Paris 3^e) ; M. Philippe Binet (FE) fait parler le piéton, râleur « Toujours complets les T.C. », moqueur « Tiens, ils ont sorti les gens du musée ».

Enfin, souhaitant rester anonyme, un lecteur qui ne craint pas les ruptures d'attelage, prête cette exclamation au cocher à l'adresse de la R5 : « Fais pas c... c'est un site propre ! »



RATP-Minoli

Le bilan social 1986

Depuis quelques semaines, l'édition 86 du bilan social RATP est sortie des presses. Instantané statistique de l'état socio-professionnel de l'entreprise, la présentation de ce document a fait l'objet d'un intéressant débat à la séance du 22 juillet du Comité d'entreprise.

Dans le domaine des effectifs, la RATP tournait au 31 décembre avec 38 568 personnes, soit 232 de moins qu'un an plus tôt. Si l'on constate une légère hausse des « roulants », on enregistre en revanche des baisses parmi les personnels d'ateliers, de travaux et des services administratifs. Le recul est très net parmi les emplois non qualifiés : - 6 % en deux ans parmi les personnels administratifs. À l'inverse, on constate une croissance régulière des agents de maîtrise : + 1 % par an en moyenne depuis 1984. « Dans la mesure où les technologies d'entretien et d'exploitation se modernisent, nécessitant sans doute pour les appréhender un niveau de connaissances un peu plus élevé, on va assez normalement vers un accroissement de

la maîtrise par rapport à l'exécution, a fait remarquer Jacques Rouy, adjoint au directeur du personnel. *Cela me paraît être une tendance relativement probable dans les années à venir. C'est peut-être là, dans ces éléments donnés par le bilan social 1986, l'un des premiers indices de cette tendance.* »

Côté salaires, la rémunération mensuelle moyenne a augmenté de 2,8 % alors que la valeur du point n'a pas changé en 1986. Cette évolution, qui résulte en partie des effets de l'ancienneté, des promotions, des changements de qualification, donne une idée du fameux GVT (Glissement - Vieillesse - Technicité) à la RATP. On sait aujourd'hui la place que tient le GVT dans des discussions salariales.

Côté conditions de travail, l'année 1986 est placée sous le signe du « temps à la carte ». Le nombre des agents travaillant en horaires variables a augmenté de 60 % environ. Celui des personnes ayant opté pour le temps partiel s'est accru de 17,5 %. Malgré ces bons scores, seul un agent sur dix est concerné par les horaires variables et l'on ne compte que 424 personnes tra-

vailant à temps partiel. Bien qu'il soit difficile d'étendre ces formules à l'ensemble des personnels de l'entreprise, elles sont manifestement loin d'avoir fait le plein.

Autre point saillant du bilan social 1986, on enregistre une baisse de 8 % du nombre des inscriptions aux cours du CPTA (Van Dyck). « Des appréciations peuvent être portées sur l'origine de ce fait, je crois toutefois qu'il y a là un élément important pour nous de réflexion qui porte sur le devenir de la promotion sociale », devait indiquer J. Rouy.

Dernier chiffre, en 1986 l'absentéisme recule de 3 % en moyenne à la RATP. Les causes : le bilan social ne permet guère de les discerner. Maintenant il est vrai que le bilan social, comme tout document chiffré, c'est un peu l'auberge espagnole : chacun trouve ce qu'il a apporté. Alors à vous de vous forger une conviction.



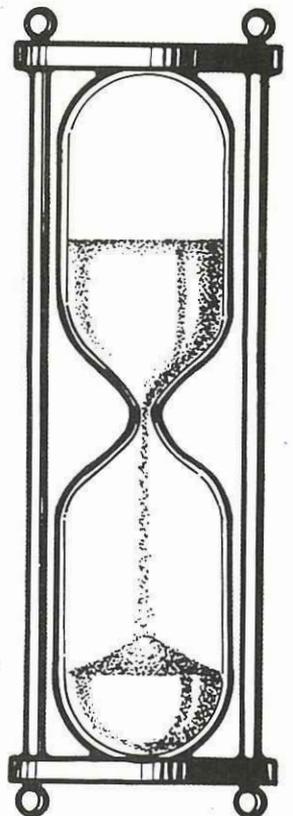
Grèves : la RATP reste au tarif horaire

Alain Lamassoure, député des Pyrénées-Orientales restera inscrit au hit-parade des vedettes de l'été. Il est devenu brusquement célèbre en déposant à l'Assemblée nationale un amendement rétablissant « le 30^e indivisible pour les fonctionnaires ». En d'autres termes, cet amendement prévoyait que tout arrêt de travail, même d'une heure, devait se traduire par la retenue d'une journée de salaire.

Étendu à l'ensemble des salariés de la Fonction publique lors de son passage devant le Sénat, l'amendement Lamassoure concernait alors 4 500 000 salariés. Fin juillet, le Conseil Constitutionnel déclarait « non conforme à la Constitution le principe de cette extension aux agents du secteur public ». En revanche, il confirmait l'application faite aux 2 600 000 fonctionnaires des services civils de l'État.

La RATP, comme les autres EPIC (Établissements publics à caractère industriel ou commercial) reste sous le régime de la loi Le Pors de 1982. Pour changer cela, le Parlement devrait voter une loi exclusivement réservée aux EPIC (Air France, EDF, GDF, SNCF, RATP...). Quelle sera la décision prise ? Un alignement des EPIC sur la fonction publique : beaucoup craignent, tant dans les entreprises que chez les partenaires sociaux, que cela débouche sur une radicalisation des conflits. Le maintien pur et simple de la situation présente : mais alors, le débat sur le service minimum en cas de grève ne sera-t-il pas relancé ?

Affaire à suivre !



Photos RATP-Chabrol et RATP-Ardaillon



Une manière sympathique de conclure ces rencontres propices au dialogue.

Les rencontres d'Auber

Chaque été, à Auber, et depuis maintenant trois ans, la RATP donne rendez-vous à ses voyageurs pour un festival où l'éclectisme est de rigueur avec danse, musique, théâtre et mime.

Cette année, pour la première fois, dans l'esprit du nouveau service en station, ce sont les agents eux-mêmes qui proposaient ce rendez-vous, en distribuant sur l'ensemble du réseau le programme des manifestations. Par ailleurs, la « lettre d'Auber » leur était adressée deux fois par mois par le service de la promotion (CC), organisateur de l'animation.

Elle contenait une foule d'« indiscretions » sur le festival

et ses coulisses qui permirent aux agents de répondre aux questions les plus inattendues et les plus saugrenues des voyageurs.

Dans le même temps, des rencontres avec les agents, leur hiérarchie et les artistes avaient lieu à Auber. Les agents de station ont ainsi eu la possibilité de se rendre compte, sur place, de l'ambiance d'une animation et de l'intérêt que porte la clientèle à ce genre d'opérations.

Ces rencontres ont été appréciées par l'ensemble des agents.

Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour le festival d'Auber 1988.

Une erreur judiciaire

Une guillotine, une malle poste, des costumes de postillon, de commissaire du peuple et de bourreau : l'affaire du Courrier de Lyon, présentée au Palais des Sports de la Porte de Versailles (par Robert Hossein et Alain Decaux) a été évoquée dans le métro sur la ligne 12 (Mairie d'Issy - Porte de La Chapelle) du 16 au 30 septembre dernier.

A l'occasion du spectacle, les attachés commerciaux de la ligne ont en effet décidé de retracer « l'affaire », à l'aide de documents d'époque prêtés par différents musées, à la station Porte de Versailles, bien sûr, mais également à Concorde.

Et afin d'inciter les voyageurs à acheter leur carte orange avant le 27 du mois, l'exposition était accompagnée d'un jeu-concours : 500 places pour le spectacle étaient à gagner !

L'affaire du Courrier de Lyon ? C'est l'énigme la plus célèbre des annales policières et judiciaires. Joseph Lesurques arrêté après l'attaque, le 27 août 1796, de la malle poste qui transporte chaque jour le courrier de Paris à Lyon, clame son innocence. Il est cependant condamné. Est-il mort victime d'une erreur judiciaire ? La visite de l'exposition vous aura peut-être permis de répondre à cette question...

Le temps des arcs

Une leçon d'histoire et d'architecture est proposée par l'équipe commerciale de la ligne 4 (Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt) dans la galerie marchande de la station Strasbourg-Saint-Denis.

Une exposition préparée par François de Bayle et les agents de la station relate l'histoire des deux arcs de triomphe situés au-dessus de la station : la porte

Saint-Denis et la porte Saint-Martin. Edifiés au XVII^e siècle, ils célèbrent les victoires de Louis XIV sur le Rhin et la prise de Besançon en 1674.

Si vous voulez en savoir plus, rendez-vous à la station Strasbourg-Saint-Denis, du 12 au 17 octobre : les agents commerciaux de « la 4 » vous y attendent et vous fourniront toutes les explications souhaitées.



RATP - Minoli





Les potelets font peau neuve

Au cours de l'été, à Paris et en banlieue, les potelets de certains points d'arrêt bus se sont fait, discrètement, une beauté. Mais il ne s'agit, pour l'instant, que d'une expérimentation.

Signalant les arrêts des autobus et servant de support à des informations sur les lignes intéressées, les potelets souffrent, pour la plupart, de leur grand âge. Leur rénovation devenait indispensable.

Il fut alors décidé de profiter de leur remise en état pour améliorer la présentation des informations destinées aux voyageurs. Présentation actuellement disparate et peu esthétique, il faut bien le reconnaître !

Un nouveau support d'information restait à créer. À la suite d'un concours d'idées lancé auprès de constructeurs de mobilier urbain, différents prototypes (trois modèles avec variantes - voir photos) furent réalisés par la Manufacture.

On peut les voir sur le réseau, du côté de la Place Saint-Michel et du Pont-Neuf (lignes 24, 27, 58 et 70) et en banlieue à Chilly-Mazarin (lignes 199 et 297).

Les couleurs proposées, jaune, rouge et brun, sont en harmonie avec les potelets. Ceux-ci doivent en effet être repeints dans leurs coloris actuels (fût brun et dispositif rouge et jaune entouré de brun).

Les nouveaux cadres ont pour avantage de regrouper toutes les informations sur un support unique s'intégrant bien au mobilier existant : information sur l'itinéraire des lignes (plan horizontal identique à celui affiché à bord des voitures) et sur les horaires, plan de secteur, mais aussi, et c'est une nouveauté, l'information temporaire (arrêt déplacé provisoirement par exemple).

Une enquête a été menée auprès des voyageurs le mois dernier. Elle permettra de choisir le modèle définitif qui devra tenir compte de certaines contraintes techniques (étanchéité, solidité, traitement anti-graffiti).

8 000 cadres d'informations du modèle retenu seront ensuite mis en fabrication. Ils équiperont progressivement l'ensemble du réseau, dans les cinq ou six années à venir, et dès 1988, le secteur pilote.



L'arc de Triomphe victime du RER ?

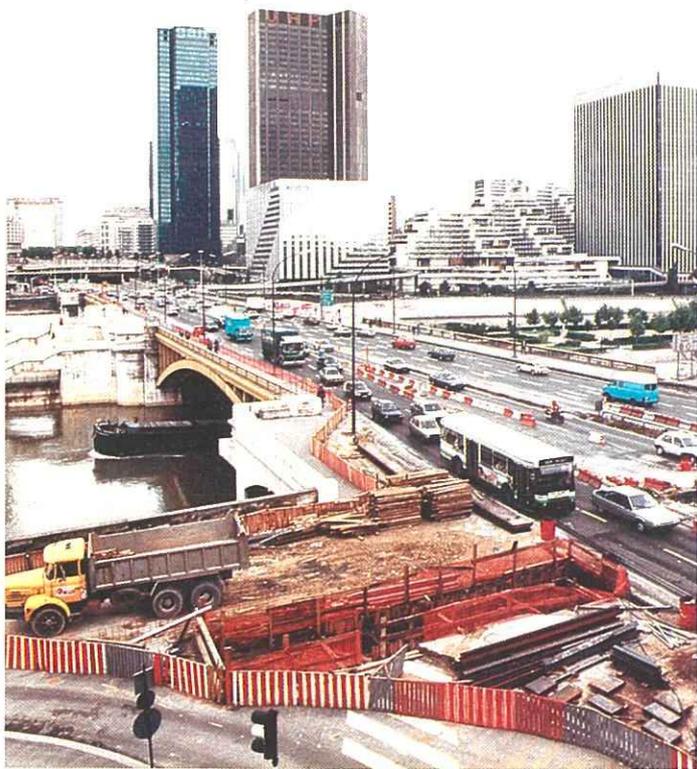
Verra-t-on un jour le RER déboucher entre les hauts-reliefs de Rude qui ornent l'arc de Triomphe de l'Étoile ? C'est ce qui risque d'arriver, du moins si l'on en croit Michel Marot, architecte et auteur d'un rapport sur l'état de l'arc de Triomphe.

N'allez pas croire que la ligne A veuille faire la nique au métro aérien. Non, c'est plutôt l'arc de Triomphe qui plonge dans le RER. D'après M. Marot, les multiples tunnels creusés sous la butte de l'Étoile ont transformé la colline en un gruyère et modifié la circulation des eaux dans le sol. Miné, ébranlé, l'arc de Triomphe s'enfoncerait peu à peu.

Rien ne permet pour l'instant de confirmer les thèses de M. Marot, d'autant que le RER passe à près de 30 mètres sous le monument. Par ailleurs, les ter-

rains de la colline de l'Étoile, qui sont au-dessus de la nappe phréatique, témoignent d'une bonne solidité. Bref, ce n'est pas demain qu'un conducteur de la ligne A confondra la flamme de l'Étoile avec une lanterne de couverture installée en pleine voie.





Pont de Neuilly : début de chantier

Les premiers chantiers liés au prolongement de la ligne 1 vers La Défense ont commencé en juillet dernier. Pour l'instant, il s'agit de dévier les réseaux, concessionnaires (eau, gaz, électricité...) qui se trouvent sur le passage du métro. Les gros travaux liés à l'élargissement du pont ne débuteront pas avant les premières semaines de 1988.

A l'autre bout du prolongement, les travaux de renforcement des poutres situées au-dessus de la gare RER sont achevés depuis un mois. Sur la ligne A, les deux voies sont à

nouveau disponibles vers Paris. Quant aux travaux le long de la future A 14, aucun calendrier n'est encore fixé. En effet, l'ouverture de l'autoroute, dans le sens province - Paris, pourrait être repoussée de plusieurs mois.

Les installations du terminal bus restent, pour le moment, à l'écart de ce remue-ménage.

Mais les travaux qui commencent ne vont sans doute pas faciliter la circulation des autobus dans le secteur.

Des retards à prévoir !

Le métro s'amuse

A la rentrée, on rit dans le métro ! C'est en tout cas ce qu'ont essayé de démontrer les réalisateurs du nouveau magazine « Autrement ». La première émission, consacrée à « la rentrée » a été diffusée le 7 septembre dernier sur Antenne 2.

Julie Hette, « riieuse professionnelle », s'est promenée sur la ligne 4 (Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans). Son fou rire de commande après avoir, il est vrai, quelque peu décontenancé les voyageurs, s'est avéré finalement assez communicatif !

De Château-Rouge à Alésia, on a bien ri, ce jour-là, dans le métro...



Un train sur la « Butte »

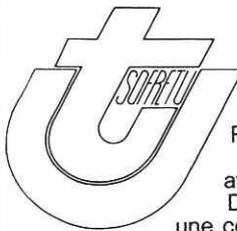
Le Montmartrobus serait-il concurrencé sur son propre territoire ? Depuis le 20 juillet dernier, en effet, un petit train sillonne, chaque jour, la Butte.

Exploité par la société Promotrain avec l'accord de la mairie de Paris, le « petit train de Montmartre » s'adresse en fait à une clientèle touristique à laquelle il propose un circuit

commenté de Montmartre. Partant de la place du Tertre, il longe les vignes, puis descend ensuite la rue Lepic jusqu'à la place Pigalle et la place Blanche.

Ce train fonctionnera jusqu'à la fin de la saison touristique (novembre) avant de prendre de longues vacances, jusqu'à l'été prochain.

SOFRETU marque des points en Chine



Depuis le 2 juillet, la région Ile-de-France est jumelée avec Pékin. Désormais, une coopération

permanente va s'instaurer entre les deux métropoles. Parmi les actions prioritaires déjà retenues figure la modernisation du métro de la capitale chinoise.

Ce résultat est le fruit d'une présence active de Sofretu, la filiale d'ingénierie de la RATP. Cette présence, amorcée en 1978, a débouché en mars 1986 sur la signature d'un contrat de coopération entre Sofretu et la Compagnie du métro de Pékin.

Les études de faisabilité sur la remise à niveau technique de la ligne 1 sont achevées. Les autorités chinoises étudient le dossier avant d'arrêter le programme des travaux.

Par ailleurs, Sofretu est en contact avec la Compagnie des autobus de Pékin. Outre les questions d'exploitation, de circulation, d'entretien, les échanges portent également sur la préparation de la desserte des futurs jeux Asiatiques qui se dérouleront à Pékin à l'automne 1990.

Enfin, Sofretu participe aux études menées à Canton (projet d'un métro urbain) et à Shanghai (projet d'une liaison ferroviaire Nord-Sud à travers l'agglomération).

Parmentier/Pasteur Les réponses

12 réponses à apporter

- A - Les deux étaient de l'Académie des sciences, Pasteur étant aussi de l'Académie française
- B - Parmentier
- C - Parmentier
- D - Pasteur
- E - Les deux
- F - Pasteur
- G - Parmentier, dans les armées
- H - Parmentier
- I - Pasteur
- J - Parmentier
- K - Parmentier

Moins de cinq bonnes réponses : vos vaccins ne sont pas à jour. Ces expos sont faites pour vous.

Cinq à huit bonnes réponses : état stationnaire mais risques de rechute. Venez consultez quand même.

Neuf à onze bonnes réponses : c'est étonnant ! La culture bouillonne en vous. Ces expos vous combleront.

Douze... Vous avez un excellent dictionnaire.

Les Rangers de Paris, les Cherokees d'Antony, les Drakars de Nantes, les Météores de Nogent-sur-Marne... autant de noms évocateurs des terribles luttes auxquelles se livrent ces équipes bien françaises dans la conquête du « Casque d'Or », trophée qui récompense à la fin de chaque saison le vainqueur de cette compétition. Celle-ci créée en 1982 constitue le véritable championnat de France.

Parmi les toutes meilleures équipes, les Anges Bleus de Joinville comptent dans leur effectif Philippe Nanquette, joueur de ligne défensive depuis plusieurs années et conducteur de métré sur la ligne 9. Doté d'un gabarit impressionnant, il est par ailleurs un excellent lanceur de disque de l'US Métro (47 mètres). *Entre les lignes* l'a rencontré et grâce à lui nous pouvons ainsi découvrir ou faire mieux connaissance avec ce sport très populaire aux USA mais pas très familier aux Français qui est actuellement en plein développement puisque près d'une cinquantaine d'équipes participent selon leur niveau aux différents championnats.

Le football américain, comme tout sport, possède un langage qui lui est propre. Pour permettre une meilleure compréhension de ce sport *ELL* s'est efforcé d'employer des termes

français (souvent communs au rugby pratiqué en France). Souhaitons que les puristes de ce sport ne nous tiendront pas rigueur de cette liberté que nous avons prise.

Le terrain

De forme rectangulaire, le terrain mesure près de 110 m de longueur (120 yards) (1) sur 50 m de largeur (53 yards 1/3). Il est limité dans sa largeur par deux lignes de touches et dans sa longueur par deux lignes de buts prolongées de 2 en-butts. Les poteaux de buts sont situés sur les lignes extrêmes du terrain et sont utilisés pour les tentatives de drop ou les transformations. Entre les deux lignes de buts sont tracées des lignes intermédiaires tous les 10 yards jusqu'au milieu du terrain. Chaque équipe a donc 50 yards à défendre plus sa ligne de buts. Les deux lignes pointillées au milieu du terrain et situées à 21 m 56 des lignes de touche sont utilisées par les arbitres pour placer le ballon avant chaque jeu. La ligne de mêlée (ligne non matérialisée) est très importante car c'est l'endroit où débute toute action de jeu.

Les équipes

Une équipe possède plusieurs formations. Une équipe comprend en moyenne

45 joueurs : voici le nombre de joueurs en moyenne par poste :
 8 Offensive line (ligne d'offensive)
 6 Receivers (receveurs de passe)
 5 Running backs (porteurs de ballon)
 3 Quarterbacks (quart-arrière)
 6 Defensive line (ligne défensive)
 8 Linebackers (secondeurs de ligne)
 7 Defensive backs (demi-défensifs)
 1 Punter (botteur de dégagement)
 1 Kicker (botteur de précision)... sans oublier le coach et les Pom Pom girls!

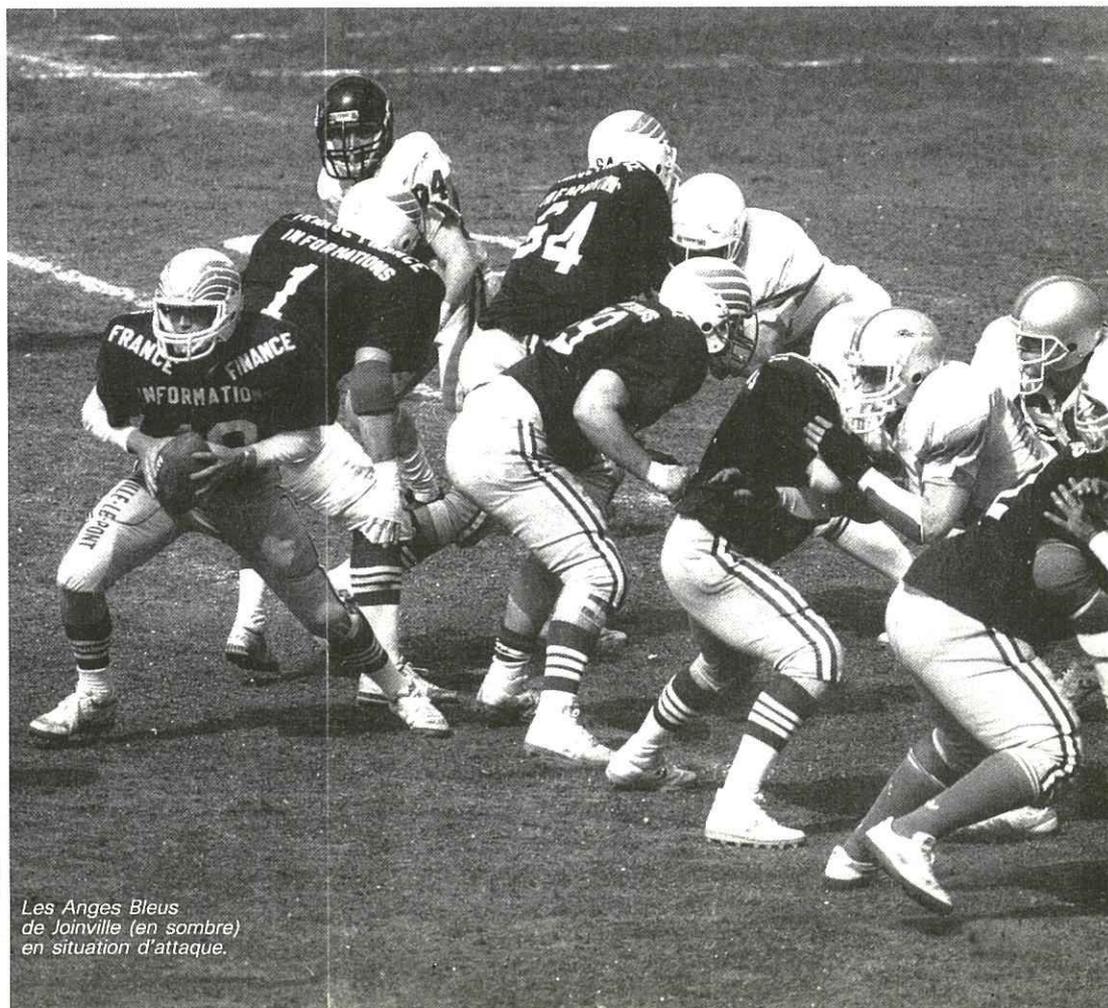
Une équipe doit présenter 11 joueurs sur le terrain.

Les remplacements de joueurs sont illimités.

Chaque joueur et chaque poste est numéroté :

- 1 à 19 : Quarterbacks et botteurs
- 20 à 49 : Running et Défensive backs
- 50 à 59 : Centre et Linebackers
- 60 à 79 : Défensive linemen et hommes de ligne offensifs intérieurs
- 80 à 89 : Receveurs et tight-end
- 90 à 99 : Défensive linemen

Clichés Pascale Le Métayer-Quarterback Magazine.



Les Anges Bleus de Joinville (en sombre) en situation d'attaque.

Grand bal annuel de l'USMT

avec la participation de France-Inter
 24 octobre 1987
 Salle des fêtes de la mairie de Montrouge à partir de 22 heures

Les points

Un essai vaut 6 points.

Après un essai, l'équipe qui vient de marquer peut transformer de 2 façons :

- 1 - à la main : 2 points
- 2 - au pied : 1 point

Botte de précision (drop) : 3 points

Plaquage dans sa propre zone : 2 points

La durée du match

Une partie se divise en 4 quarts temps de 15 minutes (12 minutes en France).

Les deux premiers quarts temps sont nommés « première mi-temps » et le troisième et quatrième quart-temps, la « dernière mi-temps ». Entre les mi-temps, il y a 15 minutes pour permettre aux joueurs de se reposer et aux entraîneurs de discuter de la stratégie.

Chaque mi-temps débute par un coup d'envoi et à la fin du premier et troisième quart-temps, les équipes changent d'extrémité de terrain pour prévenir tout avantage dû aux conditions atmosphériques (vent, reflet du soleil, etc.).

Le chronomètre est arrêté après chaque action, la durée du match est donc d'environ deux heures et demi.

La base du jeu

Le football américain est avant tout un jeu de gain de terrain et non pas un jeu de passe.

L'équipe d'attaque a quatre tentatives pour progresser de 10 yards (9,15 m) vers la ligne de but adverse.

Chaque tentative prend fin par un **plaquage** au sol ou par l'**immobilisation** du porteur de ballon. Si l'équipe ayant possession du ballon réussit sa progression (10 yards), elle se voit accorder quatre autres chances (ou tentatives) pour progresser.

On ne peut pas gagner les dix yards sur une botte si la défense prend possession du ballon (sur une interception, une échappée ou sur une réception de coup de pied). Elle devient alors l'équipe d'attaque et **on passe** de l'unité de défense à l'unité offensive (changement des joueurs).

On n'a droit qu'à une seule passe en avant effectuée derrière la ligne de mêlée alors que les passes rugby (passes arrière) sont limitées.

Pour marquer un essai, il faut franchir la ligne de but adverse avec le ballon, ou attraper une passe de son quart arrière (quarterback) dans l'en but. Si le

porteur de ballon se fait plaquer sans son propre en-but, l'équipe de défense marque deux points (safety). Les regroupements effectués avant chaque tentative par l'équipe d'attaque se nomment un **huddle** (2). Dans un huddle, seul le quarterback a le droit de parler. Il a **seulement 25 secondes** pour choisir la tactique (jeu au sol, à travers la ligne, jeux de débordement, jeux de passe, botte de précision...). Il faut choisir le bon jeu au bon moment par rapport à la position du ballon, au nombre de yards à gagner, à la tentative... Il est évident que le jeu ne sera pas le même si c'est une 3^e tentative et toujours 10 yards à franchir ou 3^e tentative et un yard à franchir. Le football américain est un sport de contact, la réglementation est très stricte et a pour but de protéger les joueurs. On ne peut plaquer que le porteur de ballon mais les contacts entre joueurs offensifs et joueurs défensifs sont illimités. Sont interdits les coups de pied, coups de poing, de coude, de genoux, les coups avec le dessus du casque, pour protéger non seulement le joueur adverse, mais aussi le joueur lui-même (danger au niveau des cervicales), il est interdit de saisir un joueur (sauf le porteur de ballon).

Dans le challenge USCF (3), l'USMT, après deux victoires l'une sur la Méditerranée 1 à 0, l'autre sur l'Est 4 à 2 et une défaite contre l'Atlantique 1 à 0, termine en tête de sa poule, est qualifiée pour la finale du 13 mai à Sens.

Après un match âpre mais correct, les deux équipes finissent à égalité à l'issue du temps réglementaire et des prolongations. Dans l'épreuve des tirs aux buts le gardien de buts de l'USMT Jean-Jacques Pernel a pu démontrer l'étendue de son talent en repoussant plusieurs tirs permettant au club de remporter le Challenge USCF par 3 tirs aux buts à 1. Après trois finales malheureuses en 1962, 1970 et 1973 cette première victoire fait date dans l'histoire de la section football de l'US Métro. Tous les joueurs sont à féliciter et bien entendu leur entraîneur Marcel Le Cuisinier.

- (1) Un yard : 0,915 mètre
- (2) Huddle : court rassemblement de 25 secondes entre chaque jeu pour choisir la tactique à employer, les joueurs restant sur le terrain.
- (3) Union sportive des cheminots de France.

ELL remercie *Quarterback Magazine* pour la documentation fournie ayant largement contribué à la rédaction de cet article.

Gérard LUCHE

Escrime

Une fois de plus la section escrime a été à l'honneur à l'occasion d'un championnat. En effet, l'équipe de sabre composée de Ducheix, Daurelle, Bidard, Jeanny et Predhumeau a remporté le 31 mai dernier le titre de

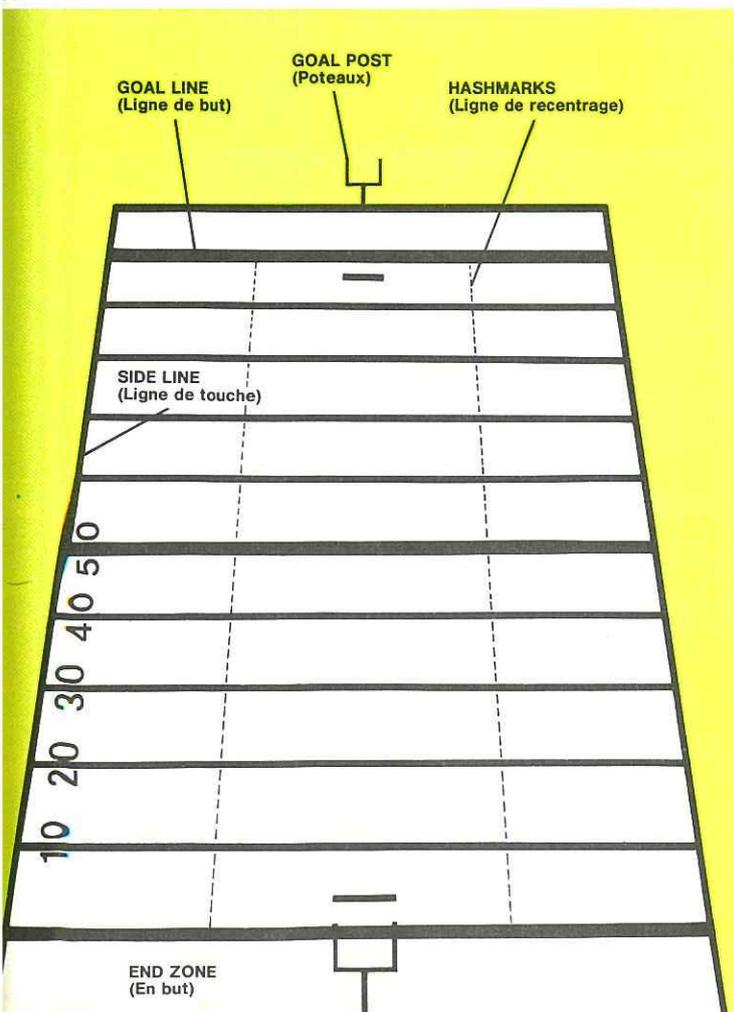
champion de France devant le Racing CF et Tarbes. La finale a été fort disputée puisque l'USMT n'a battu le Racing que par une touche d'écart, Franck Ducheix ayant un rôle essentiel dans ce succès.



L'équipe des Sabreurs de l'USMT championne de France 1987.



Un assaut de Franck Ducheix, notre médaillé olympique.



ARCHE DE LA DÉFENSE

CL

BUREAU
à LOUER
01.75.44.86
2000000

SONIT

