

ENTRE les lignes

LIGNE 7 : LE MÉTRO PIQUE SUR VILLEJUIF



RATP

SOMMAIRE

Couverture
(RATP - Gaillard - Marguerite)

3 Editorial

4 Un nouveau moyen de
transport : Formule 1.

5 Expression directe :
le premier bilan

9 Villejuif : les coulisses
d'un prolongement

18 Sentiment d'insécurité :
lire attentivement
le mode d'emploi

21 La voix du métro

22 Ecoutes téléphoniques

23 La chronique du Conseil

24 Les hommes, l'événement

30 Le courrier

31 USMT

DERNIÈRE : (RATP - Gaillard)
La nuit de l'astronomie

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction, abonnements :

69, bd Saint-Michel, 75005 PARIS
Tél. : 329-92-24 et 329.92.71

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchet, Jacques Marion,
Chantal Naar, Christian Chaumereuil.

N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et agences
de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

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



Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJEF).

Ont collaboré à ce numéro :

G. Amar, H. Crousta, M. Girardot,
E. Heurion, Y. Schwartz, F. Van de
Velde.

Photographies :

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

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

Les interviews de personnalités ap-
partenant à des organismes exté-
rieurs ne sauraient engager la RATP.

Le look RATP Juniors

Ils sont arrivés fin février.
Les soixante premiers jeunes de
l'Ile-de-France accueillis par la
Régie dans le cadre des Travaux
d'utilité collective, après quel-
ques journées d'information, ont
rejoint leur affectation. Qui au
réseau ferré, qui au routier, qui
au service commercial, etc. ils
seront six cents fin mai.

Le blouson, c'est le signe
distinctif. Les Renault 4L assor-
ties aideront ceux-là à la promo-
tion du service sur les marchés,
dans les centres commer-
ciaux.





FAIRE SAVOIR ET SAVOIR FAIRE

« Mon métier, c'est d'aider à mieux faire connaître le vôtre. A l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise. »

Voilà ce que chacun des 42 membres du service des relations extérieures voudrait dire à chaque agent de la RATP. « Aider » car, bien entendu, notre service n'a pas le monopole de l'information, du faire-savoir.

D'abord, parce que la réputation – l'image de marque – de l'entreprise est construite chaque jour par le savoir-faire des 39 000 agents de la RATP.

Ensuite parce que beaucoup d'entre vous – quel que soit leur rôle – doivent souvent annoncer, répondre, expliquer, convaincre, bref informer : par le contact personnel, par le téléphone ou le courrier, par la publicité et la promotion commerciale, par des notes et des communiqués, des articles et des brochures, des exposés, des conférences, des films, etc.

Enfin, parce que d'autres services contribuent, avec nous, à cette mission d'information et de relations avec le personnel, les clients, les élus locaux et nationaux, les écoles et les enseignants, les visiteurs et clients étrangers, les associations et les administrations.

La mission du service des relations extérieures, c'est, sous l'autorité directe de la Présidence et de la Direction générale, de mieux faire connaître ce qu'est et ce que fait la RATP, au-delà de ce qu'on voit ou qu'on croit habituellement.

Notre mission, c'est de mettre en valeur le travail, les performances, les réussites, des 39 000 agents de la RATP. C'est d'expliquer les objectifs et les problèmes, les enjeux et les perspectives de développement, ce qui va et ce qui pourrait aller mieux. C'est de faire connaître les analyses et les projets des dirigeants de l'entreprise, mais aussi les attentes et les jugements des agents à tous les niveaux.

Notre métier, c'est de réaliser chaque mois « Entre les lignes », le journal d'entreprise diffusé à chacun d'entre vous, et un bulletin d'information téléphoné permanent.

Notre métier, c'est d'informer les journaux, les magazines, les radios et les télévisions de ce qui se passe et de ce qui se prépare à la RATP.

Notre métier, c'est d'organiser des expositions, de contribuer à des animations dans le métro, dans les communes, les écoles, les foires, les grandes manifestations en France et à l'étranger, pour que la RATP soit présente partout où elle peut informer avec efficacité.

Notre métier, c'est d'organiser des expositions, de contribuer à des animations dans le métro, dans les communes, les écoles, les foires, les grandes manifestations en France et à l'étranger, pour que la RATP soit présente partout où elle peut informer avec efficacité.

Notre métier, c'est d'organiser des expositions, de contribuer à des animations dans le métro, dans les communes, les écoles, les foires, les grandes manifestations en France et à l'étranger, pour que la RATP soit présente partout où elle peut informer avec efficacité.

Notre métier, c'est d'organiser, avec l'aide précieuse du service intérieur, des présentations et des inaugurations avec une précision et un professionnalisme à la mesure des efforts accomplis par les autres agents de la RATP. C'est de faire découvrir l'entreprise – avec l'aide de nos correspondants dans les autres directions – aux visiteurs de marque comme à tous ceux – agents de l'entreprise et leur famille par exemple – qui veulent comprendre « comment marche la RATP. »

L'ambition du service des relations extérieures, c'est donc de se perfectionner sans cesse, de mettre en œuvre les techniques de communication les plus évoluées, d'être des professionnels à la hauteur de l'efficacité et de la réputation des agents de la RATP. Pour vous aider à bien faire savoir tout ce que vous savez faire.

Pierre-Alain DOUAY
Chef du service des relations extérieures

UN NOUVEAU TITRE DE TRANSPORT : FORMULE 1



En mai, la RATP et la SNCF proposeront aux voyageurs un nouveau titre de transport : Formule 1.

Formule 1 est un forfait journalier, valable du début à la fin du service quotidien, permettant un nombre illimité de voyages sur tous les modes de transport en commun (à l'exclusion des cars APTR) dans les limites des zones de validité. C'est d'ailleurs ce qui le différencie du titre « Paris-Sésame » valable exclusivement sur le réseau RATP. A ses premiers moments, Formule 1 ne pourra être utilisée que sur les 3 premières zones tarifaires, son extension étant envisagée ultérieurement.

Compléter et diversifier

Tels sont, résumés en deux mots, les objectifs qui ont conduit au lancement de Formule 1. Il s'agit bien là d'un nouveau « produit » qui complètera et diversifiera la gamme de titres de transport offerte aux voyageurs. Témoin du dynamisme des deux entreprises qui l'ont créé – la RATP et la SNCF – Formule 1 constituera certainement un nouveau facteur de valorisation de leur image auprès du public.

Autre mission qui incombe à ce petit dernier de la gamme des titres de transport : fidéliser la clientèle occasionnelle par nature, qui utilise actuellement des tickets. En effet le ticket ne répond pas au souci de l'entreprise d'intégrer les différents modes de transport et ne fidélise pas les acheteurs. La clientèle susceptible d'être intéressée par le nouveau titre représente entre le quart et la moitié des acheteurs actuels de tickets résidant en région parisienne. Parmi les autres acheteurs potentiels de Formule 1, figurent les touristes et les provinciaux séjournant provisoirement à Paris. Au total, la RATP et la SNCF espèrent une vente d'abonnements journaliers de 6 millions par an soit environ 15 millions de francs de recette.

Les prix de Formule 1 sont les suivants :

	2 ^e classe	1 ^{re} classe
Zones 1-2	17 F	26 F
Zones 2-3	16 F	24 F
Zones 1-3	22 F	33 F

Les touristes, les personnes âgées et celles utilisant les transports collectifs pour leurs besoins personnels, achetaient essentiellement des billets. Seront-ils, à l'avenir, intéressés par Formule 1 ?



Ils tiennent compte de l'augmentation des tarifs effective depuis le 1^{er} avril dernier.

Une précision qui a son importance : Formule 1 ne s'inscrit pas dans la gamme « orange ». C'est un titre commercial qui ne donne lieu ni au versement transport de la part des entreprises, ni au remboursement à 50 % par les employeurs. Il ne s'adresse d'ailleurs pas à la même cible que la carte orange. Une étude a été faite au printemps 1984, elle montre que les utilisateurs de billets

— acheteurs potentiels de Formule 1 — ont une image plutôt négative de la carte orange qui leur semble trop liée à l'univers du travail et à la routine quotidienne.

Une présentation attrayante

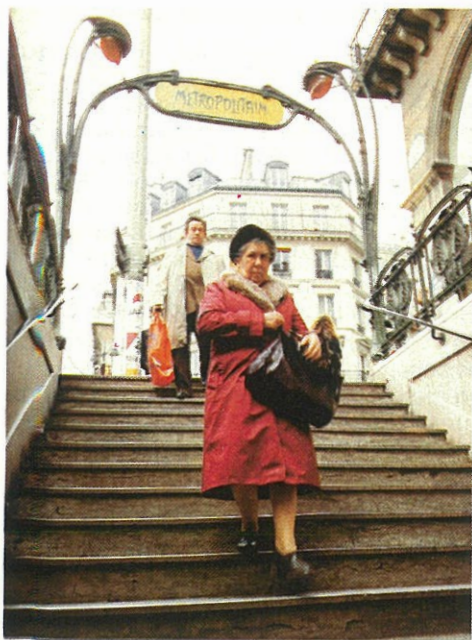
Tous ces arguments ont été largement pris en compte lors de l'élaboration de ce nouveau titre de transport. La carte — qui accompagnera le coupon comme pour la carte intégrale — devait être jolie, « chic », dans le coup, mais simple. Elle se devait de symboliser la souplesse, la disponibilité, la liberté, tout en incitant son possesseur à la conserver (afin d'en éviter un renouvellement systématique).

Formule 1, après que des tests aient été réalisés, se compose d'une carte — format carte de crédit — et d'un coupon. La carte — dans les dégradés de bleu avec une bande jaune — comporte d'un côté les nom et prénom de l'utilisateur ainsi que le coupon tandis qu'au recto figure la signature du titulaire.

A l'heure où nous mettons sous presse, la campagne de lancement de Formule 1 n'est pas encore définitive, mais l'on sait qu'elle comportera de l'affichage sur les réseaux — notamment sur les quais du métro et les flancs bus — et des annonces par voie de presse — presse quotidienne et hebdomadaire de spectacles. Le plan média est en cours d'élaboration, la campagne devant débuter en mai, soit au moment du lancement de Formule 1.

Souhaitons donc dès maintenant un franc succès à l'abonnement et rendez-vous dans quelques mois, à l'heure des premiers bilans !

Sylvie FRÉCHARD



EXPRESSION DIRECTE : LE PREMIER BILAN



RATP - Chabrol

Un premier bilan de l'expression directe au sein des conseils de ligne, d'atelier et de bureau a été réalisé au deuxième semestre 1984. Il porte sur les deux premières étapes de mise en œuvre de l'expression directe à la Régie, celles qui ont concerné 20 % du personnel d'exploitation et 40 % du personnel des autres secteurs, soit quelque 12 600 agents au total. Il faut d'emblée retenir que les agents qui se sont exprimés avaient en moyenne à leur actif seulement deux réunions au moment où ils ont émis leur opinion. Bilan d'une mise en œuvre partielle et bilan d'un rodage, il n'autorise pas à des conclusions mais permet de tirer quelques enseignements.

Pour élaborer ce bilan, trois démarches ont été adoptées qui apportent des éclairages complémentaires. La première est celle de l'analyse des 956 registres d'expression directe reçus par la direction du personnel jusqu'au mois d'août 1984. En second lieu, des entretiens de groupes ont permis d'entendre le point de vue de 115 agents des différentes directions, tous niveaux hiérarchiques confondus. Enfin, un questionnaire anonyme a été diffusé auprès des agents d'un certain nombre de conseils s'étant réunis en octobre et novembre : les 825 réponses exploitables ainsi recueillies ont permis de confirmer ou de nuancer ce qui avait été entendu dans les entretiens de groupe.

Portrait-type

Résultante de toutes les moyennes, le portrait-type d'un conseil est une fiction, il n'existe pas davantage que le légendaire « Français moyen ». On ne saurait néanmoins

son des contraintes liées aux roulements.

La durée moyenne d'une réunion est de 1 h 25 pour l'ensemble des secteurs de la Régie, soit deux heures dans les services d'exploitation et 1 h 13 dans les autres services. La composition des conseils est extrêmement variable, mais le cas le plus représentatif de la Régie est celui où l'on trouve un agent de maîtrise et des agents d'exécution. Dans les secteurs administratifs et d'études, les conseils rassemblent fréquemment un large éventail hiérarchique, des agents d'exécution au personnel supérieur. Dans les services opérationnels, d'exploitation ou d'entretien, ils réunissent le plus souvent seulement deux niveaux : des agents d'exécution et un agent de maîtrise en position de responsable hiérarchique. Quand l'unité naturelle de travail dépasse 20 personnes, on constate une grande variété des critères de répartition, privilégiant

des cas (69 % dans les exploitations), l'animation est assurée par un agent d'exécution, la maîtrise dans 31 %, les cadres dans 18 % et les cadres supérieurs ou dirigeants dans 4 %. Quel que soit le secteur, le pourcentage de la maîtrise est pratiquement le même, alors que celui des autres catégories est extrêmement variable. Dans un certain nombre de conseils, on constate la création spontanée, puisqu'elle n'était pas prévue par le protocole, d'une fonction de secrétaire ou de rapporteur. Cela paraît être une aide pour l'animateur dégagé ainsi des contraintes de la prise de notes lors des réunions.

Enfin, un dernier chiffre pour terminer ce portrait-type : le nombre moyen d'interventions est de 9. Les importantes variations recouvertes par cette statistique – de 1 à 40 – tendent à diminuer au fil des réunions, ce qui peut traduire soit un épuisement par épuisement des problèmes, soit le souci d'en aborder moins mais plus à fond.

Vous avez la parole, que dites-vous ?

Le tableau qui suit permet de se faire une idée des thèmes abordés au cours des réunions et de leur importance.

Thèmes	%
• Le poste de travail et son utilisation	24,7
• Organisation, rythme de travail	16,4
• Carrières, effectifs, formation, information	13,3
• Locaux	12,6
• Conditions de circulation	6,9
• Matériel roulant	6,5
• Questions sur l'expression directe	3,2
• Réorganisation de l'ingénierie et de la maintenance	3
• Politique (s) de l'entreprise	2,7
• Relations du travail	2,7
• Divers	8

De ces pourcentages, il ressort que deux tiers des interventions portent très précisément sur le domaine fixé par la loi de façon privilégiée : le contenu et l'organisation du travail, l'amélioration des conditions de travail. Naturellement, le profil des interventions tracé ici pour l'ensemble des secteurs se modifie sensiblement d'un service à l'autre. Telle rubrique de rang modeste au plan d'ensemble peut peser plus lourd ici ou là.

Malgré la part d'arbitraire du classement des interventions dans les registres – questions, vœux, avis et propositions – certaines tendances sont nettement significatives. Les vœux et les questions représentent la très grande majorité des interventions (84 %), ce qui révèle une attitude des agents, pour ces premières réunions, plus interrogative ou revendicative que constructive. Elles sont davantage mises à profit pour présenter des demandes que pour formuler

LES ANIMATEURS

	Exécution	Maîtrise	Cadres	Cadres supérieurs
Ensemble RATP	47 %	31 %	18 %	4 %
Exploitation	69 %	30 %	1 %	0 %
Hors exploitation	39 %	31 %	24 %	6 %

se passer de ces statistiques pour avoir une représentation correcte des réunions d'expression directe.

Sur les 956 réunions examinées au travers des registres, 267 concernaient l'exploitation et 689 les services hors exploitation. La grande majorité d'entre elles (78 %) se sont déroulées sur le temps de travail. L'autre solution qui consiste à réunir les agents pour partie sur le temps de travail, pour partie sur leur temps personnel, est caractéristique des services d'exploitation, en rai-

son de l'homogénéité entre les catégories ou spécialités et là, au contraire, l'hétérogénéité.

La participation telle qu'elle ressort des statistiques est de 85 % à 88 % par rapport aux agents présents au travail le jour des réunions (et non par rapport à l'effectif de l'unité). Dans les groupes qui se sont constitués et qui se réunissent, on constate une moyenne de 11 agents par réunion, qui est la même pour l'ensemble des secteurs d'activité.

Trois fois sur quatre, l'animateur choisi par le groupe n'est pas le responsable hiérarchique de l'unité. Dans 47 %



des propositions concrètes résultant d'un travail que le groupe fait en commun.

Qu'en pensez-vous ?

D'une manière générale, le climat des réunions est satisfaisant : les débats et les discussions peuvent être passionnés et même acharnés mais ils ne dégénèrent pas en affrontement. Les agents ont le sentiment de jouir d'une grande liberté d'expression : selon le questionnaire, 69 % se sentent tout à fait libres de dire ce qu'ils pensent. Si l'on peut souligner que la commission de l'expression directe n'a jamais été saisie pour entrave à la liberté d'expression, on peut cependant relever les réserves émises lors des entretiens de groupes au cours de l'enquête. Certains éléments sont en effet susceptibles de jouer un rôle limitatif : une monopolisation abusive de la parole par un membre du groupe, le risque de « s'en vouloir mutuellement après coup », le souci de l'animateur d'être d'une rigoureuse neutralité et qui, du coup, s'autocensure, etc. Libre oui, mais la liberté d'expression n'est pas acquise d'emblée, elle suppose un apprentissage.

Au chapitre des critiques, celles qui concernent les dispositions matérielles ont une importance non négligeable. Les reproches formulés en matière de locaux représentent 36 % des agents. L'absence ou le nombre insuffisant de salles de réunions sur le lieu de travail ou à proximité a, en effet, conduit à utiliser certaines fois des locaux non destinés à cet emploi – il est arrivé qu'un autobus fasse office de local – et dépourvus du minimum d'équipements souhaitables pour faciliter la discussion, un tableau par exemple. L'insuffisance d'information sur l'expression directe en soi est également incriminée par 28 % des agents, ce qui peut s'expliquer par la rapidité de la mise en œuvre du processus au sein de la Régie.

Enfin et ce n'est pas la moindre, la critique soulevée sur les réponses qui sont fournies aux questions et aux vœux. L'intérêt de l'expression directe est, pour les agents, étroitement lié aux suites données aux questions et vœux du groupe.

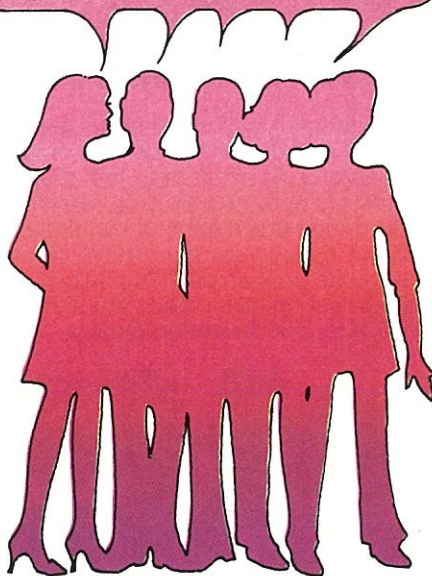
LIBERTÉ D'EXPRESSION

Est-ce que, lors des réunions, vous vous êtes senti tout à fait libre de dire ce que vous pensiez ?

• tout à fait libre	69 %
• assez libre	22 %
• peu libre	5 %
• pas du tout libre	2 %
• sans réponse	2 %
	100 %

Qu'est-ce qui vous a gêné ?
(plusieurs réponses possibles)

• les idées préconçues des uns et des autres	24 %
• les « grandes gueules »	14 %
• la « pagaille »	9 %
• le poids de la hiérarchie	8 %
• la difficulté à vous exprimer en groupe	7 %
• la peur des retombées	6 %
• la manière dont a été faite l'animation	5 %



pe. A cet égard, les réponses faites aux premières interventions des conseils avaient donc valeur de test. Or, ce test s'est avéré souvent négatif, engendrant une profonde insatisfaction, voire frustration, que traduit ce propos amer d'un agent : « on voudrait créer l'écœurement, on ne s'y prendrait pas mieux ! »

Il est, en premier lieu, des cas où le groupe n'obtient purement et simplement pas de réponse (« ça tombe dans le vide », « les agents parlent, la direction ne répond pas ») ou seulement une réponse dilatoire, du type : à l'étude, en cours, transmis à tel autre service... Parfois, c'est la question elle-même qui est rejetée, à l'instigation de la hiérarchie qui considère – dans une interprétation parfois exacte, parfois contestable, du protocole – qu'elle déborde du champ de l'expression directe. Que la position de la hiérarchie soit fondée ou non, les agents ressentent mal cette censure aux allures de dérobade : « si une question déborde dans leur esprit à eux (la hiérarchie), la porte est fermée ».

Lors même que la question est acceptée et qu'elle reçoit une réponse, celle-ci est loin d'être toujours satisfaisante. Non que les agents s'attendent à n'avoir que des réponses positives ; mais ils s'estiment en droit, en cas de réponse

négative, d'en connaître le motif. Or, souvent, les réponses ne sont pas étayées, « Coûte que coûte, le commandement local répond... mais souvent n'importe quoi », ou sont vagues, à côté de la question : « On a l'impression qu'on ne tient pas compte des questions qu'on pose. » Il arrive aussi que l'on renvoie simplement les agents à tel paragraphe de telle instruction, à telle intervention notée sur tel registre ou que l'on évacue la question comme étant du ressort d'une autre instance (par exemple : la commission d'habillement pour toutes les questions vestimentaires).

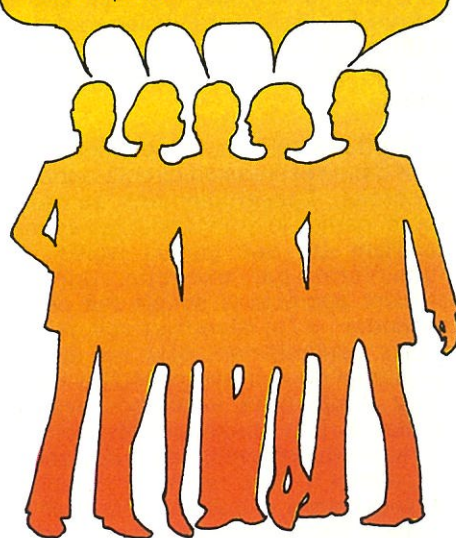
A cela s'ajoute le sentiment que, souvent, même si c'est le responsable hiérarchique qui donne la réponse, il n'en est pas le véritable auteur ou inspirateur, lequel demeure inconnu et inaccessible à tout recours, sauf à passer par le canal syndical : « Ça se noie dans le dédale des services. » De là ce bilan désabusé d'un agent : « De ces réunions, il ne ressort rien d'important et, de ce qui ressort, beaucoup se perd dans les bureaux. » De fait, il a été mentionné à plusieurs reprises, comme dans ce propos, qu'il y a des réponses positives données qui, de manière inexplicable, restent sans suite concrète, du moins à court terme.

En somme, les réponses, quel problème !

TOUS LES EFFETS

L'expression directe peut avoir un certain nombre d'effets. Dans la liste suivante, quels sont ceux que vous avez vous-même remarqués ?
(plusieurs réponses possibles).

• ça permet de formaliser, d'officialiser les demandes	51 %
• ça permet de résoudre des problèmes concrets (d'organisation du travail, de conditions de travail...)	48 %
• ça permet de dialoguer avec la hiérarchie	47 %
• ça permet de s'informer	41 %
• ça permet de s'exprimer à des agents qui, autrement, le font rarement	36 %
• ça permet de se retrouver, de se rencontrer entre collègues	32 %
• ça permet de se sentir plus impliqué dans le fonctionnement de la Régie	26 %
• sans réponse	4 %



UNE INNOVATION ?

Est-ce que, avant la mise en place des conseils, vous aviez des réunions avec la hiérarchie pour traiter de questions relatives à l'organisation du travail, aux conditions de travail, etc. ?

• non jamais	56 %
• exceptionnellement (1 fois par an ou moins souvent)	10 %
• occasionnellement (plusieurs fois dans l'année)	21 %
• fréquemment	8 %
• sans réponse	5 %
	100 %

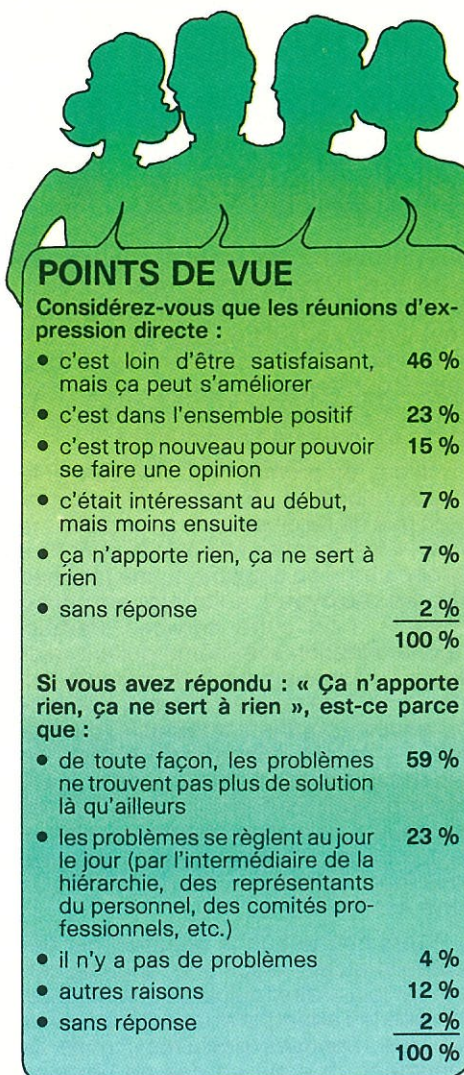


Un effet peut en cacher un autre

Quels sont les effets de l'expression directe ? Le questionnaire en proposait une liste sur laquelle les agents pouvaient cocher une ou plusieurs réponses. Le total s'élève à 280 %, c'est dire que chacun, en moyenne, voit plusieurs effets à l'expression directe (voir tableau « Effets »). En premier lieu, elle permet de formaliser, d'officialiser les demandes. C'est vrai dans les deux sens : les demandes faites par l'agent à son supérieur hiérarchique qui, énoncées au vu et au su de tout le monde, prennent dès lors un caractère officiel et il en va de même pour la réponse, apportée publiquement et consignée dans le registre. En second lieu, le pourcentage de 48 % concernant la résolution de problèmes concrets est à éclaircir par les entretiens de groupe où l'on ajoute qu'il s'agit souvent de questions qui, de toute façon, auraient été réglées par d'autres voies. La réunion a alors permis de rappeler le problème, le cas typique est celui des demandes d'outillage. Sur les 280 % d'effets, les résultats tangibles sont ainsi plutôt décevants mais contrebalancés par une richesse importante d'effets induits.

L'effet « rôle de rassemblement » induit dans l'expression directe apparaît primordial. Rassemblement au sens propre, particulièrement pour les agents travaillant sur des postes isolés, les machinistes par exemple, qui ont vraiment apprécié le simple fait de se rencontrer : « *J'ai découvert des gens* », et plus généralement pour les autres, elle permet de se mieux connaître, de se mieux comprendre, y compris avec la hiérarchie. Les conséquences sont le plus souvent positives, « *il y a des abcès qui percent* ». Plus rarement certaines « explications » entraînent des inimitiés durables. Rassemblement au sens figuré

dans la mesure où l'on a l'impression que dans un grand nombre de réunions on est parvenu à surmonter les clivages habituels d'âge, de sexe, de métier, de grade ou encore d'opinion syndicale. Si le climat ne s'en est pas trouvé changé dans l'unité pour un peu plus de la moitié des agents, un quart d'entre eux notent qu'il y a eu une évolution positive.



Mais il faut se méfier des deux effets pervers contenus en germe dans l'expression directe. Le premier est l'accumulation des procédures administratives dont la lourdeur est fréquemment dénoncée par l'encadrement. La formalisation introduite par les registres, l'organisation et le suivi des réunions, la transmission représentent pour lui en effet une charge supplémentaire pour un rendement faible au demeurant. La vigilance s'avère ainsi nécessaire à l'égard d'un risque de bureaucratisation qui engendrerait une certaine démotivation.

Le second est de la responsabilité des groupes eux-mêmes : le danger est de s'enfermer dans le cercle vicieux « question-réponse » où une même demande cent fois répétée déclenche un refus non moins répété, en sorte que le dialogue tourne en un jeu stérile.

Ces deux dangers sont-ils des hypothèses d'école ? Non, après seulement une année d'expression directe à la Régie, ces deux situations se sont produites, heureusement, dans un nombre très limité de cas. Cela montre bien la menace de ces deux effets pervers où la lettre de la procédure finit par tuer l'esprit de la loi.

Éviter l'essoufflement

Avant les lois Auroux, les agents de la Régie n'étaient pas moins doués de la parole qu'aujourd'hui et il existait déjà diverses possibilités de dialogue et d'expression. Toutefois, aux yeux de la majorité des agents, l'expression directe constitue bel et bien une innovation (voir tableau « Une innovation ? »). Elle implique une évolution profonde des comportements et par là même des mentalités : on attendait les changements, il faut maintenant les proposer. Rien n'était gagné d'avance et il reste beaucoup à faire sans doute. Des barrières sont déjà tombées, des appréhensions ont été vaincues, mais les propositions constructives n'ont pas été très nombreuses. Doit-on engager l'avenir sur ce simple constat ? Les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances, doit-on les négliger ? Le danger est en effet de conclure à la hâte, à l'issue d'une période de rodage, avant même que le plein régime soit atteint.

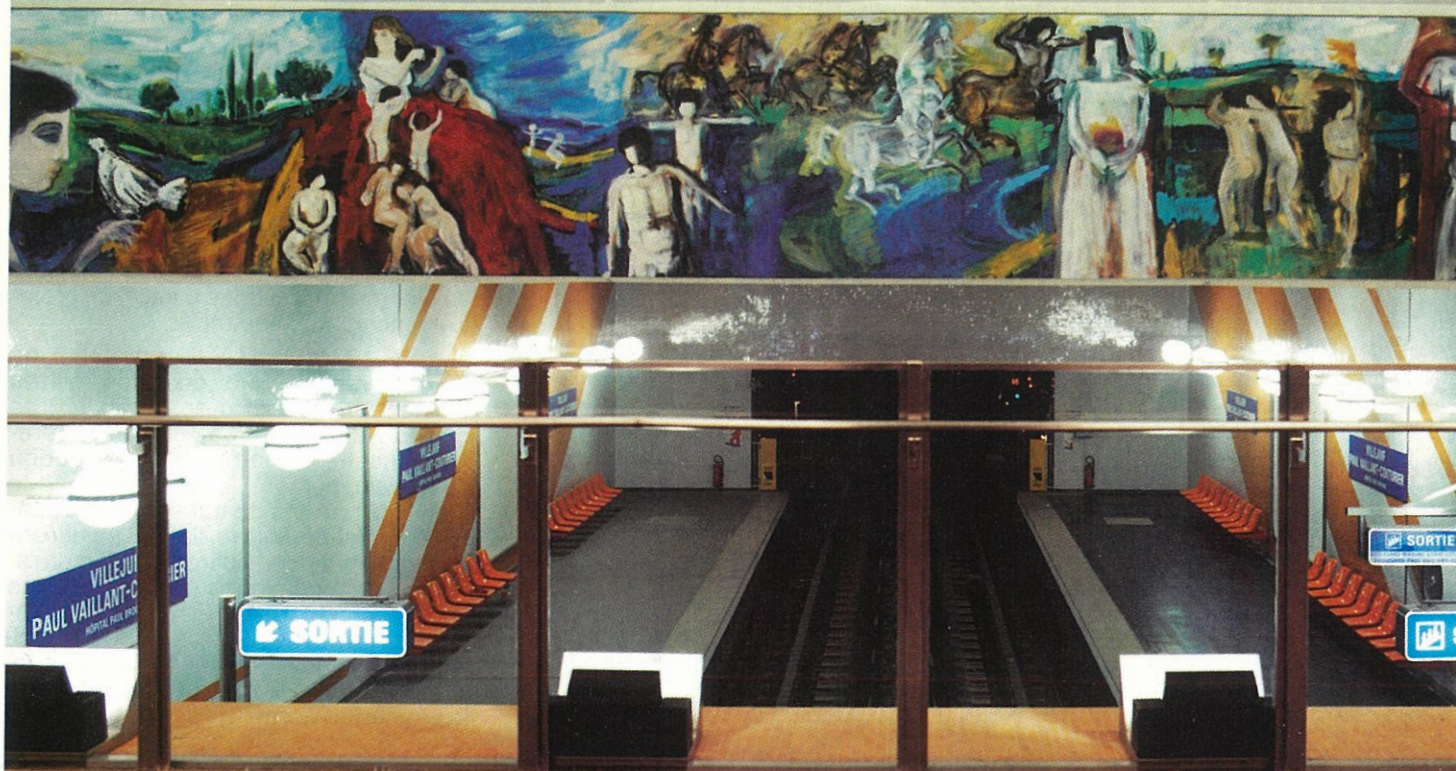
Ce qui est à craindre, c'est la désaffection que suggère ce premier bilan – baisse de la participation, baisse des interventions, voire absence de deuxième réunion –. Au début, il y a eu l'attrait de l'inconnu : « *Tiens, du nouveau, que va-t-il se passer ?* » Et... il ne se passe pas forcément quelque chose d'extraordinaire.

Le premier bilan de l'expression directe à la Régie fait ressortir que les réunions ont bien fonctionné en tant qu'occasion de rencontre et d'échange, mais que les agents ont davantage tendance à formuler des questions qu'à élaborer des propositions constructives. Assister ou participer, là est la question. Ce comportement général n'est certainement pas étranger au début d'essoufflement constaté dans les groupes et à un certain scepticisme qui se manifeste dans la hiérarchie comme chez les agents.

Chantal NAAR



VILLEJUIF :



LES COULISSES D'UN PROLONGEMENT

Depuis le 28 février, la ligne 7 dessert Villejuif.

L'ouverture d'un nouveau prolongement du métro en banlieue fait désormais figure d'événement local, même s'il soulève parfois quelques polémiques régionales. Cette relative discrétion résulte, pour une large part, de l'expérience acquise depuis quinze ans par les équipes chargées d'étudier, de construire, d'équiper et d'exploiter ces prolongements. Avant que Villejuif ne retourne dans l'anonymat du réseau, feuilletons ensemble l'album de sa naissance.



Une foule de projets

Située à mi-distance de la ligne de chemin de fer Paris-Austerlitz - Étampes et de la ligne B du RER, ex-ligne de Sceaux, Villejuif est aujourd'hui reliée à Paris par le métro. Cette réalisation est l'aboutissement de multiples études dont les premières datent de 1930.

En mai 1931, le ministre des Travaux publics de l'époque envisage de

confier à la CMP ⁽¹⁾ l'exploitation de la partie Pont-Cardinet - Montsouris de la ligne de chemin de fer de Petite Ceinture ⁽²⁾. Deux mois plus tard, la CMP sort de ses cartons un projet de prolongement de Montsouris à Villejuif. Longue de cinq kilomètres, la ligne partait d'une gare située sous le parc Montsouris, en correspondance avec la ligne de Sceaux. Elle empruntait la ligne de Petite Ceinture jusqu'à la Poterne des Peupliers avant de gagner en souterrain la Porte

d'Italie. De là, toujours en souterrain, la ligne filait vers Villejuif en passant sous la nationale 7. Trois gares étaient prévues : la première à la Porte d'Italie, en correspondance avec la ligne 7, la deuxième au Kremlin-Bicêtre, la troisième à Villejuif près de l'actuelle station Louis Aragon. L'équipement et l'exploitation de la ligne Cardinet-Villejuif devaient être analogues à ceux de la ligne de Sceaux.

Importance des investissements ou considérations plus sombres de tactique d'entreprise, la C.M.P. ne paraît guère enthousiasmée par ce projet. En juillet 1934, les bus prennent la relève des trains sur la Petite Ceinture. La CMP pré-

(1) Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.

(2) Voir Entre les lignes n° 68, décembre 1983, p. 24.



Le métro arrive à Villejuif en suivant la nationale 7.

FICHE TECHNIQUE

Situé à l'extrémité sud de la ligne 7, le prolongement de Villejuif mesure plus de 2 600 mètres. Entièrement souterrain, il comporte trois stations : Villejuif-Léo Lagrange, Villejuif-Paul Vaillant-Couturier et Villejuif-Louis Aragon. Il dessert directement (1) plus de 50 000 personnes et près de 9 000 emplois. Le centre de Villejuif se trouve désormais à 20 minutes de la place d'Italie. Les gains de temps (2) avoisinent 10 minutes par voyage. Près de 5 000 voyageurs devraient transiter le soir, à l'heure de pointe, par la station Louis Aragon. Le trafic voyageurs sur la branche « Villejuif » de la ligne 7 sera, à terme, équivalent à celui de la branche « Ivry ». L'exploitation se fait désormais en expédiant alternativement un train sur deux sur chacune des branches. L'intervalle sur « Villejuif » et « Ivry » est de 200 secondes aux heures de pointe et de 7 minutes aux heures creuses. Aux heures de pointe, la desserte est assurée par 62 trains. Le parc de matériel roulant, réserves comprises, comprend 61 MF 77 et 8 MF 67 F.

Les nouvelles stations du prolongement comportent deux quais latéraux. Les

salles des billets sont établies sur des mezzanines implantées au-dessus des voies. A la station Paul Vaillant-Couturier, une fresque de Nicolas Stravropoulos illustre le thème de l'enfance et de la maternité. Dans chacune des trois stations, une inscription gravée sur une plaque de calcaire évoque les œuvres de la personnalité ayant donné son nom à la station. Les trois stations sont ouvertes au public depuis le 28 février. Le terminal bus de Villejuif-Louis Aragon est opérationnel depuis le 29 mars. Quant au parc de stationnement, il ouvrira ses portes en juin.

Le coût des travaux du prolongement de la ligne 7 à Villejuif avoisine 640 millions de francs (francs courants). Il a été financé à 30 % par l'État, à 30 % par la région Ile-de-France et à 40 % par la RATP, sur prêt de la Région.

C. C.

(1) Populations et emplois situés dans un rayon de 800 mètres des nouvelles stations.

(2) Les personnes desservies directement par les nouvelles stations gagnent plus de 11 minutes par voyage tandis que celles utilisant un moyen de rabattement (autobus, voiture, deux-roues) gagnent en moyenne 8 minutes sur la durée totale du déplacement.

conise alors la construction d'une antenne de la ligne 7 entre la Porte d'Italie et Rungis, mais après l'ouverture du prolongement vers Mairie d'Ivry. Retardée par la guerre, celle-ci n'interviendra qu'en 1946. L'époque n'est plus aux projets d'extension et Villejuif reste à l'écart du métro.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, élaboré vers 1965, transformait la ligne 5 en une mini-ligne régionale reliant Roissy à Orly. Le projet de prolongement entre la Place d'Italie et Orly fit l'objet d'études détaillées. On retint alors un tracé passant par la Porte de Choisy puis la RN 305 vers Vitry, avant de longer dans Villejuif les emprises de l'ex-autoroute A 5 Paris-Melun. En octobre 1970, la Syndicat des transports parisiens émit quelques réserves. Il semblait en effet inutilement coûteux de prolonger la ligne 5 sous l'avenue de Choisy alors qu'à quelques centaines de mètres de là, la ligne 7 desservait les mêmes quartiers en empruntant l'avenue d'Italie. Le projet fut donc mis en sommeil.

En 1973, la RATP entreprit une étude systématique des possibilités d'extension du métro en banlieue. Les gens de la direction des études générales (l'ancêtre de notre actuelle direction du développement) analysèrent par le menu les besoins de transport des habitants du Val-de-Marne. Ils déterminèrent en fonction de considérations démographiques, économiques et urbanistiques l'emplacement idéal des éventuels prolongements. Parallèlement, leurs collègues des travaux neufs regardaient où « brancher » sur le réseau ces futurs prolongements et quelles solutions techniques choisir pour les construire. Pour la desserte de Villejuif, le choix d'un tracé suivant l'axe de la RN 7 ne tarda pas à s'imposer. Long de 4 300 mètres, il serait entièrement souterrain, une grande partie du tunnel étant réalisée en tranchée couverte sous la nationale. Enfin, il se raccorderait sur la ligne 7 entre Maison Blanche et Porte d'Italie. Le projet fut approuvé et le schéma de principe présenté en novembre 1975.

A la fin de 1979, les équipes de « N-génie civil » arrivèrent sur le terrain. En décembre 1982, la première partie du prolongement était mise en service jusqu'au Kremlin-Bicêtre (3). Vingt-six mois plus tard, le métro arrivait à Villejuif.



Un pilote pour garder le cap

Daniel Mary, pilote à N-coordination, est depuis 1978 l'homme orchestre des chantiers de prolongement de la ligne 7. Lourde tâche pour ce personnage discret à l'allure très britannique, bien qu'il ait des origines italiennes. « Depuis douze ans que je fais ce métier, je ne me laisse plus impressionner », confie-t-il avec un large sourire. En termes de marine, le pilote assiste le capitaine d'un navire à l'approche d'un port ou dans la

(3) Voir Entre les lignes n° 57, novembre 1982.



Soutènement de la multitubulaire PTT qui suit le tracé du métro.

traversée des endroits difficiles. Le travail de D. Mary ressemble un peu à cela. Son objectif, le cap à tenir, c'est d'abord la date de mise en service du prolongement.

Construire un prolongement est une opération délicate. Le métro passe au cœur de quartiers dont on ne doit pas trop perturber la vie quotidienne. Quand le chantier suit le tracé de la nationale 7 à travers des communes très urbanisées, les difficultés paraissent quelquefois insurmontables. « A certains moments, nous avons été obligés de déplacer tous les quinze jours les files de circulation sur la RN 7... Le calendrier avait été négocié au préalable avec les responsables de la DDE (Direction départementale de l'équipement) du Val-de-Marne. Au fil des semaines, les équipes chargées des travaux de génie civil s'arrangeaient avec les personnes de la DDE. En général, les problèmes se règlent sur le terrain et je n'ai guère à intervenir. »

Les travaux de gros œuvre débutèrent en septembre 1981 au Kremlin-Bicêtre, dans la foulée de ceux réalisés sur la partie nord du prolongement. Dans les mois qui précèdent l'ouverture du chantier, les différents concessionnaires de la voirie (eau, gaz, électricité, téléphone, égout...) modifient leurs installations pour laisser le champ libre au métro. « Heureusement, je n'ai pas à me mêler de cela, commente D. Mary. C'est la DDE qui organise les travaux... Mais c'est nous qui payons la note : 110 millions de francs, soit le sixième du coût total du prolongement à Villejuif... Nous avons cependant évité de toucher à la multitubulaire PTT Paris-Marseille qui longe la RN 7. Nous l'avons simplement dégagée avant de la caler sur nos ouvrages terminés. Grâce à cela nous avons économisé plusieurs millions de francs. »

L'aspect pilotage financier est aussi très important. D. Mary doit là aussi surveiller les écueils et conserver le cap.

« L'avant-projet, établi en 1978, contenait une première estimation des travaux. Pour l'établir, j'avais utilisé les données transmises par les services amenés à intervenir sur le prolongement... » A l'époque, la Régie a profité de la concurrence parmi les entreprises de travaux publics. Les marchés concernant les travaux de génie civil furent conclus à des coûts nettement inférieurs aux premières estimations. « L'enveloppe du projet s'est trouvée substantiellement réduite... Mais ensuite, il faut être ferme et ne pas laisser filer le devis sous prétexte de transformations ou de modifications au projet initial. »

A l'origine, le prolongement de Villejuif devait être inauguré en deux temps : Villejuif I et II (pardon : Léo Lagrange et Paul Vaillant-Couturier) à la fin de 1984, puis Villejuif III (Louis Aragon) un an plus tard. Les financements pour la partie terminale ayant été finalement débloqués en 1982, une mise en service globale fut

programmée pour le premier trimestre 1985. « Lorsque j'ai fait part de la décision de nos patrons en réunion de coordination, les sourires se sont figés. Les délais de réalisation s'avéraient très courts, compte tenu des difficultés techniques prévisibles. » En effet, la plupart des ouvrages de la partie terminale sont réalisés dans la nappe phréatique, c'est-à-dire dans des terrains gorgés d'eau.

Mais D. Mary reconnaît volontiers ne pas avoir eu de grosses inquiétudes. « Les équipes chargées du génie civil ont acquis une longue expérience... Elles maîtrisent les techniques et elles savent faire respecter les délais par les entreprises. » Ensuite, quand le génie civil est terminé, le rôle du pilote devient essentiel pour faire régner l'harmonie entre les différents services chargés d'équiper le prolongement. Poser la voie, aménager les stations, dérouler les câbles, installer les postes de redressement, la signalisation, les télétransmissions, etc., cela ne peut se faire qu'en respectant un ordre précis et en évitant de concentrer les chantiers au même endroit. Là aussi l'expérience prime. « Voilà des années que nous travaillons ensemble. La mécanique est huilée ! » Cinq mois avant l'ouverture du prolongement, le pilote établit un carnet de bord qui fixe, jour par jour, la chronologie des travaux et les créneaux d'intervention de chaque service.

Plus la date fatidique approche, plus le pilote se trouve sollicité. « Dès que quelque chose cloche, on m'appelle... » Ainsi, peu de temps avant l'ouverture, D. Mary s'est retrouvé avec un problème de rétroplan sur les bras. Les rétroplans sont ces grands miroirs placés en tête de quai pour permettre aux conducteurs de voir les voyageurs monter et descendre des trains. L'installation de ces miroirs s'avérait impossible, compte tenu des équipements déjà en place. « En catastrophe, j'ai monté une réunion sur le terrain afin de trouver une solution... Nous avons opté pour des rétroviseurs fixés au mur, en bout de quai. Cela a nécessité un léger déplacement du point d'arrêt des trains, donc une modification du tapis de pilotage automatique. » Ces rétroviseurs furent installés le 25 février !

« Dans la fièvre qui précède la mise en service, on doit agir vite... Chacun a



Daniel Mary (à gauche) et Jean-Pierre Quérity (à droite) échangeant quelques impressions.

tendance à accuser l'autre de le mettre en retard... Je préfère que les récriminations convergent vers moi. Pendant ce temps les équipes concernées travaillent tranquillement et les retards n'augmentent pas. » Mentor, coordinateur et paratonnerre, le métier de pilote a de multiples facettes qui exigent beaucoup de calme et de sang froid.



Une exploitation sur le papier

Pas question d'attendre la fin des travaux de construction du métro pour mettre au point les modalités pratiques d'exploitation. Vous imaginez la tête des voyageurs et des élus si dans les mois suivant l'inauguration d'un prolongement, le trafic était régulièrement interrompu pour installer de nouveaux appareils de voie, modifier la signalisation ou élargir les accès aux stations ! Tout doit être prévu à l'avance afin d'être prêt le jour J.

« Pour démarrer, nous n'avons finalement besoin que des estimations de trafic fournies par G (4), déclare Noël Guilou, patron des études « trains-métro » à FC (5). Avec ces chiffres, et compte tenu des caractéristiques de la ligne sur laquelle sera raccordé le prolongement, nous établissons un cahier des charges fonctionnel qui décrit l'exploitation du futur tronçon et précise les moyens nécessaires à cette exploitation... A partir de ce document, qui définit nos besoins d'exploitant, nos collègues des services techniques vont choisir les technologies à mettre en œuvre puis réaliser, avec les entreprises concernées, les installations permettant de satisfaire ces besoins... Cette démarche se déroule au début du projet, avant même le premier coup de pioche. »

Présents dès l'origine du projet, les gens de FC sont à nouveau sollicités à la fin des travaux. Mais plus question d'études sur le papier, cette fois il s'agit de vérifier sur le tas si les installations répondent bien aux attentes de l'exploitation. Morceaux par morceaux, éléments par éléments, FC a réceptionné le prolongement de Villejuif. Signalisation, télécommandes, poste de manœuvre, appareils de contrôle, escaliers mécaniques, bureau de station... Un travail de fourni !

« Les décisions techniques sont du ressort des gens de FC... Villejuif n'est pas leur coup d'essai. Depuis quinze ans, ils ont lancé de nombreux prolongements et la machine est rodée. » Jean-Pierre Quérité, chef de la division « métro 3 » (6) à FE (7) n'en est pas lui non plus à son premier prolongement. Il avoue « ne pas avoir fait le compte exact ». J.-P. Quérité est une figure du réseau. Le visage barré par des bacchantes à faire



Construction du radier du tunnel près de la station Paul Vaillant-Couturier.

pâler d'envie un Gaulois, il a le franc parler, la fermeté de ton et l'obstination de caractère propres à de nombreux exploitants... du moins si l'on s'en tient aux images d'Épinal. « A Villejuif, je ne suis intervenu qu'une fois à propos du service provisoire du Kremlin-Bicêtre... Sa réalisation me paraissait inutile pour l'exploitation. En cas d'incident, il est beaucoup plus facile d'envoyer l'ensemble des trains sur Mairie d'Ivry et de mettre en place un service de bus depuis la Porte d'Italie... »

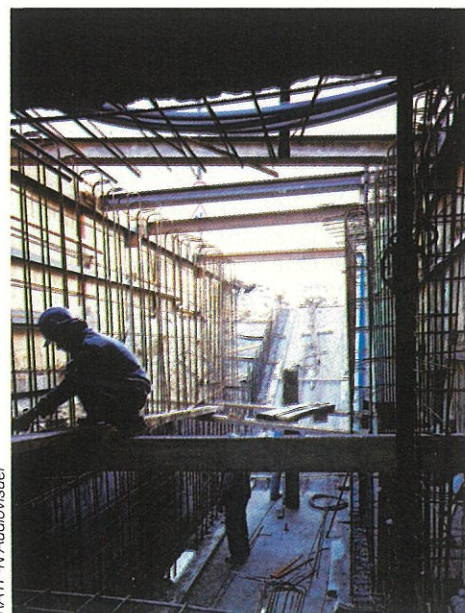
J.-P. Quérité n'a rien, semble-t-il, d'un surveillant tâillon. Il reconnaît volontiers se fier « à l'expérience des services ». En revanche, il n'hésite pas à interpellé ces mêmes services pour leur demander les outils susceptibles de l'aider à gérer les nouvelles installations. « Les procédures d'exploitation en vigueur sur la ligne 7 sont assez originales. Villejuif-Louis Aragon centralise les fonctions départ des deux terminus sud de la ligne 7. Il n'y a donc plus de chef de départ à Mairie d'Ivry. Une petite révolution dans le métro... Sur la branche d'Ivry, en revanche, sont concentrés les moyens nous permettant d'intervenir sur le matériel roulant : contremaître-visiteur, machine à laver, raccordement aux ateliers d'entretien et de grande révision... Cette dualité offre de multiples avantages. En cas de retard, il n'y a pas d'antagonisme entre les deux départs et l'on obtient une meilleure régularité sur le tronçon commun au-delà de Maison Blanche. En cas d'avarie, on peut facilement échanger un train sans perturber un terminus... »

La définition des nouvelles modalités d'exploitation a fait l'objet de longues discussions avec les partenaires sociaux et le personnel de la ligne. Celles-ci ont duré près de six mois et elles se sont achevées à quelques jours de l'inauguration « Je ne m'attendais pas à soulever des tempêtes d'applaudissements, d'autant que ces modalités se traduisaient par des non-crétions de postes et par le transfert de plusieurs autres... Mais je préfère me battre pour obtenir des postes là où les besoins s'en font



Sully s'occupe de l'intendance

A quelques mètres sous la chaussée du quai des Célestins, Sully-Morland est le centre nerveux de la ligne 7. Lucien Eymet, le maître de maison en quelque sorte, est inspecteur sur la 7 depuis octobre 1980. La cinquantaine, L. Eymet a derrière lui une longue carrière à l'exploitation, carrière marquée du sceau de la 7. Entré en 1954 comme surveillant à la station Cadet, il devient vite chef sur-



Coffrage des accès de la station Louis Aragon.

(4) Direction du développement.

(5) Services des études d'exploitation à la direction du réseau ferré.

(6) Cette division regroupe les lignes 7, 7 bis, 8, 10 et 13 du métro.

(7) Service de l'exploitation à la direction du réseau ferré.

(8) Centre de formation du personnel et de réglementation du service de l'exploitation.



bureau des mutations, la division des horaires, le CFPR (8) qui s'occupent des aspects pratiques... L'inspecteur de ligne n'intervient directement que pour résoudre des problèmes inattendus. Ainsi, j'ai été amené à chercher, autour de la station Louis Aragon, des places de parking pour les agents de l'attachement. Les emplacements prévus dans la gare routière n'étant pas prêts, il fallait trouver une solution temporaire pour quelques mois. »

Depuis novembre 1983, L. Eymet traîne ses guêtres sur le prolongement de Villejuif. En 1984, il a visité une dizaine de fois le chantier pour voir l'état des travaux et « prendre contact avec les installations ». Début décembre, il s'est transformé en guide et il a « montré » le

veillant, ce qui l'amène quelquefois à effectuer des remplacements comme agent d'ascenseur à Butte-Chaumont et au Pré-Saint-Gervais. Nommé conducteur en 1956 à Mairie d'Ivry, il quitte la 7 pour y revenir quelques mois en 1961 comme sous-chef de gare au Pré-Saint-Gervais. En 1967, ayant réussi le concours d'inspecteur, il se retrouve à la Porte de La Villette. En 1971, premier passage à Sully avant d'effectuer une escapade de 1974 à 1980 sur la ligne 3. Depuis cinq ans, le revoilà à nouveau sur la 7, une ligne à laquelle il se dit « très attaché, peut-être parce que nous partageons beaucoup de souvenirs communs ».

« La ligne 7 est parmi les plus dures du réseau. Le prolongement vers Fort d'Aubervilliers a chargé la partie nord. Dans le centre de Paris, le trafic a aussi fortement augmenté, notamment à Gare de l'Est, Chaussée d'Antin et Opéra. Vers le sud, nous subissons le contre-coup de l'urbanisation du XIII^e arrondissement. On frise aujourd'hui les 40 000 entrants par jour à la station Place d'Italie. Au Kremlin-Bicêtre, le trafic avoisine 20 000 entrants quotidiens. La montée en régime a été très rapide mais avec le nouveau prolongement, le trafic de la station devrait chuter au profit de Villejuif-Louis Aragon. »

Ces comptages effectués dans la première quinzaine de mars confirment les prévisions de L. Eymet. Dix jours après l'ouverture, Villejuif - Louis Aragon enregistrait près de 9 000 entrants quotidiens tandis qu'au Kremlin-Bicêtre le trafic avait diminué de 40 %. Le décalage entre la date d'ouverture du métro et la date de mise en service du terminal bus de Villejuif suscitait quelques inquiétudes en ligne. On craignait une surcharge des trains entre Maison Blanche et Porte d'Italie, mais de nombreux voyageurs ont d'emblée pris l'habitude de prendre les bus à Louis Aragon.

« L'ouverture d'un prolongement est un événement important dans la vie d'une ligne », confie L. Eymet, « d'autant que Villejuif modifie pas mal nos méthodes d'exploitation... L'inspecteur et



Villejuif-Paul-Vaillant-Couturier : Mai 1983 (en haut) le gros œuvre est terminé, octobre 1984 (en bas) on équipe la station.

l'équipe qui l'entoure ont un rôle primordial d'information du personnel... Dans les mois qui précèdent la mise en service, nous devons saisir la moindre opportunité pour indiquer aux agents ce qui va changer et surtout expliquer pourquoi on bouleverse des habitudes bien ancrées dans les traditions de la ligne... »

Un prolongement de ligne, c'est une greffe et l'inspecteur doit veiller à éviter les réactions de rejet. Mais son travail ne se limite pas à cela. Il y a des côtés beaucoup plus terre à terre qui occupent une large part de son temps. Lancement des procédures destinées à « couvrir les postes ouverts à Villejuif », préparation des nouveaux tableaux de marche, établissement des « consignes réglementaires » pour les nouvelles installations du prolongement, commande du matériel destiné aux agents on poste dans les futures stations, intervention auprès du réseau routier pour faire modifier l'itinéraire des transports de nuit desservant les terminus métro : un boulot d'intendance qui se traduit par des centaines de coups de fil et une montagne de papiers ! « Les véritables coordinateurs de cette préparation furent Messieurs Guillemot et Lepape, les inspecteurs du sud. En outre, nous nous appuyons sur le

prolongement à ses sous-chefs de ligne et de terminus. Pas question de tourisme, mais une présentation détaillée des équipements, de leur situation, de leurs caractéristiques. Ensuite, les sous-chefs se sont mués à leur tour en conférenciers et ils ont accompagné sur le terrain, par petits groupes de 10 à 15 personnes, plus de 900 agents (conducteurs, agents de manœuvre, gradés) qui, au gré des roulements ou des remplacements, auront à circuler sur le prolongement de la ligne 7. Michel Duval, sous-chef de terminus à Mairie d'Ivry, a dirigé une douzaine de visites. « En décembre, c'était vraiment le chantier... Les feux n'étaient pas tous posés et les moteurs d'aiguille venaient à peine d'être livrés... Je devais mimer les manœuvres et demander aux gars d'imaginer les installations manquantes... » Départ du Kremlin en début d'après-midi, direction Villejuif, en suivant le tunnel. Arrivée à Louis Aragon vers 16 heures, inspection détaillée du cul-de-sac où sont garés les trains, un petit tour dans les locaux du futur attachement et retour en bus au Kremlin. En deux mois et demi, M. Duval a parcouru une trentaine de kilomètres le long des voies de la 7. Une bonne paire de chaussures pour éviter de se tordre les pieds et



Nounours quitte Le Kremlin pour Villejuif.

une grosse brosse afin d'enlever la poussière sur sa veste bleu marine : deux outils indispensables à M. Duval et à ses collègues « préposés aux visites » au cours des semaines précédant l'inauguration de Villejuif.



Une longue nuit

L'inauguration au service voyageurs marque l'aboutissement des efforts communs engagés par les différentes équipes de F, N et T. Elle est précédée, quelques jours auparavant, d'une mise en service technique qui marque le début de la « marche à blanc ». Durant cette période de rodage, les installations fonctionnent normalement mais les trains roulent à vide et les stations restent fermées au public. A Villejuif, le début de la marche à blanc était programmé pour le samedi 23 février, à 5 h 30 du matin.

Le 22 février, la ligne 7 se composait de deux morceaux distincts : au nord du Kremlin-Bicêtre, la ligne ouverte normalement au service voyageurs, au sud, un prolongement de deux kilomètres et demi avec trois stations et des installations toutes neuves, dont certaines avaient été réceptionnées le matin même. Entre les deux, un hiatus qu'il fallait effacer afin de « brancher le prolongement sur la ligne ». Facile à faire, sur le papier. Mais sur le terrain, c'est une autre paire de manches !

Dès 16 heures, des équipes de la voie effectuent une ultime reconnaissance des installations du prolongement. Les parties mobiles des appareils de voie sont abondamment graissées et l'on vérifie encore une fois si rien ne coince.

(9) Le poste de manœuvre de Villejuif sera le premier poste à commande informatisée des itinéraires en fonction à la RATP (voir Entre les lignes n° 79, p. 20). Les consoles de commande seront mises en service dans quelques mois.

(10) Manœuvre qui consiste à recevoir les trains directement sur la voie de départ. Cela évite la manœuvre trottoir et le rebroussement en arrière-gare.

(11) Services des sous-stations.

A Villejuif-Louis Aragon, les gens de FC, des « signaux » et de Jeumont-Schneider recommencent une dernière fois les essais du poste de manœuvre (9). Le travail se déroule sous l'œil attentif d'Albert Guillemot, le nouvel inspecteur de terminus de Villejuif. Cet ancien de la 8 tourne depuis un an sur la 7. Aujourd'hui le voilà en charge d'un des grands terminus du réseau urbain. « C'est important de voir mettre en place les installations... On en prend la mesure et l'on évite ensuite bien des petits pépins ».

19 heures, Kremlin-Bicêtre : les uns après les autres, les conducteurs ayant achevé leur service après la pointe du soir rentrent au terminus. Mais ce soir, on ne gare pas les trains ici. Dès leur arrivée, ils passent les commandes à des agents du Groupe manœuvre et transport (GMT) qui conduisent les rames dans le cul-de-sac de Villejuif-Louis Aragon.



Mise en place des avertisseurs d'alarme.

19 h 45 : effervescence au poste de manœuvre du Kremlin. Un train a été garé en position 4B, en fin d'après-midi, à cause d'une avarie de portes. « Pas question de le laisser là, la voie doit être totalement libre », déclare un technicien des signaux. Dix minutes plus tard, Cyrille Rutil, sous-chef de terminus au Kremlin, part avec le train sur Villejuif. Le terrain est dégagé.

20 h 25 : manœuvre des sectionneurs, le courant de traction est coupé dans la zone du terminus sauf sur la voie de départ. Cinq minutes après, un train se présente mais l'aiguille d'entrée refuse de bouger. Nouvelle effervescence dans le poste. On se précipite pour établir l'itinéraire à la main et, après un court arrêt, la rame entre enfin au Kremlin en manœuvre « zéro » (10).

Dans le tunnel au-delà du Kremlin, à l'emplacement des anciennes positions de garage, de nombreuses équipes s'activent. Ici, les gens de la voie s'affairent autour des appareils de voie devenus inutiles. « Ce soir on se contente de les éclipser. Ils seront déposés dans quelques mois », commente A. Guillemot. Là, les gens des signaux déposent l'ancienne signalisation de manœuvre du terminus pour le remplacer par une signalisation d'espacement. Dans quelques heures, Le Kremlin-Bicêtre sera devenu une simple station de passage ! Plus loin, d'autres personnes effectuent le raccordement des câbles d'alimentation électrique. Pendant ce temps, les trains continuent à entrer et sortir de la station, toujours en manœuvre « zéro ».

21 h 30, ça sent la fin ! Dans le poste, le chef de départ range les gardes temps et décroche les calendriers. « Nounours », la mascotte du départ, s'apprête à voyager dans la sacoche des bandes tachros. A quelques mètres de là, C. Rutil, revenue de son escapade à Villejuif, classe aussi ses papiers. « C'est le grand déménagement, mais je me demande comment on va transporter tout cela ! » « On doit libérer les lieux pour



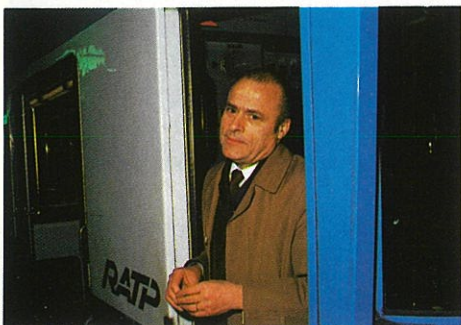
Albert Guillemot fait le point avec les gradés du routier chargés du service de remplacement sur Le Kremlin.



Les gens des signaux s'activent pour faire fonctionner une balise récalcitrante.



Les équipes de la voie éclissent les appareils de voie de l'ancien terminus de Kremlin-Bicêtre.



Lucien Eymet s'apprête à quitter Villejuif avec le premier métro.



Les « appros » mettent la dernière main à l'équipement des bureaux de station

laisser la place à des TUC », ajoute A. Guillemot.

22 h 15 : Maison Blanche. Dans une dizaine de minutes le service va être interrompu sur la branche du Kremlin-Bicêtre. Le chef de station a reçu le renfort de plusieurs collègues qui s'apprêtent, un mégaphone en main, à diriger les voyageurs vers les bus de remplacement. Sur le quai, A. Guillemot surveille les opérations. En arrivant en station, les conducteurs des trains pour Le Kremlin font des annonces invitant les voyageurs à descendre. Puis, ils repartent à vide tourner à la Porte d'Ivry. « Ça ne se passe pas trop mal, il va être temps de remonter sur Villejuif. » Un appel général du PCC demande aux conducteurs de ne pas « tractionner » trop fort au sud de Place d'Italie. Le poste de redressement de Maison Blanche vient d'être mis hors service pour permettre le branchement sur le réseau des installations d'alimentation électrique du prolongement. « Pendant quelque temps on va manquer de puissance, alors attention à ne pas faire sauter les plombs ! »

23 h 00 : devant la bouche de la station Maison Blanche, A. Guillemot discute avec les gradés du routier chargés d'organiser le service de remplacement. Trois bus sont en piste, plus un quatrième en réserve avenue d'Italie. La mécanique tourne rond. On se met d'accord pour récupérer en fin de service les conducteurs des derniers trains. Une poignée de main, en route !

23 h 15 : Le Kremlin-Bicêtre ressemble à une ruche. Les deux agents de station regardent un peu goguenards l'agitation qui règne autour d'eux. « Ce soir, nous sommes tranquilles ; une fois n'est pas coutume... Dommage que dans le même temps, on nous sucre les quelques places de parking que nous avions... Pour venir ou repartir d'ici avec les transports de nuit, c'est pas du gâteau ! Maintenant où va-t-on garer les voitures ? »

Minuit : les unes après les autres, les équipes techniques achèvent leur travail. Au fur et à mesure, Ernest Poupon de FC ajoute des croix sur sa liste des installations. Il réceptionne ainsi, par petits morceaux, les équipements nécessaires à la reprise de l'exploitation au Kremlin-Bicêtre. Ici ou là, on note néanmoins un peu de retard.

0 h 20 : les « signaux » et les « télécoms » viennent juste de terminer leur boulot. En revanche « les gars de TS ⁽¹¹⁾ ont encore du travail ». Le téléphone sonne. Au PCC, les équipes chargées de la mise en service de la « commande centralisée » s'inquiètent. « Pas de quoi s'affoler, commente E. Poupon, on n'a jamais vu des essais commencer à l'heure ! »

0 h 35 : le basculement et la transformation des installations du Kremlin sont achevés. Le courant de traction est rétabli. A. Guillemot remonte dans le bureau de station et prévient le standard de la surveillance générale : « des équipes travaillent au Kremlin-Bicêtre ; vous risquez d'avoir des déclenchements intempestifs de l'alarme du bureau de recette après 1 h 30. »

0 h 50 : le service tire à sa fin sur la 7. Peu à peu les trains rentrent au garage. Mais sur la branche du Kremlin, il n'y a plus de terminus pour les recevoir. Des équipes du GMT, postées à Maison Blanche, prennent les trains en charge



Un petit coup d'éponge pour faire briller.



Le poste de manœuvres de Villejuif renferme de nombreuses innovations.

pour venir ensuite les garer, sur voie principale, entre Place d'Italie et Tolbiac. Dès que le balai pour Mairie d'Ivry sera passé, les trains seront placés en attente à Maison Blanche. Les deux premières rames échappent néanmoins à ce parcours du combattant et elles filent droit sur Le Kremlin. Elles vont servir de trains d'essai pour tester la signalisation.

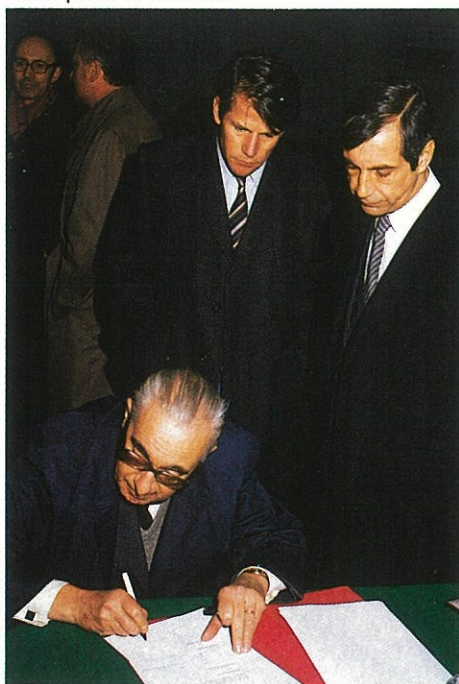
1 h 15 : le premier train d'essai démarre du Kremlin. Il trouve devant lui des feux au vert. Après chaque nouveau signal, le train s'arrête de manière « à occuper la voie ». Derrière lui, le second train franchit le signal mis ainsi au rouge ou au jaune. « Stop », « vas-y », « c'est bon », « refoule », « tu peux repartir » : des dialogues brefs, sans mots superflus, échangés par talkies-walkies. Méthodiquement les balises des signaux sont vérifiées. Court arrêt à Louis Aragon pour changer de loge et déposer quatre chaises sur le quai (le déménagement continu !), puis les trains repartent vers Le Kremlin.

1 h 40 : à la sortie de la station Léo Lagrange, le premier train « se plante » sur la balise d'un signal au vert. Le train refoule. Nouvel essai : résultat identique. Les gens des signaux descendent en trombe et posent sur la balise récalcitrante une sorte de grande valise noire qui sert à effectuer des tests de fonctionnement. Puis ils ouvrent des coffrets placés contre la paroi du tunnel. « C'est rien. Il manquait un fusible. La balise n'était pas alimentée... »

2 h 20 : après un autre incident avec l'ancien signal de sortie du Kremlin-Bicêtre transformé en signal d'espacement, les essais prennent fin. « On est dans les temps », indique E. Poupon. La station paraît presque calme. Sur le quai sont entassées les boîtes à feux, vestiges de l'ancien terminus. Direction la sortie, tout le monde repart sur Villejuif, en voiture cette fois.

3 h 30 : chacun vaque à ses occu-

pations. Les gens de FC surveillent depuis le « départ » les essais de télécommande effectués à partir du PCC de Bourdon : essais de traction, essais de télétransmissions, mise en service de la signalisation sur le tableau de contrôle optique de la ligne 7 au PCC... Pendant ce temps, A. Guillemot joue les fées du logis. Il commence à déballer les cartons remontés du Kremlin, il affiche les tableaux de service et les roulements des conducteurs. Dans d'autres pièces, des menuisiers et des serruriers finissent d'installer les locaux. Ils doivent avoir terminé avant l'arrivée des premiers occupants de l'attache. A quelques pas de là, les techniciens de Jeumont attendent stoïquement la mise en service officielle du poste de manœuvre, programmée pour 5 heures.



Sous l'œil vigilant d'André Mary, Pierre Lecompte au nom du syndicat des transports parisiens, signe l'acte de réception des ouvrages de Villejuif.

4 h 30 : quelques petits problèmes de télécommande des installations électriques subsistent encore. Les commandes locales fonctionnent, en revanche celles depuis Bourdon ne marchent pas. La fièvre de la soirée est tombée. Les effets de la fatigue commencent à se faire sentir. « C'est une glacière cette station »... « C'est normal, l'air est humide. Il faut encore plusieurs mois avant que tout soit sec. »

4 h 57 : le courant de traction est définitivement remis. Les techniciens confient la ligne aux exploitants. « L'important c'est d'avoir les commandes locales... Le reste s'arrangera par la suite. » Le chef de départ prend son premier service à Villejuif, l'exploitation repart dans une demi-heure.

5 h 20 : J.-P. Quérité et L. Eymet viennent d'arriver. A. Guillemot leur fait un rapide résumé de la situation. Le dernier des sept trains, garés en attente à Maison Blanche, entre à Villejuif en manœuvre zéro, prêt à repartir vers Fort d'Aubervilliers. « Eymet, un MF 67 pour effectuer le premier départ : c'est un gag sur une ligne comme la tienne ! », s'exclame J.-P. Quérité d'une voix de stentor.

5 h 30 : le MF 67 inaugural quitte Villejuif-Louis Aragon. L. Eymet accompagne le conducteur jusqu'à Maison-Blanche. Comme cela est de tradition, tous les conducteurs seront accompagnés lors de leur premier tour sur le prolongement. Une douzaine de minutes après, le deuxième train part de Villejuif. Le PCC signale qu'il n'a pas l'affichage du numéro des trains au départ et il demande aux conducteurs de s'annoncer par la radio.

6 h 00 : les conducteurs arrivent de plus en plus nombreux. Après une rapide visite de l'attache et des commentaires sur l'agencement des locaux, ils émergent au départ : « il va falloir s'habi-

tuer à écrire Villejuif sur le 520 (12) ». Les nombreux mouvements de trains depuis une heure ont brassé l'air et il flotte une âcre odeur de poussière dans la station. L'exploitation reprend ses droits et les rangs des noctambules de Villejuif sont de plus en plus clairsemés. « 23 février, 5 h 30 : début de la marche à blanc sur la ligne 7 entre Le Kremlin-Bicêtre et Villejuif-Louis Aragon. » Que d'efforts pour une phrase aussi laconique dans un rapport d'activité !



Fin... on ouvre !

Réflexion construction, installation, exploitation : Villejuif venait de vivre les quatre épisodes de la tétralogie d'un prolongement. Le 26 février marquait l'heure des officiels. En début de matinée, l'état-major de N pilote les représentants du Syndicat des transports parisiens (STP) et de la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France dans les nouvelles stations de Villejuif. A 10 h 30, l'ingénieur général Pierre Lecomte, au nom du STP, appose sa signature au bas du protocole de réception des ouvrages de Villejuif. Par cet acte, l'autorité de tutelle, organisatrice des transports en

commun dans la région parisienne prend acte de l'achèvement des travaux, constate l'utilisation des fonds fournis à la RATP pour réaliser les ouvrages et autorise la Régie à exploiter cette nouvelle infrastructure de transport en commun. En d'autres termes, la Régie avait bien respecté le contrat passé avec les cofinanceurs du projet et elle possédait des installations conformes à la réglementation régissant les transports collectifs de personnes. « La ligne appartient maintenant au gens de F, souligne D. Mary. Pendant un an encore, j'aurai du travail avec Villejuif, mais au plan de la coordination financière et du règlement des factures... Beaucoup de papiers et pas mal de soucis. Dès que l'on parle gros sous ! »

11 h 30 : rassemblés à Maison Blanche, les « gens de F » n'ont guère le temps de songer à l'avenir, du moins en ce moment. Trois cents « invités Régie », président et directeur général en tête, s'apprêtent à « ouvrir » le prolongement. Bichonnée par les gens de l'entretien, la rame inaugurale attend dans le raccordement de Tolbiac. 11 h 34 : la rame arrive à quai avec des petits drapeaux tricolores accrochés de part et d'autre du gros tampon central. Cette fois, c'est un train MF 77 ! Dix minutes plus tard : terminus Villejuif-Louis Aragon. Juste le temps de laisser descendre les invités et la rame part se garer dans l'arrière-gare afin de libérer la voie pour les trains du service régulier. Protocole d'accord, mais exploitation d'abord !

Tandis que les officiels gagnent la salle des billets, au départ, on discute ardemment autour des futures consoles à écran tactile. Dans quelques mois, elles serviront à commander les itinéraires depuis le poste de manœuvre. On admire également la qualité des images, retransmises depuis Mairie d'Ivry grâce à une liaison par fibres optiques. Au loin, se répercute l'écho des discours. « Il y a trois fois plus de monde que la nuit du basculement », commente narquois un technicien des services électriques. « Encore deux jours de marche à blanc et vendredi on ouvre au public », ajoute un conducteur. « Fini le spectacle ! »

« Villejuif, c'est un prolongement sans histoire... La mise en service s'est déroulée sans gros problèmes. » L'avis de J.-P. Quérité fait l'unanimité. Dans quinze mois, tout le monde se retrouvera à nouveau sur la 7 pour le prolongement vers La Courneuve. Mais, selon D. Mary, « l'opération n'aura pas l'ampleur de Villejuif... Techniquement, ce prolongement était l'un des plus importants que nous ayons ouvert depuis dix ans. » Malgré cela, Villejuif s'inscrit dans une sorte de routine de développement de l'entreprise. Pas de quoi noircir des pages de journal. « On ne fait pas des gros titres avec des trains qui arrivent à l'heure ! » Alors tirons vite le voile sur les équipes de Villejuif. Au théâtre, on ne braque pas le projecteur sur les coulisses. Dans le métro, c'est donc normal que le travail reste souterrain.

Christian CHAUMEREUIL

(12) Rapport d'activité journalier que remplissent les conducteurs.

Le parc de stationnement sera achevé en juin. Il comportera 472 places.



Depuis plusieurs mois, la presse reconnaît la disproportion entre le sentiment d'insécurité exprimé par les voyageurs du métro et les risques réels. Ce sont des études menées à l'initiative de la Régie qui permettent de mieux cerner ce phénomène, avec pour objectif de le limiter, voire de l'orienter.

SENTIMENT D'INSÉCURITÉ LIRE ATTENTIVEMENT LE MODE D'EMPLOI



Pour cadrer le sujet une comparaison simple existe : les accidents de la route, le tabagisme et l'alcoolisme sont des facteurs d'insécurité très forts : ils se traduisent par des dizaines de milliers de morts ou de handicapés chaque année. Pourtant le sentiment qu'ils inspirent à leurs « usagers », le plus souvent, sous-estime ces dangers.

A l'inverse, les faits d'insécurité du métro, dont le voyageur moyen pourrait être victime réellement une fois par demi-millénaire – avec des conséquences bien moindres –, seraient psychologiquement mal vécus. Pour mieux comprendre et pour ne pas en faire un problème spécifique au métro, la RATP a « ratisse large » : psychologues, sociologues, juristes, policiers, journalistes ont été associés sous diverses formes.

Cet article ne prétend pas rendre compte de l'ensemble de ces travaux. Il est seulement destiné à donner brièvement quelques points de repères au lecteur.

Rubrique société

Il faut d'abord évacuer un certain nombre d'évidences : Le sentiment d'insécurité exprimé dans le métro n'est qu'une variante d'un phénomène général – 95 % des usagers du métro l'affirment.

L'analyse s'appuie sur ces quelques idées résumées :

Le monde change très vite, modifiant les valeurs qui fondent la cohésion sociale. Il faut longtemps pour que de nouvelles valeurs deviennent un code de comportement commun à tous les individus. En leur absence, tout se passe comme si le sentiment d'insécurité, dans son expression devenait un lien susceptible de rassembler la société.

A cela s'ajoute une évolution de la nature de l'insécurité, du connu vers l'inconnu, source d'inquiétude : la définition du coupable et de la victime ne répond plus aux règles traditionnelles. L'existence de crimes ou délits aveugles (terrorisme) renforce ce sentiment que n'importe quoi peut arriver à n'importe qui. Cette inquiétude amplifiée, relayée par tous les discours serait la recherche d'un nouveau consensus social, d'une valeur de remplacement, la solidarité par exemple (sans faire de parallèle exact, on connaît le rôle fédérateur de l'état de guerre quand la paix n'existe plus ou celui, affectif, de la peur exprimée chez l'enfant).

On pourrait ainsi mentionner trois phases dans le phénomène : d'abord le fait d'insécurité, connu et chiffré dans son évolution ; ensuite la perception de l'insécurité, dramatisée dans ses dimensions inconnues ; enfin l'expression de cette insécurité ressentie, exagérée dans un but de cohésion. Le métro apporte un vécu un peu différent, peut-être plus aigu à certains, mais ce sentiment est bien lié à l'évolution rapide vers une société organisée différemment, aux références nouvelles.

Le mot crise – changement d'état accéléré, en bien ou en mal – porte en lui cette réalité et la difficulté de la vivre, dans le domaine de l'insécurité comme dans les autres domaines.



Certains sondages faits dans le métro pourraient être transposés à l'ensemble de la société :

– Sur la gravité réelle des faits : 77 % approuvent « on parle beaucoup d'agressions mais ce sont surtout des pickpockets ».

– Sur l'exagération : 67 % approuvent « les journaux ont trop tendance à amplifier les problèmes d'insécurité dans le métro ».

Il y a donc une conscience certaine que l'expression du sentiment d'insécurité joue un autre rôle social que celui de réclamer des protections.

Cependant une partie des problèmes est propre au métro. On y constate en effet une démesure particulière entre la réalité et la perception, de 1 à 100.

Un indice a été mis au point pour, sinon la mesurer précisément, en suivre l'évolution et comparer les réactions de différentes catégories d'usagers.

Loin de simplifier les choses, ces études ont permis de démontrer qu'il n'y avait aucun lien direct entre l'évolution des faits et celle du sentiment. Rien en effet ne montre qu'une diminution – ou une augmentation – des délits entraînerait une diminution – ou une augmentation – du sentiment d'insécurité.

Mieux même, la presse, accusée fréquemment d'entretenir et d'aggraver le phénomène, jouerait un rôle inverse.

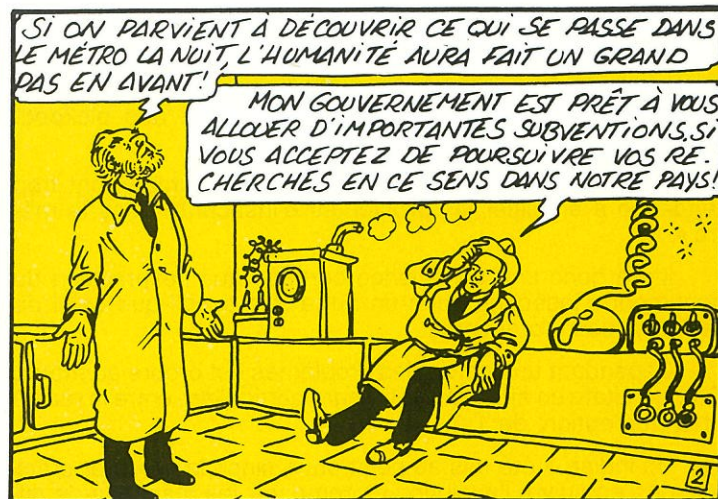
Les faux coupables

Il va falloir changer certaines habitudes. En effet le « Ah ma brave dame, avec ce qu'on lit dans les journaux et toute cette violence à la télévision ! » serait dénué de fondement. On pourrait presque dire « au contraire ». En 1983, le sentiment d'insécurité a augmenté, alors que le nombre d'articles de presse titrant sur la délinquance dans le métro avait considérablement diminué.

On sait que la presse répond à une demande en relatant – avec sensationnel – les faits d'insécurité. On sait aussi que l'aggravation du sentiment vient, pour partie, de la remise en cause des règles connues – y compris celles de la délinquance – aboutissant à tout craindre de partout. La relation des délits par les journaux ne jouerait-elle pas là un rôle positif, rassurant, en précisant les circonstances, les participants ?

Sous une forme différente, cela semblerait confirmé par un indice égal du sentiment d'insécurité chez ceux qui aiment les films de violence et les autres. Pourtant la définition donnée au sentiment n'a rien de théorique : « La probabilité qu'on se donne soi-même d'être victime ».





S'il fallait une nouvelle preuve que les faits eux-mêmes n'ont rien à voir avec le sentiment, un sondage nous montre que l'indice est équivalent dans les stations dites « froides » – moins de deux agressions – et les stations dites « chaudes » – plus de quarante agressions par an.

Par contre d'autres enquêtes ont permis d'identifier un suspect inattendu.

Le BAO serait le B.A. BA

On pourrait s'attendre à ce que l'indice du sentiment d'insécurité soit le plus fort chez ceux qui déclarent avoir été agressés, même si certains ont une conception extensive de l'agression (bousculade, insulte...).

Il n'en est rien.

Le record se situe chez ceux qui déclarent connaître une victime d'agression. Le rapport entre ceux-là et le nombre réel d'agressés est de 100 à 1. Comme on ne peut pas penser que les agressés sont automatiquement les plus populaires – ils semblent connaître beaucoup de monde – des questions se posent, et certaines réponses pourraient venir d'elles-mêmes. Pourquoi celui à qui l'on a raconté son agression se sent-il plus menacé que la moyenne des voyageurs ? Parce que le raconteur en a rajouté ? Parce que, connaissant le raconteur, un « transfert » particulier existerait ?

Mais aussi pourquoi certains qui ne connaissent pas vraiment d'agressé, ont-ils besoin de cet alibi pour étayer leur inquiétude ?

Il y a là un petit mystère qui n'enlève rien au principal : le bouche à oreille (BAO) semble un véhicule de communication très porteur du sentiment d'insécurité.

Cela se vérifie par l'indice particulièrement bas de ceux qui ne connaissent personne parmi les agressés.

C'est pourquoi il faudra trouver un moyen de communication adapté pour contrer ce véhicule d'information très particulier.

La réduction du sentiment d'insécurité est dans le métro, rendue plus complexe par des phénomènes bien connus : on est dans un lieu clos, fonctionnel, mal repéré, avec la crainte de

la foule et celle d'être seul, on vit mal son anonymat et celui des autres. Il est difficile d'y réfléchir, et en même temps l'esprit est disponible pour percevoir tous les problèmes.

D'où l'intérêt d'animer le métro, de l'ouvrir sur la vie et sur la ville.

D'ailleurs, en comparant les sondages, on peut noter quelques signes d'évolution. Ainsi, quelques risques deviennent moins abstraits, ce que montre l'augmentation du nombre des voyageurs d'accord avec les affirmations suivantes : « On parle beaucoup d'agression mais ce sont surtout des pickpockets » + 11 % ; « C'est aux gens de faire attention à eux, le rôle de la RATP c'est de les transporter » + 22 % ; « Les jeunes risquent moins d'être agressés que les autres » + 28 % ; « Ce sont les provinciaux qui ont peur du métro, pas les Parisiens » + 12 % ; « Le métro n'est dangereux que le soir » + 20 %.

A suivre...

Ainsi, pour aider à ce que le métro soit mieux vécu, la Régie dispose de différents registres : Agir sur les faits d'insécurité eux-mêmes, agir sur la perception qu'en ont les voyageurs, sur l'apparence « physique » des lieux, développer l'information, organiser une véritable communication, animer les stations, etc.

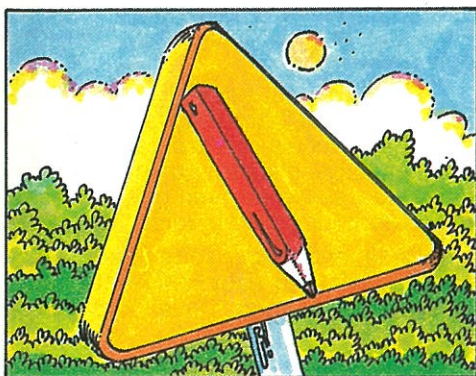
L'objectif est de forger des relations renouvelées entre les voyageurs et les agents des stations, que l'évolution des méthodes d'exploitation et de gestion ont constitué peu à peu en univers trop séparés les uns des autres. Cette rencontre est capitale, non seulement pour une meilleure efficacité du service, mais aussi pour la sécurisation du métro. Une expérience débute à « Bastille » dont la RATP a décidé de faire un laboratoire des innovations à introduire dans la gestion des stations dans tous les domaines : accueil, conseil, information, domaine technique et commercial. « Entre les lignes » vous fera partager cette expérience, au fil des mois, dans nos prochains numéros.

Dès à présent, ces études ont le mérite de souligner la nécessité d'améliorer la communication dans le service que nous gérons. Montrer qu'il s'agit d'un phénomène où la communication individuelle a une place importante (le BAO), c'est souligner le rôle important que les agents pourront jouer à l'avenir pour y remédier.

Jacques MARION

LA VOIX DU METRO

Cinquante étudiants-journalistes pendant trois semaines dans le métro pour le vivre et en parler. C'est une expérience menée par le Centre de formation des journalistes en collaboration avec la RATP, du 29 avril au 18 mai. En sortiront dix exemplaires d'un quotidien, des enregistrements et des émissions de radio et de télévision, sous l'œil critique du public, voyageurs et agents.



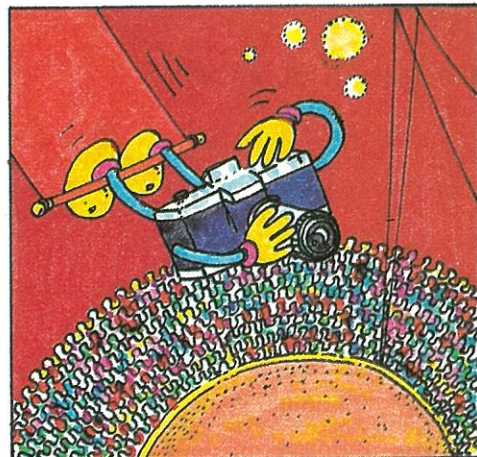
Attention ! journalistes en formation

Si ce genre d'expérience est assez neuf pour la Régie, il est une pratique habituelle du Centre de formation des

journalistes (CFJ), figurant dans sa pédagogie comme travaux pratiques.

A l'issue de deux années – minimum – d'études supérieures, ces étudiants se sont engagés dans un cycle de deux années de formation préparant aux différents métiers de la presse. A la fin de la première année, ils doivent pouvoir participer en professionnel aux différentes tâches de base que comporte la réalisation d'un journal. La seconde année est consacrée à la réalisation d'enquêtes donnant lieu à publication, et à des spécialisations en technique – secrétariat de rédaction, radio, agence –, et en contenu – culture, sports, société...

Les étudiants que nous accueillons seront donc en fin d'études, celles-ci se terminant fin mai.



Travailler sans filet

Après avoir réalisé un certain nombre d'enquêtes et de « journaux-école », les étudiants doivent travailler en vraie grandeur. C'est l'objectif de l'opération dans le métro. L'an dernier le lieu d'exercice était les quatorzième et quinzième arrondissements de Paris. Ils travailleront donc dans les conditions de leur future fonction, et, pour certains aspects, dans des conditions pires puisqu'ils prendront en compte tous les aspects du métier.



Avant d'écrire au quotidien, ils ont posé pour la postérité. (CFJ promotion 85)

Pour le journal, par exemple, ils devront trouver leur sujet eux-mêmes, mener leur enquête, écrire leur article, en suivre la fabrication, se préoccuper de la diffusion, le tout en présence de ceux qui leur auront fourni les informations et de ceux qui liront leur journal.

Dur, dur... d'autant que la Régie achètera un certain nombre d'exemplaires pour les agents de station.

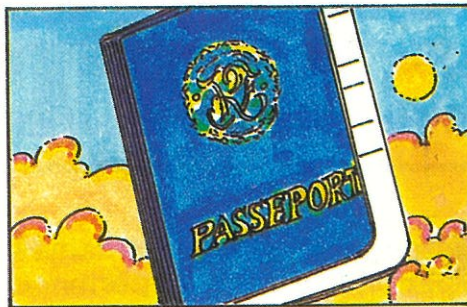
Obligation de réserve

Il est difficile, écrivant six semaines avant l'événement, de donner le programme détaillé. En voilà cependant les principes : la première semaine sera consacrée à la prise de contact. Les journalistes se documenteront, feront le repérage de leurs sujets, se sensibiliseront aux différents aspects des réseaux, principalement métro et RER, mais rien n'empêche quelques autres sujets.

Les informations recueillies pourront servir aux différents supports, écrit, parlé, vu. Le support écrit sera un quotidien qui paraîtra du 6 au 10 et du 13 au 17 mai, y compris les 8 et 16 mai fériés. Il sera vendu – sous réserve d'accord – dans les librairies du réseau et à un certain nombre de points d'animation.

Dans le même temps, une petite équipe de reporters d'images filmera, sous la direction du réalisateur Raoul Sangla, des séquences baptisées « correspondances ». Elles pourront être diffusées dans les points d'animation. En outre, une équipe « radio » devra assurer

un programme parlé, fait de reportages et d'informations. Ils pourront peut-être



utiliser la structure de diffusion radio de la ligne A nouvellement mise en service. Enfin un studio, dans une station à préciser, permettra de joindre les activités radio et les activités télévision.

Passeport sans visa

Contrairement à leurs aînés, qui doivent s'adresser au service de presse, ces journalistes devront se débrouiller seuls. La raison essentielle vient de leur nombre et de la longueur de leur séjour. Ils seront en possession d'une carte d'autorisations qu'ils devront présenter à leurs interlocuteurs, et d'une liste de noms qui leur permettront de s'orienter plus facilement.

En fait, pour eux, tout est à créer, y compris les rubriques du journal. En effet, le métro parisien étant à la fois le sujet, l'objet, le lieu, les rubriques traditionnelles d'un journal doivent être adaptées. Le paysage est moins coloré que la surface et différemment perçu. Les in-

formateurs auront un lien fonctionnel étroit avec leur sujet, transport ou travail. L'objectif est que les lecteurs lisent le journal dans le métro. Tout cela et d'autres choses font que cette expérience est originale et intéressante.

Image du métro demain

Elle l'est sans doute pour la RATP et ses agents. C'est un regard extérieur et nouveau. Comme toute institution, elle est parfois indisposée par les regards rapides de la presse qui, en rendant compte d'un événement, n'englobe pas ses considérations de l'ensemble des références qui le justifient. Là les regards seront prolongés, curieux, diversifiés, « à froid ». Pour l'avenir il est également intéressant que ces cinquante jeunes journalistes connaissent mieux, voire bien, le métro : ils seront l'an prochain dans les agences, les quotidiens, la presse d'entreprise, les magazines, les radios et télévisions, des interlocuteurs professionnels de la RATP.

De là on peut espérer un œil différent, ouvert à d'autres sujets que les clichés traditionnels représentant la Régie et ses agents, d'autant que cette entreprise sera suivie de près par la presse nationale pour diverses raisons.

De là, enfin, pour cette opération et pour l'avenir, une vision différente peut-être pour les lecteurs – auditeurs – usagers du métro.

La rédaction d'Entre les lignes suivra avec intérêt ces travaux. Bon courage et bonne chance.

Jacques MARION

ECOUTES TÉLÉPHONIQUES...



Les deux groupements chargés de la surveillance au réseau ferré et au réseau routier ont reçu en début du mois de mars la visite du président et du directeur général. Souvent sous le feu de l'actualité, la dissuasion et la sécurité sont des tâches importantes et difficiles à exercer. Nous avons demandé à leurs responsables de nous commenter brièvement ces rencontres.

Nouveau chef du groupement, M. Dreux nous commente la visite à la surveillance générale du réseau ferré.

« Il y a eu trois temps dans cette rencontre. Tout d'abord une réunion de travail avec l'encadrement, introduite par un historique de la surveillance générale puis l'évocation de nos difficultés. Une réunion à bâtons rompus, très libre. Nous avons ensuite visité les locaux de Denfert-Rochereau, avant de nous rendre à Châtelet. Au cours de cette visite non préparée, chacun a pu voir l'ampleur des difficultés à une heure d'affluence.

Enfin nous avons rendez-vous autour d'un pot avec une quarantaine d'agents. »

Comment est perçue la surveillance générale ?

« Nous avons deux publics : les voyageurs et les agents de l'exploitation. Dans les deux cas entre le souhait partagé de circuler et travailler en sécurité et les contrôles et actions que nous sommes amenés à mettre en œuvre, se glissent souvent l'incompréhension et l'irrationnel du spectateur. C'est caricatural, par exemple, dans le cas des musiciens quand nous devons les faire partir. À cela s'ajoute que les mêmes problèmes tous les jours,

souvent posés par les mêmes individus, ça n'est pas très motivant tout en sachant que seule la persévérance paiera. »

Que retirer de cette rencontre ?

« Je ne peux pas parler pour tous, évidemment. Je crois cependant qu'elle a été positive et perçue comme un encouragement. Cela a permis de poser des questions, et aucune n'est restée sans réponse, même certaines questions délicates. Chacun se rend compte que tout ne peut pas être résolu, mais il est important de savoir pourquoi. Depuis trois ans nous avons eu des moyens nouveaux, notre collaboration avec le SPSM* est bonne ; nous sommes un peu mieux perçus. Cet encouragement supplémentaire est le bienvenu. »

Monsieur Lepont, lui, dirige la brigade de surveillance du réseau routier depuis 15 ans.

« La rencontre a commencé à Sébastopol qui abrite l'état-major depuis 1937. Nous avons présenté les différentes fonctions et les sections de notre brigade. Nous avons eu une première discussion avec une quinzaine de collègues. Ensuite, à Gallieni, le débat s'est poursuivi avec une soixantaine d'agents. À la Mairie de Montreuil enfin nous avons

* Policiers affectés au métro.

suivi deux équipes qui contrôlaient la descente des bus. Un arrêt (prévu) des terminaux nous a empêché une démonstration de la gestion des rapports d'infraction par l'informatique à Saint-Michel.

J'imagine que vous avez vos problèmes ?

« Pas vraiment des problèmes précis. Nos agents font un travail difficile, parfois impopulaire, et ils ont conscience que des problèmes sont un peu inévitables. Par contre nous avons souligné des préoccupations d'actualité. Par exemple, certaines difficultés relationnelles avec la police pour qui nos affaires sont parfois considérées comme mineures par rapport aux leurs. Également l'utilisation contre nos agents des bombes incapacitantes pour lesquelles la législation est insuffisante. Enfin, mais ça n'est pas nouveau, ni propre à notre service, l'importance des tâches administratives limite notre présence sur le terrain. »

L'impression générale a été bonne ?

« Oui, je crois. Mes collègues et moi-même avons été sensibles à cette visite. Le contact était bon. Nous avons été confortés dans notre préoccupation de rassurer, de dissuader avant que de réprimer. »

J. M.

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES...



Afin de conforter les bons résultats obtenus ces dernières années, le Conseil d'administration avait mis à son ordre du jour du 22 février la définition d'une stratégie de développement durable du service public.

La situation économique difficile que traverse le pays pourrait aboutir à un débat en des termes étroitement financiers : soit « que l'entreprise se serre la ceinture », soit « que la collectivité paie ! ».

Pour éviter ces réflexes extrêmes, des propositions :

Organiser des financements mieux adaptés à une croissance du trafic et à l'efficacité de l'entreprise, représente à la fois l'objectif à terme de la Régie et les moyens d'y parvenir.

Mises au service d'une stratégie de développement, deux séries de propositions liant un effort interne et un effort externe à la RATP ont été présentées au dernier Conseil d'administration.

Pas l'un sans l'autre

Sa stratégie, la RATP veut la mener avec l'ensemble des partenaires du service public ; l'État, l'usager, les collectivités territoriales.

La vie sociale et économique de la région parisienne, préoccupation de tous, est conditionnée par un bon fonctionnement du service public. Ainsi, c'est moins la répartition des responsabilités du financement que sa meilleure efficacité qui est posée. De même, c'est moins le coût chiffré du service que sa meilleure utilité économique qui doit être avancée.

C'est bien ainsi que l'ont affirmé les intervenants en soulignant l'importance de cette cohérence, avant d'émettre quelque réserve ou proposition.

Pour valoriser cette volonté d'une démarche concertée auprès des organismes responsables, ces propositions n'ont pas fait l'objet de délibération figeant le débat.

Il n'est pas utile, ici, de développer les propositions d'une meilleure organisation du financement.

Signalons-en simplement les axes :

- Organiser de nouveaux rapports donnant d'une part à la RATP une plus large autonomie de gestion et, d'autre part, des garanties contractuelles à l'autorité responsable des transports.
- Obtenir une politique tarifaire réaliste et suivie, prenant en compte l'évolution spécifique des coûts de transport.
- Mettre en place une structure de financement des investissements adaptée à la nature des dépenses, selon leur rapport à l'utilité collective ou à l'exploitation.

Outre ces trois séries de projets, il semble nécessaire de prendre des mesures pour combler le retard accumulé en matière tarifaire, normaliser le compte retraite, alléger l'endettement des emprunts.

L'efficacité interne...

Qu'il s'agisse des rapports préparatoires ou des interventions en séance, il a été souligné que la RATP avait déjà fait des efforts de productivité très importants. Par exemple, là encore avec la limite de la signification des chiffres, depuis 1960 l'offre de service a progressé de 70 % et les effectifs de moins de 10 %. En plus d'un certain nombre de réformes qui ont apporté des « bonds » de productivité, on peut noter une progression régulière de 0,5 % chaque année depuis 1970 tout en diminuant le temps du travail.

Aujourd'hui, l'objectif est de réduire l'écart à service constant entre les dépenses et les recettes de 1 % chaque année.

Ce gain de productivité sera favorisé par un accroissement du trafic de 2 %.

Pour y parvenir, plusieurs axes ont été définis :

- Limitation des dépenses matérielles : qu'il s'agisse des prestations externes, des matières fournies, d'une conception des véhicules et de leur gestion plus proche des besoins réels.
- Progression des ressources par l'augmentation des recettes annexes, le développement de la politique commerciale, le renforcement des actions augmentant l'efficacité, la diminution de la sous-traitance.
- Meilleure organisation du travail par la décentralisation des responsabilités, la mobilité, la formation, la concertation.

Bien entendu, chacun peut souscrire à de tels objectifs, d'autant que tous ne sont pas des vraies nouveautés. Mais la difficulté vient dans la mise en place, dans l'articulation, de ces différentes mesures à l'échelle d'une grande entreprise et de ses traditions qui, parfois, soulèvent des difficultés, voire des contradictions.

Là encore, il faudra que la réflexion sur les intérêts primordiaux soit partagée par tous, avec des convergences et des frictions propres à toute évolution. Comment faire marcher ses deux jambes, articuler le progrès technique et le progrès social, en conservant une tête qui exprime la motivation ?

Plus concrètement, quelle motivation pour la mobilité et la qualification, et quels moyens pour y parvenir ? Comment aborder l'adaptation des effectifs, des fonctions et des carrières tout en respectant les protocoles et le statut du personnel ; quels moyens mis en œuvre pour travailler autrement et mieux, sans simplement exiger plus, plus vite ou plus longtemps ?

Seule la prise en compte de ces orientations par l'ensemble des intervenants de l'entreprise pourra répondre à ces questions dans la pratique.

... Et externe

Il a été souligné qu'un important moyen du développement du service résidait dans la productivité externe. Il s'agit du résultat de la coopération avec d'autres interlocuteurs – souvent les mêmes, mais dans d'autres fonctions – comme la réglementation de la circulation, l'amélioration des voiries propres ou communes, etc.

Cette question reste d'actualité mais a été volontairement tenue hors de ce débat.

Sorti désormais du Conseil d'administration, cet ensemble de mesures sera examiné avec chacun des partenaires.

Il faudra obtenir que chacun surmonte l'impression d'être celui à qui on demande plus, pour substituer l'idée que la

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

La Chronique du Conseil

convergence des efforts, garantie dans ces orientations, apportera un progrès durable des transports en commun de la région parisienne.

* * *

Questions diverses

Après un échange portant sur les difficultés rencontrées pour l'organisation officielle du prolongement de la ligne du métro n° 7 à Villejuif, il a été confirmé que la gare routière serait inaugurée le 29 mars et le parking d'intérêt régional en juin, retardés par les intempéries.

A l'issue d'une demande d'information concernant la poursuite de la grève de la publicité sur les bus, le Conseil a adopté ce texte : « Le Conseil fait confiance au président et au directeur général de la Régie pour mettre rapidement fin aux actions qui nuisent à l'image de marque de la RATP. » Si ce texte a paru nécessaire, il a été volontairement mesuré afin de ne pas nuire à la sérénité des discussions en cours.

Jacques MARION

Les hommes, l'événement



L'apprentissage de l'avenir

Voici quinze mois (1), nous vous présentons les grandes lignes d'un projet de recherche baptisé *Réseau 2000*. Depuis, un important travail de réflexion a été engagé, travail auquel participèrent plus de 100 personnes dans la maison. Le 8 mars dernier, le groupe pilote *Réseau 2000* avait organisé à leur intention un forum destiné à dresser le bilan de l'action entreprise. Quarante-vingts personnes avaient répondu à cet appel et se pressaient dans l'auditorium de Marne-la-Vallée.

« *Demain ne sera pas comme aujourd'hui* » : *Réseau 2000* est le fruit de cette découverte ou de cette constatation ; question de point de vue ! Les gens changent, la ville change, l'entreprise doit changer d'autant que ses missions évoluent et que les attentes de son personnel se transforment. Échafauder à partir de cela l'image de la RATP à l'aube du XXI^e siècle revient à édifier une cité nouvelle au cœur d'une région sujette aux tremblements de terre. Certes, nous pouvons camper

dans des huttes et jouer les bons sauvages en attendant que le ciel nous tombe sur la tête. Nous pouvons également explorer la contrée et apprendre d'autres règles de construction. Dans le premier cas, nous nous résignons à subir notre sort, dans le second nous tentons de maîtriser notre avenir.

Réseau 2000 nous engage à suivre la deuxième voie. Première étape : recueillir des informations, collecter des attentes, confronter des expériences et apprendre à penser autrement. C'est la tâche à laquelle se sont attelés une douzaine de groupes de travail où se côtoyaient des gens de la Régie, des personnalités extérieures (chercheurs, universitaires, architectes, sociologues, urbanistes...) et aussi des usagers. Bien qu'il soit difficile de faire une synthèse, une idée émerge néanmoins de ces débats. Nous ne vivons pas une période de transition analogue à celle engendrée par l'avènement de l'électricité, les bouleversements de la Seconde Guerre mondiale ou l'éclosion de l'écologie, mais plutôt une époque de mutation marquée par l'éclatement, le morcellement, la diversification des comportements, des centres d'activité, des modes de vie. Bref, nous entrons dans « l'ère de la complexité » ! Fini les grands découpages Paris-Banlieue, loisirs, emploi, lieu de travail - lieu de résidence... Rester dans son salon pour travailler et sortir de chez soi pour se distraire : une partie de la population vivra peut-être ainsi. Pendant ce temps, d'autres travailleront dur dans un atelier ou dans un bureau pour bénéficier

Les hommes, l'événement

d'une journée de congé supplémentaire. Lundi, mercredi, vendredi : le choix sera fonction des goûts et des préférences familiales de chacun.

Face à la multiplication des demandes à la personnalisation des attentes, l'entreprise devra s'adapter dans ses produits, dans ses méthodes et dans son organisation. L'importance de l'organisation, voilà un autre apport de *Réseau 2000*. Vouloir gérer la complexité semble un désir paradoxal ! Pourtant les êtres vivants sont des systèmes formidablement complexes qui font pourtant preuve d'un remarquable sens de l'organisation. Le foie et le cœur n'ont ni le même rôle, ni les mêmes règles de fonctionnement, pourtant ils assurent tous les deux le développement de l'organisme.

Passer d'une organisation « mécanique » à une organisation « biologique », un des grands défis révélés par *Réseau 2000*. Apprendre à fonctionner autour d'un projet d'entreprise et ne plus se contenter d'appliquer des règles de travail codifiées, sans comprendre vraiment le sens de son action dans l'entreprise. Les expériences de temps partiel et d'unités autonomes de production dans certains ateliers du ferré, la « station-test » Bastille, les équipes « projets » de Vaugirard et de Championnet, quelques évolutions qui montrent que la Régie n'est ni figée, ni indifférente aux évolutions du monde qui l'entoure. *Réseau 2000* replace cela dans un contexte général, favorise l'ouverture de la Régie sur l'extérieur et aide à créer une vision d'entreprise. « On se sent moins isolés... On voit que d'autres collègues se heurtent à des difficultés similaires. »

Pôle de réflexion théorique, *Réseau 2000* entend aussi devenir un lieu d'apprentissage pratique des méthodes de demain. Pour cela, *Réseau 2000* va participer au cours des prochains mois à des études concrètes sur l'évolution de la vie des stations, le rôle des dépôts, la stratégie de développement de l'offre de transport... Ces études seront conduites en symbiose avec les directions concernées. A la fois objectif de recherche et méthode de recherche, *Réseau 2000* affirme petit à petit sa dynamique et sa spécificité dans l'entreprise.

C.C.

(1) Entre les lignes n° 68, décembre 1983.

À QUOI TU PENSES ?

À CE QUI SE PASSE DANS LE MÉTRO LA NUIT !

Presse dans le métro la nuit

Pour répondre à cette question, la Régie organise périodiquement des visites des chantiers de nuit à l'intention de la presse. Dans cette nuit du 13 au 14 mars une quarantaine de journalistes, rédacteurs et photographes, ont rendez-vous au centre des relations publiques à Châtelet. Ils sont accueillis par Messieurs Quin et Essig, qui ouvrent la discussion. « L'entretien c'est la base d'un réseau qui fonctionne bien. Il représente un quart des investissements de la RATP. C'est à la fois un entretien technique et de propreté, qui occupe chaque nuit 1 500 personnes dans 150 à 200 chantiers. » Un diaporama en montre la diversité : les voies, les tunnels, les stations, les ouvrages d'art, le matériel roulant, les équipements électromécaniques, l'alimentation énergétique... Et maintenant on en visite quatre.

Un double spectacle

L'autobus spécial conduit les journalistes au poste de commande centralisée de Bourdon. On débarque au moment d'un suicide à Guy Môquet. Aubaine pour les photographes qui flashent l'écran de visualisation et l'action des régulateurs. Monsieur Faucheux expliquera ensuite l'intérêt de cet outil, et son rôle pour la circulation des trains de travaux la nuit.

Deuxième étape place Monge. C'est le train meuleur de voies. Impressionnante cette loco-génératrice de 36 mètres et 48 tonnes. Elle abrase les rails de ses 24 meules pour prolonger leur vie, limiter le bruit et les vibrations, économiser l'énergie. Pour rectifier 290 mètres par nuit, elle meule 2 104 mètres : moyenne 7 passages. Mais le spectacle est aussi ailleurs. Cinquante personnes dans le tunnel, dans le noir, aveuglées par le projecteur du train. Les rails d'alimentation sont sous tension. Les photographes enjambent, bousculent avec leurs sacs, montent sur le train.

Les hommes, l'événement

Les ingénieurs crient « attention au rail, marchez sur les planches, avancez ! ». Rien n'y fait. Les jets d'étincelles fascinent les pellicules. On échappera cependant à un fait divers.

Troisième station, Campo-Formio où l'on nettoie. L'auto-laveuse pour les quais, le jet de vapeur pour les carrelages. Comme pour chaque équipe qu'ils rencontreront les questions fusent : « Combien d'heures par semaine, combien gagnez-vous, c'est dur ? » Entourés brutalement de trente personnes qui parlent en même temps, éclairés par les flashes, les employés restent sur la réserve et banalisent leurs réponses. Trois auto-laveuses sont actuellement testées pour préciser le cahier des charges. De



jour une machine peut nettoyer de 20 à 24 quais entre 9 heures et 16 heures. Aux trois balayages moyens par jour s'ajoute donc un nettoyage par semaine de chaque station. Chaque station est nettoyée environ une fois par an au jet à 150 bars grâce à six machines travaillant à l'eau chaude ou froide, dont l'action est complétée au... balai-brosse.

Quatrième arrêt à Pont-de-Sèvres. Les discussions dans l'autobus sont plus calmes, il est deux heures. Il s'agit d'un changement d'appareil de voie (aiguillage). Les photographes sont prévenus : ces travailleurs de par leurs convictions religieuses ne veulent pas être photographiés. L'engin est chargé d'un seul bloc - rails, traverses - et approche les 15 tonnes. Il est mis en place grâce à des leviers actionnés en cadence. Des flashes partent. Les ouvriers protestent.

Dernière étape : la station Jasmin pour des travaux de maçonnerie en profondeur. Encore un train énorme pour fournir un ciment sous pression faible. La voûte de meulière présente des vides qu'il faut combler pour recréer l'homogénéité. Tous les tunnels sont visités une fois par an, auscultés, sondés, mis parfois en surveillance.

On teste actuellement des auscultations par radars ou ultrasons. Pour l'instant on travaille encore à l'endoscope, comme votre médecin. Ainsi quatre ou cinq kilomètres de tunnels et stations sont rénovés chaque année. Il faut trois à quatre mois pour une station et huit cent mille francs.

Voilà, la visite est terminée, il est trois heures trente au Châtelet. Dans deux heures le métro roulera, comme si de rien n'était, comme s'il ne s'était rien passé dans le métro la nuit.

Et pourtant...

Ces quinze ou vingt trains de travaux qui partent chaque nuit des ateliers de Villette n'ont rien de fantôme. Il a fallu les planifier, les charger, les entretenir, les orienter. Roulent dans cette même nuit les trains d'essai du matériel neuf ou de dispositifs nouveaux. Le gel ou la neige arrachent de nouveaux travailleurs de leur lit.

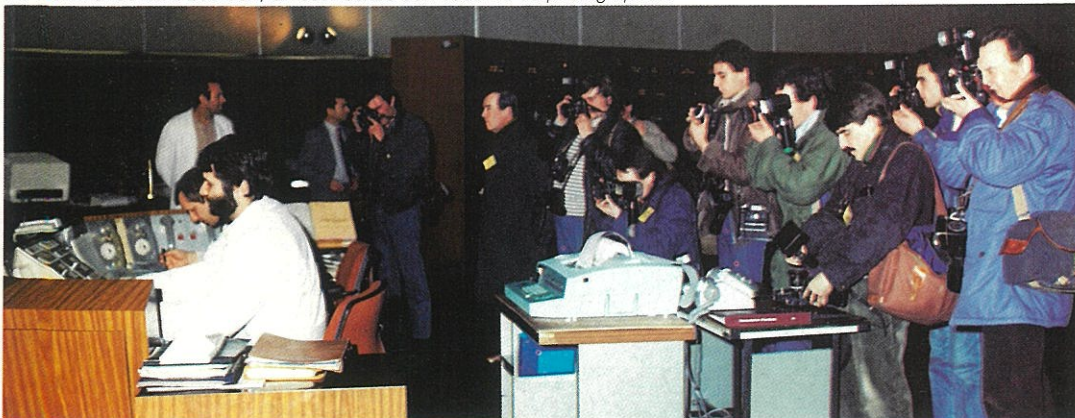
Ils sont de ceux qui viennent travailler avec le dernier métro et rentrent chez eux avec le premier.

J. M.



Vue du quai, vue de la voie, l'autolaveuse vedette.

Au commandement Bourdon, on est habitué aux essaims de photographes.



Les hommes, l'événement

Forum sur la retraite

Un forum d'information sur la retraite et sa préparation « Futur simple, demain se construit aujourd'hui » s'est tenu à la gare RER d'Auber, du 26 février au 2 mars dernier. Il a été inauguré par Yvette Roudy, ministre des Droits de la femme et Joseph Franceschi, secrétaire d'État chargé des retraités et des personnes âgées.

L'affirmation selon laquelle « la retraite se prépare à l'avance » devient une banalité et pourtant chaque année des milliers de personnes se laissent surprendre ou submerger par les démarches à accomplir, quand elle savent à quelle porte frapper.

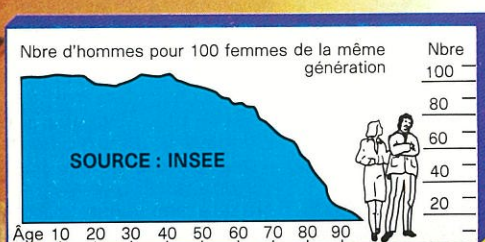
L'initiative du Centre national d'information sur les droits des femmes (CNIDF) – organisateur du forum – a eu l'avantage de réu-

nir dans un lieu très fréquenté une centaine d'associations et organismes institutionnels qui ont offert gratuitement leurs services et ont répondu aux questions sur l'aspect financier de la retraite, sur les loisirs et les activités culturelles, sur l'entraide et sur la vie associative.

En France, onze millions de personnes sont concernées par la retraite ; c'est d'ailleurs une pé-

riode de la vie qui a tendance à s'allonger puisque l'espérance de vie continue de progresser et que l'âge de la retraite a été ramené à 60 ans en 1982. Parmi les retraités, les 2/3 sont des femmes puisque pour 100 femmes de la même génération, le nombre d'hommes diminue sensiblement à partir de 70 ans (voir graphique).

S. F.



RATP-Renault



RATP-Chaumereuil

Drôle de tram

Profitant d'un épais brouillard qui recouvrait la région parisienne, les techniciens du matériel roulant ont transféré à la base d'essais de Villaine le prototype du futur tramway Saint-Denis - Bobigny RER de la voyons ici en escale aux ateliers RER de Montrouge. Construit en grand secret dans un atelier du métro, ce prototype est la somme de toutes les innovations technologiques testées à la Régie : caisses courtes, essieux orientables, moteurs-roues, attelage immatériel, traction asynchrone, aide à la conduite et au dépannage informatisées, vidéos-enseignements variables, d'expérimentation. La mise au point du prototype se poursuivra pendant un an, loin du regard des curieux, dans une anclenne sous-station de la ligne de Sceaux transformée pour la circonstance en centre d'expérimentation. Seul le design de la caisse fait terrifiement rétro. « Nous avons agi volontairement rétro », répondent les gens du ferré. « Nous voulions faire croire que nos équipes travaillaient à la remise en état d'un tramway historique. » Le subterfuge a réussi à tromper tout le monde... sauf Entre les lignes.

C. C.

Branchez-vous sur Canal bus !

C'est la campagne destinée à promouvoir l'utilisation de l'autobus aux heures creuses. Elle se déroule en ce moment – du 1^{er} au 30 avril – dans 6 communes des Hauts-de-Seine : Asnières, Gennevilliers, Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes et Courbevoie, soit au total 13 lignes de bus choisies en fonction de leur desserte à l'intérieur du secteur que représentent ces six communes.

L'opération se compose d'un document d'information renseignant les voyageurs sur les pôles d'attraction locaux desservis par autobus. Une campagne de communication « Branchez-vous sur canal bus » a également été lancée. Les bus et abribus ont, pour l'occasion, revêtu leurs habits de fête puisqu'ils sont décorés et arborent fièrement pour les véhicules, une antenne au sigle de Canal bus.

Enfin, une offre d'essai gratuite de 4 tickets a été distribuée aux voyageurs, leur permettant d'emprunter l'autobus – sans



bourse délier – de 14 h à 17 h. En utilisant cette offre, ils participent également à un grand jeu concours qui donne lieu chaque semaine à un tirage. À gagner : un poste téléviseur et de nombreux

articles de la boutique chic et choc.

Pour aujourd'hui, *Entre les lignes* ne vous en dira pas plus sur « Branchez-vous sur Canal bus »

mais dans son prochain numéro le journal consacrera un article à la promotion des autobus aux heures creuses.

S. F.

Un exemple de l'évolution du service en station : BASTILLE

Depuis plusieurs années, se posait à la direction du réseau ferré, et plus particulièrement au service de l'exploitation, le problème du service en station et de son évolution rendue nécessaire pour accroître l'attractivité des services de l'entreprise qui ne peut plus compter – il faut bien le reconnaître – sur d'importants prolongements de lignes.

Les études effectuées montrent que l'attente des voyageurs concerne principalement :

- l'amélioration de la qualité de la relation avec l'entreprise, par une meilleure prise en charge de ses problèmes (par exemple monnaie, incidents, information...) d'une manière plus humaine, plus décentralisée et moins administrative ;

- le développement des services rendus dans les stations (par exemple cabines PTT, services divers, animations, petits commerces).

Cette évolution des services de l'entreprise a pour conséquence un enrichissement des tâches

des agents des stations, dont les possibilités d'initiative peuvent être étendues en matière de traitement des incidents avec les voyageurs et d'organisation interne du travail dans la station.

Il était également nécessaire d'améliorer le niveau de satisfaction du personnel dans son travail en permettant aux agents de développer pleinement leurs capacités d'initiatives. D'où l'idée d'impliquer fortement le personnel et ses représentants dans la conception et l'évolution du service en station.

En 1983, Bastille était désignée station-test dans le domaine des équipements et des méthodes d'exploitation. C'était là une occasion à saisir pour revoir l'organisation du travail des agents de station dans le respect de leur qualification, des horaires et des roulements. Bastille, station-test certes, mais aussi une station dont la taille pouvait, à elle seule, justifier le choix : 45 agents de station y travaillent régulièrement.

Faire évoluer un service, une fonction, n'a dans une entreprise comme la RATP, rien de bien nouveau. C'est en fait dans le pro-

cessé utilisé (la forte implication de tout le personnel concerné) que la démarche prend toute son originalité. Ainsi, dès l'été 1984, les cadres du service et les agents de maîtrise concernés proposèrent un groupe d'actions susceptibles d'expérimentation à court terme et une première réflexion sur les équipements, l'organisation et la formation à prévoir. Ces propositions s'articulaient autour de trois axes principaux :

- l'amélioration du service actuel en station ;

- des mesures de décentralisation laissant plus d'initiatives aux agents ;

- l'évolution du service en station vers des activités nouvelles (réalisation de panneaux d'informations locales sur les services, vente de cartes à mémoire pour cabines PTT, etc.).

Une fois définis ces trois axes, les quarante-cinq agents de station de Bastille furent alors largement associés au projet et participèrent activement à celui-ci au cours de discussions multiples qui leur permirent d'apporter de nombreuses suggestions. Des 15 idées environ regroupées au-

tour des 3 thèmes principaux préalablement sélectionnés jaillirent alors 51 propositions. 51 propositions, c'est beaucoup, surtout lorsque l'on sait que pour être applicables, il avait été décidé qu'elles devaient avoir reçu l'approbation des agents de station concernés. C'est pourquoi, en janvier dernier, toutes les suggestions furent soumises à leur appréciation. Au total, 39 actions furent retenues devant permettre l'évolution des tâches et de l'organisation du travail dans la station Bastille.

L'expérience a débuté en mars. Les modifications retenues sont appliquées au fur et à mesure des possibilités de réalisation de l'entreprise. Tous les agents de station du réseau ferré sont informés de l'expérimentation de Bastille et peuvent – s'ils le désirent – participer à une séance d'information et de discussion sur le sujet. L'expérience devant durer quatre mois, viendra alors l'heure des premiers bilans. Il sera temps de savoir quelles évolutions – positives ou négatives – ont été apportées dans le service rendu et l'organisation du travail à la station Bastille.

S. F.

Les hommes, l'événement

La RATP a son laboratoire de communication

Depuis le début du mois de mars, un laboratoire de communication fonctionne au centre de formation du personnel et réglementation du réseau ferré, rue de Lagny. Il a été étudié à la demande du service de l'exploitation dans le but d'améliorer les relations conducteurs/PCC, agents des stations/PCS, PCC-standard et l'information des voyageurs. Il comporte 12 cabines élèves insonorisées et une console formateur équipées des appareils de sonorisation habituellement utilisés sur les trains et dans les bureaux de station. Ceci afin de mettre les élèves en formation – les conducteurs pour les liaisons avec le PCC et les voyageurs et les agents de station, pour les annonces aux voyageurs et les liaisons avec le standard, le PCC ou le futur PCS – le plus près possible de leur situation professionnelle.

La formation comprend 2 types d'entraînement bien distincts : l'entraînement individuel où l'élève acquiert la pratique des outils qu'il est amené à utiliser quotidiennement et la formulation correcte des messages par répétition et l'entraînement aux dialogues. L'élève y apprend la « technique du dialogue » (savoir écouter, décrire une situation, etc.) et s'entretient avec les autres élèves, le formateur pouvant alors intervenir à tout moment.

La formation dispensée permettra une meilleure communication entre les agents, une meilleure information des voyageurs et surtout, un gain de temps appréciable sur la résolution des avaries en ligne, en réduisant le risque d'erreur d'interprétation par utilisation de sigles erronés, coupure de message, emploi d'argot, etc.

Le laboratoire de communication vient d'être mis en service. Dans un premier temps, il s'adresse aux jeunes agents nouvellement embauchés et qui suivent la formation initiale de conducteur ou de chef de station. A l'avenir, tous les agents exerçant ces deux métiers bénéficieront également de ces installations. D'ici quelques années, en tenant compte des contraintes de service, tous les conducteurs et agents de station de la RATP auront suivi un stage complémentaire dans ce laboratoire de communication. Par ailleurs, il pourra être utilisé comme labo de langue classique.

S. F.



RATP-Carrier

Pierre GEORGES, devenu le colonel FABIEN 1919-1944

Depuis janvier, une exposition permanente retrace la vie du colonel Fabien à la station Barbès-Rochecouart (ligne 4). Réalisé par la RATP, cet aménagement culturel est dû à l'initiative de Louis Picot, le plus jeune compagnon de la Résistance et de Gaston Wiessler-Dalsace, ancien de la Brigade de Fabien et du 151^e RI Rhin et Danube.

Pourquoi Barbès-Rochecouart ? C'est sur ce quai même où est implantée la vitrine (direction Porte d'Orléans) que Pierre Georges, qui allait devenir le colonel Fabien, abattait, le 21 août 1941, un officier de la Kriegsmarine, vengeant ainsi deux de ses camarades, fusillés deux jours plus tôt.

C.N.

Le texte de la citation qui a conféré à Pierre Georges le grade de chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur à titre posthume, résume ce que fut l'action combattante du colonel Fabien, mort à 25 ans :



RATP-Carrier

« Homme de guerre-né, doué des qualités les plus exceptionnelles d'entraîneur d'hommes et de chef. A été, pendant l'occupation, l'organisateur de plusieurs groupes de combat qui ont mené une lutte acharnée contre l'ennemi. A personnellement participé à près de trois cents actions au cours desquelles il fut blessé trois fois, arrêté deux fois, deux fois évadé. Après avoir pris une part très importante à la Libération de Paris, où il a été blessé une quatrième fois, il s'est lancé dès le 30 août à la tête d'une formation de volontaires à la poursuite de l'ennemi, parvenant au milieu des pires difficultés à organiser, disci-

pliner et instruire sa troupe, l'entraîner au combat et prendre sur elle un ascendant et un prestige incomparable. Dès son entrée en ligne sur le front de la 1^{re} armée française, dans un secteur difficile, son régiment démontrait par sa tenue, son mordant, son activité incessante qu'il constituait une des meilleures unités des Forces françaises de l'intérieur, avant tout grâce à la personnalité exceptionnelle de son chef.

A trouvé la mort, alors qu'il examinait personnellement une mine allemande, en vue d'un coup de main qu'il projetait d'exécuter sur les arrières de l'ennemi. »

Les hommes, l'événement

La RATP a le ticket flash

Le ticket nouveau est arrivé ; après le « ticket chic, ticket choc » voici le « ticket flash » : nouveau slogan d'une nouvelle campagne RATP... Pour assurer une présence plus permanente de la « 2^e voiture » face à la concurrence de plus en plus puissante de la publicité automobile, l'entreprise a choisi de réaliser une quinzaine de films courts (entre 8 et 15 sec.) qui sont diffusés depuis la fin du mois de février en alternance sur les trois chaînes de télévision. Même rapidité du rythme, même humour dans l'écriture télévisuelle que la précédente campagne mais cette fois, le réalisateur Pascal Roulin et l'agence Ecom Univas ont inauguré un genre nouveau dans la communication. L'ensemble de ces spots constitue une véritable série. Les mini-flashes sont en prise directe avec l'actualité où les gags sont toujours estampillés ticket. Tout y passe : sports d'hiver, littérature, problèmes de carburant, météo, tourisme, etc.

Certains diront que la RATP a un métro d'avance... Ce qui est sûr, c'est que ce type de communication préfigure certainement un des visages de la publicité de demain.

S. F.

Brèves

- Le point sur les escaliers mécaniques : il en existe actuellement 649 sur le réseau. Le rythme de mécanisation se poursuit mais de manière réduite, en tenant compte des installations publiques à desservir en priorité (hôpitaux, cliniques, centres d'accueil, etc.). Pour cette année, les deux exemples les plus marquants sont les installations d'escaliers mécaniques aux stations Chevaleret et Port-Royal, desservant respectivement les hôpitaux de la Pitié et Cochin.

- Aramis était présent à « Ticket 13 », une exposition sur la desserte du 13^e arrondissement et de ses abords, aujourd'hui, demain et après-demain. Se tenant du 22 février au 2 mars, cette exposition a eu lieu dans le centre commercial Galaxie. Rappelons que le projet Aramis comporte un axe principal boulevard Victor – boulevard Masséna, avec plusieurs antennes dont une aboutissant à la place d'Italie.

- Situ – Une première série de plusieurs dizaines de nouvelles bornes Situ, les « Situ série 1 », devrait être commandée : les unités, quelque peu différentes au niveau du carrossage et de la face avant de celles existant actuellement (cf. Entre les lignes n° 72 et 77), devraient être implantées au cours de l'année 1986. Deux possibilités : seront-elles réparties dans tout Paris ou, au contraire, concentrées dans les zones les moins desservies par le métro, comme par exemple le Quartier Latin ? La question n'est pas encore tranchée. Au cours de l'année 1986, deux nouveautés sont également prévues pour Situ : il sera relié à Télétel et à Métronic et sa couverture géographique sera étendue à la zone 2 orange. Ceci représente un travail important puisque de 5 500 rues enregistrées, on passera à 12 000 rues.

A plus long terme, la zone 3 et la zone 4 de la carte orange seront intégrées, tout comme certains établissements publics et lieux privés qui sont aussi connus du public que certaines artères de la capitale.

Les moutons en autobus de nuit

« Et si l'on comptait les moutons ensemble », tel est le titre d'une émission diffusée toutes les nuits sur France Inter. Une fois n'est pas coutume, elle s'est déroulée dans la nuit du 19 au 20 mars dernier, 1^{er} jour du printemps, dans un autobus de nuit Châtelet - La Défense et s'intitulait pour l'occasion « Les moutons en autobus de nuit ».

Un autobus un peu particulier certes, décoré aux couleurs de France Inter et qui avait été, préalablement, équipé techniquement, c'est-à-dire transformé en studio d'une nuit. Un autobus, animé également, puisque Aline Pailler, au micro, interviewait le chanteur François Corbier et quelques comédiens présents tandis que disques et bobineaux étaient diffusés du studio.

En résumé, une opération d'un genre nouveau, fruit de la collaboration RATP - Radio-France.

S. F.



... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Brèves

• C'est le 5 mars dernier qu'a été mis en service sur la ligne A du RER, un nouveau type de train – le MI 84 – petit frère du MI 79 d'apparence mais qui bénéficie d'améliorations technologiques, notamment en matière d'électronique, tout en étant moins coûteux. Les premiers éléments livrés doivent d'ores et déjà compléter le parc de matériel, insuffisant sur cette ligne, et améliorer la desserte.

• Les actions en vue d'améliorer la sécurité dans les terminus se poursuivent. Elles avaient commencé il y a quelques temps déjà mais s'étendent maintenant de façon significative. Les travaux au niveau de l'éclairage sont maintenant terminés tandis que se poursuit l'amélioration du cheminement des agents dans les terminus.

• Les travaux de modernisation de l'atelier de Rueil-Malmaison, débutés en novembre 1983, sont terminés : il a été mis en service en février dernier. Ainsi, certains travaux de révision effectués jusqu'alors à l'atelier de Boissy-Saint-Léger sont transférés à Rueil, désormais spécialisé dans l'entretien du matériel interconnexion.

• Du nouveau pour l'information des voyageurs en cas d'incident sur la ligne A du RER. Tous les agents de cette ligne – conducteurs, sous-chefs de poste, chefs de poste et gradés – viennent de suivre un stage de formation qui leur permettra, depuis la loge de conduite, pour les conducteurs et depuis les bureaux de station, pour les agents de station de mieux renseigner les voyageurs en cas de difficultés.

Courrier

A propos de Situ

Situ (système d'information des trajets urbains), vous connaissez maintenant ? *Entre les lignes* vous en a déjà parlé. C'est le petit ordinateur très intelligent qui renferme dans sa mémoire les rues de la ville de Paris et ne demande qu'à vous communiquer – sous forme d'un ticket – les moyens pour vous y rendre en fonction de la variante que vous avez choisie (métro ou bus, trajet le plus rapide, minimisant la marche à pied, etc.).

Les premiers appareils ont fonctionné à la fin du mois de septembre dernier. Depuis, de nombreuses lettres sont parvenues à

la RATP, une centaine par mois en moyenne.

Certaines d'entre elles portent sur un trajet bien spécifique et pour lequel Situ aurait commis quelques erreurs dans le renseignement fourni.

Monsieur L... (Bourg-la-Reine) – à propos du ticket joint – « ... Je pense qu'il aurait été plus rapide de prendre le métro à Odéon (et non à Mabillon) à partir de Luxembourg, cette station étant plus près et sur la même ligne... ».

SAMEDI 06 10 64 A 23H31
VOUS ETES STATION LUXEMBOURG
VOUS ALLEZ 10 AVENUE CONSTANT
COQUELIN
VOTRE CHOIX RAPIDE
ATTENTION, VOUS AVEZ ECRIT :
010 RUE CONSTANT
COQUELIN
PRENEZ LE METRO LIGNE 10
DIRECTION AUTEUIL-BOULOGNE
A MABILLON
(1 RUE DU FOUR)
JUSQU'A DUREC
VOUS METTREZ ENVIRON UN QUART
D'HEURE.

Madame M... (Boulogne) : « ... J'apprécie le Situ que vous expérimentez actuellement ; pour vous aider à l'améliorer au maximum je vous fais la remarque suivante : j'avais l'intention de me rendre à « l'espace Cardin ». Il me fut proposé plusieurs noms de rues (je ne connaissais pas la bonne). Au hasard, j'ai choisi le premier et j'ai obtenu un ticket qui ne m'a pas semblé adapté puisque le lieu que je cherchais était situé sur les Champs-Élysées... ».

SAMEDI 10 11 84 A 14H15
VOUS ETES STATION HAVRE
CAUMARTIN
VOUS ALLEZ RUE CHARDIN
VOTRE CHOIX RAPIDE
PRENEZ LE METRO LIGNE 9
DIRECTION PT DE SEVRES
A HAVRE-CAUMARTIN
(53 BD HAUSMANN)
JUSQU'A ALMA-MARCEAU
PUIS
PRENEZ LE BUS LIGNE 72
DIRECTION ST CLOUD
A ALMA-MARCEAU
(1 PL DE LA REINE
ASTRID)
JUSQU'A LE NOTRE
VOUS METTREZ 20-25 MINUTES.

Courrier

Monsieur Y... (Paris) : « ... Situ est un merveilleux petit appareil et j'espère que vous pourrez le multiplier et le protéger des vandales. Apprenez-lui aussi l'adresse des mairies de Paris. Merci et encore toutes mes félicitations... ».

Monsieur C... (Paris) : « ... Si l'on prend la direction « Église de Pantin », le changement à République est beaucoup plus rapide et moins fréquenté. Félicitations pour ce système... ».

connaître l'adresse exacte. C'est un projet actuellement à l'étude et il n'est pas exclu qu'il aboutisse à plus long terme.

Plusieurs autres lettres font état d'une autre suggestion : celle de l'utilisation du clavier AZERTY – celui des machines à écrire – au lieu de celui alphabétique actuellement sur Situ.

Ainsi Monsieur D... (Paris) : « ... Je voudrais vous féliciter de cette heureuse entreprise. Elle me semble tout à fait promise à un grand succès si :

Premièrement – ces nouveaux appareils seront assez nombreux.

Deuxièmement – peu sujets à tomber en panne.

Troisièmement – assez solides pour ne pas être détériorés.

Puis-je vous suggérer une idée ? La manipulation des lettres n'est pas très facile. Pourquoi n'utilisez-vous pas le clavier français AZERTY ? Je crois que tout le monde s'y retrouverait plus facilement et surtout plus rapidement.

Bravo encore pour cette initiative au goût du jour. »

Même idée de Monsieur R... (Paris) : « A de nombreuses reprises, je me suis servi du Situ pour établir des itinéraires. C'est un système pratique et rapide. Seulement je lui trouve un léger inconvénient : son clavier.

Pourquoi ne pas avoir choisi un clavier AZERTY ou QWERTY, plus commode à l'heure actuelle, dans l'ère informatique où bon nombre de personnes utilisent au travail un micro-ordinateur ou en possèdent un chez elles ?

Puisque l'on en est encore au stade de l'expérimentation, n'est-il pas encore temps de revoir ce détail qui, assurément, accélérerait en l'améliorant la saisie des renseignements demandés ? »

Cette demande va aboutir puisque dès les premiers appareils de série, les Situ série 1, des claviers AZERTY, remplaceront les claviers actuels qui ne sont que des prototypes. Ces futurs Situ intégreront d'ailleurs de nombreuses autres améliorations, dont *Entre les Lignes* vous fera part en temps voulu.

En ce qui concerne la remarque de Madame M... (Boulogne), il est exact que les établissements publics et privés ne sont pas enregistrés dans le système. Il faut en

– SF –

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES...

USMT

LES MÉDAILLÉS DE LOS ANGELES



Après l'escrimeur Franck Ducheix, nous faisons mieux connaissance cette fois-ci du pentathlète Didier Boube. Rappelons que Didier Boube avait obtenu la médaille de bronze par équipes à Los Angeles.

Arrivé à l'USMT en 1983, âgé aujourd'hui de 27 ans, il est étu-

diant en éducation physique au CREPS de Montigny mais détaché à l'INSEP en tant qu'athlète de haut niveau. Il s'entraîne quatre à cinq heures par jour sous la direction de Jacques Sayrou et d'Alain Cortes. Il travaille quotidiennement deux disciplines, le pentathlon en comportant cinq en tout qui sont le tir, l'équitation, la natation, l'escrime et le cross.

Sa carte de visite sportive est déjà très fournie avec un titre de champion de France junior et un titre de champion du monde militaire par équipes en 1979. Il est devenu, en 1984, champion de France senior et à Los Angeles, avec sa médaille de bronze, il prend une excellente 10^e place individuelle.

Son objectif majeur pour cette année est de participer aux championnats du monde à Melbourne tandis que son but plus lointain est une nouvelle sélection olympique aux Jeux de Séoul en 1988.

ÉCHOS DES SECTIONS



LUTTE

À la suite des brillants résultats dont *Entre les Lignes* s'est fait l'écho ces derniers mois, plusieurs lutteurs ont été sélectionnés dans différentes équipes nationales. C'est ainsi que Marc Lemeur et Alcide Legrand ont respectivement participé, avec l'équipe de France FFL, aux tournois de l'amitié au Maroc et de Dankolov, en Bulgarie.

Franck Dufait et Marc Lemeur sont sélectionnés en équipe de France FSGT, tandis que Bruno Spenlinhauer participera aux championnats d'Europe USIC avec l'USCF et que Didier Samson tirera avec une sélection des meilleurs lutteurs de l'Île-de-France.



AVIRON

Très bon résultat, le 10 mars à Joinville, du 4 de couple cadets, qui se classe 2^e, très près du CN Rouen. Le 17 mars, à Aiguebelette, à la tête de rivière et aux tests nationaux rassemblant l'élite nationale, le junior Leprovost obtient deux très honorables classements au skiff, 25^e dans la

première épreuve et 17^e dans la seconde.



JUDO

En coupe de Paris individuelle, le 2 mars, les judokas Tourville (60 kg) et Karous (65 kg) prennent la 5^e place. Cinquième place également pour Lacomme (86 kg) lors des championnats d'Île-de-France ouest, le 3 mars.



BASKET-BALL

En coupe de France corporative, l'USMT s'est inclinée devant le BCM Boulogne-sur-Mer, 127 points à 83. Le BCM Boulogne n'est autre que la version corpo de l'équipe de Berck qui joue en nationale II.



CANOE-KAYAK

Les 9 et 10 mars, aux championnats de France d'hiver, disputés à la Cure, le C2 seniors hommes Saintot-Allemand a pris la 24^e place de cette épreuve. Il est à remarquer que cette compétition internationale, organisée par l'USMT, a vu la participation de plus de 300 bateaux sur l'ensemble des épreuves de ces deux jours.



TIR À L'ARC

L'USMT est devenue, les 16 et 17 mars, championne de Paris par équipes. Chauchet 2^e, Xavier Staub 3^e, Ogier 4^e, Maurice Staub 5^e, Prezeau 7^e, Loubette 8^e, chez les hommes et Mme Ogier, 4^e chez les dames, sont les principaux artisans de ce succès.



CYCLISME

Six victoires, quatorze prix d'équipes et une brillante 11^e place de Salvador Infante aux championnats de France de Saint-Étienne, tel est le bilan succinct de la saison de cyclo-cross qui s'est terminée le 3 mars à Orly par un relais à l'américaine remporté par Salvador Infante et Gérard Lena.



GYMNASTIQUE

Le toujours jeune Bernard Chenevat a été une fois de plus le meilleur gymnaste de la section devant Joannes Chomienne, Bernard Luquet et Christophe Javon, à l'occasion du championnat régional de Paris. Quatre clubs seulement s'étaient déplacés pour cette épreuve où l'USMT s'est classée seconde. La section gymnastique attend toujours avec impatience l'arrivée de jeunes gymnastes.



ATHLÉTISME

Les vétérans, Maurice Heureau 21^e, André Jandie 46^e, Jean-Louis Jallet 66^e, Cyrille Seguin-Cadiche 82^e et Jacques Helie 166^e ont permis à l'USMT de terminer 3^e des championnats de France FFA de cross le 24 février à Créteil. Marquant 196 points, ils sont battus de justesse par Brest, 178 points, et Angers, 195 points.

Jean-Marc Guyot est devenu champion de France USCF le 2 mars près de Périgueux, l'USMT se classant 1^{er} du challenge inter-régional et 2^e du challenge par amicale (Bessières 5^e, Hereau 14^e et 1^{er} vétéran, Jandie 21^e, Luche 24^e, Trovero 30^e et Seguin 40^e sur 100 participants).



ESCRIME

Franck Ducheix et Philippe Daurelle ont été sélectionnés à de nombreuses reprises, cette hiver,

en équipe de France de sabre, notamment à Budapest, Bonn, Hanovre, Montréal et New York.

Aux championnats de Paris par équipes, les seniors Michel Jeanny, Laurent Tixier, Philippe Moulard et Hervé Carillo (junior) remportent le titre devant le Racing et le PUC. Comme leurs aînés, les juniors Pascal Jeanny, Hervé Carillo, Brieux Hernot et Franck Charron sont champions de Paris par équipes devant le Racing. Ils atteignent, le 17 mars à Fontainebleau, la finale du championnat de France où ils s'inclinent d'extrême justesse pour le titre devant le club de Gisors, 61 touches à 60.



SKI DE FOND

Aux 15 km individuels des championnats USCF, les 12, 13 et 14 mars à Rochejean (Doubs), Bernard Fercocq 9^e, Jean-Claude Defaut 18^e, Gérard Luche 20^e, Jean-Jacques Clément 26^e et Claude Leroy 36^e sur 44 participants permettent d'obtenir à l'USMT une deuxième place quasi historique, derrière les intouchables montagnards du sud-est ; le relais, 3 fois 10 km, confirmant et confortant le classement individuel.

Gérard LUCHE

EN BREF

L'assemblée générale de l'USMT se tiendra le jeudi 25 avril à partir de 17 h 45, au restaurant d'entreprise de Bercy.

Pour l'élection du tiers sortant du comité directeur, qui aura lieu le même jour, les bureaux de vote sont les suivants :

Bureau de l'USMT, 159, bd de La Villette, 75010 Paris, de 8 h à 18 h.

Cafétéria, 191, rue de Bercy, 75012 Paris, de 8 h à 20 h.

Stade de la Croix-de-Berny, à Antony, de 8 h à 19 h.

Cafétéria, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris, de 8 h à 18 h.

Immeuble Poissonniers, 155, rue des Poissonniers, 75018 Paris, de 8 h à 18 h.

Stade A-Netter, 77, av. Arnold-Netter, 75012 Paris, de 8 h à 19 h.

L'USMT présente actuellement une exposition photo itinérante dans différents attachements de la Régie. Le programme en est communiqué sur les tableaux d'affichage.

