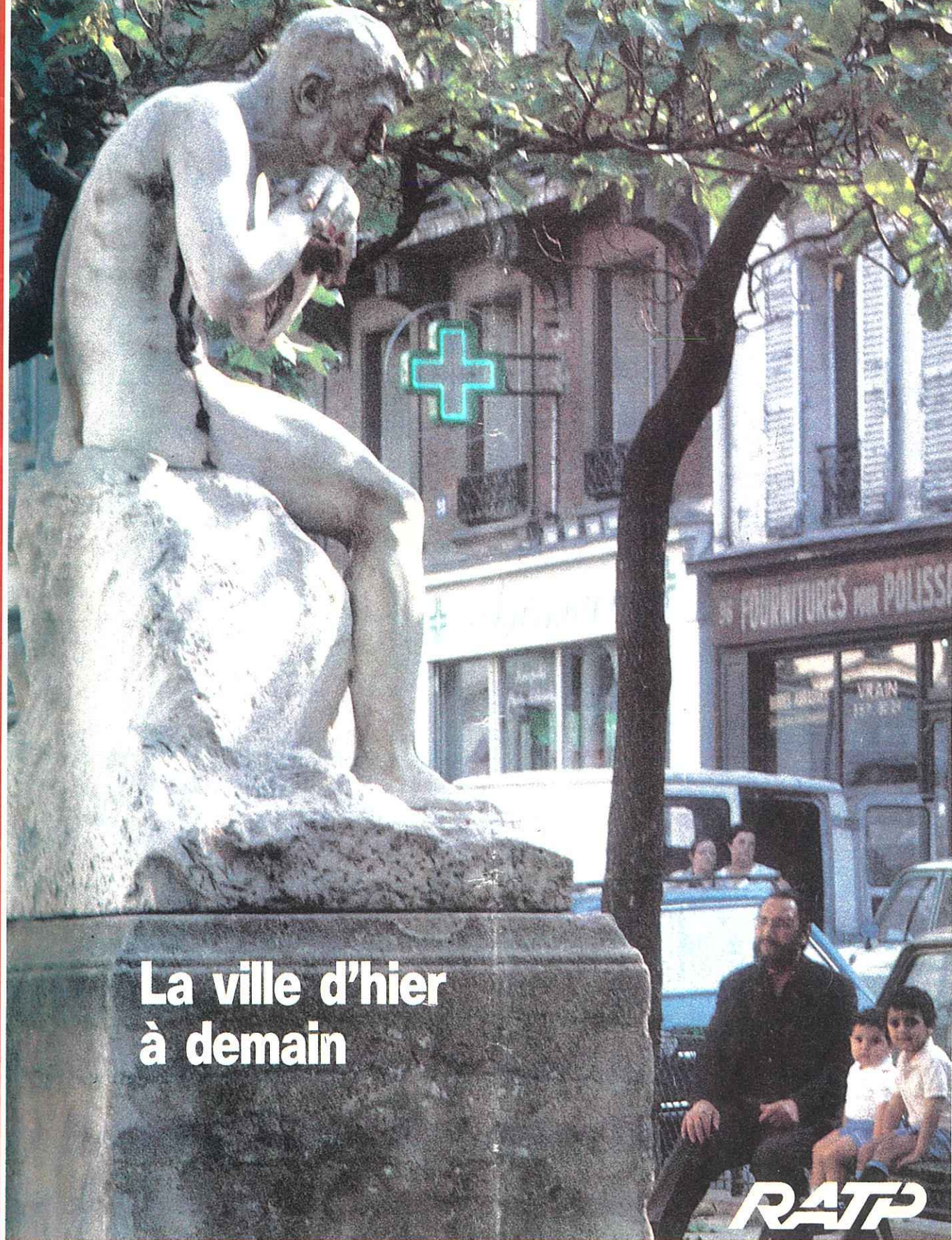


ENTRE *les lignes*



**La ville d'hier
à demain**

RATP

Première de couverture :

Collection privée. La ville aux mille visages. Elle n'est jamais pétrifiée. Symbole de ses mutations, le regard d'un enfant sur une statue.



3 Le Parquet c'est le plafond : il vaut mieux payer rapidement ses contraventions à la RATP plutôt que d'attendre... le Tribunal. C'est plus cher et ça ne rapporte rien.

5 Les 38 500 agents de la RATP sont-ils tous des « chercheurs potentiels » ? Alors les Équipes de recherche et d'innovations locales (ERIL) sont faites pour eux.



8 Sa « main » remplace celle de l'homme. ROBUS ouvre, remplit, referme les réservoirs des autobus. Nous avons rencontré ce (proto)type : il a tout dans la tête.

10 Les Antilles ont leur place : elle a été inaugurée le 10 octobre. Il a fallu modifier les plaques de la station « Nation ligne 9 ». Et puis, connaissez-vous l'AGR-RATP ?

11 Pas d'opération sans eux. *Entre les lignes* vous présente le rôle du Chirurgien-chef à la RATP.



12 Des caméras cachées aux fourrières, les moyens ne man-

quent pas à la préfecture de police pour placer la circulation sous surveillance. Une mission vitale pour la RATP.

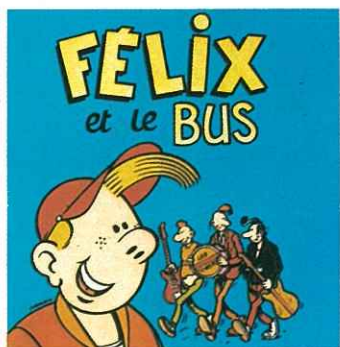


15 « La ville est saisissante, saisissez-la. » C'est l'invitation de la prochaine campagne de publicité de la RATP. *Entre les lignes* vous propose des **Regards sur la ville**. Mais d'abord, pourquoi la pub ? Notre cadeau : le poster des quatre affiches que vous verrez partout. Enfin, deux histoires courtes de la ville insolite, pour sourire.

20 Tout n'est pas rose avec le minitel. Grâce à lui, pourtant, MARS est devenu **MARSTEL**. Il vous permet de téléphoner à un escalier mécanique pour prendre de ses nouvelles ! Simple... comme un coup de fil.

23 LSTS est une société américaine. Avec un **S** comme **So-fretu** donc comme... RATP. « Dis papa, c'est loin l'Amérique ? » Nous avons vérifié.

24 La RATP a les seules écoles qui fassent la fête... à la rentrée. Le centre de perfectionnement technique et administratif a 40 ans. L'École technique de Noisiel accueillait les meilleurs ouvriers de France. **Fête-Formation**, ça existe.



26 Félix le chat, tout le monde connaît. **Félix et le Bus**, c'est nouveau, ça parle de transports et c'est quand même une bande dessinée.

28 Les Actualités. Elles sont partout, des loisirs en mer aux nouveaux livres, du nouveau Mégabus aux teckels-choc, les échos du théâtre, de la musique et ceux de la ligne 8...

Dernière de couverture : RATP - Marguerite



JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Simone Feignier,
Jacques Marion, Pascal Bègue.

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
journaux et journalistes
d'entreprise de France
(UJEF).

Photographies : N-Audiovisuel
J. Thomas, P. Michaud.
Centre de Production Audiovisuel
(CPA) : G. Ardaillon, J.-M. Carrier,
B. Chabrol, G. Gaillard,
M. Marguerite, R. Minoli,
R. Roy, H. Thibault.

A collaboré à ce numéro :
Christian Chaumereuil

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

Les interviews de personnalités appartenant
à des organismes extérieurs ne sauraient
engager la RATP.

Abonnez vos amis à *Entre les lignes*

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

☐ 1 an (France) soit **95 F**
☐ 1 an (Étranger) soit **115 F**

Retourner ce coupon
avec son règlement
établi à l'ordre de la RATP

☐ Chèque bancaire
☐ Chèque postal
☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES
Service abonnements
53 ter, quai
des Grands-Augustins
75006 PARIS

**Combien paient
les voyageurs
en infraction ?**

Le Parquet,* c'est le plafond !

Que deviennent
les 750 000 infractions
relevées chaque année
dans les réseaux RATP ?

Beaucoup se traitent
par transaction amiable.
Certaines sont réglées par
une procédure judiciaire, « trans-
mission au Parquet », la
plus coûteuse pour le fraudeur.

Entre les lignes
a suivi le chemin des
petites feuilles blanches
qui représentent près de
30 millions de francs
chaque année pour la Régie...
et beaucoup également
pour le Trésor public.

L'insulte aux agents de contrôle,
surtout si l'on n'a pas de billet, coûte
cher. Une récente condamnation du tri-
bunal de grande instance de Paris s'est
soldée par : 500 francs pour absence
de titre, 2 000 francs d'amende pénale
pour injure et 500 francs de dommages
et intérêts à l'agent qui s'est porté par-
tie civile. Ajoutons quelques mois de pri-
son avec sursis et concluons « Le si-
lence est d'or ». Les amendes seront
payées au Trésor public.

Dans la masse des 750 000 infrac-
tions relevées par les agents de la
RATP, ce cas est rare, heureusement.
Beaucoup des « petits délits » peuvent
se régler à l'amiable par une indemnité
transactionnelle, et l'affaire s'arrête là.
C'est le cas du voyageur de 1^{re} classe
qui ne dispose que d'un billet de 2^e, du
voyageur qui a « perdu » son billet. Se-
lon les situations, il paiera une ou plu-
sieurs douzaines de fois le prix du billet



RATP ROY



RATP ARDAILLON

à l'unité. Au résultat, environ 250 000
indemnités forfaitaires qui représentent
plus de 10 millions de francs.

Pour des fautes plus graves ou si le
voyageur ne peut ou ne veut pas payer
tout de suite, on établit un rapport d'in-
fraction et un dossier, qui vont faire
« monter les prix ».

Évidemment, le réseau routier et le
réseau ferré ont des traitements un peu
différents : les infractions ne sont pas
toutes les mêmes, les « agents verbalis-
sateurs » non plus, la tarification
change.

A l'amiable

Par contre, le système général
reste le même. Quand ils arrivent aux
centres de traitement des infractions
des deux réseaux, les rapports sont
triés et classés par ordre alphabétique,
agrafés à un dossier. Ils sont ensuite

introduits dans un fichier informatique
que les deux réseaux et le service juri-
dique peuvent appeler. Un certain nom-
bre de dossiers « graves » (insultes,
falsification des titres de transport,
détérioration du matériel...) et de réci-
distes sont transmis directement aux
services juridiques (environ 5 %). Les
autres recevront automatiquement
— par l'intermédiaire des services infor-
matiques — une lettre de premier avis,
rappelant la faute commise et indiquant
le montant de l'amende. Si le voyageur
ne paie pas, il reçoit un dernier avis
35 jours après, l'informant d'un nouveau
délai d'environ cinq semaines pour s'ac-
quitter de son amende — parfois encore
majorée — avant contentieux.

Environ 35 à 40 % des dossiers
sont ainsi réglés à l'amiable, soit, si l'on
ajoute les indemnités forfaitaires, 60 à

* Il s'agit du Parquet du tribunal.

Le Parquet, c'est le plafond ! (Suite)

70 % de l'ensemble des infractions. Le reste est transmis aux services juridiques, rejoignant ainsi les infractions graves (en tout près de 200 000 dossiers en 1985).

On en arrive alors aux poursuites judiciaires. A plusieurs moments de la chaîne, une partie des rapports a été éliminée : ceux dont certains renseignements sont inutilisables. Le service juridique ne traite que ceux des rapports qui permettront de mener la procédure à terme. Il est en effet nécessaire de connaître le lieu exact de l'infraction, le lieu de domicile, voire le lieu de naissance et le nom de jeune fille de l'intéressée. Ces éléments, ajoutés à la nature de la faute, sont introduits dans l'ordinateur. Il rédige lui-même le procès-verbal et les références aux articles du code concerné. Ainsi complété et

vérifié, le dossier est transmis aux tribunaux compétents. Pour l'essentiel, les infractions courantes, le juge agira par « ordonnance pénale », c'est-à-dire en l'absence de l'accusé et du plaignant. Si l'accusé conteste, un complément d'enquête est demandé à la RATP et parfois l'affaire vient en audience publique.

De ces dossiers traités par la justice, la RATP n'a pas le retour. Elle n'a d'information qu'en cas de contestation ou dans les affaires où elle doit comparaître. Si bien qu'on ignore le montant des amendes infligées et versées au Trésor public et la nature des condamnations prononcées.

En fait, *Entre les lignes* est arrivé à savoir qu'un voyageur circulant dans le métro en 1^{re} classe avec un billet de seconde paiera 35 francs immédiatement, 70 au 1^{er} avis, 110 au 2^e avis et jusqu'à... 800 francs en ordonnance pénale. Sans billet, ces chiffres deviennent respectivement 65, 105, 150 à l'amiable et de 400 à 1 500 francs dans la procédure judiciaire. Un dépassement de section dans le bus peut atteindre 1 000 francs au pénal.

Il vaut donc mieux s'entendre avec la RATP et, au fond, avoir un billet ou une carte orange en règle. Cela d'autant plus qu'une réforme est en cours (voir encadré).

Une nouvelle réglementation

Jusqu'alors la réglementation des infractions se fondait sur des textes de 1845 et 1942 ! Depuis le 30 décembre 1985, une nouvelle loi sert de référence. Les textes d'application sont en cours d'élaboration.

Le nouveau texte répartit les infractions selon leur gravité : la 5^e classe pour les plus graves sera traitée directement par le Ministère public (escroquerie, injures...).

La 4^e classe concernera les infractions à la police des transports et pourra faire l'objet d'un paiement immédiat par transaction (pieds sur banquette, fumeurs...). Leur taux maximal sera de dix fois le prix d'un voyage de 100 kilomètres SNCF soit environ 520 francs. Il est cependant probable que la RATP, pour obtenir un paiement immédiat, la ramène à 100 et 200 francs. On pourra payer aussi dans un délai de 4 mois, mais plus cher (maximum 520 F) avec en plus des frais de dossier (maximum 250 F). L'amende de Police en cas de non-paiement amiable pourra atteindre 2 000 francs.

La troisième classe sera réservée aux infractions tarifaires avec des transactions allant de 70 à 100 francs, et 1 200 au Tribunal de police.

Ces nouvelles dispositions devraient intervenir en début d'année.

Jacques MARION

RATP FICHE D'INFRACTION FEUILLET A

Réf. **564354** Date _____ Heure _____

☐ M^r
☐ M^{me}
☐ M^{lle}

Prénom : _____ Nationalité : _____

Nom de jeune fille : _____

Né(e) le : _____ à : _____

Domicile N° _____ Rue : _____

Code postal : _____

Localité : _____

Pièce d'identité produite : _____ N° : _____

Délivrée le : _____ à _____

Resp. légal : _____

Dépôt : _____ Ligne : _____ Pol : _____

Course : _____ Direction suivie : _____

N° BC 30 : _____ gardien de la paix : oui ☐ non ☐ N° _____

Nature du titre : _____ Codes _____

Mesures prises : _____ Irrégularités constatées : _____

Voy. monté à : _____

descendu à : _____

Nombre de sections ou zones parcourues : _____

en situation irrégulière depuis : _____

☐ Non perception de l'indemnité forfaitaire à _____ F

☐ Indemnité forfaitaire non admise (fraude caractérisée)

REFUSE DE NE PEUT PAYER

NOTICE 1
NOTICE 2

AUTEUR DU RAPPORT

Signature du voyageur _____

M^{lle} _____ Assermenté _____

Att^r _____

Nom _____

Mod. 0160706 G - 06/85 - 1.200

Des infractions au rapport

Toute infraction non réglée sur place ou grave fait l'objet d'un rapport d'infraction (RI).

Le réseau routier en reçoit environ 2 000 par semaine, soit 400 par jour.

Le réseau ferré en reçoit environ 2 000 par jour.

Pour le traitement, R, F et J totalisent plus de 50 terminaux d'ordinateur.

Le service juridique reçoit chaque jour 1 000 dossiers.

Le total annuel peut s'établir ainsi :

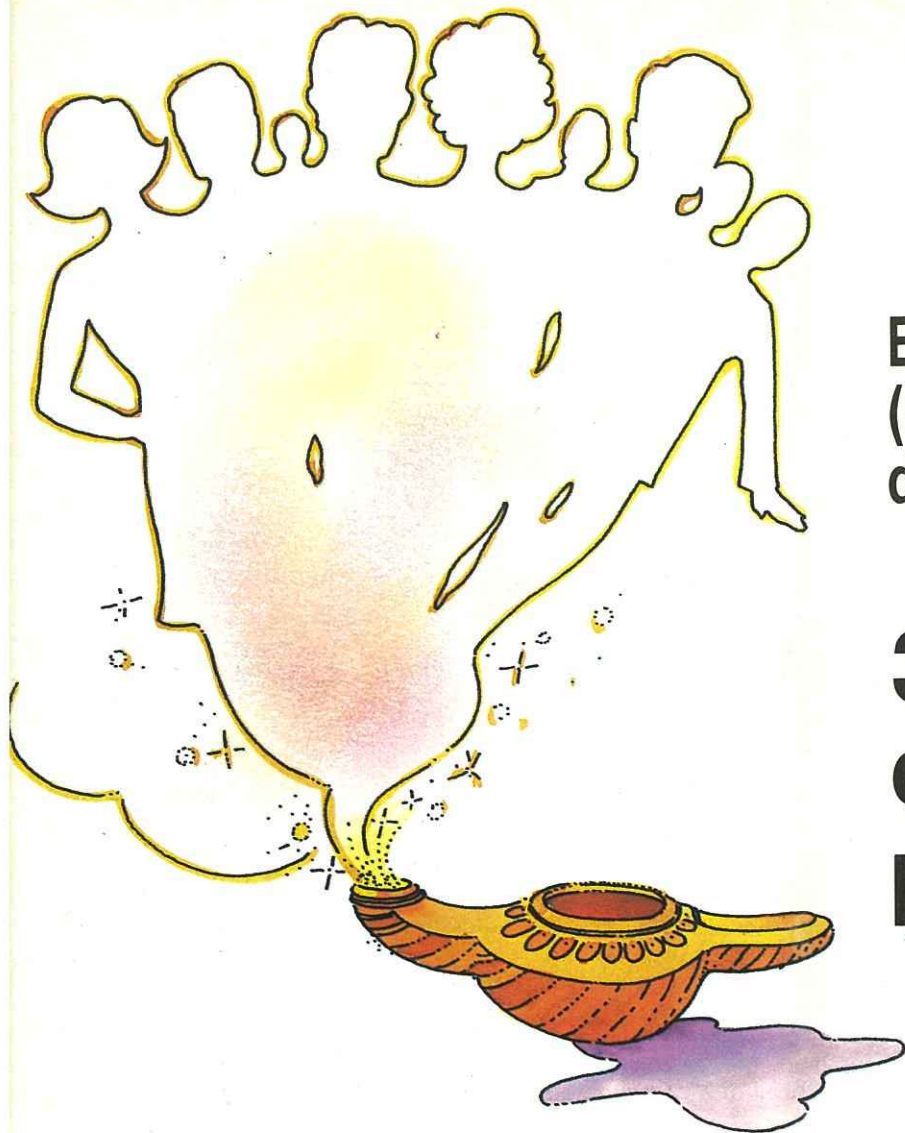
- F : 400 000 dossiers + 200 000 quittances immédiates ;
- R : 100 000 dossiers + 55 000 quittances immédiates ;
- J : 200 000 dossiers.

Financièrement, l'encaissement des pénalités approchait en 1985 les 28 millions de francs, c'est-à-dire l'équivalent de 30 000 tickets par jour.

« Tarif jeune »

Pour les mineurs, le traitement des infractions est légèrement adouci. C'est d'autant plus nécessaire que les courriers adressés - normalement - aux parents n'arrivent pas toujours...

A réception du dossier, le service juridique ne prend pas la filière judiciaire, mais s'adresse au commissariat du quartier. Les parents sont convoqués et informés de la procédure. En cas de démarche sans suite, ce sont eux qui seront poursuivis. Pour infraction plus grave, c'est le juge des mineurs qui est saisi.



ERIL
(Équipes de recherche
d'innovations locales)

38 500
chercheurs
potentiels

Les ERIL (équipes de recherche d'innovations locales). Derrière ce vocable technique typiquement RATP, se cachent des agents regroupés en équipes de volontaires.

Réunis par unité de travail, en groupe de 10 ou 15, ils tentent d'apporter des solutions concrètes aux problèmes rencontrés quotidiennement dans l'exercice de leur travail. Leurs préoccupations vont d'une difficulté ponctuelle à des cas beaucoup plus complexes comme celui du maintien des connaissances pour la signalisation en ligne. C'est d'ailleurs le thème de réflexion d'une équipe.

Filles des groupes d'expression directe et collective (leurs domaines d'intervention sont identiques), les ERIL viennent en supplément de ceux-ci. Les premières ERIL ont vu le jour en fin d'année 1985, certaines ont quelques mois, d'autres sont en cours de constitution ou seulement en projet. Au total, il y en a une vingtaine à la RATP. L'état d'avancement de leurs travaux dépend d'ailleurs de leur ancienneté.

Après la loi du 4 août...

L'année 1982 marque un important changement dans l'évolution des conditions de travail des salariés. Les quatre ordonnances de début d'année sur le contrat de travail à durée déterminée, le travail à temps partiel, la réduction de la durée et l'aménagement du temps de travail figurent parmi les principaux changements.



La loi du 4 août 1982 accorde aux salariés le droit d'expression directe.

Mais l'année 1982, ce sont aussi les quatre « lois Auroux ». La première d'entre elles, votée le 4 août 1982, porte sur les libertés des travailleurs dans l'entreprise et leur accorde notamment le droit d'expression directe. Qui peut mieux parler qu'eux mêmes de leurs propres conditions de travail ? (voir ELL n° 65).

La RATP n'a bien sûr pas échappé à la loi et le 11 mai 1983, un protocole d'accord signé entre la direction et certaines organisations syndicales fixait ses modalités d'application. Un an après, on dressait un premier bilan des réunions d'expression directe.

Innovations pour certains, les réunions ont été pour tous autant d'occasions de rencontres de dialogues et d'échanges d'informations. Pourtant, elles ne semblaient pas à la hauteur des espérances d'un grand nombre d'agents. Les propositions concrètes ne

38 500 chercheurs potentiels (suite)

parvenaient pas suffisamment nombreuses. Tout le monde voulait participer à la première réunion mais ensuite, on constatait un certain essoufflement.

C'est de là que naquit l'idée de constituer des ERIL, pour prouver que l'expression directe pouvait déboucher sur des propositions réalisables. Il fallait absolument – selon l'expression de C. Bony, directeur du personnel – « souffler sur les braises pour vivifier l'ensemble ».

Des projets plein la tête

A chaque ERIL, correspond un contrat conclu entre la hiérarchie et le groupe d'agents volontaires. Ils s'engagent à étudier un problème particulier moyennant une allocation de temps et un certain délai accordé par la hiérarchie. C'est elle qui évalue le temps nécessaire à la mise au point d'un projet. Tous les membres d'une ERIL appartiennent déjà à un conseil, le problème étudié relève d'ailleurs des domaines prévus dans le protocole sur l'expression directe. Un animateur est désigné. Il peut être le responsable du groupe ou un tout autre membre mais il remplira ces fonctions d'animation tout au long de la réflexion. Pour être animateur, il faut bien sûr le vouloir mais aussi avoir suivi une formation spécifique d'une semaine, qui s'adresse aussi aux responsables hiérarchiques des équipes. C'est une période consacrée à l'apprentissage des méthodes de résolution de problèmes.

Après une année d'existence des ERIL, un premier bilan a été fait au printemps 1986. Elles ont modifié de façon significative l'ambiance de travail. En règle générale, les membres d'ERIL sont satisfaits de leur tâche. Un grand nombre de propositions ont été faites. Les risques d'échec ne résident pas tant dans la conception du projet lui-même que dans la suite qu'il lui sera donnée. Une réalisation – surtout si elle est ambitieuse – est soumise à l'approbation de la hiérarchie. Le nombre d'accords et d'autorisations varie en fonction de l'ampleur du projet.

Aujourd'hui, la question n'est plus de savoir si des propositions concrètes existent – elles sont devenues réalité grâce aux ERIL – mais comment et dans quels délais elles seront réalisées.

Sylvie FRECHARD

Vous avez les moyens de parler !

La vie d'une ERIL, ses préoccupations quotidiennes. Quels avantages ou inconvénients les membres d'une équipe ont-ils rencontrés ? Pour le savoir, *Entre les lignes* a rencontré plusieurs groupes. Certains sont en cours de réflexion, d'autres ont déjà rendu leurs conclusions.



– Service des études de la direction des équipements électriques

Une ERIL a été constituée dans le secteur Affaires générales en fin d'année 1985. Elle a travaillé en janvier-février 1986. Un total de 4 demi-journées de réunion. Elle dispose aujourd'hui d'un recul suffisant pour bien analyser la situation.

Thème choisi pour l'ERIL : comment réaliser des économies dans un secteur comme celui des « affaires générales ».

L'ensemble des agents présents est assez satisfait de leur participation : Jean-Jacques Seguy, l'animateur et André Despujols, le responsable hiérarchique surtout : « ... C'est la procédure qui change. Avec cette ERIL, nous nous sommes posés les vrais problèmes. Nous avons réfléchi différemment. Dans notre rapport, nous proposons diverses solutions. Celles qui étaient exclusivement du ressort de notre ser-

vice ont été appliquées depuis. C'est la mise en place d'un Minitel, l'installation d'un télécopieur... Pour les propositions plus complexes nécessitant l'intervention d'autres services, nous n'avons pas de réponse, ni refus ni accord. C'est le cas par exemple des blouses dont nous sommes dotés. Nous ne nous en servons pas. Aussi, nous souhaitons pouvoir les refuser et étendre cette possibilité à tous les services... »

L'avis de certains participants est pourtant plus nuancé : « ... Ce que nous avons obtenu grâce à l'ERIL. Nous l'aurions eu de toute façon. Nous sommes un petit service, nous pouvons voir facilement notre chef de service. Alors, l'ERIL n'était pas pour nous une structure indispensable... ».

Sur un point, les opinions convergent : « ... Nous aimerions connaître les résultats d'autres ERIL, savoir ce qu'elles pensent de leur expérience... ».

Satisfaction leur sera donnée puisque la direction du personnel envisage – sous une forme qui reste à définir – de faire circuler ultérieurement l'information.

Autre ERIL rencontrée : **au service des aménagements et de l'entretien - accès Nord et RER.**

Pierre Conquet responsable de l'ERIL, Bernard Jullien animateur, Guy Binois et François Poirier nous accueillent. « ... Notre ERIL est un peu spécifique. Elle s'inscrit dans le cadre d'un projet de service. Elle a été mise en place à la demande de la direction du service. Nous menons une réflexion sur la qualité des peintures, le choix des coloris les méthodes d'application dans toutes les stations et les locaux d'exploitation du métro et du RER... ».

L'ERIL est en cours et n'a pas encore rendu ses conclusions. Sa préoccupation est de donner une meilleure image de marque de l'entreprise. Là, plusieurs logiques s'affrontent. Si l'on souhaite une peinture de meilleure qualité, il est possible que son coût soit plus élevé à l'application et éventuellement plus économique dans le temps. La direction du génie civil acceptera-t-elle ce genre de proposition ? C'est bien la crainte des membres de l'ERIL. Ils n'ont pas encore publié leur conclusions mais en connaissent les grandes lignes. Mais n'y aura-t-il pas un décalage entre les



APPROUVÉ

propositions de l'ERIL et les réalisations ?

De ce fait, « ... l'étude chiffrée des propositions risque, en période de rigueur budgétaire, de se heurter à un refus malgré tous les avantages attendus... » disent les membres de l'ERIL qui ajoutent « ... nous avons vraiment l'impression que la direction se fait plaisir en créant des ERIL, qu'elle ne prendra en compte que ce qui l'intéresse sans même savoir si le résultat peut être profitable au public... » et pour conclure « ... Nous irons jusqu'au bout..., nous ferons des propositions et nous verrons bien ensuite ce qu'elles deviendront, si elles aboutiront... »

La ligne 9 au réseau ferré ne manque pas d'idées.

A elle seule, elle totalise 4 ERIL. La première d'entre elles n'en porte pas le nom. C'est une ERIL avant la lettre. Trois agents de la station Trocadéro ont réalisé, à l'intention de tous les agents de station, un livret, véritable guide du travail en station pour mieux répondre aux questions des voyageurs.

Les deux autres sont en cours. L'une est l'aboutissement d'une proposition de deux agents de la station Rue Montmartre. Ils ont déjà obtenu l'accord de leur hiérarchie. A leur initiative, une exposition aura lieu dans le bureau d'information de la station pour commémorer l'anniversaire du coup d'État de Louis Napoléon Bonaparte les 2, 3 et 4 décembre 1851. L'autre est une réflexion pour remédier aux problèmes liés à la forte vente de cartes orange en fin de mois. Là aussi, certaines solutions lourdes sont à mettre en place. Elles ne seront réalisables qu'à plus long terme. Il s'agit notamment de l'utilisation de moyens audiovisuels pour inciter les voyageurs à acheter plus tôt leur carte orange.

Dernière ERIL sur la ligne 9. La plus lourde sans doute de conséquences : la formation des conducteurs pour une meilleure connaissance de la signalisation en ligne... Il s'agit plus exactement d'un maintien des connaissances.

Pierre Leloup, le chef de la ligne 9, nous explique : « ... Nous avons formé une équipe de volontaires composée de



L'appellation ERIL est typiquement RATP. Le nom diffère d'une entreprise à l'autre mais de nombreuses sociétés ont aussi créé des groupes remplissant des fonctions identiques à celles des ERIL.

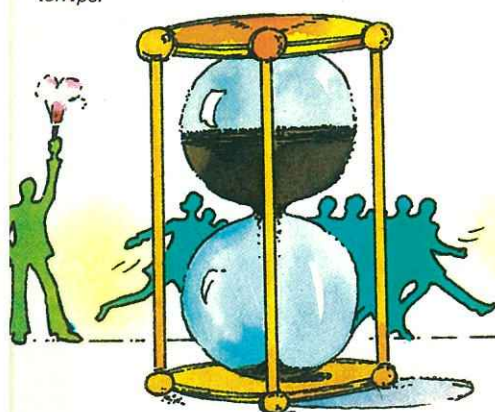
Parmi les plus connus, les groupes EUREKA à la Société Lorraine et Méridionale de laminage continu (la SOLMER) à Fos-sur-Mer. Solmer fabrique des bobines de tôle qu'elle vend d'ailleurs sous les noms d'Usinor et de Sacilor. En 1984 elle fêtait son millième groupe EUREKA. Plus de la moitié de son personnel travaillait alors dans ces groupes. C'est en 1980 que les premières équipes se créent spontanément hors hiérarchie. En 1982, 9 groupes et leur travail sont présentés à la direction. C'est l'occasion de diffuser le premier journal EUREKA.

Alors que jusqu'alors existaient seu-

lement des groupes de progrès - regroupant du personnel de différents services - des groupes EUREKA-qualité qui travaillent sur leurs propres tâches et des groupes EUREKA-suggestion (l'ancienne boîte à idées) furent créés.

En 3 ans, le phénomène devient contagieux. Solmer n'est pas arrivé à saturation, mais parmi ces trois types de groupe, une grande partie du personnel a trouvé celui qui lui convenait le mieux. Pour Claude Barbier, alors directeur des relations humaines de Solmer, c'est « une nouvelle manière de travailler ». C'est une expérimentation lourde d'enseignements, lourde d'implications puisqu'elle correspond à une « rupture culturelle » dans l'entreprise et à l'arrivée d'un nouvel acteur : « le potentiel du niveau d'exécution ».

Étudier un problème moyennant une allocation temps.



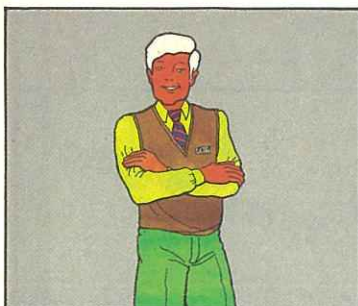
3 agents de maîtrise, de 2 cadres et d'un conducteur. Ensemble pendant 3 nuits, nous avons photographié des situations où la signalisation en ligne était dégradée. Nous avons volontairement créé des incidents de signalisation. Nous avons ensuite convié tous les conducteurs de la 9 à réagir devant ces diapositives. Les opinions des agents sont bonnes. Tous y voient un intérêt évident. Il n'y a bien sûr pas de sanction. C'est une question d'entretien des connaissances acquises, pas d'évaluation... ».

Aujourd'hui, cette ERIL a fait des adeptes. Elle s'inscrit dans le cadre

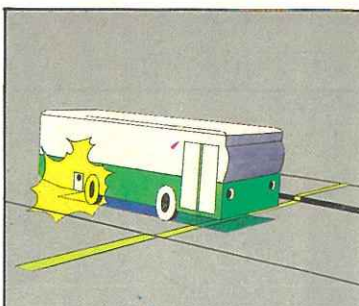
du programme de formation dispensée aux conducteurs. Sur la ligne 9, il est envisagé de simuler d'autres types d'incidents, comme les avaries de matériel. Quant aux autres lignes, elles suivront vraisemblablement le chemin pris par la 9.

Il ne s'agit là que de quelques exemples d'ERIL pris au hasard dans des secteurs volontairement différents de l'entreprise. Les ERIL doivent permettre les initiatives locales mais toutes rencontrent le même problème se heurtent à un même doute : l'application des propositions. C'est là un défi majeur.

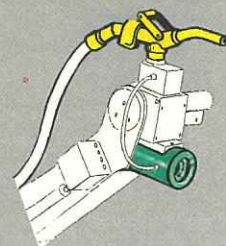
Sylvie FRECHARD



Un robot de charge,
C'est bien!
Mais comment
fonctionne-t-il ??



Le machiniste avance son bus parallèlement
au trottoir, la porte avant au niveau
des marques de couleur tracées au sol
à la peinture.



L'autobus arrêté
de cette façon,
le système de vision...

TOUT DANS LA TÊTE...

Pour remplir le réservoir des autobus

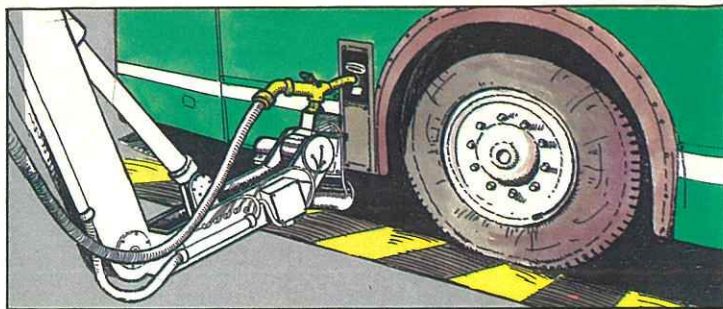
Le dépôt de Flandre
168, avenue Jean-Jaurès, Pantin.
Un des 23 dépôts d'autobus
de la région parisienne. Un dépôt
moyen avec ses 156 voitures qu'il
entretient et ses 8 lignes qu'il
exploite, essentiellement dans la
banlieue nord-est de Paris.
Aubervilliers, Bobigny, Pantin n'ont
plus beaucoup de secrets pour lui.
Un dépôt comme tant d'autres, me
direz-vous. Non, pas vraiment. Il a
sa particularité... Dans
l'établissement est installé le robot
de charge en carburant Un
prototype unique au monde.

Aujourd'hui, sur les deux postes de
charge de Flandre, l'un est manuel et
l'autre entièrement automatique. C'est
un robot construit par la Compagnie gé-
nérale des automatismes (CGA), en
étroite collaboration avec le bureau des
études du service RT - le service du
matériel roulant du réseau routier.

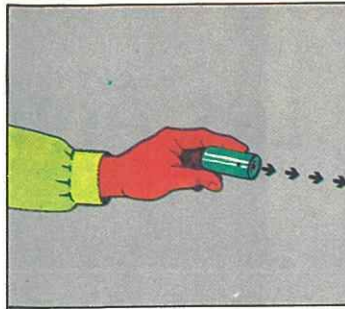
135 secondes
pour un plein

L'idée remonte à 1981. Il aura donc
fallu quatre ans pour que le projet abou-
tisse puisque le robot a été installé en
novembre 1985 à Flandre. Testé tout
d'abord, il a été réellement mis en
service en juin dernier. Mais c'était une
première !





... du robot peut alors rechercher le bouchon.



Le bouchon soulevé par sa "main". Le robot entame la procédure de charge en gazole.



La charge terminée l'autobus s'éloigne et le robot se met au repos.

Une lettre du ministère de la Recherche demandant aux entreprises publiques de contribuer à l'innovation dans le pays et l'affaire démarre. Aujourd'hui, à Flandre, c'est un appareil de plus de deux mètres de hauteur qui délivre un plein aux autobus en 2 minutes 15 secondes environ. Il ne s'agit là que d'une moyenne. Le réservoir d'une voiture PR 100 ou SC 10 (les deux types de véhicules en exploitation à Flandre) contient aux environs de 200 litres de gazole. Mais ils ne sont jamais vides, loin de là ! La charge des bus en carburant fait partie, comme leur nettoyage, des travaux quotidiens d'entretien dans un dépôt. Aussi, la quantité de gazole délivrée et donc la durée de la charge dépendent du kilométrage effectué par le véhicule au cours de la journée.

Pourquoi avoir choisi le dépôt de Flandre ? A priori, rien ne le désignait particulièrement. Rien, si ce n'est sa configuration qui rend plus difficile qu'ailleurs l'accès aux postes de charge. Alors, puisqu'il fallait faire des essais, autant les faire dans les plus mauvaises conditions, quitte à avoir, ensuite, de bonnes surprises...

Vous avez dit robot ?

Oui... et qui dit robot dit obligatoirement modification des postes de travail. Pour un seul poste de charge manuelle, deux agents du service RT – des ouvriers professionnels – répondent actuellement « présent ». C'est un aspect du problème qui devra être pris en considération dans les études techniques et économiques réalisées en vue d'une éventuelle extension de l'expérience.

Mais nous n'en sommes pas encore à ce stade.

Aujourd'hui, Jean-Louis Weigl – le chef d'établissement de Flandre – nous livre ses impressions sur ce qui n'est encore qu'un essai : « ... D'un point de vue exploitation, depuis que le robot a été installé, nous n'avons pas rencontré de problèmes majeurs. Si ce n'est, au

début, quelques difficultés inévitables lorsqu'on met au point un prototype. Maintenant, ça va beaucoup mieux. D'ailleurs, la CGA, toujours prête à intervenir en cas de besoin, surveille moins étroitement l'appareil... La charge en carburant s'effectue normalement. Si ce n'était pas le cas, on s'en rendrait vite compte. La cour du dépôt n'étant pas suffisamment grande, il y aurait des embouteillages jusqu'à l'avenue Jean-Jaurès. Je tiens aussi à souligner que le succès actuel de cet essai n'a pu être obtenu que grâce à la collaboration active – et indispensable – de tous les agents du dépôt... »

Faire le plein en carburant n'est pas – il faut bien le reconnaître – un travail très valorisant. Mais comment réagissent les agents du dépôt dont l'inquiétude est légitime. « ... C'est certain, il y a quelques appréhensions parmi le personnel... mais on ne connaît pas encore la suite qui sera donnée à ce prototype. Quant aux machinistes, rien ne change vraiment pour eux. Ils doivent simplement arrêter leur véhicule au niveau des marques peintes sur le sol, parallèle au trottoir. Avant la mise en service du robot, tous ont reçu une information sous forme de bande dessinée (cf. illustra-

tion). Ceux qui le voulaient pouvaient suivre aussi un film vidéo projeté en salle des machinistes. Maintenant, la manœuvre est devenue une question d'habitude... »

S'oriente-t-on vers une généralisation du robot ? Cette préoccupation est celle des partenaires concernés. D'ici quelques mois, deux autres appareils du même type fonctionneront en principe à Flandre. Mais alors, me direz-vous, cela ferait trois robots contre deux postes de charge manuelle auparavant. Le robot serait-il moins rapide que l'homme ? Dans ce cas-là, oui. Il met quinze secondes supplémentaire environ pour faire le plein. Il faut – m'a-t-on expliqué – compter avec le temps nécessaire pour que le robot repère le bouchon du réservoir.

Plus sérieusement, faut-il souhaiter longue vie à monsieur le robot de Flandre ?

Sera-t-il un jour le père d'une nombreuse progéniture ? Cela dépendra du résultat des études – nombreuses ! – en cours actuellement. Mais chut ! ... c'est là un top secret... même pour

Entre les lignes.

Sylvie FRÉCHARD

Son nom est : Robus

Il ne s'appelle pas Marie comme le célèbre robot ménager, ni Astro comme le petit personnage de TF1 ami des enfants. Non, celui-là s'appelle Robus.

Unique au monde, il a répondu aux questions d'Entre les lignes.

ELL : Ça va le travail, pas trop monotone ?

Le robot : Si bien sûr, mais je ne sais faire que ça. Mes créateurs ne m'ont prévu que pour ce travail : faire des pleins, des petits pleins, encore des petits pleins...

C'est pas très marrant mais je fais ça bien, très bien, en 2 minutes 15 secondes en moyenne.

ELL : Comment procèdes-tu pour remplir un réservoir en carburant ?

Le robot : C'est très simple parce que l'on m'a voulu intelligent. Je suis toujours « en attente » d'un bus. Une fois le véhicule positionné grâce aux bandes peintes sur le sol, je m'assure qu'il s'agit bien d'un autobus. Si oui, j'entame mon travail. Avec la caméra que j'ai dans le ventre, je repère le bouchon du réservoir à carburant. Je l'ouvre en faisant « sauter » une languette mobile. Je fais le plein, juste le nécessaire pas plus. Dès que j'ai fini, je referme le réservoir. Je reprends ensuite ma position initiale.

Au suivant, pourrais-je dire, en attendant l'arrivée du prochain autobus.

S. F.



Les Antilles ont leur place

Depuis le 10 octobre 1986, une petite place bordée par l'extrémité du boulevard de Charonne et la place de la Nation se nomme Place des Antilles. Elle a été inaugurée par M. Jacques Chirac, maire de Paris. C'est, par contre, en sa qualité de Premier ministre qu'il a inauguré la nouvelle appellation de la station de la ligne 9 du métro : Nation - Place des Antilles.



La place des Antilles a été inaugurée par le maire de Paris...

C'est une petite place de sable, ombrée, située derrière le bâtiment de l'ancien octroi de la place de la Nation. On la trouve en prenant le boulevard de Charonne à son entrée. Son choix n'a pas été fait pour associer le nom des Antilles françaises à celui de Nation. Tant pis pour les amateurs de symboles. En fait, voici un an, s'ouvrait à l'initiative des départements de la Guadeloupe et de la Martinique, une Maison des Antilles, de la Guyane et de la Réunion, sur cette place. Son but est de faire connaître ces départements et d'offrir des services spécifiques. Le dépaysement vous saisit dès la façade couleur pêche – ou fruit de la Passion – et ne vous lâchera plus. Dans le hall d'accueil, une fusée Ariane en maquette et un magnifique mainate. Ensuite, sur plusieurs niveaux, les impeccables agences de voyages et bars-restaurants de spécialités, mais aussi une épicerie-primeur exotique, une banque, une bijouterie, des boutiques de vêtements, photos, souvenirs, meubles. Les caricatures folkloriques ont été totalement évitées et l'accueil est très sympathique.

Mais gare aux punchs qui vous rappellent vite que Martinique et Guadeloupe s'appellent aussi « Iles du vent » !

Jacques MARION

Les Tomiens et les Domiens

Le 10 octobre, ils assuraient la musique de l'inauguration. L'amicale des agents RATP originaires des Antilles, Guyane, Réunion et Territoires d'outre-mer compte environ 1 100 adhérents*, sur un total de 1 800 agents. Créée en 1975, son premier but était l'entraide. Aujourd'hui, les activités se sont diversifiées : 2 équipes de football, un groupe culturel « Culture et traditions », des veillées, spectacles, expositions**, des débats, des bals.

Les services rendus restent importants : ce sont tout d'abord les vacances « au pays ». L'amicale s'occupe de 400 voyages par an concernant 1 200 personnes. Par ailleurs, en regroupant les agents, elle peut obtenir des tarifs préférentiels, pour les déménagements

par exemple, ou proposer une mutuelle qui permet le rapatriement des corps en cas de décès.

L'AGR est ouverte à tous les agents originaires des territoires et départements d'outre-mer, mais aussi à tous ceux qui sont nés en métropole. Elle édite chaque trimestre un journal *Le Flamboyant*. C'est le nom d'un arbre exotique considéré comme arbre de la liberté.

* Pour contacter l'amicale : tél. intérieur 5515, 118, rue du Mont-Cenis. Président : M. Blerald. Secrétaire : M. Demazy.

** L'AGR vous invite à visiter, du 8 au 16 novembre, son exposition de peinture au 163, rue des Poissonniers.



... et la station du métro ligne 9 par le Premier ministre et le Président de la RATP.



Toujours le dialogue entre les chirurgiens et les patients.

Intimité et dialogue sont les mots clés de la nouvelle organisation. Dialogue et confiance au sein du corps médical tout d'abord puisque les médecins travaillent en étroite collaboration avec les deux infirmiers diplômés d'État qui les assistent... Mais aussi dialogue avec les patients qui viennent consulter. C'est le meilleur moyen pour vaincre les appréhensions subsistantes.

A leur arrivée, les malades sont accueillis par une des infirmières qui prépare les dossiers, les aide et les renseigne éventuellement. Ils se dirigent ensuite vers le cabinet du médecin qui comporte une salle d'examen et de soins.

Vous pouvez en avoir besoin

Rappelons à cette occasion le rôle des deux chirurgiens-chefs de la RATP, les docteurs Pierre Scemama et Alain Xerri, tous deux, entre autres fonctions, attachés d'hôpitaux et chefs de clinique. Ils consultent à la RATP plusieurs demi-journées par semaine (renseignements auprès du secrétariat des chirurgiens-chefs : 30-53) et participent aux travaux de la commission médicale.

Leur rôle s'apparente à celui d'un médecin-conseil d'une caisse de Sécurité

rité sociale. Ils sont surtout chargés de délivrer des avis médico-administratifs. Mais la consultation représente aussi une source de conseils et d'aides.

Les agents de la RATP ont le libre choix du praticien en cas d'intervention chirurgicale. Toutefois, sauf urgence ou accident, ils doivent avant toute opération, se rendre à la consultation – sans rendez-vous – des chirurgiens-chefs pour s'assurer que l'intervention sera prise en charge.

En cas d'urgence ou d'intervention en province, voire à l'étranger, un proche se charge le plus souvent de ces formalités.

Mme Piton, inspectrice, nous explique : « Bon nombre de prises en charge sont systématiques. Il y a quand même des cas litigieux et notamment ceux de chirurgie esthétique.

Mieux vaut une autorisation préalable que prendre le risque d'un refus a posteriori... Des sommes importantes sont « souvent engagées et il est toujours difficile pour l'agent de se voir refuser le remboursement d'une opération qui a déjà eu lieu... »

Le chirurgien-chef « suit » aussi les opérés à leur sortie d'hôpital ou de clinique. C'est lui qui fixe la date de reprise du travail, prescrit les soins

CHIRURGIENS-CHEFS DE LA RATP

Aide et conseils

Les locaux des chirurgiens-chefs de Bercy viennent de suivre une cure de jouvence. C'était une nécessité ! C'est dans des lieux entièrement refaits et modernisés, mais surtout plus vastes, que les deux chirurgiens-chefs de la RATP reçoivent depuis le 4 août leurs quelque 6 000 consultants annuels.

ultérieurs (séances de kinésithérapie, rééducation...), etc. « ... Les agents de la RATP prennent souvent ces formalités comme des brimades. C'est un peu différent avec les grands malades, les grands opérés, ceux qui savent qu'ils devront encore subir d'autres interventions. Avec eux, le contact est plus facile. Ils voient dans ces visites une occasion de dialogue, une source de compréhension et il en sera de même jusqu'à leur guérison... ».

Dernier volet des activités des chirurgiens-chefs, ils participent aux travaux de la commission médicale réunie deux fois par semaine. Elle est chargée de prendre toutes les décisions nécessaires pour les blessés ou opérés en province, les congés longue durée (plus de 90 jours d'arrêt de travail), mais surtout statue sur l'incapacité provisoire ou définitive du personnel de l'entreprise. Ces dossiers représentent 50 % de ses activités.

Je ne vous le souhaite pas. Mais si d'aventure, vous deviez subir une intervention chirurgicale lors de votre carrière à la RATP, sauf bien sûr cas d'urgence, n'oubliez pas de faire un détour par le 2^e étage du 191, rue de Bercy ! Cela peut vous aider et vous éviter quelques désagréments...

Sylvie FRECHARD

UNE CIRCULATION SOUS HAUTE SURVEILLANCE



STPP

La salle d'information et de commandement de la préfecture de police (à la direction de la Sécurité publique), sans doute plus connue sous le terme de PC de la circulation, prend des allures de camp retranché dans les sous-sols de la préfecture ! Ses portes cependant ont été un instant ouvertes pour *Entre les lignes* qui a pu ainsi la découvrir.

Une centaine d'écrans de télévision, une carte géante du trafic, une quinzaine d'hommes vigilants à leur pupitre, chaque jour, de 6 h 30 à 23 h 30, la circulation parisienne est sous haute surveillance.

La mission qui incombe à la salle d'information consiste à surveiller la circulation à Paris – sur une grande partie des 1 400 km de voies parisiennes (bois de Boulogne et bois de Vincennes compris) et le boulevard périphérique –, à gérer les difficultés du trafic (environ 1 500 000 voitures entrent chaque jour dans Paris dont 30 % sont en transit sur le périphérique). Pour ce faire, elle est dotée de deux cellules d'exploitation : l'une pour le trafic, la seconde pour le stationnement, toutes deux équipées de moyens électroniques qui apportent une aide précieuse à la prise des décisions.

Ces équipements, ajoutés aux moyens classiques d'information, s'avèrent particulièrement utiles lors de l'exécution de plans préétablis de délestages en matière de circulation, d'interventions en cas d'incidents d'une exceptionnelle envergure, de gestion opérationnelle des effectifs lors de grandes manifestations aussi bien que pour l'enlèvement de véhicules en stationnement gênant.

Le contrôle du trafic

La surveillance constante du trafic parisien est assurée par la cellule d'exploitation du trafic au moyen de 130 caméras installées dans Paris : 3 sites sont particulièrement équipés : le boulevard périphérique de la Porte de Bercy à la Porte de Saint-Cloud, la totalité de la voie sur berge Georges-Pompidou et les 4 km de voirie du Forum des Halles.

En dehors de ces trois sites, une cinquantaine de caméras sont réparties sur la voie publique et en tous lieux où l'état de la circulation détermine celle de larges secteurs de Paris tels places ou grands carrefours.

Les caméras sont télécommandées depuis la salle d'information et permettent un balayage des zones intéressées. Elles transmettent leurs images sur une centaine d'écrans dans la salle d'information ; de son pupitre chaque agent peut sélectionner l'une quelconque des images perçues.

Un gardien de la paix est chargé de la surveillance des écrans de télévision – lorsque apparaît une situation critique, il « donne l'alerte » et l'un de ses collègues prend en charge le problème de trafic, et gère les moyens permettant de le résoudre.

C'est grâce aux moyens mobiles prêtés par les compagnies de circulation urbaine (quatre pour Paris, une pour le périphérique) que les interventions demandées par la salle d'information peuvent être immédiates et efficaces.

C'est 200 gardiens de la paix qui sont prêts à chaque instant de la journée à intervenir en tout point de Paris.

Les données constatées sur le terrain sont transmises directement à la salle d'information qui, à son tour, envoie les renseignements demandés, effectuant ainsi un échange très rapide d'informations.

Le matériel utilisé pour leur déplacement est essentiellement constitué de cyclomoteurs (20 % du parc), quelques voitures, cars, motocyclettes. Pour les grands carrefours, la présence d'agents de police « à pied » est régulièrement requise : place Mazas où passent 85 000 véhicules par jour, place de l'Opéra, place de l'Étoile où le trafic quotidien s'élève à 100 000 voitures.

Différents partenaires participent à l'action de la cellule d'exploitation du trafic :

– dans une salle voisine, dotée des équipements les plus modernes, est situé l'état-major de Police-Secours qui

peut être ainsi alerté immédiatement par la salle d'information en cas d'accident requérant son intervention ;

— le « PC de la circulation » est également en liaison avec les *postes de commandement des CRS* pour les sections d'autoroutes situées en proche couronne, avec les *directions départementales des polices urbaines* pour les routes nationales de la petite couronne. En effet tout incident de trafic aux abords de Paris se répercute très rapidement sur la circulation parisienne.

Il est aussi en contact, chaque jour, avec la permanence générale du réseau routier de la RATP.

Pour terminer cette présentation de la cellule exploitation du trafic, reste à évoquer la présence devant les écrans de télévision, de trois cartes géantes de Paris.

Deux d'entre elles rendent compte des interventions effectuées par les compagnies de circulation urbaine dans Paris et sur le boulevard périphérique.

Quant à la troisième, elle utilise la technique de l'électroluminescence qui permet la signalisation du trafic sur les 356 km de voies retenues pour le plan de circulation (couleur vert plus ou moins pâle trafic fluide à la couleur orange trafic plus dense).

Dernière aide à la surveillance du trafic et à la gestion des difficultés de la circulation : la *gestion électronique des feux*. La salle d'information de la préfecture de police est en effet équipée de moyens techniques permettant de modifier les cycles de signalisation sur un secteur déterminé et sur certains carre-

fours particulièrement complexes. 150 carrefours sont ainsi gérés par ordinateurs dans Paris sur le boulevard Saint-Michel, la rue de Rivoli, le boulevard Sébastopol, le boulevard Saint-Germain...

Attention, fourrière !

La cellule d'exploitation du stationnement gênant nécessite quant à elle



Inattendue sur ce toit une caméra pour surveiller la circulation.

Collection privée

de nombreuses interventions. Les problèmes de stationnement sont en effet importants dans Paris et leur résolution conditionne la vie dans la cité : près de 50 000 places de stationnement en parc souterrain dans le centre et en périphérie ont été construites. Pour éviter l'engorgement dans le centre, le stationnement payant à durée limitée a été établi.

Cependant le non-respect des zones de stationnement a entraîné une dégradation importante de la circulation.

Aussi a-t-il été demandé, à chaque commissariat d'arrondissement, de procéder à un recensement des voies prioritaires, c'est-à-dire des voies servant de support aux migrations quotidiennes, desservant des quartiers très fréquentés et dans lesquelles en raison de leur importance il ne devait pas être toléré la moindre entorse aux règles imposées. Des contacts ont été pris avec les maires d'arrondissement car il importe que les élus locaux apportent leur soutien à cette entreprise.

Les services de police concentrent leurs contrôles sur les axes ainsi définis qui chaque jour sont prospectés. Un état du stationnement est établi, puis envoyé quotidiennement à la salle d'information.

Les interventions se traduisent par des contraventions pour sanctionner le stationnement gênant, par la pose de sabots d'immobilisation et par des enlèvements en fourrière.

Sept préfourrières sont réparties dans Paris où les véhicules sont gardés pendant 48 heures, avant d'être ensuite envoyées en fourrière.

L'état du stationnement dans les voies prioritaires est géré par la salle d'information qui établit de façon précise le nombre de voitures immobilisées, enlevées et conduites en fourrière.

L'automatisation des opérations administratives à effectuer pour les mises en préfourrière permet de gagner du temps et de renseigner plus vite et mieux les automobilistes dont le véhicule a été enlevé.

Chaque jour, aux heures de pointe, 1 100 000 voitures circulent ou stationnent dans Paris. Elles rendent bien ardue la tâche de la salle d'information et de commandement de la préfecture de police !

Fort heureusement, certains travaux d'équipement sont prévus : doublement des ponts d'Austerlitz et de Bercy, élargissement et mise hors d'eau de la voie Mazas, l'un des points les plus noirs de la capitale, aménagement des quais du XV^e... ; ils seront associés à de nouveaux aménagements de la voirie, à des créations de couloirs bus.

Espérons qu'ils permettront d'améliorer la circulation de certains quartiers de la capitale !



UNE CIRCULATION SOUS HAUTE SURVEILLANCE (Suite)

UNE VIGILANCE SANS RELÂCHE

L'encombrement régulier des rues parisiennes, le non-respect des couloirs bus, le stationnement illicite : autant de raisons qui concourent à rendre difficile la circulation des autobus. D'où le rôle précieux de la *permanence générale du réseau routier* en ce domaine, homologué en quelque sorte de la salle d'information et de commandement de la préfecture de Paris. Vingt-quatre heures sur vingt-quatre à l'écoute des autobus en exploitation, elle intervient dès que la situation l'exige et dans les meilleurs délais.

Allo police ?

7 h 30 : Paris est éveillé, c'est l'heure du contact quotidien avec la salle d'information de la police. Le sujet abordé régulièrement chaque matin ? Les manifestations prévues pour la journée qui entraîneront inmanquablement des perturbations sur la voirie. Divers renseignements sont donnés par la police : lieu de rassemblement, itinéraires, horaires, estimation du nombre de participants.

Aussitôt, les agents de la permanence générale se mettent au travail : ils préparent les itinéraires des déviations, prévoient éventuellement l'exploitation de la ligne en

tronçons. Un « canevas » est ainsi préparé et envoyé au « bureau commandant » de chaque ligne d'autobus intéressée qui les répercute sur les machinistes. Une ou deux voitures de régulation seront envoyées sur les lieux de la manifestation en fonction de son importance. La procédure est différente pour les manifestations importantes, les déplacements des personnalités officielles par exemple, qui sont connues à l'avance et préparées les jours précédant l'événement.

En dehors de ce rendez-vous quotidien avec la police, comment la permanence générale du réseau routier intervient-elle dans la surveillance du trafic et la gestion des perturbations ? De quels moyens dispose-t-elle ?

L'œil de la PG

Si la PG n'utilise pas, comme l'état-major de la police, des caméras sur le ter-

rain pour être informée de l'état du trafic, elle dispose cependant de différents moyens tout aussi performants :

- les autobus tout d'abord. Ce sont autant de *machinistes* en prise directe avec les difficultés de la circulation. Ils peuvent, en cas de perturbation importante, alerter par radiotéléphonie leur bureau commandant (situé en général en bout de ligne) qui lui-même avertit la PG - en règle générale, les machinistes n'ont en effet pas de contact direct avec la PG, mais uniquement avec leur bureau commandant ;
- les *voitures de régulation* : au nombre de 4, avec à leur bord un machiniste et un gradé, elles sillonnent Paris nuit et jour. En présence d'une situation critique, elles alertent la PG qui répercute l'appel sur les « bureaux commandants » et prennent immédiatement toutes les dispositions qui s'imposent pour aider le ou les machinistes bloqués dans la circulation (itinéraire dévié, course haut-le-pied...);
- dernier moyen d'alerte sur l'état du trafic : la salle d'information de la police qui peut avertir la PG, par téléphone, de toute difficulté importante.

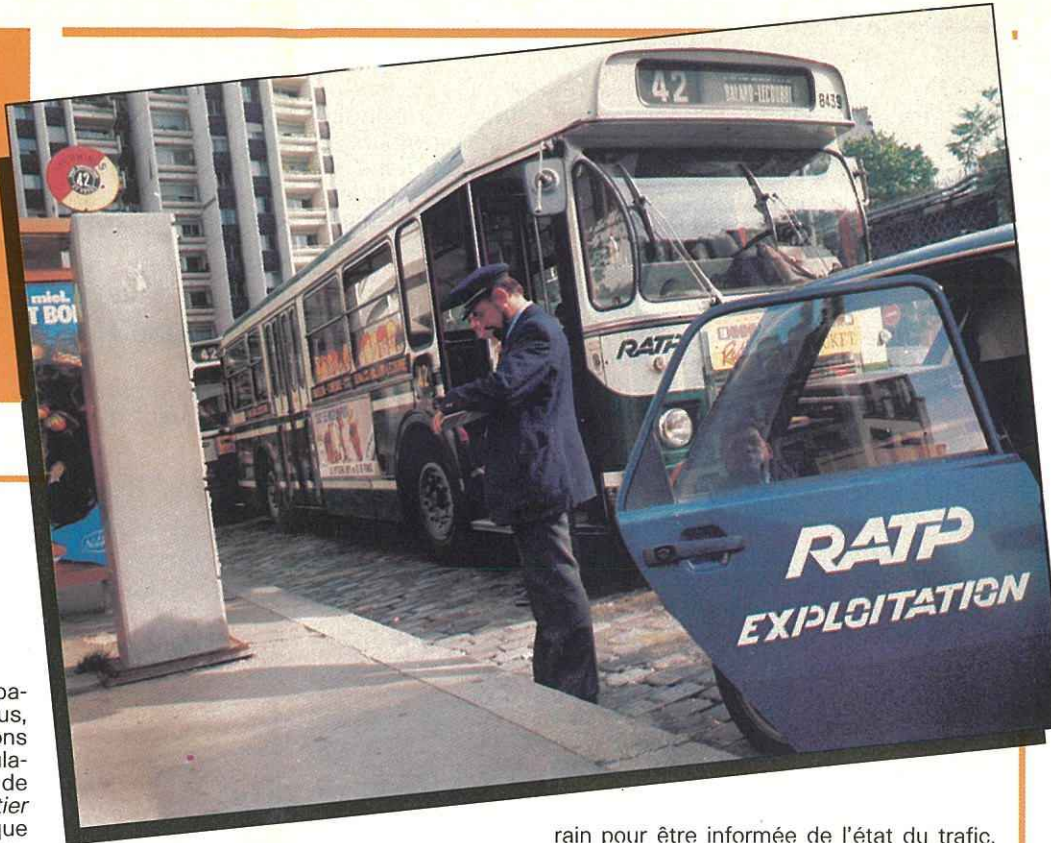
Dans ce cas, c'est la PG qui prévient une ou plusieurs voitures de régulation pour qu'elle se rende aussitôt sur place, ainsi que les « bureaux commandants » des lignes concernées.

Même la nuit

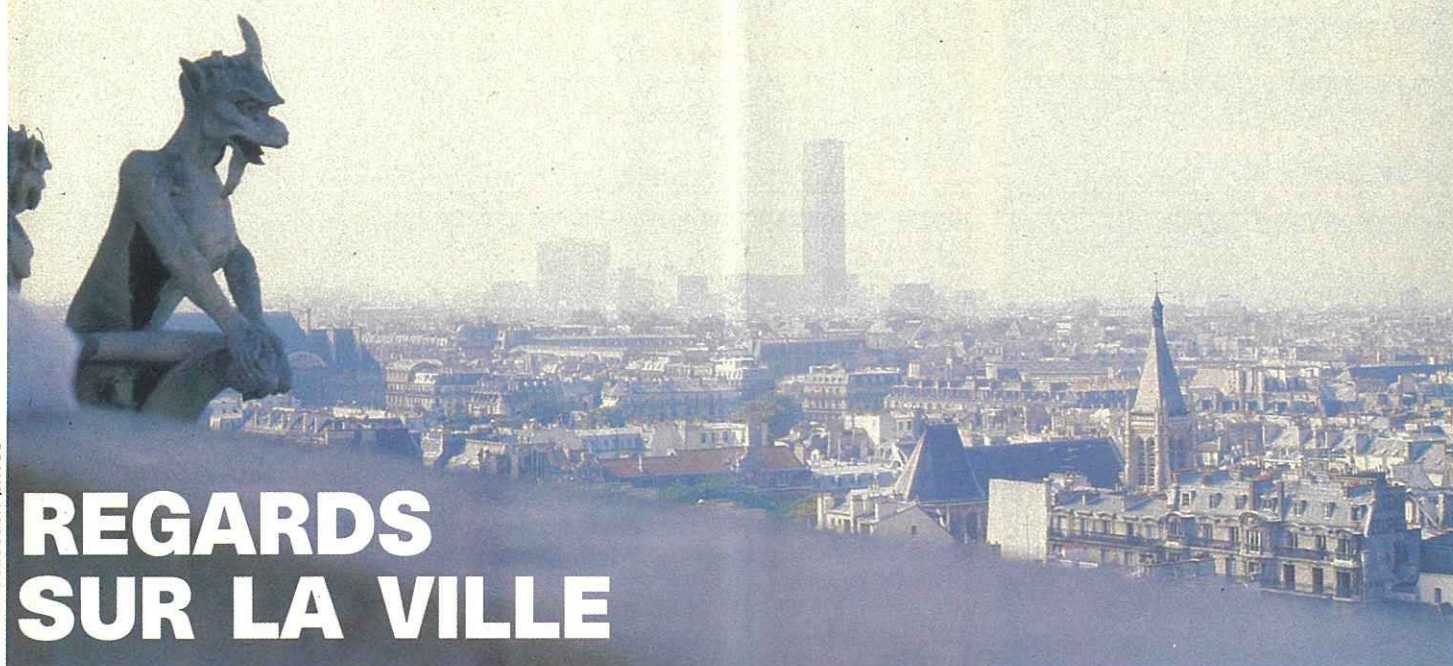
La circulation nocturne est en général fluide à Paris. Si les embouteillages ne sont plus à craindre, des perturbations liées au stationnement gênant, à un incendie ou à un accident, peuvent mettre une fois de plus la PG à contribution (en liaison, la nuit, avec les commissariats de police locaux).

Assurer la continuité du service dans les meilleurs délais, telle est l'une des missions de la permanence générale du réseau routier. Et ceci malgré les encombrements, les stationnements gênants, les livraisons, multiples causes qui entravent la bonne marche des autobus et nécessitent l'intervention rapide et efficace des dix-huit agents de la PG.

Simone FEIGNIER



RATP MARGUERITE



REGARDS SUR LA VILLE

« Il n'y a pas de choses intéressantes. Seulement des choses auxquelles on s'intéresse. » Cette vieille maxime concerne beaucoup de sujets qui, si vous les ignorez, vous ignoreront. L'ennui commence quand le sujet est si proche qu'il ne peut pas vous laisser tranquille. Vous avez beau vouloir l'ignorer, il vous cerne, vous concerne. La ville est de ceux-là. A ne pas pouvoir la comprendre, la saisir, elle nous prend par les sentiments : l'inquiétude, la peur, l'irritation, le rejet. Alors on lui prête les défauts qu'on veut : la pollution, le béton, la délinquance, la promiscuité, l'échec, l'ennui. Parce qu'on ne prête qu'aux riches, on l'accuse beaucoup ; elle nous tient parce qu'elle est là. A moins qu'on s'y intéresse, qu'on essaie d'en profiter, qu'on l'assume. Elle conservera ses défauts, ceux d'un terrain d'aventures, de découvertes, mais on s'en servira.

Parce qu'il est enfant de la ville et moyen de la découvrir, le transport peut y contribuer. C'est la proposition que la RATP veut faire aux habitants de la région parisienne. Promouvoir le transport en promouvant la ville, et la ville par le transport. Parce que (se) comporter et (se) transporter dans la ville ont les mêmes racines, on peut dire, pour plagier Jacques Brel : « prendre la ville comme on prend le train ».

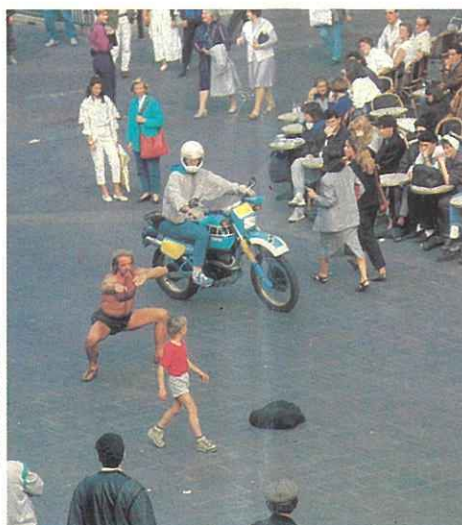
Il faudra du temps. L'affirmation, dans la presse quotidienne, « la ville est saisissante, saisissez-la » qui paraîtra le 15 novembre, est un premier passeport. Aujourd'hui, en avant-première, *Entre les lignes* ouvre le débat en interrogeant le Directeur général et les responsables de la campagne de promotion et vous remet en mémoire les premières communications de la RATP.

J. M.

Pourquoi la pub ?

Une nouvelle campagne de publicité RATP, dite « institutionnelle », va commencer. Au début, la communication portait sur les services offerts par la RATP, montrait le travail des agents. Ensuite, elle a créé et utilisé le symbole du ticket, un ticket valorisant tout ce qu'il touche. Aujourd'hui, la publicité prend pour thème « la ville ». Un sujet qui porte beaucoup de questions, encore plus de réponses différentes et dans lequel il peut être difficile de se situer personnellement. Le Directeur général de la RATP a bien voulu s'en expliquer avec nous.

collection privée



« Vous avez beau vouloir l'ignorer, il vous cerne, vous concerne. »

Un entretien express avec Michel Rousselot

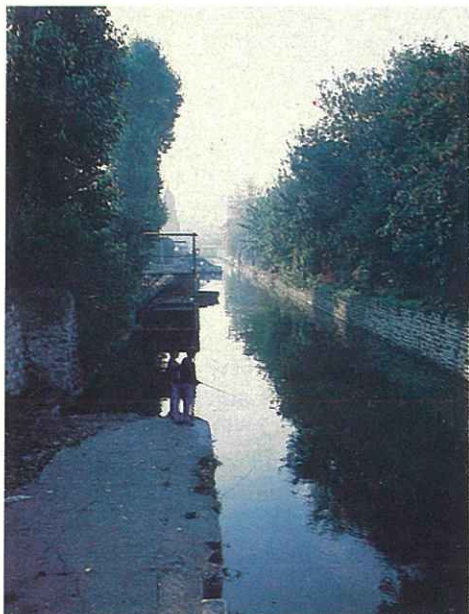
ELL. - Une récente enquête de la Direction du personnel a montré que les agents de la RATP ont des attitudes très variées à l'égard de la publicité de la RATP. En gros, un tiers aime peu, un tiers apprécie et un tiers ne s'y intéresse pas. Certains apprécient le ticket chic d'autres trouvent que cette image « branchée » de la RATP ne correspond pas à leur réalité quotidienne. La prochaine campagne ne risque-t-elle pas de paraître abstraite et cela ne vous inquiète-t-il pas ?

M. R. - Cette opinion ne doit pas susciter une inquiétude mais mérite qu'on s'en préoccupe. En la matière, la RATP n'est pas différente des autres entrepri-



REGARDS SUR LA VILLE

Pourquoi la pub ? (suite)



La ville « est si riche » que chacun peut trouver réponse à son attente ».

ses. Elle a besoin pour rendre son service, d'une bonne image : c'est positif pour ses agents, c'est positif pour le trafic, c'est bon pour nos relations avec nos partenaires.

En plus, même si cela ne résout pas tous les problèmes, c'est positif pour le voyageur. Qu'il se sente mieux sur nos réseaux plutôt que victime de l'image dévalorisante du « métro-boulot-dodo », cela doit nous faciliter la tâche pour faire face aux incidents, aux surcharges, au sentiment d'insécurité, par exemple.

Or la RATP produit un service essentiel, de grande valeur économique : le transport urbain. Et elle le produit dans des conditions de qualité, régularité et sécurité de très haut niveau.

Alors pourquoi ne pas le faire savoir ?

Produire un bon service mérite d'être valorisé. La publicité aide à cette bonne image, celle de l'entreprise et celle des agents.

Mais chacun sait que la publicité a une cible, vise une clientèle. Les agents ne sont pas cette cible et le résultat que vous évoquiez est donc normal. Cependant, il est important que les acteurs de l'entreprise soient informés des objectifs de la publicité, pour eux-mêmes



« Nous voulons les aider à mieux la vivre en la leur faisant mieux découvrir. »

comme pour leurs relations avec leur entourage. C'est pourquoi j'ai demandé que cette campagne soit bien expliquée. Pas pour convaincre à tout prix, mais pour mieux comprendre en quoi elle sert l'entreprise.

ELL. - Justement, pour mieux comprendre ce mot d'ordre « La ville est saisissante, saisissez-la » : quelle ville, Nanterre, Paris, Marne-la-Vallée, et pourquoi ?

M. R. - Toutes et aucune. La ville est souvent critiquée, parfois à juste raison. Nous voulons affirmer que le transport en commun permet d'utiliser et de découvrir ce qu'il y a de meilleur dans la ville, tout ce qu'elle peut nous offrir. Souvent obligés d'y vivre, les gens la vivent quelquefois mal. Nous voulons les aider à mieux la vivre en la leur faisant mieux découvrir. Elle est si riche que chacun peut trouver réponse à son attente, dans sa ville ou dans le département voisin. Ce n'est donc pas une publicité abstraite puisqu'elle peut se traduire par des actes, des découvertes, des plaisirs, des services. Son équation, que chacun modulera à sa guise, c'est : la RATP me permet d'aller partout, sans problème ; découvrir des choses, des activités, des gens, me permet de mieux vivre ; c'est la RATP qui m'en informe et m'en donne les moyens pratiques.

ELL. - N'y a-t-il pas d'autres sujets - l'affluence à l'heure de pointe, la sécurité, la circulation routière - qui pourraient être matière à communication, plus proches des préoccupations des voyageurs et des agents ?

M. R. - Pourquoi les opposer ? Nous nous exprimons aussi sur ces sujets, de différentes façons* (informations ligne A, pickpockets, promotion des heures creuses, ...) et surtout nous agissons (protection des couloirs de bus, lutte contre la fraude, équipement de la ligne A, ...).

Mais le stade de la simple « réclame » est dépassé. La publicité utilise des idées, des évocations, s'adresse à l'imagination. N'êtes-vous jamais séduit ou pour le moins intéressé par les publicités de notre partenaire et concurrent direct, l'automobile. Cela n'exclut pas la réalité des bouchons ni le problème de

la sécurité. En tant que cible, comme client potentiel, je les trouve très bien faites et, avec moi certainement, beaucoup d'agents de la RATP. Les constructeurs vont plus loin que nous en faisant appel à des valeurs comme « la vie », car à notre époque, les problèmes sont complexes et n'ont pas une cause unique.

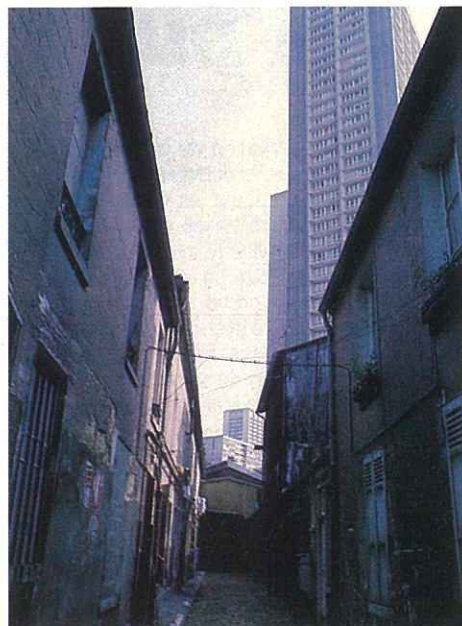
Nous aussi nous devons faire appel à l'imaginaire et au désir, car nous sommes bien réellement présents dans la vie, toute la vie, des habitants d'Ile-de-France.

A nous de lutter contre le stress, d'aider à améliorer la vie par la qualité de notre service, par nos animations, par notre invitation à mieux utiliser la ville et ses transports. Vous l'avez fait récemment dans le journal en nous présentant Montmartre en funiculaire et en Montmartrobus ou Rungis la nuit. Il faudra un temps d'adaptation, comme pour toute nouveauté, mais je suis sûr que les agents de la RATP seront aussi intéressés que nos voyageurs par cette invitation à mieux « saisir » la ville pour mieux l'apprécier.

Interview réalisée par
Jacques MARION

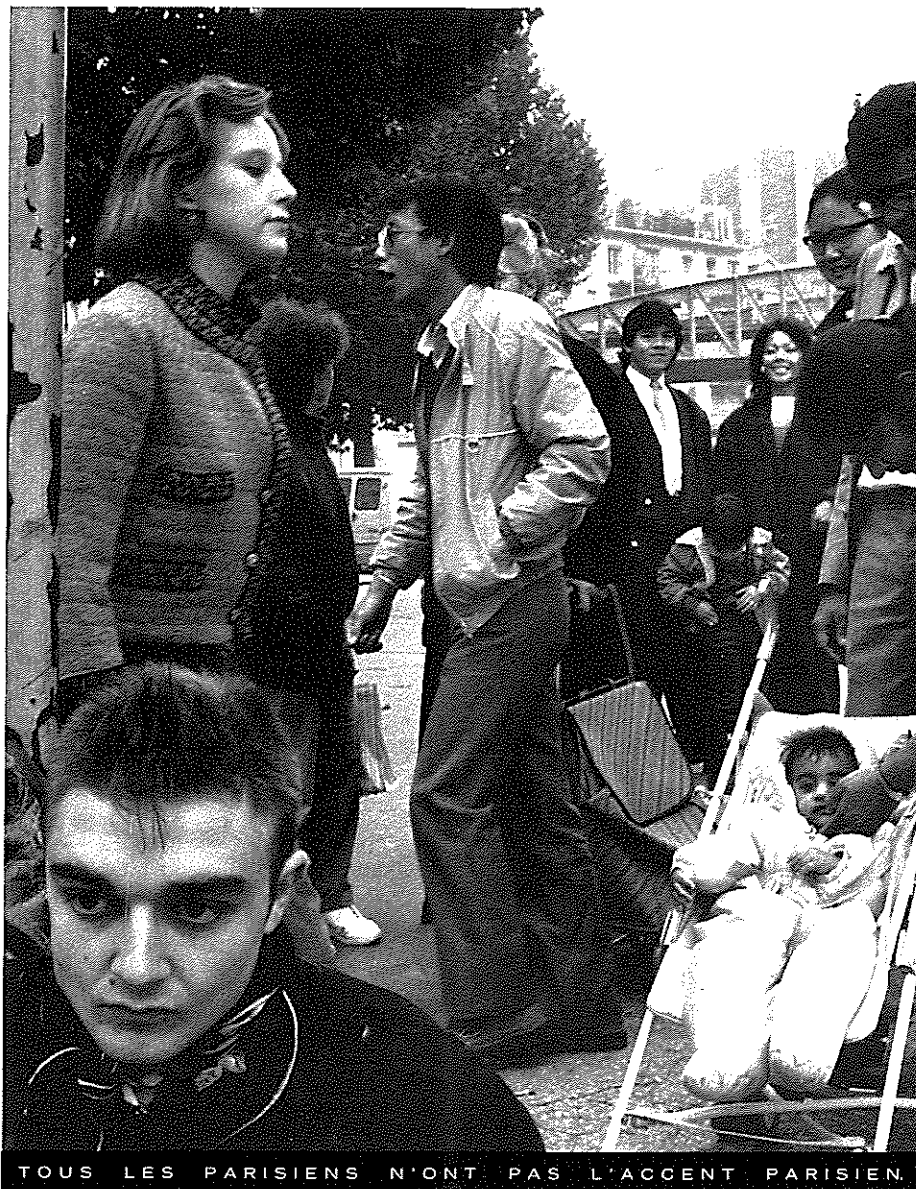
* La publicité ne peut intervenir sur des éléments négatifs. Elle intervient donc en positif sur leur contraire, par exemple : contre les problèmes de l'heure de pointe, elle fait la promotion des heures creuses ; contre les pickpockets elle dit « fermez vos poches ». (NDLR).

La publicité utilise des idées, des évocations, s'adresse à l'imagination.



Photos Collection privée

Une ville c'est fait de rencontres.



TOUS LES PARISIENS N'ONT PAS L'ACCENT PARISIEN.

Aujourd'hui la vie est ouverte. Tout se croise et se mélange pour mieux s'enrichir.
Paris du jour et Paris de nuit. Paris de tous les jours et Paris de tous les soirs.
Paris des parisiens et des touristes. La vie n'est jamais identique.
A elle-même, à elle de toutes les

RATP

différences. Rencontres productives de langages, de signes, d'écritures. Tissage
de cultures. Echanges positifs. Révélation de la vie au-delà de la rue.
C'est cette vie complexe et saillante que la RATP vous invite
à parcourir et à comprendre.

LA VILLE EST SAISSANTE, SAISISSEZ-LA

INSTITUTIONNELLE

DE PUBLICITÉ

CAMPAGNE

NOTRE PROCHAINE

AVANT-PREMIÈRE

DÉCOUVREZ EN

Une ville c'est fait de rencontres.



AUJOURD'HUI L'ART ÇA COURT LES RUES.

L'art est vivant, il prend des risques. Il s'expose. Autrefois, les trottoirs menaient aux musées. Aujourd'hui, tous les espaces sont investis. Murs, Trottoirs, Affiches, chaque surface est bonne à prendre. VAN DALE croise VAN GOGH. Attentats à la pudeur des murs.

RATP

Palissades pas sages. Les masques de la ville sont devenus des écrans pour une nouvelle histoire de l'art. Amour de nouvelles formes. Amour d'une nouvelle ville. C'est cette ville devenue toute entière une œuvre d'art que la RATP vous invite à parcourir et à comprendre.

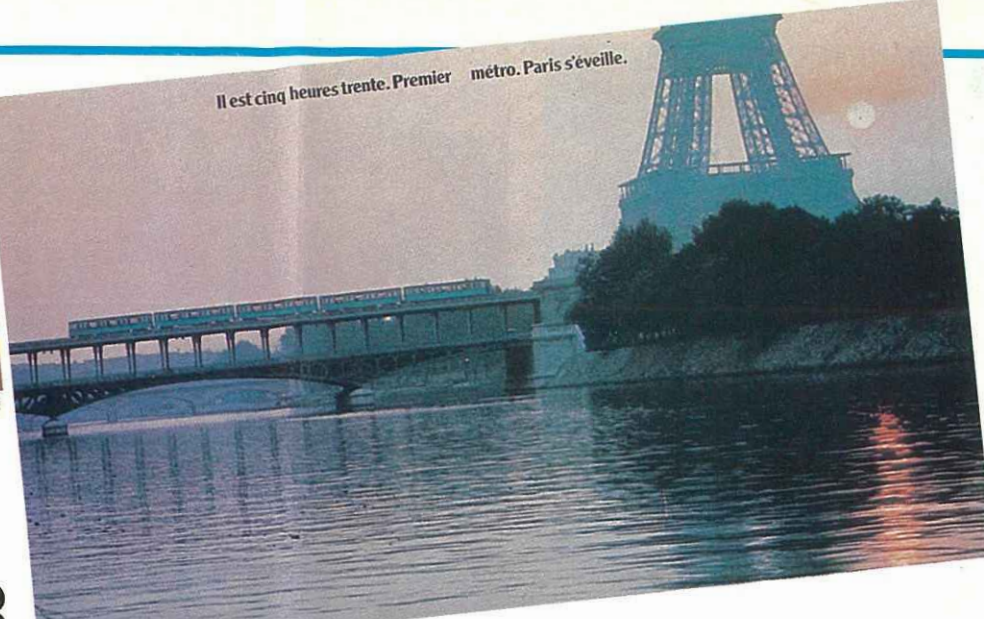
LA VILLE EST SAISSANTE, SAISISSEZ-LA

La ville bouge, change, évolue et se transforme. Une ville aujourd'hui, c'est fait de croisements et de rencontres, d'échanges et de carrefours. Cette ville aux mille visages et aux multiples paysages, il nous appartient de la transporter, de faciliter la vie de ses habitants, de leur permettre de mieux en profiter, de mieux la découvrir, de mieux la comprendre et de mieux l'apprécier. Jour après jour, tous les jours, chacun des agents de la RATP contribue à ce que chacun des habitants de Paris et de sa région puisse saisir la ville saisissante qui est la sienne, qui est la nôtre. Chaque jour, avec nos lignes de bus, de métro et de RER, nous écrivons la vie de la ville. C'est **RATP** notre métier.

Pour faire la ville avec vous.



Il est cinq heures trente. Premier métro. Paris s'éveille.



PUB STORY

Depuis les campagnes se sont succédé, fruits de l'union entre les sociétés d'études, l'agence de publicité ECOM et la RATP.

De la réclame à la communication

Que d'années ont passé depuis la première campagne publicitaire de la RATP ! Que d'évolutions aussi ! Nous étions en 1973 et la première opération était une information destinée aux voyageurs au moment de la mise en service des péages magnétiques.

Moins informatives, de plus en plus porteuses d'un message imaginaire voire spectaculaire, les campagnes témoignent de l'évolution de la politique de communication de l'entreprise. Après le bus et le métro, ce sont les transports en commun dans leur ensemble que l'on a valorisés, cette 2^e voiture utilisée par les Parisiens branchés des années 1980. 1981 est l'année de l'apparition du ticket. Il s'incarnera ensuite dans plusieurs personnages publicitaires. Durant ces 13 années, la RATP a souhaité promouvoir les services qu'elle propose mais mieux encore, elle a voulu que soit clairement défini le rôle de l'entreprise - service public - au sein de la ville. Cela donne aussi une toute autre dimension à sa communication. C'est le rôle des campagnes dites « institutionnelles » où la RATP définit et affirme sa mission. Elle facilite la vie de ceux qui habitent la ville et en même temps les invite à la construire. Pour Claude Tourault, directeur général d'ECOM « Le rôle de l'agence publicitaire est de transformer ce besoin de communication de l'entreprise en une attente pour les voyageurs afin qu'ils se sentent concernés... »



La RATP c'est moi.

Paris aux cent visages

Yves Krieff, président-directeur général de la SORGEM*, nous donne sa définition de la campagne institutionnelle.

« ... Dans une campagne de ce type, l'entreprise doit justifier non seulement économiquement mais aussi socialement et éthiquement la place qu'elle occupe dans la cité... Les campagnes 2^e voiture ont permis la constitution de la marque RATP... les campagnes institutionnelles seront la justification, qui ne peut être simplement économique ou marchande, de l'activité de l'entreprise ; en donnant un sens à cette activité, elles justifieront socialement son existence, elles montrent la direction, le projet global et collectif de la RATP... »

Dans ce domaine, l'entreprise a déjà lancé plusieurs campagnes.

La première date de 1976. Le rôle de la Régie dans la ville apparaît alors dans son message publicitaire. « RATP, les transports dans la ville » ou « Il est cinq heures, Paris s'éveille ». Voici l'heure des premiers métros, des premiers bus qui marquent l'éveil de la ville.

En 1981, avec « La RATP, c'est à moi », l'entreprise adopte un ton plus proche, plus familier.

Ce n'est pourtant qu'en 1983 que la RATP affirme le rôle qu'elle entend jouer dans la vie des habitants de Paris et de la région. Elle va au-delà de son rôle fonctionnel pour affirmer une vocation plus large : « Vive la ville » en témoigne.

Comme le ticket a été la « révélation » des campagnes de marque, l'année 1986 avec « La ville est saisissante, saisissez-la » représente une étape importante et ambitieuse dans la communication RATP. Au centre du débat, Paris. Paris inquiétant pour quelques nostalgiques, ville saisissante et riche pour les admiratifs, curieux ou avides. Paris possède des visages multiples.

La RATP épouse l'espace urbain. Elle veut réconcilier les habitants avec leur ville en la leur révélant, par un certain regard porté sur elle, en les invitant, comme le dit Y. Krieff à y vivre bien en la prenant telle qu'elle est dans sa complexité « saisissante ».

S. Fr.

* La SORGEM est une société d'études en communication et image d'entreprise.

Une diversité saisissante.



Collection privée

REGARDS SUR LA VILLE (suite)



Qui pourrait croire que le RER est à quelques mètres ?

Les transports, la RATP et la ville

Une histoire de famille

Les liens qui unissent transports et urbanisme ne sont pas nouveaux. A leurs origines, beaucoup de villes étaient avant tout des centres d'échanges situés au carrefour de voies de communication terrestres, fluviales ou maritimes.

Le mode de vie des habitants d'une région, les industries qui s'y implantaient ont toujours été influencés par les moyens de déplacement possibles.

Le transport comme l'eau, l'air, la lumière

Aujourd'hui, à plus grande échelle, ce qui était vrai hier se vérifie encore. Les agglomérations rassemblent en peu d'espace plusieurs millions d'habitants aux préoccupations et aux activités très différentes. Elles ont besoin d'un système de transport en commun adapté.

Il n'existe pas de ville sans transports mais à l'inverse ils permettent l'essor de la cité. Qui est la mère, l'enfant ? L'ancêtre, le descendant ? La cause, la conséquence ? Transport et villes sont indissociables et dépendants.

Les réseaux de la RATP assurent le tiers des déplacements motorisés en Ile-de-France. Tout ce qui concerne Paris, tout ce qui concerne l'espace



« Avec un ciel si bas qu'un canal s'est perdu... » (J. Brel).



« Le métro est le reflet de ceux qui l'ont créé ». Ici le fort d'Aubervilliers à moins d'une demi-heure du Châtelet.



collection privée

urbain, concerne la RATP. Rien d'urbain n'est étranger à la RATP.

Plus encore que les autres modes, le métro est le reflet de ceux qui l'ont créé. Yves Krieff, nous dira « ... Le mot métro doit nous rappeler que chemin de fer de la Métropole – métropolitain – est étymologiquement construit comme **meter** et **polis**, la ville mère... »

Il représente la ville et toutes ses activités. On ne peut imaginer le plan de Paris hors de celui du métro. Il suffit d'ailleurs de regarder étrangers ou provinciaux se repérer dans la capitale grâce au plan de métro.

La carte du temps

En Ile-de-France, la population s'éloigne de la capitale et vit en banlieue, 1^{re} ou 2^e couronne. On ne raisonne plus en terme de distance mais de temps. On entend moins « ... J'habite à 20 km de Paris... » que « ... je mets 3/4 h pour me rendre à mon travail... ». Ce sont les transports qui ont permis cette évolution, qui ont modifié la carte du temps.

Si les Parisiens sont partis en banlieue, c'est surtout pour des raisons financières. Les loyers et les appartements sont chers dans la capitale. Paris, pour maintenir son activité économique, a besoin de ses transports et, en même temps, ils modifient les habitudes de vie et d'achat. Quel est l'employé qui n'a jamais profité de son temps de coupure de demi-journée pour prendre le métro, le bus ou le RER afin de faire quelques courses, déjeuner avec un ami, se rendre à une exposition ou pratiquer son sport favori ?

Une ville, c'est fait d'habitants aux coutumes et cultures variées. Les raisons sont différentes pour chacun mais tous se déplacent. Une ville n'est jamais uniforme – c'est un ensemble de facettes. Par tous les services qu'elle offre aux voyageurs, la RATP facilite les déplacements, la communication. Elle facilite la vie des citoyens.

Mais elle propose aujourd'hui à ces derniers d'aller plus loin, de s'approprier leur ville, de se laisser fasciner par ses mutations, son foisonnement.

Il lui semble que c'est bien là le prolongement naturel de sa vocation de transporteur.

Sylvie FRECHARD

HISTOIRES COURTES DE LA VILLE INSOLITE



LA PLACE DU Y

– J'essaie de savoir ce qu'il y a dans l'immeuble voisin », répondez-vous, un peu hésitant car votre idée est ridicule.

Incompréhensible odeur

Mais peut-être aurez-vous de la chance.

« C'est un ancien hôtel » vous dira une dame qui a entendu votre conversation. Elle l'a longtemps fréquenté dans le cadre de ses relations professionnelles. L'hôtel avait des rideaux et la femme vingt ans de moins.

Le bistrot du coin – entendez qu'il fait l'angle mais pas hôtel – confirme :

« Ah oui, un bel hôtel. Il a fermé, on ne sait pas pourquoi ? »

Alors vous retransverrez la rue. C'est vrai qu'il n'y a plus de rideaux aux fenêtres ni de lumière le soir. En fait, derrière cette façade de belle pierre et ces balcons il n'y a plus d'immeuble. On l'a démolì pour faire place à une installation d'aération du RER. Peu de gens le savent dans le quartier. Ils pourraient pourtant s'étonner, quand la circulation se calme et que l'heure n'est plus aux frites, de cette incompréhensible odeur de métro.

Sur vos cartes de visite, vous pourrez faire imprimer : 145, rue La Fayette.

J. M.

Il y a un « truc » pour connaître l'envers du décor. Il ne faut pas craindre d'escalader les toits. On voit au centre et en haut une fenêtre du 145, de « l'intérieur ». Il ne reste qu'une course pour circuler au long des baies. Mais peut-être n'est-ce qu'une... légende.



Quels points communs entre les pyramides et le métro ? « Aucun » nous dira l'homme sensé. « Au moins un ! » dira l'architecte. « Au moins un ! » ajoutera Marcel Allain, l'inventeur de Fantomas. « Au moins un ! » ajoutera l'ingénieur des travaux. Cela fait au moins trois pour le lecteur d'*Entre les lignes*.

Depuis 4 500 ans, les pyramides d'Égypte n'ont, semble-t-il, pas encore livré tous leurs secrets. Deux architectes français ont entrepris de « faire dire » à la plus grande, « Kheops », son secret sur la « chambre du pharaon ». Ils perpétuent ainsi une tradition dont Champollion, qui déchiffra l'écriture des hiéroglyphes, est l'un des maîtres. Le premier point commun aux pyramides et au métro est leur style de construction : on commence par le sommet (la voûte), puis les côtés (piédroits), puis le sol (radier).

« C'est la guerre »

Ces deux architectes, dit-on, ont été taquinés par la lecture d'une bande dessinée *Le mystère de la grande pyramide*. Les galeries sombres fertilisent l'imagination. En quarante-quatre volumes, l'auteur de *Fantomas* évoque cent fois le métro. On dit même que le métro a inspiré Marcel Allain pour trouver le nom de *Fantomas* qui trouvera à son tour, dans le métro, l'amour.

Existe-t-il une chambre du pharaon à Paris ?

Certes – tome 40 – *Fantomas* détourne un métro sur une voie située dans les carrières de gypse de Montmartre. Mais pour l'essentiel, elles ont été comblées depuis par l'Inspection générale des carrières.

Que reste-t-il alors à notre imagination ?

Une date au moins : le 2 septembre 1939. C'est la guerre. On limite le trafic, on ferme certaines stations.

Plusieurs ne seront pas réouvertes. On les appelle « stations mortes ».

C'est le cas de « Cluny » sur la ligne 10, entre « Odéon » et « Maubert » qui revivra partiellement quand la gare Saint-Michel sera achevée, comme accès.

EN FAÇADE

Vous cherchez, pour une raison qui vous regarde, une adresse peu contraignante mais pratique ? Vous la souhaitez dans un quartier présentable ? Cela s'appelle une façade. Il y en a beaucoup. En voici une, mais il faudra fournir la boîte aux lettres.

Avez-vous déjà rêvé d'une porte qu'on pousse et derrière, rien ? Trou, néant, vide, chute... puis le réveil, en sueur... enfin, le calme qui revient.

Vous dormez mal, consultez peut-être un médecin, cette histoire est plus simple.

L'immeuble semble cosu, le toit est couvert d'ardoises, il s'en dresse de plus gris dans le quartier. Ses balcons portent généreux devant de larges baies. Vous trouverez, car nous sommes à Paris, à côté un bistrot et en face, une station service. Le métro « Gare-du-Nord » est à deux pas. Alors poussez la porte en fer, peinte en faux bois. Elle résiste ? Ne cherchez ni sonnette, ni boîte aux lettres.

Vous avez de la chance. Il y a des travaux dans l'immeuble voisin. La cage d'escalier est mitoyenne. Montez ! Pas une fenêtre ne l'éclaire, pas de cour intérieure (voir photo).

« Que faites-vous là ? » vous dira probablement le contremaître du chantier.

HISTOIRES COURTES DE LA VILLE INSOLITE (Suite)

C'est « Champ-de-Mars » près de la Tour Eiffel, ligne 8 entre « Ecole-Militaire » et « La Motte-Picquet ».

Fortification

C'est « Arsenal », près du pont du même nom, ligne 5 entre « Quai-de-la-Rapée » et « Bastille ».

C'est « Saint-Martin », ligne 8 et 9, réouverte à la Libération puis rattachée à « République », en direction de « Strasbourg-Saint-Denis ».

C'est « Croix-Rouge », aux couleurs de celle de l'Évêque de Meaux, ligne 10 entre « Sèvres-Babylone » et « Mabilon ».

Que s'y passe-t-il, la nuit venue ? Les stations disparues rêvent-elles ?

D'autres réalisations encore pourraient faire poser la question : « Y a-t-il un bout au tunnel ? Une autre chambre du pharaon. » C'est « Murat », cette station qui raccorde les lignes 8 et 9 ; c'est la célèbre « voie des fêtes », prolongement de la ligne 3, prévoyant l'éventualité du raccordement de la ligne 7 entre « Porte-des-Lilas et Place-des-Fêtes » (par voie sud et à « Pré-Saint-Gervais » (par voie nord). C'est « Martin-Nadaud », longtemps la plus courte interstation à 226 mètres de « Gambetta ».

Reste encore un sourire et un mystère.

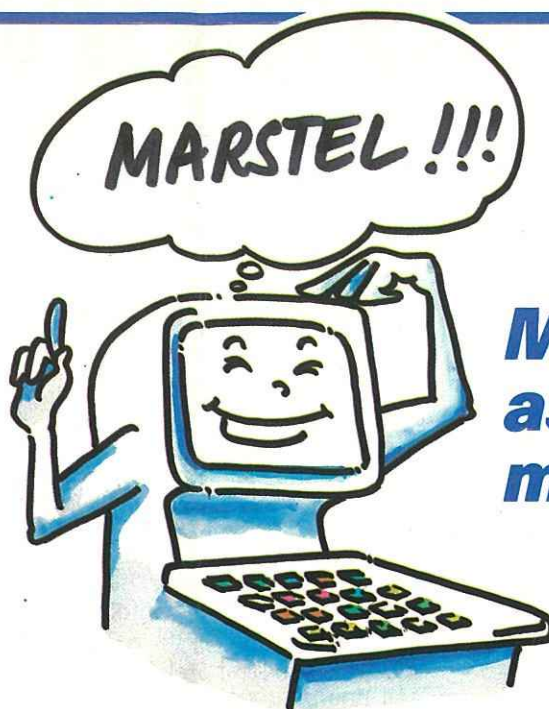
Le sourire est d'avoir retenu le nom d'un grand général napoléonien, spécialiste des fortifications, pour nommer la station « Haxo » sur la « voie des fêtes ». Si bien fortifiée en 1920 qu'elle n'a jamais laissé pénétrer un voyageur. N'ayant pas d'accès, elle n'a jamais servi.

Le mystère c'est, dit-on, l'existence de voies sous l'hôtel de ville comme il y existait des carrières suffisamment larges pour laisser passer des carrosses, qui permettaient déjà à Henri IV les sorties les plus discrètes.

Certains doivent savoir.

Mais il est bien que, comme les pyramides, cela reste un peu mystérieux. Mystère, Pyramide, Hiéroglyphe, l'incertitude c'est aussi la place du Y.

Jacques MARION



Minitel assistance maintenance

Déterminer à distance l'origine d'une panne et être assuré d'effectuer du premier coup la réparation adéquate : le rêve de tout agent d'entretien ! Aujourd'hui le rêve devient réalité grâce au Minitel.

« Allo, les dépêches. Ici Étoile-RER. L'escalier mécanique 30 est en panne. Impossible de le faire démarrer après avoir réarmé l'arrêt d'urgence. »

Chaque jour, plusieurs appels analogues d'agents de station parviennent à Bourdon, au Centre technique de résolution des signalements (CTRS), plus connu sous le nom de bureau des dépêches. Celui-ci contacte alors les équipes d'entretien concernées, en ne leur transmettant le plus souvent que le numéro de l'appareil en panne. En arrivant sur le terrain, les dépanneurs de TE (1) ont parfois de mauvaises surprises : pannes fugitives impossibles à détecter avec les moyens habituels, fausses pannes dues à une mauvaise manipulation ou à un défaut d'alimentation, pannes insolites touchant des pièces réputées fiables...

Et revoilà nos dépanneurs sur la route, contraints d'effectuer des allers et retours avec leur attelage pour se procurer l'outillage supplémentaire ou la pièce détachée manquante.

De la souricière...

« Il y a vingt ans, on comptait à peine plus de quatre-vingts escaliers mécaniques dans le métro. Aujourd'hui, ils sont près de sept cent cinquante, dispersés aux quatre coins du réseau... Le temps des armoires de commandes avec quelques lampes, indiquant si l'appareil fonctionne ou ne fonctionne pas, est dépassé. La maintenance a besoin de nouveaux outils. » Entré à la Régie en 1968, Anselme Cote a vécu ces trans-

formations. Après des années passées dans l'ancien service des équipements électriques de la direction des travaux neufs, il travaille depuis 1984 à la division « Études et réalisations » du département électromécanique du service TE.

« Au cours de ma carrière, j'ai participé à de nombreuses opérations de modernisation des accès et des stations du métro... Les automatismes deviennent chaque jour plus compliqués. Regardez les ascenseurs, ils fonctionnaient à l'origine avec des lif-tiers... Ils ont été progressivement remplacés par des équipements modernes dont le fonctionnement, largement automatisé, tente de coller de près aux besoins du trafic. Le confort de l'utilisateur se traduit par des armoires de commandes de plus en plus sophistiquées. Ainsi à Jaurès, il y a deux cent cinquante relais de commande par ascenseur. J'ai le souvenir d'avoir passé des heures à chercher une panne et à poser des souricières (2) pour piéger un contact électrique défaillant... C'est cela qui nous a incité à faire appel à la micro-informatique et aux possibilités des automates programmables industriels lors du renouvellement des ascenseurs de Pré-Saint-Gervais (3). »

L'automate programmable commande le fonctionnement de l'ascenseur et, en parallèle, il surveille l'état des installations. Quant un incident survient, il enregistre la nature de l'avarie et il établit un prédiagnostic de la panne. Tout cela s'inscrit sur une imprimante et les renseignements sont ainsi à la disposition des équipes de maintenance quand elles arrivent sur le terrain.

Mais l'idéal serait de les transmettre aux équipes avant même qu'elles se déplacent. C'est l'un des objectifs du projet MARS (4) développé depuis trois ans par les services techniques.

Le projet est ambitieux d'autant qu'on compte plus de 5 000 équipements électromécaniques sur le réseau ferré (ascenseurs, escaliers mécaniques, postes d'éclairage-force, postes d'épuisement, trottoirs roulants...). « Les installations fonctionnent correctement pendant 98 % du temps. C'est donc inutile de les interroger toutes les dix ou quinze secondes pour savoir si tout va bien. Par ailleurs, pour permettre le dialogue entre un ordinateur central et un automate programmable local, il faut installer une liaison spécialisée... Je vous laisse imaginer le coût d'un nouveau réseau de transmission reliant cet ordinateur aux milliers d'installations techniques du métro et du RER ! »

... au Minitel

« Quand vous voulez avoir des nouvelles de votre famille, qu'est-ce que vous faites ? Vous passez un petit coup de fil. Alors pourquoi ne pas avoir un dispositif permettant de prendre des nouvelles des installations quand on le souhaite, d'autant qu'il y a des téléphones partout à la Régie. L'idée est partie de là ! » Quoi de plus simple, évidemment... A condition d'y penser !

« Les installations n'ont pas toutes le même âge, loin s'en faut ! C'est pourquoi nous avons cherché à mettre au point un système qui soit indépendant de la technologie des équipements.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec la société SPIE-Batignolles... L'élément central du dispositif est une carte de gestion électronique qui recueille les données sur le fonctionnement des installations, qui établit diverses statistiques et qui conserve en mémoire ces informations. Cette carte peut dialoguer directement avec les automates programmables qui pilotent les installations récentes. Dans le cas d'une armoire de commande à relais, on utilise une carte interface spéciale. Enfin, un simple MODEM (5) assure la transition avec le réseau téléphonique de la Régie. »

A l'autre bout de la ligne téléphonique, les informations s'affichent à la demande sur l'écran d'un Minitel. « Pourquoi encombrer les bureaux avec des terminaux spécialisés quand un simple Minitel suffit. C'est en outre un appareil universel qui a bien d'autres utilisations que la télésurveillance (surveillance à distance) des installations électrotechniques du métro et du RER. » De la combinaison entre les objectifs du projet MARS et les possibilités du Minitel est né, début 1985, le système MARSTEL (6).

Allo, Étoile 30

Depuis un an et demi, le prototype du système MARSTEL est testé sur l'escalier n° 30 de la gare RER d'Étoile-Charles-de-Gaulle. « En cas de panne, vous décrochez le combiné du téléphone et vous composez le numéro d'appel du local où se trouve l'escalier mécanique. Quand la communication

est établie, une image apparaît sur l'écran du Minitel. Vous tapez votre code d'accès et vous vous retrouvez en liaison directe avec la carte de gestion du MARSTEL qui surveille le fonctionnement de l'appareil. Celle-ci affiche un menu, comme n'importe quel serveur Minitel. Vous pouvez alors connaître l'heure et l'origine exacte de l'incident. Avec ces renseignements, il est possible d'avoir une idée précise de la cause de la panne... Maintenant, à tout moment, vous pouvez aussi appeler l'escalier E 30 d'Étoile pour obtenir des informations ou des statistiques de fonctionnement contenues dans la mémoire du MARSTEL. Vous pouvez ainsi adapter certaines opérations d'entretien cyclique au rythme réel de vie de l'appareil ! MARSTEL amorce une évolution des

(1) Service des équipements électriques.

(2) Une « souricière » est un montage électrique qui permet de figer l'état d'un relais dans un circuit de commande. Dès que le relais est activé, la souricière « se referme » ce qui permet ensuite de savoir si le relais a bien ou mal fonctionné. Plus qu'une technique rigoureuse, le montage des « souricières » tient davantage du bricolage et de l'astuce. Le métier et l'expérience comptent alors beaucoup.

(3) Voir *Entre les lignes* n° 79, p. 7 et 8.

(4) Moyen d'aide à la résolution des signaux. Le projet MARS vise un double objectif : d'une part la centralisation des alarmes d'incident dans un PC technique, d'autre part la télésurveillance des installations.

(5) Un MODEM est un dispositif électronique spécial qui permet de transformer des signaux électroniques (bits) en signaux électriques modulés, aptes à voyager le long d'un fil téléphonique... et vice versa. Le nom MODEM provient de la contraction des mots « modulation-démodulation » qui désignent, en termes physiques, l'opération accomplie par ce dispositif.

(6) Moyen d'Aide à la Résolution des Signaux par transmission d'informations via le réseau téléphonique intérieur.

Anselme Cote appelle sur Minitel l'escalier mécanique d'Étoile E30.





techniques d'entretien. Celle-ci devrait nous faire passer d'une maintenance préventive à une maintenance prédictive, individualisée installation par installation. »

Sur le terrain, MARSTEL a l'aspect d'un banal coffret métallique. Toutefois, la présence d'un clavier de commande et d'une petite imprimante trahissent la nature « électronique » du dispositif.

« Tout le monde doit avoir accès facilement aux informations de MARSTEL, que l'on soit à distance devant son Minitel ou sur le tas devant l'appareil... Un dispositif comme MARSTEL doit d'abord être utile aux gens de

l'entretien. Notre finalité, ce n'est pas de faire de la technique pour la technique ! »

Le succès au bout du fil

Les résultats encourageants obtenus avec le prototype d'Étoile 30 ont incité les responsables de TE à étendre l'expérience MARSTEL à une trentaine d'équipements techniques afin d'évaluer précisément l'intérêt du système. D'ici la fin de l'année, une douzaine d'escaliers mécaniques du RER, quatre ascenseurs, dix groupes de pompage et deux ou trois ventilateurs seront sur Minitel. Courant 1988, les deux cent quarante escaliers mécaniques du RER devraient être équipés. Les travaux de montage et d'installation sur le terrain seront entièrement réalisés par les équipes de TE. Une façon de se sortir de l'entretien classique... « Le coût moyen de MARSTEL est d'environ 15 000 F par appareil. C'est le quart du prix de revient des systèmes traditionnels d'aide à la maintenance... Cela n'a a priori rien d'étonnant car MARSTEL correspond à une nouvelle utilisation d'équipements existants. »

Présenté au dernier Salon Interelec de Paris, le système MARSTEL a suscité un vif intérêt chez de nombreux industriels. « Beaucoup de grandes entreprises sont confrontées aux mêmes problèmes d'entretien que nous. Mais, elles ne souhaitent pas investir des sommes énormes dans l'installation d'un système d'aide à la maintenance. MARSTEL leur apporte une solution... Il y a quelques semaines je suis allé en Italie, chez Ansaldo (7). Il voudrait utiliser MARSTEL pour surveiller les machines dans leurs usines de Gênes... Sofredu se montre également intéressée par ce dispositif qui lui permettrait d'exporter son savoir-faire hors des domaines traditionnels des transports urbains. »

Téléphoner à un escalier mécanique pour prendre des nouvelles de sa santé : l'idée semble a priori saugrenue. Or, elle est techniquement possible et économiquement intéressante. Comme quoi le succès, c'est simple comme un coup de fil !

Christian CHAUMEREUIL

(7) Ansaldo est le premier constructeur italien de matériel électrique.

DEBUT DE COMMUNICATION

Misat TE MARSTEL

VOUS ETES EN LIAISON AVEC
L'ESCALIER MECANIQUE

ETOILE E30

ETAT DE L'APPAREIL :

- CDE EXPLOITATION DISTANCE
- CDE CONTINUE
- MONTEE

TAPEZ Suite POUR VOTRE CODE D'ACCES
02 DECNX SUITE*

Misat TE ETOILE E30

MENU

- 1 DEFATS
- 2 ETATS
- 3 STATISTIQUES
- 4 MESURES
- 5 CARACTERISTIQUES GENERALES
- 6 MESSAGERIE
- 7 REMISE A L'HEURE
- 8 RETOUR A LA PREMIERE IMAGE

* TAPEZ VOTRE NUMERO -
02 DECNX SUITE*

Misat TE ETOILE E30

ETATS

- 1 11/10/85--07H52mn34
MARCHE MONTEE DISTANCE
- 2 11/10/85--07H52mn28
COMMANDE NORMALE
- 3 11/10/85--07H52mn25
COMMANDE ENTRETIEN
- 4 11/10/85--07H50mn47
MARCHE MONTEE DISTANCE
- 5 11/10/85--07H50mn16
COMMANDE NORMALE
- 6 11/10/85--07H50mn13
COMMANDE ENTRETIEN

* TAPEZ S POUR LES ETATS SUIVANTS
* TAPEZ P POUR LES ETATS PRECEDENTS
* TAPEZ Retour POUR REVENIR AU MENU
02 DECNX SUITE*

Misat TE ETOILE E30

DEFATS

- 1 11/10/85--07H50mn53
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL
- 2 10/10/85--23H56mn36
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL
- 3 09/10/85--23H22mn04
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL
- 4 09/10/85--20H22mn50
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL
- 5 09/10/85--08H56mn17
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL
- 6 09/10/85--05H18mn47
AA1 NON LEVEE FREIN ADDITIONNEL

* TAPEZ S POUR LES DEFATS SUIVANTS
* TAPEZ P POUR LES DEFATS PRECEDENTS
* TAPEZ Retour POUR REVENIR AU MENU
02 DECNX SUITE*

LSTS

S comme Sofretu

LUMMUS
CREST INC.



SOFRETU

Février 1985, Bloomfield, état du New Jersey, USA : la société LSTS, filiale américaine de Sofretu est officiellement créée.

LSTS, autrement dit « L - S - Transit Systems » est une société de droit américain au capital de 100 000 dollars dont Sofretu possède la moitié des parts et Lummus Crest Inc. les autres 50 %.

La création de cette filiale outre-Atlantique répond à la volonté de Sofretu de prospecter de nouveaux marchés en Amérique du Nord, États-Unis et Canada. La participation dans cette filiale d'une société américaine, Lummus Crest Inc., qui jouit d'une excellente réputation aux États-Unis, apporte à Sofretu une très bonne connaissance des marchés américains et de leur environnement sociopolitique.

Vers de nouveaux marchés

Après l'Amérique latine, le bassin méditerranéen et l'Extrême-Orient, Sofretu s'est efforcée de gagner de nouveaux marchés tels les États-Unis et le Canada. Mais les conditions du marché ont évolué, elles sont devenues plus difficiles. Sofretu s'efforce de s'adapter à cette évolution. Elle intervient moins désormais dans la création de nouveaux systèmes de transport dont la plupart des grandes villes sont aujourd'hui dotées.

Une année d'existence et déjà un bilan

Un nouveau contrat pour Sofretu. Après une année d'existence, la société LSTS (L - S - transit Systems), filiale de Sofretu aux États-Unis remporte son premier contrat important.

Le New Jersey Transit vient en effet de confier, en juin dernier, à LSTS une étude sur l'accroissement de la capacité d'accueil et de passage de l'une des grandes gares de Manhattan à New York Penn Station.

Cette étude (menée avec Sofrerail) portera sur l'exploitation, les infrastructures et les équipements.

Une première tranche ferme du contrat a été signée pour un montant de 1,6 million de dollars, le montant total devant atteindre 4 millions.

Bien que n'ayant réellement démarré ses activités que fin 1985 - début 1986, LSTS après un an d'existence, a déjà obtenu un certain nombre de marchés.

Un premier contrat de 25 000 dollars signé en janvier 1986 avec le Comté de Westchester près de New York, concernait la promotion et le marketing d'un réseau d'autobus.

Trois autres contrats ont été ensuite emportés par LSTS à :

Cleveland : étude sur la signalisation d'une ligne de type métro.

Pittsburgh : expertise sur les problèmes d'exploitation et d'entretien du réseau autobus.

Newark : étude préliminaire de liaison aéroport, bureaux, centre ville.

Outre ces contrats, des perspectives : notamment pour des études de conception et d'ingénierie à New York (réseau de type métro), Houston (gare de correspondance autobus), Newark (dépot bus et atelier central).

Des contrats « en poche », des projets en bonne voie, mais aussi des perspectives à la Nouvelle-Orléans, Orlando, Chicago, Atlantic City, Ford-Lauderdale et Tampa en Floride. Un bon début pour une jeune société !

S. Fe

Elle s'oriente vers une diversification de ses produits, apporte son concours à l'amélioration des systèmes existants, notamment dans les domaines de l'exploitation, de la gestion et de la maintenance.

Une filiale américaine, pourquoi ?

Lummus Crest Inc. est un bureau d'études de 2 000 personnes environ, filiale d'un groupe très important Combustion Engineering (2 milliards de dollars de chiffre d'affaires) qui exerce dans les domaines de la thermique, de l'énergie et du pétrole. Ces activités complètent les services traditionnellement offerts par Sofretu dans le domaine des transports urbains et suburbains (assistance technique, ingénierie, expertise, formation du personnel...)

Lummus Crest Inc. c'est une grande pratique du management à l'américaine ; Lummus Crest Inc. c'est aussi une bonne connaissance des techniques de base couramment appliquées dans les transports urbains (génie civil et équipements).

Lummus Crest Inc. ? Un « plus » non négligeable.

Sofretu a donc réuni de nombreux atouts pour sa conquête de l'Ouest ! Le savoir-faire de Sofretu-RATP reconnu dans le monde entier bénéficie avec Lummus Crest Inc. d'une identité américaine et d'un partenaire connaissant bien les procédures de l'environnement socio-politique.

LSTS, un cocktail franco-américain réussi qui fera sans nul doute apprécier outre-Atlantique la technologie française des transports collectifs urbains.

Simone FEIGNIER

RATP-Minoli

L'avenue Hoche, une des grandes avenues qui aboutissent à la place de l'Étoile. A son autre extrémité, une voie plus étroite vous emmène au parc Monceau, c'est l'avenue Van-Dyck. Juste avant de franchir les grilles du parc, discrète, semblable à une bouche de métro, l'entrée du CPTA. Mais que de marches pour parvenir aux salles de cours. 76 très exactement !



Le centre de perfectionnement technique et administratif de la RATP est ouvert au personnel de l'entreprise, aux membres du Comité d'entreprise et aux stagiaires TUC. C'est là que sont dispensés les cours pour ceux qui souhaitent passer des concours ou examens internes à l'entreprise.

Le 25 septembre dernier, il fêtait son anniversaire. L'occasion aussi d'inaugurer la rentrée 1986-1987 et de décerner des prix aux lauréats de la session précédente. C'est ce qui a été fait dans une des 50 salles de cours dont dispose le CPTA, en présence de Michel Rousselot, directeur général de la RATP, et des principaux directeurs ou de leurs représentants.

C'est aussi le moment pour *Entre les Lignes* de faire le point sur ce centre. Beaucoup d'agents de la RATP le connaissent non pas pour y avoir usé leurs fonds de culotte, mais pour y avoir passé de nombreuses heures en plus de leurs activités professionnelles au

Ce qui encourage aussi les élèves à venir, ce sont leurs bons résultats. Au palmarès de l'école : 85 certificats de formation professionnelle délivrés, dont 10 avec mention « très bien », 100 % de réussite au CAP, 62 élèves de 2^e année brevetés en secourisme et 12 de 3^e année au niveau national.

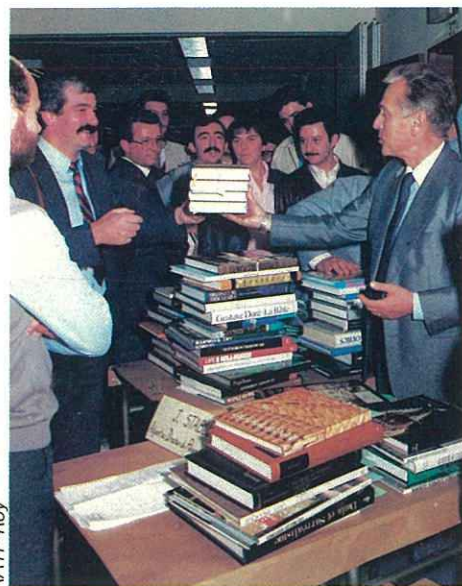
En individuel, si un mécanicien d'entretien, Patrick Poulain se classe 1^{er} des 3^e année, c'est une jeune fille, Nadège Cros, qui a la meilleure moyenne : 16.5/20 sur les 3 années !

En seconde et première année les premiers sont respectivement Sylvain Michel et Philippe Bordas.

En s'adressant successivement aux jeunes, aux « récompensés » et aux meilleurs ouvriers de France, Paul Reverdy, président de la RATP, parla de « fête de la jeunesse et de la qualité » en insistant sur le rôle que joue l'école pour apprendre « le métier d'homme ».

La visite, ensuite, n'a épargné aucun recoin, de la salle de conférences aux vestiaires, du restaurant aux ateliers.

Cependant, le « clou du spectacle », c'est l'exposition des œuvres primées au concours du meilleur ouvrier de France. D'abord, parce qu'on est ainsi fait, on se demande à quoi ça sert. Puis, petit à petit, en regardant mieux, on découvre le travail, la minutie.



Les lauréats de la précédente session reçoivent leur prix.

Noisiel bouge

La fête marquait aussi la troisième rentrée scolaire à l'école technique. L'occasion de faire un premier bilan avec le directeur, Gérard Parâtre.

« ELL. - Pour les visiteurs, Noisiel c'est beau et cela semble bien conçu. Cette impression est-elle confirmée par l'usage ? »

G. P. - Sans hésiter, oui. La conception se révèle à la fois fonctionnelle et agréable. Pour nos jeunes, l'agréable contribue à l'efficacité. Tout cela se retrouve dans les rapports humains et permet de travailler dans une bonne ambiance. Dans ce cadre, l'existence d'équipements sportifs propres à l'établissement s'est aussi révélée très positive, tant pour les élèves que pour le personnel. Bien sûr, nous avons dû corriger quelques imperfections. Par exemple, le parti architectural et les matériaux de construction des ateliers qui ont permis d'assurer un volume utile et un éclairage naturel satisfaisant, se sont par contre traduits à l'usage par un volume sonore excessif lors de certains exercices particulièrement bruyants. Nous avons donc équipé un atelier de corrections acoustiques et des dispositions complémentaires pour le traitement du bruit sont à l'étude.

ELL. - Et au plan pédagogique ?

G. P. - Nous essayons d'adapter nos formations aux besoins de la Régie et à l'évolution des orientations de l'Éducation nationale. Ainsi nous abandonnons progressivement la préparation des CAP en 3 ans. Désormais, nous préparons à des Brevets d'études professionnelles (BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production et BEP électrotechnique) en deux ans. Nous consacrerons la troisième année à une formation complémentaire de type alterné avec des stages dans l'entreprise, le tout débouchant comme actuellement sur le Certificat de formation professionnelle qui restera le critère de recrutement à la Régie.

ELL. - Tout cela nécessite de nouveaux moyens.

G. P. - Bien sûr, et notamment les plus modernes. Nous nous sommes équipés de micro-ordinateurs, d'automates programmables, de machines-outils à commande numérique, d'appareillages de contrôle électronique.

Nous prévoyons en outre d'acquérir un système d'enseignement assisté par ordinateur pour le dessin industriel et l'oléopneumatique.

ELL. - Et la « formation continue » ?

G. P. - Là encore, nous avons défini de nouveaux axes de collaboration avec les services de la Régie. Nous nous attachons

d'abord à proposer des programmes bien adaptés aux besoins et aux techniques modernes en apportant en outre une pédagogie spécifique à la formation continue et à la promotion sociale.

En fait, l'école de Noisiel a remarquablement pris le relais de celle de Mozart. Nous le pressentons en nous installant voici deux ans et ces impressions sont totalement confirmées. »

« LOOK »

Le temps n'est plus où l'on sort les habits du dimanche pour la fête de l'école. Il reste bien quelques « costumes-cravates », mais l'essentiel est au goût du jour. Le « jean-blouson-baskets » se maintient bien au milieu des vestes en coton léger, souvent noir, sur chemise ouverte. Toutes les coiffures sont représentées : la « banane » des rockers cède du terrain au « droit sur la tête » avec une bonne dose de gel. La décontraction n'a pas totalement vaincu la difficulté à monter les 5 marches permettant de monter sur l'estrade. Arrivé en haut, comme il y a 20 ans, quel bonheur de vite remettre les mains dans les poches.

Il ne s'agit que des élèves... bien entendu.

Quand, alors, l'auteur de l'œuvre vous révèle que « ça ne sert à rien », cela n'a plus d'importance. Au contraire, cet « aveu » devient « valeur ajoutée ». Et en plus, c'est beau ! Cela est confirmé par la troisième catégorie de travaux, la serurerie, qui représente une porte. Cette

ressemblance à ce qu'on connaît oblige à regarder plus longtemps, pour que se révèle toute la difficulté et la patience du travail.

Pour en donner une idée, un « juge » de la catégorie mécanique générale annonce, pour vérifier la qualité

de 30 pièces, 22 000 mesures !

Mais quand on aime le travail bien fait, on ne compte pas.

Jacques MARION

détriment de leurs loisirs et de leur vie familiale. Des efforts personnels sanctionnés « in fine » par un examen ou un concours qui permettra à certains d'entre eux d'obtenir une promotion. C'est ce que l'on appelle la promotion sociale. Elle existe à la RATP à tous les niveaux jusqu'à ce que l'on appelle la « promotion supérieure du travail » ou le concours d'aspirants et de rédacteurs.

Un enfant de la guerre

1986... il y a 40 ans... 1946. C'est un peu avant – en 1942 très exactement – que le CPTA abrita les premiers cours, mais sans structure véritable.

Remontons encore le temps ; avant la Seconde Guerre mondiale, ce qui est aujourd'hui le CPTA était exploité par le réseau ferré. On garait dans cette boucle les trains de la ligne 3 faisant terminus à la station Villiers.

Pendant la guerre, les lieux servent d'abris et de locaux d'archives. Par la suite, le réseau ferré ne reprendra jamais ces installations. « L'ancienne boucle de Villiers » restera à jamais fermée

à l'exploitation. De ce passé il reste – outre l'emplacement sous terre et un ensemble de salles ayant la forme d'un fer à cheval – une porte à l'extrémité du CPTA donnant directement sur les voies.

Au service de 4 000 élèves

Le CPTA d'aujourd'hui n'a pas grand chose en commun avec celui de 1946. Il a accueilli au cours de la session 1985-1986, près de 4 000 élèves, dispensant une centaine de cours différents enseignés par 120 professeurs.

50 % d'entre eux environ sont des professeurs de l'Éducation nationale travaillant dans des lycées, collèges, grandes écoles ou facultés.

D'autres, travaillent à la RATP et enseignent en dehors de leur métier. C'est vrai surtout pour les matières les plus techniques, typiquement RATP, comme par exemple la technologie du matériel voie et bien d'autres encore.

Il y a quarante ans, la réalité était sans doute plus modeste, mais l'activité avait au moins le mérite d'exister. En

1945-1946, un peu plus de 1 500 élèves suivaient une quinzaine de cours. Depuis, le CPTA n'a jamais cessé de se développer pour répondre aux besoins de l'entreprise et à ceux de promotion des agents.

Il s'est aussi modernisé... 1983 est l'année des premières expériences vidéo et de l'enseignement assisté par ordinateur pour des cours de mathématiques dans un dépôt.

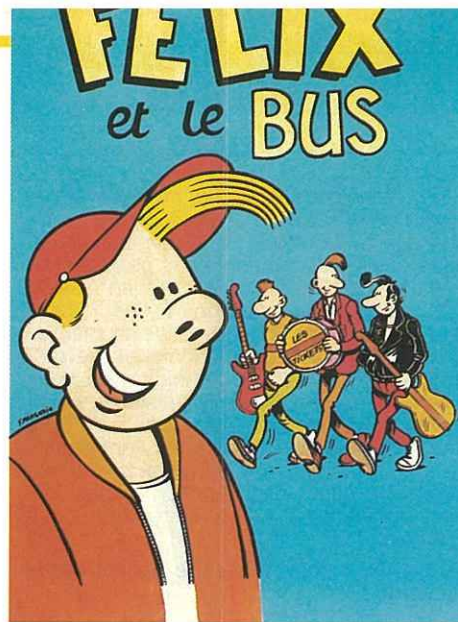
Certes, tout n'est pas parfait. Au chapitre des difficultés, l'éloignement du CPTA par rapport à de nombreux attachements et au domicile des agents.

A court terme, pas de remède miracle. La RATP n'envisage pas « d'éclater » en différents endroits ce centre de formation. L'idée d'un CPTA plus en « centre-ville » n'a jamais été abandonnée mais pour les prochaines rentrées au moins, le CPTA conserve la même adresse : 8, avenue Van-Dyck.

Un quinquagénaire au cœur de Paris ? Nous verrons bien...

Sylvie FRECHARD

Nouvelle campagne en faveur de l'autobus. Sur une idée de l'UTP (Union des Transports Publics) une quarantaine de réseaux de transports en commun ont monté des actions de promotion du bus. Elles se dérouleront, selon les réseaux, à la fin de cette année ou au début 87.



Du 10 au 29 novembre, la RATP participe à cette campagne bus. Elle propose un grand jeu aux enfants de 9-10 ans, jeu grâce auquel ils pourront gagner un album original de bandes dessinées « Félix et le bus ». Le héros en est – on l'aurait deviné – non pas Lucky Luke ou Blake et Mortimer mais bien... le bus !

Pratique, pas cher, agréable

L'originalité de cette campagne repose sur la cible choisie, les enfants, et sur le matériel utilisé : les messages

destinés aux adultes sont en effet présentés à travers les BD enfantines, au ton humoristique mais aussi didactique ; et sans aucun matraquage publicitaire.

De lecteurs passionnés, les enfants deviennent les vecteurs de l'information, du message à faire passer « Bus pratique, bus économique, bus plaisir » auprès de leurs parents.

C'est toute une stratégie d'humour et d'amusement qui a été ainsi mise en place.

Pas pratique, cher, pas agréable ni sympa le bus ? Félix nous démontre par

a + b le contraire. L'enfant est un malin, l'enfant sait se débrouiller en ville, il sait prendre l'autobus. Pourquoi ses parents ne seraient-ils pas tout aussi malins et débrouillards ?

Circuler en autobus en ville est un jeu d'enfant, c'est évident.

Prendre le bus c'est être libre : on peut lire, regarder la vie de la ville ou rêver à l'Afrique mystérieuse et délivrer Linda, la nièce de l'archéologue Pierre de Taille, comme Benoît Bonchien le héros de JANOS.

Prendre le bus c'est aussi échapper aux tracasseries automobiles, aux inconvénients de la circulation, c'est économiser sa voiture.

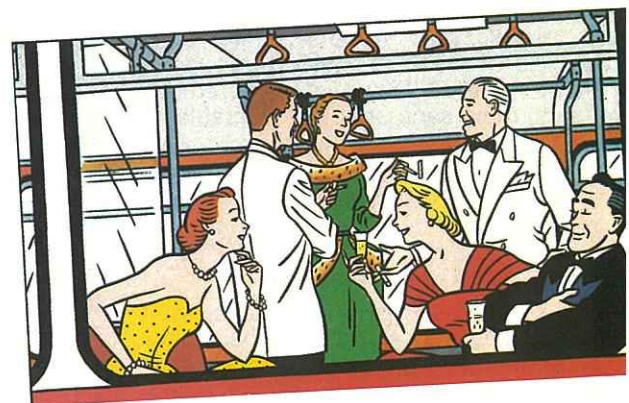
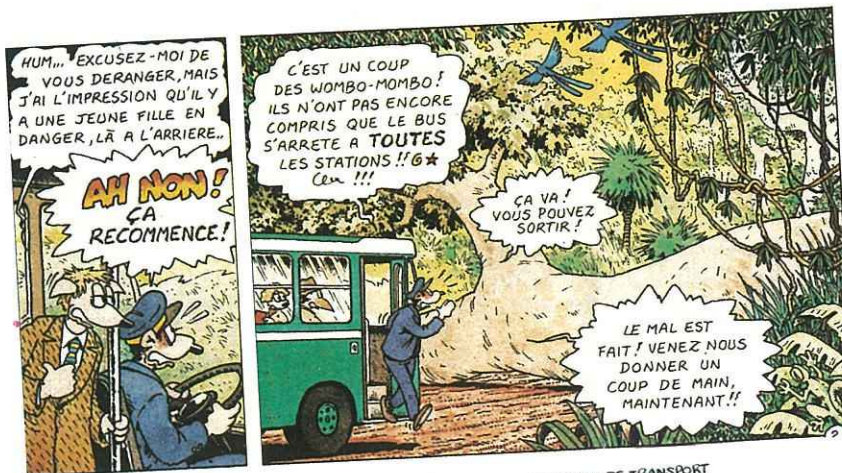
La preuve (par 9) est faite par « Félix » et les parents ainsi éduqués par leurs enfants seront séduits par cette campagne, par le bus qui leur simplifie la ville par le bus qui leur embellit la ville.

Séduire pour informer

Cette campagne vise à atteindre en priorité ceux qui ne prennent jamais ou pas régulièrement l'autobus.

L'objectif est donc de fidéliser les utilisateurs occasionnels tout en intriguant les clients potentiels.

En utilisant l'humour et le rire, il faut avant tout séduire, rendre l'autobus « sympa » et attrayant, lui donner un





nouveau statut, une image qui emprunte moins à la raison qu'à la sympathie et à une certaine forme de plaisir.

Un nouvel univers de l'autobus, lié à la vie de la ville, est ainsi créé au travers d'éditions et de jeux.

Finalement, « Félix a raison : on roule bien, c'est peinar et puis c'est pas cher » le bus.

La règle du jeu

Comment démontrer l'intérêt de l'autobus aux enfants et les faire devenir acteurs si ce n'est par un jeu ?

Chaque réseau dispose d'un matériel publicitaire divers : brochure annonce, affichage bus, badge, qu'il utilise comme il l'entend. Le montage de l'opération diffère donc selon les réseaux.

Aux couleurs du ticket la campagne RATP en Ile-de-France consiste, en

dehors de l'affichage avant-bus, en un grand jeu pour les écoliers de CM1, CM2.

Une brochure sera diffusée en 1 million d'exemplaires dans les présents des autobus du 10 au 29 novembre. Cette brochure « Bientôt le bus te fait gagner cette BD » présente la règle du jeu, la bande dessinée et un badge autocollant.

Pour gagner, l'enfant doit porter ce badge : « Bus, tu me simplifies la ville » qui prouve qu'il est un utilisateur de l'autobus. En effet du 17 au 29 novembre des « Monsieur Félix Chic et Choc » se rendront à la sortie des écoles primaires (à 11 h 30 et 16 h 30 sauf les mercredis et samedis).

Ils remettront la bande dessinée « Félix et le bus » aux seuls enfants porteurs du badge.

En raison de l'importance de la

population des écoles primaires parisiennes et de banlieue il était impossible d'envisager la diffusion de la BD à l'ensemble des écoliers de CM1 et CM2. Aussi a-t-il été retenu 2 écoles par arrondissement à Paris et 2 écoles, en général, dans chacune des 75 communes des zones 2 et 3 de la région Ile-de-France.

Les 200 écoles « sélectionnées » ont été choisies en raison de leur bonne desserte par autobus.

Des contacts ont été pris avec l'éducation nationale afin de sensibiliser les directeurs et les instituteurs de CM1-CM2 des écoles concernées à cette action de promotion de l'autobus.

Qui dit jeu dit gagnants, mais aussi... perdants. Alors un conseil aux enfants qui n'auraient pu obtenir la bande dessinée : pas de larmes, soyez beaux joueurs !

Huit grands illustrateurs, réunis dans un album, qui racontent des histoires d'autobus :

Margerin : « Félix et le bus ».

Serge Clerc : « le secret de Monsieur METEOR ».

Michel Pirus : « Bébé bus ».

Loustal : « L'inconnue de la ligne S ».

Yves Chaland : Hibernabus.

Jano : La vie secrète de Benoît Bonchien.

Floc'h : Bus de nuit.

Jean-Claude Denis : Rien ne sert de courir...

Le scénario est de **Jean-Luc Fromental**.

C'est un événement dans le monde de la bande dessinée.

Chacun raconte le bus à sa manière de façon originale, en utilisant l'humour ou la tendresse, le rire ou le rêve.

Mais, ensemble, ils donnent la preuve que la BD est comme le bus : moderne, rapide, maligne et amusante.

Prenons le bus avec les huit stars de la BD.

Un événement dans la BD !



Simone FEIGNIER



Sur le « 157 », tout le monde valide...

Expérience pilote, à partir du mois de novembre sur la ligne 157 « Pont de Neuilly-Nanterre-dépôt des autobus ».

A bus nouveau, valideur nouveau. En effet, les bus restylés mis en service sur la ligne 157 à partir de novembre seront équipés de valideurs magnétiques dernier cri. Ceux-ci seront capables de coder et de décoder tous les titres de transport (billets, cartes hebdomadaires, cartes d'abonnement) « comme dans le métro ».

Qui valide ? Tout le monde. C'est-à-dire les voyageurs avec billets ou carte hebdomadaire, ce n'est pas nouveau, mais aussi et c'est là que réside la nouveauté, les voyageurs munis d'une carte d'abonnement (carte intégrale, carte orange, coupon jaune, formule 1) ou d'une carte de circulation (carte émeraude, améthyste) et même... les agents de la RATP !

Validation pour tous, pourquoi ? Trois raisons : mieux connaître la clientèle, réduire la fraude, aménager la tarification.

Pour améliorer le service offert aux voyageurs, il faut bien connaître la clientèle. Grâce au nouveau valideur magnétique on saura tout ou presque sur les utilisateurs du bus : nombre réel de

voyageurs selon le jour, l'heure de la journée, le titre de transport utilisé.

Les porteurs de carte orange n'avaient pas jusque-là à composer leur coupon dans l'autobus. D'où une confusion regrettable, rien ne distinguant le fraudeur du voyageur en règle. En faisant composer les titres de transport par tous les voyageurs, on clarifie la situation.

Dans le bus, il sera plus facile de frauder.

Si l'expérience menée sur la ligne 157 s'avère positive elle pourra éventuellement être étendue à tout le réseau.

Des aménagements de tarification pourraient alors être étudiés comme par exemple la possibilité d'effectuer une correspondance bus ou métro bus dans un temps donné avec le même titre de transport, d'utiliser des cartes à décompte.

Cette expérience de nouveaux valideurs magnétiques doit s'étendre sur une année, pendant laquelle seront réalisées des enquêtes pour recueillir l'opinion des voyageurs.

S. Fe.



Un jeu que la « jeune classe » a particulièrement apprécié.



Chaque mois, c'est la même chose ! Les guichets des stations du métro et du RER sont pris d'assaut par les voyageurs qui souhaitent acheter à la toute dernière minute leur carte orange. Elle est pourtant disponible dès le 20 du mois précédent. Mais, ô rage ! ô désespoir ! peu de gens le savent. Il n'y a qu'à voir les files d'attente dans les stations. Pénible pour tout le monde, pour les agents comme pour les voyageurs !

Pour remédier à cette situation et inciter les voyageurs à « acheter plus tôt pour être mieux servis », une expérience vient d'être menée dans deux stations, Alésia et Porte d'Orléans, les deux meilleures « vendeuses » du réseau. Elle s'est déroulée du 20 au 28 septembre. Tous les agents des deux stations ainsi

que de nombreux stagiaires TUC y ont été associés.

Dès le premier jour, les voyageurs reçurent un bulletin de participation à un jeu. Il était ensuite validé dès l'achat du coupon orange. Ils devaient ensuite le remettre dans une urne. Chaque soir, on procédait à un tirage au sort pour désigner les gagnants. Les prix étaient nombreux et variés, depuis des montres à quartz jusqu'à des porte-cartes orange.

Au-delà de ce jeu, il fallait surtout faire prendre de bonnes habitudes. Alors, voyageurs, ne gaspillez pas votre temps, achetez plus tôt votre coupon orange, vous gagnerez du temps !

S. Fr.

La rentrée musicale

Nouvelle saison 1986-1987 pour l'orchestre symphonique de la RATP. Comme chaque année, des concerts de haute qualité sont proposés. A ne manquer sous aucun prétexte !

Rendez-vous les samedis 6 décembre 1986, 7 mars et 16 mai 1987, salle Gaveau (métro Miromesnil) à 20 h 30.

Au programme :

6 décembre 1986

- Concerto en fa majeur pour 4 violons et orchestre à cordes - Vivaldi
- Concerto en la majeur pour violon et orchestre - Mozart
- Concerto pour deux pianos et orchestre - Poulenc ; La Valse - Ravel.

7 mars 1987

- Prélude à l'après-midi d'un faune - Debussy
- Concerto d'Aranjuez (guitare et orchestre) - Rodrigo
- Concerto pour violoncelle et orchestre - Schumann
- Pierre et le loup - Prokofiev.

16 mai 1987

- Ouverture du Carnaval romain - Berlioz
- Concerto pour deux flûtes et orchestre - Doppler
- Concerto « Da Camera » pour saxophone et orchestre - Ibert
- Cinquième symphonie - Beethoven.

Réservations un mois à l'avance par téléphone (40-02-49-36 ou 2-4936) ou en écrivant à l'Orchestre, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

S. Fe.

A l'eau, le Navi-Club...

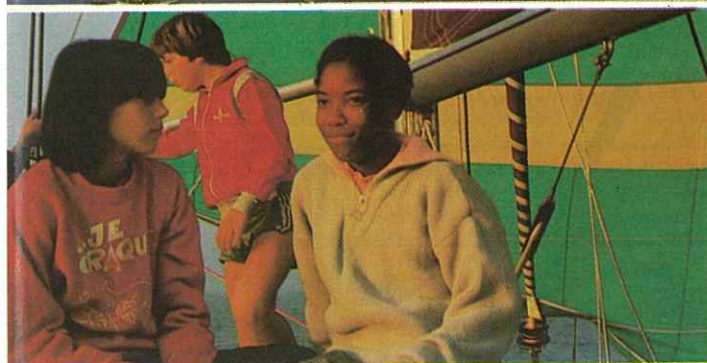
Le Navi-Club de la RATP et la Société Mutualiste ont offert un week-end de croisière à vingt et un orphelins de la Régie les 4 et 5 octobre.

Partis de Championnet le vendredi soir, les enfants ont terminé leur nuit à bord des bateaux. C'est dans le port de Crouesty - à l'entrée du golfe du Morbihan - qu'ils les attendaient. Quatre grands bateaux de douze mètres, comme ceux qu'on voit au salon nautique de Paris, mais ceux-là étaient sur l'eau.

Samedi matin, c'est l'appareillage pour la baie de Quiberon. Les plus courageux se sont baignés après le déjeuner, devant Port-Maliguen. La rivière de la Trinité-sur-Mer accueille les bateaux pour le mouillage de la nuit. Le retour repassait par Crouesty.

Entre-temps, les jeunes ont pu participer à toutes les tâches : tenir la barre, régler la voile... Comme disent les mordus : « le beau temps a permis d'envoyer le spi à plusieurs reprises ». Il faut comprendre qu'on avait sorti la grande voile.

C'était pour eux une première, mais aussi pour les habitants du Morbihan de voir passer un autobus PR 100 de la RATP.



Photos. Collection privée

Transport en trois dimensions Mégabus à Bordeaux

C'est en septembre que le premier véhicule « Mégabus » a fait son apparition à Bordeaux.

A titre d'expérience, il va sillonner la ville pendant deux mois. Ensuite d'autres essais lui permettront de faire presque le tour de France en se rendant à Dijon, Orléans, Nancy, Rouen, Rennes et même Nice. Tout un circuit en prévision !

Le véhicule, long de 24,18 mètres, est un autobus articulé composé de trois voitures reliées par deux soufflets. Il doit permettre d'assurer des débits de 3 000 personnes par heure sur le tronçon le plus chargé. Il offre 65 places assises et



150 places debout, soit un total de 215 places (chiffre qui peut légèrement varier en fonction des aménagements intérieurs) contre 100 places pour les véhicules standard et 150 pour l'autobus articulé du type PR 180, ceux qui circulent à Paris notamment sur les lignes 27 et 91.

Conçu par Renault Véhicules Industriels en collaboration avec

Heuliez Bus, le Mégabus pourrait, si les essais sont satisfaisants, être mis en service ultérieurement sur les lignes les plus fréquentées de la communauté urbaine de Bordeaux. Il éviterait alors l'asphyxie du centre ville en attendant la construction d'un métro léger, type VAL, prévu à l'horizon 1995.

S. Fr.

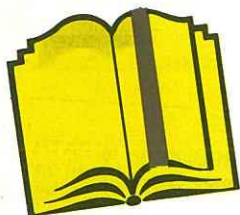
L'Artist' Bar

Le groupement artistique AURORE fait sa rentrée 1986. Il vous propose au mois de novembre, un spectacle de variétés L'Artist' Bar, une réalisation de Claude Laucournet avec au piano Jean Bouly. Vous pourrez aussi y voir le groupe Service Public.

Les représentations auront lieu les samedis 15, 22, 29 novembre et les dimanches 16, 23 et 30 novembre 1986, à 15 heures.

Prix des places 27 francs.

Spectacles à l'ASIEM, 6, rue Albert-de-Lapparent, Paris 7^e, métro Ségur.



VIENT DE PARAÎTRE

Rendez à César...

Vous avez probablement vu dans le métro les publicités humoristiques de ce petit livre. De Cambronne à La Muette, ce dictionnaire résume en souriant l'origine des noms de 366 stations et un peu d'histoire. C'est une nouvelle édition pour ceux qui avaient oublié d'acheter la première. C'est utile et amusant.

Un exemple ? Pages 142-143 : Rendez à Messieurs Miraubeau, Miromesnil et Minge leurs prénoms : Gaspard, Honoré-Gabriel, Armand-Thomas. Aucun rapport ? Si, ils étaient tous vivants en l'an 1789 mais ils ne l'ont pas vécu de la même façon. Ne donnez pas votre langue au chat : l'un d'eux a aboli la torture.

Christine Bonneton Éditeur.
49 francs.

J. M.

Le livre qui rappelle que l'on a toujours besoin d'un plus petit que soi.

CADET



Des retraités à la page

Vous êtes à la retraite ? Vous n'allez pas tarder à la recevoir : la nouvelle édition du « Guide du pensionné » paraîtra en décembre.

Vous y trouverez, bien sûr, les coordonnées des différents services de la RATP qui peuvent vous être utiles, des informations sur vos droits, les démarches à accomplir avant et pendant la retraite, mais aussi les avantages auxquels vous pouvez prétendre à la RATP ou dans d'autres organismes.

Et dans cette édition, une nouveauté : des renseignements pratiques d'ordre fiscal (impôt sur le revenu, taxe d'habitation...) et juridique (aide judiciaire, règlement des successions...).



Une foule de renseignements dans cet ouvrage qui se veut simple, pratique et facile à consulter. Un guide à conserver précieusement !

S. Fe.

Halte aux bruits

En avril dernier, *Entre les lignes* faisait état de nuisances phoniques, sur la ligne 8 du métro, plus importantes qu'ailleurs.

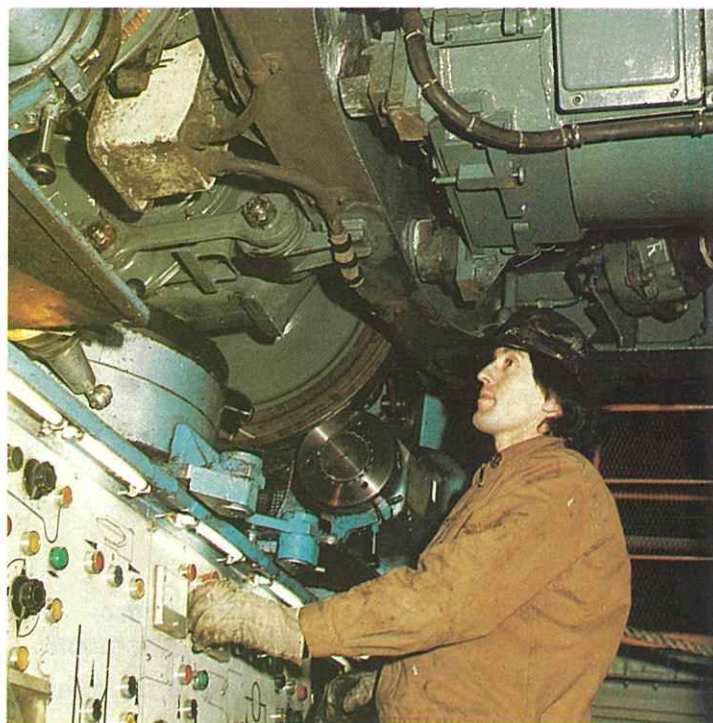
C'est maintenant passé... et dépassé ! Pour améliorer la situation et donner ainsi satisfaction aux riverains mécontents, un groupe de travail spécifique avait été créé à la RATP regroupant les différents services concernés : le service des études de la direction des équipements électriques qui s'était alors chargé de toutes les mesures acoustiques, le service de la voie et celui du matériel roulant. Il avait rendu ses conclusions, préconisant le

reprofilage des roues et le meulage des rails. Un travail de grande ampleur puisque aujourd'hui, 50 trains - 5 voitures par train - de la ligne 8 ont suivi le traitement. Cette cure, ils l'ont presque tous suivie à Javel, quelques-uns, faute de temps, aux ateliers de Boulogne.

Quant au meulage des rails, il a été effectué dans de nombreux endroits, environ deux fois plus souvent que sur une ligne « habituelle ».

Aujourd'hui, on peut dire que les riverains de la 8 ont retrouvé leur tranquillité.

S. Fr.



RATP - CPA

Roger-Henri Guerrand

L'aventure du métropolitain



Éditions La Découverte

« Après sa magistrale histoire des *Lieux*, Roger-Henri Guerrand nous propose un véritable récit d'aventure, celle du « métro » parisien. Du premier coup de pioche jusqu'à la célèbre campagne publicitaire « chic et choc », en passant par les petits et les grands incidents qui ont

marqués la construction et l'exploitation des lignes, il éclaire tous les aspects méconnus de cette institution symbole. Personnalités des ingénieurs, des architectes et des artistes, réactions des usagers au cours des années, problèmes de rentabilité, de sécurité, modifications de

l'administration, des contrôles sont évoqués dans un style précis et cependant extrêmement vivant. »

Éditions La Découverte.
1, place Paul-Painlevé,
75005 Paris.
79 F.

TECKEL CHIC... TECKEL CHOC...

Ce samedi 27 septembre 1986, les sportifs qui fréquentent habituellement les installations du Parc des Sports de la Croix-de-Berny eurent la surprise de voir arriver un grand nombre de teckels qui, très rapidement, envahirent le terrain d'athlétisme.

La Délégation Ile-de-France du Club des amateurs de teckels organisait pour la première fois sa « journée du teckel ». Plus de 160 teckels étaient au rendez-vous entourés de leurs maîtres et de nombreux curieux. Un rassemblement de 160 chiens, ce n'était pas ordinaire, mais surtout, et tout d'abord, c'était l'image d'Épinal du « saucisson à pattes » qui en prit un coup : ils étaient beaux, et certains même franchement superbes, des champions nationaux, internationaux, des champions du monde étaient là... TECKEL CHIC !

Beaucoup de spectateurs découvrirent qu'il y avait trois variétés de teckels : à poil ras, à poil long et à poil dur et qu'en plus, il y avait aussi trois tailles : le standard (taille normale), le nain et la kanincken (miniature). Autre découverte à l'occasion d'un exposé suivi d'une démonstration spectaculaire : le teckel chasse, il est excellent et adore cela... TECKEL CHOC ! Bon nombre de citadins apprirent ainsi que le Club organisait des entraînements dans des situations réelles de chasse sans jamais un coup de feu sur le gibier, le but recherché étant que le teckel conserve intactes ses aptitudes naturelles à la chasse.

Les curieux purent également assister à des démonstrations de toilettage, de présentation du teckel dans un concours de beauté... C'est d'ailleurs par cette animation que s'est terminée cette « journée du teckel » : après deux heures de sélections successives, le jury composé de juges nationaux et internationaux put désigner « le meilleur teckel d'Ile-de-France »... Le maître était enchanté, mais il fallait surtout voir ce « meilleur teckel » se redresser du haut de ses 27 cm !

Devant le succès de cette première « journée du teckel », la Délégation Ile-de-France du Club a décidé de renouveler l'année prochaine ce **Rassemblement Amical des Teckels Parisiens...**



Les prix de beauté, un moment émouvant... pour les maîtres(ses).

Le teckel est avant tout un chien de chasse.

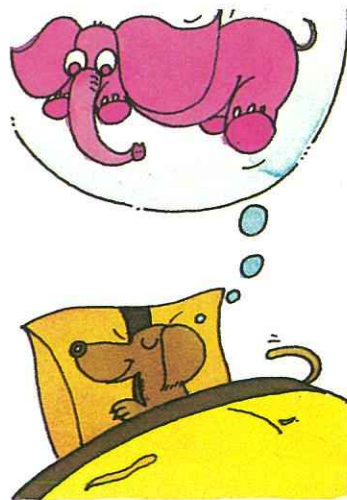


Pour tous renseignements :

CLUB DES AMATEURS
DE TECKELS
Délégation Ile-de-France
M. Jean CESSOT
110, rue Castagnary
75015 Paris

Tél. : 45-32-56-18
Tél. : 3951 ou 3953

ou G. GOGUELAT
Service médico-social
PM Bercy
Tél. : 3951 ou 3953



Opération Damier

Une nouvelle recette anti-embouteillages vient d'être mise au point par la Préfecture de Police et la Ville de Paris :

L'opération Damier consiste à équiper le centre des carrefours, de rayures qui formeront un carré à l'intérieur duquel il est interdit de s'arrêter. C'est à l'automobiliste d'apprécier s'il peut s'engager dans le carrefour sans le bloquer.

Ce dispositif devrait permettre d'assurer en permanence une fluidité parfaite.

Le 22 septembre, ce sont huit premiers carrefours parisiens qui seront équipés dont 4 sur le boulevard Sébastopol.

Pendant les trois premières semaines, des conseils seront donnés aux conducteurs sur la conduite à tenir, mais à partir du 12 octobre, attention aux rayures jaunes : il en coûtera 900 francs de « jouer au bouchon ».

S. Fe



Photos collection privée



**Carrefours
non stop**