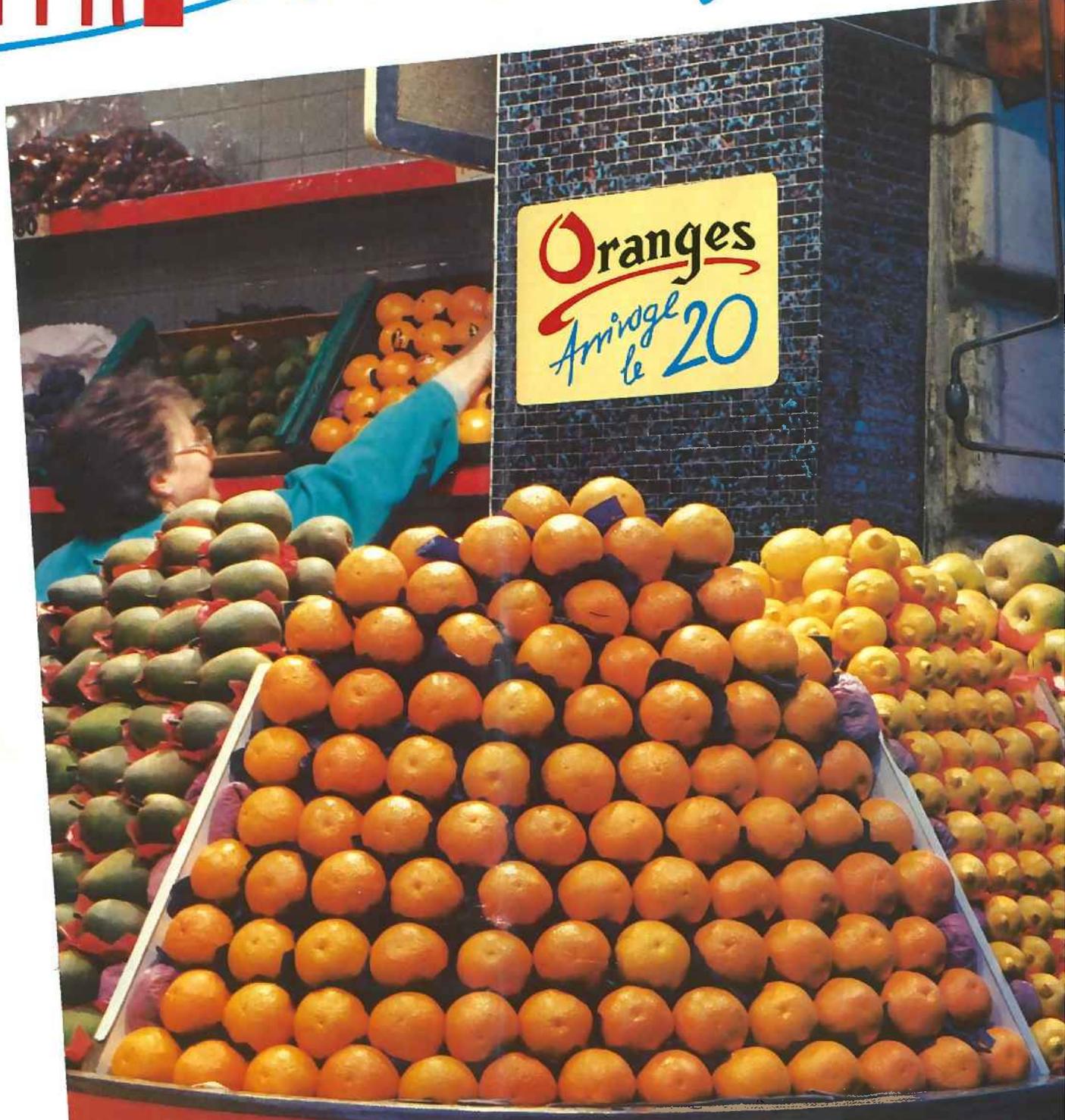


ENTRE

les Lignes
les Lignes



CARTE ORANGE : PASSER LES POINTES

PONT DE NEUILLY : 3 EN 1

N° 116 - Novembre 1988 - 12 F

RATP

COUP DE PATTE

Un pinceau extra-fin, un petit pot de peinture, une main aux gestes surs, voilà les trois outils du peintre en lettres. Ils sont encore deux à exercer régulièrement leurs talents à NB-Montrouge. Ils se consacrent aux points d'arrêt du réseau routier. Ils ont deux autres collègues à RM-Atelier central. Ceux-ci réalisent aussi des travaux délicats. Mais sur les bus, il y a longtemps que la pose des bandes adhésives a remplacé le coup de patte des peintres en lettre tirant sans hésiter des filets de peinture.

PHOTO CHABROL



PHOTO CHABROL

REFLEX

S O M M A I R E

2

REFLEX
Coup de patte

4

ADEFIPE : IMPRESSIONS 88
La RATP reçoit le prix de l'implication du personnel

6

JEUX DE CARTES
La RATP édite une nouvelle collection de plans de réseaux



8

LA BONNE CONDUITE
Les machinistes de la RATP face aux accidents de la circulation

10

**CARTE ORANGE :
PASSER LES POINTES**

La RATP confrontée, chaque mois, au problème de vente de cartes orange



14

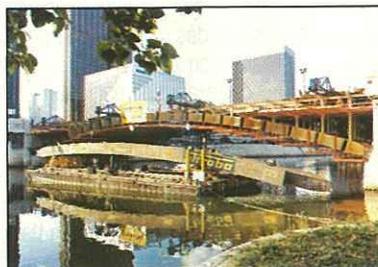
**LES ÉQUIPES AUTONOMES:
UN PARI DIFFICILE**

Le bilan de l'ERIL au dépôt RATP de Pavillons-sous-Bois

17

PONT DE NEUILLY : 3 EN 1

Les chantiers RATP du prolongement de la ligne 1



20

**HISTOIRE ET
PETITES HISTOIRES**

Clin d'œil sur les « ancêtres » de la RATP

23

ACTU'ELL

Les photos, les nouvelles du mois



COUVERTURE

Photo Marguerite

ENTRE *les lignes*

N° 116 NOVEMBRE 1988 JOURNAL D'ENTREPRISE DE LA RATP

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél.: 40.46.43.52 – **Directeur de la publication :** Jacques Barrau de Lorde. **Rédacteur en chef :** Christian Chamereuil.
Rédaction : Pascal Bègue, Simone Feignier, Sylvie Frécharde Cassanis, Jacques Marion, Jean Tricoire – **Photographies :** N-Audiovisuel. Centre de production audiovisuel RATP –
Concept et réalisation : M C L - 27, Avenue Trudaine - 75009 Paris - Tél.: 48.78.40.41 – **Imprimerie :** Avenir Graphique – N° ADEP 1791 –  Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF.



IMPRESSIONS 88

Améliorer la productivité c'est la quête perpétuelle de l'entreprise. Après avoir sur les conseils de l'américain F.W. Taylor parcellisé les tâches et donné au bureau des méthodes l'exclusivité de la réflexion sur l'organisation du travail, le courant actuel est de mobiliser l'intelligence de tous. L'an dernier une association regroupant huit entreprises crée un prix* destiné à récompenser l'équipe ayant le mieux illustré le principe suivant: les personnes sont d'autant plus efficaces qu'elles sont considérées et se considèrent non comme des catégories d'invidus à commander mais comme des équipes de personnes apportant leurs compétences, comme les acteurs voire les auteurs collectifs de la définition, de l'organisation et de l'évaluation de leur activité professionnelle.

17 h 35. Dans le patio de brique et de verre un rayon de soleil persiste à laisser planer sur la verdure un petit air méditerranéen de vacances, pas si lointaines en cette après-midi du 15 septembre. Parmi la centaine de personnes assemblées, les voix sont un peu fortes au sein des groupes et les rires parfois nerveux. Il faut dire qu'à Noisiel, en cette fin de journée, le jury aurait dû rendre son verdict à 17 heures 30 et qu'il n'a toujours pas terminé ses délibérations.

Surtout qu'au delà d'être reconnue comme la meilleure parmi les candidatures Régie, le voyage à Giens dans le Var et le concours avec les 7 autres entreprises implique qu'il faudra alors représenter, non plus seulement ceux qui ont participé au projet mais la R.A.T.P.

Une rude journée pour tous les participants à cette deuxième sélection du prix de l'ADEFIPE. Depuis 8 heures ce matin, dans le grand amphithéâtre de l'École Technique les participants se sont succédés à la tribune pour présenter leur réalisation devant un jury « maison » présidé, cette année, par Jean Daniel Reynaud titulaire de la chaire de sociologie du travail au Conservatoire National des Arts et Métiers. Durant 20 minutes ils ont présenté le travail accompli. Chaque équipe avait élaboré sa « mise en scène », audio-visuels à l'appui, pour une présentation collective, démarche d'implication oblige.

Des styles très différents, de la présentation presque « costumée » de l'équipe Mermose** à l'exposition très maîtrisée de Voyage Accompagné**. Des rires dans une salle attentive et chaleureuse, de l'émotion parfois, surtout lorsqu'on été évoqués les enfants handicapés qui apprennent à utiliser nos réseaux. Puis la salle posait des questions complémentaires avec le souci évident d'aider à la clarté de la présentation.

Une journée très dense coupée par une pause déjeuner. Un tirage au sort des places à table permet de mélanger les participants y compris les élèves qui viennent de décrocher leur diplôme de l'école technique. Occasion sans doute unique de partager un repas avec son futur directeur. Quatre équipes soulagées d'avoir planché le matin restent intarissables sur leur « enfant ». Et trois autres dont le repas fut parfois très frugal tant les estomacs étaient noués. L'émotion de prendre la parole devant une telle salle était palpable quand les équipes rejoignaient la tribune, le trouble facile à se faire jour y compris le temps d'une photo. Pas évident de se trouver mis en vedette. D'autant plus aisément que l'investissement de chacun n'était pas feint et qu'ainsi « les tripes » avaient quelquefois du mal à être contenues par la raison. Une pointe d'agressivité parfois pour tenter de masquer son trac.

Comment hiérarchiser autant de volonté d'agir pour prendre en charge son travail. Rétrospectivement, une fois le vainqueur désigné, on peut lui trouver un « plus » dans la convivialité avec laquelle tous les membres, du poseur à l'inspecteur principal, parlent et se parlent de leur expérience.

17 h 40. Sur les visages la déception des uns s'oppose aux expressions d'incrédulité, pour quelques secondes encore, des vainqueurs. L'équipe de NV qui à mécanisé la pose des poseurs à la conception et à la réalisation des machines aura le redoutable honneur de défendre début Octobre les couleurs de la Régie.

* voir ELL N° 104 juillet/août - 106 et 107

** voir les actualités des n° 114 et 115 d'ELL

*** ELL n° 74

LA « CENDRILLON » DE LA RATP GAGNE

Giens 1988: Prix Marie-Claude Beriot-Dassonville

La RATP remporte le deuxième prix Marie-Claude Beriot-Dassonville. Le service de la voie (NV) concourait, présentant comme projet «Le remplacement mécanisé des traverses béton en tunnel à voie unique».

Vous nous avez donné beaucoup de travail. Malgré des tailles d'entreprises très différentes, des projets très variés, toutes les propositions étaient bien dans l'esprit du prix Marie-Claude Bériot-Dassonville. C'est un témoignage de félicitations que je veux vous apporter pour la qualité des actions que vous avez présentées durant toute la journée...»

C'est en ces termes que Philippe Essig, président du jury du prix Marie-Claude Bériot-Dassonville millésime 1988, s'est adressé aux 6 équipes concurrentes cette année (sur les 8 entreprises membres de l'Adefipe)... avant de désigner les gagnants, l'équipe RATP pour «... un plus de joie dans l'équipe, le plaisir visible de travailler ensemble...»

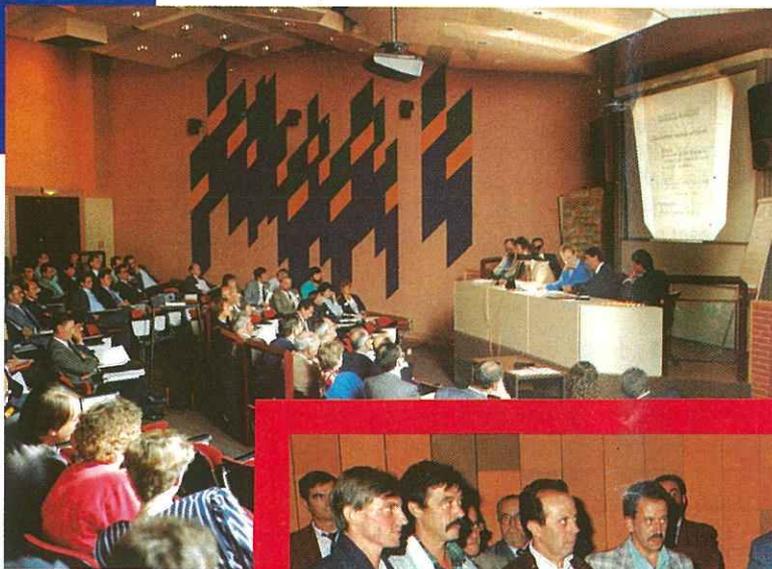
Un supplément qui a fait la joie des 6 représentants de la RATP venus à Giens pour défendre leur projet.

Remis de ses émotions, Jean-Paul Charbillet, animateur de l'équipe gagnante nous fait part de son sentiment au cours du voyage retour :

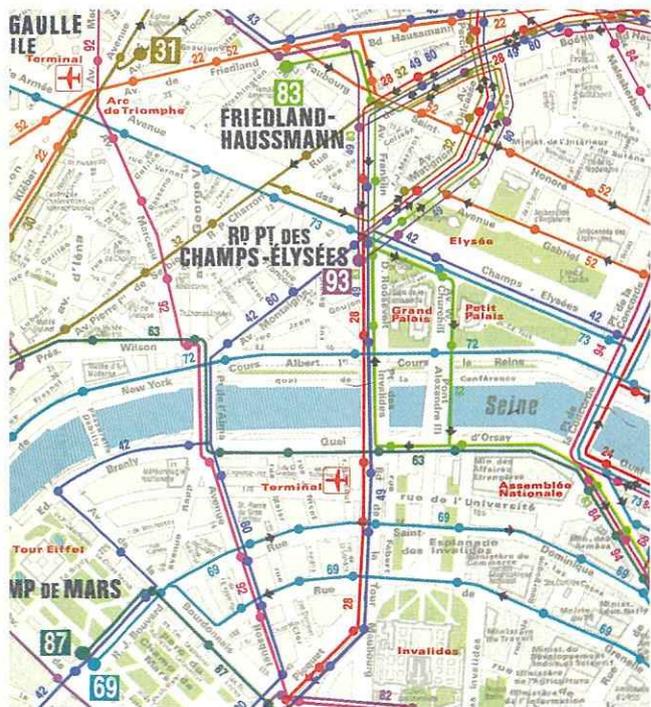
«... Cette victoire, c'est pour nous un véritable conte de fées. Nous, les travailleurs de la nuit, qui quotidiennement assurent le renouvellement des voies dans le métro voyons dans ce titre honorifique une reconnaissance et une possibilité de promouvoir les méthodes de travail d'une équipe...»

Ces «cendrillons» de la RATP qui n'avaient que tardivement déposé leur candidature pour le prix Marie-Claude Bériot-Dassonville sont donc récompensés, et ce n'est que justice si l'on en croit les applaudissements de la salle à Giens. Soixante dix agents de la voie sont en liesse et se demandent comment, conformément aux statuts de l'Adefipe, l'entreprise RATP récompensera son équipe gagnante.

A la tribune de l'amphithéâtre A. ARSAC à Noisiel



Les vainqueurs :
pour une fois ils « posent » pour la photo
de gauche à droite
- A. CORDIER
- G. CAUDROY
- J. GIACOMELLO
- J-D. GONZALES
- J.P. CHARBUILLET
- E. DURET - Secrétaire Général.



JEUX DE CARTES

Plans de poche, dépliants et plans muraux : une nouvelle collection cartographique RATP vient de sortir. Des documents en harmonie, plus lisibles et plus complets qui devraient permettre aux voyageurs de Paris comme de banlieue de mieux se « repérer ».

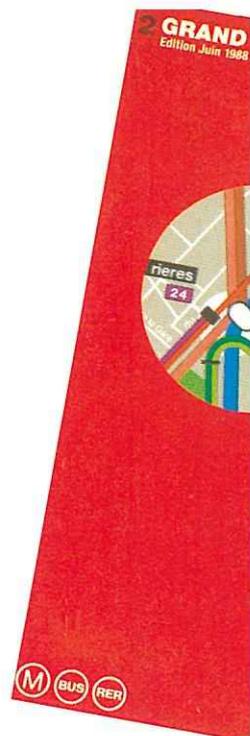
Ils ont tous un air de famille avec leur couverture rouge : petit plan de Paris, grand plan de Paris, grands plans de banlieue, ce sont les nouveaux dépliants des réseaux RATP réalisés par la direction de l'action commerciale et de la communication. A nouvelle équipe, nouveau système cartographique : « il était nécessaire de définir de nouvelles orientations conformes à la politique commerciale », explique Dominique Blanchette (Division information des voyageurs, CC). « Depuis 1986, date du dernier document sorti pour la banlieue, (Val de Marne) rien n'avait été réalisé. Nous avons décidé de créer une nouvelle collection en faisant porter notre effort sur l'information du voyageur de

banlieue ». La mise en service de « Autrement bus », a été l'occasion d'éditer une nouvelle série de dépliants et de guides. Le premier document de cette série, qui en comprendra 11, concerne les Hauts de Seine Sud. Paris n'a pas été oublié pour autant. L'ouverture de la gare Saint-Michel de la ligne B et la mise en service de la ligne Vallée de Montmorency-Invalides (VMI) en septembre dernier ont été l'occasion d'éditer une minicarte et un plan accordéon, complétés par la suite par un plan de poche, le petit plan de Paris. En plus des documents diffusés auprès des voyageurs, la collection comprend également les plans muraux affichés dans le métro et les aubus.

D e l' h a r m o n i e a v a n t t o u t

Jusqu'à-là les différents documents étaient réalisés par la RATP mais aussi par les éditions Ponchet ce qui entraînait une certaine disparité visuelle. Après un appel d'offres lancé en 1987 auprès de diverses sociétés tels Michelin, l'IGN..., c'est à LINEALE, une agence de communication visuelle, spécialisée dans l'information sur les transports, qu'a été confiée la création de la nouvelle cartographie. LINEALE a déjà réalisé les plans des TAG (Grenoble), de la RTM (Marseille) des STAB (Biarritz)... Divers principes ont été retenus : l'harmonie entre les différents supports d'information voyageurs est la règle. Qu'il s'agisse de plans ou de dépliants distribués aux voyageurs, et, pourquoi pas, des plans affichés dans le métro, aux points d'arrêt bus ou à bord des voitures. Harmonie, mais aussi unité de présentation

qui permettra aux voyageurs de se repérer facilement quel que soit le mode de transport utilisé. On retrouve ainsi sur tous les plans, une marge sur la gauche (avec en-tête verte pour les bus, bleue pour le métro et rouge pour les plans « tous modes ») comportant entre autres des renseignements sur les horaires, les terminus... et laissant le plan lui-même libre de toute information, ce qui n'était pas le cas jusque-là d'où une meilleure présentation. On s'est également attaché à améliorer la lisibilité des cartes par un jeu sur les couleurs et les traits, en particulier pour le plan du réseau autobus toujours difficile à concevoir. Autre particularité, afin de bien exprimer l'idée de complémentarité des modes, le plan mural bus contient un rappel du petit plan métro et inversement.





Le squelette de la banlieue

Un effort tout particulier a été porté sur la cartographie de la banlieue. La nouvelle collection comprendra 11 dépliants. Leurs limites ne sont plus les départements mais des secteurs, adaptés aux configurations des réseaux RATP et SNCF, avec d'importantes zones de recouvrement entre les cartes (Seine Saint Denis Ouest, Seine Saint Denis Est...)

Chaque dépliant sera accompagné d'un guide informant sur les points de vente des titres de transport, les lignes du secteur (itinéraires, horaires...) et leur environnement urbain. Le premier « prototype » a été diffusé et testé dans le secteur « Autrement Bus ».

Il a été retenu, pour représenter la banlieue, des plans géographiques et non schématiques afin de mieux rendre compte des réalités: parcs, industries, hôpitaux... qui sont bien repérables.

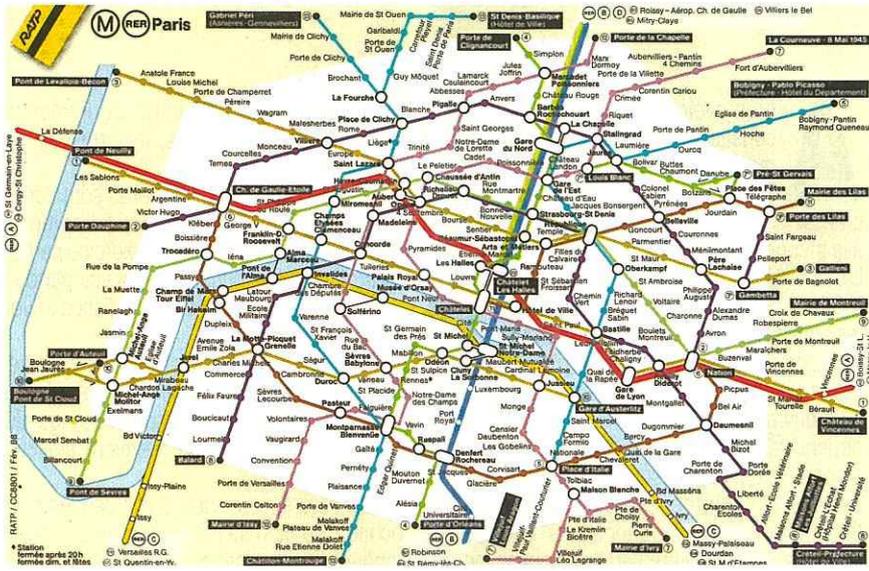
« Il était en effet nécessaire de bien faire ressortir les principaux centres des communes en fonction desquels a été définie la desserte de la RATP, qui offre avec son réseau un véritable squelette pour la banlieue », précise Yo Kaminagai.

Une nouvelle collection cartographique a été

définie, mais le travail n'en est pas terminé pour autant. A la direction C on envisage maintenant la rédaction d'une « charte cartographique » afin que tout plan édité sur le métro, RER, ou bus respecte à terme les principes retenus dans le nouveau système, tant sur le fond que sur la forme. Autre sujet de réflexion, la diffusion des plans: 4 millions de mini cartes, 2 millions de cartes accordéon, 1 million de petits plans de Paris, 2 millions de grands plans de Paris, 500 000 dépliants Hauts de Seine... autant de documents à diffuser, dispatcher sur les réseaux. La tâche paraît peu aisée ce qui entraîne parfois un manque fâcheux de plans sur le réseau... Une réorganisation de la diffusion devra être inscrite à l'ordre du jour!

Cette nouvelle cartographie a été définie et réalisée en tenant compte des contraintes budgétaires, et de la nécessité d'abaisser les coûts de réalisation; la publicité y voit sa place amplifiée.

Et pourquoi, devant le succès qu'ils rencontrent auprès du public, ne pas envisager la vente de ces plans?



La nouvelle cartographie

Les « poches »

- minicarte
métro + RER
(février 88)
- carte accordéon
métro + RER + bus Paris
(sept. 88)
- petit plan de paris
métro + RER + bus
(juin 88)

- avec guide
Hauts de Seine Nord (sept. 88)
Ouest parisien (prévu 89)
Nord parisien (prévu 89)
Seine Saint Denis Ouest
Seine Saint Denis Est
Marne la Vallée
Est parisien
Val de Marne
Sud parisien
Essonne Nord

Les dépliants

- grand plan de Paris
métro + RER + bus
(juin 88)
- 11 dépliants banlieue
Hauts de Seine Sud (sept. 88)

Les plans muraux

- Métro + RER Paris (sept. 88)
- Bus Paris (juin 88)
- RER + métro + bus banlieue (1989)
- 11 secteurs de banlieue RER + métro + bus
(Hauts de Seine Nord et Sud sept.88)



la bonne conduite

Le problème fondamental de la conduite d'un autobus n'est pas d'éviter l'accident mais de le prévoir. Mais pour appliquer cette règle d'or, la route est longue entre l'école de conduite et la jungle de la circulation automobile urbaine.

DES LILAS SUR LE BITUME

Après avoir franchi les différentes étapes organisées par la Direction du Personnel, constituées notamment d'examen médicaux et psychologiques, la formation des machinistes conducteurs de bus peut débuter.

La durée théorique du stage est de sept semaines. Les deux premières sont consacrées à la fois à l'apprentissage de la conduite sur aire de manœuvres à Créteil ou à Nanterre et à la théorie (y compris le code de la route). Conduire un autobus est en effet un exercice particulier dont le futur machiniste doit prendre toute l'ampleur : l'attention diffusée (il faut voir partout à la fois), l'esprit de décision, la connaissance des dangers, la prévoyance voire la défiance envers les autres afin d'imaginer le pire pour savoir l'éviter, etc.

Exercice particulier, la conduite d'un autobus sur une aire où tous les obstacles sont fixes permet au jeune stagiaire de mettre en œuvre ses capacités techniques et de bien assimiler les manœuvres d'un autobus. Cependant, c'est de la qualité de ce premier apprentissage que dépend la réussite de la future conduite en circulation. A ce stade une première sélection s'opère ; c'est la plus sévère.

Le stage aux Lilas peut alors débuter : il dure trois semaines. Il alterne aussi d'une part les cours théoriques sur le comportement en circulation, la technologie du matériel, le service en ligne et la tarification et, d'autre part l'apprentissage de la conduite en circulation.

La qualité primordiale d'un conducteur est de bien analyser une situation donnée pour en tirer le meilleur parti. On remarque en effet que les accidents dont la responsabilité incombe au machiniste sont dus soit à une vitesse excessive, soit à une mauvaise évaluation du gabarit, soit à une erreur de jugement, soit enfin à une faute d'attention.

Cette période de stage, très importante, est sanctionnée par le passage du permis de conduire. Une septième semaine sera consacrée aux relations avec les voyageurs et une huitième au roulage en double sur une ligne régulière. C'est là que l'aventure commence...



constat amiable
Ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et des faits, servant à l'a...

1. date de l'accident heures 2. l...

3 bis. Noms, prénoms, adresses des blessés

Blessures constatées ou alléguées:

4. dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B/R/PTP
non oui

véhicule A

venant de (rue) allant vers (rue)

6. assuré souscripteur (voir attest. d...)
Nom: (en lettres) Prénom: Profession: Adresse (rue et N°):

Localité (et N° de code): N° de file (de 00 à 279):

7. véhicule
Marque, type: N° d'immatr. (ou du moteur):

8. site d'assurance
N° de contrat: Agence (ou bureau) ou courtier: N° de carte verte: (Pour les étrangers) valable jusqu'au: Attest. ou carte verte Les dégâts matériels du véhicule: non oui

9. conducteur (voir permis)
Nom: (en lettres) Prénom: Profession: Permis de conduire N°: Catégorie (A, B, ...) Délivré: permis valable du: (Pour les catégories C, D, E)

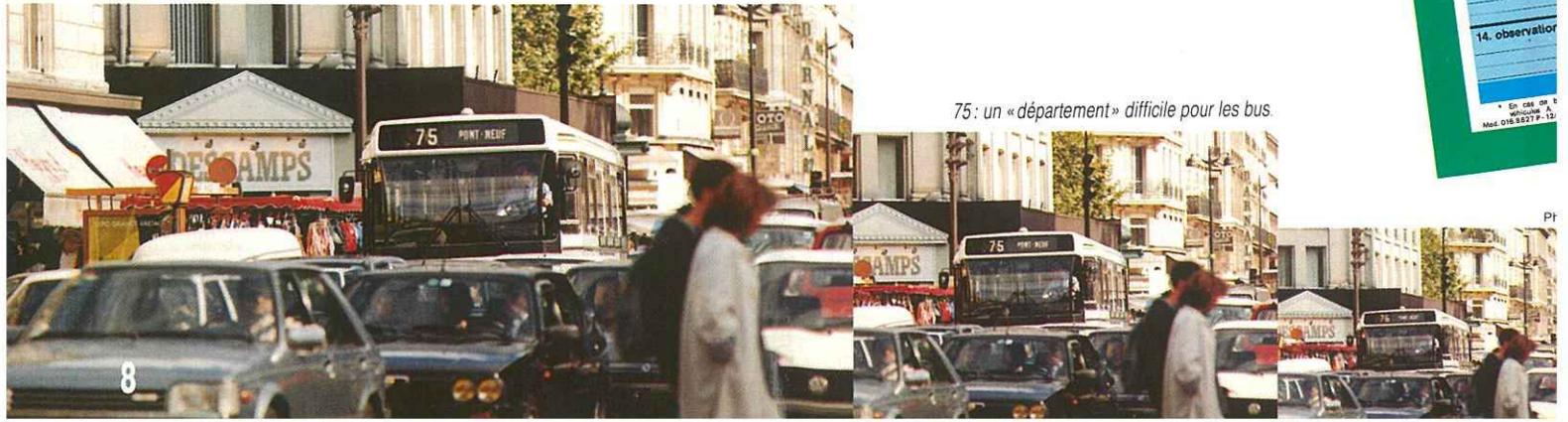
10. Indiquer par une flèche le point de choc initial

11. dégâts apparus

14. observations

En cas de litige, adresser le dossier au: Méd. 016.8277-12

75: un «département» difficile pour les bus.



LA JUNGLE DE LA CIRCULATION URBAINE

Il est écrit que le machiniste est un conducteur de métier qui doit en toutes circonstances assurer la montée et la descente des voyageurs et leur transport avec un maximum de confort et de sécurité sur un itinéraire donné, en respectant un horaire déterminé... le tout, il faut le préciser dans des conditions de circulations souvent difficiles et parfois épouvantables.

En milieu urbain, chaque type de véhicule représente une gêne pour les autres. Ainsi les voitures mal garées indisposent les livreurs qui, à leur tour en prennent à leur guise pour décharger leur cargaison et ainsi perturber le passage de l'autobus; ainsi les deux-roues, ainsi les piétons... Une attention extrêmement soutenue est donc de rigueur, mais parfois l'accident survient. En 1987, 10385 collisions avec d'autres véhicules ont été enregistrées, soit 28 par jour; 193 collisions avec des piétons étaient également notées. Les causes d'accident sont multiples: manque de prévoyance face au geste inopiné et malencontreux d'un automobiliste qui ouvre brutalement sa portière par exemple, inattention, causes personnelles, fatigue, dépression, mais aussi chaussée glissante ou erreur de conduite d'un tiers. Il faut noter d'une part que l'alcool entre pour quantité négligeable dans les causes d'accident d'autobus au contraire des accidents « civils » et que, d'autre part, le matériel roulant est en général rarement mis en cause.

La différenciation des deux réseaux - Paris et banlieue - a-t-elle une influence sur les causes et le nombre des accidents? Il semblerait que Paris crée des conditions plus dures pour la conduite et donc un plus grand nombre de risques. Dans la capitale, la circulation est plus dense qu'en banlieue et ce tout au long de la journée, les courses sont parfois « rallongées » ce qui entraîne la diminution parfois très sensible du battement au terminus. La présence de files de circulation juxtaposées impose une attention soutenue dans l'utilisation des rétroviseurs, alors que les itinéraires souvent sinueux multiplient les risques d'accrochage. Sans parler du stationnement parfois anarchique et des inévitables livraisons.

En banlieue, les conditions de circulation apparaissent moins dures. Sauf aux heures de pointe, l'écoulement du trafic se fait dans de meilleures conditions, mais la vitesse des véhicules est plus rapide, ce qui peut accroître la gravité des accidents.

Statistiquement parlant, les taux d'accidents aux 100 000 km sont près de trois fois supérieurs à Paris qu'en banlieue (48 contre 17 en 1986). Ces mêmes statistiques font apparaître des taux plus élevés sur les lignes équipées de matériels articulés et ceci tant à Paris qu'en banlieue. On trouve l'explication dans l'existence d'un angle mort, lors d'un arrêt « en courbe », qui empêche le conducteur d'éviter le balayage d'un obstacle par l'arrière du bus lors d'une remise en ligne droite. L'équipement des bus en caméras de contrôle pourrait supprimer cette cause d'accident. Pour les machinistes, l'accident est toujours perçu comme un échec vis-à-vis de ses voyageurs. Pour ceux qui ont des accidents trop fréquents, une surveillance en ligne est effectuée afin d'en déterminer les causes. Si une faiblesse de conduite est décelée, il est envoyé au Centre d'Instruction et de Perfectionnement pour l'aider à surmonter son problème. La formation et son suivi sont d'ailleurs essentiels pour qu'il y ait moins d'accident, ainsi que peut-être une meilleure information du public sur les conditions de circulation des bus en ville.

Ces notions d'information et de responsabilisation sont d'ailleurs au centre de la réforme des primes pour non-accident, destinée à mieux reconnaître les efforts des machinistes pour une conduite sans accident, l'objectif étant, entre autres, de diminuer le nombre des accidents.

La gratification variable remplace depuis le 1^{er} janvier 88 la prime de conduite et la super-prime: elle est payée tous les trois mois. Un bilan est encore prématuré à l'heure actuelle; néanmoins les chiffres des premiers mois de l'année indiquent une répartition des agents dans les plus hautes tranches de rémunération des primes.

Accident grave sur la ligne PC: heureusement exceptionnel.

Stationnement illicite dans un couloir bus, voiture qui essaie de se faufiler et... un bus qui se rabat peut-être trop vite. Conjonctions = accident.

Exemplaire RATP (à conserver)

d'accident automobile

à signer obligatoirement par les DEUX conducteurs

3. blessés même légers

12. circonstances

6. assuré

7. véhicule

8. site d'assurance

9. conducteur

10. Indiquer par une flèche (→) le point de choc

11. dégâts apparents

14. observations

15. signature des conducteurs

13. croquis de l'accident

15A. signature des conducteurs B/RATP

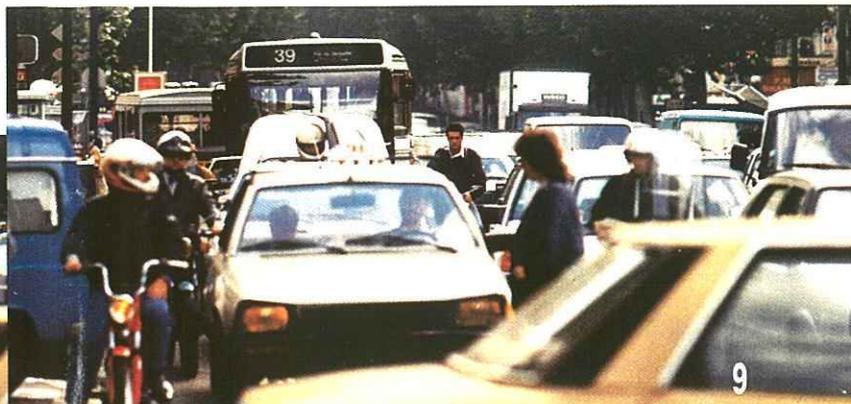
15B. signature des conducteurs A

Ne rien modifier au contenu après les signatures et la déposition des exemplaires des 2 conducteurs.

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
53^{er} Quai des Grands Augustins
75271 PARIS CEDEX 06
N° Tél. (1) 43 46 36 27 (contentieux)

RATP
Service du Contentieux
191, rue de Bercy
75560 PARIS CEDEX 12
Tél. (1) 43 46 36 27

Conduire un bus à Paris: vous avez dit « jungle » ?



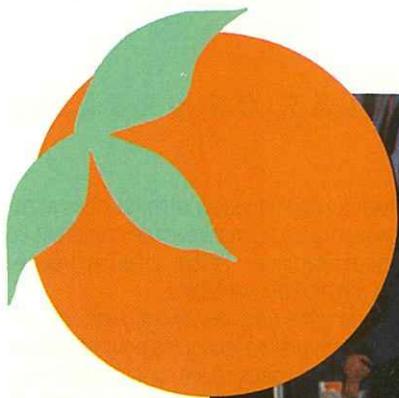


Photo MINOLI

C a r t e o r a n g e

PASSER LES POINTES

Titre de transport à succès, 2 millions environ de cartes orange sont vendues chaque mois, dont une grande partie dans le métro. Or ces ventes, au lieu de s'étaler à partir du 20, se concentrent dans le temps. Pour près de 50 % d'entre elles, en effet, elles ont lieu le dernier et le premier jour du mois, entraînant pour les agents de station une surcharge de travail importante.

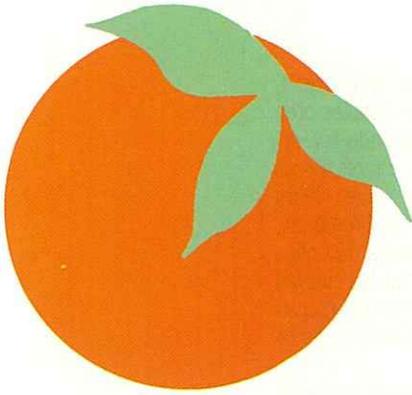
Diverses actions sont menées en ligne par les équipes commerciales pour résoudre ce problème d'affluence en créant de nouvelles habitudes d'achat chez le voyageur.

« **E**t, chaque fois, ça recommence » ! des files d'attente qui s'allongent, des voyageurs plus ou moins impatients : les fins de mois sont difficiles pour les agents de station. Alors qu'ils pourraient acheter dès le 20 leur carte orange, nombreux sont, en effet, les voyageurs qui attendent les derniers jours du mois pour se procurer le petit coupon orange. D'où énervement et mauvaises conditions de travail pour les agents.

Curieusement, les voyageurs prennent les choses plus calmement et acceptent apparemment l'attente au guichet. Les raisons invoquées pour acheter ce titre de transport au « dernier moment » ? Les risques de perte du coupon mais aussi des raisons financières : on attend que le salaire soit versé et l'on ne souhaite pas « avancer » de l'argent à la RATP. S'ajoute à ceci le fait que certains employeurs paraît-il tolèrent les retards occasionnés par l'achat de carte orange. La situation n'est pas satisfaisante pour autant. Aussi les équipes commerciales de plusieurs lignes de métro ont-elles décidé de s'attaquer à ce problème en menant différentes actions tant sur le réseau (ligne 10 - 4 et 8) qu'à l'extérieur auprès d'entreprises (lignes 9, 1 et 7).



Orange pressée, ayez le bon zeste



« Comme chaque mois, le coupon mensuel est en vente depuis le 20 ». En avril dernier, à la station Boulogne - Pont de Saint-Cloud, diffusions de messages et présence des agents commerciaux incitaient les voyageurs à acheter plus tôt leur coupon. Une action « payante » puisque du 20 au 25 avril 1988 les ventes carte orange ont progressé de 442% par rapport à la même période d'avril 1987. Du 26 au 29 la progression était de 118%, avec en contrepartie une baisse de 9% du 30 avril au 1^{er} mai.

Globalement cette opération se solde par une progression des ventes de 55% par rapport à la même période de 87: elle a sans doute incité certains voyageurs à acheter leur coupon à Boulogne alors qu'ils l'achètent ailleurs en temps normal. Grâce à cette action menée en avril, ce mois-là, les voyageurs ont modifié leur date d'achat de carte orange, mais une habitude nouvelle s'est-elle pour autant créée ?

Susciter les voyageurs à acheter plus tôt leur coupon mais aussi, et surtout, créer de nouvelles habitudes; c'est dans ce but que la ligne 4 a entrepris fin avril une action s'étalant sur plusieurs mois dans les stations à forte vente de carte orange: exposition de photos sur les bus et le métro, jeux avec lots pour les gagnants, dialogues et sondages avec les voyageurs: l'équipe commerciale de la 4 sort le grand jeu. Les voyageurs ayant accepté de

participer à cette action se verront appelés le mois suivant par les agents commerciaux pour vérifier s'ils ont effectivement modifié leurs habitudes d'achat, acheté plus tôt leur carte orange, bref s'ils ont eu « le bon zeste »...

Les premiers résultats de cette action de longue haleine sont satisfaisants puisqu'ils font apparaître une hausse des ventes de carte orange entre le 20 et le 27 du mois par rapport aux mois précédents. Mais il ressort des sondages un manque d'information des voyageurs puisque 29% d'entre eux ignorent encore que le coupon est en vente dès le 20 du mois.

Dernière action menée en ligne, les « plus de la 8 »: c'est une documentation offrant chaque mois sous forme attrayante des anecdotes en BD, des informations et l'historique de la ligne.

Elle est donnée, depuis le mois de février 1988, à tout acheteur de carte orange entre le 20^e et le 27 du mois: cette action qui sera poursuivie jusqu'à la fin de l'année a doré et déjà provoqué un transfert des ventes de carte orange, de 3 à 4% entre le 20 et le 27 du mois. Les voyageurs de la 8 interrogés, apprécient les actions de promotion, l'effort fourni par les agents mais regrettent le manque de moyens mis à leur disposition (« la pub, c'est un métier... »)



Photo Dumax



La vente en entreprise

Toujours dans le but d'alléger la charge de travail des agents, en fin et en tout début de mois, un nouveau mode de vente des cartes oranges a été mis sur pied. Sur les lignes 9, 7 et 1 les agents commerciaux se sont rendus dans les entreprises situées à proximité de la ligne. Ils ont proposé d'assurer à leurs employés, sur place, la vente des cartes orange, (le règlement se faisant par chèque), à des dates (entre le 20 et le 27 du mois) et des heures convenues.

Ces démarches ont été couronnées de succès puisque nombre de ces entreprises ont déjà bénéficié ou demande à bénéficier de ce service. Elles répondent d'ailleurs, selon un sondage effectué sur la ligne 7 en février 88, au souhait de 41 % des voyageurs.

En mai et juin 88, 150 coupons de carte orange ont été vendus au Centre des Impôts situés près de la station « Cadet » (L. 7), en septembre, c'est l'hôpital Robert Debré à « Prés Saint-Gervais » (L. 7bis) qui a bénéficié de ce nouveau marché (1 500 coupons

potentiels).

Sur la ligne 9, banques, groupes immobiliers, mutuelles, comités d'entreprise installés près de la station Miromesnil ont répondu favorablement à la proposition des agents de la Régie. Ceci, d'autant plus que leurs employés, habitués de la station Miromesnil, en connaissent déjà bien les agents. 157 coupons vendus en mars, 192 en mai, les chiffres sont en progression, et, en octobre c'était au tour des stations Trocadéro et Nation d'être prospectées.

Ces différentes actions menées par les lignes s'ajoutent aux mesures déjà prises en station avec la création de bureaux de recettes supplémentaires dans les stations à forte vente de carte orange. Elles permettront d'étaler dans le temps ces ventes; mais seront-elles suffisantes pour améliorer les conditions de travail en fin de mois et supprimer cette maladie chronique appelée « l'orangite » par les agents ?



Photo MINOLI

Photo MINOLI

Photo Dumax

M a d a m e C a r t e o r a n g e

Si l'on voulait brosser le portrait type de l'utilisateur de la carte orange mensuelle on le dépeindrait sous les traits... d'une utilisatrice.

Portrait d'une clientèle Lieu d'achat Lavoiture particulière délaissée

La clientèle carte orange est en effet féminine à 54%, dont 37% de femmes «actives» (hommes 46%, dont 34% d'actifs).

Son âge moyen est de 34 ans contre 36 ans pour l'ensemble des transports en commun (15-24 ans: 30%, 25-34 ans: 28%, 35-49: 23%).

Ses utilisateurs sont principalement employés, cadres moyens (42%), ouvriers (14%), profession libérales et cadres supérieurs (12%) et étudiants ou élèves (26%).

Ils résident dans les départements de la petite couronne (39%) Paris (34%) et dans la grande couronne (27%).

Les clients carte orange sont des gens fidèles puisque 47% d'entre eux possèdent la carte orange depuis au moins 5 ans (moins d'1 an: 13%, 1 à 5 ans: 40%).

La quasi totalité des utilisateurs pensent que ce titre de transport est le plus économique pour eux. (Ce qui n'est pas souvent le cas comme le démontrent les études).

Ce petit coupon orange, où est-il acheté? toutes zones confondues dans le métro (44%) puis dans les gares SNCF (32%), chez les commerçants (12%) les gares RER-RATP (10%) et dans les terminus bus (2%).

Déplacements En cas d'absence

Dans les motifs de déplacements, ceux liés à l'activité professionnelle sont largement dominants (56%), viennent ensuite les trajets domicile-école, (17%).

6 trajets sur 10 sont effectués, dans la zone 1-2, en métro et 3 en bus. L'utilisation des lignes SNCF augmentent évidemment avec la distance: 36% des trajets sont effectués avec une carte orange dans la zone 1-5.

La mobilité des déplacements décroît avec l'augmentation du nombre de zones: de 13 déplacements par semaine en zone 1-2, on passe à 10,5 pour les zones 1-5.

Cette mobilité chute fortement en fin de semaine.

Si 86% des voyageurs carte orange se déplacent un jour ouvrable, seuls 42% utilisent leur titre le samedi et 20% le dimanche.

Les possesseurs de carte orange utilisent moins leurs voitures que les acheteurs de billets: 49% n'utilisent pratiquement jamais leur voiture, 17% s'en servent régulièrement et un peu plus du tiers occasionnellement.

Plus de 80% de la clientèle achètent la carte orange mensuelle même si une absence d'une semaine est prévue dans le mois; ce chiffre s'élève encore à 30% si l'absence est de 2 semaines et tombe à 3% pour 3 semaines. Le comportement de ceux qui n'achètent pas la carte orange mensuelle, (qu'elle que soit la durée de l'absence: 1-2 ou 3 semaines) est identique: ils se procurent alors un coupon jaune, un tiers préférant acheter des billets.

En raison de ces absences, 60% de la clientèle serait intéressée par une carte orange «glissante», pouvant être achetée n'importe quel jour du mois, les utilisateurs de la zone 1-5 étant plus légèrement favorable à cette formule (66%).

CARTE ORANGE

RATP SNCF APTR

Évolution de la vente des cartes orange mensuelles depuis la création du titre en 1975.

1976: 11 065 000

1980: 15 260 000

1982: 17 073 000 (remboursement de la C.O. à 40% par les employeurs à partir du mois de novembre)

1983: 18 943 000 (C.O. remboursée à 50% par les employeurs à partir du mois d'octobre)

1987: 19 973 000

Part du trafic C.O. dans le trafic total: 63%

trafic billet: 29%

Part du trafic C.O.

dans le trafic métro: 59%

dans le trafic RER: 67%

dans le trafic bus: 68%

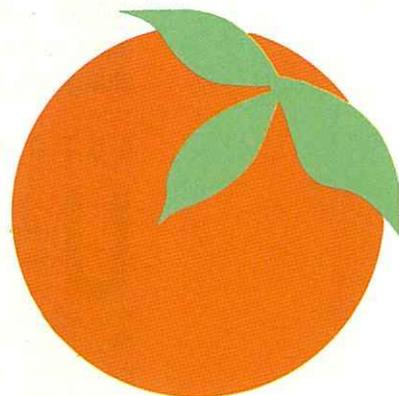


Photo Dumax

Photo Dumax



LES DÉPÔTS D'AUTOBUS DE LA RATP :

2 3 établissements à Paris et en banlieue d'où partent chaque matin 4000 voitures. Pour assurer leur bon fonctionnement, 2000 ouvriers environ. Une organisation expérimentée et traditionnelle, que les responsables du réseau routier ont voulu faire évoluer.

Après deux tentatives aux dépôts d'Asnières et de Pavillons-sous-Bois, la nouvelle organisation « en équipes autonomes » connaît des difficultés pour être appliquée...

Nous avons voulu en savoir plus.

LES ÉQUIPES AUTONOMES : UN PARI DIFFICILE

Pavillons-sous-Bois...

L'organisation du travail en « équipe autonome » pour l'entretien des bus dans un dépôt ne verra pas le jour en 1988. Initialement prévue au dépôt d'Asnières, l'expérience devait débuter en avril dernier à Pavillons. En novembre, le projet « prêt dans les boîtes à outils » reste au point mort pour son application. Simple décalage de calendrier ou, plus grave, les équipes autonomes sont-elles mortes avant d'avoir vu le jour ?

AUTONOME, COMME SON NOM L'INDIQUE

Un terme qui s'explique (presque) de lui-même. Pas si simple de mettre en place une telle organisation dans les dépôts ! Combien de bouleversements entraîne-t-elle à tous les niveaux de la hiérarchie ! C'est sûrement là une des difficultés pour sa mise en place.

Vous le savez sans doute, l'entretien « courant » des autobus s'effectue dans chacun des 23 dépôts de la Région parisienne (les révisions des gros organes étant à la charge de l'atelier central de Champignonnet).

Jusqu'à présent, l'ouvrier chargé de l'entretien des bus dans un dépôt s'est toujours vu confier une certaine quantité de travail distribuée par les agents de maîtrise en fonction du temps estimé pour chaque opération. Le travail étant contrôlé a posteriori par l'équipe « maîtrise entretien ».

L'organisation du travail en équipe autonome dans un dépôt consiste à confier à des ouvriers professionnels ou qualifiés - volontaires - l'entretien complet de plusieurs véhicules qui leur sont affectés définitivement. A chaque équipe d'organiser ensuite ses activités en fonction du travail à effectuer dont elle a la charge.

Avec cette organisation, le rôle de la maîtrise doit plutôt s'orienter vers des tâches de diagnostic (de pannes), d'assistance aux équipes selon leur demande, de suivi de la qualité du travail fourni et de formation des agents.



D i a l o g u e e t l a n g a g e

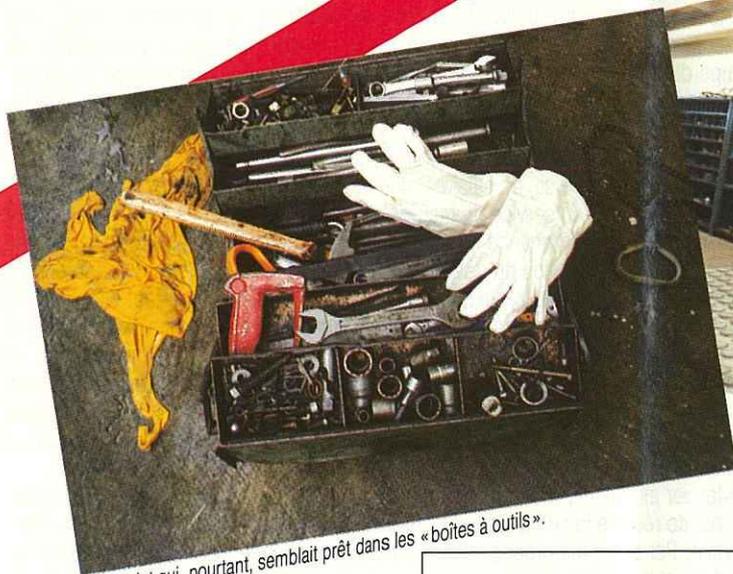
Sur papier, chacun semblait pouvoir trouver son compte dans l'organisation du travail en équipes autonomes.

Pourtant, le « pas » entre la théorie et la pratique n'a pas été franchi, aujourd'hui encore. Chacun, du chef de service à l'ouvrier professionnel, y va de son explication, (voir article). De cet épisode, encore inachevé, il reste pour tous une certaine amertume. « L'organisation du travail en équipes autonomes, cela aurait dû marcher... » et une certitude pour tous ceux qui vivent plus ou moins bien la situation. « Ce n'est pas au dépôt de Pavillons que les équipes autonomes verront le jour en premier

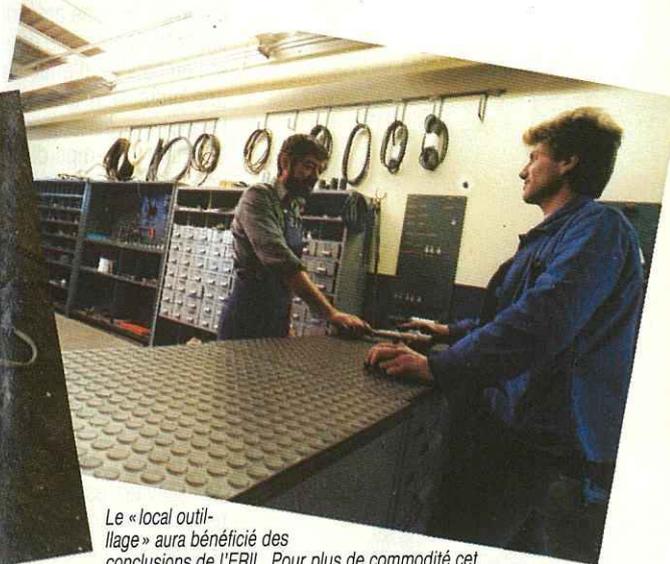
mais d'une manière ou d'une autre, parce que nous y sommes forcés, l'organisation du travail dans les dépôts évoluera obligatoirement dans les prochaines années ... »-

L'interlocuteur novice, après avoir franchi les portes du dépôt et entendu les protagonistes, n'acquiert aucune certitude plutôt un sentiment, une impression.

Et si justement l'échec actuel de cette nouvelle forme d'organisation du travail illustre la difficulté d'un dialogue entre personnes n'assignant pas les mêmes enjeux aux équipes autonomes.



Un projet qui, pourtant, semblait prêt dans les « boîtes à outils ».



Le « local outillage » aura bénéficié des conclusions de l'ERIL. Pour plus de commodité cet endroit où les ouvriers puisent les pièces de rechange est désormais situé à côté du magasin.

P e t i t g u i d e c h r o n o l o g i q u e

- **Janvier 1986**: le dépôt d'Asnières est désigné « dépôt test » pour l'organisation du travail en équipes autonomes.

Un cabinet conseil « structures et communication » doit aider à leur mise en place.

- **Novembre 1986**: compte tenu de la trop petite taille du dépôt, le projet est abandonné à Asnières.

- **Avril 1986**: naissance d'une ERIL (Équipes pour la recherche d'innovations locales) à Pavillons sur le thème « organisation du travail en équipes autonomes ».

- **Octobre 1986**: la composition de l'ERIL est modifiée, aux deux tiers.

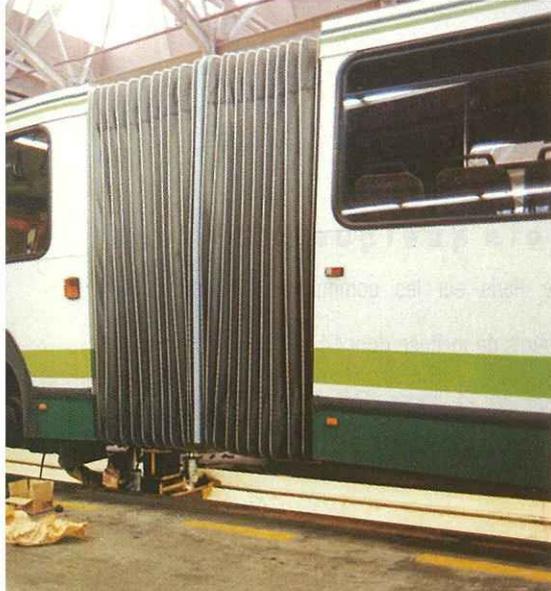
Le cabinet « structures et communication » apporte toujours son soutien.

- **Mars - Avril 1987**: tous ceux qui ont participé à l'étude de faisabilité du projet, les membres de l'ERIL, le Cabinet « structures et communication » et l'encadrement local rendent leurs conclusions assorties, pour les ouvriers, d'une charte revendicative préalable.

- **Mai 1987**: le Chef du service du matériel roulant et des activités industrielles du réseau routier présente le projet à tous les agents du dépôt de Pavillons-sous-Bois.

- **Novembre 1987**: sous réserve de volontaires, la décision de mettre en place les équipes autonomes est prise. L'expérience doit débiter en avril 88.

Dans les 23 dépôts, 200 ouvriers environ assurent l'entretien des véhicules.





TROIS «MAIS» POUR UN REFUS

Du chef de service à l'ouvrier professionnel, nous avons rencontré ceux qui ont contribué à un projet d'organisation du travail en équipes autonomes à Pavillons.

Chacun possède son explication mais pour tous «... les équipes autonomes, cela aurait dû marcher mais...».

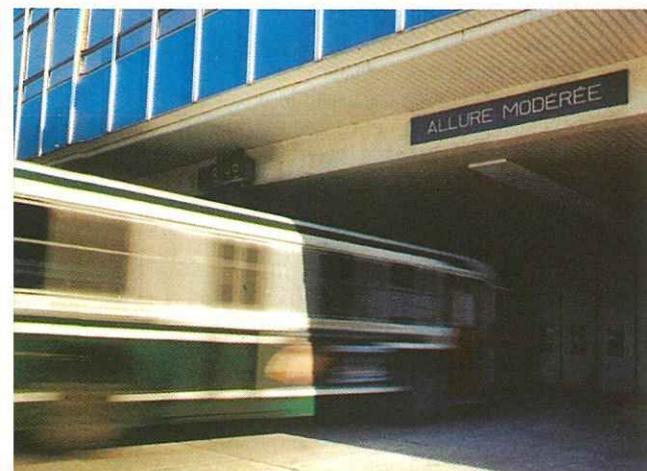
Déception à Pavillons, le Chef de dépôt et le Chef d'entretien André Thoulé et Jacques Gouellain y croyaient ferme et ont tout tenté pour que le projet aboutisse. Placés à un poste «charnière» où l'on a connaissance de nombreuses réactions sans pouvoir toujours tout admettre, ils nous apportent des témoignages plus pragmatiques. Ceux de deux responsables souvent «montés au créneau.» «... Au départ, le projet destiné à améliorer les conditions de travail des ouvriers était bon. Mais dans le monde de productivité où nous sommes, le contexte a bloqué le projet. IL est regrettable que l'on n'ait pas fait au moins l'expérience. Cette organisation aurait rendu moins contraignantes des modifications dans les dépôts que l'on sait devenues inéluctables...».

Plus dur le «mais» des ouvriers d'entretien - professionnels et qualifiés - qui faisaient initialement partie de l'ERIL. Des objections telles qu'ils ne pouvaient accepter la nouvelle organisation. Jean-Pierre Baye exprime ici un sentiment partagé par ses collègues «... Des conclusions de l'ERIL, la direction n'a retenu que le volet l'intéressant, c'est à dire l'augmentation de la productivité. Aucune amélioration pour l'agent, rien pour la formation et le juste paiement de la qualification. Rien sur le déroulement de carrière et surtout, rien sur la réduction du temps de travail et l'embauche d'effectifs comme le proposait l'ERIL. Au-delà d'une expérience, on demande à une profession toute entière d'être polycompétente sans renforcer sa formation initiale, sans l'élargir aux dimensions techniques du matériel. Et tout cela, pour la direction, pour réduire les effectifs. Le temps dégagé par le travail en équipe autonome devait pourtant servir à recevoir une formation dispensée par les agents de maîtrise du dépôt... Comment pouvons nous approfondir nos connaissances alors que nous avons tout juste le temps d'entretenir les véhicules? Et, croyez nous, nous tenons à faire du bon boulot. Équipes autonomes ou pas, les problèmes de formation, de conditions de travail, de salaires même, existent toujours...».

Pour Jean-Pierre Mercier, Chef du service du matériel roulant et des activités industrielles, Alain Curtil, Chef du département maintenance décentralisée et Lucien Vacher, Chef de la division Nord-Est: «... le personnel d'entretien du dépôt n'était pas prêt à se lancer dans l'aventure. Les équipes autonomes, cela devrait se faire un jour. D'un point de vue technique, tout est prêt. Une charte d'organisation prévoit les modalités particulières de la phase expérimentale. Les principales règles de fonctionnement des équipes autonomes, les missions, les moyens de contrôle et le rôle des différents intervenants ont été définis; c'est en particulier le cas du redéploiement de l'activité des agents de maîtrise vers un rôle plus actif dans le domaine de la formation, avec renforcement de l'assistance technique du service central. Les moyens étant mis à disposition, il faut ensuite que les agents se prennent réellement en charge...»

Et Jean-Pierre Mercier ajoute: «je l'ai dit à plusieurs reprises et même écrit, cette organisation n'avait pas pour but de réduire les effectifs dans les dépôts. C'est une mesure non pas quantitative mais qualitative. Par une plus grande responsabilisation, chaque ouvrier devait trouver un plus grand intérêt dans son travail. La charte prévoyait d'ailleurs la redistribution au personnel du tiers des économies réalisées...»

ERIL
i
L



Pavillons-sous-Bois quelques chiffres

Dépôt situé au Nord-Est de Paris sur les communes d'Aulnay et de Pavillons-sous-Bois.

Il comprend 10 cadres, 54 agents de maîtrise dont 14 s'occupent de l'entretien des bus.

460 machinistes assurent l'exploitation de 11 lignes. On y compte 98 ouvriers. - 50 ouvriers qualifiés et 48 ouvriers professionnels - pour entretenir 190 véhicules, parmi lesquels 45 autobus articulés.

PONT DE NEUILLY: 3 EN 1



Faire trois ponts, là où il n'y en avait qu'un. Mettre en souterrain l'avenue la plus embouteillée d'Europe. Deux aspects des travaux engagés depuis quelques mois au Pont de Neuilly dans le cadre du prolongement de la ligne 1 à La Défense.

En 1992, la ligne 1 sera prolongée à La Défense. C'est en 1956 que l'on relance le projet : il s'agit d'assurer la desserte d'un nouveau quartier d'affaire situé à l'ouest de Paris (les premières études datent de la fin des années 1930). Abandonné en 1962 au profit de l'option RER, relancé en 1970, le projet est enfin approuvé en 1986. Entre temps, le quartier de La Défense est devenu un des pôles européens des affaires. 600 entreprises, 2 400 000 m² de bureaux, 80 000 emplois : c'est Manhattan sur Seine !

Long de 2400 mètres, le prolongement comportera deux stations (voir ELL n° 90, p.10

à 14). Trois ans et demi avant la date d'inauguration, près de la moitié du gros œuvre existe déjà. Cela s'explique aisément : le métro passe sous le quartier de La Défense en utilisant une partie des infrastructures prévues à l'origine pour l'autoroute A 14. Seules opérations délicates : le renforcement des structures de la gare RER de La Défense (les travaux sont achevés) et le creusement du cul-de-sac pour le garage des trains au-delà de L'Arche de la tête Défense (les travaux vont commencer).

Dans le quartier du Pont de Neuilly, la situation est toute différente. Au projet RATP (prolongement de la ligne 1) s'ajoute un projet

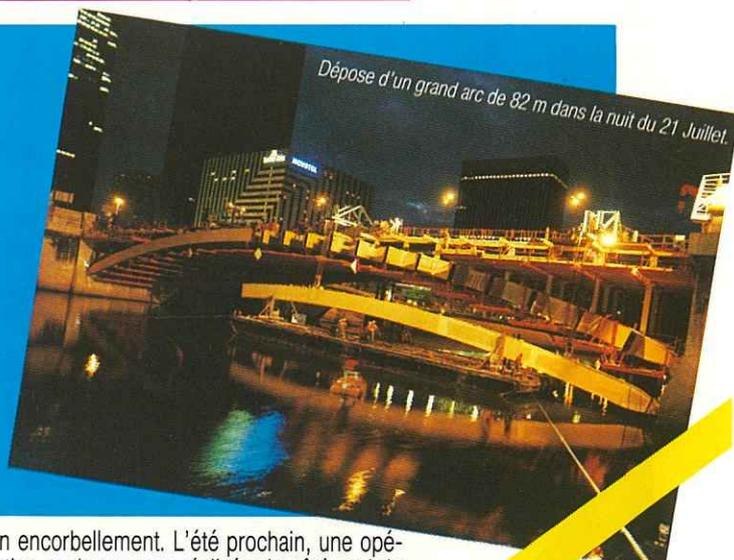
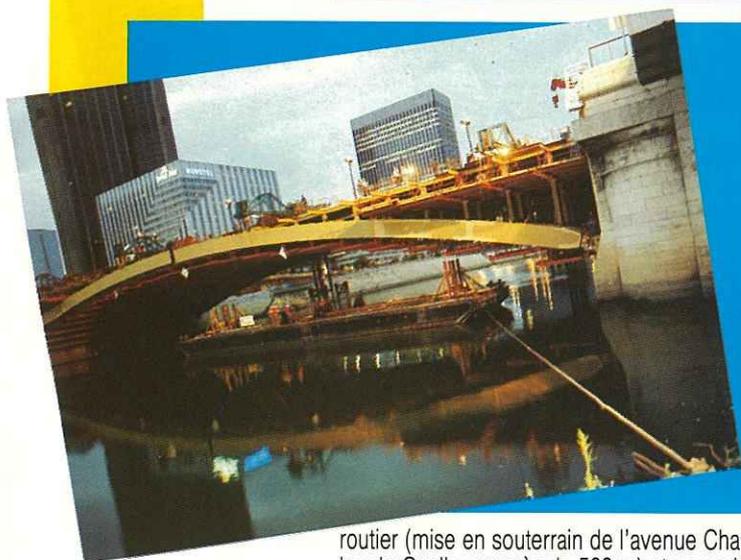
N e u i l l y , c ô t é b u s

Si les travaux du Pont de Neuilly exaspèrent de nombreux automobilistes, les nerfs des voyageurs et des machinistes du réseau routier sont eux aussi mis à rude épreuve. Et cela ne fait que commencer !

Plus de 40 000 personnes transitent chaque jour par le terminal bus du pont de Neuilly. Sur les huit lignes qui desservent ce terminal, « on encaisse le choc des travaux ». Mais il est vrai que les conditions de circulation n'ont jamais été « optimales » dans ce secteur des Hauts de Seine. En revanche depuis le mois de mai, c'est sur les itinéraires de délestage (Bois de Boulogne, Pont de Courbevoie) que cela craque (sur le 163, 164, 244 par exemple, les retards ont doublé en juin dernier).

A partir du printemps prochain, la situation risque de devenir encore plus délicate. Un terminal provisoire sera installé entre la rue de l'Église et la rue de Madrid. Mais il ne sera pas aussi fonctionnel que le terminal actuel. Toutefois d'ici là, diverses mesures de délestage seront prises (mise en place d'un nouvel itinéraire conseillé par le boulevard Bineau et la Porte de Champerret). Difficile par conséquent de faire des prévisions sur l'évolution des conditions de circulation. « Attendre et voir » : une devise vraiment de circonstance !

En 1991, un nouveau terminal bus sera construit à l'emplacement du terminal actuel. Ce dernier n'aura finalement vécu que six ans puisqu'il avait été rénové en 1982 (voir ELL n°58).



routier (mise en souterrain de l'avenue Charles de Gaulle sur près de 500 m) et un projet d'urbanisme municipal (réalisation d'une esplanade de 15 000 m² avec fontaines et jardins sur la dalle de couverture du passage souterrain). Un casse-tête technique mais surtout administratif !

Aujourd'hui, les travaux battent leur plein. Des déviations ont été mises en place dans les communes avoisinantes. La circulation sur le Pont de Neuilly reste ainsi relativement fluide. En revanche, dans d'autres secteurs des Hauts de Seine on assiste à une recrudescence des embouteillages. Il est vrai qu'avant les travaux, 160 000 véhicules empruntaient quotidiennement le Pont de Neuilly et l'avenue Charles de Gaulle. C'est d'ailleurs la voirie urbaine la plus fréquentée d'Europe.

Premier chantier : le pont lui-même. Le métro devant passer dans l'axe du pont, celui-ci doit être élargi. Cet élargissement se fera en encorbellement, de part et d'autre du tablier actuel. En août dernier, les deux arcs métalliques extrêmes situés du côté amont ont été déposés et remplacés par deux arcs neufs, capables de supporter le poids des trottoirs

en encorbellement. L'été prochain, une opération analogue sera réalisée du côté aval du pont. Par ailleurs, le tablier doit être découpé dans le sens de la longueur afin de donner naissance à trois ponts distincts : deux ponts routiers encadrant un pont ferroviaire. Le poids d'une rame de métro n'ayant rien de comparable avec celui d'un semi-remorque, le tablier central sera renforcé. Pour cela, on utilisera les quatre arcs métalliques déposés précédemment. Compte tenu des dimensions de ces arcs (67 m sur le petit bras de la Seine et 82 m sur le grand bras), cette récupération permettra de solides économies. Opération inédite, le remaniement du Pont de Neuilly restera sans doute une opération unique en son genre longtemps. Les travaux devraient s'achever à la mi 1990.

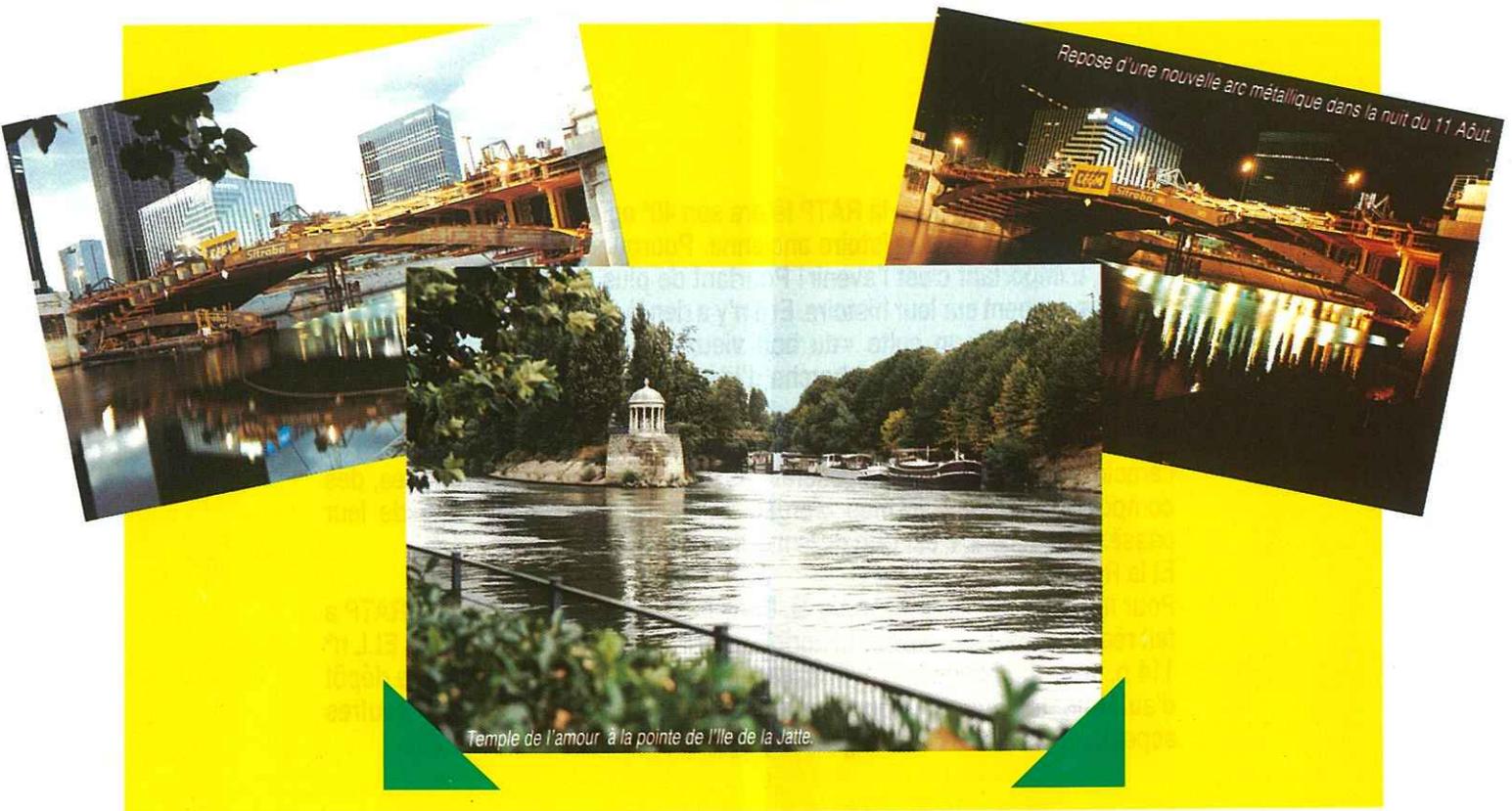
Deuxième chantier : la mise en souterrain de l'avenue Charles de Gaulle. En fait, ce sont deux passages souterrains à 4 voies qui sont à construire. La construction se fera en quatre étapes et elle s'achèvera dans un peu moins de trois ans. Pour l'instant c'est la partie Est du passage souterrain province-Paris qui est en cours de réalisation. Les travaux ont commencé en mars. Ils se déroulent à l'aplomb de

la station de métro. Les accès Est sont d'ailleurs fermés et en partie démolis. En outre, des capteurs ont été installés dans l'entraxe des voies de la station afin de repérer d'éventuelles déformations des maçonneries de la voûte. Il est vrai qu'une fois achevée, la chaussée du passage souterrain sera à moins d'un mètre de la voûte du métro.

Au printemps prochain, la construction de la partie Ouest du passage souterrain province-Paris sera engagée. Le terminal bus actuel sera démolé et transféré, côté Paris, au-delà

de l'avenue de Madrid. Les correspondances avec le métro, se feront par les nouveaux accès Est qui seront aménagés et équipés cet hiver. Ce n'est qu'en 1991 que les bus retrouveront leur place définitive dans le nouveau terminal qui sera implanté sur l'esplanade de l'avenue Charles de Gaulle.

Malgré les difficultés, les chantiers de la ligne 1 avancent suivant le calendrier prévu. Mais c'est dur ! La présence toute proche du Temple de l'Amour ne suffit pas à donner chaud au cœur.



U n p o n t , c e n t h i s t o i r e s

NeUILly n'est pas un pont comme les autres. Quand en 1772 Jean-Rodolphe Perronet (« un pays » puisqu'il était natif de Suresnes, une petite commune viticole à 4 kilomètres de Neuilly) achève la construction de son pont, tout le monde se demande combien de temps l'ouvrage va tenir. Tournant le dos à des techniques datant des romains, J.-R. Perronet venait de réaliser le premier pont plat, sans dos d'âne au milieu du tablier.

Quand dans les années 1930, la circulation automobile impose la création d'un nouveau pont, l'ouvrage de Perronet est toujours là. Il est démolé et remplacé par un tablier métallique de 35 mètres de large, fait d'arcs et de poutrelles d'acier soudées entre elle par la méthode de la soudure à l'arc. Double innovation technologique : le pont de Neuilly reste un modèle pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées*.

Quand en 1986 le prolongement de la ligne 1 est décidé, il faut de nouveau innover pour élargir le pont et créer un pont ferroviaire pour le métro (voir l'article).

Depuis plus d'un siècle, la vie trépidante du pont de Neuilly se déroule sous le regard calme de Cupidon dans son Temple de l'Amour. Cet ancien édicule du XVIII^e siècle a échoué dans l'île de la Grande Jatte, chassé des jardins du Parc Monceau par les opérations immobilières d'Emile Pereire. Les travaux en cours au Pont de Neuilly ne changeront en rien l'aspect des environs du Temple de l'Amour qui est aujourd'hui un monument classé. En 1960, quand jaillirent de terre les premières tours de La Défense, le site du Pont de Neuilly n'avait guère trouvé de défenseurs. Vingt cinq ans plus tard, Cupidon a visiblement réussi à réchauffer le cœur des architectes.

(*) J.R. Perronet a contribué activement à la création de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

HISTOIRE

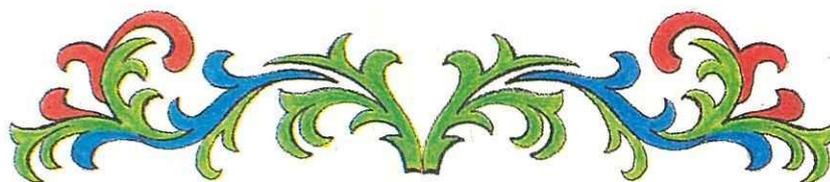
et petites histoires

Le 1^{er} janvier 1989, la RATP fêtera son 40^e anniversaire. 1949: c'est de l'histoire ancienne. Pourquoi s'intéresser au passé? L'important c'est l'avenir! Pourtant de plus en plus d'entreprises se penchent sur leur histoire. Et il n'y a rien là-dedans qui ressemble à de la nostalgie ou à un culte «du bon vieux temps». Il s'agit en fait d'une démarche globale, d'une recherche d'identité qui s'inscrit souvent dans le cadre d'un projet d'entreprise.

Les entreprises sont comme les grandes familles: elles ont des traits de caractère qui traversent les générations. Elles ont aussi des habitudes, des comportements, des formes d'organisation qui sont un héritage de leur passé. Et tout cela, c'est bon de le mettre en lumière.

Et la RATP?

Pour le moment, on n'en est pas là. Dans le cadre de *Réseau 2000*, la RATP a fait réaliser plusieurs études historiques. Dans un récent numéro (voir ELL n° 114 p. 14 à 16), nous vous avons présenté les travaux effectués sur le dépôt d'autobus de Floréal. Aujourd'hui, nous vous convions à découvrir d'autres aspects de l'histoire de la Régie... Mais par le petit bout de la lorgnette.



LETTRES D'ENTREPRISES

Quatre lettres en caractères gras, légèrement inclinées: le sigle actuel de la RATP. Depuis 1975 (date de son apparition en première page d'Entre les lignes), il est partout. A l'image des chevaliers du Moyen-Age, les entreprises ont leurs blasons. Aujourd'hui, on appelle cela un «logo». Il y a quinze ans à peine, le logo de la RATP affichait encore les couleurs bleu et rouge de

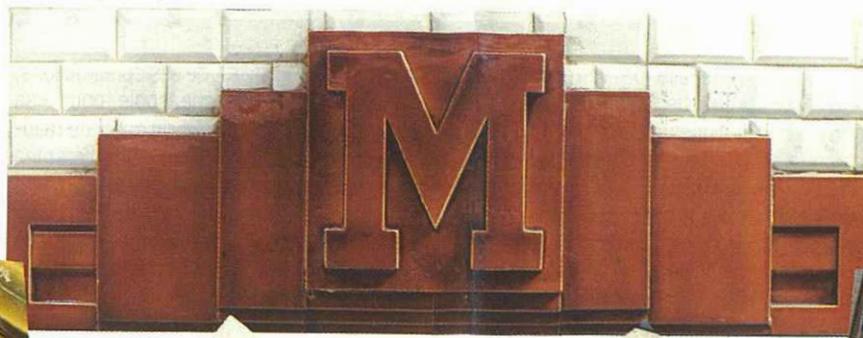
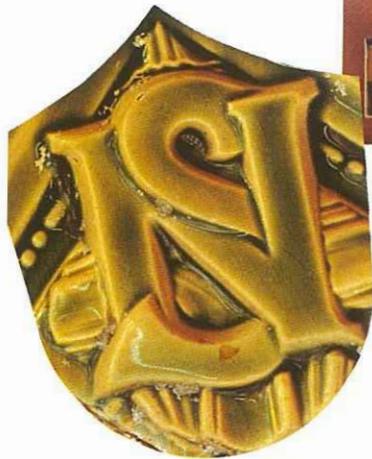
la Ville de Paris. Mais il est vrai que la naissance du métro fut une affaire typiquement parisienne!

A l'époque, la Régie n'existait pas. On parlait de la CGO, de la CMP, du Nord-Sud... Si l'on est un peu observateur, il suffit de faire un tour dans les emprises de la Régie pour retrouver le souvenir de ces entreprises qui figurent sur l'arbre généalogique de la RATP.

* Monogramme «NS» de la Société du chemin de fer électrique Nord-Sud de Paris. Créé en 1901, le Nord-Sud fut durant 10 ans le rival de la CMP (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris). Le réseau du Nord-Sud comportait deux lignes: une ligne A (notre actuelle ligne 12) et une ligne B (en fait la partie nord de la ligne 13), en correspondance à Saint-Lazare. Des monogrammes «NS» sont encore visibles dans de nombreuses stations de ces deux lignes.

* Le célèbre «M», lettre-enseigne du métro urbain, est apparu dans le milieu des années 1930. Sorti des bureaux de dessin de la CMP (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris), on le voit ici dans sa version d'origine, photographié dans une des stations de la ligne 5 entre Gare du Nord et Église de Pantin. Ces stations ont été ouvertes au public en 1942. Depuis, le graphisme de la lettre «M» a changé, mais l'idée a été conservée.

* Sigle de la CGO (Compagnie générale des omnibus) forgé dans les grilles des Grands Augustins. Née en 1855 de la fusion des 10 compagnies d'omnibus de Paris, la CGO a cédé la place en 1921 à la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne). L'immeuble des Grands Augustins est installé à la place d'un ancien dépôt d'omnibus, créé en 1869. Après la disparition des omnibus à chevaux en 1913, la CGO fit construire cet immeuble de bureau qui deviendra en 1921 le siège de la STCRP.



* Le logo RATP, version actuelle, et la version années 1960, telle qu'on peut encore l'observer à l'avant des MS 61 du RER ou sur certaines rames de métro.

L'ART MÉTRO

1 968: petite révolution dans le métro. Le Ministre de la Culture de l'époque (André Malraux, excusez du peu!) inaugure en grande pompe la station Louvre, décorée avec les reproductions de grands chefs-d'œuvre du Musée. Dans les discours, on célèbre «la culture qui descend dans le métro» et «l'art mis à la portée de tous»...

1903: la ligne 2 (Nation-Porte Dauphine) est mise en service. Sur les ouvrages aériens, de Barbès à Jaurès (à l'époque c'était la station Allemagne) de nombreux motifs allégoriques décorent la ligne. Nous les devons à Jean-Camille Formigé, architecte-décorateur,

auteur entre autres des groupes allégoriques qui ornent le pont Mirabeau. A l'image de nombreux décorateurs de la Belle-Époque, Formigé voulait marier l'Art et la Science, concilier la technique avec l'esthétique (cf Ell n° 38; 99, 100).

«Le beau est l'expression de l'utile» disait Jules Garnier, l'architecte de l'Opéra de Paris. Le métro est utile, mais est-il beau? Question de goût. Du moins, à travers l'œuvre de Formigé et celle plus connue d'Hector Guimard, y a-t-il eu l'amorce d'un «art métro». Et cela plus de soixante ans avant que l'on se soucie de mettre l'art dans le métro.

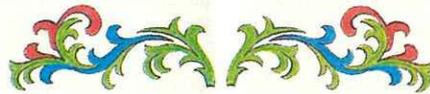
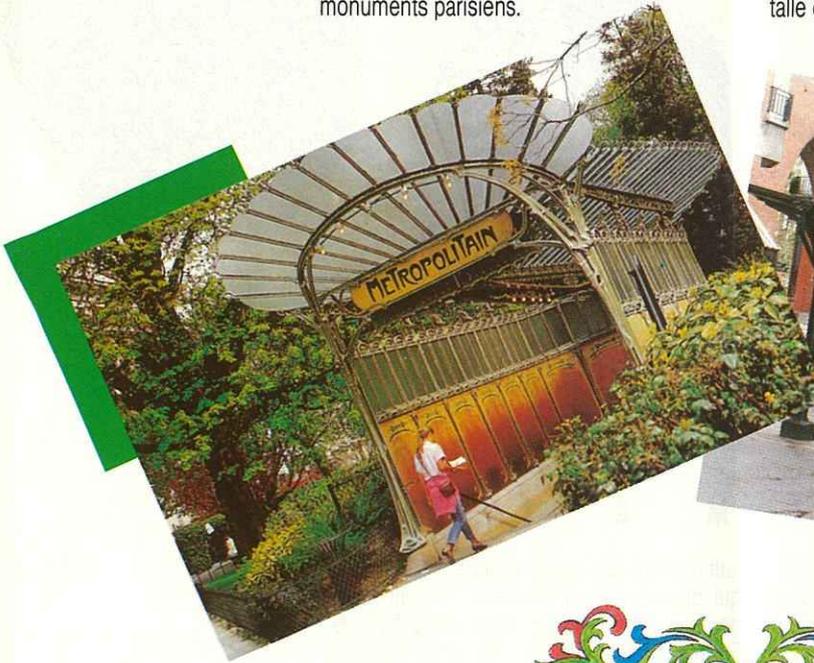


* Des abeilles besogneuses et des locomotives fumantes: deux motifs de briques cuites décorant l'extérieur des stations Stalingrad et Jaurès, sur la ligne 2.

LIBELLULES DE VERRE

« Une aile de verre soutenue par de fines nervures métalliques... La construction a la légèreté et la transparence d'une aile de libellule ». C'est en ces termes que les journalistes du début du siècle décrivaient les auvents installés par Hector Guimard au débouché de certaines stations de métro. Aujourd'hui, il nous reste encore deux « libellules métropolitaines » : l'une Porte Dauphine, l'autre Place des Abbesses. Avec le temps, ces constructions sont devenues des monuments parisiens.

Critiqué pour « le style » de ses constructions, Guimard fut en revanche copié pour « sa technique » de réalisation. Son souci de rationalisation, de standardisation des différentes pièces employées en fait un des précurseurs de l'industrie du mobilier urbain. C'est d'ailleurs à son époque que commencèrent à être installées en série des abris voyageurs aux principaux arrêts de bus et de tramways. Ultime vestige de ce type de mobilier urbain, l'abri voyageurs situé au terminus de l'actuelle ligne 244 à Suresnes : cet abri fut installé en septembre 1943.



DE VACHES DE POTELETS

7 700 têtes de vaches. Le propriétaire de cet imposant cheptel n'a rien d'un riche cow-boy texan.

La « tête de vache », c'est le nom du coffret métallique installé en haut des potelets d'arrêt bus. C'est là que sont indiqués le nom de l'arrêt et les numéros des lignes qui desservent cet arrêt.

Il y a un an à peine, l'arrêt « Concorde » de la ligne 72-direction Pont de Saint-Cloud - s'ornait encore d'une tête de vache datant du début des années 1930. 80 kilos de fonte,

décorés de motifs végétaux ! Endommagée par les intempéries, elle a été démontée par NB-Montrouge qui compte la remettre dans son état d'origine. Elle retrouvera même ses dorures d'antan. Il est vrai que jusqu'à la fin des années trente, l'une des tâches des agents d'entretien des points d'arrêt consistait à cirer régulièrement les têtes de vaches pour leur donner du brillant. Aujourd'hui, les têtes de vaches sont peintes. Fini l'époque de la brosse à reluire ! Mais l'encaustique existe toujours « en case » au magasin.

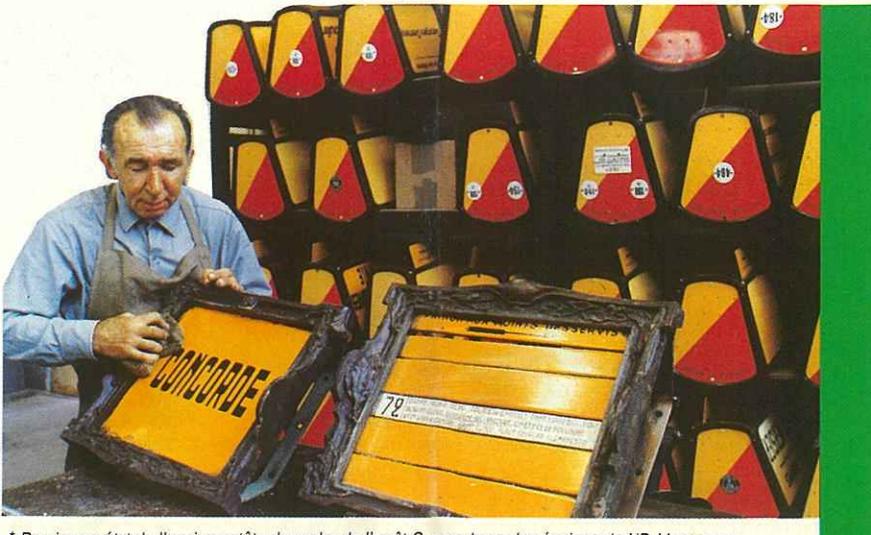
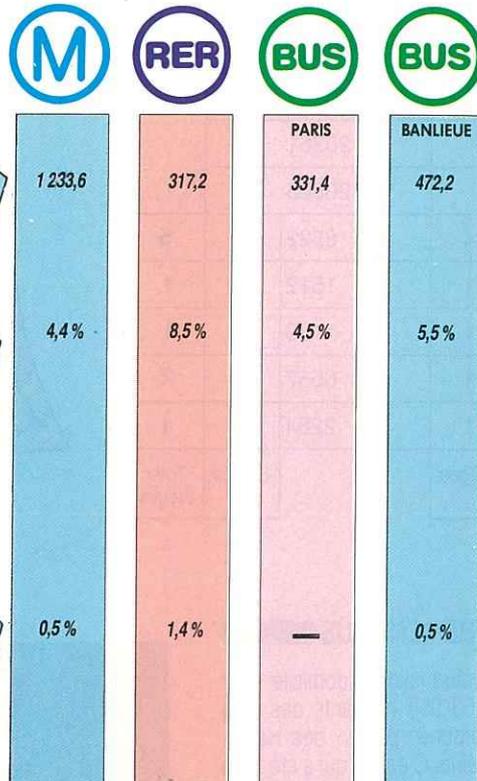


Photo CHABROL

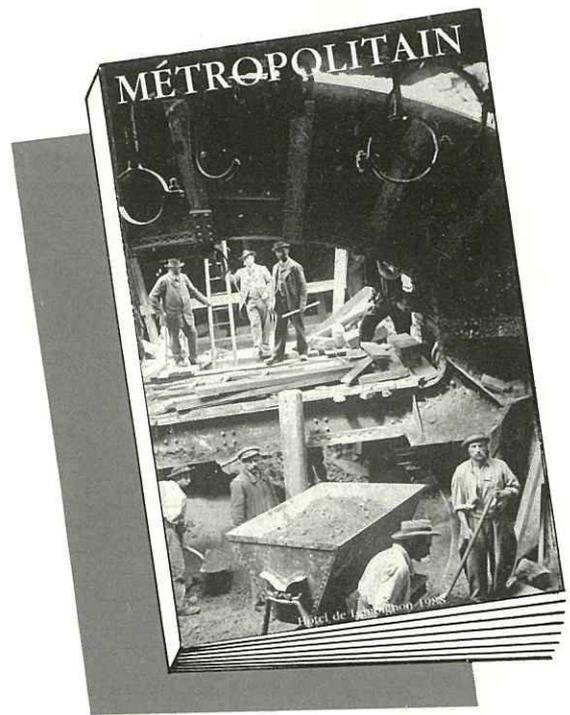
* Remise en état de l'ancienne tête de vache de l'arrêt Concorde par les équipes de NB-Montrouge

TRAFIC

Fin septembre, le trafic de la RATP affichait une hausse de 5 % par rapport à septembre 1987. La hausse dépasse même 8 % sur le RER. Le trafic des bus parisiens marque cependant le pas depuis le début de l'été: les embouteillages? Selon les spécialistes du trafic, la hausse 1988 devrait avoisiner 3 %.



Chiffres corrigés des grèves au 30/9/1988



MÉTROPOLITAIN, l'autre dimension de la ville

Un ouvrage collectif original sur l'histoire du Métro. Cette œuvre est issue du colloque organisé par la Bibliothèque historique de la Ville de Paris (21 et 22 nov. 1986) et de l'exposition qui l'a suivie en 1988.

Édité par la BHVP, Hôtel de Lamoignon, 24 rue Pavée 75004 Paris. Prix: 100 F.

TÉLÉPHONE le 10 000ème abonné

C'est le service PM à Bercy qui a bénéficié le 24 octobre dernier de la 10 000^e ligne téléphonique installée à la RATP par le service ST. La modernisation du réseau téléphonique intérieur touche aujourd'hui à sa fin. Près de 100 lignes nouvelles sont installées chaque mois. Mais on est loin de la saturation puisque le nouveau réseau est prévu pour recevoir 90 000 lignes.

GRILLONS

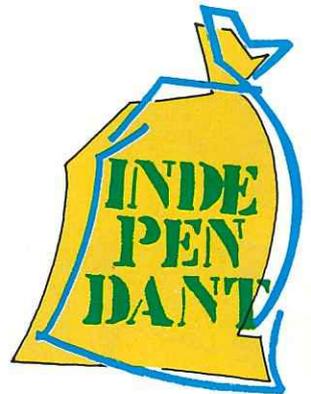
La nouvelle coqueluche de la presse périodique, c'est la présence de criquets dans le métro. Ce titre brûlant, « grillons dans le métro », alarmiste en diable, ne sera pas développé dans nos éditions. Rien n'interdit en effet, d'après nos recherches dans la police des chemins de fer, de striduler la nuit entre les pierres du tunnel, sous réserve qu'on ne laisse pas trainer d'élitres.

Salon de l'auto

VOO, département de la RATP qui commercialise les autobus réformés était cette année au salon de l'auto (voir ELL octobre).



Élections CCAS octobre 1988



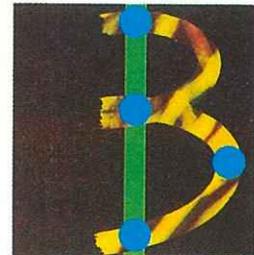
Le samedi 22 octobre est intervenu le dépouillement des votes par correspondance des élections à la Caisse de Coordination aux Assurances Sociales et au Conseil de Prévoyance. Pour ce dernier, un certain nombre de sièges n'ont pas été attribués et il y aura un « second tour » dans certains collèges. ELL vous donnera les résultats complets.

Pour la CCAS, voici les résultats des deux collèges et leur traduction en sièges. La comparaison avec les derniers résultats en 1984 n'est pas traduite ici, en raison des changements intervenus dans les différentes ententes. Il y avait huit sièges à pourvoir pour le collège « actifs », et deux pour le collège « retraités ».

	1 ^e collège actifs		2 ^e collège retraités		
inscrits	37533		26321		
votants	21290		20361		
exprimés	20478		20008		
CGT	8624	4	8522	1	5
CFDT	2124	1	1512	—	1
indépend	2263	1	1133	—	1
FO-CFTC	4062	1	6557	1	2
Auton-CGC	3405	1	2284	—	1
	Sièges		Sièges		Total Sièges

AUTREMENT BUS

De l'information à domicile pour les 160 000 habitants des cinq « communes pilote » des Hauts-de-Seine. C'est ce qui a été fait à la mi-octobre sous la forme d'un petit journal baptisé « Le quotidien du bus ». Cinq éditions (une



AUTREMENTBUS



Ca n'est pas un « vrai restylé » mais l'un des premiers autobus « rajeunis » pour limiter le décalage visuel avec les matériels plus récents, dans le cadre de l'allongement de la durée de vie des autobus.

par commune), un plan du réseau, une lettre de présentation des « points clé » de l'opération, le tout sous enveloppe et déposé dans les boîtes aux lettres. Dans le même temps, les agents de Fontenay et de Malakoff recevaient un troisième jeu de fiches « Autrement Bus ». Le point sur la formation, la présentation du clip vidéo « Enquête sur un réseau au dessus de tout soupçon » diffusé dans les salles du personnel, le point sur les actions de promotion et d'information du public. Voilà les principaux éléments aux menu de ce dernier jeu de fiches.



ARRÊT SUR IMAGE

Le nouveau cliché géant que vous pourrez apercevoir rue de Condé à partir du 7 novembre est une œuvre de Jeanloup Sieff : Café de Flore, tôt le matin « (cette photo) je l'ai prise accidentellement au cours d'un de mes petits déjeuners. Il faisait très beau. C'était en été, en 76 il me semble. Il y avait du soleil. Donc c'était un matin agréable où tout était possible », a-t-il déclaré à propos de ce cliché.

RER : la ligne E

C'est ce qu'annonce notre confrère La Vie du Rail dans son numéro du 13 octobre consacré à « 10 projets pour demain en région parisienne ». En fait la ligne E du RER fait partie des projets avancés par la SNCF dans le cadre de l'élaboration du Xème plan (1989/1993). La ligne E serait constituée par le branchement de la ligne RER-A de Torcy sur la banlieue SNCF à Val-de-Fontenay. La ligne desservirait ensuite une gare souter-

raine commune Paris-Nord et Paris-Est avant de rejoindre en souterrain la gare Saint-Lazare. Les lignes SNCF Paris-Meaux et Paris-Tournaï pourraient ensuite être greffées sur la ligne E. Par ailleurs, un prolongement de Saint-Lazare à Montparnasse est étudié. Rappelons que la RATP propose, quant à elle, le projet METEOR pour faire face à la saturation de la ligne A du RER.

Imaginons la banlieue ferroviaire de l'Île-de-France à l'horizon 2000.

DIX PROJETS POUR LE X^e PLAN

Dix projets, dont certains devraient être inscrits au X^e plan (1989-1993), esquissent ce futur réseau.

1 LA CONVERGENCE « DÉFENSE »

Prolonger la ligne Issy-Plaine - Puteaux - modernisée (1 500 V) - jusqu'à La Défense. Modifier les installations de Pochatfontaine de manière à créer une relation directe Saint-Quentin-en-Yvelines - La Défense. Ce double rabattement vers La Défense (ultérieurement amorcé à Cognères), est un atout supplémentaire pour le centre d'affaires de l'ouest parisien.

2 LA CEINTURE SUD SE RÉVEILLE

Récouverture au service voyageurs, par la SNCF, de la Petite Ceinture sud, depuis le secteur de Paris-Lyon - Bercy jusqu'à Issy-Plaine, afin d'offrir une liaison « intra-muros » entre la banlieue Sud-Est, le nouveau pôle d'activité de Bercy-Tolbiac et la ligne C du RER. Pour desservir cette ligne, un matériel de type métro léger automatique ou tramway serait utilisé.

3 AU-DELÀ DE SAINT-NOM-LA-BRETECHE

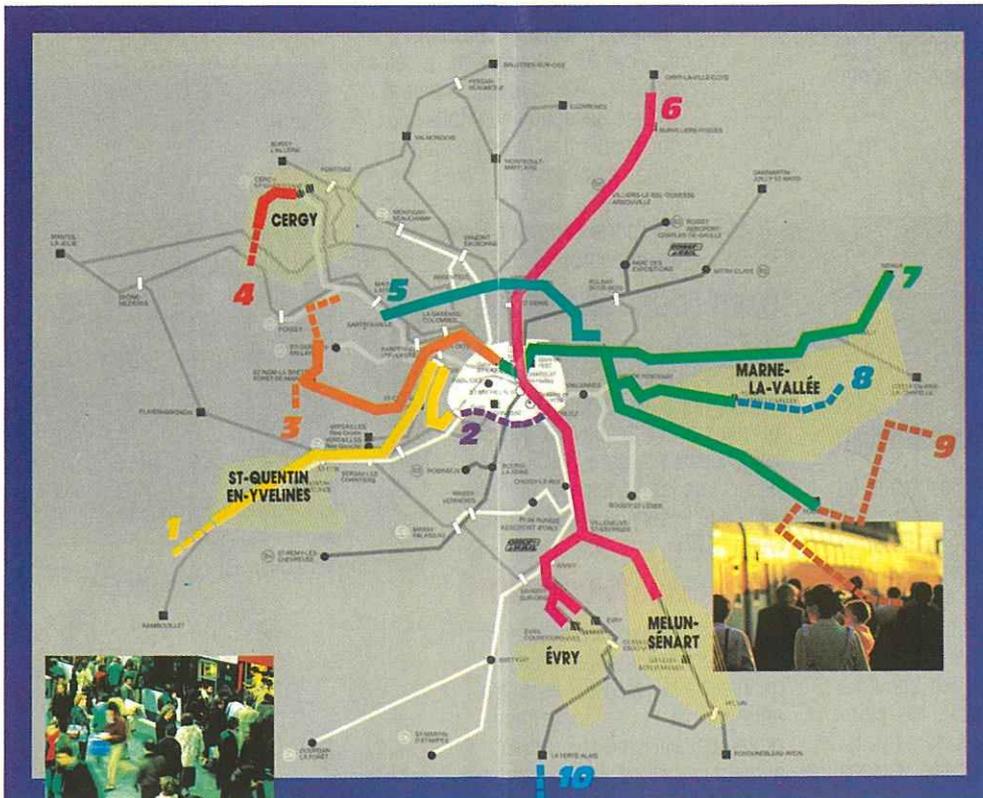
Au nord et au sud de Saint-Nom-la-Breteche, deux sections de la Grande Ceinture seraient réactivées pour le service voyageurs vers Saint-Germain-GC, puis ultérieurement vers Achères, d'une part, et vers Noisy-le-Roi, d'autre part. Ainsi, serait créée une desserte Saint-Lazare - Saint-Germain.

4 CERGY DESSERVIE DE PART EN PART

Prolongement de la ligne de Cergy dans le secteur de la ville nouvelle, au-delà de Cergy-Saint-Christophe vers Cergy-le-Haut dans un premier temps, puis vers Vauxalis et Jouy-le-Moutier ensuite.

5 UNE BOUCLE DE SARTROUVILLE À NOISY

Récouverture au service voyageurs de la partie nord de la Grande Ceinture, de Sartrouville à Noisy-le-Sec par Argenteuil et Epiais. En raison des exigences du projet n° 7, la réaffectation de la section Noisy - Val-de-Fontenay s'est révélée difficile.



6 RER D : « BRANCHÉ » VERS LE NORD

L'interconnexion sud-est/nord non réalisée en raison de la surcharge du tronçon central du RER A pourrait être mise en œuvre grâce à un autre trajet dans Paris ou par quadruplement de la section Gare de Lyon - Châtelet de la ligne A - un choix difficile.

7 RER E OU L'INTERCONNEXION EST

Branchement de la ligne RER-RATP de Torcy sur la banlieue Est SNCF à Val-de-Fontenay, création d'une gare souterraine commune Est-Nord et prolongement à Saint-Lazare (Condé-est). Avec les lignes Paris - Meaux et Paris - Tournaï, l'ensemble formerait la ligne E du RER. Un éventuel prolongement de Saint-Lazare à Montparnasse est étudié.

8 LE RER POUR MICKEY, DONALD ET LES AUTRES...

Un projet RATP, mais qui intéresse aussi la banlieue - prolongement de la ligne de Torcy d'une dizaine de kilomètres vers le futur parc de loisirs EuroDisneyland. La desserte EuroDisneyland resterait du domaine de la RATP, la ligne de Torcy étant, pour le reste du trajet et compte tenu du projet n° 7, exploitée à la fois par la SNCF et par la RATP.

9 APRÈS LE X^e PLAN, LA BANLIEUE POUSSE À L'EST ?

Aux marges de l'Île-de-France, hors de la zone actuelle des transports parisiens et après 1993, la ligne Tournaï - Coulommiers (28 km) serait électrifiée et le trafic banlieue serait introduit sur la ligne Gritz - Vermeuil - Longueville - Provins avec reconstruction et réouverture de la gare de Mormant.

10 CATÉNAIRES EN GÂTINAIS

Après 1993, la ligne La Ferté-Alais - Meaux-herbès (24 km) serait électrifiée. M. CH.

Extraits du journal La Vie du Rail présentant les projets SNCF pour le X^e plan.

DIJON un réseau, 100 bougies

Le 10 septembre dernier, la Société des transports en commun de la région dijonnaise (STRD) a fêté son centième anniversaire. Avec 16 lignes, 190 bus, près de 500 salariés et un trafic annuel de 37 millions de voyages, la STRD fait partie des entreprises pilotes en matière de transports publics. Outre une importante exposition au Palais des Ducs sur l'histoire des transports en commun à Dijon, la STRD a organisé avec l'Amicale philatélique dijonnaise une manifestation des plus originales. Un des bus de la ligne 1 a été transformé en boîte aux lettres mobile. Le courrier* qui y était déposé recevait une oblitération spéciale « 100 ans de transports urbains ».

(*) Souvenirs philatéliques disponibles. Renseignements auprès de M. Léopold - 8, rue Théodore de Bèze - 21000 - Dijon.



LA RN 308

entre le pont de Courbevoie et la porte Champerret, sera aménagée au bénéfice des bus 93, 163 et 164. Les aménagements consisteront en: création d'un couloir pour traverser l'île de la Jatte; aménagement d'aires de stationnement sur l'itinéraire; coordination des feux; mise en sens unique du Bd Bineau et de l'avenue de la porte de Champerret (sens Paris-province) et création d'un couloir à contre sens (STP).

L'ATELIER D'ENTRETIEN

de Boissy-Saint-Léger devait ouvrir ses portes au public le 19 novembre dernier (voir ELL octobre). Mais à cause des mouvements sociaux affectant le service FR, l'opération a été annulée au dernier moment. Grosse déception pour tous ceux qui depuis des mois préparaient cette manifestation. Mais rien n'est perdu. On parle d'une journée porte ouverte à Boissy RER au printemps 1989.

SAINT-OUEN

Une gare routière sera créée à St-Ouen, en liaison avec la nouvelle liaison VMI. Elle s'étendra de part et d'autre du boulevard Victor Hugo devant la gare SNCF. Elle accueillera les lignes 173 et 174 ainsi que le service urbain de St-Ouen (STP).

LA VARENNE

Des travaux visant à améliorer la circulation des autobus dans le quartier de la gare RER vont être entrepris. Les aménagements profiteront à la ligne 109: aménagement des carrefours et couloir à contre sens dans l'avenue du Mesnil (STP).

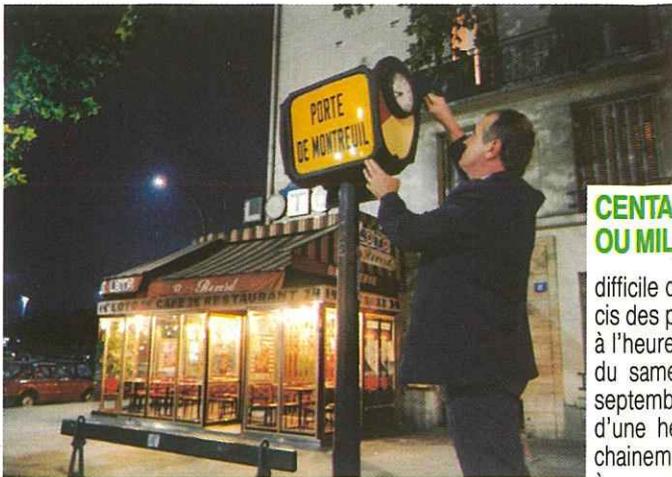
PIGALLE

un nouveau couloir de correspondance entre les lignes 2 et 12 sera créé à la station Pigalle. Il reliera le palier supérieur de l'escalier mécanique du quai 1 ligne 12 aux accès de la ligne 2.

NOISY-LE-GRAND

La gare routière et les accès au RER Noisy-le-Grand Mont d'Est vont être réaménagés. Pour la gare routière, ce sont les tracés des voiries et des quais voyageurs qui seront modifiés. Pour une plus grande sécurité, des passages piétons, des barrières seront mis en place, les peintures et l'éclairage seront refaits. Pour le RER, l'escalier d'accès sera doublé, et un nouvel escalier mécanique mis en place (STP).





CENTAINES OU MILLIERS

difficile de donner un chiffre précis des pendules qu'il faut mettre à l'heure à la Régie. Dans la nuit du samedi 24 au dimanche 25 septembre, toutes ont reculé d'une heure. ELL donnera prochainement un coup de chapeau à ces maîtres du temps. Rappelons simplement que la seconde, si importante dans notre entreprise, se définit depuis le décret du 4 décembre 1975 comme la durée « de 9 192 631 770 périodes de la radiation correspondant à la transition entre les deux niveaux hyperfins de l'état fondamental de l'atome de césium 133 », c'est-à-dire qu'elle se réalise en moins de temps qu'il n'est besoin pour l'expliquer - comme toutes les choses simples.

1789/1989

Sous réserve de confirmations, un certain nombre de projets de manifestations et de réalisations permettraient à la RATP de s'associer à l'anniversaire de la Révolution Française :

- La décoration des quais de Bastille, ligne 1, inaugurée le 4 mai pour l'anniversaire de la « Procession des Etats Généraux ».

- Décoration du couloir entre la station Bastille et l'Opéra de la Bastille (juillet ?).

- Pose d'un vitrail sur les arches extérieures hautes de la station Jaurès avec financement privé (octobre ?).

- Exposition « deux siècles d'évolution de la vie parisienne » : 6 stations montreraient comment l'architecture, l'urbanisme, les arts plastiques, la mode, le commerce, les transports, le théâtre, la presse, la littérature, les sports, ont évolué.

- Exposition de 201 peintures à Chatelet les halles, chaque toile évoquant une année depuis 1789.

- Exposition d'une maquette de Mongolfière, décorée par un artiste de renom sur le thème « Liberté, Égalité, Fraternité ».

- Les autobus desservant Bastille pourraient arborer les portraits des grandes figures de la Révolution.

- De nombreuses autres initiatives sont à l'étude (expos, défilés, dépliants,...) pour s'articuler ou pour populariser et faciliter les diverses manifestations officielles. ELL y reviendra.

3615

Pour mieux faire connaître ce moyen de renseignement, des stands mobiles l'ont présenté dans 42 stations. En septembre, la moyenne de consultation est montée à 1600 par jour. Le 10 octobre, pour la grève sur le RER, le « standard » a sauté.

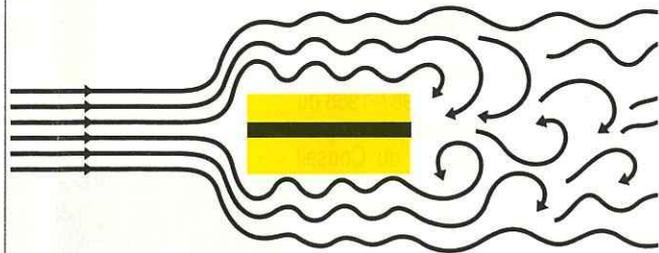
LES HOMMES D'AFFAIRES

sont la cible de la publicité métro en novembre et décembre : « Le métro, c'est une affaire de bon sens ».

PARIS SÉSAME

le titre de transport offert à la clientèle de passage, se vend bien : au palmarès des ventes 1988, on trouve : la ligne 3 du métro, les stations Gare de Lyon, Porte de la Villette, St Germain-des-Prés, Porte de St-Cloud.

Contrairement aux apparences, nous avons le meilleur coefficient de pénétration dans l'air de Paris.*



*Test d'aérodynamisme du Ticket.
Cxa0,95.

RATP

VOTRE 2^e VOITURE

POUR LE SALON

de l'auto, prononcez « mondial de l'automobile » la RATP a joyeusement adopté le jargon du monde de l'automobile. C'est un prêt pour un rendu, les firmes automobiles ne se sont jamais privées d'utiliser « métro », « le car », « wagon » et même « voiture ». Dans le même temps, un constructeur annonçait dans les aribus : « Il est plus facile de rater le bus qu'une Fiat ».

DES HAUTS ET DES BAS

dans les statistiques de sécurité du métro (janvier à septembre 88/ même période 87). Les agressions de voyageurs diminuent de 17 %, celles commises contre les agents augmentent de 10 %. Pour les voyageurs, ce sont les vols de bijoux qui chutent de 47 %, les autres délits restant stables.



THEATRE DE L'A.S.I.E.M

6, rue Albert de Lapparent 75007 PARIS

Les samedis 19-26 nov, 3 déc 1988
Les dimanches 20-27 nov à 15 heures

Samedi 3 déc soirée à 20 h 30
 gratuite pour les agents R.A.T.P

En première partie:
LES OSCARS DE LA CHANSON
 avec le groupe "SERVICE PUBLIC"

En seconde partie:
le père Noël est une ordure

Pièce écrite par L'ÉQUIPE DU SPLENDID
 mise en scène:
Claude LAUCOURNET

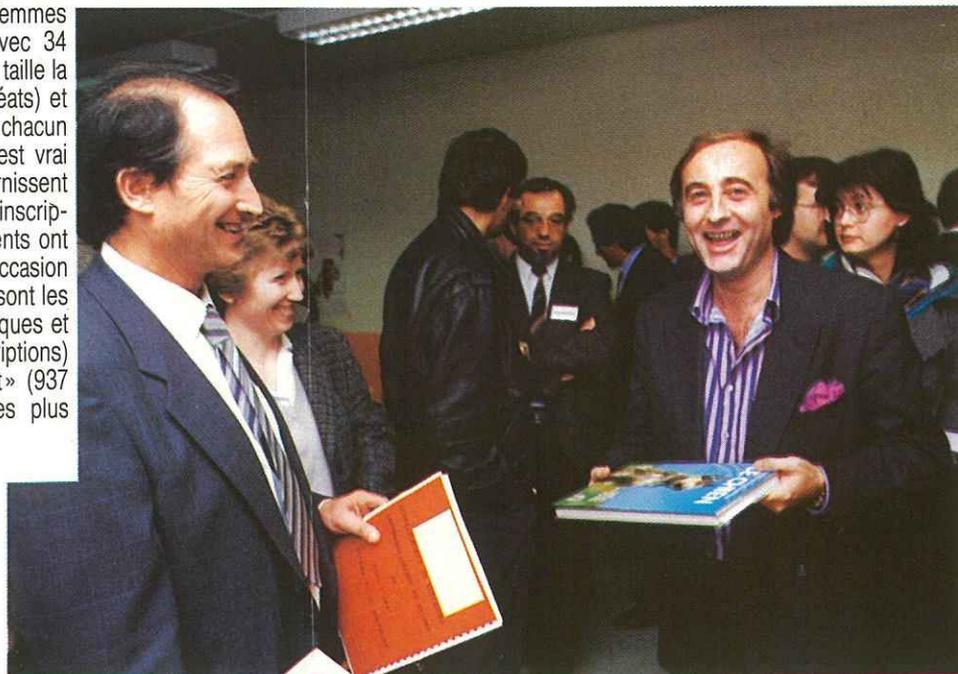
Prix des places: 33 Frs

RENSEIGNEMENTS. LOCATIONS:
"AURORE": 44, rue des Maraichers 75020. TEL: 40 02 49 39 int: 49 39 de 14 à 17 h

Autorisation d'afficher N° 29-55 Le Président: Claude LAUCOURNET

TABLEAU D'HONNEUR AU CPTA

Le 29 septembre, les 146 lauréats de la session 1987-1988 du CPTA ont reçu leurs prix en présence du Président du Conseil d'administration. 26 femmes figurent au palmarès. Avec 34 lauréats, le service FE se taille la part du lion. RE (27 lauréats) et FR (21 lauréats) ont droit chacun à une médaille. Mais il est vrai que ces services fournissent « les gros bataillons » des inscriptions au CPTA. 3950 agents ont fréquenté Van Dyck à l'occasion de la session 87/88. Ce sont les modules « calculs algébriques et statistiques » (1086 inscriptions) et « éléments de rapport » (937 inscriptions) qui sont les plus courus.



BOISSONS CHAUDES

Un retraité, René Cordonnier, en félicitant ELL pour l'article concernant Floréal (ELL 114) nous raconte.

« J'avais 18 ans. Je vais avoir bientôt 80 ans. J'étais ancien apprenti STCRP, promotion 1924-27, première année où le CAP a été institué. Je fus affecté à ce dépôt de tramway voiture Est parisien et CGO. Nous accomplissions 48 heures de travail du lundi au samedi. Jours de repos par roulement comme les jours fériés. Nous avions 13 lignes de tramway.

L'hiver 1928, où la neige était abondante, étant de service de 4 h du matin jusqu'à 12 h 30, on nous demandait de revenir de 14 h à 17 h pour assurer la sortie. Les conduites de frein étant gelées, il nous fallait les dégeler avec une lampe à souder avant la sortie du matin. Le dépôt avait 53 voies. A la voie 53 nous avions les ateliers et à la voie 1 l'atelier de grands levages, avec 300 agents. Ce dépôt ne disposait pas de portes, et on travaillait en tête de fosse par - 18° pendant une partie de cet hiver.

Le chef de dépôt, M. Germain et le chef d'entretien, M. Braizot, nous préparaient des boissons chaudes pour nous réconforter. Nous étions bien récompensés de nos services rendus. (...) »

René Cordonnier a pris sa retraite après 42 ans de service.

LA TROUPE

de théâtre de la RATP, la compagnie Aurore vous prépare psychologiquement aux fêtes de fin d'année avec son prochain spectacle: « Le Père Noël est une ordure ». En première partie, un spectacle de variétés. Cela se passe à la salle de l'ASIEM, 6, rue de Lapparent. M° Ségur. Entrée 35 francs, les 19, 20, 26, 27 novembre et 3 décembre à 15 heures. Le samedi 3 décembre, à 20 h 30, entrée gratuite pour les agents de la RATP.

Renseignements et réservations au 40.02.49.39.

A CARREAU

Que Monique Calvet, machiniste à Charlebourg, «pointe en mixte», cela n'a rien d'étonnant. Mais quand elle «pointe» dans une tripléte mixte de pétanque aux championnats de France FSGT au Havre, qu'elle termine première et, s'il vous plaît, contre l'équipe de Nice, voilà qui est plus rare. C'est une histoire «de famille» puisque le responsable de la commission pétanque de la Fédération Sportive et Gymnique du Travail du 92 et du 95 est Camille Petit, ancien Sous chef de gare au RER.



Monique Calvet entre ses coéquipiers et Camille Petit.



En octobre le dépôt d'autobus de Thiais accueillait une exposition de 20 toiles et 15 dessins réalisés par des agents du dépôt.

LE COMITE D'ENTREPRISE

présentera le Salon des arts et des techniques 1988 du 2 au 11 décembre à la station Miromesnil (salles Pont de Sèvres et Montreuil). Vous pourrez y découvrir les activités culturelles et notamment les travaux manuels et arts graphiques, autour d'animations et de démonstrations.

Renseignements au 40.02.49.33 ou 4932.

A LA LIGNE

La «pêche au coup» a son championnat de France des Sociétés corporatives et l'équipe de «La brème des transports» l'a remporté en 1988 devant 27 autres. Elle était composée de A. Bouvier, D. Guessard, B. Leroux, J.C. Nicoviotis. La Brème des Transports compte aussi dans ses rangs le champion de France junior, A. Levoir. (La Brème des Transports, 44 rue des Maraîchers, tél. : 40.02.49.39).



Z 23

C'est le nom d'une association créée en 1975. Elle vient d'acquérir quatre automotrices Z 23000 de la ligne de Sceaux, avec des fonds privés. Son choix s'est porté sur deux modèles caractéristiques voués à disparition, complétant ainsi les préservations effectuées par la RATP et les musées. Ce matériel, garé dans un établissement SNCF en région parisienne, va être remis dans son état de livraison. Après agrément de la SNCF, il pourra effectuer des circulations ou participer à diverses manifestations.

Z 23, 48/50, rue Larroumée,
94240 L'Hay-les-roses.



TRIATHLON

Une épreuve de natation de 4 km, 120 kilomètres à vélo et une course à pied de 32 km, voilà les ingrédients du triathlon. Le 24 septembre dernier, tous les spécialistes mondiaux de triathlon avaient rendez-vous à Nice. Parmi les 708 participants, il y avait Philippe Prudence, gradé de secteur au dépôt de Fontenay-sous-Bois. Perdu au milieu des professionnels et des amateurs de « haut niveau » venant de 25 pays, P. Prudence a terminé en 337^e position. Une place honorable due en partie à une excellente performance à l'épreuve de course à pied.



LE GROUPE SERVICE PUBLIC

« sort » pour les fêtes de fin d'année son troisième « 45 tours ». Au programme, deux textes de qualité : le poinçonneur des Lilas, célèbre chanson de Serge Gainsbourg déjà « sortie » en clip par Service Public et Dans le métro, une chanson « tendre » qui tranche avec leur répertoire antérieur. Les paroles sont écrites par un certain Bruno ... Brel, neveu du « grand Jacques ». Une étape importante dans le parcours de nos collègues qui « prennent le risque » des chansons à texte. Pour la Rédaction, qui a entendu le disque en primeur, c'est un « bon choix », d'autant que la mélodie (Jean Musy) reste de qualité. Le meilleur service « privé » qu'on puisse leur rendre, c'est de commander le disque : Service Public, 48 avenue Reille, 75014 Paris, avec un chèque de 28,40 francs (dont 8,40 de frais d'envoi) à l'ordre de Disque RM2. Vous le recevrez avant le 20 décembre.





LA BOUTIQUE CHIC ET CHOC

Vous invite à connaître ses nouveaux produits pour les fêtes de fin d'année. Les agents bénéficient de 25% de réduction sur les prix (hors promotion). La mini-radio FM, la malette appareil photo, le carré de soie, et encore la multitude des parapluies, ont été rejoints par des flûtes à champagne, un coffret de maquillage, des parures de stylo, etc. La boutique de Châtelet (salle des échanges du RER) est ouverte de 8 h à 19 h du mardi au vendredi, et de 9 h 30 à 19 h 30 les lundi et samedi.

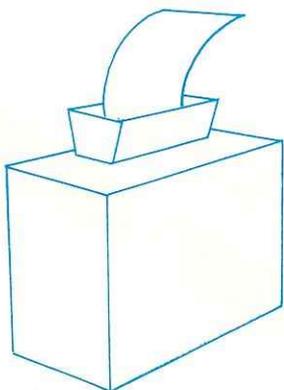
LES ANCIENS DE CHARONNE

organiseront leur « expo-vente » annuelle du 25 novembre au 4 décembre 1988, au « Club », 119, rue d'Avron. Le thème 88 de l'exposition sera « Des bus et des tramways nommés souvenir ». Il s'agira d'une vaste rétrospective des transports en commun de surface à Paris, des origines à 1946. Elle regroupera 400 documents, des « carosses » à « Charonne terminus ». L'entrée, de 10 heures à 19 heures est gratuite.

Renseignements au 43.70.50.54.

GUIDE AU STL

Les services touristiques de la RATP recherchent conducteurs-accompagnateurs pour leurs excursions des mercredi, samedi et dimanche d'avril à octobre. Une formation aura lieu en mars 89. Tous renseignements près de J. Méranget et P. Minjollet au 40.46.44.50 ou intérieur 64450.



LES ÉLECTIONS

au Comité d'entreprise auront lieu le mardi 20 décembre sur le lieu de travail.

LES SECOURISTES RATP

Vous invitent à leur bal annuel qui aura lieu au restaurant d'entreprise de Boissy, samedi 19 novembre, à 21 heures.

Renseignements au 55151.

LE MÉTRO C'EST LA FRANCE

C'est à la demande de la Fédération Française de Rugby que l'équipe de l'US Métro a représenté la France dans un match officiel contre l'équipe de Taïwan. C'était l'une de ses étapes d'une tournée en Europe, afin de préparer le tournoi international de Hong-Kong.

Le score, 37 à 28 pour Taïwan, montre que l'équipe de l'USM (renforcée de Éric Dalle, du Racing) a fait mieux que se défendre. Chaque équipe a marqué six essais, dans un match exemplaire tant pour son esprit que pour la qualité du jeu. Seul le « botteur » de Taïwan a fait la différence de points. A l'issue du match, les joueurs ont été félicités par Sain Tim Kung, représentant officiel de Taïwan en France, avant un déjeuner présidé par M. Lapasset, Président du Comité d'Ile de France de Rugby. On assure d'ailleurs que les joueurs Français auraient gagné la troisième mi-temps... L'honneur est sauf.



Au sommaire du prochain numéro :

- Bonne année : les vœux de la RATP à ses clients
- R 312 : les réactions à Montrouge
- VOO : une affaire qui marche
- Les équipes autonomes : le bilan à FR
- Shopping Chic-Choc
- Nanterre-Ville : les travaux sur le pont du RER
- La politique immobilière de la RATP

Il existe plusieurs façons de prendre le bus



ORGANISATION ET PUBLICITE

**PRENDRE LE BUS C'EST BIEN,
LE CONDUIRE C'EST MIEUX.**

