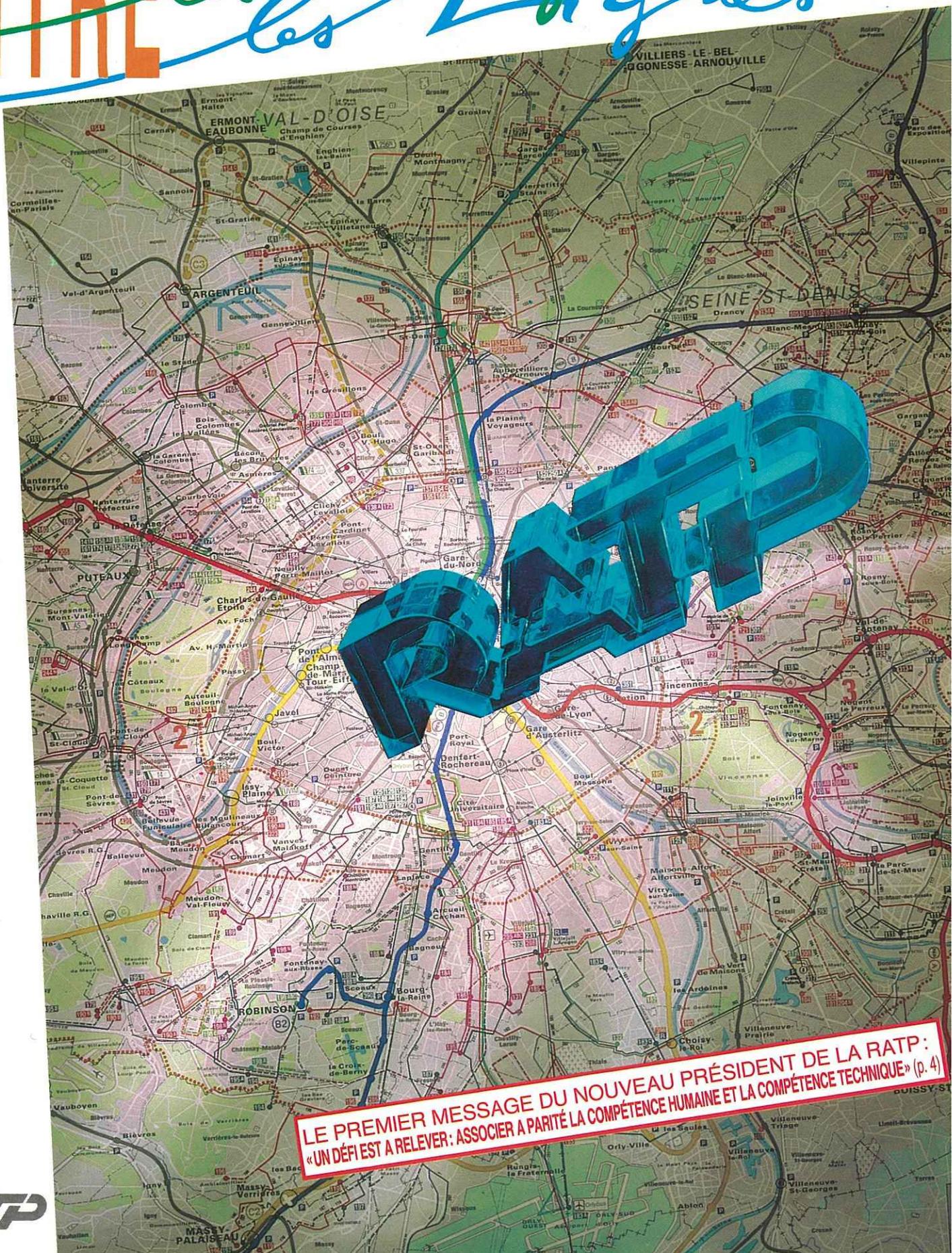


ENTRE

les Lignes les Lignes



**LE PREMIER MESSAGE DU NOUVEAU PRÉSIDENT DE LA RATP :
« UN DÉFI EST À RELEVÉR : ASSOCIER À PARITÉ LA COMPÉTENCE HUMAINE ET LA COMPÉTENCE TECHNIQUE » (p. 4)**

RATP

C'est pour un sondage

« Madame, s'il vous plaît. Vous avez quelques instants ? » Opérations d'animation ou opérations de promotion, les agents de station de la Régie se transforment régulièrement en enquêteurs. Un crayon, une planchette, un lot de questionnaires : la panoplie du parfait sondeur à la mode SOFRES ou IPSOS. Objectif : connaître les réactions du public, cerner les attentes des voyageurs. Depuis l'opération « Parlez-moi d'accueil » en 1985, ces « agents sondeurs » ont, à diverses reprises, témoigné d'un savoir-faire qui a étonné bien des professionnels. Et toujours avec le sourire !

SE-CPA ASCALLON



REFLEX

S O M M A I R E

4

UNE AMBITION POUR NOUS TOUS

Christian Blanc, nouveau Président de la RATP, vous livre ses premières impressions dans les colonnes d'Entre les lignes

10

UN TICKET POUR LA BASTILLE

Le Bicentenaire de la Révolution à la mode RATP

14

ACTU'ELL

Nouv'ELL, Telqu'ELL, Vous et ELL : trois rubriques pour vous livrer en bref ou en photos toutes les activités du mois

6

LES CONDUCTEURS SE PRÉSENTENT

Conducteurs et voyageurs de la ligne 8 ont fait connaissance à Concorde



Aujourd'hui, les Parisiens ne vivent plus les heures de pointe avec le même entrain.



1789
- Ah! ça ira, ça ira!



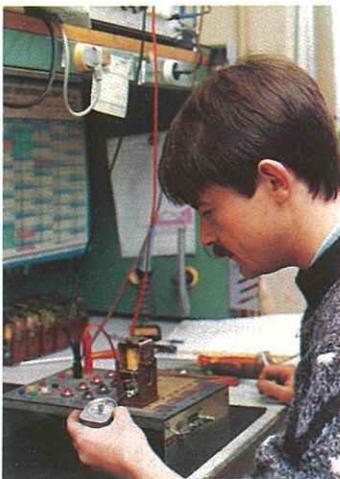
1989
- Ça va pas mal, et vous?

VIVE QUATRE VINGT NEUF!

7

NON A L'OUBLI

Un exemple d'implication du personnel à l'Atelier de Maintenance des Équipements de Saint-Ouen



12

P.J. LA CONNEXION

Mise en place d'un Commissariat des réseaux ferrés parisiens



Avis aux lecteurs :

Certains de nos lecteurs auront reçu en retard, ou n'auront pas reçu du tout le numéro de février/mars.

Par contre de nombreux retraités l'auront reçu en double!

Il s'agit d'une erreur de l'entreprise qui sous-traite l'impression des listings informatiques: elle a tiré un fichier en double et il nous a fallu réimprimer 8 000 journaux.

Effet « boule de neige », le numéro d'avril ne comporte que 24 pages. Vous retrouverez une pagination plus habituelle dès le mois de mai.

Comme de juste, la rédaction qui n'y est pour rien vous présente toutes ses excuses.

13

LAISSEZ-VOUS CONDUIRE

Découvrez Paris et la Révolution avec le Service Touristique de la RATP

COUVERTURE :

Photo: Chabrol

DERNIÈRE :

Photo Chabrol

ENTRE les lignes

N° 120 AVRIL 1989 JOURNAL D'ENTREPRISE DE LA RATP

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél. : 40.46.43.52 - Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde. Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil. Adjoint : Jacques Marion. Rédacteurs : Pascal Bègue, Simone Feignier. Rédacteurs associés : Sylvie Frécharde-Cassanis, Jean Tricoire - 64444/Journal Téléphoné : Pascal Bègue. Photographies : N-Audiovisuel. Centre de production audiovisuel RATP - Concept et réalisation : MCL - 27, Avenue Trudaine - 75009 Paris - Tél. : 48.78.40.41 - Photocomposition : Cinq off Sept - Photogravure : Jatte-Color - Imprimerie : Avenir Graphique - N° ADEP 1791 - Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF.

UNE AMBITION POUR NOUS TOUS

Président de la RATP depuis quelques semaines, je tenais à vous saluer cordialement au travers de ces « quelques lignes », et à vous dire la fierté que j'ai à vous rejoindre. Ensemble nous allons nous efforcer de donner un rayonnement nouveau au service public des transports en Ile-de-France.

Dès le mois de juin prochain, je proposerai au Conseil d'Administration de la Régie des orientations pour la période allant de 1989 à 1994. Pour l'instant, c'est dans la continuité des actions engagées que je vous demande de travailler.

► La Régie, c'est pour moi des hommes et des femmes de grande qualité au service des populations de Paris et de la Région Parisienne. C'est aussi une entreprise publique adaptée à son temps grâce à un effort technologique permanent appuyé sur une recherche qui reste performante. Les évolutions nécessaires prendront appui sur une stabilisation tout aussi nécessaire de l'entreprise.

Depuis mon arrivée, j'ai donné la priorité aux contacts avec l'ensemble des agents de la Régie: ouvriers, agents d'exploitation, agents de maîtrise, cadres.

J'ai également reçu longuement l'ensemble des organisations syndicales afin qu'elles puissent me faire part de leurs inquiétudes et de leurs espoirs.

Je poursuivrai les contacts durant toute cette période d'installation. Vous me rencontrerez sur vos lieux de travail, c'est là que je comprends les dossiers; je vous demanderai la vérité, dans le respect de l'entreprise, de ceux qui l'animent, de ceux qui y travaillent, des usagers que nous sommes chargés de transporter.

Un défi est à relever dans l'entreprise: associer à parité la compétence humaine et la compétence technique. Hier, comme aujourd'hui, l'exploitation des transports publics ne supporte pas d'écart par rapport à la règle, et ceci pour d'évidentes raisons de sécurité. Cela a favorisé des rapports hiérarchiques stricts dans l'ensemble de l'entreprise. Il nous faut inventer ou favoriser partout où cela est possible, et progressivement, une organisation du travail fondée sur la responsabilité et l'autonomie.

La Régie sera d'autant plus efficace qu'elle fera confiance aux femmes et aux hommes qui la composent, et cela à tous les échelons.

► C'est pourquoi je pense qu'il convient de développer deux qualités qui, pour moi, sont essentielles.

Tout d'abord le dialogue. On a dit que j'étais un homme de dialogue. Le dialogue c'est d'abord le respect de l'autre, respect de l'ouvrier, de l'agent d'exécution, de l'agent de maîtrise, du cadre, de la personne. Respect des idées, mais aussi respect des différences.

Mais le dialogue n'est possible que si les décideurs parlent la langue de l'ensemble du personnel. C'est pour cela que je souhaite que les cadres et la maîtrise soient sur le terrain. Écouter, animer, convaincre, c'est cela commander aujourd'hui.

La seconde qualité qui me paraît essentielle est celle de la cohésion nécessaire de l'entreprise. Face aux défis de demain, pour ne pas se retourner en permanence sur les problèmes d'hier, il faut être unis. Comprendre les complémentarités, personnelles et catégorielles, c'est jouer en équipe. C'est se donner une chance de gagner en faisant gagner la Régie. C'est cette leçon sur la solidarité nécessaire entre les hommes que nous enseignaient nos instituteurs à l'école primaire au travers du très beau « Songe » de Sully Prudhomme.

Cette cohésion passe également, je le sais, par une cohérence de commandement. C'est là ma responsabilité. Je veillerai à l'unité du commandement à la tête de la RATP.

Comprendre les complémentarités,
personnelles et catégorielles,
c'est jouer en équipe.
C'est se donner une chance de gagner
en faisant gagner la Régie.



► Dans le monde moderne, la gestion publique peut se révéler plus apte à traiter la complexité et à gérer l'incertain que le management privé dans lequel un seul critère, le profit, est déterminant.

C'est une grande perspective à laquelle les services publics doivent se préparer avec méthode et détermination. S'approprier l'efficacité et la compétitivité au nom de l'intérêt public. Avoir des coûts de production et de service comparables à ceux des entreprises concurrentes ou analogues. Cela dans une approche plus exigeante de la qualité et du service que l'on doit au plus grand nombre.

Pour cela il importe que les agents de la RATP soient informés et associés le plus largement possible aux processus de décisions qui engagent l'avenir.

Le service public peut être concurrentiel s'il sait mobiliser les capacités d'innovation du personnel et susciter l'audace. Nous avons la chance d'exercer une activité dont l'utilité sociale peut être appréciée par tous. Cette chance crée également des devoirs à l'égard de la société.

► J'ai une ambition pour nous tous. C'est de donner à la Régie la place qui lui revient dans la grande politique des transports qui, au seuil du X^e Plan, s'ouvre pour l'Ile-de-France.

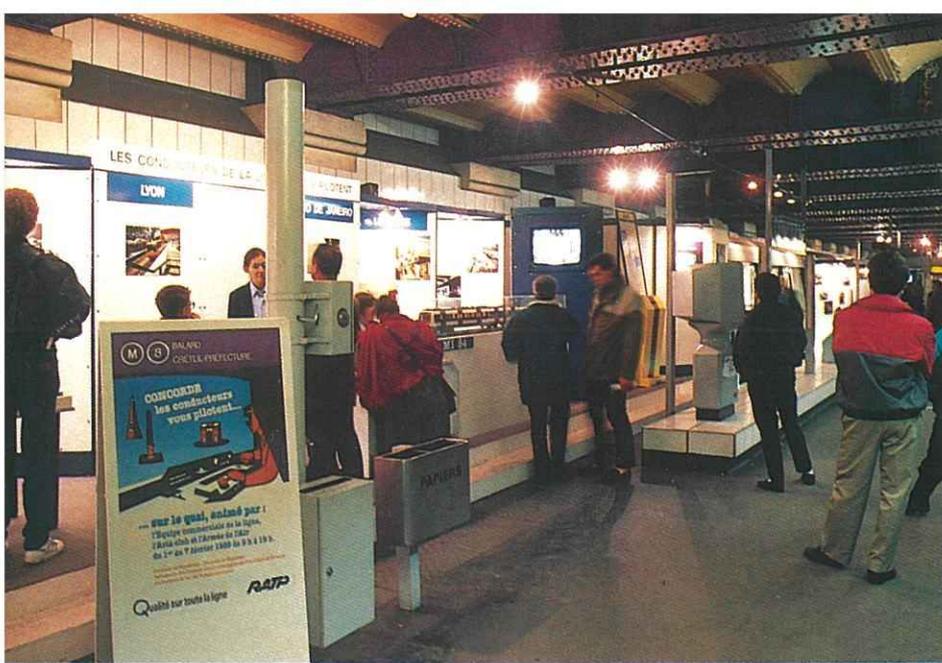
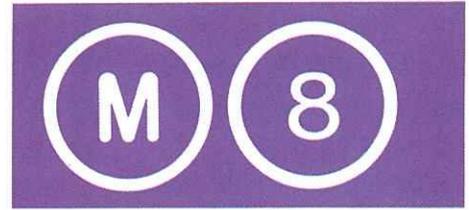
Nous serons présents si nous savons, dans le respect du statut de l'entreprise publique, nous adapter à ce grand défi.

Cet exercice difficile, s'exercera dans le cadre de la mission de service public de la RATP au bénéfice des usagers, je veux dire des citoyens.

En cette année commémorative des valeurs de la République, le chemin est durablement tracé.

Christian BLANC
Président de la RATP

LES CONDUCTEURS SE PRÉSENTENT



SE-CPA MARGUERITE

Manque d'information ou manque d'échanges: les voyageurs connaissent mal le métier des conducteurs de métro qu'ils côtoient pourtant chaque jour. Une animation* réalisée en février dernier à la station Concorde avec les conducteurs de la ligne 8 avait pour but de mieux les faire connaître et... apprécier.

« Ils ne font rien..., ils ne conduisent même pas... et ils sont toujours en grève... ». A ces jugements quelques peu hâtifs portés par le public sur les conducteurs, ceux-ci rétorquent: « On est ignoré des voyageurs..., ils ne viennent vers nous que lorsque ça va mal... ».

Ces affirmations plus ou moins répandues révèlent en tous cas une méconnaissance du métier de conducteur. Aussi, l'animation réalisée à la station Concorde pour présenter ce métier aux voyageurs a-t-elle été appréciée par les deux « parties ».

UNE PRÉSENCE RASSURANTE

« Je suis entré à la Régie comme conducteur en 1968. Il aura fallu attendre vingt ans pour que je puisse parler de mon métier! » constate Bernard Dedun. « Pour la première fois, j'ai pu discuter longuement avec les voyageurs, leur expliquer en quoi consiste notre métier, ce qu'ils ignorent en grande partie. Finalement, l'opinion du public sur nous est meilleure que je ne le pensais; nous avons tout intérêt à nous faire connaître. Cette animation a été une occasion rêvée. »

Aline Debare, toute jeune conductrice a dû répondre à une multitude de questions: une femme aux commandes d'un métro provoque toujours l'étonnement du public. Il est vrai qu'elles ne sont pas encore légion sur le réseau (environ 3% de l'ensemble des conducteurs). « Les questions les plus variées m'ont été posées mais la majorité d'entre elles portaient sur le déroulement d'une journée de travail (comment, vous n'avez pas une coupure pour déjeuner entre midi et deux...), la formation nécessaire et la sécurité (je peux repartir et dormir, sur mes deux oreilles...). Les gens nous reprochent de ne pas assez communiquer; notre présence à bord du train les rassure: nous

sommes pour eux celui (ou celle) qui les conduit; et en cas d'incident – surtout lorsque la rame est arrêtée en tunnel – ils attendent de nous un minimum d'informations. C'est pourquoi beaucoup se sont inquiétés de la disparition des conducteurs dans l'avenir. »

CONNAÎTRE LA HIÉRARCHIE

Le bilan de cette exposition est sans conteste positif: « les voyageurs sont repartis avec une meilleure image de nous, ils ont découvert notre métier », remarque Bernard Dedun. « L'animation a permis également aux conducteurs, habituellement isolés, seuls face à leurs problèmes, de connaître la hiérarchie de leur ligne ainsi que d'autres collègues. »

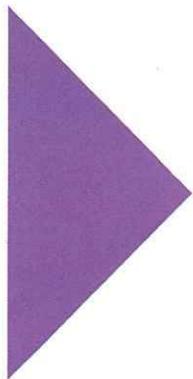
Ces échanges nombreux et intéressants avec les voyageurs ont amené Jean-Claude Dorgère à proposer la création d'une ERIL** : « Je souhaite faire prendre conscience à mes collègues conducteurs de l'importance, pour les voyageurs, de la communication, de l'information. Malgré la journée de stage en laboratoire prévue pour les jeunes agents, seule une minorité de conducteurs « parlent dans le micro » aujourd'hui. D'autre part, au vu de l'expérience de Concorde, je pense qu'il faut poursuivre cette action dans d'autres stations, sur d'autres lignes. »

Une opinion partagée par Bernard Dedun qui a bon espoir: « Les mentalités changent, le dialogue entre conducteurs et voyageurs ne fait que commencer... » □

Simone FEIGNIER

* « Les conducteurs vous pilotent », 1^{er} au 7 février 89, animation sur le métier de conducteur avec la présence de l'Armée de l'air et de l'Avia club de la RATP.

** ERIL: Équipe de recherche et d'innovation locale.

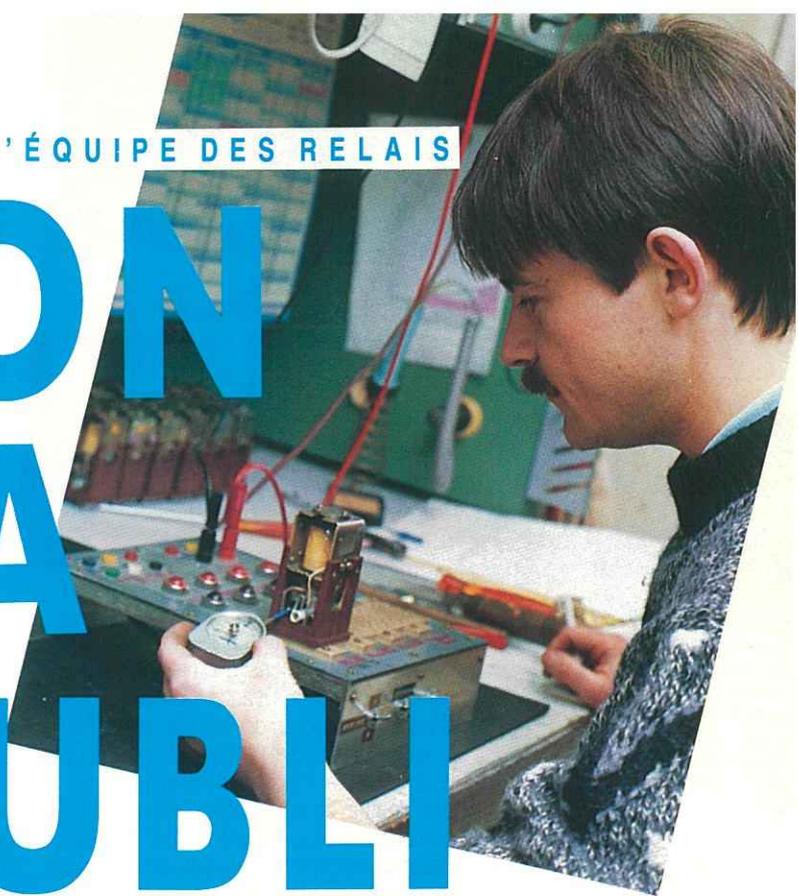


SE-CPA MARGUERITE



FR - SAINT - O U E N : L ' É Q U I P E D E S R E L A I S

NON A L' O U B L I



En septembre dernier, l'équipe des relais de l'AME (atelier de maintenance des équipements) figurait parmi les six équipes candidates pour représenter la RATP au prix 88 de l'Adefipe (Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes dans l'Entreprise - voir ELL n° 116). Devancés par leurs collègues de la voie (NV), les agents des relais ont regagné Saint-Ouen. Cinq mois plus tard, l'épisode de l'Adefipe paraît loin, même s'il marque un tournant dans l'histoire de l'équipe...

Atelier de maintenance des équipements - Saint-Ouen, 3^e étage: les locaux de l'équipe des relais. Une vingtaine de personnes (OQS, OAT, ORT, techniciens) réparties en trois équipes: la première s'occupe des relais des matériels MP 55 et 59, la deuxième des relais des matériels MF 67 et MP 73 et la troisième enfin des relais du MF 77 et des MF 67 de seconde génération.

Relais: appareillage électro-mécanique servant à commander à distance le fonctionnement d'un circuit électrique. Plus de 500 000 relais équipent les rames de métro de la Régie¹. L'équipe relais de l'AME en assure le dépannage et l'entretien régulier.

Alain le Clech, actuel chef du groupement AME, a participé à la création de l'équipe des relais, il y a plus de 20 ans. «J'étais alors agent de maîtrise à Fontenay. J'en suis parti en 1974 et j'ai retrouvé les relais en arrivant à l'AME en 1986.» C'est le travail réalisé au sein de cette équipe des relais qui a inspiré ensuite la philosophie de maintenance des équipements embarqués, dont l'AME est le symbole. En 1981, l'équipe des relais donne naissance à une première équipe d'électronique basée à Pleyel. Un an plus tard, tout le monde se retrouve à Saint-Ouen.

Tandis que les uns continuent à entretenir

des relais, les autres prennent en charge peu à peu la maintenance des équipements électroniques. «Pour beaucoup, le E de AME signifie simplement électronique, reconnaît A. Le Clech. Les autres activités de l'AME sont ignorées.»

Petit à petit, l'équipe des relais se sent oubliée, exclue du monde de l'AME. «Pour certains, nous ne sommes que des nettoyeurs de contacts», constate amer Jean-Marie Schneegans, agent de maîtrise aux relais. Amer et désabusé, même s'il ajoute dans la foulée, «ce qui compte c'est la production et nous devons, comme les autres équipes, veiller à alimenter en temps et en heure les ateliers de PR²».

En 1985, la création de trois Unités de Production Élémentaire au sein de l'équipe des relais contribue à faire naître d'autres climats... internes cette fois! Sentiment général: «on est d'autant mieux considéré que l'on travaille sur des matériels modernes». A croire que le modernisme des équipements et la qualification des hommes vont de pair. Et puis, il y a toujours en filigrane le fameux: «progrès technique». On ne parle plus que d'électronique. Le cloisonnement des équipes et quelques essais de relais jetables alourdissent le climat. «A relais jetables, équipe jetable!» ▷





Beaucoup de vérifications se font avec des boîtes de tests (des « casseroles ») ! construites au fil des ans par l'équipe des relais. Pour confectionner cette boîte de test, les agents de l'AME ont utilisé des voyants lumineux, prévus à l'origine pour les pupitres de conduite des trains MF 77.

« Tout cela est venu sur le tapis en 1986 à la faveur de réunions d'expression directe, déclare G. La Sala. Quand Le Clech est arrivé, il nous a proposé de monter une ERIL³. » G. La Sala en devient l'animateur, Lucien Robert le secrétaire et Philippe Blancho, le pilote. Les débuts sont difficiles. D'abord, il faut expliquer en quoi consiste une ERIL. Patrick Daignau, comme la plupart de ses collègues, se demandait bien pourquoi « la direction » leur proposait cela. « Ca semblait louche. » « Nous avons distribué un questionnaire pour connaître l'avis des uns et des autres sur ce qui n'allait pas, commente L. Robert. Nous avons reçu une quinzaine de réponses... Beaucoup parlaient de la vétusté des appareils de test. C'était un peu le symbole des choses qui ne marchaient plus aux relais. »

« Pour certains nous ne sommes que des nettoyeurs de contact... »

Des bancs de tests datant des débuts de l'équipe des relais et des boîtes de test (on appelle cela des « casseroles ») fabriquées depuis au coup par coup : quel contraste de voir les blocs de relais d'un MF 77 vérifiés à l'aide d'engins faits d'une plaque de tôle pliée dans laquelle sont disposées des séries d'interrupteurs et de voyants multicolores. « Définir un outillage mieux adapté et plus performant » : tel fut un des objectifs affichés de l'ERIL. Dix agents prennent finalement le ticket ERIL. Selon L. Robert « les opinions étaient très partagées ». Les pour, les contre sont en proportions équivalentes ; mais les indécis restent de loin les plus nombreux. L'ERIL se réunit régulièrement. « En essayant de gêner le moins possible la production » soulignent en cœur les participants et leur encadrement. « Sens aigu des responsabilités »... certes, mais aussi soucieux de « s'en tenir aux engagements prévus au départ de l'ERIL ». Autres ennemis perfides que l'ERIL dut affronter : la rumeur et la crainte. D'autant que l'année 1987 marque le lancement des démarches « Qualité Totale » à FR et l'ERIL des relais se voit inscrite au chapitre des « actions Qualité ». « Parfois, nous avons eu l'impression de ne plus être maître de l'ERIL, confie Philippe Dumenil. Nous nous deman-

dions alors si ce n'était pas la hiérarchie qui nous orientait. » Pour G. La Sala, c'est une période difficile. D'animateur, il devient manipulateur aux yeux de certains. « C'est notre souci de transparence qui nous a permis de passer les caps difficiles. Nous rédigeons des comptes rendus détaillés de chacune de nos réunions, poursuit L. Robert. Puis nous les diffusons à tout le monde. Petit à petit des collègues sont venus nous interroger, réagir à nos idées, nous proposer des solutions. L'ERIL ne tournait pas en vase clos. On a dû même fournir de nouvelles photocopies des premiers comptes rendus qui étaient passés à la poubelle.

« C'est notre souci de transparence qui nous a permis de passer les caps difficiles... »

Une visite aux ateliers de Boissy pour voir le banc de tests utilisé au RER, des contacts avec des entreprises spécialisées ou des services de la Régie (les clauses de marché d'un appel d'offre : cela ne s'invente pas !), l'ERIL « fait un travail de professionnel ». Les bonnes volontés locales sont également employées : discussions avec l'équipe de fabrication des bancs tests à l'AME, utilisation du gardien pour la mise en page du projet de cahier des charges. « Il dispose d'une machine à traitement de texte... » L'annonce de la sélection de l'équipe des relais à l'Adefipe 88 est très bien accueillie. « C'était la reconnaissance officielle de la qualité du travail réalisé par l'ERIL », souligne G. La Sala. « Les résultats obtenus m'ont étonné. Je ne pensais pas qu'il en serait réellement sorti quelque chose », reconnaît avec honnêteté J.-M. Schneegans. Devancés par l'équipe de la voie, chacun est revenu déçu à Saint-Ouen. A. Le Clech, L. Robert, P. Blancho et G. La Sala analysent l'événement de façon similaire. « Nous n'avions rien de spectaculaire à montrer. Le résultat essentiel de l'ERIL ne se résume pas à un équipement. Il réside tant dans une amélioration des relations humaines au sein de l'équipe des relais que dans le sentiment de ne plus être l'équipe au rencard de l'AME. » La construction du premier banc de tests « génération 90 » a commencé cet automne. Un deuxième suivra dans la foulée. Quant au troisième, chacun espère qu'il arrivera « le plus vite possible... ». L'ERIL a sans conteste contribué à « effacer le sentiment d'exclusion » de l'équipe des relais au sein de l'AME. « A la base de l'ERIL, il y avait un contrat moral entre l'équipe et la direction locale de l'AME, souligne G. La Sala. Pour les agents, il s'agissait de préciser l'avenir de l'équipe, de la sortir de l'ombre en affirmant sa compétence et sa technicité, de régler enfin divers problèmes d'organisation et de formation. De son côté, la direction locale développait la participation et elle pouvait légitimement espérer une amélioration des prestations fournies par l'AME. Chacun y trouvait ainsi son compte. Le tout se faisait à effectif constant. » ▶

Même si dans l'ensemble, « on conserve un légitime sentiment de fierté d'avoir été se présenter à l'Adefipe », la concrétisation des 8 mois de réflexion ne soulève pas l'enthousiasme. Aujourd'hui, l'ERIL continue sur les questions de formation et sur le rôle d'un « bureau de coordination technique relais ». Mais le tonus semble atteint. Quelques-uns reconnaissent que « si c'était à refaire, il n'y aurait peut-être pas d'ERIL... » Ou du moins que ce serait « plus difficile » ou que cela se ferait « sous une autre forme ».

Depuis l'été, la situation a évolué à Saint-Ouen. L'AME forme désormais une entité administrative à part. On parle d'étendre les plages d'horaires variables. On s'attend à voir modifier le rythme de travail des équipes de maintenance. En outre cet automne, la grève des ateliers de FR⁴ n'a pas épargné l'AME. « Ceux de la tour », comme les appellent leurs collègues de la GR⁵-Saint-Ouen ou de la PR-ligne 4, ont même participé activement aux mouvements. Agents de GR, de PR et de l'AME se sont côtoyés et ils ont discuté. L'équipe des relais n'a pas fait exception. « Avant, quand on allait prendre un café, avec nos blouses bleues et nos stylos plantés dans la poche, les collègues nous prenaient pour des chefs ! »

Sans être en relation directe avec le déroulement de l'ERIL, ces événements ont joué sur le climat de l'équipe des relais. « Si les modalités de travail changent, il n'y aura peut-être plus besoin d'un troisième banc de tests, s'interroge G. La Sala. Dans ces conditions, il n'y plus convergence d'intérêt, comme au début de l'ERIL ». Quant aux conflits sociaux, ils ont ravivé les sentiments de méfiance. « Il ne s'agit pas de remplacer les bonshommes par des boîtes électroniques », lance P. Duménil. « Les nouveaux bancs permettront d'accroître la qualité des tests et de réduire les RAS⁶, poursuit Christian Cazugel. Mais ce n'est pas pour autant que nous gagnerons du temps sur l'entretien de chaque bloc de relais ». Nul doute que dans le contexte actuel, le mot « qualité » se confond avec le mot « productivité » et « l'implication » devient un premier pas vers la « collaboration ».

« A la base de l'ERIL, il y avait un contrat moral entre l'équipe et la direction locale... »

Devenu depuis peu technicien visiteur à Châtelet-ligne 11, G. La Sala profite du recul géographique pour tirer les enseignements de son expérience à l'AME. « Dans le principe, les ERIL sont de bonnes choses. Cela peut permettre de gagner sur la productivité. Mais ce gain ne doit pas être un gain sur le dos du personnel. Les bancs de tests des relais devraient permettre un gain de qualité équivalent à 135 millions de centimes dans trois ans. L'argent ainsi épargné devrait être réinvesti pour améliorer la formation et les conditions de travail des agents, et pour développer la qualité du service offert aux voyageurs. La participation ne doit pas être un truc pour résoudre au coup par coup des problèmes budgétaires (...) Si l'on souhaite que ça



L'équipe des relais de l'AME veille sur la santé des 500 000 relais qui équipent les rames du métro parisien

marche et que la motivation devienne permanente, la transparence et le respect des engagements doivent être la règle. La Régie devrait publier régulièrement les résultats, tant techniques, économiques, qu'humains, des actions en cours. Et il faudrait aussi avoir la franchise d'indiquer ce que l'on a fait des gains réalisés. »

« L'implication et la qualité sont liées, déclare avec conviction A. Le Clech. Quelqu'un qui se sent partie prenante dans son travail a toutes les chances de faire un boulot de qualité. Mais pour que ça marche, je ne connais qu'une recette : y croire, définir clairement les enjeux, y aller sans arrière-pensées et savoir conclure en toute lucidité. »

« Implication et qualité sont liées... »

Finalement, l'implication c'est comme la greffe des arbres fruitiers. Pour réussir, il faut d'abord choisir deux greffons, puis il faut préparer le terrain et enfin il faut attendre le bon moment. Actuellement, FR semble dans une période de « mauvaise lune ». « A terme la greffe prendra », affirme en chœur A. Le Clech et P. Blancho. Alors, attendons... □

Christian CHAUMEREUIL

- (1) L'entretien des relais des trains RER est confié à une équipe de l'atelier de Boissy-Saint-Léger.
- (2) Ateliers de petite révision qui assurent l'entretien courant des trains. Il y a un atelier de PR par ligne de métro.
- (3) Équipe de Recherche et d'Innovation Locale : voir ELL n° 105.
- (4) Voir l'article « La grande panne » : ELL n°s 117 et 118.
- (5) Grande Révision. Ces ateliers assurent le gros entretien périodique des rames de métro.
- (6) RAS (Rien A Signaler) : équipement signalé « mauvais » sur le train, mais sur lequel l'atelier d'entretien ne détecte ensuite aucun défaut.

Les bancs de tests utilisés à l'AME datent de la fin des années 1960. Cet écheveau de fil permet d'établir les connexions électriques nécessaires pour vérifier le bon fonctionnement d'un bloc de relais. Il existe plusieurs centaines de blocs de relais différents.



UN TICKET POUR



Photo N. Audiovisuel

Si les autobus arboraient fièrement « Vive 89 » au début de l'année, ce n'était pas pour fêter le 40^e anniversaire de la RATP mais pour célébrer, comme tout un chacun, le Bicentenaire de la Révolution française. Au programme: des manifestations, des aménagements de stations et des titres de transport... révolutionnaires.

Marie-Antoinette, la Cour et Marianne défilant à Auber, une montgolfière « Fraternité » exposée à La Défense, les Droits de l'homme évoqués à Châtelet: la RATP, elle aussi, se met à l'heure du Bicentenaire. Depuis le début de l'année, différentes manifestations ont déjà eu lieu. Et ce n'est pas fini!

Non contente de célébrer 1789 en réalisant ces diverses manifestations avec des partenaires extérieurs, la RATP commémore la Révolution de façon originale: en aménageant sur ce thème une station de métro et en éditant un ticket « révolutionnaire ».

La station de métro retenue ne pouvait être que Bastille. Les quais de la station de la ligne 1 se verront enrichis de fresques en céramique peinte, œuvres de Liliane Belembert et Odile Jacquot. D'une surface de 180 m², cinq scènes illustrent la Révolution: les Prémices (événements qui se sont déroulés pendant la Révolution), les Idées (politiques, techniques, scientifiques au XVIII^e siècle), les Barrières (de la convocation des États généraux à l'incendie des barrières de Paris), la Prise de la Bastille et la Marche sur Versailles, la Fureur et la Fête (violences et réjouissances pendant la Révolution). A voir et à admirer dès le mois de mai.

Quant au ticket, qui ne saurait rester indifférent à cette célébration, il n'ira cependant pas jusqu'à devenir tricolore... Conservant ses couleurs « fétiches » jaune et marron, il se verra décoré des oiseaux de Folon, logo du Bicentenaire. Le ticket sera révolutionnaire pendant six mois, de mai à octobre: 120 millions de tickets, coupons jaune et plein tarif) mais aussi coupons touristiques de « Formule A » et carte « Paris Visite » seront édités, pour la plus grande joie des collectionneurs.

La carte « Paris Visite », qui remplace à partir du 1^{er} juin la carte Paris Sésame, sera également cette année aux couleurs du Bicentenaire avec les fameux oiseaux sur fond noir. Elle reprendra sa décoration spécifique dès 1990: une tour Eiffel stylisée, blanche, sur fond noir.

La participation de la RATP à la célébration du Bicentenaire de la Révolution ne s'arrête pas là. Les idées ne manquent pas. On envisage de décorer les bus desservant la place de la Bastille avec les portraits de personnages de la Révolution, on pense à une journée gratuite pour les transports, on parle d'un feu d'artifice tiré par la RATP d'un lieu insolite... mais, chut, pas d'indiscrétion! □

Simone FEIGNIER

VIVE

SITU 89

« Citoyen SITU, je suis perdu. Que dois-je faire ?

« Vous êtes faubourg des Sans-Culottes
Vous allez rue Jean-Jacques-Rousseau
Votre choix : bus uniquement.

.....
Prenez le 89 »

De 1790 à 1793, plus de 3 200 lieux-dits, localités ou communes ont changé de nom. Car la Révolution s'est faite jusque dans la toponymie, puisque l'on a cherché à effacer tous les noms hérités des familles nobles de l'Ancien régime, ceux évoquant le Roi ou la famille royale et enfin ceux des saints et des saintes. Dans la République de 93 placée sous la protection de la déesse de la Raison, il n'était plus de mise d'habiter Saint-Germain-en-Laye. Qu'à cela ne tienne : si le RER avait existé, il aurait desservi la gare de Montagne-du-Bon-Air !

En 1814, un décret confirme le rétablissement des anciennes dénominations toponymiques. Seuls deux noms révolutionnaires vont alors rester en usage : celui de la commune de Briennon-sur-Armançon et celui de l'île de la Réunion (l'ancienne Ile Bourbon). Petit jeu des correspondances révolutionnaires à l'usage des agents d'information « spécial Bicentenaire » :

- Bourg-la-Reine : Bourg-de-l'Égalité
- Saint-Denis : Franciade
- Vaugirard : Jean-Jacques-Rousseau
- Belleville : Mont-Chalier
- Versailles : Berceau-de-la-Liberté
- Panthéon : Faubourg des Sans-Culottes
- Place du Trône : Nation
- Place Louis X : Concorde

Quand à la Bastille, elle n'a pas changé de nom !



CALENDRIER DU BICENTENAIRE A LA RATP

1^{re} quinzaine de mai à Auber :
musiques révolutionnaires, en avant-première
du Festival d'Île-de-France.

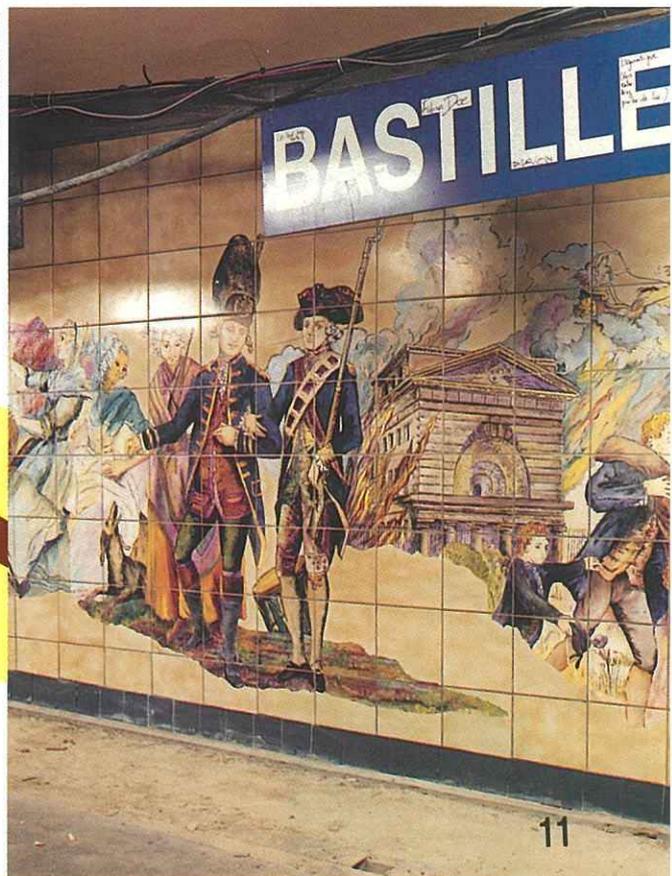
22 mai - 4 juin à Auber :
exposition photos sur les manifestations
du Bicentenaire en France.

6-20 septembre, dans sept stations :
« Deux siècles de vie parisienne » de mode,
presse, architecture, commerce, urbanisme...

et un projet du Ministère des Transports, pour la fin
de l'année :
une exposition sur les Droits de l'Homme et
l'esclavage.

* Principales manifestations prévues au 31 mars 89.

Photo N. Audiovisuel



P.J. : LA CONNEXION

Le ministère de l'intérieur vient de réorganiser le fonctionnement de la police judiciaire dans les gares parisiennes. Objectifs : la rapprocher de ses effectifs de terrain, « spécialiser » son action dans les gares, intégrer les stations « chaudes » du métro et se rapprocher du public.

Pierre Joxe, Ministre de l'Intérieur, a inauguré le nouveau commissariat du Châtelet-les-Halles. Les sept commissariats des réseaux ferrés feront face à 15% de la criminalité parisienne (chiffres Ministère de l'Intérieur).

Jusqu'alors, la police du métro c'était le SPSM (service de protection et de sécurité du métro). Environ 300 hommes (depuis le 24 février, les effectifs du SPSM sont passés à 410) qui ont réalisé en 1988 plus de 350 000 contrôles. Une partie de ces « interpellations » (9 051 soit 2,5%) ont débouché sur des MAD (mise à disposition de la police judiciaire). Ce « relai judiciaire », sommairement, s'effectuait dans les commissariats du quartier dont dépendait la station. De là, une perte de temps et un éparpillement des « affaires métro ».

Les gares SNCF, elles, disposaient d'un Commissariat central des gares, basé à Austerlitz avec 5 antennes dans les grandes gares (62 fonctionnaires).

Depuis la création de ces services, dans les années 70, la situation des gares parisiennes a évolué : le RER a relié le métro aux gares de banlieue SNCF et contribué à brasser les

populations, pendant que les chiffres de la délinquance faisaient un bon en avant. Dans le métro, cette délinquance intervient pour moitié dans une vingtaine de stations (sur 366), parmi lesquelles toutes les gares d'échange.

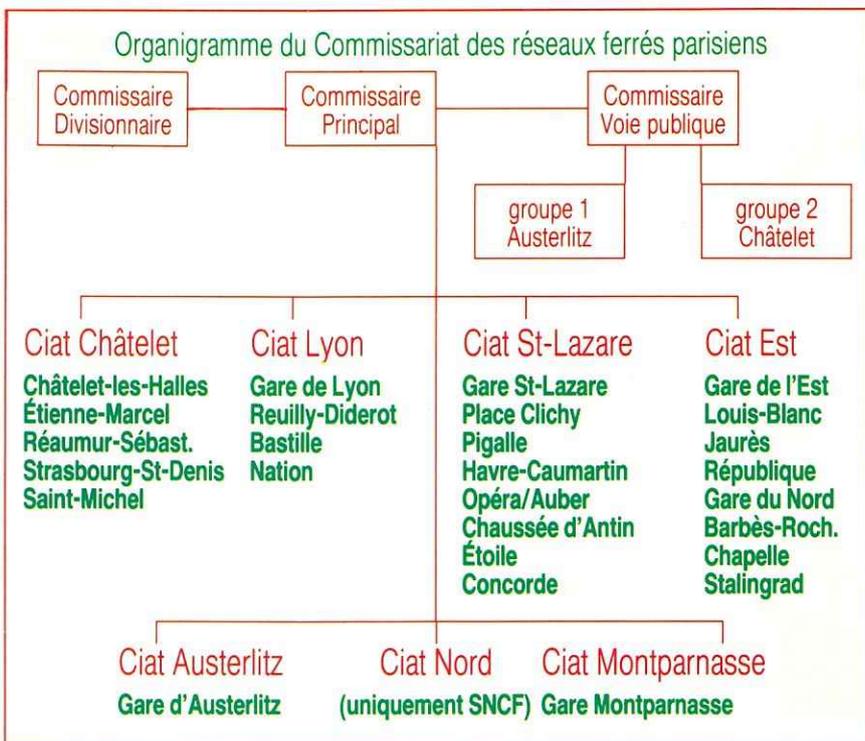
La réforme d'aujourd'hui prévoit une extension du nombre de commissariats (7) et, pour quatre, l'élargissement de leur compétence aux stations de métro environnant les gares. Le nouveau Commissariat des réseaux ferrés parisiens dispose, en outre, de deux groupes « voie publique » équipés de véhicules.

Le Ministère de l'Intérieur attend de cette « interconnexion » du traitement judiciaire des réseaux ferrés, des résultats significatifs, notamment dans le domaine du trafic de stupéfiants (11% des MAD). □

Jacques MARION

Évolution des MAD *	1985	1988
En chiffre stupéfiants	11 104	9 051
arme prohibée	15%	11%
arme à feu	14%	31%
vol à la tire	0,4%	1%
fiche recherche mineur/danger	10%	7%
titre séjour	14%	13%
coups/blessures	11%	4%
dégradations	4%	10%
	3%	5%
	0,6%	3%

* Mises à disposition judiciaire.



LAISSEZ-VOUS CONDUIRE

Six excursions « spécial Bicentenaire de la Révolution et deux circuits originaux dans le « Paris chic » et le « Paris poulbot » figurent parmi les nombreuses nouveautés proposées par le service touristique. Vous pouvez aussi visiter le Lock Ness en Écosse ou les grottes de Neptune en Belgique. Un nouveau catalogue de 50 pages où voisinent les circuits classiques et les sorties plus originales.

1988 a compté près de 10 000 participants aux 250 initiatives réalisées par la RATP en collaboration avec les voyages Estournet. 1989 devrait faire mieux encore, grâce à l'adaptation du service à des clientèles différentes : touriste japonais ou agent RATP, club du 3^e âge ou comité d'entreprise n'ont pas la même attente. Le STL (service touristique et de location) en tient compte et propose même du « sur mesure ». D'abord, on ne se balade pas toute la journée en car : on marche, on prend le bateau, on donne dans la dégustation. Bien sûr, il reste la visite, l'inévitable « n'oubliez pas le guide » (compris dans le tarif). Mais, cela aussi, ça change : vous visiterez le château de Vaux-le-Vicomte « à la chandelle », de 22 h à 1 h du matin. Difficile de « raconter » un catalogue. Alors ELL vous présente les spécialités 89, et pour « demander le programme », écrivez ou passez au STL, 53 bis, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris, et renseignez-vous au : 40.46.71.45 (67145). □

Jacques MARION

(1) ELL évoque ce mois-ci l'activité touristique. Le mois prochain il vous parlera location d'autobus neuf ou ancien.

La sélection chinoise des G.O. des G.A.*

Si vous êtes :

- **VIN** : Les vignobles de Champagne, avec visite de caves, dégustations démonstration.
- **FLEUR** : Giverny, la maison et le jardin de fleurs du peintre impressionniste Claude Monet.
- **LUMIÈRE** : Vaux-le-Vicomte, visite du château de Nicolas-Fouquet « à la chandelle » (fournie).
- **EAU** : Promenade sur le canal de l'Ourcq et visite, notamment, de l'église de Lesches et ses milliers de personnages.
- **CHÂTEAU** : Toujours classique, Chenonceau, Villandry, Azay-le-Rideau, mais c'est l'année ou jamais !
- **BELGE** (ou non) : Bruges, une fois.

* Gentils organisateurs du STL aux Grands-Augustins.

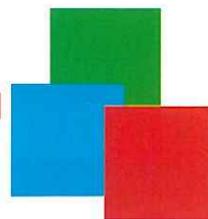
Deux visages de Paris

Paris chic et Bagatelle : découverte des quartiers « chic » de Paris, visite du château de Bagatelle, visite du musée du vin (collation). Les samedis : 6 mai, 3 juin, 1^{er} juillet, 5 août, 2 septembre (13 h - 19 h, 190 francs).

Paris Poulbot : découverte des quartiers « centraux ». Embarquement au port de plaisance de la Bastille pour une promenade sur le canal Saint-Martin (goûter). Tous les jeudis du 11 mai au 14 septembre (13 h - 19 h, 190 francs).

89 en six étapes

- **La procession des États-Généraux** : promenade jusqu'à Versailles, pour assister à une reconstitution historique avec 2 000 participants (4 mai, 13 h - 19 h 30, 100 francs).
- **Versailles, fête nocturne** : concerts et spectacle pyrotechnique exceptionnel devant le château (4 mai, 20 h - 0 h 30, 100 francs).
- **Le Palais Bourbon** : commémorant le « serment du jeu de paume » (20 juin 1789), un circuit dans le vieux Paris avec visite du Palais (17 juin, 13 h 30 - 19 h, 100 francs).
- **14 Juillet** : un circuit dans le vieux Paris, au milieu des animations spéciales du Bicentenaire et un spectacle sous chapiteau (14 juillet, 13 h 30 - 19 h, 130 francs).
- **Libertés et Droits de l'Homme** : promenade dans le vieux Paris, découverte du Monument des Droits de l'Homme, visite du Panthéon (25 août, 13 h 30 - 18 h, 130 francs).
- **La marche des femmes sur Versailles** : deux siècles après, circuit jusqu'à Versailles, visite individuelle du château et/ou spectacle historique (7 octobre, 13 h 30 - 18 h 30, 100 francs).

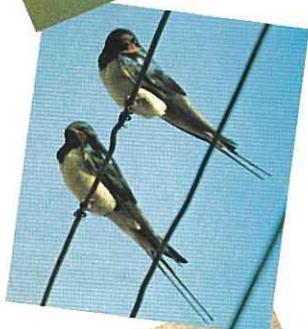
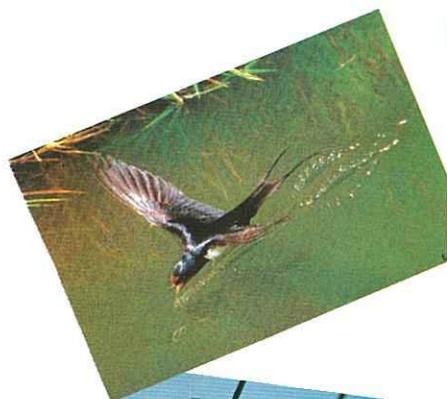


NIDS D'HIRONDELLES

On savait que certains travaux pouvaient être retardés par la mise à jour de vestiges ayant valeur historique. A la gare RER de Guichet (ligne B), c'est la découverte d'une trentaine de nids d'hirondelles au cours d'une opération de ravalement qui a créé l'événement. Ces nids, déserts en cette période, devaient retrouver leurs occupants le printemps venu, mais les travaux exigeaient leur enlèvement. En accord et association avec la Ligue Française pour la Protection des Oiseaux, ces nids ont été cassés par le service des bâtiments (NB) et remplacés par des nids artificiels le 8 mars. Ce type d'opération a déjà été effectué avec succès en Suisse. A l'heure où vous lirez ces lignes, l'Hirondelle rustique sera revenue de ses quartiers d'hiver en Afrique tropicale. Ce retour s'échelonne jusqu'en juin. Les hirondelles reprennent leur nid précédent. Les jeunes mâles choisissent le leur avant de chercher leur compagne, qu'ils garderont, dans la plupart des cas, au fil des années. La ponte pourra alors intervenir (de trois à six œufs à raison d'un chaque matin), suivie de 15 jours d'incubation et de trois semaines d'élevage après naissance. Le premier vol annonce l'indépendance. Une seconde nichée peut alors intervenir. La longévité maximum est de 7 ans, mais 60% d'entre elles meurent la première année.

SE-CPA MARGUERITE

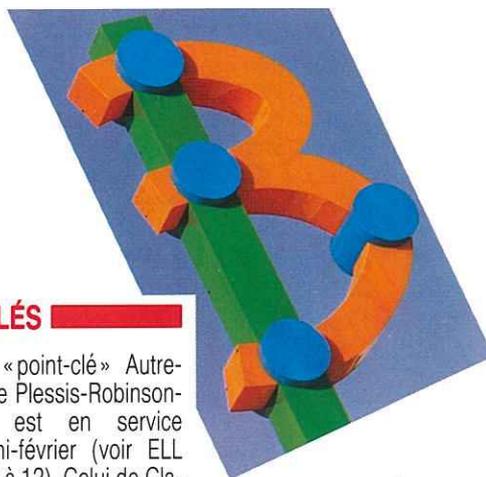
1. A gauche, le nid naturel, à droite le nid artificiel. - 2. Arrachage des anciens nids fixés entre le haut du mur et l'avant toit. - 3. Mise en place du nouveau nid. - 4. 60% des hirondelles meurent dans leur première année. - 5. Tous les coucoucs ne portent pas ce nom. Ces œufs ont été pondus dans le nid de l'hirondelle par des moineaux. - 6. La gare de Guichet en travaux.



TRAFIC JANVIER

En données brutes, le trafic de janvier 1989 est en légère progression (+ 1,3%) par rapport à celui de janvier 1988. Mais une fois effectuées les corrections « de calendrier » (nombre de jours ouvrables égal), les résultats traduisent un recul de -1,3%. Cette baisse est imputable pour l'essentiel au métro et au RER. Les écarts les plus importants ont été enregistrés en début de mois (-3,7% en deuxième semaine contre -1,4% seulement en quatrième semaine). Cette perte de trafic est sans doute une conséquence des grèves de décembre.

Autre conséquence des grèves: le demi-tarif des cartes orange a entraîné une chute de 15% des ventes de billets et de 12% des coupons jaunes. Les ventes de cartes orange ont progressé de 14%, mais cela n'a pas entraîné une « surconsommation »... comme en témoignent les chiffres.



POINTS-CLÉS

Le premier « point-clé » Autrement Bus (Le Plessis-Robinson-Résistance) est en service depuis la mi-février (voir ELL n° 118, p. 10 à 12). Celui de Clamart-Georges Pompidou devait être remis fin mars. Le 20 avril, ce sera le tour du point-clé de Clamart-Fontenay-Division Leclerc. Courant mai, un quatrième point-clé, Clamart-Marché, entrera en service. Quant au dernier point-clé (Châtillon-Général de Gaulle) son avenir n'est pas réglé. En effet, des divergences de dernière minute se sont fait jour entre la RATP et la Ville de Châtillon.

RER N°1

Selon une enquête (16 000 questionnaires), 71% des personnes venant à La Défense utilisent les transports en commun, dont 42% le RER. La voiture particulière ne sert qu'à 26% des migrants. Pour un meilleur flux, les accès au Parvis seront modifiés côté Paris, supprimés côté banlieue, et deux nouveaux accès SNCF vers la grande arche sont en cours de réalisation.

PARIS, OUVRE-TOI

Le titre de transport «Paris sésame» deviendra au 1^{er} juin «Paris visite». Valable 3 ou 5 jours dans deux formules (zones 1-3 ou zone 4 + aéroports et visites éloignées), RATP/SNCF 1^{re} classe, il coûtera de 70 à 150 francs. Il sera vendu aussi dans certains hôtels et agences de tourisme à l'étranger. Le format carte de crédit sera décoré d'une Tour Eiffel en 1990. Pour cette année, ce seront les «oiseaux» de Folon, retenus pour le bicentenaire.

Aujourd'hui, les Parisiens ne vivent plus les heures de pointe avec le même entrain.



1789

- Ab! ça ira, ça ira!



1989

- Ça va pas mal, et vous?

VIVE QUATRE VINGT NEUF!

RATP

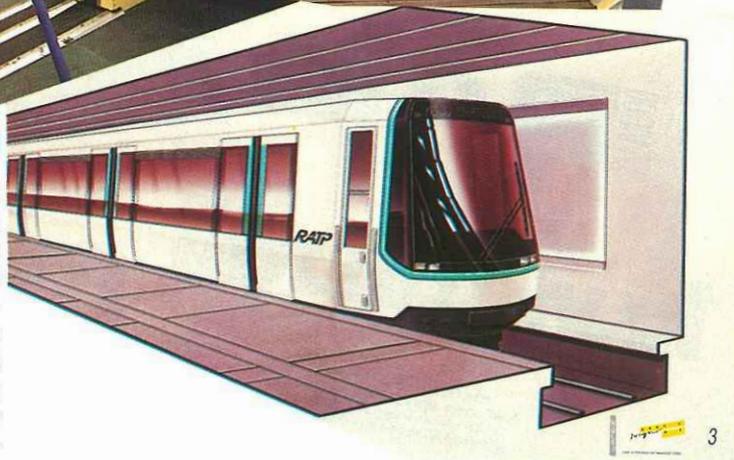
SACEM

A dater du 15 mars 1989 toutes les motrices des matériels M1 et MS sont mises en service SACEM sur la ligne A du RER.



MUES DU BOA

Le boa, métro futur avec essieux orientables et intercirculations, a reçu quelques essais de peinture intérieure et de disposition des sièges dans les différentes hypothèses d'intercirculation (photos 1 et 2). C'est en mai 1991 que la première rame prototype du matériel fer 88 sortira de chez les «constrictors». Pour l'extérieur, voici la dernière esquisse (photo 3).



NOU'ELL

PAGE D'ARGENT

La RATP a reçu « la Page d'argent » décernée par un jury de 2 400 professionnels pour sa campagne de publicité deuxième voiture. Le palmarès Quot & co (groupement de défense de la presse quotidienne, notamment pour la publicité) place la RATP en première position chez les jurés « créateurs », seconde pour les journalistes, troisième chez les étudiants et dirigeants d'entreprise, et sixième seulement chez les « publicitaires ».



C'est moins pratique qu'un 4x4 pour aller à Dakar, mais plus pratique pour descendre les Champs.



RATP
2^e VOITURE

CABINES

Le téléphone sur les quais notamment du RER, vont se développer. Actuellement, il existe 549 cabines à carte sur le réseau ferré dont 153 sur le RER. 15 seulement se trouvent sur les quais, dont 14 au RER. Une première série de quais de stations va être équipée. Anvers, Porte Dauphine, Saint Placide, Laumière, Poissonnière, Opéra 8, Charonne, Iéna, Goncourt, Gare d'Austerlitz.

LOGOS

LA VIE DU
RAIL
ET DES TRANSPORTS

LA VIE DU
RAIL
ET DES TRANSPORTS

LA VIE DU
RAIL
ET DES TRANSPORTS

la vie du rail

Le titre, c'est un peu l'image d'un journal. Demain, un de ces quatre logos figurera en couverture de « La Vie du Rail ». Désignez par sa lettre de référence (R,P,K,N) celui que vous préférez. □

la vie du rail

NOUVELLE FORMULE ■ NUMERO ZERO

HEBDOMADAIRE ■ FRANCE ■ 50 FR



LE COUT DU VANDALISME

70 millions de francs, le prix d'une rame de TGV Sud-Est. C'est l'incroyable facture du vandalisme. Wagons saccagés, sièges éventrés, panneaux rendus illisibles par la peinture des graffeurs... l'espace ferroviaire, à la SNCF comme à la RATP, est en passe de devenir le lieu de tous les défillements. Un fléau qui ne concerne plus les seuls cheminots, parce qu'il pose un grave problème de société. P. 14 à 21.



LE TGV PREND DE LA HAUTEUR

Trains aussi vite mais deux fois plus haut, c'est le TGV à deux étages. En service dans les années 80 entre Lille, Paris et Lyon.

56 à 59
HISTOIRE
60 ans de sport cheminot

29 à 36
TELEVISION
Le programme de la semaine

42-43
LA BOUTIQUE

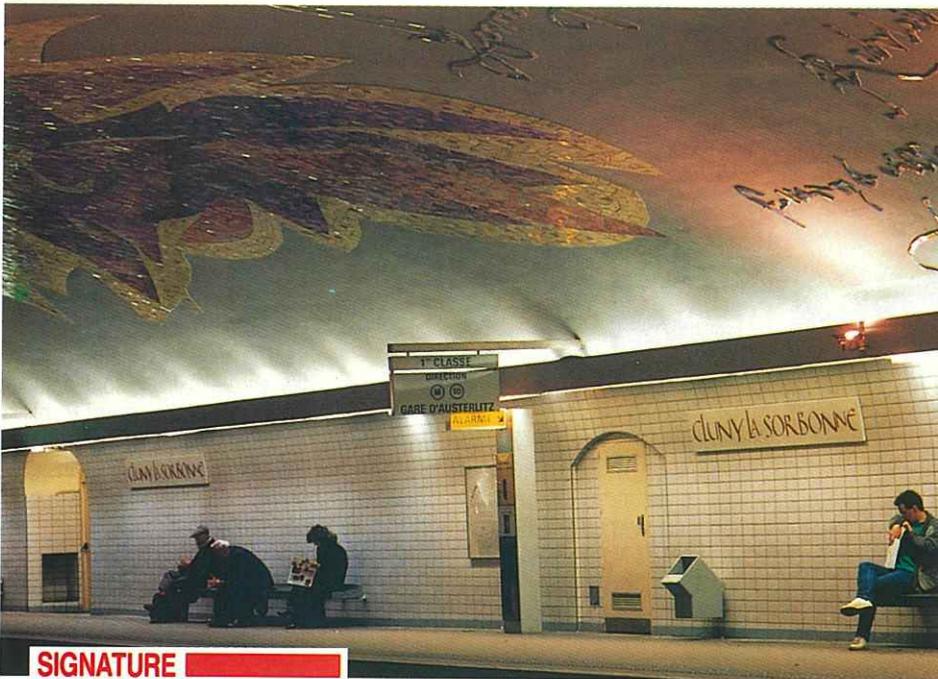
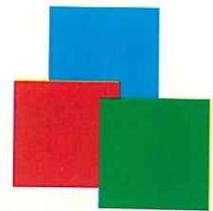


NOTRE METIER - ACCUEILLEUR A PARIS-LYON

Jean-Charles Bédouin est chef de poste P1 de l'une des septième grande gares françaises. Une autre responsabilité.

LONGUE VIE

Notre confrère « La Vie du Rail » cherche à modifier sa maquette. Des « numéros zéro » ont été testés. 64 pages, plus grande, papier « journal », et des textes écrits beaucoup plus gros. Quatre logos sont à l'étude et la nouvelle formule pourrait s'appeler « La vie du rail et des transports ».



SE-CPA DUMAX

SIGNATURE

La station Cluny-La Sorbonne (L 10) a changé le graphisme de ses plaques d'information, à la demande de l'artiste qui en a assuré la décoration.

STATIONS

Plusieurs stations de métro devraient changer de nom ou voir leur nom complété d'une précision (* sous réserve):

- Palais Royal... Palais Royal-Musée du Louvre
- Louvre... Louvre-Rivoli
- Pont Neuf... Pont Neuf-La Monnaie
- Chambre des Députés... Assemblée Nationale
- Porte de la Villette se compléterait de Cité des Sciences et de l'Industrie
- Porte de Pantin... de Parc de la Villette
- Solférino* pourrait être complété de Croix Rouge (c'est l'horreur de cette bataille qui aurait donné l'idée de la création de cette œuvre) ou Musée d'Orsay.
- Chaussée d'Antin* serait complété de La Fayette (en relation avec les galeries, alors que Cadet, voisine, rend déjà hommage au Maréchal!)
- Cambronne* serait complété de Wellington.

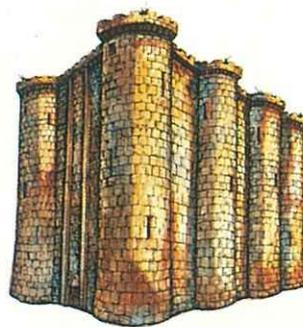
FLAG...

La Surveillance générale du métro a dressé, en 1988, 57 031 procès-verbaux aux camelots (vendeurs à la sauvette). Elle a par ailleurs interpellé 524 graffiteurs en flagrant délit. En 89, la procédure de convocation à comparaître (convocation à l'audience du tribunal correctionnel remise immédiatement) sera intensifiée.

NE QUITTEZ PAS

Le centre d'informations téléphonées de la RATP (43.46.14.14) a dépassé pour la première fois le million d'appels en 1988 (+28%). De ce fait, le nombre d'appels traités tombe à 67% (74 en 87). Dans le même temps, le nombre d'appels traités par agent en une heure augmente de 23,4 à 26,6 (il est monté, pendant les dernières grèves à 34), faisant baisser le coût de chaque appel de 8,4%. Ces résultats sont d'autant plus notables que dans le même temps s'est développée l'activité renseignements du 3615 RATP par minitel.

200 ans après, le prix à payer pour la liberté n'est plus aussi exorbitant.



1789

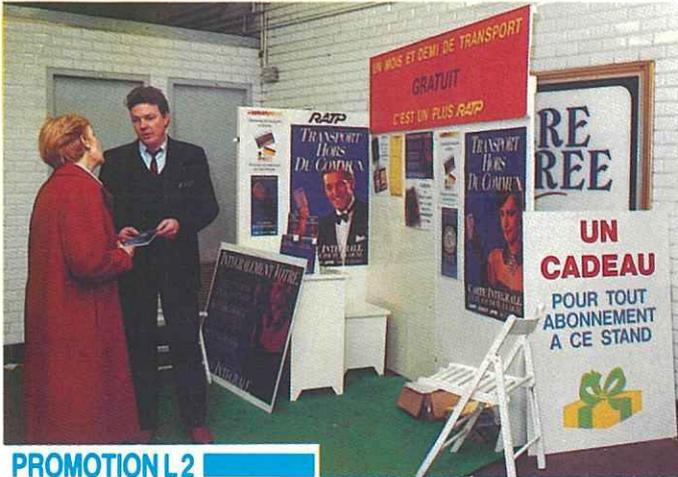
5 ans minimum

1989

5 francs maximum*

VIVE QUATRE VINGT NEUF!

RATP



SE CPA DUMAX

PROMOTION L2

Les attachés commerciaux de la ligne de métro n° 2 procédaient en mars à la promotion de la Carte intégrale. L'argument, un mois et demi de transport gratuit; l'accroche, un cadeau « chic et choc » — un portefeuille. En février, cent abonnements ont été réalisés.

SONORE

Sept nouvelles lignes de bus (20, 21, 60, 65, 69, 131, 351) seront équipées d'annonces sonores dans le premier semestre 89. Au total ce seront 34 lignes, dont 21 à Paris et 13 en banlieue.



VOIE D'EXPRESS

Une voie ferrée déclassée de la SNCF sera utilisée par la commune de Boulay (Moselle) pour évacuer le trafic automobile de transit. Les 2 420 mètres de travaux n'auront coûté que 12,5 MF.

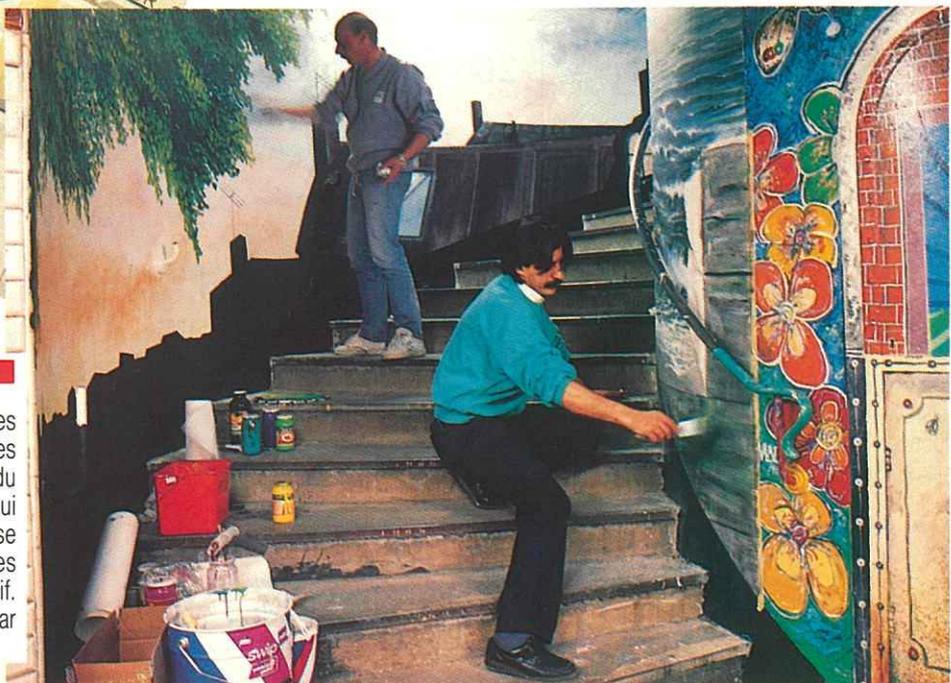
LIBÉRATIONS

Au titre des statistiques de sécurité, on trouve à la rubrique « voyageurs libérés » le chiffre de 1 479. Il s'agit de voyageurs ayant, volontairement ou non, oublié de sortir avant la fermeture de la station, évidemment.

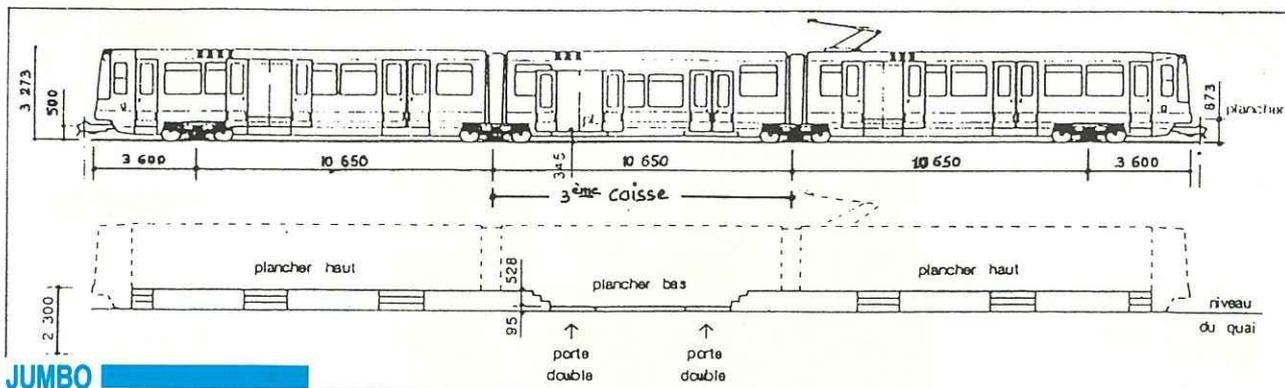


SACERDOCE

Les nouvelles décorations des escaliers de la station Abbesses ont été inaugurées le jour du printemps. Ces fresques qui s'entrechoquent dans l'immense escalier sont l'œuvre d'artistes montmartrois réunis en collectif. L'art est bien un sacerdoce car les artistes étaient bénévoles.



SE CPA MARGUERITE



JUMBO

Nantes veut adapter son tramway en rajoutant une troisième caisse accessible aux handicapés sur son matériel. Portant la longueur du véhicule à 39,15 mètres (28,5 actuels), d'une capacité de 239 places (172) le véhicule rénové permettra d'économiser l'acquisition prévue de 11 rames supplémentaires pour équiper sa nouvelle ligne centre-sud. Par contre, la solution fera perdre un peu de vitesse et empêchera l'utilisation en unité double. Un prototype est en chantier.

SILENCE

Une centaine de guichets de stations et de gares pourraient être équipés de « boucles magnétiques » pour favoriser les échanges avec les malentendants équipés de prothèses auditives. Ce système, qui permet d'éliminer les bruits d'ambiance, devrait être étendu à l'ensemble du réseau. Cet équipement a été testé à la station Cluny-La Sorbonne (L 10).

HYGIÈNE

La Presse a évoqué à plusieurs reprises, lors des grèves COMATEC, les contrôles de pollution effectués par le Laboratoire d'hygiène de la Ville de Paris. Il ne s'agit pas, le plus souvent, d'une activité de tutelle, mais de l'exécution d'un marché annuel (500 000 francs). Les mesures demandées par la RATP portent sur le taux de CO, CO₂, température, humidité, empoussièrément, germes à 1,5 mètres du sol..., dans les stations les plus fréquentées. Quais, accès et trains sont concernés par ces mesures régulières. Par contre, le Préfet de Région peut, dans le cadre d'un pouvoir de type « tutelle », demander à n'importe quel laboratoire d'autres mesures.

DES CHIFFRES ET UNE LETTRE

La RATP organise de mars à mai un rallye dans le métro à l'attention des scolaires, sur le thème de la Révolution. Un texte à compléter par des mots qui sont devenus noms de stations et une lettre codée en chiffres à reconstituer grâce à des recherches en station. Les questions subsidiaires pour départager les ex-aequo portent sur la carte orange.

L'ATTRAIT DE LA 13

Tout savoir sur l'environnement de votre station et sur l'évolution du quartier? Cela fait aussi partie du métier, répondront les agents de la ligne 13 du métro, du 17 au 27 avril, dans cinq stations: Saint-Denis-Basilique, Mairie de Saint-Ouen, Mairie de Clichy, Saint-Lazare, Étienne-Dolet.

VINGT BOUCHÉS

Selon le Figaroscope (15/2/89) « la meilleure solution pour ne pas tomber dans les bouchons dits traditionnels, reste de ne pas circuler en voiture aux heures critiques » (sic!). Il a publié la liste de 120 bouchons dans les vingt arrondissements de la capitale et le moyen d'en éviter certains. C'est ainsi que, bouchon numéro 7, pour éviter la « rue du Bac » notre confrère vous conseille de prendre la « rue de l'Université ». Mention « passable »!

35 000 FRANCS

C'est, selon « Le Parisien » (16/2/89) — qui se base sur le compte régional des transports — l'équivalent par ménage de la dépense annuelle consacrée aux transports dans la région parisienne. L'automobile consomme 85 de ces 116 milliards, et les transports en commun 25.

Il y a encore 2 siècles, être bien assis n'était pas chose si courante.



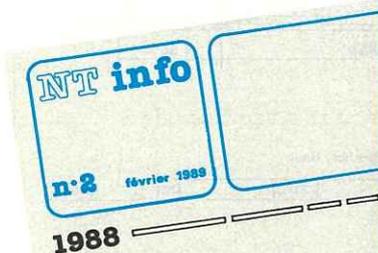
1789
1 place assise



1989
31 places assises*

VIVE QUATRE VINGT NEUF!

RATP

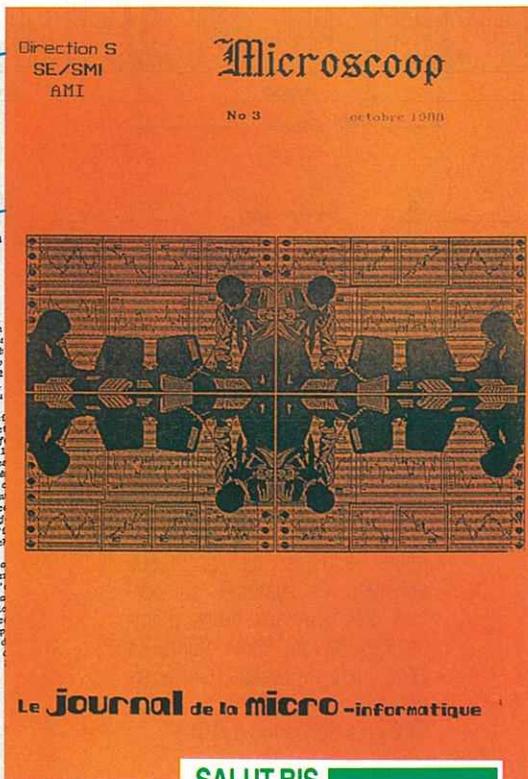


L'année 1988 qui vient de s'achever a été marquée par l'accomplissement d'un travail très important, dans tous les groupements du service :

- augmentation considérable des projets extérieurs et des documents d'urbanisme (POS, ...) à examiner,
- achèvement des études concernant le prolongement de la ligne A à Chassigny,
- établissement des avant-projets du prolongement de la ligne A à Chassigny pour desservir le Parc Diderot, et de celui du rattachement et de l'agrandissement du rattachement et de l'agrandissement consécutif des installations de garage et d'atelier de Torcy,
- poursuite des études en vue de la réalisation prochaine du tramway Saint-Denis-Soligny, et du site propre Trans Seine-Marne, de divers projets d'études des infrastructures d'amélioration des stations existantes (Montparnasse, Saint-Lazare,

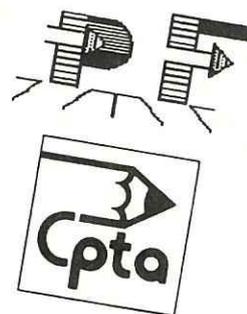
SALUT

Le service des études de la Direction du Génie civil s'est équipé à son tour d'un journal. «NT info» n° 2 (février) est un «douze pages» réalisé en photocopies couleur. Une manière pour ce service d'affirmer son créneau et ses ambitions : « Dans un environnement de plus en plus compétitif, chacun doit être conscient qu'il a le devoir, et qu'il est de son propre intérêt, ayant choisi de faire carrière à la RATP d'effectuer son travail avec dynamisme et sans concession, et de contribuer à la cohérence des actions de la RATP », affirme l'éditorialiste.



SALUT BIS

«Microscope», journal de la micro-informatique, se propose de servir de lieu d'échange entre les utilisateurs d'ordinateurs à la Régie. Après le mode d'emploi ou la formation, l'utilisateur découvre vite mille trucs et astuces pour apprivoiser la machine. Le groupement Atelier de micro-informatique (SE) les recueille pour en faire profiter le plus grand nombre. Rens. AMI/SE/SMI. Noisy-le-Grand. Tél. /3.98.40.



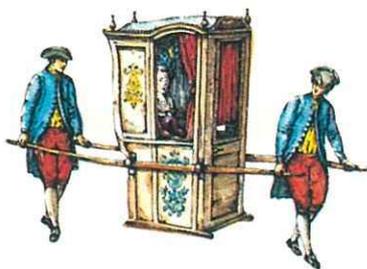
FORMONS

Le Centre de perfectionnement aux techniques administratives (CPTA-Van Dyck) vient de publier ses statistiques d'inscriptions. Pour cette année 88/89, 3 177 agents se sont inscrits à 6 421 cours ou modules, soit en moyenne deux formations par agent. Il y a dix ans, ces chiffres étaient respectivement de 2 100 agents pour 5 150 formations (moyenne 2,45), mais en 1987/88, ils étaient 3 950 agents pour 7 650 formations (moyenne 1,9). Le CPTA compte 98 professeurs (68 RATP et 30 Éducation nationale).

J.P.O.

La journée portes ouvertes qui devait avoir lieu le 9 mars, jour de la Saint François, à la station Haxo (ligne 3) pour commémorer le 215^e anniversaire de la naissance de François Haxo, ingénieur-général Français, spécialiste des fortifications, a dû être annulée pour des raisons techniques par la commission de sécurité.

Rien de tel qu'une bonne révolution pour faire avancer les choses.



1789
Palais Royal-Bastille
1h30



1989
Palais Royal-Bastille
8 mn

VIVE QUATRE VINGT NEUF!

RATP

MÉDIATIQUE

«...Les problèmes épineux provoqués par les grèves dans les transports ne pourront trouver une véritable solution que par un consensus général, orienté tout d'abord sur la recherche commune de voies et de méthodes de négociation. Le droit de grève ne doit être qu'un recours ultime après épuisement de tous les moyens offerts par la concertation et les négociations préalablement programmées avec le concours, en dernier ressort si nécessaire, d'un médiateur», conclut Maurice Plantier son Président, dans le journal (12/88) de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

GRATIS

Les transports en commun devraient être gratuits le 14 Juillet. Cette date symbolique de la Révolution Française est aussi celle du 89^e anniversaire de l'ouverture prévue de la première ligne de métro. Pour le métro, la date est restée symbolique doublement, les omnibus chômant ce jour là, la Direction a craint un afflux de voyageurs en cette année d'Exposition Universelle. L'ouverture eut lieu le 19 juillet 1900.



SEC-CPA ARDAILLON

PENCHEZ-Y

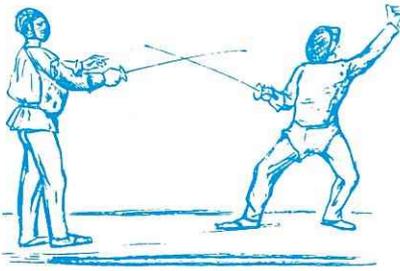
MICROBUS

Un de nos lecteurs, Gérard Pinel, se passionne pour la minimaquette. Cette reproduction du PR180 qu'il a réalisée, mesure en réalité 26,4 mm de long sur 3,75 de large! Question: à six voyageurs au mètre carré quelle est la taille de la dame qui vous écrase le pied?



ASTÉRIX

Auber accueillera un village gaulois du 21 au 29 avril dans le cadre de la promotion du Parc Astérix, qui ouvrira à cette période. Jeux et places à prix réduit à gagner. Pour Alésia, changez à Châtelet.



PESTE DE BUDA

L'équipe de sabre de l'USMT (championne de France 88) a été éliminée au premier tour des championnats d'Europe par équipe, à Budapest, par l'équipe de Madrid (9 à 7). Il faut dire qu'elle a connu quelques soucis d'intendance: un brouillard épais (épée?) à couper... au couteau (sabre?) empêche le décollage d'Orly. Transfert hasardeux à Roissy pour attendre un vol de Vienne, retardé de 2 h 30. Atterrissage à Vienne à 1 heure du matin, puis 250 km par la route. Arrivée à 4 h pour «tirer» à 9 heures. L'amertume affleurerait (?)

PRIX COÛTANT

La boutique «chic et choc» du Châtelet organise deux mois de vente de ses produits à «prix coûtant» en avril et mai.



TÉMOINS

Antenne 2 recherche pour une émission sur «la vie parisienne sous l'occupation» le témoignage d'anciens agents des réseaux routier et ferré. La chaîne attend avant tout des «faits marquants», transports ou travaux spéciaux. Les témoignages retenus seront présentés par leurs auteurs à l'émission. Écrire très rapidement à Espaces Audiovisuels, Raymond Ruffin, «Paris à l'heure allemande», 17, rue de l'Hôtel-de-Ville, 92200 Neuilly-sur-Seine.

COURRIER

Sous diverses formes, vous nous écrivez — même «par téléphone» — et nous vous répondons. ELL publiera les questions et les réponses (extraits) qui peuvent intéresser tout le monde.

- Question d'un délégué du personnel :

Pourquoi ne publie-t-on pas dans ELL le nom des médaillés du travail, comme cela se pratique à «La vie du rail» ?

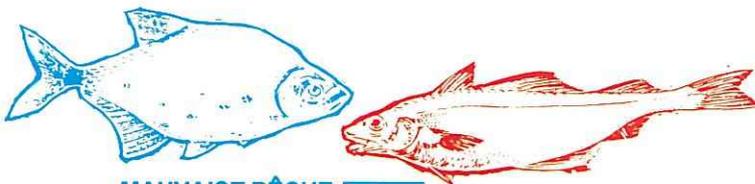
- Réponse :

ELL a pris le parti de ne pas traiter, comme le font certains journaux d'entreprise, «le protocole»: départs en retraite, naissances, mariages, décès, médaillés,... des événements qui ont un caractère systématique. Outre qu'il faudrait pour cela des listes interminables et, de ce fait, illisibles, la plupart des noms ne «diraient rien» à la plupart des lecteurs. Par exemple, en 1988 il y avait à la Régie 7 000 médaillés. La promotion 88 était de 863 noms en janvier et 657 en juillet, l'équivalent de 8 pages! Par contre nous mentionnons les distinctions à caractère exceptionnel comme «les actes de courage et dévouement».

- Courrier d'un machiniste receveur, ligne 151, qui nous fait remarquer que les photos d'ELL sont beaucoup plus belles que la réalité qu'il perçoit :

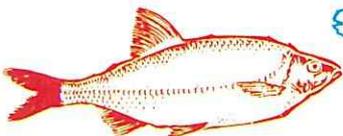
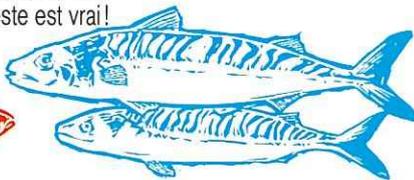
«Tout y est, dit-il, la plante verte de service, la moquette de la même couleur que la cravate du collègue officiant sur de magnifiques appareils, des autobus rutilants, des métros comme on n'en voit peu (...) des bus d'une crasse sans nom, aux postes de conduite proches de l'insalubrité, des sièges pour voyageurs indignes d'une entreprise (...) au travers de notre pare-brise, c'est plutôt le noir foncé que l'on entrevoit.»

- Dans la réponse — longue — qui lui a été adressée, ELL est prêt à admettre ce «décalage», mais «nous ne réalisons pas nous-même ces photos et vous comprendrez que nous n'en faisons pas un commentaire public — pas plus que nous ne commenterions une remarque sur votre façon de conduire votre bus (...). Les photographes essaient «d'interpréter le quotidien». Cela n'est pas simple et il ne suffit pas de dire «continuez à travailler, faites comme si nous n'étions pas là...». Quand on se rend dans un attachement, il ne nous est pas possible de le faire incognito. Comment — et pourquoi — empêcher le «coup de balai», ou alors le ramassage des outils mal rangés, ou que le sujet «prenne la pose», ou le choix par l'encadrement d'un agent ou d'un matériel «plus présentable»? Il y a toujours de bonnes «raisons techniques». A l'inverse, quand nous «réussissons» une photo naturelle et que nous la publions, il n'est pas d'exemple que nous n'ayons reçu des remarques, voire des «engueulades» de la part y compris de vos collègues, nous disant: «pourquoi montrer des uniformes, des locaux, des conditions de travail, des situations non réglementaires, en infraction, sales. Que cherche le journal? à nous faire sanctionner? à montrer ceci, cela? Dans tous les cas, l'argument «massue» ne tarde pas à arriver: «Vous faites le jeu de la Direction» (...). Enfin, il y a l'essentiel: le sujet de l'article ou de la photo. Un matériel neuf ou une inauguration, cela fait un peu trop propre, mais c'est la réalité à ce moment-là. Si nous voulons montrer la complexité d'une armoire électrique, devons-nous laisser ses portes fermées pour qu'on voie les graffiti? (...) devons-nous tout décrire? Y compris les «secrets de Polichinelle» que, contrairement à ce que vous semblez penser, nous connaissons pour l'essentiel? Un article sur les horaires — parfois difficiles — des machinistes doit-il comporter une enquête sur le travail au noir; doit-il y avoir un volet sur la «perruque» dans un article sur les ateliers, pour la seule raison que «cela existe aussi»? Nous essayons de nous en tenir au but premier du journal d'entreprise: informer largement, faire connaître et reconnaître, aider par cela à une meilleure compréhension de et dans l'entreprise. Le vécu qu'a notre lecteur de son entreprise, nous n'avons pas la prétention de le lui faire découvrir. Il le connaît. Peut-être peut-il parfois le deviner quand même «entre les lignes». Et tant mieux s'il sourit...»



MAUVAISE PÊCHE

Pour la seconde année consécutive, la RATP n'aura pas proposé de gag de type «poisson d'avril» à ses clients par l'intermédiaire de la presse. Entre les «lignes», fidèle à ses habitudes, vous invite, entre filets, à en pêcher quelques-uns, signalés à l'envers, page 31. Le reste est vrai!



MANITOU

Un service d'informations télématique à l'attention du personnel sera testé d'avril à décembre par la Direction du personnel (PF). Il sera accessible par minitel et par 12 bornes (totems ?) mises à disposition des attachements. Vous y trouverez un journal d'informations générales, une banque de renseignements pratiques, et une activité courrier/sondage. Dans certains attachements, un journal local, réalisé par des agents, sera accessible. 16% des ménages sont équipés d'un minitel, 450 sont en service à la Régie, et les bornes (dédiées) seront accessibles à 3 500 agents. Le tout coûtera, de l'extérieur, une communication de base en appelant le 40.48.71.95. Par minitel intérieur, il faudra composer 95/connexion/MANITOU.

RENOUVEAU

En présentant son plan pour le renouveau du service public, le Premier Ministre a notamment souligné (source AFP 23/2/88) : Ce «renouveau» exige que soit restaurée «la dignité des fonctionnaires et donc que les relations de travail comme les modes de décision et de gestion s'inscrivent dans la confiance entre l'État et ses agents. A l'État de créer les conditions juridiques et matérielles qui permettront aux fonctionnaires de prendre, chacun à son niveau, une responsabilité effective dans son travail». M. Rocard a fait remarquer que les fonctionnaires avaient été tenus «à l'écart» du «redémarrage» de l'économie, qu'ils ont été «oubliés» et «critiqués».

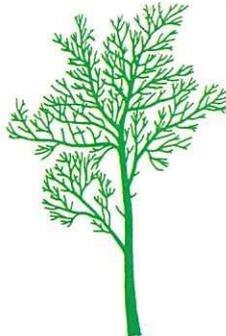
PAVILLON 89

Des agents du dépôt d'autobus de Pavillon-sous-Bois organisent une exposition (qu'ils voudraient annuelle) des activités artistiques des agents et enfants. Ils appellent tous ceux qui voudraient y participer à se faire connaître rapidement (Rens. M. Gilbert, machiniste 143, expo 89 Pavillons-sous-Bois) dans les disciplines suivantes: poésie, peinture, dessin, gravure, poterie, sculpture, céramique, émaux, modélisme, fers forgés, photo, broderie, collections,... Le vernissage aura lieu le samedi 6 mai à 16 heures.

(3 MIN) ARRÊTS SUR IMAGE



SE-CPA CHABROL



RACINES

Dans le cadre d'une campagne pour marquer le renouveau des transports en commun, l'Union des transports publics distribuera, par l'intermédiaire de ses réseaux, des milliers de pousses d'arbres. La Régie en a diffusé 10 000 dans la gare RER de Châtelet.

Au sommaire du numéro 121

- Le nouveau Championnet : une page est tournée.
- NV : le bilan d'une implication.
- ST : le « PCC » du téléphone.
- CIP : la formation des machinistes à la communication avec les voyageurs.
- Les sous-stations au musée.
- Autrement Bus en Val-de-Marne.
- Locabus : louez votre bus.
- La ronde des chantiers RATP.

Vous avez trouvé, bravo. Le risque était de trouver plus de «poissons» qu'il n'y en avait. Donc tout est exact, sauf :
 — La station Cambronne (stations, p. 25 ne sera pas complétée de Wellington. Si la chose était un jour envisagée, il conviendrait de demander un geste côté anglais : débaptiser Trafalgar-station par exemple.
 — La commission de sécurité (J.P.O., p. 28) n'a pas eu à intervenir pour interdire une journée portes ouvertes à Haxo. Cette «station morte» de la «voie des fêtes» n'a jamais eu d'accès.

Réponses des poissons

