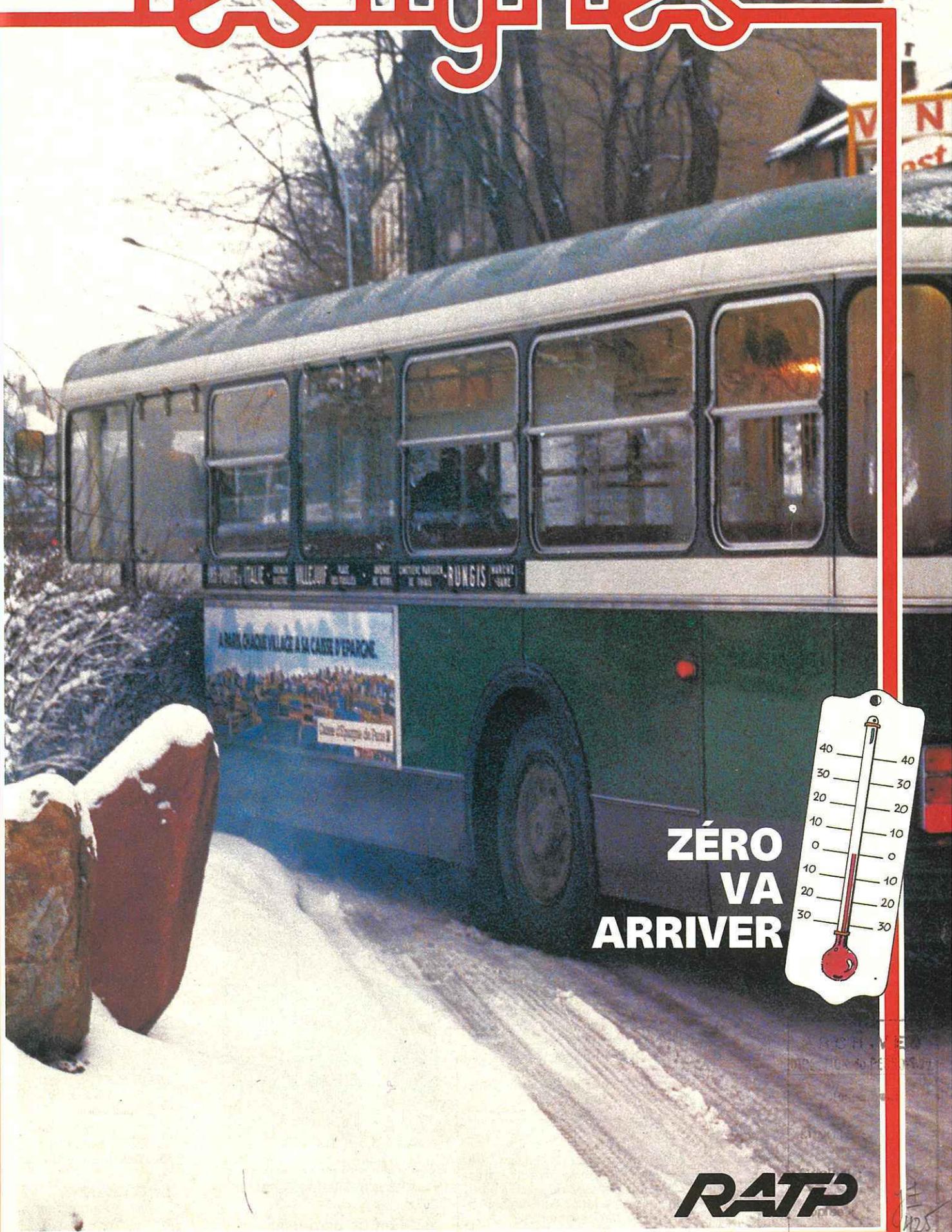
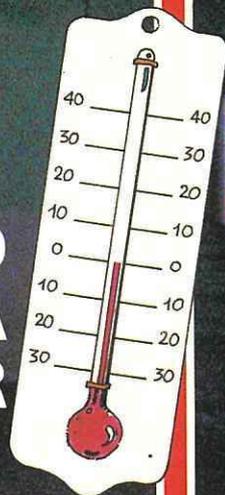


ENTRE les lignes



**ZÉRO
VA
ARRIVER**



RATP

Première de couverture :
RATP-Ardaillon
(Article en page 12)



3 En décembre, auprès du feu, lisez les articles gagnants du **Jeu de l'été d'Entre les lignes** écrits par vos collègues. Réalité du travail, humour, poésie et même fantastique, tous les moyens étaient bons et tout le monde a reçu des cadeaux. Suite en janvier.

8 Le Président de la RATP, Paul Reverdy fait part aux lecteurs d'*Entre les lignes* de ses grandes orientations pour faire de la RATP une entreprise moderne. Une invitation pour l'entreprise, les voyageurs et les pouvoirs publics à **voyager ensemble**.

10 Les stagiaires TUC sont arrivés à la RATP depuis près de deux ans. Aujourd'hui, ils aident les handicapés - légers - à accéder aux réseaux - bref, ils **veillent sur eux** -.



12 Chacun sa petite laine et le froid sera bien gardé. Les recettes qu'utilisent les agents des bus, du métro et du RER sont diverses quand **Le général hiver arrive : garde-à-vous!** Et pour les sports d'hiver, un médecin vous dit **ski faut (pas) faire!**

15 Pour passer de l'électricité à l'électronique, la Direction des équipements électriques (T) a organisé une « formation maison ». Quand le bâtiment va...



16 A Blois, les bus ont la carte. Une expérience s'y déroule. Le ticket puce est à la fois moyen de paiement et titre de transport. Ira-t-il un jour de la Loire à la Seine ?

18 Des agents de la RATP sont en poste pendant plusieurs années à l'étranger, seuls ou en famille. C'est à eux qu'*Entre les lignes* a pensé en soufflant les **25 bougies de SOFRETU**.

19 Temps micro - 3^e volet - Après « La trace des pionniers » les « machines... outil », ce sont les utilisateurs du micro ordinateur qui sont mis en vedette... **U... comme utilisateurs**.

23 PCS (poste central des stations), c'est l'**information au plus vite**. Ou comment donner aux voyageurs, par l'intermédiaire des agents de stations, toute l'information, surtout en cas d'incident.

25 Les actualités

... et notre supplément réservé aux 15 000 retraités qui reçoivent à leur demande *Entre les lignes* : conseils, jeux, expériences, adresses. **A la vôtre**, il s'agit bien sûr de votre retraite (supplément paginé en chiffres romains).



Dernière de couverture :
(RATP-Minoli)
Le ticket ne perd pas la boule!

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

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) :
C. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,
G. Gaillard, B. Marguerite, R. Minoli,
R. Roy, J. Thibault.

ont collaboré à ce numéro :
Christian Chaumereuil,
Gérard Luche et
Jean-Michel Laffougère.

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



L'ÉTÉ DE JEU PALMARÈS ET PRÉSENTATION DES ARTICLES



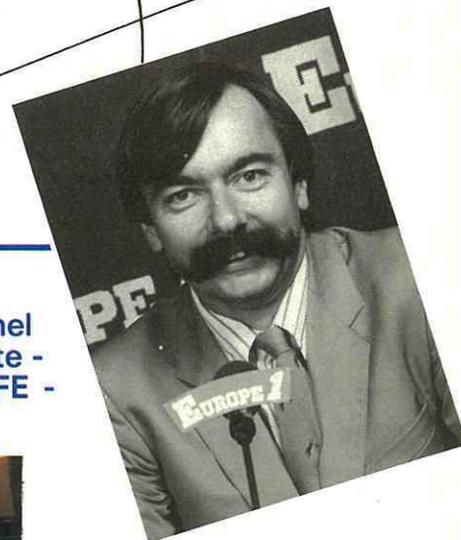
chers
collègues...

Bravo ! Vous avez été nombreux à nous adresser vos articles dans le cadre de notre jeu de l'été. Le jury s'est réuni sous la présidence de Gérard Jouany, journaliste à Europe 1. Parmi des dizaines, il a choisi et classé les sept premiers. Trente-trois autres articles se verront également récompensés par des cadeaux « chic et choc » et plusieurs seront publiés au cours des prochains mois. Pour vous les présenter, et dès ce mois, nous leur avons fait passer la dernière épreuve : le « secrétariat de rédaction » qui transforme un « papier » dactylographié en article : illustrations, légendes, titres, longueur, etc. Il ne nous restera, ensuite, qu'à préparer le... prochain « jeu de l'été ».

Jacques MARION

Voici donc le temps des lauriers et des lauréats. Ce concours « Écrivez votre article » constitue pour un professionnel des médias une heureuse surprise. On découvre dans tous ces feuillets une grande diversité et une qualité certaine. Tous les secteurs de l'immense RATP sont représentés. Nous avons lu le travail des reporters des autobus, des reporters du métro, des témoins privilégiés des stations et des couloirs. Toutes les générations sont également là : les retraités ou les plus anciens qui évoquent leur premier jour de travail à la Régie, les plus jeunes qui n'hésitent pas à parler de l'Underground parisien... Le fantastique est également représenté. Bien sûr, il y a quelques imprécisions dans les termes et parfois des lourdeurs d'expression. Mais le Président de ce jury se verrait également bien mal au volant d'un autobus ou dans le poste de conduite d'une rame de métro. Vous êtes quelques instants devenu reporter, « rapporteur », comme on dit maintenant, de votre vie quotidienne. Cela veut dire que vous avez la qualité de prendre du recul et de l'exprimer. Encore bravo.

Gérard JOUANY



Les sept lauréats

1^{er} Maurice Léger - SI - Bercy / 2^e Éric Guinard - FE - ligne 12 / 3^e Michel Colin - NG - Bourdon / 4^e Michel Garret - TS - Toul / 5^e Gilbert Lamorlette - R - Retraité / 6^e Philippe Le Dû - RE - Clichy / 7^e Alain Welfringer - FE - Lagny.



Vendredi 14 novembre, midi : remise des prix. De gauche à droite : G. Lamorlette, E. Guinard, M. Garret, A. Welfringer, M. Colin, M. Rousselot, directeur général de la RATP, M. Léger, P. Le Dû, G. Jouany, J.-P. Herry-Gallian, président de l'Union des journalistes et journalistes d'entreprise. Quittant le « Club de la Presse », leur machine sous le bras, ils ont pu assister au journal de la mi-journée. « La diversité de ton et d'expériences que révèlent vos articles, déclarait M. Rousselot, montrent l'attente et la richesse de notre entreprise pour une communication plus directe. » Quelques jours plus tard, les autres participants au concours visitaient l'imprimerie « L'Avenir Graphique » qui tire « Entre les Lignes », l'une des plus modernes d'Europe, et ont reçu des cadeaux de la boutique « chic et choc ».



A SUIVRE...



Premier prix :

LE MÉTRO VU PAR LES TOURISTES

Tout le monde à la Régie connaît le métro. Et chacun, fort de son expérience, est à même de juger ce prestigieux outil sans lequel notre capitale perdrait une partie de son identité. Mais qu'en pensent nos amis provinciaux ? Et comment le perçoivent les visiteurs étrangers ? Je n'en avais pas la moindre idée. Il fallait aller voir.

Un matin d'août, dédaignant l'appel d'un chaud soleil, je plonge délibérément dans le tunnel, à la recherche du touriste.

9 h 30. Châtelet. Deux ravissantes blondinettes dont les sacs à dos s'ornent d'une feuille d'érable, attendent patiemment une rame. Parvenu à la hauteur de mes deux Canadiennes : « Le métro ? C'est sale », affirme Jennifer. « Et ça pue ! » ajoute Wendy d'un air pincé. Opinions hélas partagées par nombre de nos visiteurs, il faut en convenir. Ainsi Kjeld : « Dommage, regrette-t-il, qu'une si belle ville présente des aspects aussi négligés ».

« D'autant que c'est très malsain, souligne un enseignant bordelais, j'ai l'impression d'être plongé dans un bouillon de culture ! » Je le rassure aussitôt : s'il survit à une immersion d'une heure, il sera définitivement immunisé !

Hannelore et Hans-Peter s'offusquent de la présence de trop nombreux clochards. Cela nuirait à l'image de marque. « Mais pas du tout, leur rétorque Alex, le Genevois, ils font partie intégrante du décor. Paris sans eux, ce serait... de l'emmental sans trous ! » Je m'empresse d'approuver, ajoutant en confidence, sous l'œil goguenard de l'Helvétte, que la plupart d'entre eux sont en fait subventionnés par l'Office du tourisme...

Jeux de mains, jeux de vilains

Autre grief, les agressions sexuelles dont sont souvent victimes nos visiteuses, et particulièrement les étrangères que l'isolement linguistique rend plus vulnérables. A commencer bien entendu par les plus jolies d'entre elles. Ainsi Pétra, jeune néerlandaise dont le mini-short et le tee-shirt ajouré suscitent de menus attentats qu'elle subit avec philosophie !

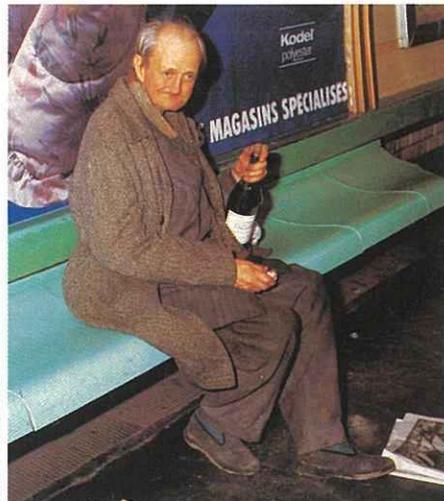
D'autres en revanche supportent mal la promiscuité sournoise et agissante des heures de pointe. Donatella, la quarantaine attrayante, s'est rebiffée, n'obtenant en retour de son agresseur qu'une bordée d'injures proférées dans l'indifférence générale. Vigidis, elle, subit en silence, mais au prix d'un violent effort sur elle-même. Avant d'ajouter, comme pour s'excuser :

« Je n'ai pas l'habitude. A Reykjavik, n'est-ce pas... »

Qui dit agressions dit coups et blessures, et force m'est de reconnaître que, sur ce plan-là au moins, je fais chou blanc. Pas le moindre coquart, pas le plus petit horizon à me mettre sous la plume.

Les loubards absents, restent les tire-laine, coupe-bourses et autres vide-goussets. Pratiquant avec civisme l'étalement des vacances, ils ne partiront qu'à l'automne, amassant jusque-là, en un grand élan xénophile, une moisson de devises.

Antoine le Bisontin (1), deux jours plus tôt, en pleine cohue, avait machinalement porté la main à sa poche-revolver, à l'instant précis où son portefeuille en jaillissait. Il l'avait sauvé in extremis. Giani le Napolitain n'avait



RATP-Carrier

« Je suis un touriste de la vie... si tu vois les gros bonnets, n'oublies pas d'en parler. »

pas eu cette chance. Une légère bousculade en descendant d'une rame et son porte-billets avait disparu. Curieusement, il affichait une admiration sincère pour le pickpocket. Et Dieu sait que les Napolitains sont considérés connaisseurs en la matière !

Autre pesanteur, celle des quêteurs. « J'ai horreur que l'on cherche à me culpabiliser » confie Geneviève la Brabançonne. Werner, lui, se plaint de l'agressivité de certains quémandeurs. Les chanteurs eux-mêmes ne suscitent, semble-t-il, qu'un intérêt mitigé. Et hormis Eileen, la brune Américaine victime d'un « Dylan de banlieue », je me heurte à leur sujet à un mur d'indifférence, teinté d'une nuance d'hostilité.

Un musée de la matraque

Les gens satisfaits existent, je les ai rencontrés aussi.

Satisfait du réseau, ce couple de Danois stupéfait de la densité. Ou bien encore ce vieux Londonien perclus d'arthrose, heureux de pouvoir visiter sans trop de difficultés notre belle capitale.

Satisfaits de l'accueil, le Hollandais Rinus et Karen la Suédoise. Seule Ida, une jolie Nancéenne, s'est montrée quelque peu réservée.

Satisfaite de la décoration des stations, cette Bellecombaise (2), émerveillée à Louvre. « Ce serait formidable si elles étaient toutes aussi belles, me dit-elle, chacune symbolisant le quartier qu'elle dessert ». Et comment ! Métro-musée, métro-vitrine, voilà une idée à laquelle la Régie a déjà pensé, chère Madame. Voyez Bastille ou bien Hôtel de Ville. Cela dit, il faut bien avouer qu'un musée de la matraque et du pavé habillerait joliment la station Censier. Quant à Pigalle, un ou deux sex-shops offriraient un spectacle de nature à accroître notre clientèle.

17 h. Concorde. Un dernier touriste et j'émerge. Un Japonais s'affaire à photographier le tunnel. Je tente d'engager le dialogue. Peine perdue, il ne parle pas un mot de français. Tout juste un peu d'anglais. Je préfère abandonner. « Sayonara, Sir ! »

« Hé, fiston, j peux répondre à sa place ». Je me retourne. Vautré sur un siège, l'homme n'est autre qu'un clochard. Sympathique au demeurant. Mais je ne m'intéresse qu'aux touristes, étrangers de préférence. Il balaie l'objection : « Justement, je suis un « touriste de la vie ». Étranger, je suis breton et fier de l'être. Si tu veux, je te chante le Bro Goz Va Zadou (3). Inutile, je rends les armes : « Que pensez-vous du métro ! » « C'est l'invention du siècle, me répond-il. Y'a qu'un défaut, le passage des trains m'empêche de dormir. Si tu vois les gros bonnets, n'oublie pas d'en parler ». Je promets. « Alors tout va bien, dit-il en s'allongeant, kenavo fiston ! »

Maurice LEGER

(1) De Besançon

(2) De Notre-Dame-de-Bellecombe (Savoie).

(3) Vieux pays de mes pères (hymne celtique).

Du même auteur :

MÉMOIRES D'UN GARDIEN DE BUT RINGARD

Vous faites du sport à l'US Métro ? Moi aussi. Enfin, c'est surtout spectaculaire. Des matches de football comme ceux du tournoi inter-services, la télévision vous les cache. La rubrique sportive d'« *Entre les lignes* » était là. Heureusement !



RATP-Chabrol

« Seul dans mes bois, je m'éclate... tantôt un genou, tantôt le coude... ! »

Encore une chaussure à lacer et je vais être prêt. C'est généralement à cet instant que je m'aperçois que j'ai oublié d'enfiler mes genouillères. Catastrophe. Je délace mes pompes en pestant et enfille les précieuses protections. Oh ! évidemment, j'aurais pu jouer sans, en courant le risque de revenir privé d'une part d'épiderme. Il faut voir l'état de mes cuisses, mal protégées par un short matelassé trop court, un jour de match au Polygone. Remarquez, ça disparaît vite. Au terme d'une ou deux nuits difficiles, où l'on reste collé au pyjama ou au drap...

« Je joue avec 10 mortiers »

Bref, une fois prêt, je gagne avec mes coéquipiers de l'inter-services le théâtre de nos futurs exploits, le terrain de foot. En général, c'est le plus pourri. Enfin, qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse ! Et de ce côté-là, ça va plutôt bien : deux calvas avant de venir, on a les amphétamines qu'on peut ! Après un échauffement succinct, consistant en une flexion pour remonter mes genouillères, je me soumetts à une séance de tirs. Ça, c'est un moment que j'aime bien. Relax ! mes copains, ils tirent partout. A gauche, à droite, au-dessus, mais jamais dans le but, ou presque. On dirait des mortiers : il faut bien vingt obus pour atteindre la cible. Je joue avec dix mortiers ! Notez bien qu'ils marquent quand même des buts. Notamment

quand ils « foirent » complètement leurs tirs ; ça prend parfois le gardien adverse à contre-pied.

Ça y est, le match commence. Aujourd'hui, pas trop de caillasses, mais une boue à faire pâlir de jalousie un curiste. J'ai même une petite piscine personnelle devant les buts et au bout de deux minutes de jeu, j'ai déjà piqué une tête dedans.

Clôture délabrée

3-0. Pour qui ? Pour les autres évidemment, mes copains n'ont pas encore raté de tir ! Corner. Je me mets à l'intérieur de mon but, comme je l'ai vu faire à Baratelli. Mais le filet n'est pas assez tendu et je me prends une oreille dedans. Je me débats et parviens à me dégager à temps, au moment où la balle arrive, à hauteur des six mètres, aérienne et menaçante comme un boulet prussien. Mais j'ai bondi et... les quatre-vingts kilos de l'avant-centre adverse me tombent sur le rable et m'enfoncent dans la boue. Quant au ballon, ma foi, il a de nouveau terminé sa course au fond des filets. Il y a des jours comme ça où rien ne nous réussit !

Peu à peu pourtant, le jeu s'équilibre ; on ne prend plus qu'un but toutes les dix minutes. C'est le moment que choisit notre arrière gauche pour s'entraver les pieds dans une boucle de lacet, laissant filer l'aillier adverse. Centre impeccable que je parviens toutefois à intercepter au prix d'une

brillante envolée. Hélas pour moi, à peine ai-je atterri dans l'élément semi-liquide de notre terrain de jeu, je pars en une spectaculaire glissade. Ce glissant, au demeurant fort agréable, se termine hors des seize mètres. Coup franc. Je place mon mur. Enfin, si l'on peut appeler ça un mur, car ça évoquerait plutôt une clôture délabrée. La balle est partie. Moi aussi. Une nouvelle fois j'effectue un plongeon dans la piscine. En pure perte cette fois encore, la balle ayant été contrée avec la main, mais c'était ça ou il prenait la boule de cuir dans...* ! A sa place, j'aurais fait le même choix.

Quel gardien !

Penalty. Le tireur désigné se saisit du ballon, l'essuie et le pose délicatement. Puis il recule, recule, recule... Mais où va-t-il ce c...* ? Il ne va tout de même pas prendre autant d'élan ? Surtout que c'est une vraie bête, ce mec. Il doit chausser au moins du 45. Ça y est, il est parti. Que faire ? Tenter l'impossible ou se protéger au mieux ? J'opte pour ne pas bouger. Finalement, c'est encore au milieu de mes buts que je serai le plus en sécurité. Un claquement sec se produit alors et la balle grossit... dans ma direction. Cet...* me tire dessus ! Je la prend en plein dans le museau et, à moitié groggy, je m'écroule au sol le ballon coincé sous la poitrine. Aussitôt, on se précipite sur moi. « Ah ! ce Momo ! » dit l'un. « Quel gardien ! » dit l'autre. « Heureusement qu'on l'a » affirme le troisième. J'en suis tout ragouillard. Et mes copains aussi, apparemment, puisque sur la contre-attaque l'un d'eux rate enfin son tir. 13 à 1. On a sauvé l'honneur !

Certes, tout n'a pas été parfait, mais notre équipe est sur la voie de la cohésion. Simple question de temps. Quant à moi, pour rien au monde, je ne changerais de poste. Seul dans mes bois, je m'éclate... tantôt un genou sur un caillou vicelard, tantôt le coude contre l'un de mes poteaux, mais après tout, cela fait partie des risques. En attendant, après une bonne douche et un pot avec les copains, je me dépêche de filer à Berny. Les poussins de l'USMT doivent y disputer un match autrement plus sérieux !

Maurice LÉGER

* Les pointillés sont de la rédaction...

Quatrième prix STATION 2001

...Et toi, Julien, ton boulot ça va ?
 — Très bien, je te remercie.
 — Mais au fait, quel est ton emploi exact ?
 — Animateur de stations.
 — Ah bon, tu fais de la radio maintenant ?
 — (Rire) Mais non, je travaille au métro.

Paris, 8 septembre 2001, quatre heures du matin. Je ne sais plus combien de moutons j'ai comptés. Mon lit : un vrai champ de bataille. D'habitude je dors comme un gros bébé et là, impossible de trouver le sommeil : le trac sans doute. Pour mon réveil en tout cas, c'est jour de fête. Lui, qui, systématiquement, reçoit une grande claque à la première sonnerie et fuit sur le plancher dans un bruit de ferraille, doit se demander les raisons de cette accalmie. Il faut que je vous raconte.

Je suis rentré à la RATP en 1986. J'avais vingt ans, de l'ambition et des projets. Quinze ans après, si je n'ai plus vingt ans, je ressens toujours la même soif. L'emploi de mes débuts : chef de station, eh oui ! déjà chef. Vous vous demandez sans doute en quoi ça consiste. Un coup d'œil dans le rétroviseur et nous voilà en 1986 :

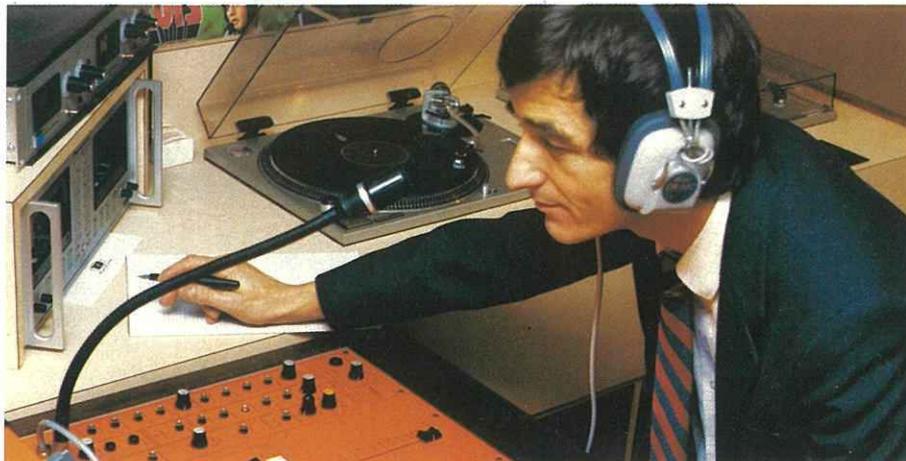
L'armée mexicaine*

Ces chefs-là, comme leur nom l'indique, travaillent dans les stations. Trois équipes assurent la journée d'exploitation du réseau : de 5 h 20 à 1 h 20. Après l'ouverture des différents accès à leur station, leur mission principale durant la journée peut se résumer ainsi : vente des différents titres de transport, tenue de la caisse, assistance aux voyageurs « en panne d'itinéraire » et, enfin, ils doivent prévenir les autorités compétentes en cas d'accident et même intervenir personnellement, si nécessaire.

Si je vous parle de cette fonction d'une manière impersonnelle alors que j'ai été chef de station pendant quinze ans, il y a plusieurs raisons.

Peut-être d'abord parce que dans cet emploi existait un côté commercial et que j'ai souvent été surpris par l'attitude parfois peu avenante de certains chefs de station, détestant être dérangés par de « curieux voyageurs » qui veulent connaître les différentes possibilités pour aller d'un point à un autre. « Franchement, quelles questions ! » Il faut préciser que, placés derrière nos guichets comme dans une bulle, nous ne pouvions communiquer très efficacement.

Une chose me gênait, le nom de mon emploi : chef de station. Et puis, dans mon entourage, j'entendais par-



« Une profession où l'aspect relationnel est primordial et où l'informatique est à notre service ».

ler de sous-chef de terminus, sous-chef de poste, sous-chef de ligne, etc. Un de mes amis, dans un bureau, était chef de section. Autant de termes paramilitaires qui ne pouvaient donner une bonne image de notre entreprise.

Exit les guichets

Mais, aujourd'hui – je dis bien aujourd'hui, le 8 septembre 2001 – débute mon nouveau métier. Beaucoup de choses ont changé.

Un gros effort – partons de la base – a été fait. Les candidats doivent posséder un goût prononcé pour les contacts. Pour cela, « exit » les guichets nous ne sommes plus comme des poissons dans un aquarium. Plus de barrière à la communication, nous allons au devant des usagers pour les renseigner.

« Et les tickets ! » me direz-vous. Nous ne les distribuons plus, ou occasionnellement. Il y a plus de quinze ans, les distributeurs automatiques se multipliaient. Aujourd'hui, c'est une généralité. Il faut dire que cette tâche n'était pas la plus passionnante. Nous intervenons uniquement en cas de panne. Mais heureusement la technique est fiable.

Par contre, notre fonction d'aide aux voyageurs s'est enrichie. Nous renseignons bien sûr, mais nous apportons également une aide physique aux personnes aveugles, handicapées... Nous suivons des cours de secourisme, ceci afin de donner les premiers soins. Nous avons également la possibilité d'apprendre une langue – principalement l'anglais – ou de perfectionner nos connaissances. Plus de grimace quand, au mois de juillet, un touriste nous demande : « To go to the

Tour Eiffel, please ? » Nous communiquons dans les plus brefs délais les motifs du retard d'une rame ou d'une quelconque perturbation. Surtout nous gardons à l'esprit que l'image du métro provient en grande partie de nous.

L'antenne est à moi

Nos tâches sont multiples et variées. Nous apportons aux usagers une aide de dimension humaine. Pour autant nous apprécions la collaboration des machines et de l'informatique. A titre d'exemple, le SITU (Système d'Information sur les Trajets Urbains) et nous, travaillons en harmonie. Apparu il y a une quinzaine d'années, il fournit aux voyageurs les différentes possibilités pour se rendre à tel ou tel endroit, en fonction de leur choix : trajet le plus rapide, trajet évitant la marche à pied, utilisation ou non de l'autobus, etc. Un outil performant, donc nécessaire... mais pas suffisant. Un ticket, même très élaboré, ne remplace pas un dialogue agrémenté d'un sourire. Nous sommes donc fiers, **nous les animateurs de stations** – sympa notre nouvelle appellation ! – d'appartenir à une profession où l'aspect relationnel est primordial et où l'informatique est à notre service.

Les stations sont devenues de petites villes souterraines et l'animation aurait été bien triste si elle aussi avait été robotisée.

Bon, je dois vous quitter car à 5 h 20, l'antenne est à moi.

Michel GARRET

* On dit de l'armée mexicaine qu'elle a plus de généraux que de soldats... NDLR



Cinquième prix

PREMIER JOUR : UNE NUIT

Il est 18 h 15, aussi drôle que cela puisse paraître, j'ai le trac, « l'acteur » entre sur scène.

Je sors le vélo solex prêté par mon père, pour me rendre au dépôt d'autobus de « Lagny » rue des Pyrénées. Ma première journée (en fait une nuit) de ma carrière.

Admis stagiaire laveur de dépôt, je ne sais pas en quoi consiste ce travail. J'imagine des tas de choses, je me vois avec un balai-brosse et une serpillière frotter le sol, sur une échelle frotter les vitres.

Une fine couche de neige recouvre la chaussée, occasionnant des petits dérapages qu'il faut contrôler.

Mon vélo à la main, j'entre dans la cour. C'est l'effervescence, des bus entrent, d'autres sortent. Regardant ce manège avec une certaine appréhension, je me dirige vers un bureau quelques mètres après l'entrée. Un employé, penché sur des feuilles qu'il pointe avec un stylo-bille, relève la tête, me regarde.

– C'est pourquoi ?

Je présente ma convocation.

– Ah d'accord, salut petit... Viens avec moi, je vais te présenter à ton chef.

– Où est-ce que je mets mon solex ?

– Dans le dépôt.

Dans un grand hall, personne ne fait attention à nous.

– Tiens, mets ton engin ici.

Il m'indique un endroit où déjà quelques véhicules et mobylettes sont garés.

– Inutile de mettre un antivol, il n'y a pas de danger.

Mon trac s'est envolé, comme si j'avais toujours été dans ces lieux.

Nous nous dirigeons vers un bureau que l'on atteint en montant quelques marches, pour que tout le dépôt soit en vue.

Un homme en blouse blanche, plutôt jeune, téléphone, termine sa conversation.

– Bonsoir, Messieurs.

– Bonsoir Serge.

– Bonsoir Monsieur, dis-je à mon tour.

Une fois présenté, mon guide donne la feuille que je lui ai remise à l'entrée.

– Très bien, me dit-il en souriant.

– Bon, je vous laisse. Bonsoir.

Après les formalités d'usage, un imprimé à signer, je le suis à nouveau dans ce grand hall aux autobus impeccablement rangés en épis à quelques centimètres l'un de l'autre.

« Salut, petit »

Au vestiaire, d'autres hommes se changent, six ou sept. Nouvelles présentations. Une armoire m'est attribuée, avec un cadenas et deux clés. Avant de sortir, M. Serge me présente au plus âgé de tous.

– Voilà, lui dit-il, je te laisse le soin d'initier ce jeune homme.

L'autre me tend la main.

– Je m'appelle Raymond.

Les autres font de même. Totale-ment décontracté, et plus à l'aise, j'enfile les « bleus ». En fermant mon cadenas, je me dis : « Et bien mon gars, en voilà pour trente ans »...

Ensuite mes agrès me sont remis : une petite balayette en paille de riz, une pelle, une boîte d'une forme spéciale pour certainement recevoir les balayures, et un petit arrosoir. J'enfile mes bottes.

– Laisse tout ici pour l'instant, et suis-moi, me dit Raymond.

Nous arrivons à un endroit où quatre grandes brosses munies d'un long tuyau sont accrochées.

Nous sommes 4, brosse à la main.

Raymond ouvre l'eau. J'attends, muni de ma brosse dégoulinante. Un bus stoppe au milieu de nous, et nous commençons à le frotter du haut en bas.

– Frotte gars ! Insiste sur le « jambonneau » dit Raymond en me montrant la partie du bus placée derrière la roue arrière.

Après le lavage, on retourne au vestiaire prendre notre petit matériel. Je suis toujours Raymond.

– Maintenant, tu as douze voitures à balayer et essuyer les banquettes.

Il me montre et je reste seul.

Il s'agit de balayer entre les banquettes, d'envoyer le tout dans le couloir central dans la petite poubelle prévue à cet effet. Ensuite, muni d'un chiffon, je frotte les sièges. Croyez-moi, il ne faut pas s'amuser.

A minuit : pause-réconfort, tous au réfectoire, chacun avec son « casse-croûte ».

Ensuite, nous retournons au travail. Novice, je suis naturellement à la traîne. Gentiment mes collègues viennent à mon secours pour en venir à bout.

A 3 h 15 du matin, fin de service, chacun part de son côté, « bonne nuit ».

Dehors, quelques flocons de neige. J'enfourche mon solex dans la nuit de l'hiver 1952.

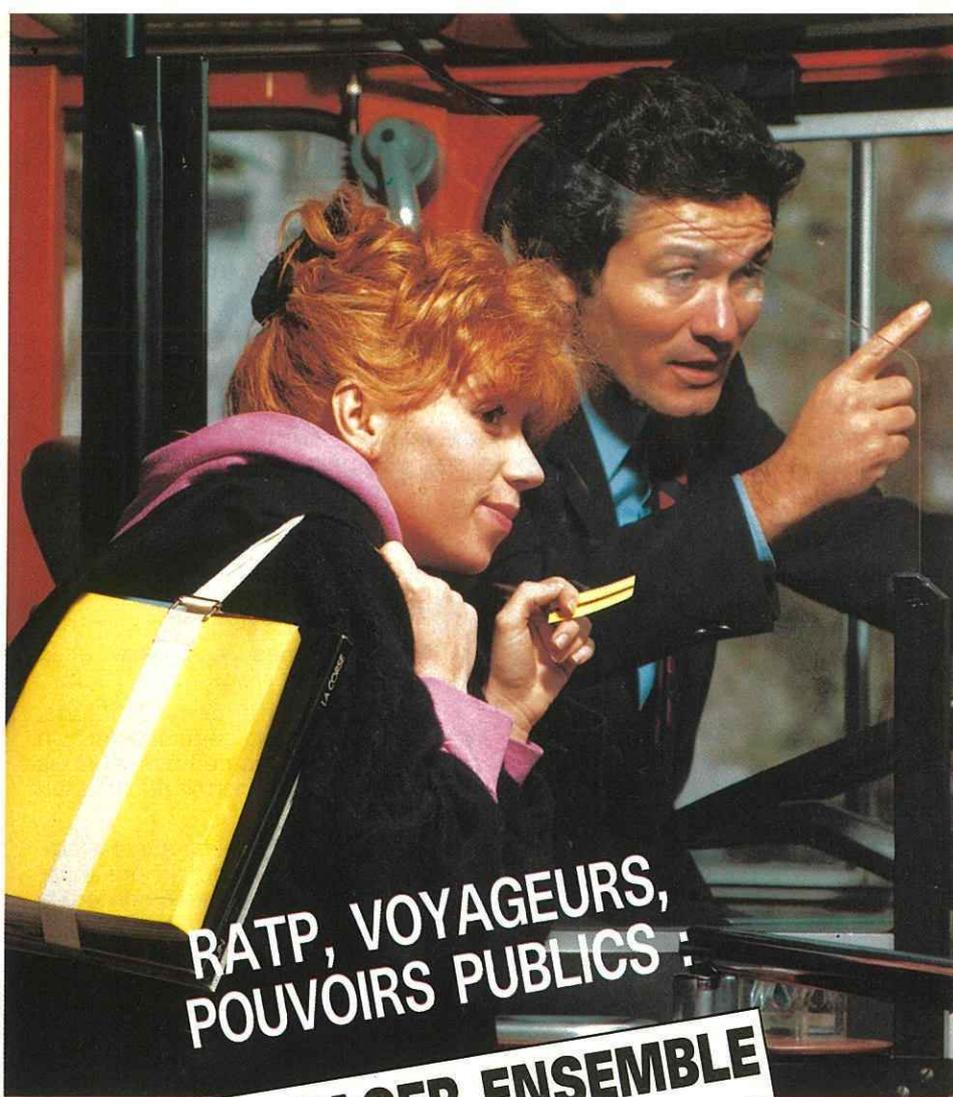
Gilbert LAMORLETTE

« Nous sommes 4, brosse à la main... Raymond ouvre l'eau. »



L'arroseur arrosé

Nous étions au lavage avec nos brosses, il faisait chaud, les quolibets fusaient, nous étions tous en forme, sauf peut-être celui à qui arriva ce que je vais vous narrer, et je vous jure que c'est vrai. Nous frottions notre « énième » voiture. Une fois terminé, sur notre signal, le bus partait. Quelle ne fut pas notre surprise de voir notre collègue en question, brosse en l'air, continuer de frotter dans le vide... il dormait... Nous partîmes d'un éclat de rire qui le fit sursauter, par le même coup il s'aspergea, nos rires redoublèrent, il grogna et nous adressa des noms d'oiseaux.



RATP-Carrier

RATP, VOYAGEURS, POUVOIRS PUBLICS : VOYAGER ENSEMBLE

Ouverture vers la clientèle, attention à la qualité de service, meilleure efficacité économique, négociation d'un contrat de plan avec les pouvoirs publics, telles sont les orientations stratégiques que le Président Reverdy a retenues pour la durée de son mandat.

Ces orientations sont au service d'un objectif central : faire de la RATP une entreprise moderne.

Pour y parvenir, la mobilisation du personnel et la clarification des rapports entre la RATP et les pouvoirs publics seront nécessaires.

Paul Reverdy a développé ces différents thèmes devant le Conseil d'administration qui a pris en considération les orientations au cours de sa réunion du 31 octobre dernier.

Entre les Lignes a fait pour vous la synthèse de l'exposé du Président.

UNE ENTREPRISE MODERNE

L'urbanisme, les technologies, les modes de vie des habitants, les mentalités évoluent. Pour être moderne, la RATP doit s'adapter à cet environnement en pleine mutation.

Trois priorités s'imposent à elle :

Se tourner vers sa clientèle

Primauté au voyageur : la RATP ne peut plus se contenter de gérer une machine à déplacements si efficace et sophistiquée soit-elle. Pour gagner du trafic et des recettes nouvelles, il faut « faire du commerce » (1), adopter des comportements plus directs et ouverts à l'égard du public.

Le défi des prochaines années sera donc d'insuffler à toute l'entreprise l'esprit commercial : « Nous offrons aux Parisiens un service public de premier ordre. Encore faut-il que nous sachions le leur vendre et les attirer. »

Promouvoir une politique de la qualité

La qualité du service, c'est d'abord la capacité, la régularité et la sécurité du transport, ce que la RATP sait bien faire. Mais aujourd'hui « ces vertus techniques et quantitatives ne suffisent plus », « les voyageurs attendent aussi, et de plus en plus, autre chose » : recevoir des informations précises en cas d'incident, voir disparaître la fraude, assurer la propreté, l'agrément et le respect du cadre du transport.

Cela pour le métro. Côté bus, le problème clef est celui de la vitesse commerciale : « Même bien entretenus

et bien conduits, ils n'attireront pas indéfiniment la clientèle s'ils continuent de rouler à dix à l'heure. »

Le concours de la population doit venir renforcer l'effort de l'entreprise et de ses agents, puisqu'il s'agit d'obtenir des modifications de comportement.

La RATP s'efforcera de le susciter.

Rendre le meilleur service au moindre coût

C'est l'efficacité. L'ampleur des progrès accomplis au cours des quinze dernières années ne dispense pas la RATP d'améliorer encore sa gestion commerciale, technique et administrative. Il faut éliminer les contre-performances, réagir à l'égard d'un perfectionnisme pour lequel les solutions les plus complexes et les plus chères sont trop souvent les meilleures, suivre avec attention les solutions plus souples et plus automatiques qui apparaissent dans d'autres villes.

Cette recherche de l'efficacité sera conduite sans « rien sacrifier de ce qui concerne la sécurité et la qualité du service public ».

DEUX CONDITIONS...

Mobiliser les énergies

« Nous avons tout pour réussir : un sens très fort de l'appartenance à une même collectivité, un attachement traditionnel à la formation et à la promotion, un personnel de haute qualification, un excellent encadrement. »

Pour mobiliser ces énergies, « il faut leur donner des perspectives, des buts, un espoir » au moment où il y a, à la RATP, « comme une sorte d'interrogation et d'incertitude ». Celles-ci ne tiennent pas à l'absence de projets – il y en a en chantier, en étude, et « d'énormes dossiers » nous attendent – mais à ce que nous sommes à « une sorte de croisée des chemins », que les problèmes à résoudre ont changé de nature par rapport aux décennies précédentes, que l'innovation ne peut plus être seulement technique.

Pour y parvenir, il sera plus nécessaire que jamais de libérer les initiatives, par la discussion, la concertation, la déconcentration de la décision, et en offrant des perspectives de progression dans l'échelle des responsabilités.

Cette mutation suppose l'évolution culturelle d'une entreprise marquée à l'excès, même dans les secteurs où elles n'ont pas de raison d'être, par les valeurs, les réglementations et procédures détaillées et rigoureuses de l'exploitation.

Négocier en contrat de plan avec les pouvoirs publics

La totale responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des réseaux re-

vient à la RATP. Nul ne le conteste d'ailleurs.

En matière d'infrastructures nouvelles, dont elle n'assure pas la totalité du financement, la RATP prépare les projets, avec un bilan éclairant les choix de la collectivité : « Nous avons donc là une force de proposition considérable ». Les décisions prises, elle réalise les opérations selon un calendrier technique et financier sur lequel elle s'engage.

En matière de gestion, s'il est normal que la collectivité qui y engage une partie de ses fonds soit attentive à l'usage qui en est fait, ce contrôle ne peut s'exercer au jour le jour car tous les actes de gestion ont une portée à moyen terme : « Il n'y a de politique cohérente que dans la durée » et c'est « toute une politique budgétaire et toute une politique de planification » qui doivent être mises en place.

La RATP œuvrera pour l'établissement d'un contrat de plan avec les pouvoirs publics, qui, en actant des engagements réciproques pluriannuels, permettrait de dépasser l'horizon budgétaire immédiat.

Le budget 1988 devrait s'inscrire dans cette perspective.

Jacques BARRAU DE LORDE

(1) Les phrases placées entre guillemets sont la citation littérale des propos du Président.

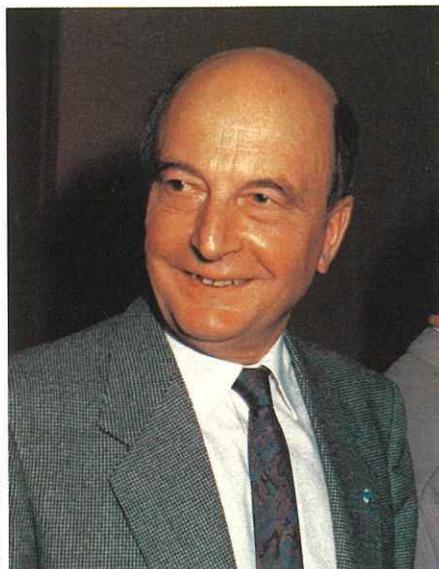
Le Président face au Conseil d'administration et à la presse

La déclaration d'orientation du président P. Reverdy a fait l'objet d'un débat au Conseil d'administration, au cours de sa séance du 31 octobre 1986. Le président a ensuite, le 3 novembre, au cours d'une réunion de presse, informé les journalistes accrédités auprès de la RATP, de ces mêmes orientations stratégiques.

Parmi les points essentiels de la discussion au Conseil, on notera : la qualité du service public, la priorité aux transports publics, le contrat de plan, le financement et le niveau des tarifs, la productivité et le niveau des dépenses.

Concluant le débat, le président a constaté que les points sur lesquels un consensus est possible – la planification, la productivité, le meilleur service au meilleur coût, la déconcentration – lui paraissent plus nombreux que les points de désaccord.

Reprenant dans leurs articles, interviews ou communiqués les grandes lignes des propos du président, l'attention des journalistes s'est particulièrement portée sur deux thèmes :



RATP-CPA

le contrat de plan et les hypothèses de relèvement des tarifs pour 1987.

L'insistance mise par P. Reverdy à qualifier le voyageur ou client plutôt que d'usager a été également remar-

quée et par là-même la notion d'entreprise opposée à celle d'administration : « La RATP est une entreprise, pas une administration » titre *Le Matin*, citant le président lui-même, ainsi que *Le Figaro*, qui a retenu le propos suivant : « le premier souci d'une entreprise, c'est connaître ce que veulent et souhaitent ses clients ».

Les problèmes financiers, l'allègement de la charge de l'État, la nécessité de demander un concours plus important au voyageur, comme en province et sur nombre de réseaux étrangers apparaissent aussi largement dans la presse.

Une inquiétude, parfois, parmi nos interlocuteurs : les projets de développement seront-ils maintenus ou tout au moins pas trop différés ? Ne sera-t-il pas porté atteinte à la qualité du Service public ? A cela le président répondit simplement : « je n'ai pas connu de budget qui ne soit un budget d'économies » et « je ne serai pas le président d'une société en dégradation ».

J. B.d.L.

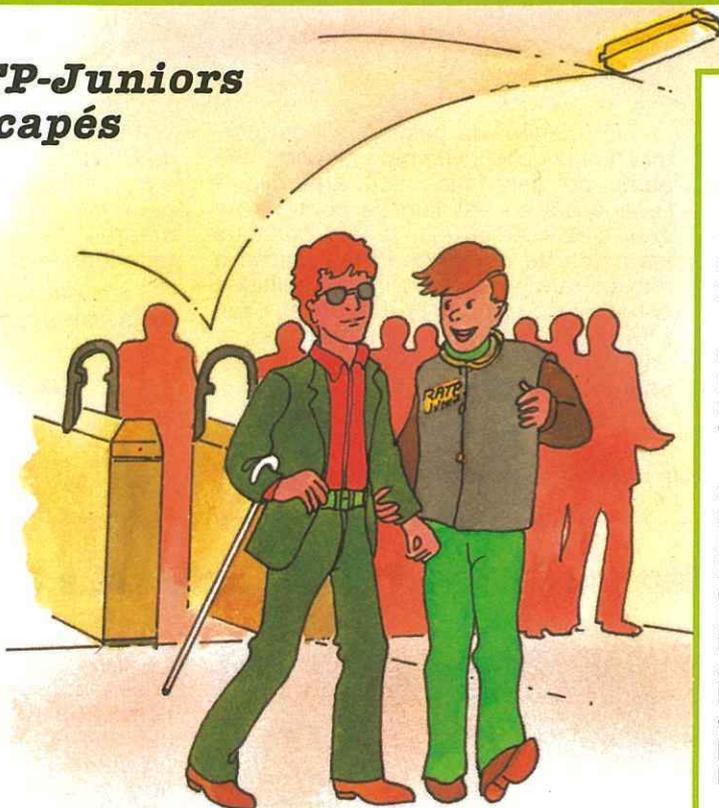
« Côté bus, le problème clef est celui de la vitesse commerciale ».



RATP-Juniors et handicapés

Ils veillent sur eux

Après presque deux années d'existence à la RATP, les stagiaires TUC sont depuis début décembre en charge d'une nouvelle tâche : Aider les handicapés - légers - à accéder aux réseaux. Ils deviennent pour l'occasion « compagnons de voyage ».



Un service nouveau qui mobilise une cinquantaine de stagiaires parmi ceux affectés au réseau ferré (voir *Entre les lignes* n° 90). La RATP accentue par là ses efforts en direction des personnes ayant quelques difficultés pour utiliser les transports en commun.

Service « Voyage accompagné »

En bref, de quoi s'agit-il exactement ?

Ce service est gratuit, mais bien entendu, chaque voyageur doit posséder un titre de transport valable. Toute personne à mobilité réduite qui en fait la demande au préalable sera accompagnée par un stagiaire TUC pendant son déplacement, dès son entrée dans l'enceinte RATP. Cette offre étant valable sur tous les réseaux métro, RER et autobus.

Le service ne s'adresse qu'aux handicapés légers et aux personnes du 3^e âge. C'est-à-dire, en simplifiant au maximum, à ceux qui ne se déplacent pas en fauteuil roulant. Il fonctionne toute la semaine, de 9 heures à 21 heures. Pour prendre rendez-vous, il suffit de téléphoner au moins 24 heures à l'avance au « standard RATP-Juniors »*.

L'important : le bouche à oreille

Au service du développement commercial, le responsable du projet, Jean-Marie Molina reste lucide : « ...Nous ne nous attendons pas à un succès massif dès le lancement de ce nouveau ser-

vice. C'est pourquoi le nombre de stagiaires nous semble suffisant pour un début. Ensuite, nous verrons bien en fonction des demandes si nous avons des difficultés pour les satisfaire... Cela se passera sans doute comme pour le SERVAL, le service d'autobus pour les handicapés dans le Val-de-Marne. La montée en régime a été lente mais continue. Plus que les autres, les personnes handicapées ont toujours peur de faire quelque chose de nouveau, peur de ne pas y arriver. La meilleure promotion d'un service comme celui-ci est le bouche à oreille. Nous avons envoyé une lettre d'information aux mairies concernées à Paris et en banlieue ainsi qu'aux associations d'handicapés. Mais encore une fois, le plus important, pour nous, c'est ce qui se dit... »

Il faut aussi que les stagiaires comprennent la nature de leur travail, aient conscience des difficultés rencontrées par les handicapés, ne se sentent pas désemparés à leurs débuts. Pour cela, ils ont suivi avec les agents de maîtrise qui les encadrent, un stage de formation de plusieurs demi-journées. Ils ont ainsi pu rencontrer plusieurs responsables d'associations. Geneviève Brotte, responsable des TUC au réseau ferré, est assez optimiste : « ... C'est un travail qui devrait convenir à ces jeunes. L'idée leur plaît en tout cas. Ils aiment se rendre utile... »

Petit service aux personnes à mobilité réduite deviendra-t-il grand ? Il en a l'étoffe, mais saura-t-il vaincre les dernières réticences des personnes handicapées ? De leur réponse dépend l'avenir de ce nouveau service.

S. Fr.

* A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne connaissons pas son numéro.

CAP sur le Val-de-Marne

Les efforts de la RATP pour permettre aux handicapés d'accéder à ses réseaux ne datent pas d'aujourd'hui.

Les mains courantes, les emmarchements réduits, les plans inclinés permettent à un grand nombre d'handicapés - légers - d'avoir accès aux transports.

Reste le problème des handicapés en fauteuil roulant. Si le RER leur est accessible, ils ne peuvent emprunter ni le métro, ni les autobus. Pour améliorer la situation, un pas important était franchi en février dernier dans le Val-de-Marne : le SERVAL (un service de minibus pour handicapés) était mis en service. Sous l'égide du département, l'initiative a été rendue possible grâce à une collaboration entre le groupement pour l'insertion des handicapés physiques et la RATP (voir *ELL* n° 89).

Après huit mois de fonctionnement, le SERVAL se porte bien. Il assure aujourd'hui plus de 1 600 déplacements mensuels contre 800 environ en mars. Le voyage moyen étant d'environ 4 km.

Qui utilise ce service ? La clientèle qui emprunte ces minibus n'est pas tout à fait celle attendue. On compte un fort

Tout à prouver

Ils sont actuellement 400 stagiaires TUC au service de l'exploitation du réseau ferré. 50 d'entre eux environ s'occupent des handicapés. Mais les autres, que font-ils ? Geneviève Brotte, qui les connaît bien, nous explique :

« ...Nous avons changé notre manière de travailler. Les stagiaires TUC ne sillonnent plus systématiquement les stations, à la disposition des voyageurs. Ils sont maintenant par groupe de 10 environ, accompagnés d'un agent de maîtrise aux « points sensibles » du réseau ou lorsqu'il y a un incident d'exploitation. Dans les grandes correspondances, les gares et les stations qui desservent des équipements importants (le parc des Expositions, le Parc des Princes, la Géode, porte de La Villette), les TUC répondent présents et renseignent les voyageurs.

Si les métros ne circulent plus sur une ligne ou entre plusieurs stations, ils

pourcentage d'handicapés mentaux légers. Seulement 1 voyage sur 5 est effectué par une personne en fauteuil roulant. Même proportion pour les handicapés physiques sans fauteuil.

Depuis la mi-novembre, des minibus plus nombreux circulent. Le parc est maintenant de 7 voitures contre 4 auparavant. Ceci pour mieux répondre à la forte demande aux heures de pointe. Pour améliorer encore la situation et étaler les heures « critiques », il faudrait que les Centres d'Aide par le Travail (CAT) dans lesquels se rendent de nombreux voyageurs, décalent leurs horaires, adoptent en quelque sorte les horaires variables. Aujourd'hui, le principe n'est que partiellement admis.

Par ailleurs, en semaine, la journée, les samedis, les dimanches, le service individualisé continue : c'est un service à la demande pour voyages occasionnels.

Aujourd'hui, même si le SERVAL ne compte pas parmi ses principaux utilisateurs des handicapés en fauteuil roulant, la demande n'a cessé de croître. Preuve est faite dans un département qu'un service pour handicapés est très apprécié par ses bénéficiaires. Sera-t-il un jour un exemple ?



RATP Chabrol

indiquent les correspondances à emprunter. Ils continuent d'être présents sur la ligne A pour aider à réduire le temps de stationnement des trains (voir *Entre les lignes n°s 91 et 92*).

Ces tâches sont plus motivantes, elles correspondent mieux au caractère des jeunes, dynamiques parce qu'ils ont beaucoup à prouver et enthousiastes dès qu'ils se sentent utiles. Ils ne sont pas installés dans une certaine routine. Nous l'avons vu il y a deux mois, lors de l'opération « Achetez votre carte orange avant le 28 du mois » à Alésia et Porte d'Orléans. C'était à qui ferait le mieux.

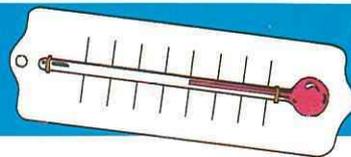
Pendant longtemps, les agents de la RATP ont mal connu les stagiaires TUC... Difficile dans ces conditions d'avoir un jugement... De telles opérations sont bénéfiques parce qu'elles permettent un rapprochement avec le personnel de l'entreprise... »

Sylvie Fréchard



RATP Thibaut

Des stagiaires TUC renseignent les voyageurs.



« Que faisiez-vous au temps chaud ? » Êtes-vous cigale ou fourmi face au froid ? Nous avons voulu vérifier que la RATP est bien fourmi en visitant quelques services. S'il reste beaucoup à faire le moment venu, les services limitent les dégâts en préparant l'hiver. De l'électronique au balai-brosse, tous les moyens sont bons, tous les moyens sont prêts. Comme dans tout bon journal, on commence par la météo et on termine par des conseils pour vos vacances. J. M.

Allô, la météo ?

Plusieurs fois par jour, les permanences du réseau ferré, du réseau routier, des services techniques appellent les services de la météo.

Un premier appel, le matin, donne les prévisions pour 48 heures. L'après-midi apporte en plus une lettre - A, B, C, D, E* - qui est un indice de probabilité dans divers domaines : l'hiver c'est température + neige + givre. Ensuite, les permanences retransmettent aux différents services qui doivent prendre les mesures prévues.

« Il peut y avoir, en plus, des bulletins météo spéciaux, explique M. Bellot le

responsable de la permanence du réseau routier. Nous prévenons les dépôts, parfois les terminus qui pourront informer les machinistes. Dans certains cas nous alertons aussi les services de police et les services techniques des villes. En effet, en plus de la météo dont tous les responsables disposent, nous avons chaque nuit 51 bus en circulation (noctambus, transports du personnel) qui nous renseignent sur des difficultés. Nous avons comme cela la théorie et la pratique ».

* Neige D : chutes de neige probables à 80 %.

Quand il neige sur l'exploitation :

On vide son sac...

La neige et le verglas venus, c'est l'exploitation qui peut être à rude épreuve. Si le Montmartrobus ne sort pas, il est le seul. A Fontenay-aux-Roses le dépôt est servi... sur un plateau. Toutes les rues y montent (et en descendent). Michel Durand connaît : il conduit l'une des deux voitures du secteur 8 (appelées dans Paris voitures de régulation).

« En préventif, on peut détourner certains itinéraires, éviter les côtes trop raides, reporter un terminus. C'est l'initiative du machiniste qui fait le reste, et son « coup de main ». Le danger, c'est quand on s'arrête. On reste « collé au trottoir ». La seule solution : le sac de sable et de sel qui se trouve sur tous les bus. On vient parfois leur prêter main forte avec notre réserve. Parfois ça ne suffit pas. Nous avons la liste des services techniques des communes pour les prévenir la nuit. Le reste ? C'est une improvisation « aussi brillante que possible ».

Cela d'autant plus que même ces voitures, qui doivent parfois jouer le rôle de secours, n'ont pas d'équipements spéciaux...

« L'alcool antigel »

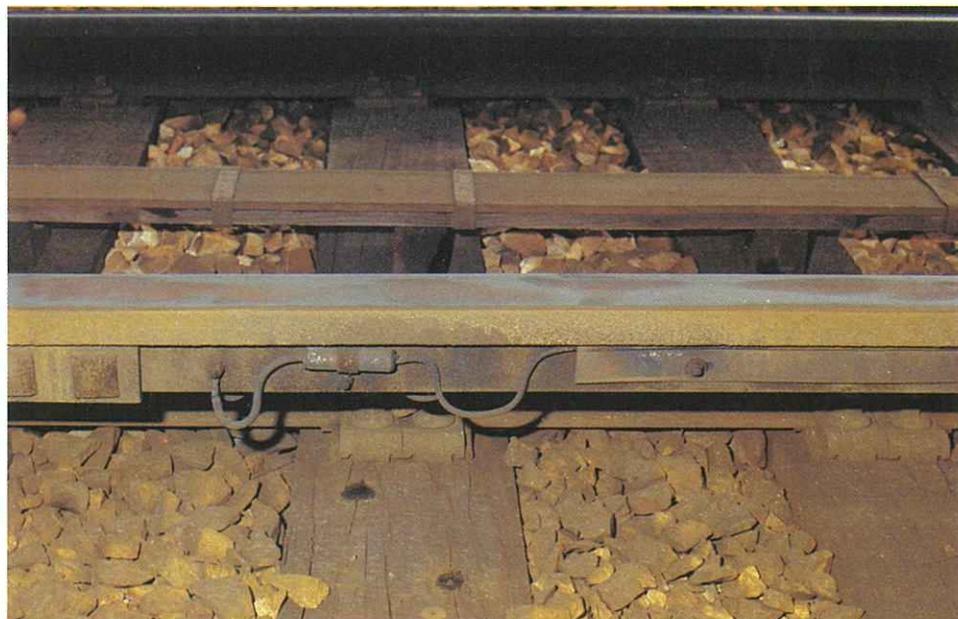
Pas d'inquiétude particulière pour M. Lambert, chef d'entretien au dépôt d'autobus de Fontenay-aux-Roses. « Aujourd'hui les véhicules ont atteint une qualité qui ne nous pose pas plus de problème qu'une voiture particulière garée à l'abri. On met de l'antigel dosé à 30 % - environ 12 litres par voiture - qui nous protège jusqu'à - 22 degrés. D'ailleurs on laisse 10 % d'antigel l'été pour garder les durites souples. Le seul problème peut venir des tuyauteries d'air comprimé. L'humidité peut les geler. Les bus modernes ont des « dessiccateurs », des granulés qui absorbent l'eau. Pour les plus anciens on met de l'alcool à 99,5 degrés qu'une pompe envoie dans les circuits. Les halls de remisage ne sont plus chauffés - on brûlait auparavant 5 000 litres de fuel par mois - mais ils gardent les bus « hors-gel ». Par très grand froid, les équipes de nuit font tourner les moteurs dans le hall. S'il neige, elles nettoient les abords ».



RATP-Ardailion

Au réseau routier, les anciens matériels sont équipés d'un petit réservoir et d'une pompe qui envoie de l'alcool dans les tuyauteries d'air comprimé pour empêcher le gel. Les matériels modernes disposent de dessiccateurs.

Les rails et pistes sont réchauffés par un cordon chauffant alimenté par le rail de traction (ici voie L. 8 à Créteil-Université).



RATP-Ardailion

Stations : la raclette et le seau

Dans les stations, rien n'a remplacé l'« huile de coude ». Le froid apporte de nombreux problèmes qui amènent, dans les stations à agent unique, à désertir souvent la vente des tickets. Madame Lapergue guide notre visite à Bir-Hakeim. « Tous les services, jour-nuit-mixte, sont concernés par ce travail. Avant la fermeture de la station, avant de sortir les poubelles, il faut fermer et purger toutes les conduites d'eau, y compris les sanitaires. Par ailleurs, nous devons dégager les accès de la station sur une largeur de 4 mètres. Pour cela, nous disposons d'une raclette en caoutchouc, de sel et de sable. On doit le faire aussi sur les quais, en montant le sel (pour la neige) et le sable (pour le verglas) dans un seau. S'ils sont là, on peut se faire aider par les personnels de nettoyage. En cas de chute, on propose d'appeler Police-Secours ou on accompagne à la pharmacie. On a même encore un brancard ».

FR : chaussettes pour sans abris

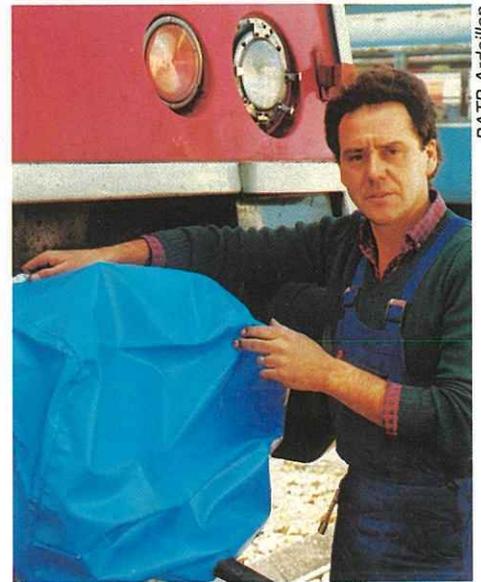
« Les moteurs ne sont plus un problème sur la ligne A du RER » nous dit M. Bermont des ateliers de Boissy. Après les problèmes – notamment de neige poudreuse – rencontrés voici deux ans, les organes défaillants ont été révisés et adaptés. On prend encore quelques précautions, en contrôlant le fonctionnement du chauffage et en protégeant les coffres de ventilation (mise en place de « chaussettes »). Sur le MI 79, on renonce en cas de neige, à mettre en route la ventilation forcée des coffres à haute tension.

Christian Parra fait partie des équipes « gel et neige ». « La plupart des trains couchent dehors, nous sommes en alerte en cas d'annonce de neige ou de fort gel. De 3 heures à 7 h 40, des équipes

peuvent aider les services d'exploitation à chauffer les trains, à vérifier la montée des pantographes, à dégager les trains et à nettoyer les marchepieds au balai ou au pétrole. Quand le grand froid est persistant, le conducteur laisse son train « préparé » relié à la haute tension par son pantographe levé. Nous ajoutons, en outre, des housses sur les attelages. Enfin, en cas de gros givre, il reste possible de faire circuler des navettes pour dégeler la caténaire d'alimentation ».

Ces problèmes du RER peuvent se retrouver sur des lignes de métro dont les trains garent dehors, comme à Châtillon, Créteil, Bobigny où il faut parfois « faire bouger » les trains ou les garer sous tunnel sur la ligne.

Christian Parra et les équipes « gel et neige » protègent les attelages des trains par grand froid.



RATP-Ardailion



Madame Cheret (chef de la ligne 6 – à droite) « le temps des « guetteurs » et des équipes de déneigement des voies est révolu ». Madame Lapergue (chef de la station Bir-Hakeim) « restent, pour nettoyer les stations, la raclette et les seaux de sel et de sable ».

TE et NV : la bonne voie

C'est le service des équipements électriques qui vérifie, dès septembre, le bon fonctionnement des équipements chauffant les voies et assure ensuite le dépannage. Le réchauffement est alimenté soit en courant continu par le rail de traction (pistes et voies), soit en courant alternatif (appareils de voie).

Ces progrès ont enlevé beaucoup de soucis aux agents du service de la

voie. « En principe, nous dit M. Welker du service de maintenance des voies du métro, nous n'avons plus d'intervention permanente. Si la permanence des services techniques annonce un fort gel, nous envoyons des équipes de « poseurs de nuit » pour vérifier l'état des voies. En cas de problème, ils pulvérisent un produit antigivre sur la voie ou sur les appareils de traction ».

Les essais du dimanche à Fe

Le métro urbain a moins de problèmes de préparation des trains qui remettent en tunnel. Restent les lignes aériennes. Madeleine Chéret, chef de ligne 6 – ligne 2 au 1^{er} novembre – apprécie les progrès.

« Avec le système de réchauffement, les rails et la piste restent propres. Sur nos 6 kilomètres de voies aériennes, 53 kilomètres de cordons chauffants. Le temps des « guetteurs » et des équipes de déneigement de la voie est passé. Ces systèmes sont commandés par le Poste central de contrôle et nous disposons en outre d'une commande locale. Tous nos trains garent sous tunnel et le matériel sur pneus est équipé de brosses antineige* pour les pistes de circulation. Tout cela est testé le dimanche, à partir du 15 septembre. Il reste cependant pour nous occuper tous les problèmes des quais et de la station... »

* Les matériels « fer » sont équipés de petites réserves de sable qu'on peut actionner quand les roues « patinent » (huile ou glace, ou freinage de sécurité).

SKI FAUT (PAS) FAIRE

Et pour vous ? Etes-vous cigale ou fourmi ? Pour changer des intempéries parisiennes, beaucoup partiront à Noël, février, Pâques, aux sports d'hiver. Suivez ces conseils d'un médecin sportif, comme un jeu, en notant honnêtement si vous les mettez en pratique. La pénalité, si vous perdez : appliquez les recommandations à la lettre. Si vous gagnez : bonnes vacances !



Quoi de neuf, docteur ?

ELL – A respecter tous vos conseils, les vacances ne deviennent-elles pas un peu « calvaire » ?

Dr. L. – Non, si l'on sait ce qu'on veut. Faire du ski est un réel plaisir, faire la fête aussi, être en vacances également. Mais il est déconseillé de mélanger les genres. Une semaine aux sports d'hiver peut être aussi efficace pour la santé que 15 jours ou 3 semaines à la mer. Mais, même si le milieu est très naturel il n'en demeure pas moins « hostile » car inhabituel. La mode et les progrès techniques nous le font parfois oublier. De la même façon quand on parle sports d'hiver on pense principalement fracture ou coups de soleil. Il y a beau-

coup d'autres dangers ou d'inconvénients.

ELL – Faciles à éviter ?

Dr. L. – Pour la plupart oui, si on ne les néglige pas.

Il faut penser au « mal des montagnes », différemment ressenti : l'altitude peut apporter la fatigue, des migraines, des bourdonnements d'oreilles, voire des nausées et des vomissements. Les coups de soleil peuvent être de véritables brûlures mais aussi favoriser l'apparition des boutons de fièvre (en fait de l'herpès) ou de réactions allergiques. Il y a aussi des conséquences sur l'état psychique. Les changements de rythme

Les conseils du docteur Latourelle

Avant : – Préparation physique : au moins 6 semaines avant, marche, natation, vélo, footing, assouplissements, musculation légère, renforceront vos qualités cardio-respiratoires et musculaires. Vous serez « prêt ».

– Équipement : reposez-vous sur les conseils des professionnels pour les skis, bâtons, chaussures, fixations, surtout si vous les louez. Il faut tenir compte du niveau technique, du poids et du sexe du skieur (et non seulement de la taille comme on le dit trop souvent).

– Vêtements : privilégiez le pratique, fonctionnel, chaud, imperméable. La couleur vient après ! Les gants doivent « monter haut » sur les poignets. On peut mettre des gants de soie sous les gants de cuir. Portez vos chaussettes de ski pour essayer vos chaussures. Elles doivent aussi monter haut et surtout y rester. Les chaussettes « tire-bouchon » amènent des tendinites.

– Prévoyez : une assurance (l'hélicoptère est hors de prix !), la vaccination anti-tétanique et l'antigrippale. Une nuit de sommeil complète, après le voyage en voiture, pour tout le monde.

– Pour un week-end, prenez le train.

Pendant : – Protégez-vous : sur la peau, une protection « totale » contre le soleil, suractivé en altitude et réverbéré par la neige (même quand il est caché). Sur les yeux, des lunettes filtrantes et adaptées au temps. Portez, en plus, votre bonnet sur la tête (pas dans la poche).

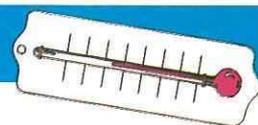
– Hors des pistes : dormez et respectez l'alternance repos/activité. Buvez plus d'eau pour compenser la déshydratation due à l'effort et... au chauffage électrique des chalets. Mangez copieux, digeste et chaud, plus le matin que le soir. Gare aux « fondues » et aux boîtes de nuit. Pas de ski le lendemain matin du réveil.

– Sur la piste : démarrez progressivement le matin et ralentissez en fin de journée. La plupart des accidents ont lieu en fin d'après-midi où s'ajoutent la fatigue et le changement de la neige.

Spécial enfants – Veillez à la propreté des équipements. La saleté est l'humidité leur font perdre leurs qualités.

– Les yeux et la peau sont encore plus fragiles. Ne les laissez pas enlever bonnet et gants.

– Majorez leur besoin habituel de sommeil de deux heures et n'oubliez pas le goûter, même s'il ne mange plus le soir (il dormira mieux). N'oubliez pas le sucre et les graisses.



de vie, d'activité physique dans un contexte d'altitude influent sur le système nerveux – hyperexcitabilité avec troubles du sommeil, ou au contraire apathie, troubles digestifs.

Tout cela peut gâcher les vacances. Alors il faut s'y préparer et ainsi les bienfaits gagnent sur les méfaits.

ELL – Suivez-vous vos propres conseils ?

Dr. L. – Bien sûr ! D'ailleurs j'attends avec impatience la sortie de votre journal pour les lire car je compte bien faire du ski en toute sécurité... »

Interview recueillie
par Jacques MARION



De l'électricité à l'électronique

Microprocesseurs, logique et électronique sont les trois domaines de la formation interne mise en œuvre depuis le début de 1986, par le service des études (TT) à la direction des équipements électriques.

Cette formation qui était jusqu'à assurée par des organismes extérieurs devient désormais une structure permanente interne à T.

Les raisons de ce changement ? Elles sont au nombre de deux ; il s'agissait de réduire les coûts de la formation externe des agents et d'adapter cette formation aux besoins spécifiques de la direction.

C'est ainsi que le service des études a été chargé de piloter cette action.

Morgan ou Karnaugh

Si les agents des services techniques savent parfaitement assurer la maintenance des installations électriques dont ils ont la responsabilité – péages, disjoncteurs, escaliers mécaniques... – il est vrai que leurs connaissances théoriques, au fil des ans, ont peu à peu laissé la place à des connaissances pratiques. Les lois de Morgan ou les tableaux de Karnaugh appris, pour certains, sur les bancs de l'école sont parfois quelque peu oubliés.

Un recyclage s'avère donc nécessaire.

D'autre part si la direction des équipements électriques dispose d'électriciens et d'électromécaniciens, l'entreprise exige de plus en plus d'électroniciens. Ceci pour assurer l'entretien et le dépannage d'équipements comportant des systèmes électroniques ou à base de microprocesseurs.

D'où la nécessité de concevoir une formation bien adaptée aux agents et à la demande des services.

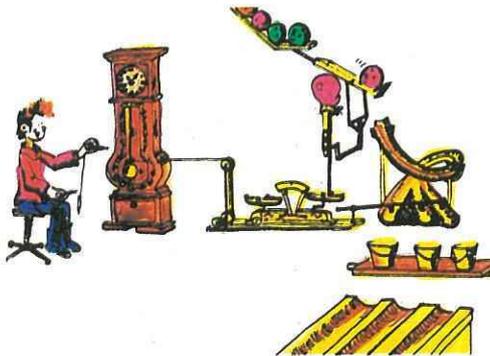
La mise en œuvre de cette formation a été confiée à deux pilotes du service TT : Jean-Jacques Seguy et Gildas Jouan. Ils se sont entourés d'une équipe de 7 formateurs (*) appartenant à TE, TC péages et TS, et d'un professeur (**) de l'école technique de Noisiel.

Depuis le début de l'année l'équipe, réunie en « groupe de conception » une fois par semaine, définit les objectifs des enseignements et en élabore le contenu.

Le fruit de ces réflexions ? Il a été décidé d'assurer aux agents une formation générale technique. C'est une ini-



Non ce n'est pas un nouveau jouet pour Noël. Ce petit robot est utilisé pour les stages d'initiation aux microprocesseurs.



tiation à l'électronique, à la logique et aux microprocesseurs qui leur sera donnée afin qu'ils connaissent, comprennent le langage électronique et les fonctions principales des équipements.

Cette culture de base doit – et c'est aussi un des buts de la formation – les aider à suivre les stages « plus pointus » qu'ils effectuent chez les constructeurs ou dans leur service.

Du plus simple au plus complexe

La formation à T s'adresse à des agents possédant pour la plupart un CAP d'électromécanicien et de tous niveaux hiérarchiques : en 1986 des agents d'exécution (87 %), de maîtrise (11 %) et des cadres (2 %) ont suivi les stages.

Pour l'enseignement les formateurs retiennent une démarche pragmatique :

faire voir les composants, les faire manipuler pour bien comprendre. De la pratique naît la théorie et non l'inverse. Et toute formule mathématique par trop complexe est refoulée sans appel !

Cinq modules d'enseignement sont définis dans les domaines de l'électronique, de la logique et des microprocesseurs.

L'équipe a fait appel pour la propre formation de ses animateurs et pour la réalisation du premier module à une aide extérieure ; elle vole depuis de ses propres ailes, enrichie de l'expérience, dans le domaine de la formation, des services PF et FR et de l'aide de l'école technique.

Le contenu des modules défini, l'équipe de formateurs ne s'en tient pas là pour autant. Elle « s'attaque » ensuite à la réalisation des maquettes et de l'audiovisuel utilisés pour l'enseignement. C'est elle qui prépare les manipulations effectuées aux cours et programme le robot d'initiation aux microprocesseurs.

Une formation prise en charge et assurée de A jusqu'à Z par une équipe de formateurs tous volontaires et passionnés.

Le bilan de cette première année de formation interne à T paraît positif.

(*) Jean-Michel Chassang – Christian Gerne – Jean-Paul Codbessin – Yvon Guillemineau – Michel Debus – Pascal Oudot – Philippe Robert.

(**) Alain Gaumont.

De l'électricité à l'électronique

La formation interne à T

5 modules proposés au choix :

- 2 en électronique : A et B
- 2 en logique : A et B
- 1 en microprocesseur.

Durée de la formation pour chaque module :

- cinq jours, du lundi au vendredi
- lieu : CPTI (Centre de Perfectionnement des Techniques Industrielles) Ecole technique de Noisiel.

Quelques fausses notes cependant : qui dit formation dit obligatoirement stagiaires mais aussi... formateurs !

Or les services dont ils sont issus montrent quelques réticences à se séparer – même à temps partiel – de leurs agents. Il semble pourtant intéressant que les animateurs appartiennent aux services bénéficiaires de la formation interne; ils connaissent bien les besoins du service et la population à former.

Deuxième difficulté qui semble de prime abord secondaire, l'absence de toute possibilité de restauration pour les stagiaires dans les locaux RATP de Noisiel. De l'avis même des formateurs il serait souhaitable pour la bonne cohésion du groupe, de se retrouver à l'heure du déjeuner, heure de détente, pour mieux se connaître, mieux se comprendre.

Une difficulté qui n'est peut-être pas insurmontable ?

L'avis d'un stagiaire

C'est un agent de TC chargé de la maintenance des appareils de péages sur le secteur nord-ouest du métro et du RER. Il possède un BEP d'électronicien et a suivi les cours du CPTA qui lui ont permis, cet été, d'accéder à la maîtrise. Ce stagiaire qu'*Entre les lignes* a rencontré s'est inscrit parmi les premiers aux stages de formation interne de la Direction des équipements électriques : il a participé en juin à une session d'initiation à la logique.

La formation interne à T ? « Elle m'a permis une bonne remise à niveau de mes connaissances. J'ai acquis des notions générales de base qui me permettront de traiter les nouveaux appareils qui pourraient être installés ».

Selon lui, les stagiaires sont bien encadrés : 2 formateurs pour 8 élèves. Les documents relatifs aux cours et remis en fin de journée à chaque stagiaire sont intéressants. « On peut les consulter ensuite régulièrement ».

Une critique cependant sur le stage de logique qu'il a suivi : « Il est trop court, trop condensé. Il est difficile sur une période de 5 jours d'assimiler correctement les enseignements donnés. Certains stagiaires ont un peu perdu pied ».

Pour cet agent de Tc-péages, la formation interne mise en œuvre par le service des études de T est satisfaisante puisqu'il a demandé à suivre un autre stage, cette fois d'initiation aux microprocesseurs.

La formation interne à T n'est pas une formation au rabais, bien au contraire, les chiffres le prouvent : les sessions ont débuté en avril 1986 et ont été suivies par 150 stagiaires sur 13 semaines de formation.

Pour 1987, 330 agents sont d'ores et déjà inscrits sur 28 semaines de sessions.

Déjà, de bons résultats, et l'équipe des formateurs ne compte pas s'endormir sur ses premiers lauriers.

Simone FEIGNIER

Les bus ont la carte

Ticket puce est né à Blois

Depuis le début novembre et pour environ une année, Blois abrite le dernier né de la monétique, le « ticket puce ». Pour son inauguration, le 25 octobre, Jacques Douffiagues, ministre délégué aux Transports, le président de la RATP, Paul Reverdy et Michel Rousselot, directeur général étaient présents. Il faut dire que la RATP a conçu le système et mis au point cette fameuse carte à mémoire. C'est une première dans le domaine des transports urbains – aujourd'hui une vingtaine de lignes d'autobus sont concernées, puisque la carte est à la fois titre de transport et moyen de paiement.

« Toute la conception des transports en commun va en être bouleversée » disent ses créateurs. Mais il lui faudra encore attendre pour passer de la Loire à la Seine.

Blois, haut lieu de la Renaissance française, ne se satisfait pas de son seul passé prestigieux. Cité historique comme en témoignent son château en centre ville et les anciennes ruelles adjacentes, elle se tourne aujourd'hui résolument vers l'avenir.

Capitale de la monétique

A moins de 200 kilomètres de Paris, la ville compte avec son agglomération 60 000 habitants. A priori, rien ne désignait vraiment Blois comme « ville pilote » : rien, vraiment rien ? Ce serait alors oublier les expériences qui lui ont valu son surnom de « capitale de la monétique ». La ville de Blois est déjà connue pour l'expérience IPSO, ancêtre des actuelles cartes de paiement, la carte santé, la carte ville (une carte à mémoire des services municipaux, pour les parkings, musées, bibliothèques, etc.). Pourquoi alors ne pas posséder une carte supplémentaire, le ticket puce ? D'autant plus que le réseau des TUB (les Transports Urbains de Blois) se prêtait bien à ce genre d'expérience, de taille moyenne avec une seule zone de tarification.

En août 1985, était signée une convention entre la Ville de Blois et différents partenaires dont la RATP pour mettre au point ce fameux ticket.

L'initiation à la logique



retraite "à la vôtre"

Un supplément
d'Entre les lignes
pour ses lecteurs
retraités, avec
des expériences,
des conseils, des idées,
des sourires...

Chers amis

Nous vous l'annonçons en juillet dernier, Entre les lignes vous l'offre aujourd'hui : c'est le cahier « spécial retraités ».

Cet encart, nous l'avons réalisé pour vous. Vous qui avez manifesté votre attachement à la RATP, à Entre les Lignes, en souhaitant continuer à recevoir notre journal.

Malgré l'éloignement géographique pour certains d'entre vous, malgré le temps, vous gardez un vif intérêt pour la vie de notre entreprise, ses activités et son évolution.

Entre les lignes est ce lien avec la Régie qui vous permet d'être régulièrement informés des grands événements de « la maison » mais aussi de tous les autres.

Merci de nous faire confiance.
Merci de nous lire.

La Rédaction

Un rôle essentiel

La retraite ? Vous êtes 26 000 femmes et hommes à la vivre aujourd'hui. Si vous ne faites plus partie des « agents en activité », la RATP ne vous oublie pas pour autant.

Je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous à l'occasion de la parution de cet encart qui vous est spécialement destiné.

C'est avant tout un hommage que je souhaite vous rendre. Vous avez construit la RATP d'aujourd'hui par un travail commencé, pour certains, très jeunes et exercé parfois dans des conditions difficiles à la STCRP ou à la CMP.

Il a fallu à beaucoup d'entre vous traverser les périodes de guerre puis travailler à la reconstruction de l'outil de transport.

Pour tout cela, merci.

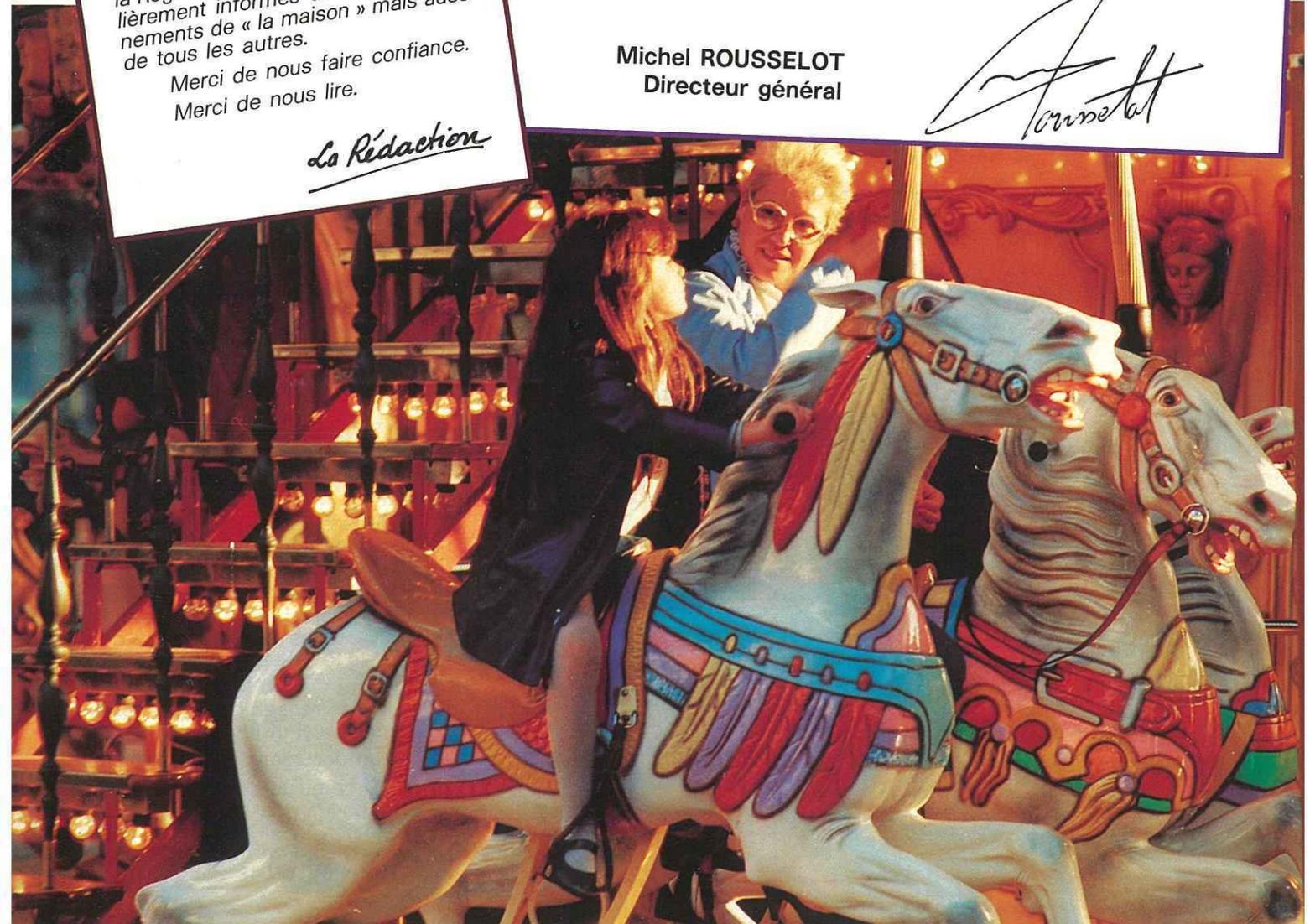
Vous ne constituez pas une « catégorie » à part, retranchée de la vie sociale, vous vivez parmi nous. Vous jouez un rôle essentiel en portant témoignage devant les plus jeunes de votre expérience, de votre savoir-faire et de votre sagesse. Nous comptons sur vous.

Et puisque nous approchons d'une nouvelle année, à chacun d'entre vous ainsi qu'à ceux qui vous entourent je vous présente mes meilleurs vœux pour l'année 1987.

Michel ROUSSELOT
Directeur général



RATP-
habrol



Portrait en chiffres

Des hommes et des femmes : ils sont âgés de 50 à 100 ans et même un peu plus ; ils vivent surtout à Paris, mais aussi en province et pour quelques-uns d'entre eux à l'étranger ; ils étaient cadres, agents de maîtrise ou d'exécution ; ce sont des « anciens du ferré », du « routier »... ou d'autres services.

Cette population qui apparaît très diverse par son passé, ses situations, son âge est celle des pensionnés de la RATP. Ces retraités et retraitées, qui sont-ils ? Pour en savoir un peu plus, pour mieux les connaître, nous avons eu recours aux chiffres.

1 500 retraités par an

On compte au 1^{er} octobre 1986, 40 794 pensionnés dont 26 301 pensions directes et 14 493 pensions de reversion.

Ce chiffre est en augmentation par rapport aux années précédentes :

1966	1976	1980
39 307	39 002	39 494

La proportion entre les pensions directes et les pensions de réversion étant sensiblement identique. A la RATP chaque année, 1 500 agents environ partent à la retraite et près de 800 pensions de réversion sont attribuées.

L'âge de départ à la retraite ?

En 1985, les « sédentaires », les administratifs, sont partis à 57 ans ; les départs anticipés, avant l'âge légal de 60 ans, sont dus aux agents des carrières mixtes et aux réductions d'âge

accordées aux femmes, aux anciens combattants.

Les « actifs A », notamment les ouvriers des ateliers, ont pris leur retraite à 55 ans et les « actifs B » – agents d'exploitation – à 53 ans, (âge moyen des agents non réformés).

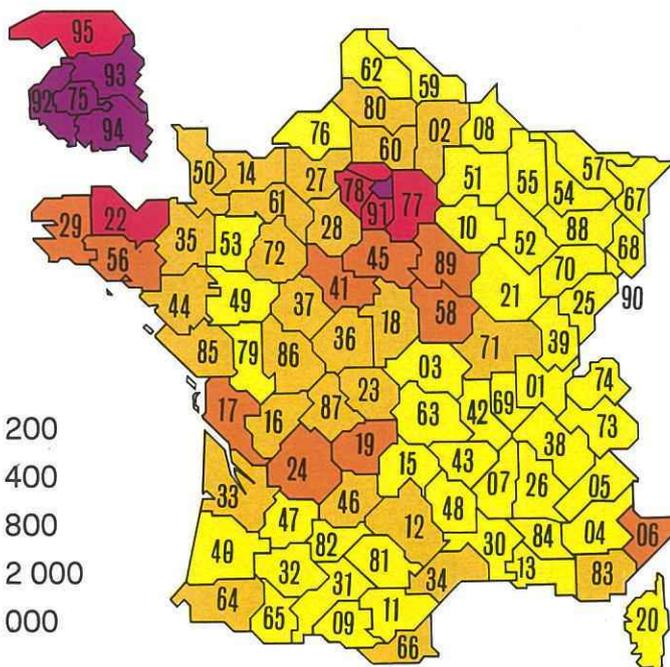
Effectif des retraités par catégorie d'emploi au 1-10-1986

		pensions directes	dont pensions de reversion
Exécution	29 647	18 480	11 167
Maîtrise	7 140	5 027	2 113
Cadre	4 007	2 794	1 213
Total	40 794	26 301	14 493

RÉPARTITION DES RETRAITÉS PAR DÉPARTEMENT

A la retraite, la majorité des agents (53,6 %) continue à vivre dans la région parisienne : 5 259 retraités à Paris, 11 453 dans les départements de la première couronne (92 - 93 - 94) et 5 148 dans les départements de la grande couronne (77 - 78 - 91 et 95).

En province, l'ouest et le centre de la France accueillent le plus grand nombre d'entre eux avec une mention spéciale pour le département des Côtes-du-Nord qui, à lui seul, compte 1 072 retraités.



- moins de 200
- de 200 à 400
- de 400 à 800
- de 800 à 2 000
- plus de 2 000



NOUVELLE ÉDITION

Si vous ne l'avez pas encore reçu, vous le recevrez courant décembre : le nouveau guide du pensionné vient de paraître.

Des adresses et des numéros de téléphone pour vous aider lors des différentes démarches que vous pouvez avoir à accomplir à la RATP ;

Des informations sur vos droits, sur les avantages dont vous pouvez bénéficier à la RATP et dans d'autres organismes ;

Des renseignements pratiques d'ordre fiscal et juridique.

Un document utile à conserver.

Si ce guide ne vous parvenait pas, vous pourriez le réclamer, à partir du **15 janvier**, à la Direction financière, groupement Pensions, 120/122, rue du Mont-Cenis, 75018 Paris.

BIEN VIVRE SA RETRAITE

La retraite ? Elle est là, déjà là. Attendue et désirée par certains, redoutée ou crainte par d'autres : c'est toute une autre vie qui commence...

Onze millions de personnes dont deux tiers de femmes sont aujourd'hui à la retraite en France. A la RATP, plus de 26 000 retraités vivent cette période qui a tendance à s'allonger puisque l'espérance de vie – actuellement de 73 ans – continue de progresser. Des hommes et des femmes pour la plupart en pleine possession de leurs moyens physiques et intellectuels grâce aux progrès de la science et de la médecine.

La retraite se prépare

« C'est au fil des ans que la retraite doit se préparer, tout au long de la vie professionnelle », affirme le docteur Guyot, médecin-conseil aux services juridiques de la RATP, avec qui nous nous sommes entretenus. « La retraite se mérite » assure-t-il. En effet, réfléchir à cette période de vie, bien la préparer, permettra peut-être d'éviter tout choix ou toute décision qui pourraient s'avérer ensuite malheureux.

Trois exigences essentielles sont à prendre en compte :

- posséder des ressources pécuniaires suffisantes : attention aux emprunts contractés pendant la vie professionnelle et dont les remboursements peuvent par la suite peser lourd ;
- prévoir l'impact de la retraite sur la vie du couple : elle désorganise les habitudes, provoque la remise en cause d'une vieille manière d'être à deux, d'où la nécessité d'organiser un cadre de vie satisfaisant pour le couple ;
- à la retraite, en cas de déménagement, réussir, enfin, son intégration dans le lieu de résidence : le ravissant et calme village découvert pendant les vacances d'été peut apparaître triste, bien isolé l'hiver venu. Enfants et petits-enfants laissés dans la région parisienne viendront-ils assez souvent, assez longtemps ? La vie dans une commune ou une petite ville est, ô combien, différente de celle de l'agglomération parisienne. L'intégration n'est pas toujours chose facile.

Mais ces quelques conditions respectées, rien ne s'oppose plus à une retraite réussie.

Être un retraité actif

Ne subissant plus les contraintes de la vie professionnelle, les retraités re-



Les colonnes de Buren au Palais-Royal : l'art vécu au quotidien.

RATP-Marguerite

trouvent enfin la maîtrise de leur temps. Mais ce temps retrouvé, comment le vivre ?

Mille occupations s'offrent à eux. Ils peuvent se distraire ou s'instruire, voyager, s'attacher à conserver leur forme physique, cultiver leur jardin, se consacrer à l'entraide ou au bénévolat, découvrir la vie associative et de nom-

breuses autres activités aussi agréables qu'enrichissantes.

Bien vivre sa retraite, la réussir ? C'est être plus actif que jamais, garder l'esprit jeune, être attentif à sa famille, à ses amis, à son entourage, ne pas « se laisser aller ». C'est de 60 à 80 ans que se situe l'âge le plus heureux de la vie, prétendait Fontenelle...

ÊTRE UTILE

Le bénévolat ? Raymond Le Frapper, ancien contrôleur sur la ligne B du RER, nous en donne une illustration. A la retraite depuis 3 ans, il lui restait du temps libre qu'il a décidé de mettre au service des autres, au service des jeunes aveugles. Il nous a écrit :

« Des yeux pour voir, des doigts pour lire... »

Retraité ou actif, que fais-tu de ton temps ? Peux-tu, chez toi, consacrer 1 ou 2 heures par jour pour une œuvre. Oui, j'ai bien dit chez toi, car après le bricolage, le jardin... et l'hiver va venir, que vas-tu faire ?

Cela fait 3 ans que je suis retraité, j'ai épuisé le gros bricolage, le jardin et tout ce que je n'avais pas pu faire quand j'étais actif. Je me suis aperçu qu'il y avait un trou dans mon emploi du temps et j'ai eu l'impression que je ne servais plus à grand chose dans la vie active.

Et j'ai trouvé... j'ai appris le braille, ce n'est pas dur. Si nous transcrivons, bénévolement, pour les élèves aveugles des livres de classe, cela leur permet de s'intégrer dans un lycée d'élèves voyants.

Il y a eu aussi un ami des « bus » avec moi. Alors, venez nous rejoindre. Même si vous êtes en province, vous pouvez transcrire (l'écriture braille bénéficie de la franchise postale.) »

Si vous êtes intéressé, vous pouvez contacter Raymond Le Frapper, 12, rue des Canaris, 92160 Antony, ou au « Livre de l'Aveugle », 7, rue Duroc, 75007 Paris (mardis - vendredis de 14 à 17 h).

SPORT À TOUT ÂGE

Maintenir aussi longtemps que possible une activité physique sans efforts excessifs est le meilleur moyen de combattre les effets de l'âge. C'est pourquoi à partir de 50 ans, votre médecin ne vous déconseillera-t-il pas de pratiquer un sport pour peu que vous respectiez certaines règles de prudence (pas de sport violent) et de progression de l'effort.

Si vous avez toujours pratiqué le tennis, la course à pied ou le cyclisme, vous pouvez continuer, la retraite venue, mais à un rythme peut-être moins soutenu. Vous soumettez à une bonne et régulière surveillance médicale paraît également une sage précaution.

DE LA MESURE

Ayant atteint l'âge du temps retrouvé, du temps libre, vous souhaitez commencer la pratique d'un sport. Attention, prudence ! Une visite médicale préliminaire s'impose. Vous demanderez conseil à votre médecin sur le choix du sport qui devra être adapté à vos possibilités.

Gymnastique ou marche, randonnée, danse, yoga ou tir à l'arc. Et pourquoi pas le ski de fond, les boules, les quilles...

Et quand vous pratiquerez, connaissez vos signes de fatigue, vos limites (pour la marche, par exemple, il faut toujours être capable, en marchant, de parler sans fatigue). Sachez vous arrêter !

TANT QU'ON A LA SANTÉ



A tous les âges de la vie, être en bonne santé est une chose précieuse. Cela devient particulièrement important lorsque l'on atteint l'âge de la retraite. Là aussi, il faut savoir se préparer, l'essentiel étant de rechercher une qualité de vie permettant de conserver un équilibre physique et moral satisfaisant.

Le retraité à la RATP ? Un privilège par rapport aux autres retraités !

En effet, comme le fait remarquer le docteur Guyot, l'agent est suivi médicalement pendant toute sa carrière à la RATP.

Il bénéficie d'un régime particulier d'assurance maladie qui lui offre soins médicaux et pharmaceutiques gratuits et il a la possibilité de consulter au sein même de la RATP médecins généralistes et spécialistes.

À côté de la médecine de soins, la médecine du travail assure à l'agent une surveillance médicale systématique annuelle et une surveillance particulière concernant le risque de maladie professionnelle. Ce service a aussi pour but de protéger les agents contre l'ensemble des nuisances sur le lieu de travail et les risques d'accidents.

Avant son départ à la retraite, l'agent se voit proposer un examen général, un bilan de santé. C'est donc dans une bonne condition physique – ayant été régulièrement suivi pendant toute sa vie professionnelle – que l'agent aborde, à 50, 55 ou 60 ans, cette période de vie appelée la retraite.

TÉTANOS

Une vaccination indispensable à ne pas oublier : celle contre le tétanos.

Maladie très grave, souvent mortelle (dans 1 cas sur 5), le tétanos touche plus particulièrement les personnes ayant des activités les mettant en contact avec la terre – sportifs, bricoleurs, jardiniers, pêcheurs ou chasseurs. Une égratignure, une piqûre d'épine peuvent suffire.

Maladie évitée si l'on est vacciné. Le vaccin totalement inoffensif peut se faire à tout âge et à tout moment : 2 injections espacées de 4 à 6 semaines avec un rappel 6 à 12 mois plus tard.

Ensuite, un rappel tous les 10 ans.

Veiller à être à jour de sa vaccination est la seule arme absolue contre le tétanos.

PRÉVENIR PLUTÔT QUE GUÉRIR

Ensuite, en dehors de tout problème particulier, une surveillance médicale régulière, effectuée chaque année, paraît s'imposer afin de repérer et prévenir toute maladie, insiste le docteur Guyot. Savoir consulter très tôt son médecin, dès que l'on a le moindre doute sur sa santé est en effet la garantie de conserver plus longtemps le meilleur état de santé possible.

En dehors de tout problème pathologique, le médecin traitant s'attachera aussi à conseiller utilement son patient sur son « emploi du temps » : activités physiques pouvant être pratiquées, mais aussi hygiène de vie, habitudes alimentaires saines et rationnelles, nombre de repas à effectuer par jour, nécessité d'une sieste après les repas...

LA CCAS POUR LA RETRAITE

Une fois à la retraite, l'agent perd le bénéfice de la médecine gratuite : c'est la CCAS – Caisse de Coordination aux Assurances Sociales – qui, désormais, va assurer la couverture des risques maladie du retraité et de ses ayants droit (conjoint, enfants, ascendants), comme toute caisse de Sécurité sociale ; l'agent a alors le libre choix de son praticien.

La Société mutualiste du personnel de la RATP, quant à elle, accorde à ses adhérents une participation complémentaire sensiblement égale au montant du ticket modérateur. Elle est réglée avec les paiements de la CCAS.

Si le principe des remboursements des frais médicaux et pharmaceutiques effectués par la CCAS est bien connu, en est-il de même pour tous les services qu'elle propose ?

Il n'est peut-être pas inutile d'insister sur certains avantages offerts par la CCAS aux retraités :

Aide ménagère

Si le médecin traitant le juge nécessaire, la CCAS peut accorder le bénéfice de l'aide ménagère à l'assuré n'ayant plus la possibilité d'accomplir seul certains actes de la vie courante. Pour ce faire, la CCAS prend contact avec l'une des 800 associations réparties sur toute la France (bureaux d'aide sociale des mairies, assistances sociales, organismes privés...).

Pour obtenir cette aide, l'assuré devra s'adresser au bureau d'aide sociale de sa mairie et sa participation financière sera déterminée en fonction de ses ressources.



Le carnet médical

Vous êtes à la retraite.
Votre carnet médical sur lequel ont été consignés tous les actes médicaux que vous avez subis pendant votre activité reste, quant à lui, à la RATP !

Savez-vous cependant que vous pouvez en obtenir copie par l'intermédiaire de votre médecin traitant qui doit en faire la demande au service médical ?

Carte d'assuré social

Attention, cette nouvelle carte que vous avez reçue cette année est à conserver précieusement ! Comportant votre numéro d'immatriculation, elle vous sera demandée en cas d'hospitalisation ou de consultations externes à l'hôpital ou en clinique, et pour toute dispense d'avance des frais médicaux et pharmaceutiques.

Cependant, n'oubliez pas, dans toutes vos relations avec la CCAS, c'est votre numéro de pension qui doit être rappelé.

Bilan de santé

Vous avez plus de 60 ans ?
Vous avez droit à un bilan de santé tous les cinq ans et il sera pris en charge, ainsi que ceux de vos ayants droit, par la CCAS.

Frais pharmaceutiques : du nouveau au 1^{er} janvier 1987

Le tiers payant pharmaceutique se développe et à partir du 1^{er} janvier 1987, devrait être étendu à toutes les régions de France.

Vous ne réglerez plus, lors de l'achat de vos médicaments, que le montant du ticket modérateur et éviterez ainsi de faire l'avance des frais pharmaceutiques.

Le service social

Il est à votre disposition pour toute difficulté relative à la réglementation RATP et vous orientera, le cas échéant, vers le service compétent pour vous répondre.

Une assistante sociale peut être consultée :

- à l'accueil du service social
191, rue de Bercy - 75012 Paris
- Tél. 43-46-36-19
- au service social de la CCAS
18, rue de Naples - 75008 Paris
- Tél. 45-22-88-00 poste 481 le mercredi de 9 h 30 à 12 h.

Le fonds de secours

Tout agent à la retraite peut, à sa demande, bénéficier d'aides individuelles en cas de difficultés financières liées à la maladie et obérant de façon importante le budget familial.

LA DONATION ENTRE ÉPOUX

Penser à la mort est évidemment chose bien pénible, surtout quand il s'agit de la sienne. Pourtant, en étant quelque peu prévoyant, que de difficultés parfois inextricables pourraient être évitées au conjoint restant en vie !

Contrairement à une opinion répandue, les conjoints n'héritent que dans une proportion très faible l'un de l'autre en droit français.

Dans l'ordre légal des héritiers, le conjoint vient après les enfants, petits-enfants, parents, grands-parents, frères, sœurs, neveux et nièces du défunt.

Si le défunt a des enfants, légitimes ou adoptifs, la succession de l'époux est limitée à la *jouissance* du quart des biens du défunt* (la moitié s'il s'agit d'enfant adultérins).

Si le défunt n'a pas d'enfants mais laisse des ascendants, frères, sœurs, neveux ou nièces, l'époux survivant n'a droit qu'à la *jouissance de la moitié des biens de l'époux décédé*.

Le conjoint survivant n'hérite en pleine propriété de tous les biens du défunt que si ce dernier laisse seulement des oncles, tantes, cousines ou cousins...

Si le donateur a des enfants ou des petits-enfants, trois possibilités lui sont offertes :

- donner la jouissance de la totalité de la succession ;
- laisser le quart des biens en pleine propriété et la jouissance des trois quarts restants ;
- donner en pleine propriété une part de la succession valable selon le nombre d'enfants (la moitié pour un enfant, un tiers pour deux, un quart pour trois enfants et plus).

La donation : un acte simple

Formule simple, - il suffit de présenter au notaire son livret de famille - la donation est aussi un acte souple. Elle est révocable en effet à tout moment, soit de manière explicite, par lettre par exemple, soit de façon implicite en léguant, par testament postérieur à la donation, les biens à une autre personne que le conjoint.

Donation ou testament

La donation n'est pas le seul acte permettant de protéger son conjoint. Le testament, qu'il soit authentique (établi par un notaire) ou olographe (rédigé par son auteur), assure une protection semblable. La forme importe peu, l'essentiel étant de protéger son conjoint, en matière de succession, par un acte juridique.

* Ou usufruit : droit d'utiliser une chose sans en avoir la propriété.

Comment protéger son conjoint

La donation entre époux, acte établi en présence d'un notaire, permet au conjoint d'être mieux protégé en matière de succession.

Les époux ne peuvent se consentir de donations que dans les limites prévues par la loi. Si le donateur n'a pas d'enfants, il peut laisser tous ses biens à son époux.





De la musique...

Vous êtes à Paris cet hiver ? Deux sorties sont à noter sur votre agenda.

Premier rendez-vous avec l'Orchestre symphonique de la RATP, le samedi 7 mars à 20 h 30, salle Gaveau (métro Miromesnil).

Sont proposées des œuvres de :

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

Les places sont gratuites, mais il faut réserver un mois à l'avance par téléphone (40-02-49-36) ou par écrit à l'Orchestre, 44, rue des Maraîchers – 75020 Paris.

... au théâtre

La saison théâtrale bat son plein. Le groupement artistique « Aurore » vous propose deux spectacles, une comédie et une opérette :

LES VIGNES DU SEIGNEUR de Robert de Flers et Francis de Croisset

Vous aimez l'opérette, les variétés. Vous vous sentez quelques talents de chanteur. Alors pourquoi ne pas monter sur les planches et rejoindre la troupe.

« Aurore » ne demande qu'à vous accueillir (les répétitions ont lieu les mercredis et vendredis soirs) 44, rue des Maraîchers – 75020 Paris – Tél. 40-02-49-39.

les samedis et dimanches 31 janvier, 1-7-8-14-15-21 et 22 février à 15 heures – Prix des places : 28 francs.

Salle de spectacle de l'ASIEM, 6, rue Albert-de-Lapparent – 75007 Paris (métro Ségur).

LA FILLE DU TAMBOUR MAJOR, musique de Jacques Offenbach les samedis et dimanches 8-14-15-21 et 22 mars à 15 heures – Prix des places : 33 francs.

Théâtre municipal d'Asnières, 16, place de l'Hôtel-de-Ville – Asnières.

Pour recevoir les places par courrier, joindre une enveloppe timbrée à votre adresse et un chèque libellé au nom d'Aurore, 44, rue des Maraîchers – 75020 Paris.

Anniversaire de la fin de la guerre d'Algérie

La Fédération des groupements d'anciens combattants de la RATP annonce une manifestation importante pour le début de l'année 1987.

Le 19 mars sera en effet célébré le 25^e anniversaire de la fin de la guerre d'Algérie.

Les associations d'anciens combattants de province, vien-

dront tout spécialement participer à cette manifestation.

Une messe prévue aux Invalides sera suivie de la cérémonie de la Flamme à l'Étoile en fin d'après-midi.

Pour toutes précisions, prendre contact avec M. Marette, secrétaire général de la Fédération 159, bd de La Villette, 75019 Paris – 42-41-36-41.

Jouer avec Entre les lignes ?

A partir du nom RETRAITÉS, le jeu consiste à trouver le plus grand nombre possible de nouveaux mots (ex. : trait, terre...).

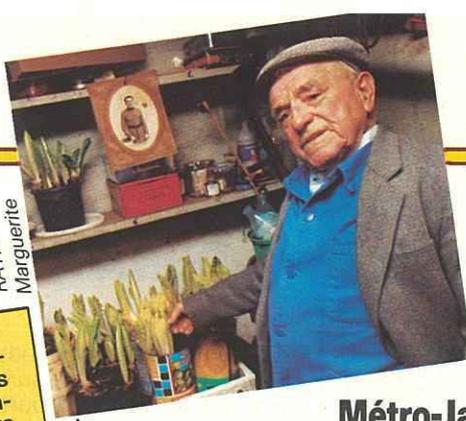
Chaque lettre de « RETRAITÉS » ne peut être utilisée qu'une

fois. Seuls sont acceptés l'infinif et le participe passé des verbes, ainsi que les mots au singulier.

Entre les lignes a trouvé plus de 100 mots nouveaux de 2 à 8 lettres.

Qui dit mieux ?

RATP-Marguerite



Non, contrairement aux apparences ce ne sont pas des jacinthes, mais bel et bien des endives ! M. Laplanche, ancien machiniste, consacre sa retraite à jardiner et à cultiver des endives... en cave et même en appartement. Un jardinier de 80 ans qui ne manque pas d'idées !

Métro-Jardins

« Un octogénaire plantait...

« Passe encore de bâtir, mais planter à cet âge ! » s'offusquait La Fontaine dans l'une de ses Fables. Et pourtant, dans notre société de machines et de béton, quel plaisir de reprendre contact avec la nature, de semer ou de planter, de voir naître les feuilles et s'épanouir les fleurs... et ceci... à tout âge.

Développer et encourager le goût du jardinage est la vocation première du Groupement horticole de la RATP. Contre une bien modeste adhésion de dix francs et une cotisation annuelle de deux francs, vous effectuerez vos achats aux meilleures conditions possibles.

Le choix est grand : vous trouverez tout, mais vraiment tout pour votre jardin : motoculteur, tondeuse à gazon, outillage, graines, plantes, arbres, équipement de plein air...

Le Groupement horticole publie quatre fois par an son journal « Métro-Jardins » qui peut, à leur demande, être envoyé aux retraités (joindre une enveloppe timbrée).

Alors, rendez-vous au 44, rue des Maraîchers – 75020 Paris (tél. 43-72-18-00), ouvert du mardi au samedi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 18 h (samedi à 17 h)

ou bien... passez commande !

Liste des amicales de retraités RATP

Aveyron

M. Bru – Loustal Colombies – 12240 Rieupeyroux.

Centre

M. Weintzen – Chemin de la Gollotte Varennes Changy – 45290 Nogent-sur-Vernisson – Tél. 38-94-53-90.

Charles Bidon – 20, rue G.-Charpenet – 45250 Briare – Tél. 38-21-22-18.

Charente-Maritime

Pierre Colombani – 67, avenue des Acacias – 17420 Saint-Palais-sur-Mer – Tél. 46-38-52-01.
Michel Renault – 7, allée des Chanterelles – 17390 Ronce-les-Bains – Tél. 46-36-20-49.

Côtes-du-Nord

Charles Cardin – Bourg 22240 Frehel – Tél. 96-41-50-28.
Claude Rivière – Bourg 22240 Frehel – Tél. 96-41-48-93.

Finistère

Georges Courric – Ty-Eol Kuzet Kervran – 29114 Le Trevoux – Tél. 98-71-84-00.

Ile-et-Vilaine

Roger Garçon – La Magdeleine – 35270 Combours – Tél. 99-73-07-85.

Indre

Julien Mandereau – Le Plessis-Poulaines – 36210 Chabris.

Languedoc

Claude Dublanche – Tél. 67-44-15-86.

Loire-Atlantique

Lucien Heloin – 192, boulevard des Poilus – 44000 Nantes – Tél. 40-93-06-51.

Lot

P. Madranges – La Cave – 19600 Saint-Pantaléon-de-Larche – Tél. 55-85-31-20.

Orléanais

Roland Baucher – Fay-aux-Loges – Tél. 38-59-51-71.

Robert Durant – Meung-sur-Loire – Tél. 38-44-42-07.

Jean Rousseau – Ingrannes – Tél. 38-59-54-67.

Pays de la Loire

Alphonse Palluseau – 18 La Joussière-Brains – 44830 Bouaye – Tél. 40-65-41-89.

Poitou-Charente

Claude Douedie – Saint-Cyr – 86310 Jaunay-Clan – Tél. 49-52-42-42.

J. Imbert – 31, rue des Clavières – 86500 Montmorillon – Tél. 49-91-20-76.

Vendée

M. Giraud – rue du Mont-Midi – Villa Arc-en-Ciel – 85270 Saint-Hilaire-de-Riez – Tél. 51-54-36-02.

Nous remercions la Société mutualiste de nous avoir communiqué cette liste.

J'ai rencontré un retraité heureux

La conduite sur TN, OP5, APVU, Chausson ou Standard ? Elle n'a aucun secret pour Jean Talhi dont presque toute la carrière s'est déroulée au réseau routier de la RATP, comme machiniste. Âgé de cinquante-sept ans et aujourd'hui à la retraite, Jean Talhi, que nous avons rencontré chez lui à Champigny, se souvient...

Il n'entre pas directement à la RATP, mais travaille tout d'abord dans une entreprise privée chargée par la CMP (Compagnie du Métro de Paris) de l'entretien des ouvrages d'art du métro. Il faut croire que les agents de la CMP qu'il côtoie ne tarissent pas d'éloges sur leur société puisque Jean Talhi va bientôt adresser une demande d'emploi à la RATP. Non sans avoir auparavant effectué son service militaire en 1949 « l'année de la mort de Marcel Cerdan, un événement pour moi inoubliable ! » remarque-t-il.

Machiniste hors ligne

En 1952, il obtient son premier emploi de receveur sur le 125 « Porte-d'Orléans - Château-de-Vincennes ». C'était l'époque des TN avec une plate-forme juste derrière le machiniste, à l'avant de la voiture : « On devait relever les banquettes, qui étaient en bois, aux heures d'affluence pour empêcher les gens de s'asseoir et permettre à un plus grand nombre de voyageurs de monter dans l'autobus. »

En 1954, Jean Talhi devient machiniste au dépôt de Saint-Maur – lui qui n'avait jamais tenu un volant de sa vie –

après avoir appris à conduire « aux Lilas ».

Il y fera toute sa carrière en tant que machiniste hors ligne : « Je n'étais pas affecté à une ligne. En faisant les remplacements, je pouvais bénéficier du « repos O » – tous les samedis et dimanches – ce qui me permettait de pratiquer l'athlétisme à l'USMT. » Athlétisme de compétition – cross, course sur route – qui amena Jean Talhi à participer à des épreuves renommées (Paris-Versailles, Mora-Fribourg en Suisse...).

Détournement d'autobus

Des anecdotes sur son métier de machiniste, il n'en manque pas, telle celle qui lui valut d'avoir son autobus détourné par une « horde » de voyageurs en colère !

« J'étais sur le 208 « Saint-Maur - Champigny ». Les bus avaient pris du retard dans des embouteillages. On me demande d'assurer un trajet haut-le-pied pour accélérer la rotation. Mais le passage de mon bus vide devant un arrêt provoque la fureur des voyageurs qui m'arrêtent et m'obligent à regagner la gare de Champigny après un savant demi-tour ». Et notre machiniste, après quelques hésitations, d'accepter, non sans avoir auparavant exigé de chaque voyageur le prix de la course.

Les souvenirs de sa vie professionnelle ? Apparemment, Jean Talhi n'en conserve que de bons qu'il aime évoquer avec ses anciens collègues et en particulier avec Roger Bertrand son premier receveur... trente-deux ans après.

Il n'a qu'un seul regret : ne pas avoir conduit de matériel articulé !

De Cuba à Ceylan

Jean Talhi n'appréhendait pas la retraite mais avait envisagé, comme d'autres retraités, de trouver un nouvel emploi. Six ans après, il n'a pas encore eu le loisir de s'en occuper.

Il partage désormais son temps entre son pavillon de Champigny où il a toujours vécu et une maison de famille dans la région de Saumur.

A Champigny, il entretient pelouses, arbres fruitiers, fleurs et... un terrain de boules « comme cela, je peux jouer avec des copains sans pour autant "abandonner" ma femme » qui, elle, n'est pas encore à la retraite.

Il se consacre à sa famille et à ses amis, s'intéresse plus que jamais à l'athlétisme même s'il le pratique moins et suit de très près l'activité de la section à l'USMT, s'adonne aux joies de la pêche, participe à des émissions-jeux de télévision...

Et lorsqu'il lui reste du temps de libre, que croyez-vous qu'il fasse ? Débordant d'enthousiasme et de curiosité, il parcourt le monde avec sa femme. De la Thaïlande au Mexique, de Cuba à Ceylan en passant par l'Égypte et la Grèce. Les kilomètres ne font pas peur à cet ancien machiniste.

Une famille, des amis, une vie riche d'activités très variées : les conditions nécessaires et suffisantes pour réussir sa retraite ?

Cela paraît une évidence quand on en parle avec Jean Talhi.

C'était en 1952 Jean Talhi, jeune machiniste et son premier receveur, Roger Bertrand ; du SOMUA...



... au PR 180
32 ans après
ils se souviennent.

Une longue carrière... et ensuite ?

Après quarante années passées au service de l'exploitation du métro, Charlotte Léger a bien mérité sa retraite.

Cependant elle a quitté « le ferré » avec quelques regrets et évoque ses longues années de service avec un rien de nostalgie.

En 1943, Mme Léger entre à la CMP (Compagnie du Métro de Paris). Elle a vingt ans. « Le chômage sévissait à cette époque, on n'avait pas beaucoup de choix, j'ai appris que le métro embauchait. » Elle est affectée sur la ligne 9 où elle restera sept ans occupant différents emplois « la recette, la pince, le secrétariat de terminus, chef surveillant. A la pince, tout était bon pour frauder : les voyageurs nous donnaient des tickets de cinéma ou de musée usagés, mais j'étais vigilante ! ».

Les voyageurs s'enfuient

Elle s'est aussi occupée du contrôle des billets en 1^{re} classe sur la section Rue Montmartre - Porte-de-

Montreuil. « Le contrôle n'était pas toujours facile, des situations parfois cocasses survenaient : seul le chef de station avait le droit de rédiger les PV et on ne pouvait faire descendre les voyageurs avant leur station de destination, ce qui nous emmenait parfois assez loin sur la ligne !

En plus, certains voyageurs, arrivés à leur station, sautaient sur le quai et s'enfuyaient à toutes jambes. »

En 1950, Charlotte Léger quitte sa ligne pour les bureaux du contrôle des recettes « ce qui m'a permis d'accéder à la maîtrise », installés à la Rapée puis à Charonne.

Elle travaillera pendant trente-trois ans sur la comptabilité des ventes de titres de transport, puis sur les statistiques et aurait volontiers continué plus longtemps.

Avis de recherche

Les premiers temps de sa retraite Mme Léger, qui a perdu son mari il y a une quinzaine d'années, se retrouve un



Charlotte Léger a retrouvé « sa ligne 9 » mais aujourd'hui c'est elle qui demande un renseignement.

peu seule dans sa maison du vieux Noisy-le-Grand, malgré la présence de ses enfants et petits-enfants dans la région.

Aussi décide-t-elle de participer aux différentes activités proposées par la ville de Noisy, centre culturel et club de loisirs du 3^e âge. « Cela m'oblige à sortir, j'aime parler, rencontrer d'autres personnes bien qu'elles soient dans ces clubs, un peu âgées... »

Charlotte Léger s'est, pour nous, penchée sur son passé mais pour l'avenir aurait-elle un souhait à formuler ? « Oui, j'aimerais retrouver d'anciens collègues que j'ai perdus de vue maintenant, mais aussi faire la connaissance de retraités de la RATP qui habiteraient Noisy-le-Grand ou les localités environnantes. »

Cet appel de Charlotte Léger, retransmis par *Entre les Lignes*, rencontrera-t-il quelques échos ?

Le jeu de l'été

Vous avez participé nombreux à notre « jeu de l'été ». Nous publions dans ce supplément des extraits d'un article envoyé par M. René Michel, de Thiais « la Chapelle au clair de lune ».

La Chapelle au clair de lune

Avril 1944 : la nuit tisse un pesant silence sur la capitale.

Paris de l'Occupation évacuée dans le sommeil ses problèmes quotidiens.

Soudain, déchirant l'air, le hurlement lancinant des sirènes d'alerte. Sur « La Chapelle » endormie, lampions d'un sinistre bal, des fusées parsemant le ciel de leur clarté pâle amorçant sur le quartier leur inquiétante descente...

Alerte déclenchée, désordre vestimentaire témoignant du total désarroi, les habitants proches du métro sont

dans la rue, se précipitent vers les accès : les grilles sont fermées. Geste dérisoire devant la menace qui gronde au-dessus d'eux, ils s'agglutinent à l'entrée, tremblants, tête dans les épaules.

Apparaît la providence : elle tient en main la clé salvatrice. Grilles entrouvertes, c'est la ruée jusqu'aux quais protecteurs. Sur leurs pas, en un bruit de tonnerre, une bombe s'écrase au pied des escaliers d'entrée. A une poignée de secondes près... Dans un même temps, à la sortie du terminus, la voûte crève, laissant deviner le ciel. L'eau, vomie de conduites éclatées, cascade dans les escaliers, chute des quais, envahit peu à peu les voies de garage...

Venu détruire les installations ferroviaires proches, on a semé dans un même temps la douleur et la désolation. Le quartier n'est que destructions et incendies ; on pleure de nombreux morts et disparus.

Assurer la prise de service

Par-delà les douleurs et les misères humaines, la vie quotidienne a ses exi-

gences. Pour nous, les agents, il convient d'assurer normalement la prise de service. Le comportement responsable des gradés n'a d'égal que la conscience professionnelle du personnel d'exécution. Chacun offre son plein de bonne volonté, aucunement entamé par les difficultés de l'heure. Ainsi des voies inondées partiellement : elles ne sauraient rebuter les agents à qui incombe de mettre les trains en service. Les accès de la gare ayant beaucoup souffert, l'accueil et le transport des voyageurs s'effectuent depuis Torcy, la station proche. Une servitude que les services concernés vont résorber dans les plus courts délais.

Le pénible souvenir de cette douloureuse nuit d'avril se fonde dans la grisaille du temps, s'estompe au fil des jours. Ancré en la mémoire reste « La Chapelle au clair de lune »...

René MICHEL

Ce dossier a été réalisé par Simone FEIGNIER



Le ticket puce est strictement personnel. Il demeure la propriété des TUB. Lors de chaque montée dans le bus introduisez-le dans le valideur, et présentez-le à la demande du personnel de service. Toute personne trouvant ce ticket est priée de l'envoyer au TUB, place Victor-Hugo 41000 - Blois.

Copyright Bull



Sprint-Blais

SERVEUR VIDEOTEK REITPAC LOGISTA
BONJOUR

Votre facture transports :

Vous avez voyage 005 fois en 15 jours, soit 00.33 fois par jour, dont 00.60 fois en heures creuses.

Le prix par voyage pour cette consommation est 003.50 F soit 017.50 F au total

REDUCTION QUALITE 100% SOIT : 017.50 F

Vous devez 000.00 FRANCS

UN PROBLEME ? GUIDE
FIN DU TRAITEMENT SOMMAIRE

© Daudier-Jerrican

SERVEUR VIDEOTEK REITPAC LOGISTA
COMPRENDRE SA FACTURE

TUB CALCULE POUR VOUS LA FACTURE LA PLUS AVANTAGEUSE. COMMENT ?

4 CRITERES SONT PRIS EN COMPTE

- 1- Le nombre total de voyages que vous réalisez
- 2- Le nombre de fois où vous utilisez le bus chaque jour (votre fidélité à notre réseau)
- 3- Le nombre de voyages que vous réalisez en heures creuses (ils nous coûtent moins cher, à vous aussi)
- 4- Vous bénéficiez peut-être d'une prise en charge par un organisme social (votre qualité)

POUR PLUS DE DETAILS TAPÉZ **SUMME**

© Daudier-Jerrican

Facile et pas plus cher

Première et unique condition d'utilisation du système : posséder la carte à mémoire. Facile puisqu'elle est disponible à l'agence des TUB. Elle est dotée d'un numéro de code confidentiel semblable à celui des cartes de paiement, qui la rend inutilisable en cas de perte ou de vol, à condition d'avoir fait opposition.

Le ticket puce s'utilise par périodes inférieures à 31 jours, à l'issue desquelles l'utilisateur doit régler sa consommation transport.

Pour le voyageur qui monte à bord d'un véhicule, pas de changement important. Il valide comme auparavant son titre de transport mais l'opération prend une tout autre dimension. A chaque passage dans l'appareil, la mémoire du ticket se charge d'enregistrer toutes les caractéristiques du trajet. A la fin de la période, quand le voyageur introduit sa carte personnelle dans un terminal de paiement, il voit apparaître le montant de sa facture. Le règlement peut alors

se faire par prélèvement automatique sur le compte bancaire ou en espèces en se rendant à l'agence des TUB.

L'avenir de cette nouvelle carte... on ne le connaît pas précisément. « Avec ce système, explique F. Adam, responsable du projet à la RATP – la consommation du transport s'apparente à celle de n'importe quel autre bien comme l'électricité, le gaz ou le téléphone... ». Ce n'est pas le cas avec les abonnements payés d'avance et perdus en cas de maladie ou d'accident.

A Blois, le prix payé par le voyageur est fonction des trajets effectués. La puce ravira-t-elle un jour la vedette aux traditionnels forfaits ? Nombreux sont ceux qui lui souhaitent longue vie en se penchant sur son berceau. A notre puce de faire ses preuves pour devenir un jour adulte... Rendez-vous peut-être à Paris... mais de toute façon pas avant cinq ans. Ce sont d'autres problèmes qu'il faut résoudre. Sur les réseaux RATP, la tarification n'est pas unique et ce sont plusieurs millions de voyageurs qui sont concernés.

Sylvie FRECHARD

TUB : des chiffres encourageants

(Transports urbains de Blois)

Le réseau

- 11 lignes régulières fonctionnant du lundi au samedi
- 5 lignes de zones industrielles
- 5 lignes à dessertes bihebdomadaires.

Le parc

- 27 véhicules dont :
 - 19 autobus grande capacité
 - 2 autobus de moyenne capacité
 - 6 minibus
- Moyenne d'âge du parc TUB : 6 ans et demi
- 33 conducteurs dont 31 à temps plein.

Le verdict des chiffres

- 1980 - 1 330 512 voyages
- 1981 - 1 400 188 voyages
- 1982 - 1 544 597 voyages
- 1983 - 1 755 741 voyages
- 1984 - 1 892 313 voyages
- 1985 - 2 016 937 voyages

Le tour du monde en 25 ans

La filiale d'exportation du « savoir-faire » de la RATP, SOFRETU, a vingt-cinq ans et des contrats. Elle les fête en ce mois de décembre.

Ces marchés et ces réalisations, ce sont aussi des hommes et des femmes qui partent travailler et vivre en Chine, au Mexique, en Égypte pendant des mois ou des années. Entre les lignes, pour souffler ces vingt-cinq bougies, a voulu savoir « comment ça se passe ».

« La première difficulté, souligne Alain Dasse*, est de savoir "si" et "quand" on part. Avant qu'un marché soit conclu, il faut préparer un dossier, pendant plusieurs mois, parfois plusieurs années. Le contrat prévoit le nombre de coopérants. Dans le même temps, on « chauffe » les collaborateurs dont nous aurons besoin. Entre l'accord de principe et la confirmation, les choses ont pu changer pour l'intéressé : situation familiale, professionnelle, santé... »

Prenons le meilleur des cas, celui où rien n'a changé. En quelques semaines – parfois quinze jours –, il faut résoudre de nombreux problèmes, d'autant plus si l'on part pour longtemps, avec la famille : conserver ou non son logement, les abonnements (journaux, téléphone, EDF...), le véhicule (assurance, garage...) et mille autres préoccupations comme l'école, la réexpédition du courrier, les vaccins...

Cela peut aussi se faire en plusieurs fois, comme cela peut être précédé par un stage intensif de langue.

Enfin, c'est parti. On trouvera quelqu'un à l'aéroport. Soit parce qu'il existe déjà une mission SOFRETU, soit un correspondant – qui peut être un partenaire de l'entreprise. On commence par aller à l'hôtel, le temps de trouver un logement, voire même un bureau. On s'attaquera ensuite à son travail, avec des collègues ou avec le client.

Les problèmes personnels ne sont pas terminés pour autant. On peut ressentir la solitude, avoir des difficultés d'insertion, ne pas comprendre tout de suite les habitudes, les coutumes. « La qualité première du coopérant, ajoute Alain Dasse, c'est sa réceptivité. Son intégration au travail, à la population en dépendent. » Il restera à régler, à l'inverse de ce qu'on a fait avant de partir, le logement, l'école, le véhicule... à comprendre les modes de vie, la façon de conduire, les normes locales, les habitudes de travail.

Des difficultés qui peuvent être multipliées quand on arrive dans un pays en mutation agitée comme le Liban, le Nicaragua ou le Niger. La formalité administrative « d'inscription au consulat » prend une autre dimension.

A l'inverse, et le plus souvent, c'est une nouvelle vie, une expérience culturelle et professionnelle : pour l'agent qui peut se « donner à fond » et pour la famille qui découvre un nouveau monde, de nouveaux amis.

Autrement dit : la vie est saisissante... saisissez-là.

Jacques MARION

AIDE ET ENTRAIDE

Pour toutes les formalités ou difficultés, les services parisiens de SOFRETU apportent leur aide. Préparation des voyages, informations sur le pays, assurances, couverture sociale bien sûr, mais aussi mille autres choses.

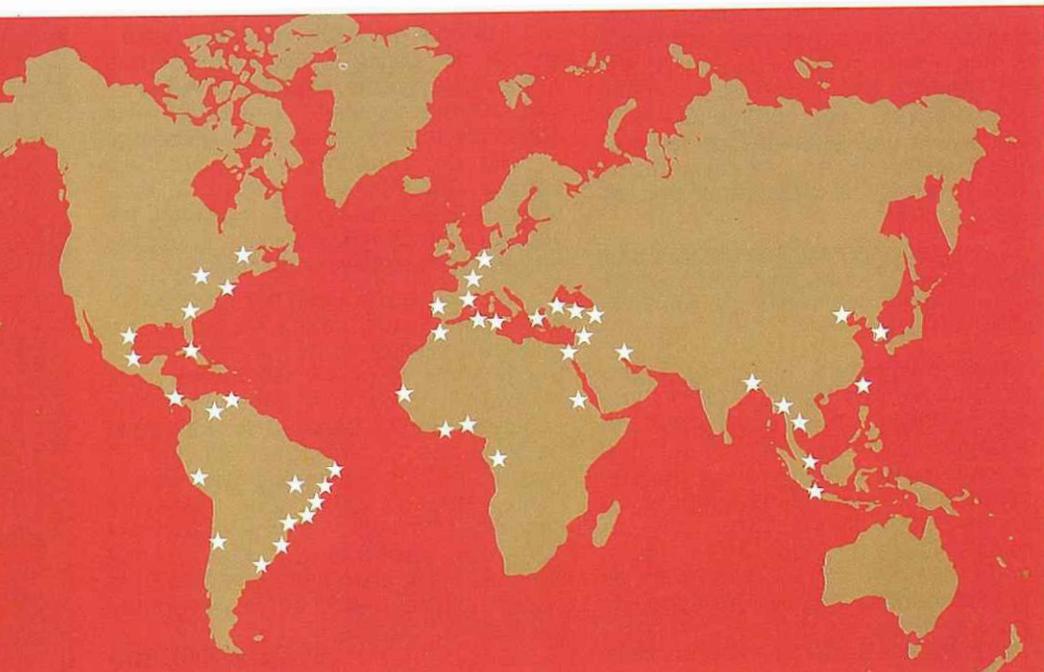
Pour Mme Massine, responsable du bureau du personnel, c'est avant tout « l'esprit d'entraide » des coopérants qui permet de bien résoudre les difficultés. Depuis plus de vingt ans, plus de 6 000 voyages à tous les horizons. La « pointe » existe aux grandes vacances, surtout pour les quatre vingts familles en coopération de longue durée, pour éviter les problèmes scolaires. Il y a aussi parfois des accidents ou des maladies qui nécessitent l'aide « parisienne ». Ou plus heureusement les naissances à l'étranger : sept pour la seule mission de Mexico ! Parfois il faut envoyer des couches-culottes, difficiles à trouver sur place ou des médicaments. Le coopérant qui rentre à Paris en vacances « fait les courses » pour les autres.

Voilà, vous savez presque tout du « petit monde solidaire » de SOFRETU.

* Directeur commercial adjoint de SOFRETU, il a passé plusieurs années à l'étranger, notamment en Égypte.



Depuis 25 ans au service des transports urbains à travers le monde.



Temps Micros

« Utile aux utilisateurs ». Une évidence diront les fanatiques de Descartes. Un pléonasse rétorqueront les amoureux de Littré. Pourtant ce slogan pourrait suffire à résumer la stratégie micro de la RATP. Comme quoi, les choses les plus simples doivent toujours être affirmées clairement, surtout lorsqu'elles s'accompagnent d'une révolution dans les habitudes de travail.

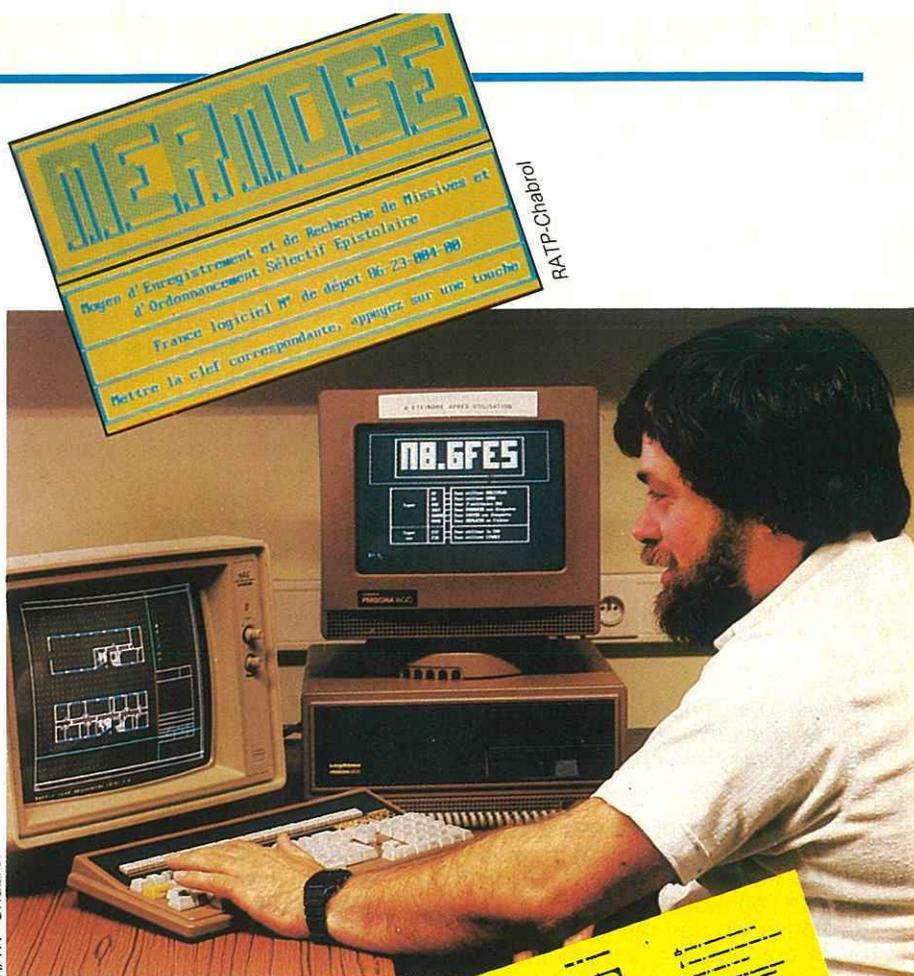
U comme utilisateur

En avril dernier, *Entre les lignes* ouvrait le dossier de la micro-informatique à la RATP (1). Mais l'époque héroïque des mordus est terminée. Le micro-ordinateur devient un instrument de travail et il doit par conséquent rendre des services à ceux qui désormais l'utilisent. Depuis trois ans déjà, les spécialistes de la micro, relayés ensuite par la direction générale, affirment les principes d'une « micro-informatique des utilisateurs » dans laquelle « la maîtrise de l'outil micro est confiée aux utilisateurs directs de cet outil ». Actuellement, plusieurs services ou divisions de la Régie vivent déjà en plein « temps micro ». Comment s'est faite cette évolution ? C'est ce que nous avons essayé de savoir à travers l'expérience de quelques personnes du groupement « Génie climatique - Fluide - Électricité - Sécurité » (GFES) du service NB (Service des bâtiments à la direction du génie civil).

Micro rencontre

Des cheveux clairs finement bouclés, un regard plein de détermination, un visage apparemment serein mais dont les traits trahissent une nervosité sous-jacente, Danièle Carrière est chargée du développement des « techniques nouvelles » au groupement GFES. Parmi les techniques nouvelles figurent bien évidemment la micro-informatique. « Oh, je n'ai rien des fanas de la micro-informatique que vous avez décrits dans vos articles ! Il y a deux ans, j'étais encore novice. A travers ce que je lisais,

(1) Voir *Entre les lignes* n° 90, pp. 3 à 5 et n° 92 pp. 17 à 20.



Temps Micro

J'avais conscience que c'était une technique d'avenir, mais j'ignorais totalement quelles étaient les possibilités de la micro.

Après douze années passées au service TE (2), D. Carrière arrive à TB (3) en 1984. A la demande du chef de service de l'époque, elle se penche sur l'informatisation des tâches de secrétariat et de comptabilité. « Cette mission m'a tout de suite intéressée. Mais j'étais un peu inquiète. J'ai pris le légumier (4) et j'ai découvert que Jean-Louis Leroy s'occupait de la micro à la Régie (5). Je le connaissais bien puisque nous avons souvent travaillé ensemble quand il avait en charge l'installation des terminaux informatiques à la Régie... Cela m'a rassurée car je savais qu'en cas de difficulté je pouvais faire appel à lui ».

Pendant que D. Carrière s'initie à la micro, les anciennes directions des travaux neufs et des services techniques amorcent leur restructuration. Et voilà notre micro-informaticienne en herbe qui débarque au début 1985 dans le groupement GFES du nouveau service NB! « Mon nouveau chef de division m'a vivement encouragée à poursuivre l'apprentissage de la micro-informatique afin de développer des applications adaptées aux activités du groupement ».

Mermose décolle

A NB, D. Carrière rencontre Régis Grandjean et Hubert Chezalviel, tous deux agents de maîtrise. Mordu de la micro, R. Grandjean s'occupait de la maintenance des installations. H. Chezalviel, quant à lui, était surveillant de travaux et il n'avait a priori aucun « chromosome informatique ». Pourtant, le hasard aidant, il allait s'y consacrer à fond. L'équipe D. Carrière, H. Chezalviel et R. Grandjean n'allait pas tarder à devenir le fer de lance de la micro à NB.

« Pour nous faire la main, nous avons monté un petit logiciel (6) destiné

à l'enregistrement, au suivi et à l'archivage du courrier de la division. Avant de nous sortir de ce qui n'était qu'un exercice d'approche, nous avons pas mal pataugé durant des semaines. Mais cela nous a permis d'apprendre à maîtriser l'outil micro... D'ailleurs cela s'est révélé profitable puisque nous avons ensuite élaboré plusieurs autres logiciels, coup sur coup ». Profitable et même rentable ! D'abord, ce logiciel expérimental a servi de base pour informatiser la fonction courrier au secrétariat du service NB. Par la suite, R. Grandjean l'a perfectionné, donnant ainsi naissance à Mermose (7), un logiciel qui intéresse maintenant plusieurs grands secrétariats à la RATP. Enfin, les démarches nécessaires au dépôt du logiciel et de son nom ont été faites afin de permettre la commercialisation de Mermose hors de la Régie.

« Pour réussir à implanter efficacement la micro-informatique, il faut accepter de réserver du temps afin de permettre à quelques agents de s'y consacrer pleinement ». Philippe Arrighi, chef du groupement GFES, n'est pas un obsédé du tout micro. « La micro rend de grands services dans le travail quotidien d'un groupement comme celui-ci. Elle allège les tâches administratives, elle simplifie de nombreux travaux d'études techniques, elle nous permet d'aller plus loin dans le suivi des installations... Cela s'accompagne d'une nécessaire évolution des méthodes de travail... Un exemple : nous rédigeons des descriptifs d'activités, de matière, etc., qui servent de base aux dossiers d'étude d'impact liés aux travaux de rénovation des ateliers du réseau ferré. Seuls les chiffres et quelques éléments descriptifs changent d'un dossier à l'autre. Jusqu'à maintenant mes collaborateurs rédigeaient ces documents en jouant astucieusement de la photocopie, des ciseaux et des collages. Grâce à l'utilisation d'un logiciel de traitement de texte, nous pouvons rédiger, modifier et éditer rapidement ce genre de documents. Il en ira de même des appels d'offres, des devis... Restait le problème de la frappe initiale. Nous avons obtenu depuis peu qu'une dactylo du pool central de la direction N vienne régulièrement chez nous pour effectuer la saisie des documents sur micro-ordinateur. En soi, c'est déjà une petite révolution ! »

Micro plans, réseau micro...

« Moins de deux ans après l'arrivée du premier appareil, la micro fait désormais partie de la vie quotidienne de notre groupement, constate P. Arrighi. Nous disposons de quatre micro-ordinateurs. L'un d'eux est utilisé pour faire du dessin assisté par ordinateur (DAO)... Nous avons établi de cette manière les

plans des installations de chauffage et de ventilation du futur dépôt Belliard... Les services du matériel roulant au réseau ferré et au réseau routier s'intéressent à cette application micro. Le stockage, les modifications, les tirages sont plus faciles qu'avec les plans porte-feuille actuels. Par ailleurs, on peut avoir en quelques minutes un document couleur, clair, maniable qui n'a plus la taille d'un drap de bain ».

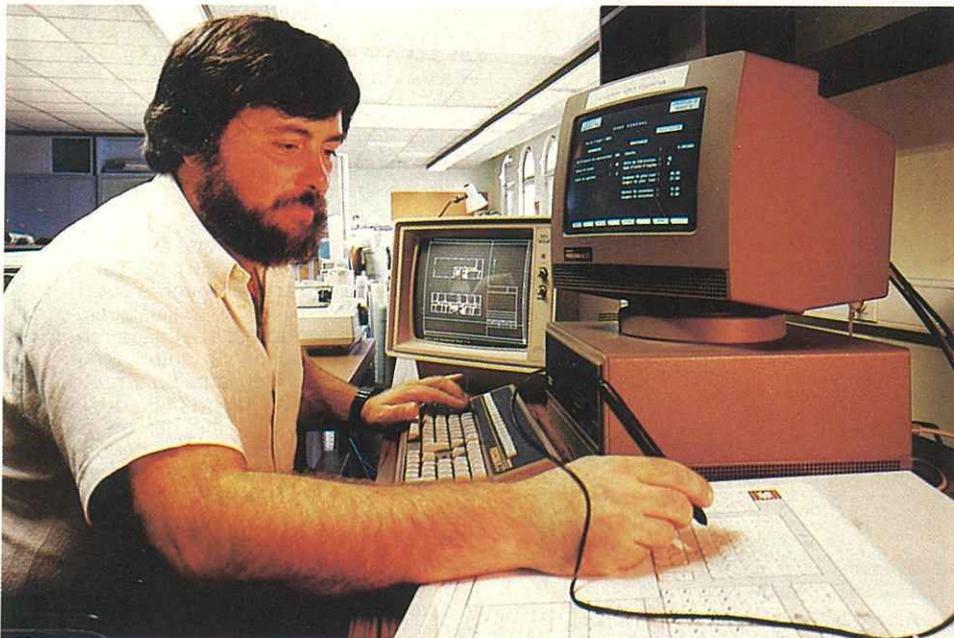
« Il ne faut pas forcer le personnel à employer la micro, ajoute D. Carrière. Au contraire, je suis partisane d'ouvrir sa porte et de laisser jouer la curiosité. Si l'outil proposé fonctionne bien et s'il simplifie la vie, il sera vite adopté... Regardez avec le DAO ! Certains ont abandonné la table à dessin et ils ne travaillent plus que sur écran. D'ailleurs, on est de plus en plus souvent obligé d'attendre son tour pour travailler sur micro. C'est la preuve que beaucoup de monde s'y met. »

Cette « preuve » ne suscite pas l'enthousiasme de P. Arrighi. « Si vous devez attendre deux jours avant d'effectuer une manip qui dure un quart d'heure sur clavier, de nombreux utilisateurs potentiels finiront par reprendre un stylo et du papier... Limiter l'équipement micro, là où les besoins se font sentir, ce serait condamner à mort le développement de la micro-informatique à la Régie. »

« L'utilisation de la micro nous rend de plus en plus exigeants, constate D. Carrière. Cela ne se limite pas à la rapidité et à la simplicité d'emploi. Nous souhaitons connaître plus de choses, étayer nos études, nos choix sur plus de données, plus de statistiques... Depuis plusieurs années, les chefs d'établissements (dépôts, ateliers...) sont très sensibles aux questions d'économie d'énergie puisqu'en définitive ils sont responsables, financièrement, des dépenses de chauffage. Pour leur permettre de suivre l'évolution de ces dépenses durant la campagne de chauffe, nous leur demandons d'effectuer tous les mois divers relevés. Ils nous envoient ensuite les chiffres par le courrier intérieur afin que nous les analysions... L'idée d'une télésurveillance (surveillance à distance) des installations est dans l'air depuis quelques années. L'arrivée des micro-ordinateurs nous a permis de la concrétiser... Deux installations pilotes seront mises en service dans quelques mois aux ateliers de Saint-Ouen et de Boissy. Sur place, un micro-ordinateur industriel gèrera l'ensemble de l'installation de génie climatique du bâtiment. Par ailleurs, il détectera les anomalies et enregistrera automatiquement les données nécessaires au suivi de la consommation... Nous étudions avec le service ST (8) la possibilité d'interroger à distance ces micros au moyen d'un autre micro qui serait ici, à la Cerisaie (9). »



Danièle Carrière et la micro : une rencontre placée sous le signe du hasard.



Vous cherchez Regis Graudjean ? Allez-voir devant le micro !

Attentif, Hubert Chezalviel surveille la table traçante du micro-ordinateur.



Si le projet aboutit, le service NB sera l'un des premiers à exploiter un réseau micro où des matériels différents dialoguent via le réseau téléphonique. Une centaine de micros, dispersés dans toute l'agglomération parisienne, seraient à terme interconnectés. « A travers la micro-informatique, c'est sans doute une transformation des méthodes de maintenance qui s'amorce » ajoute P. Arrighi. « A l'instar du système MARSTEL (10), développé par nos collègues du service des équipements électriques, notre dispositif micro s'intègre dans le cadre du projet MARS (11), poursuit D. Carrière. Une partie des informations recueillies localement par chaque micro sera transmise au futur PC MARS de Bourdon. En cas d'avarie, une alarme technique se déclenche dans ce PC. Ensuite, les centres de maintenance, par simple interrogation du micro gérant l'installation concernée, pourront connaître l'origine de la panne et déterminer le degré d'urgence de la réparation. On évitera ainsi de déranger les équipes de permanences en plein week-end, rien que pour mettre hors circuit un thermostat défaillant ou pour réarmer la ventilation dans un local d'archives ! »

Passer en deux ans de l'élaboration d'un logiciel pour le suivi du courrier à la définition d'un réseau micro de télésurveillance des installations techniques : voilà une manière de brûler les étapes ! Mais à NB, tout le monde sent qu'il n'est plus question de continuer à un tel rythme. « La micro est en passe d'effacer les frontières entre les gens d'étude, de travaux et de maintenance, confie D. Carrière. Désormais, l'avenir de la micro repose davantage sur les facultés créatives des individus, leur volonté de communication et de partage de l'information, que sur les possibilités techniques des machines. »

Restent à effacer les craintes que suscitent encore la micro. Crainte de voir la nature du travail évoluer, crainte de voir changer la qualification du poste... Dans certains secteurs de l'entreprise, les choses bougent (12). Ailleurs on reste plutôt dans l'expectative. Soleil ou averses, la météo des temps micro prête encore à discussion.

C. C.

- (2) Service des équipements électriques.
 (3) Ancienne dénomination du service des bâtiments.
 (4) Répertoire téléphonique général de la RATP.
 (5) Voir Entre les lignes n° 92, pp. 17 à 19.
 (6) Programme informatique qui indique au micro-ordinateur les opérations à réaliser.
 (7) MERMOSE : moyen d'enregistrement et de recherche de missives et d'ordonnancement sélectif épistolaire.
 (8) Service de la télématique.
 (9) Lieu d'attachement du groupement « GFES », à deux pas de la Bastille.
 (10) Voir dans Entre les lignes n° 96, pp. 20 à 22, l'article consacré au système MARSTEL.
 (11) Moyen d'aide à la résolution des signalements.
 (12) Voir l'article consacré à la fusion des sous-filières A1 et A2, Entre les lignes n° 90, pp. 6 à 8.

Temps Micro

L'HOMME À LA VALISE

« Ça y est, on s'équipe en micro ! »

En quelques minutes, la nouvelle fait le tour des bureaux. Chacun exprime ses idées, ses craintes, ses espoirs. Puis, le premier moment de discussion passé, le calme revient et l'attente commence. Au bout d'un « certain temps », les pilotes de l'opération micro partent en stage de formation à Noisy-le-Grand. Parallèlement, les techniciens du service de la télématique viennent installer ces étranges lucarnes à clavier, baptisées « micro-ordinateurs ». Quelques semaines plus tard, un coup de fil.

« Allô, vos logiciels sont prêts. Je peux venir après-demain matin, à 9 heures ? »

Le jour dit, un jeune homme avec un strict attaché-case arrive au bureau. Il glisse de petits rectangles de plastique noir dans la machine, tapote sur les touches du clavier et voilà l'écran du micro qui commence à s'animer. Quelques heures plus tard, l'homme repart : « équipement micro : bon pour le service ! »

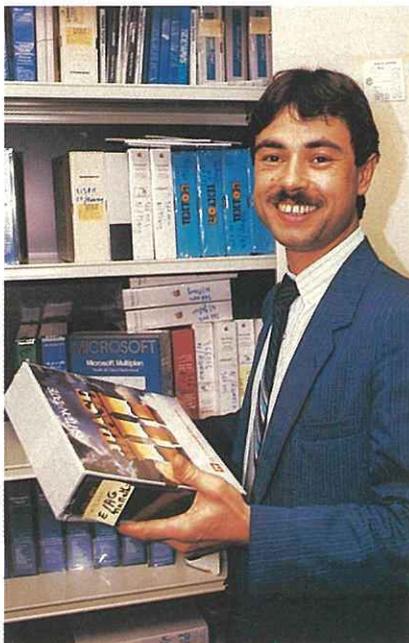
Oh ! rassurez-vous, cet homme mystérieux, qui donne vie aux micros, n'est ni un major de Polytechnique, ni un sorcier vaudou. Claude Bonnot est un ancien surveillant de travaux. Après dix années passées à la direction des travaux neufs, il saisit la chance au vol et il arrive en février 1985 dans la cellule de promotion et de coordination de la micro du service SE (1).

« La micro-informatique m'a toujours intéressée. Mais je suis un autodidacte. C'est à N (2) que j'ai utilisé la première fois un micro. Nous regrettons de ne pas voir cette technique encore plus développée, notamment quand nous devions établir des devis en catastrophe. J'ai le souvenir des études pour le métro d'Alger où nous avons dû réaliser en quelques semaines les devis d'aménagement pour dix-sept stations de métro ! »

Arrivé à SE, C. Bonnot tombe en plein « boum » micro. Les demandes d'équipement affluent. « Il n'était pas question d'avoir du temps pour apprendre la micro. Je me suis perfectionné en grande partie durant mes loisirs ou

dans les transports ». Motivé, C. Bonnot bien sûr. D'ailleurs ne confie-t-il pas : « je suis venu dans ce poste car j'avais envie de bouger, de prendre des responsabilités et surtout de faire à plein temps cette activité qui me plaisait ».

Cette passion de la micro a fait de C. Bonnot un as de la géographie Régie. « L'année dernière, nous avons fait démarrer plus de 200 micros... Certaines semaines, je ne faisais que de brèves apparitions au bureau, juste le temps de récupérer les logiciels à implanter chez les utilisateurs... En moyenne, je passe une demi-journée avec chaque nouvel utilisateur. Techniquement, une demi-heure suffit pour entrer le logiciel, faire démarrer le micro et effectuer les tests de fonctionnement... Mais il faut se mettre à la place de l'utilisateur ! Quand on commence à utiliser un logiciel, on est à la merci d'une erreur de manipulation ou d'une mauvaise commande qui risque d'effacer en un instant plu-



RATP-Ardailion

L'armoire aux logiciels de Claude Bonnot.

sieurs journées du travail. C'est la manière la plus sûre de décourager les gens... C'est pourquoi, je préfère passer deux ou trois heures avec les personnes que je rencontre afin de leur expliquer les règles de base de l'exploitation de leur micro et de leurs logiciels, puis leur indiquer des manipulations simples (sauvegarde d'un fichier, transfert d'informations d'un fichier à l'autre...) qui leur éviteront ensuite bien des désagréments ».

C. Bonnot a concrétisé son expérience d'installateur dans un logiciel « d'aide aux systèmes d'exploitation » qu'il remet aujourd'hui aux nouveaux utilisateurs. « Après mon départ, les gens disposent ainsi d'un support, plus commode que les notices écrites des industriels et plus complet que les quelques notes qu'ils peuvent prendre durant notre conversation... Par ailleurs, il est plus facile d'entrer dans la micro par le biais d'un apprentissage direct sur l'appareil. C'est moins rébarbatif et plus concret ».

Est-ce son sens de la pédagogie ou sa passion communicative de la micro, mais C. Bonnot est l'un de ceux qui ont contribué à créer un « réseau » des utilisateurs de la micro-informatique au sein de la RATP. « La micro c'est d'abord un outil de communication. C'est par le dialogue que l'on parvient à progresser, à échanger des idées, à trouver des astuces... La micro s'est incontestablement développée par un effet de boule de neige, les premiers utilisateurs en entraînant d'autres et ainsi de suite ».

Qu'advient-il de cet « esprit réseau » avec la prolifération des micros dans la RATP ? N'y-a-t-il pas un risque de banalisation de la micro ? « On ne peut pas utiliser la micro par réflexe, confie C. Bonnot. Pour développer une application, il faut réfléchir, analyser son travail. On fait beaucoup de choses par habitude, inconsciemment. La micro nous oblige à en prendre conscience et cela nous amène souvent à changer nos méthodes de travail... Parmi les premiers utilisateurs de la micro, il y a des gens qui ont acquis suffisamment d'expérience et de connaissances pour venir en aide aux nouveaux utilisateurs et les aider à passer ce cap difficile. Par ailleurs, la présence de ces relais me paraît indispensable pour que l'information circule vite ». Verra-t-on un jour apparaître des « correspondants-micros » susceptibles de découpler l'action de la petite équipe micro de SE ? L'idée est dans l'air.

En attendant que ces éventuels correspondants prennent le relais, C. Bonnot continue à sillonner la RATP avec sa malette pleine de logiciels. Depuis quelques semaines, il a reçu le renfort de Patrick Lepetit, un autre agent de maîtrise passionné de micro. En outre, il suit de près les progrès de la micro. « C'est un domaine qui bouge vite. Nous devons nous tenir au courant afin de répondre aux questions des utilisateurs. Je m'intéresse beaucoup aux recherches sur les réseaux locaux qui permettront d'interconnecter plusieurs micros entre eux, afin d'avoir accès à des fichiers communs ou à une bibliothèque de logiciels ». A travers cette évolution s'ébauche l'âge de la communication micro, un sujet sur lequel C. Bonnot se montre intarissable. « Oh, je ne souhaite pas me transformer en spécialiste de la micro. D'ailleurs, je n'aime pas ce terme. Un spécialiste me paraît coupé des autres, il ne cherche pas à diffuser son savoir. Je préfère le mot conseiller. Il y a derrière une notion d'échange, de contact qui me paraît plus en rapport avec l'esprit de la micro ».

Passionné, C. Bonnot l'est incontestablement. Mais il n'est pas pour autant indifférent, fermé au dialogue. « Avec lui, même les papous finiraient par se mettre à la micro », me disait un de ses collègues ! Jusqu'à maintenant il n'a pas eu encore l'occasion de tenter la gageure. Quoi qu'il en soit, il figure sans conteste parmi le noyau de personnes qui ont su introduire la micro-informatique dans l'entreprise en lui conservant un visage humain.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Service des études et de l'organisation.

(2) Ancien intitulé de la direction des travaux neufs.

Poste central des stations (PCS)

L'information au plus vite

L'information des voyageurs : préoccupation de l'entreprise et demande toujours plus pressante des intéressés. Après quelques expériences et plusieurs réalisations – Tube, Métronic – PCS (Poste central des stations) apporte une réponse supplémentaire. Sa particularité : il ne s'adresse pas directement aux voyageurs. Mis en service le 17 novembre, le système permet la diffusion rapide des informations destinées aux agents de station et à tous les chefs de ligne du réseau.

Particulièrement utile en cas d'incident d'exploitation, le message s'inscrit sur toutes les imprimantes des agents de station connectées au système PCS. Au personnel de station de diffuser ensuite – le plus souvent par haut-parleur – le message vers les voyageurs.



Des pupitres d'informateur comme celui-ci, il y en a dans chacune des deux salles de régulation de Bourdon. Face au « petit rapporteur », le terminal de dialogue. L'agent désigne avec son doigt des textes pré-enregistrés et affichés sur l'écran. A sa droite, l'écran de contrôle lui permet de vérifier le message avant de l'envoyer aux agents de station.

```
03-11 15H25 MESSAGE D'INFORMATION AUX AGENTS PUPITRE BOURDON :  
  
DESTINATAIRES :  
TOUT RESEAU  
  
CHEQUES VOLES :  
  
BANQUE :BNP  
IDENTITE :DUPCNT  
NUMEROS DE CHEQUES :456 C 356
```

```
03-11 15H44 MESSAGE DE FIN D'INCIDENT PUPITRE BOURDON :  
  
- ARRET DE DIFFUSION PAR HAUT-PARLEUR  
DESTINATAIRES:  
* TOUTES LES STATIONS DESSERVIES PAR LA LIGNE 13  
* AUTRES STATIONS:  
ODEON;RASPAIL;DENFERT-ROCHEREAU;PASTEUR;SEURES-BABYLONE;  
LA MOTTE-PICQUET-GRENELLE  
  
- POUR INFORMATION AUX AGENTS  
DESTINATAIRES:  
* TOUTES LES AUTRES STATIONS  
  
MESSAGE :  
LE SERVICE A REPRIS NORMALEMENT SUR LA LIGNE 13 ENTRE  
CHATILLON-MONTROUGE  
ET  
MONTPARNASSE-BIENVENUE
```

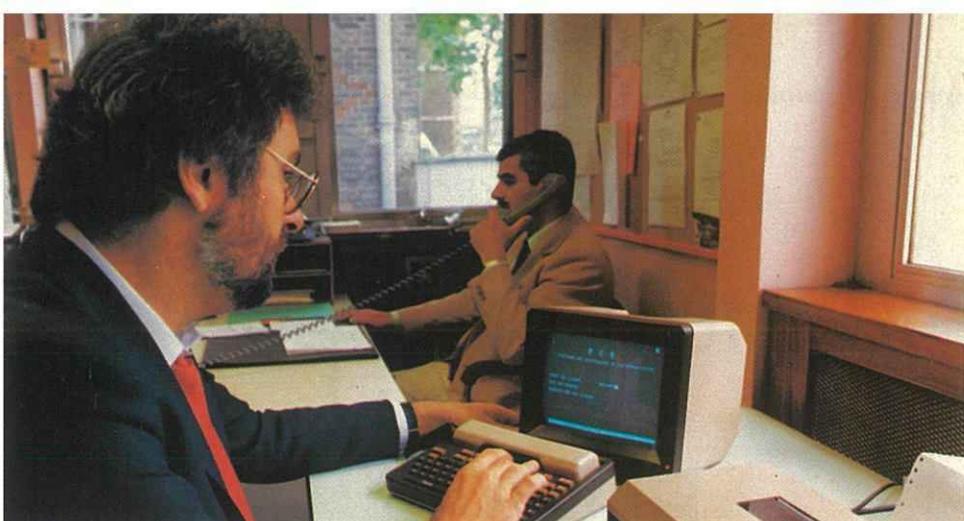
```
03-11 15H30 MESSAGE D'INCIDENT PUPITRE BOURDON :  
  
- ATTENTION MESSAGE D'INCIDENT A DIFFUSER OBLIGATOIREMENT PAR HAUT-PARLEUR  
DESTINATAIRES:  
* TOUTES LES STATIONS DESSERVIES PAR LA LIGNE 13  
* AUTRES STATIONS:  
ODEON;RASPAIL;DENFERT-ROCHEREAU;PASTEUR;SEURES-BABYLONE;  
LA MOTTE-PICQUET-GRENELLE  
  
- POUR INFORMATION AUX AGENTS  
DESTINATAIRES:  
* TOUTES LES AUTRES STATIONS  
  
MESSAGE :  
SERVICE INTERROMPU SUR LA LIGNE 13  
ENTRE LES STATIONS  
CHATILLON-MONTROUGE  
ET MONTPARNASSE-BIENVENUE
```

Face au pupitre, le « petit rapporteur »

En fait, PCS n'en est pas à ses balbutiements. Une expérience a déjà été menée pendant 18 mois – de juillet 1984 à février 1986 – sur la ligne 5. Un système un peu différent puisque les messages étaient directement adressés aux voyageurs grâce aux écrans sur les quais et dans les couloirs de correspondance. Aujourd'hui, alors que PCS s'étend à six lignes (lignes 1, 2, 4, 5, 7 et 13) du métro, il renforce le rôle de l'agent dans l'information des voyageurs.

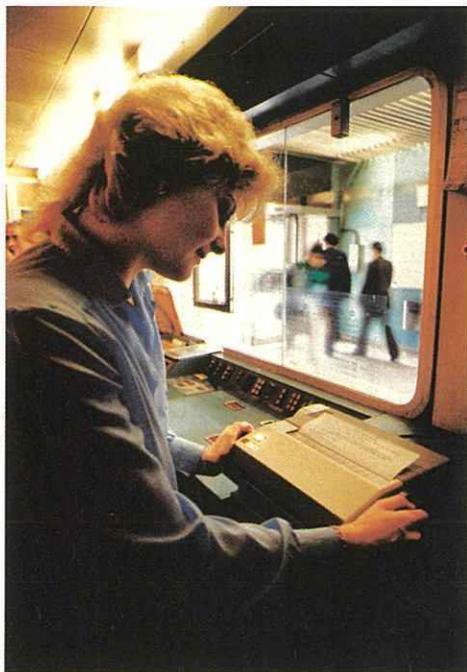
Nous connaissons maintenant les destinataires des messages PCS, quels en sont les auteurs ? Essentiellement l'informateur ou le *petit rapporteur* en permanence dans les salles de régulation du poste de commandes centralisées de Bourdon. Nous avons rencontré Guy Paillard qui remplit cette fonction. Il connaît bien le système pour avoir déjà travaillé sur sa phase expérimentale.

L'information au plus vite



RATP-CPA

L'équipement des chefs de ligne est plus complet. Ils disposent d'un minitel et d'une imprimante pour envoyer leurs messages et d'une autre imprimante pour recevoir l'information du PCC.



RATP-CPA

Il y a plus de 200 imprimantes installées dans chaque bureau des 162 stations équipées du PCS.

Pour bien comprendre l'utilité du PCS, il faut d'abord expliquer la situation antérieure. « ... Jusqu'à présent, en cas d'incident sur une ligne, l'informateur devait effectuer un appel général à tous les agents de la ligne. Il téléphonait ensuite successivement à chacune des autres stations concernées – celles qui sont en correspondance – avec une ou plusieurs stations de la ligne perturbée. Ce qui entraînait parfois d'importants décalages entre l'incident et l'information des agents et des voyageurs. Aujourd'hui, lorsqu'il y a une perturbation, un incident, je compose un message à destination des seuls agents de stations concernés. Cela me prend quelques minutes. Même chose en fin d'incident... »

Le message est aussi diffusé sur les écrans du réseau Tube. La société, Transcommunications, qui gère les programmes vidéo, est, elle aussi, équipée d'imprimantes. Elle se charge ensuite de reproduire l'information sur les écrans. Les agents des bureaux d'information équipés du système Métronic

sont également avisés. Le message d'incident apparaît directement sur l'écran de leur minitel.

Les écrits restent

La composition d'un message PCS à partir de Bourdon est assez simple. L'informateur peut l'élaborer de manière semi-automatique au moyen d'un terminal à écran tactile ou – mais c'est plus rare – le composer manuellement à partir d'un clavier.

Dans la composition d'un message semi-automatique, trois données sont importantes – l'origine, la nature et la source de l'incident. Leur connaissance détermine le message et la diffusion qui en sera faite. Les consignes apparaissent d'ailleurs juste avant l'information. C'est par exemple : « ... Message d'incident à diffuser obligatoirement par haut-parleur... » « ... Pour information aux agents » ou « ... Pour information aux agents et pose de tableaux... ».

André Hémart est chef de la ligne 5. Comme tous les chefs des lignes équipées du PCS, il peut envoyer un message aux agents de station de sa ligne. Tous le recevront en même temps mais il ne peut pas communiquer avec les agents des autres lignes. Suffisant

L'information est transmise aussi dans les bureaux d'information équipés du système Métronic.



RATP-CPA

sans doute, mais les manœuvres qu'il doit faire avant de diffuser un message sont un peu longues. Juste de quoi décourager les bonnes volontés de souhaiter la fête à toutes les Catherine de leur ligne... plus sérieusement, il s'agit surtout de communiquer aux agents les numéros de chèques volés, de rappeler une recrudescence des faux billets, etc.

André Hémart n'a pas encore eu le temps de se faire une opinion définitive du PCS. Pour lui aujourd'hui, son avantage principal n'est pas la rapidité. « ... Les écrits restent, servent de référence et c'est ce qui est le plus important. Moi, lorsque jusqu'à présent je faisais un appel général aux agents de station de ma ligne, je pouvais très mal tomber. Imaginez un agent de station seul en train de vendre des titres de transport. Comment fait-il par exemple pour noter les numéros de chèques volés qui lui sont communiqués ? L'agent du service suivant dispose aussi de l'information puisqu'elle est inscrite sur l'imprimante. Ce n'était pas toujours le cas auparavant. »

Même schéma lorsque l'information provient du PCC de Bourdon.

« ... L'appel général nécessitait l'attention simultanée de tous les agents. C'est toujours difficile à obtenir... »

Le système PCS devrait être généralisé fin 1987 à l'ensemble du métro. D'ici là, on aurait peut-être pallié ces quelques péchés de jeunesse que les différents partenaires n'ont pas manqué de nous signaler. Le centre d'information téléphoné de la RATP sera-t-il relié au PCS ? Cela serait un gain de temps pour le *petit rapporteur* et un « plus » pour les voyageurs. Les deux pupitres d'informateur installés à Bourdon pourront-ils alors diffuser simultanément des messages semi-automatiques ? Aujourd'hui, ce n'est pas possible. Quand il y a deux incidents en même temps, l'un des deux *petits rapporteurs* est obligé de composer les messages manuellement. Mais on nous a dit aussi que cette situation était assez rare...

Sylvie FRÉCHARD

A mort les bouchons !

La nationale 7, au sud de Paris : un des points noirs du PC de la circulation routière.

Célèbre, plus au sud encore, par les vignobles qu'elle traverse, c'est aussi pour ses bouchons à l'entrée de Paris qu'elle est connue. Matins et soirs de semaine, c'est la même chose.

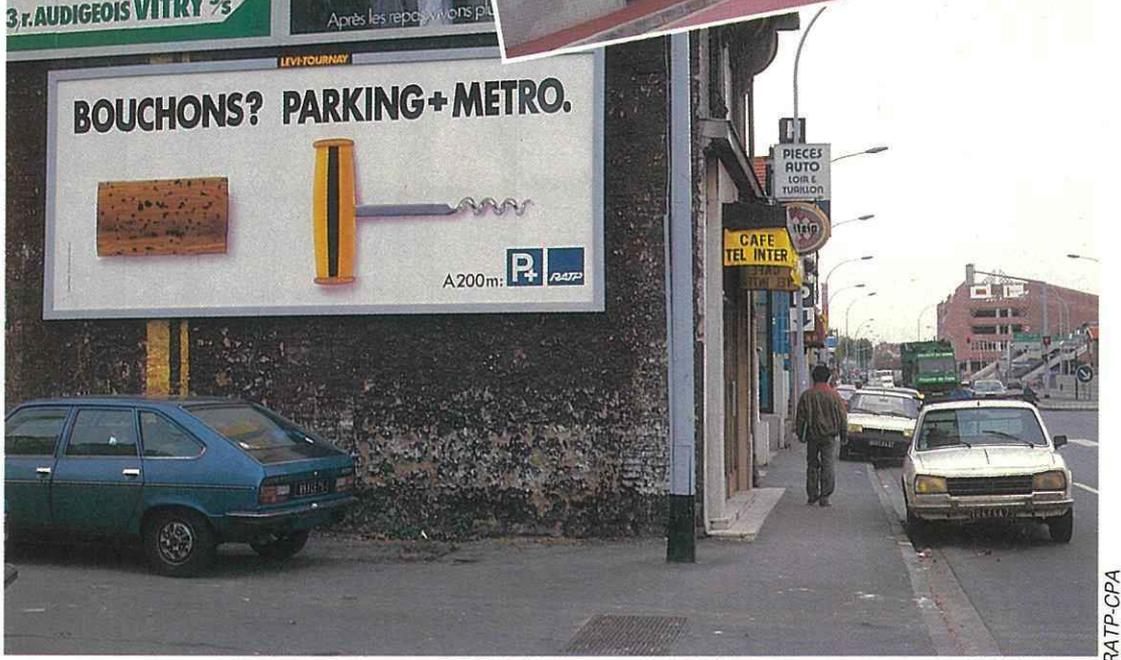
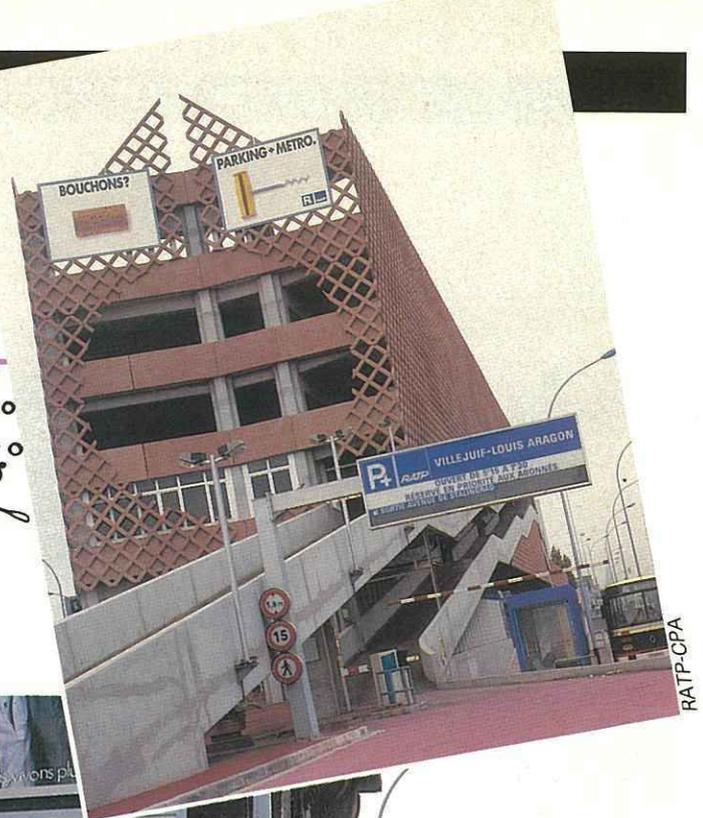
Aussi en octobre, la RATP a lancé son opération « tire-bouchons ». Pour sortir les automobilistes des embouteillages de la RN 7, elle a installé plusieurs panneaux les incitant à davantage utiliser la 2^e voiture.

Comment ? En leur vantant les mérites du parking P (+) RATP de Villejuif-Louis Aragon où l'on peut garer sa voiture avant de prendre le métro. Ce parking, de 500 emplacements, est ouvert et surveillé de 5 h 30 à 17 h 30.

Son prix : 10 F pour 24 heures, 21,50 F pour la semaine, 76 F pour le mois.

Alors « sautez les bouchons ! ».

S. Fr.



Le téléphone d'Entre les Lignes

Chaque mercredi, et pour une semaine, 3 minutes d'informations diverses : des dates, des chiffres, des nouveautés à votre service.

En cas d'événement important, une édition spéciale, des interviews, des commentaires.

A pied, à cheval, en voiture

Des omnibus à chevaux dans Paris ? Impossible, me direz-vous. « Impossible n'est pas français » vous répondrais-je !... et j'aurais raison. Pour vous en convaincre, regardez notre photo. Elle a pu être prise n'importe quel dimanche du mois d'octobre.

A l'occasion d'une exposition sur la traction animale « Les tramways au temps du cheval », le musée des Transports assurait le transport des voyageurs en omnibus à trois chevaux depuis la Porte Dorée.

Une manière comme une autre de remonter le temps et de repousser encore les frontières de l'impossible.



S. Fr.

RATP - Thibaut



RATP - CPA

De la complexité du geste de commande en électricité.

Visites techniques

Paris et son métro attirent toujours autant de nombreux visiteurs étrangers. La RATP invite également les responsables de réseaux de transport du monde entier.

Tous les ans, le métro accueille de nombreuses délégations, qui d'Europe, qui des États-Unis, voire même d'Indonésie. En octobre dernier, on a battu des records... La RATP a accueilli près d'une centaine de responsables de réseaux et d'ingénieurs étrangers (Turcs, Brésiliens, Chiliens..).

Comme on dit à SOFRETU.

廿五年以来已在世界各国提供的城市运输服务*

S. Fr.

* Depuis 25 ans, au service des transports urbains dans le monde.

Minirénovation Station Javel-André-Citroën

En collaboration avec le service des relations extérieures de la firme Citroën, le service NA (service des aménagements et de l'entretien) a réalisé une exposition permanente consacrée aux grandes heures de la vie des usines Citroën du quai de Javel.

Une bien longue histoire depuis la création des usines en 1916, alors consacrées à l'armement, qui s'est achevée en 1982, date du transfert des activités vers d'autres lieux... Neuilly pour le siège social... Aulnay pour les usines.

Cette exposition est constituée de 19 grands panneaux, composés de montages photographiques, de 14 petits panneaux lumineux présentant sous la forme d'une pellicule déroulée la chronologie complète des

84 modèles créés et produits quai de Javel.

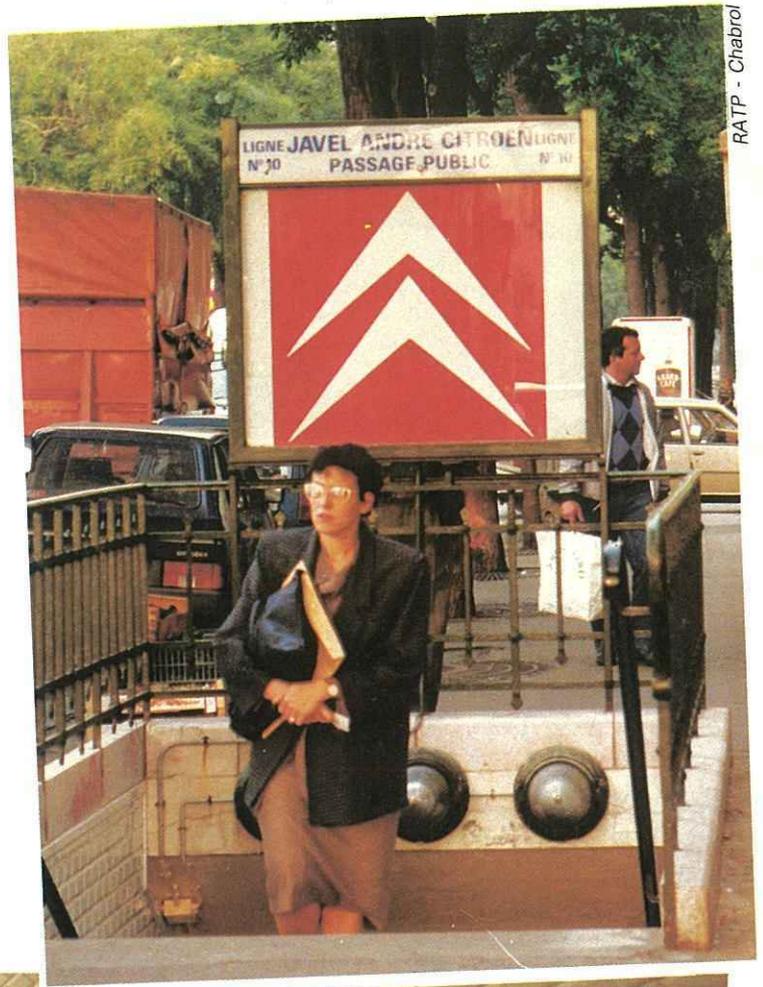
Egalement un panneau panoramique encadré de 14 documents consacrés aux péripéties de la fameuse Croisière Jaune.

Au milieu du quai direction Austerlitz, c'est une reproduction de la tour Eiffel illuminée par Citroën qui est présentée en maquette.

Quant aux couloirs d'accès, ils annoncent l'exposition à l'aide de 2 panneaux racontant, l'un l'histoire du logotype des doubles chevrons, l'autre l'histoire de la vie des usines.

La station a aussi subi le traitement désormais habituel lié à une opération de minirénovation.

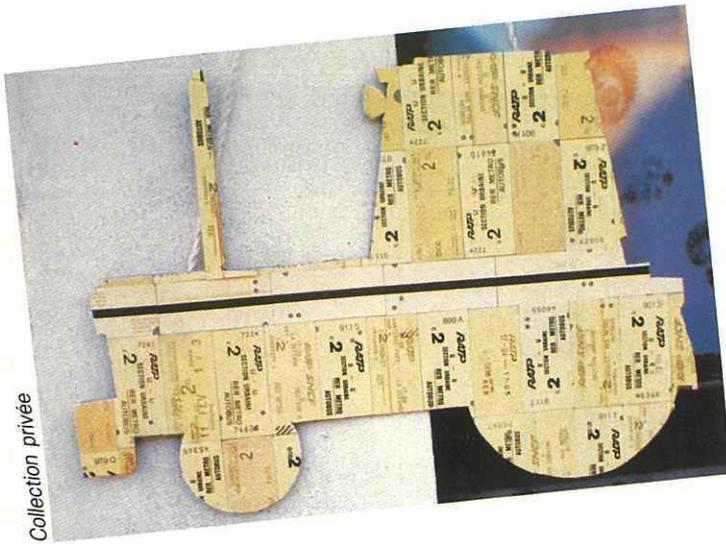
J.-M. LAFFOUGÈRE



RATP - Chabrol

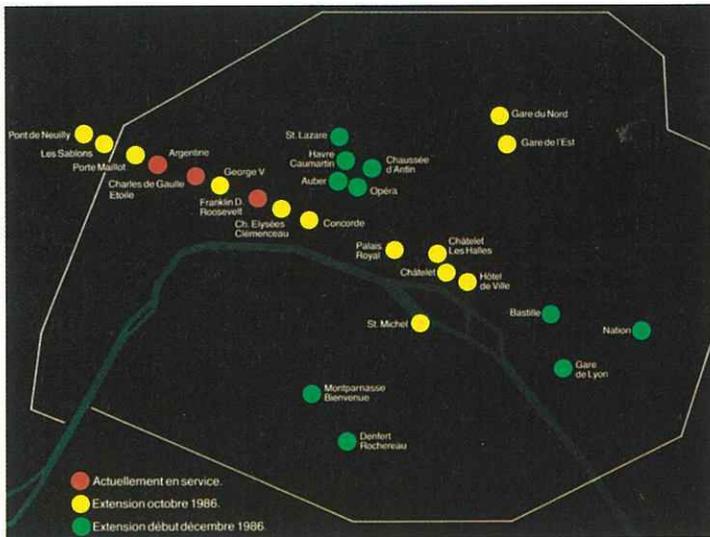


RATP - Chabrol



Collection privée

Décidément, le ticket remporte toujours autant de succès auprès de la « jeune classe ». Ce tracteur a été entièrement réalisé par un enfant avec des tickets de métro.



Vidéo grand V

Vous vous souvenez, le 23 décembre 1985, les écrans du réseau TUBE (le premier magazine vidéo) étaient installés dans 3 stations du métro et du RER : Argentine, F.-D.-Roosevelt et Étoile (voir *Entre les lignes* nos 88 et 93). Aujourd'hui, TUBE s'étend et s'agrandit. Depuis le début novembre, 13 stations (48 quais) sont équipés

de 273 moniteurs supplémentaires. Et ce n'est pas tout puisque d'ici la fin de l'année, TUBE aura une autre poussée de croissance. Ce mois-ci, de nouveaux écrans seront installés dans une dizaine de stations et ils seront de plus grandes dimensions encore à Châtelet-Les Halles et Auber.

Bonne chance à TUBE sur moyen et grand écran.

S. Fr.

L'équation

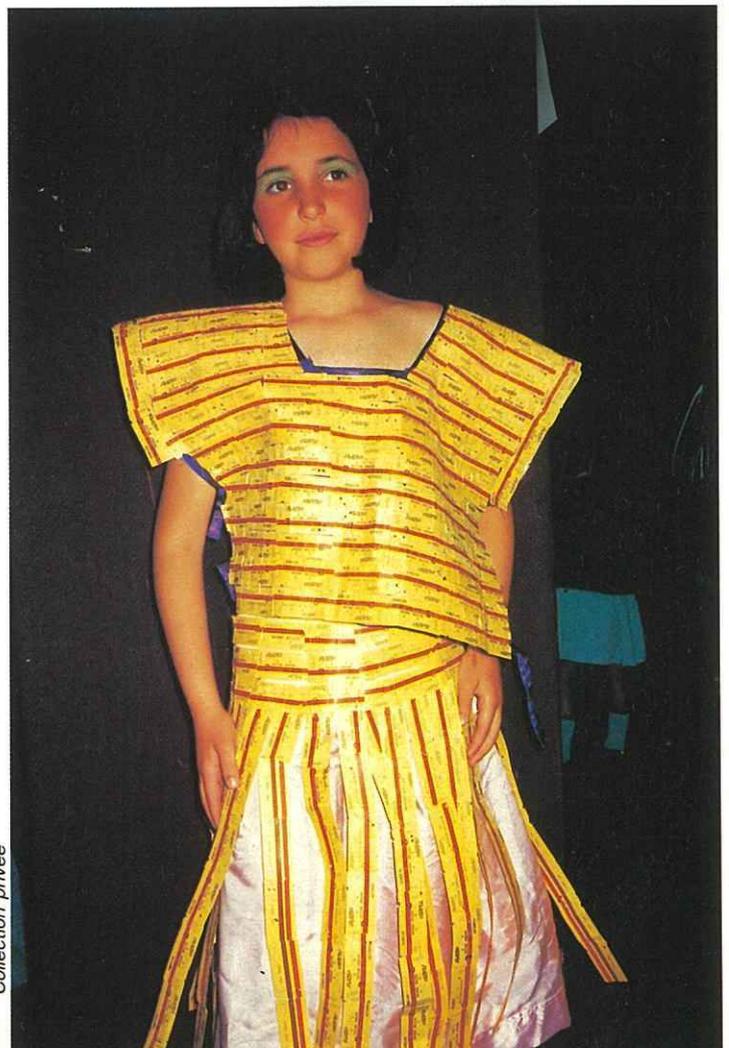
RA + RT = RM. Les services de l'Atelier central (Championnet) et le service du matériel roulant du réseau routier ont fusionné. Le nouveau s'appelle RM, service du matériel roulant et des activités industrielles. Entre les lignes vous le présentera en janvier.

T'as le look Ticket

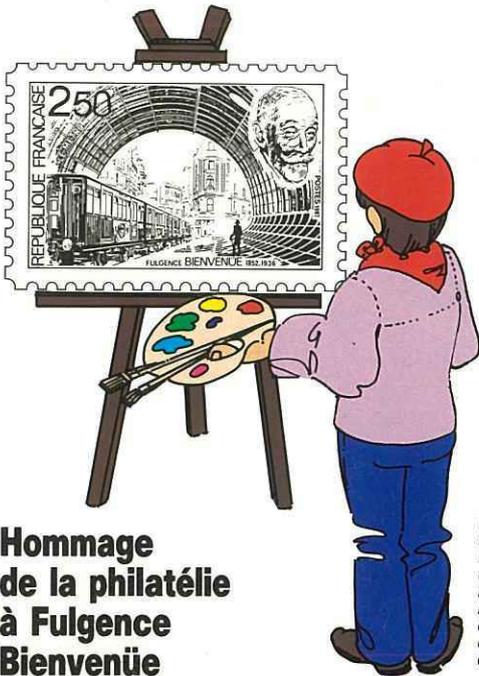
Non, ce n'est pas un défilé de mannequins, non les créateurs n'ont pas inventé une nouvelle mode... ou plutôt, c'est la mode Ticket qui continue ses ravages... Preuve en est cette enfant lors de la fête de l'école Pasteur à Neuilly-sur-Marne. Son vêtement spécialement

« confectionné » pour l'occasion est entièrement en tickets. Des tickets, encore des tickets... toujours agrafés, plus d'une centaine... Un vêtement d'un soir qui a suscité l'admiration. Une mode chic, quoi !

S. Fr.



Collection privée



Hommage de la philatélie à Fulgence Bienvenüe

La maquette du timbre est prête. Mais reste encore pour l'artiste le travail minutieux de la gravure et le choix des couleurs.

Un timbre « Fulgence Bienvenüe et le métro » sera émis par la Direction générale des Postes le 19 janvier 1987, avec vente anticipée les 17 et 18 janvier.

Cette vente s'effectuera dans deux bureaux temporaires installés l'un à Paris, dans

le métro, comme il se doit à la station Montparnasse-Bienvenüe; l'autre s'ouvrira en Bretagne, à Uzel, commune natale de l'ingénieur, dans les Côtes-du-Nord.

Les deux bureaux disposeront de deux timbres à

date spéciaux portant la mention « premier jour », représentant F. Bienvenüe pour le bureau d'Uzel et le métro pour celui de Paris.

D'un format horizontal 22 mm x 36 mm, ce nouveau timbre est d'une valeur faciale de 2,50 F.

Chaque année, l'administration des Postes émet une quarantaine de timbres dont certains commémorent une manifestation importante, un anniversaire, un personnage célèbre ou un événement marquant.

1987 célébrera ainsi l'architecte Le Corbusier, l'Institut Pasteur, le millénaire de l'avènement de Hugues Capet, mais aussi et surtout Fulgence Bienvenüe !

Le timbre émis est l'œuvre d'un artiste dessinateur et graveur Jacques Gauthier. Il a dessiné la maquette du timbre selon les directives de la Direction générale des Postes et d'après des photos et des documents sur l'histoire du métro.

La taille-douce est le procédé retenu pour l'impression du timbre. Elle nécessite l'exécution par l'artiste d'un poinçon (morceau d'acier gravé en creux à l'aide d'un burin) au format du timbre : 22 mm x 36 mm ; travail d'une extrême minutie puisque les couleurs d'intensités différentes et les modèles s'obtiennent par le jeu des tailles.

L'impression du timbre s'effectue, comme pour l'ensemble des timbres français, à l'imprimerie des timbres-poste de Périgueux.

17 et 18 janvier 1987, deux dates à ne pas oublier pour les philatélistes « Régie ». Et pour tous les collectionneurs qui souhaiteraient plus de précisions sur l'émission du timbre « Fulgence Bienvenüe et le métro », rendez-vous avec l'association Métro-Philatélie, cafétéria des Grands-Augustins, les jeudis de 15 h à 18 h.

S. Fe



Deux Chinoises à Paris. Elles n'étaient pas venues faire des emplettes à la boutique Chic et Choc, mais faisaient partie de la délégation chinoise aux championnats du monde de volley-ball au POP Bercy les 4 et 5 octobre dernier.

Fernand Chancy, retraité de l'atelier central mais aussi arbitre international à la Fédération française de volley-ball, était chargé des relations publiques de ce championnat. Il a tenu à ce que chaque délégation étrangère reçoive des cadeaux Chic et Choc. Une boutique dont la renommée ira désormais bien au-delà de nos frontières... jusqu'en Chine.

S. Fe.



Formation continue : du nouveau

Vous êtes chaque année, plusieurs centaines d'agents à souhaiter bénéficier du congé individuel formation.

A la RATP un protocole d'accord avait été signé entre la Direction et l'ensemble des organisations syndicales. Depuis, la législation ayant évolué, il vient de faire l'objet d'un avenant.

Entre les lignes ne s'en fait ici qu'un écho succinct.

Sachez seulement :

- que le taux fixé à 2 % pour l'autorisation d'absence simultanée sera désormais calculé selon des modalités propres à chaque direction ;
- que le salaire des agents en congé individuel formation est pris en charge par

l'AGECIF RATP (Association pour la gestion au congé individuel formation).

Si vous êtes plus curieux, vous pouvez consulter le nouveau livret vous expliquant tous vos droits en matière de congé individuel formation au secrétariat de votre attachement ou au correspondant formation dont vous dépendez, vous pouvez aussi en faire la demande à la :

Direction du personnel,
Groupement formation continue,
107, boulevard de Sébastopol,
75002 Paris.



S.Fr.

BIP! BIP!

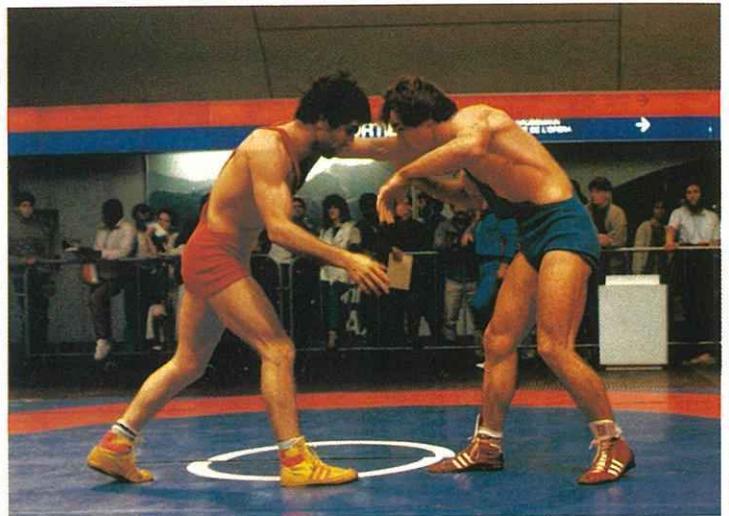
Hertziens, hertziennes !

... ou plus simplement *Radio transport DX* est née en 1986. Trois machinistes ont créé cette association pour vous faire partager les sciences et les techniques de la communication par ondes hertziennes. Radiodiffusion par ondes courtes, radio-amateurisme, citizen band (cibi), télévision, satellites, sont autant de do-

maines qui l'intéressent. Un journal de liaison et des suppléments donnant les fréquences et horaires des émissions en français sont à la disposition des adhérents. Si vous êtes sensible à ces ondes, renseignez-vous à l'association : Radio transport DX, 1, avenue Augustin-Dumont, 92240 Malakoff.

J.M.

INTERVIEW-EXPRESS



Bruno SPENLINHAUER (à droite sur la photo) en démonstration à la gare d'Auber du R.E.R.

Collection privée

Bruno Spenlinhauer, vingt-cinq ans, machiniste et lutteur international, s'est prêté très volontiers au jeu des questions-réponses d'Entre les Lignes. Nous connaissons mieux ainsi la vie d'un athlète de haut niveau.

Entre les lignes : Depuis quand travaillez-vous à la RATP ?

Bruno Spenlinhauer : Je suis entré à la RATP en 1982 et la même année, j'ai signé ma licence à l'USMT.

ELL : Avez-vous toujours pratiqué la lutte ?

B. S. : Je pratique ce sport depuis l'âge de neuf ans mais en même temps je jouais au football, sport que j'ai abandonné à l'âge de vingt ans alors que le club professionnel de Mulhouse me proposait un contrat de stagiaire. J'ai d'ailleurs joué un match avec l'équipe professionnelle mais la lutte a toujours eu ma préférence.

ELL : Quel est votre niveau et quels sont vos principaux titres ?

B. S. : Très jeune, en benjamin, j'ai obtenu un titre de champion de France ainsi qu'en cadet et en scolaire,

qu'en cadet et en scolaire, les années suivantes. En senior, je suis international avec cinq sélections, la dernière en date des 5 et 6 décembre à Nice pour le Challenge Deglane. Je me suis classé quatrième des derniers championnats de France en lutte libre, où je suis meilleur qu'en lutte gréco-romaine, j'ai par ailleurs été deux fois champion national FSGT* et trois fois chez les cheminots dans la catégorie des soixante-quatorze kilos.

ELL : Comment conciliez-vous vos activités professionnelles et celles de lutteur ?

B. S. : Bénéficiant d'un statut d'athlète de haut niveau à la RATP, je ne travaille que trois jours par semaine en service matinal ce qui me permet de m'entraîner tous les jours et même deux fois par jour lorsque je ne travaille pas.

J'effectue mon entraînement soit à l'INSEP** sous la direction de l'entraîneur national M. Taberna ou à la salle de l'USMT à Pantin sous la direction de Daniel Descamps qui est aussi le président de la section.

Je dois également dire que cet emploi du temps me permet d'aller aux cours du

que cet emploi du temps me permet d'aller aux cours du CPTA qui préparent au concours de maîtrise.

ELL : Cette organisation vous donne-t-elle satisfaction ?

B. S. : Bien entendu, le seul petit problème est qu'après un stage sportif d'assez longue durée je dois rendre du temps à la Régie dans un laps de temps très court ce qui perturbe légèrement mon entraînement à ce moment-là. Mais cette contrainte est faible en regard des avantages qu'apporte mon statut à la RATP.

ELL : Quelles sont vos ambitions et vos souhaits pour 1987 ?

B. S. : Un titre de champion de France seniors et de nouvelles sélections internationales qui me permettent de progresser en étant confronté aux lutteurs étrangers. Cela m'offre également la possibilité de voyager.

* Fédération sportive et gymnique du travail.

** Institut national de sport et d'éducation physique.

AVIS DE RECHERCHE

Pour le championnat cheminot (USCF*) 1987, la section basket recherche des grands joueurs de bon niveau (à partir de la Nationale 4) travaillant à la RATP. Le président, de la section Alain Boutet se fera un plaisir de les accueillir.

Le contacter au 40-46-37-47.

Pour le même championnat USCF, mais de cross Country, la section athlétisme souhaite faire participer le 8 mars 1987 des minimes, cadets et juniors fils d'agents RATP. Vous pouvez à ce sujet appeler Gérard Luche (Tél. 40-46-43-68).

* Union sportive des cheminots français.

PODIUM

- Alcide Legrand se classe sixième de sa catégorie des quatre-vingt-deux kilos (lutte libre) lors des Championnats du Monde qui se sont déroulés à Budapest début octobre. Il a été le meilleur lutteur français de ces championnats.

- L'équipe de Tennis hommes de l'USMT, championne de France Corporative.

La défaite de 1984 en finale contre l'ASPTT de Paris avait laissé bien des regrets. Cette année, l'équipe affrontait à Saint-Malo le tennis club médical de Nice et, malgré le handicap de l'absence de J.-M. Mocquiaux, qui avait participé à la qualification, elle triomphait par trois à un remportant ainsi pour la pre-

mière fois le titre de Champion de France. L'équipe était composée de Daniel Montel, de Jean-Claude Portalier tous deux vainqueurs faciles de leur rencontre, de Pierre Peltier difficile vainqueur en trois sets et de Joannes Couderc défait en trois sets après un match superbe.

ÉCHO DES SECTIONS

Athlétisme

Olivier De Kernavanois, Patrick François, Olivier Deniaud et Bruno Guillard se sont classés deuxième des Championnats de France Interclubs de décathlon les 4 et 5 octobre derniers à Dom-

basle à seulement cent points de l'équipe vainqueur, le club d'athlétisme de Montreuil.

Football

Après un début de saison difficile l'équipe première 3 F* s'est reprise en remportant trois matches consécutifs, ce qui la plaçait au 15 novembre à la cinquième place sur douze équipes du championnat de promotion d'honneur. En même temps elle était qualifiée pour le cinquième tour de la Coupe de France. De son côté l'équipe réserve se plaçait en tête de son championnat. En football corporatif, l'équipe de Sceaux demeurait première incontestée de la division régionale. L'espoir reste plus que jamais d'accéder au championnat d'honneur.

Gérard LUCHE

* Fédération française de Football.



L'équipe championne de France corpos 1986, en haut de gauche à droite : Pierre PELTIER, Daniel MONTEL, Pierre DUGUET. En bas de gauche à droite : Jean-Claude PORTALIER et Joannes COUDERC.

COUPE DU MONDE DE BILLARD



RE 1

LE GRAND DE PARIS 1986

BILLARDS Chevilotte

2

BILLARDS Chevilotte

BILLARDS Chevilotte 2

ELLE NATIONAL

Chaire

BILLARDS Chevilotte

1

RFM 96.9

RFM 96.9

