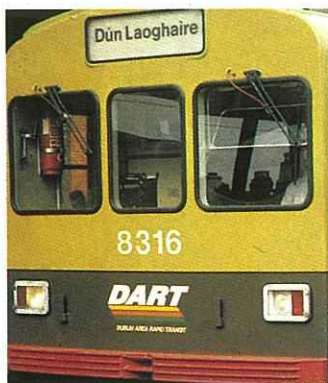


ENTRE LES LIGNES

Le tram
au quotidien

3

ENTRE RUGBY ET FLECHETTES



Pour faire face au fort développement des banlieues, Dublin a misé sur un train rapide, le DART.

6

RER, SITES PROTEGES



Le département RER réaménage les gares de banlieue pour la protection des agents et des sites.

8

LE 95, POUR VOUS SERVIR



L'équipe de la ligne 95 représentait cette année la RATP au prix de l'Adefipe.

11

CENTRE D'IVRY, ÇA TOURNE



Les opérateurs du centre d'Ivry se sont structurés en équipe, avec un interlocuteur privilégié : le chef d'équipe.

14

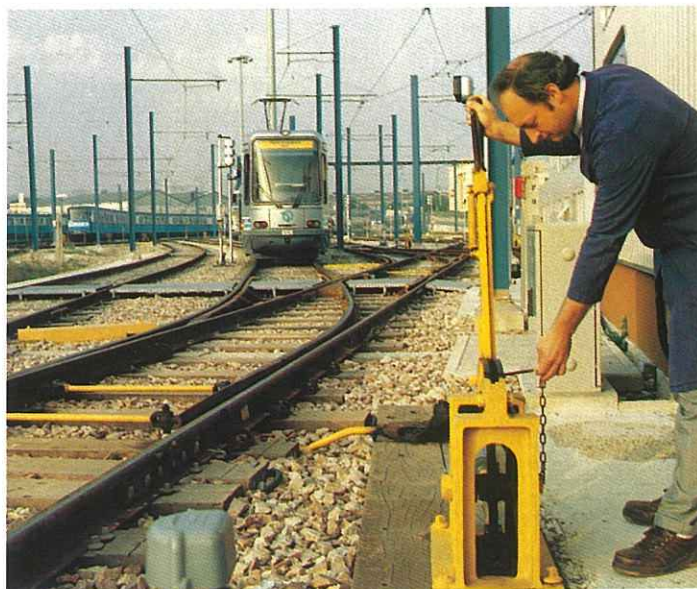
LE SAVOIR EN PROFONDEUR



Géologue à ITA, Jean-Claude Fabre connaît tous les chantiers de la RATP.

16

LE TRAM AU QUOTIDIEN



A la découverte des acteurs du tramway de Bobigny : rencontre avec un nouveau type de transport.

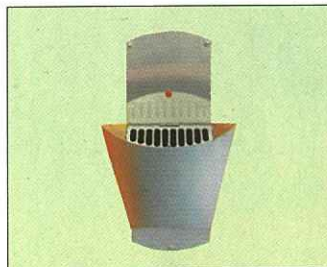
22

REFLEX

Le portfolio de la RATP.

23

L'ACTUALITE



1^{er} novembre : fumeurs, s'abstenir.

DUBLIN

ENTRE RUGBY ET FLECHETTES



3



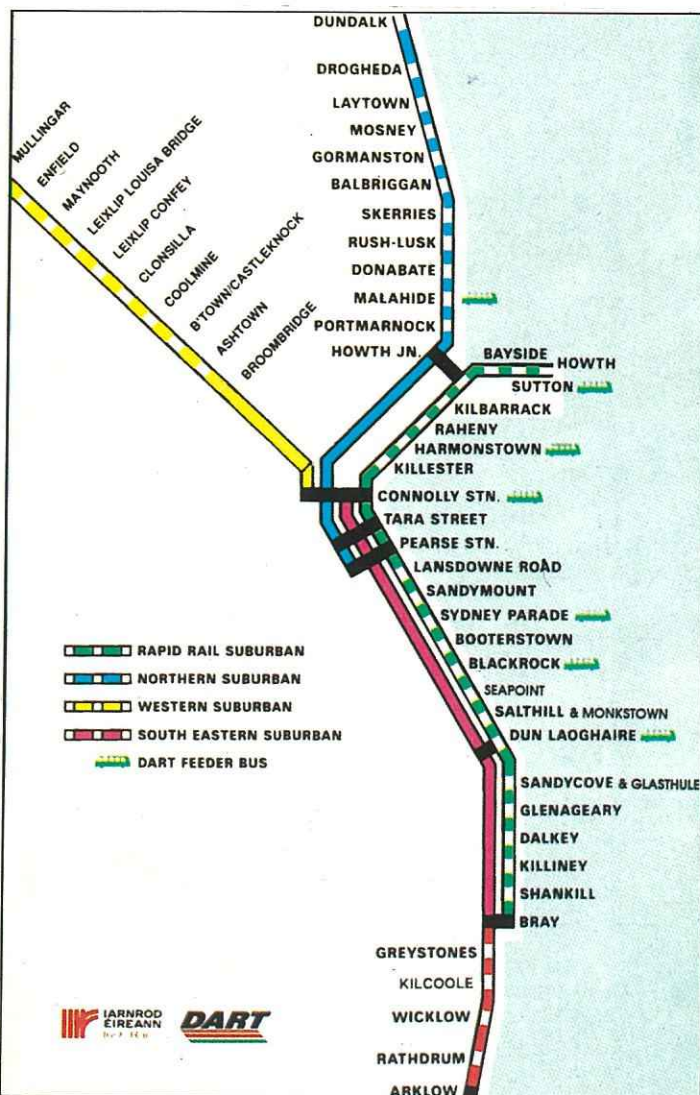
P

Pour faire face au fort développement des banlieues, le réseau de bus de Dublin se révèle aujourd'hui insuffisant. La capitale irlandaise a donc misé sur un train rapide, le DART.



Un nombre croissant d'automobiles, un réseau routier inadapté... bonjour les embouteillages !

Le réseau ferroviaire



Aujourd'hui, 37 kilomètres de voies relient Dublin et ses banlieues.

« Les jours de match, avant d'arriver à la gare de Lansdowne Road, le train vibre. C'est l'enthousiasme des 50 000 supporters qui traversent la tribune d'honneur pour se transmettre aux voyageurs. » Et il est vrai, comme le souligne Oliver Doyle, responsable de l'exploitation et numéro 2 du DART (Dublin Area Rapid Transit) que la ligne de transport ferré urbain de Dublin offre la particularité de traverser le stade de Lansdowne Road, l'une des « Mecque » du rugby international.

Les voitures du DART, vertes comme l'Irlande, parcourent la baie de Dublin, permettant ainsi à la capitale, qui compte

plus de 1 million d'habitants — plus du quart de la population irlandaise — de ne pas exploser sous la poussée démographique. Du fait de l'exode rural que n'a pas enrayé le développement des villes moyennes comme Cork ou Limerick, Dublin a vu sa population augmenter de 30 % en vingt ans. Une population jeune, puisque plus de la moitié de ses habitants ont moins de 25 ans. Le développement des banlieues a été foudroyant, mais les aménagements urbains n'ont pas suivi. Le réseau routier est, selon les Irlandais eux-mêmes, exécrable : pas d'autoroute urbaine, aucune rocade, deux voies rapides d'une quinzaine de kilomètres... Cela n'a pas empêché le parc automobile irlandais de doubler en peu d'années, rendant la circulation en ville quasi impossible aux heures de pointe. Dans le même temps, la fréquentation des autobus chutait de façon inquiétante (– 26,5 % de passagers de 1975 à 1983) du fait de l'inadaptation du réseau à la desserte des quartiers périphériques d'habitation et à une vitesse commerciale qui, faute de mesures spécifiques (circulation en sites propres en particulier), est passée de 25 à 10 km/h. C'est dans ces conditions que la société nationale des transports — Coras Iompair Eirann, ou CIE — a entrepris une politique ambitieuse de modernisation des structures et du matériel. Pièce maîtresse des transports urbains : le DART, train rapide dont la première phase, longue de 37 kilomètres, est aujourd'hui achevée. Dans sa



Un petit air de campagne...



67 000 passagers en moyenne utilisent le DART chaque jour. Ici, la traversée du stade de Lansdowne Road.

partie exclusivement urbaine, le DART traverse Dublin en dix minutes et trois stations. La plus importante des gares, Connolly Station, permet la correspondance avec les trains qui assurent la liaison avec les autres villes d'Irlande ainsi que Belfast en Ulster.

Dublin en dix minutes

C'est aussi depuis Connolly Station que les bus de Dublin tissent leurs réseaux dans la ville. Des projets d'extension du DART sont arrêtés et en attente de financement (notamment en provenance du Fond européen de développement). Les liaisons avec les villes de Blanchardstown, Clondalkin et Tallaght sont prévues d'ici à quelques années, qui porteront à 71 kilomètres la longueur du réseau ferré urbain. En attendant, avec 67 000 passagers/jour, le DART assure la plus grande partie du trafic actuel interurbain entre Dublin et ses banlieues.

Un trafic qui ne connaît des pointes que l'été venu, lorsque les Dublinois quittent la ville et ses (relatives) grandes chaleurs pour la plage la plus littéraire de leur histoire : Booterstown, celle que James

Joyce a décrite dans *Ulysse*. Ces jours-là, le nombre de voyageurs peut passer subitement de 10 000 à 70 000 selon l'état du ciel et les prévisions de la météo. Une situation commercialement intéressante pour Oliver Doyle, qui appelle à la rescousse les conducteurs en repos (ils sont 47 au total), *business is business* ! Autre grand moment dans la vie du

DART, les matchs à Lansdowne Road. Ces jours-là, DART met en service cinq trains supplémentaires au départ de Dublin. Seulement, au retour, pour permettre à la foule d'évacuer le stade en toute sécurité, la circulation ferroviaire est interdite durant 1/2 heure, l'unique route qui longe le stade coupant la voie ferrée aux abords immédiats de la gare. Une

demi-heure c'est aussi le temps nécessaire pour rejoindre le centre de Dublin à pied. C'est, il est vrai, sans compter avec les innombrables pubs qui jalonnent le parcours, et qui sont autant de raisons de refaire, devant une Guinness, le match, ou encore de jouer aux fléchettes qu'on appelle aussi... *dart* en anglais. ■

Yves-Bernard Fogel

Les transports de Dublin en chiffres

L'agglomération de Dublin compte 1,2 million d'habitants, pour une superficie de 1000 km².

La société nationale des transports — Coras Iompair Eirann — gère les chemins de fer, les transports interurbains de cars, les réseaux d'autobus des gran-

des villes et les cars de ramassage scolaire. C'est, après l'Etat, le deuxième employeur irlandais, avec plus de 16 000 salariés.

Dublin Bus/Bus Ahta Cliath

Longueur du réseau : 845 km.

Nombre de lignes : 130.
Kilomètres parcourus : 46 millions/an.

Nombre de voyageurs : 161 millions (1991).

Nombre de véhicules : 837.

Effectifs : 3 832 personnes.

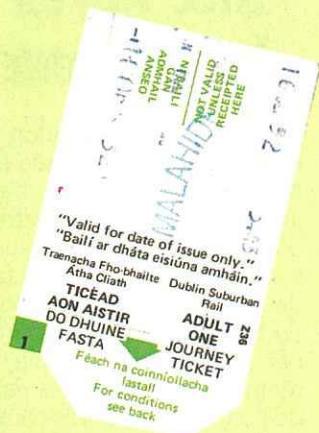
DART/Dublin Area Rapid Transit

Longueur du réseau : 37 km.

Nombre de stations : 25.
Nombre de passagers : 24 millions/an.

Prix du billet unitaire : £ 1 soit 9,40 FF environ, pour un seul voyage (billet commun au bus et au DART) dans la zone urbaine centrale.

Le prix du billet varie selon les zones parcourues (jusqu'à £ 2,10 — 19,75 FF — pour tout parcours supérieur à 15 km).



Lansdowne Road, le nom d'une gare qui fait tilt dans l'esprit de tous les supporters de rugby.

RER, SITES PROTEGES

nouvelles clôtures, fermetures informatisées, caméras..., le département RER réaménage les gares de banlieue. Un plus pour la protection des agents et des sites.

« Pour être respecté, il faut être respectable ! » Ce constat sert de fil conducteur à José-Marie Tomezak, responsable de la mission Maîtrise des Espaces, Sécurité-Propreté, dans sa lutte contre l'insécurité sur le RER. « Agressions, graffitis, fraude, c'est un tout. » Le département RER réplique donc en réaménageant les gares de banlieue. Pour assurer la sécurité des agents, on isole les points de vente, on installe des caméras, on remplace les clés par des badges.

Pour mieux protéger les locaux et les sites de garage des trains, on pose des clôtures... Un programme de longue haleine, qui s'étend sur plusieurs années.

La Mission a profité de la construction des nouvelles gares de Chessy et de Bussy, pour en repenser, en concertation avec les agents de la ligne, l'agencement interne. A partir d'une idée : isoler le point de vente et tous les locaux qui abritent la vie d'une gare et de ses agents — bureaux, PRS, salle des coffres, cuisine... — en faire un site protégé. L'accueil n'est pas pour autant négligé, puisqu'une salle est mise à la disposition des voyageurs pour les recevoir en cas de malaise... ou de contestation. L'agent en gare pourra ainsi recueillir les plaintes, au calme, à l'écart, pour désamorcer les conflits. Dans les gares où la disposition des lieux ne permet pas de tels aménagements, il est prévu d'implanter des caméras visibles — donc dissuasives —, qui « couvrent » les guichets et la

billetterie, et dont les images soient retransmises en recette. La gare de Fontenay-sous-Bois devrait en être équipée dès cette année, à titre expérimental.

Finie la clé 1101, qui circulait entre toutes les mains. Désormais un badge la remplacera. Il s'agit d'un badge de proximité, qui est « lu » par un décodeur, sans fente, pour éviter de nouveaux actes de vandalisme. Ce badge est attribué à un poste et à un attachement, ou à un secteur, et non à chaque personne comme la carte de service, pour limiter les inconvénients en cas de perte ou de vol. De même, pour le personnel technique et les forces de sécurité, l'attribution du badge est liée à la voiture d'intervention.

Priorité aux gares de banlieue

En matière de rénovation et de fermeture, priorité est donnée aux gares de banlieue ; sur le tronçon central, où la fermeture des issues s'avère plus complexe du fait de leur nombre, il est prévu de traiter une à deux gares par an. A titre d'exemple, le réaménagement de la gare de Fontenay-sous-Bois coûtera 1,9 MF.

« Il y a moins d'agressions sur la ligne B, vous avez vu, les trains sont propres », tant il



Des badges codés remplacent les clés. L'informatique au service de la sécurité.

est vrai qu'agression et graffitis sont intimement liés dans l'esprit des voyageurs. Ces propos résument deux ans de travail : d'abord, clôturer les sites de garage, ensuite mener une opération « Trains propres » sur la ligne B puis sur la ligne A : nettoyer et pelliculer des trains enfin protégés. Coût de l'opération pour la clôture des sites et la pose de portails automatiques : 5 MF pour la ligne B et 10 MF pour la ligne A.

Pour parfaire la protection des sites, il restait à clore des gares. Une mission moins facile qu'il n'y paraît, si l'on pense qu'il est aisé d'entrer par les voies, et que les voyageurs se déplacent le long de celles-ci même en plein jour pour parvenir aux quais. Ce n'est pas seulement les taggueurs et autres sans domicile fixe qu'il faut empêcher de pénétrer, mais aussi tous les

voyageurs-fraudeurs, les riverains, pour qui atteindre les quais en passant par les voies fait gagner du temps. « *Au début, on passe par les voies parce que c'est plus court, et à la fin, parce que c'est moins cher. Il faut obliger les voyageurs à passer toujours au même endroit, pour susciter en eux le respect d'une norme.* » La RATP a donc commencé la pose de barrières métalliques de 2,40 mètres de haut, sur 300 mètres de long, qui forment un couloir dissuasif.

Se protéger sans agresser

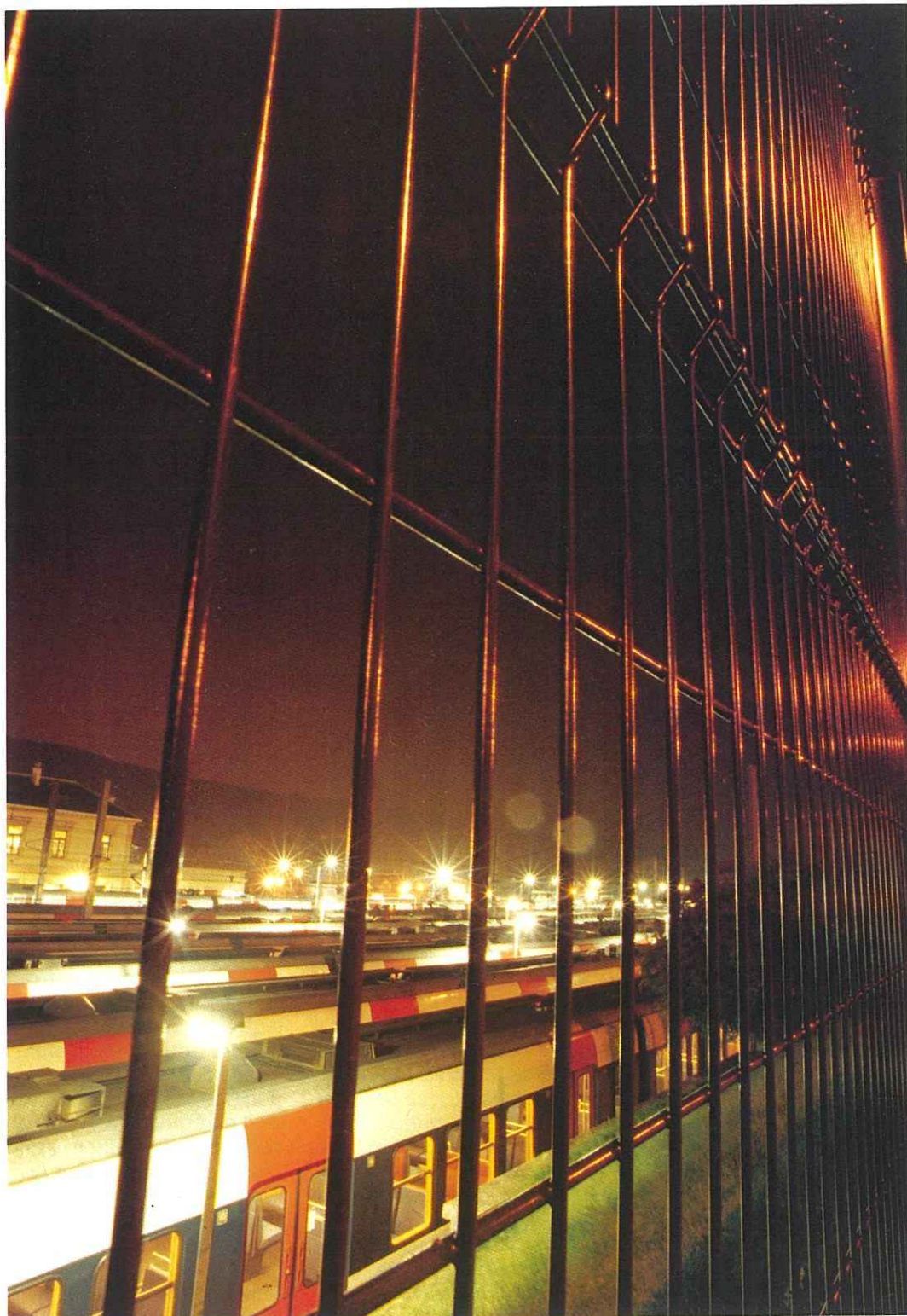
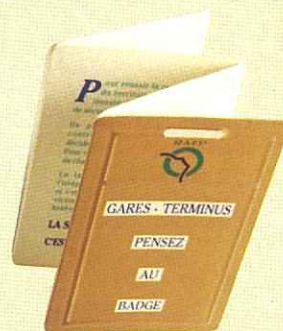
Encore faut-il que ces projets soient acceptés, puisqu'il faut l'autorisation de la commune avant toute pose. La gare de Bussy sera équipée de ce type de protection. Pour les gares plus « dures », la Mission a prévu de doubler ces installations avec une barrière « écologique » d'épineux. La protection des entrées se fera par des grilles enroulables, comme celles qui protègent les devantures des magasins, ou par une protection électronique, comme à Bussy. Ces grilles seront aussi utilisées sur les quais, pour empêcher toute intrusion. La Mission a choisi de traiter d'abord les gares à problèmes et les gares rénovées, comme Cité-Universitaire, à côté de laquelle va prochainement s'ouvrir un stade. L'objectif est de traiter ensuite les lignes secteur par secteur. Accueillir les voyageurs, protéger les hommes et le matériel, un équilibre délicat à respecter, ce dont José-Marie Tomezak a conscience : « *Il ne faut pas transformer la gare en blockhaus, mais faire en sorte qu'elle inspire le respect de la propriété, tout comme une maison individuelle. Nous devons marquer notre territoire d'une façon dissuasive, sans devenir agressifs en voulant se protéger de l'agressivité des autres.* » ■

Yvonne Kappès-Grangé

Badge : une campagne de sensibilisation

Le département RER édite un dépliant, format carte de crédit, pour expliquer l'utilisation du badge aux agents. Il rappelle les démarches à effectuer en cas de perte ou de vol, les principes de fonctionnement : chaque badge est codé par informatique, un lecteur « lit » le badge, le codage est confronté à la mémoire

re d'un ordinateur local autorisant l'ouverture si le codage est reconnu. Avec en conclusion un message fort : « *La sécurité, c'est l'affaire de tous. Le laxisme peut conduire à l'irréparable : une porte ouverte, et c'est un collègue qui peut être victime d'une agression ou d'un hold-up.* »



2

Avec une série d'actions visant à améliorer l'information des voyageurs et régularité du trafic, l'équipe de la ligne 95 représentait cette année la RATP au prix de l'Adefipe. Exemple d'une démarche participative.



LE 95, POUR VOUS S

« C'est une ligne qui tourne bien, avec des machinistes dynamiques, attachés à leur ligne, une clientèle importante, et un encadrement motivé. » Pour Claude Lebreton, chef d'équipe de la ligne 95 (Porte de Montmartre - Gare Montparnasse), « ce sont autant de raisons qui ont conduit l'encadrement à encourager, en mars 1991, une démarche qualité sur la ligne ». Une action qui leur a permis de remporter, le 17 septembre dernier, le 6^e prix RATP de l'Implication. Condition de sa réussite, la

démarche a été dès le début participative : les machinistes sont en effet en contact avec la clientèle, ce sont eux qui connaissent le mieux ses attentes et s'efforcent d'y répondre quotidiennement. « Cette action était également pour les agents, ajoute Claude Lebreton, une façon de valoriser leur métier, de le voir mieux reconnu par l'entreprise et les voyageurs. » Dans un premier temps un diagnostic de la ligne est effectué. Une enquête sociologique est menée auprès des machinistes et de l'encadre-

ment de mars à juin 1991, des groupes de travail se constituent, décident des orientations à prendre et en informent l'ensemble des agents. Dans un deuxième temps, une trentaine des cinquante-trois machinistes de la ligne suivent une formation qualité « Pollen » (cf ELL n° 19-février 1992) tandis qu'une enquête est réalisée auprès des voyageurs, de décembre 1991 à mars 1992, par les machinistes (avec l'aide du département Commercial). Les cinq cents voyageurs interrogés se sont déclarés plu-



Toute l'équipe du 95 était présente à Noisiel, grâce aux autres centres Bus qui avaient « prêté » leurs machinistes à Belliard pour que la ligne 95 continue à rouler, même ce jour-là !

ERVIR

Un micro dans chaque bus

enquête que l'information en cas de perturbations et la régularité sont les deux attentes prioritaires des voyageurs. Restait alors aux machinistes et à l'encadrement à faire porter leurs efforts en ce sens !

Même si bon nombre d'idées n'en sont encore aujourd'hui qu'à l'état de projets, certaines améliorations ont été réalisées, en particulier en matière d'information des voyageurs.

Un premier remède proposé par les machinistes, pour assurer une meilleure information, a consisté à équiper tous les bus articulés de micros. C'est chose faite et désormais le machiniste peut donner en temps réel les informations qui lui parviennent du poste de commandement local. Voisin d'« Info + »

de la ligne 6 du métro, un livret format de poche comporte les messages les plus utilisés par le machiniste, et lui permet de vaincre une éventuelle appréhension devant le micro.

D'ici à la fin de l'année devrait être mis au point un fascicule format de poche donnant aux machinistes divers renseignements sur les lignes et leur environnement.

Les voyageurs ont pu constater le développement de l'information sous forme d'affichettes apposées aux points d'arrêts et dans les voitures :

tôt satisfaits de la qualité de conduite et de la disponibilité des machinistes (90 %), de la propreté des bus (85 %), de la clarté et de l'entretien des plans aux points d'arrêts (78 %). S'ils apprécient l'arrivée du matériel articulé sur la ligne, en octobre 1991, qui améliore la qualité du service selon eux, en revanche ils se plaignent du manque d'information aux points d'arrêts en cas de perturbations (70 %), des embouteillages (62 %), de l'attente prolongée aux points d'arrêts (52 %). Il ressortait donc de cette



Les machinistes avaient choisi de présenter leur démarche qualité sous forme de sketches musicaux.

si vous prenez le 95 peut-être lirez-vous un message vous souhaitant de bonnes vacances ou, dans quelque temps, de bonnes fêtes de fin d'année... Information toujours, mais à l'état de projet, une formation sera assurée pour que les messages diffusés soient d'une bonne qualité sonore. D'autre part, un régulateur-informateur de ligne aura pour mission, lors d'une perturbation, de diffuser au machiniste toutes les informations intéressant les voyageurs (nature de l'incident, durée, itinéraires de remplacement...).

Un service « scooter »

Trois autres actions ont été prévues pour répondre aux attentes de régularité des voyageurs du 95 : une « charte régularité sur ligne » ayant pour objectif de la faire progresser par un comportement d'équipe (en évitant par exemple que deux ou même trois voitures se suivent) et une meilleure utilisation des outils d'exploitation. Deux autres projets envisagés sont pour le moment « au point mort », faute d'avoir trouvé une organisation pratique et efficace. Il s'agissait dans un cas d'améliorer l'information au point d'arrêt en cas de perturbation importante par la création d'un ser-

vice « scooter ». Il permettrait de se déplacer rapidement et dans des secteurs de la ligne momentanément inaccessibles pour les voitures d'intervention. Le deuxième projet consisterait à confier à des machinistes volontaires le suivi qualité de points d'arrêts de la ligne, à charge pour eux d'effectuer tous les signalements nécessaires en cas de dégradation de « leur arrêt ». « Plus d'informations = moins de conflits » : c'est le constat effectué après dix-huit mois d'action par les machinistes et leur encadrement qui estiment que les relations avec la clientèle se sont améliorées sur le 95. « Cette action n'est pas spécifique à la ligne 95, elle rejoint les préoccupations du plus grand nombre de machinistes », précise Benjamin Claustre, responsable transport au centre de Belliard. Ils sont tous conscients qu'un effort doit être fait, non seulement pour offrir une meilleure qualité de service, mais aussi pour améliorer la productivité. » L'équipe du 95 a reçu, certes, le prix de l'Implication mais, pour elle, le travail est loin d'être terminé : « Notre souci est d'augmenter le nombre de voyageurs sur le 95, nous devons continuer, même s'il n'est pas toujours facile de réunir des gens qui ne travaillent pas ensemble et de constituer une équipe avec des machinistes qui ont l'habitude d'être seul au volant de leur bus. Cela a pourtant bien fonctionné entre nous tous, et l'équipe du 95 n'en restera

6^e Prix RATP de l'Implication Toutes les équipes

Equipe 1 : MTR-UO Ligne 3-3 bis

Les agents de la ligne à la rencontre des voyageurs « La sécurité c'est l'affaire de tous : ça nous concerne, ça vous concerne ». Santilli, Belardi, Rogaume, Audebert, Boscia, Lebeau, Fonquergne, Kadi.

Equipe 2 : BUS - Centre de Flandre

Cabine de protection type « Flandre ». D. Couderc, J.-P. Desmet, J.-Ch. Goiran, R. Fernandez.

Equipe 3 : MRF- UDTM MF 67 Atelier de Choisy

Poste de rechargement et d'alésage des oreilles de réducteurs ANF. Lemaire, Com, Belaubre, Ledu, Legressus, Merveilleux, Laroche, Tesnière, Duval.

Equipe 4 : PPP - Unité PS2

La modernisation des spécialités de la station centrale médicale.

D. Giudicelli, F. Magne, A.Y. Lebras, B. Courtay, I. Baudu, M. Piau.

Equipe 5 : MRF-UDTM MF 77 Atelier d'entretien de Pleyel L. 13

Outils pour la manutention des attelages « Domange Jarret ». Pinoteau, Romet, Pansart.

Equipe 6 : (voir article).

Equipe 7 : MRB - Ateliers de Championnet, Carrosserie

Faire face aux besoins des clients sans faire appel à la sous-traitance. D. Guignonnet, B. Guigoures, P. Sergent, C. François, J.-L. Plusquellec, C. Evrat, A. Gosse.

Equipe 8 : MTR - UO Ligne 10

La propreté doit garder la ligne. J.-P. Lebronnec, N. Joly, A. Geoffroy, V. Simon, O. David, J. Le Doeuff.

pas là, promet Claude Lebreton, elle doit montrer l'exemple. » Et effectivement le 95 a un effet « boule de neige » : d'autres lignes de Belliard, les 31, 42, 43, 53 et 80 se lancent aujourd'hui dans des démarches semblables.

Simone Feignier

Le prix de l'Adefipe a été décerné cette année à « Aéroports de Paris ». Une équipe d'agents de surveillance a pris l'initiative de réaménager les rondes effectuées à l'aéroport de Roissy afin de faciliter l'aide aux voyageurs et le contrôle des installations. Une mention particulière a été accordée à l'équipe RATP du 95 (Bus) pour sa présentation.

DUMAX.COM-AY

CENTRE D'IVRY ÇA TOURNE !



Quand la décentralisation a été annoncée au centre d'Ivry, les opérateurs étaient plutôt inquiets, si l'on en croit Patrice Hunsicker, opérateur ouvrier de l'équipe logistique : « On a plus ou moins pensé, et même encore actuellement, que la Régie allait passer au privé... Le centre devenant totalement indépendant puisqu'on allait s'occuper de tout, depuis les pièces détachées jusqu'aux réparations, avec un budget propre comme une petite entreprise, on a eu peur que les dépôts soient vendus clés en main au privé ! » « Je pense le contraire, lui rétorque Jean-Claude Goyvaerts, un autre opérateur de l'équipe de maintenance, car tel que c'était parti, là, on y allait directement ! Nous n'étions absolument pas compétitifs, alors que maintenant, avec cette réorganisation, on coûte moins cher que le privé ! » La décentralisation jusqu'à l'opérateur se met en place progressivement à la RATP. Le centre bus d'Ivry a entrepris, depuis un an déjà, la réorganisation du travail des ouvriers qualifiés et non qualifiés chargés de l'entretien et de la maintenance des bus. « Le centre d'Ivry a été choisi comme premier secteur test au département MRB pour bâtir une nouvelle organisation de travail. L'objectif est d'accroître les marges d'initiative des opérateurs en les responsabilisant davantage pour contribuer à améliorer la qualité de leurs interventions », explique Philippe Labbé, responsable du cen-

tre. De septembre 1990, point de départ des démarches de réflexions et d'actions visant à instaurer la décentralisation jusqu'à l'opérateur, jusqu'en octobre 1991, date de la mise en place de la nouvelle organisation, des groupes de travail associant l'encadrement, les agents de maîtrise et les ouvriers d'entretien ont mis au point une structure basée sur le travail en équipes.

Des opérateurs impliqués

Cinq équipes ont donc été constituées, chacune menée par un chef d'équipe directement placé sous la responsabilité des chefs d'entretien, eux-mêmes responsables devant le directeur du centre. « De cinq niveaux hiérarchiques, nous sommes donc passés à deux niveaux ! Deux équipes de jour de maintenance, épaulées par l'équipe du matin qui démarre à 4 h, interviennent directement sur les bus. La quatrième équipe comprend les ouvriers non qualifiés chargés du nettoyage des voitures, de la propreté du dépôt et de la maintenance des points d'arrêt. Les quatre équipes sont assistées par une équipe de soutien logistique, composée d'outilleurs, de carrossiers, de peintres, d'un formateur

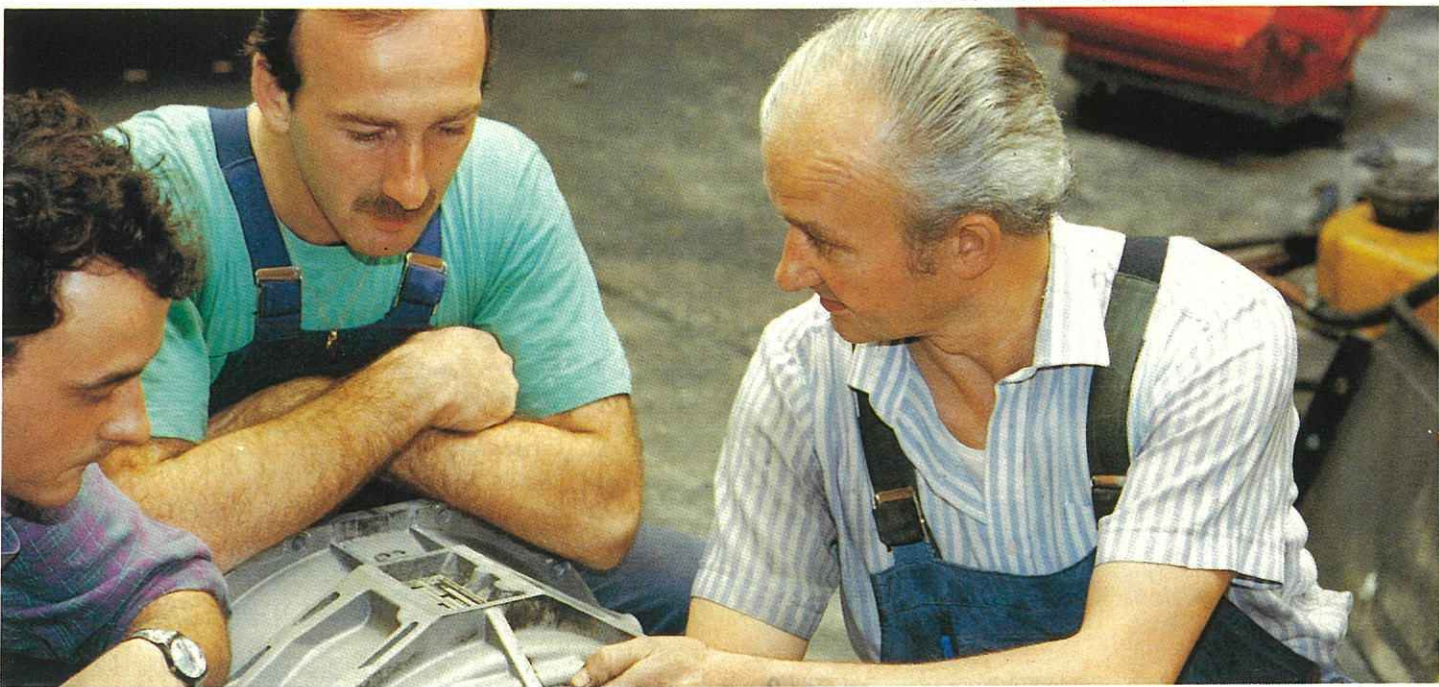
et de visiteurs, qui assure notamment l'approvisionnement en outillage et la formation du personnel », poursuit Philippe Labbé. Cette nouvelle organisation recèle également quelques idées originales : les chefs d'équipe, en cas d'indisponibilité, peuvent être remplacés, au pied levé, par un « reposeur », c'est-à-dire un agent de maîtrise qui se tient informé en permanence de tout ce qui se passe dans les différentes équipes ; quand il n'exerce pas sa fonction de remplacement, il s'occupe en transversalité des équipes, de suivre les consommations de matières et de gérer les relations avec les clients. Enfin, le parc de voitures a été divisé en deux parties égales selon leur numéro de « coquille » (numéro d'immatriculation interne de la voiture) : les bus « pair » pour la 1^{re} équipe de maintenance de jour et les bus « impair » pour la seconde équipe. « Cette répartition permet aux ouvriers de retrouver les mêmes séries de voitures et d'assurer ainsi un meilleur suivi des réparations », ajoute Philippe Labbé. Quant au chef d'équipe, son rôle ne se borne pas seulement à répartir le travail : il est animateur, gestionnaire, et surtout l'interlocuteur privilégié des ouvriers de son équipe. « Maintenant je m'adresse à une seule personne ! Je peux régler mes problèmes beaucoup plus facilement, qu'il s'agisse de problèmes liés à mon poste de travail, de mes congés annuels ou de formation », avance Patrice.

Tour à tour
mécaniciens,
carrossiers,
électriciens,
les opérateurs
du centre d'Ivry
se sont structurés
en équipes.
Avec un interlocuteur
privilégié :
le chef d'équipe.



Le chef d'équipe (ici Daniel Muller), un interlocuteur privilégié à l'écoute des opérateurs.

Claude Beaussart (à droite) opérateur et formateur.



Les chefs d'équipe ont été nommés pour une durée d'un an et ont signé un contrat d'objectifs avec leurs chefs d'entretien ; ils peuvent être maintenus à la tête de leur équipe comme faire l'objet d'une mobilité ou d'une mutation à l'intérieur de l'organisation. « Incontestablement, la nomination d'un interlocuteur privilégié auprès des opérateurs a considérablement amélioré les rapports humains... Cela me permet une évaluation des compétences de chaque agent, auparavant noyé dans la masse où l'on ne pouvait pas déceler les talents... », reconnaît Daniel Muller, chef de l'équipe « pair » de maintenance jour. « On arrive à cer-

Rompre avec la monotonie

ner leur sensibilité, leurs problèmes... Le fait que l'on travaille en équipe apporte une bien meilleure implication des opérateurs dans leur travail, car ils savent qu'en cas de maladresse, par exemple, cela leur revient... », renchérit Stéphane Léon, le chef de l'équipe « impair » de maintenance. Le rôle des formateurs au sein de chaque

équipe est essentiel, d'autant que le centre d'Ivry possède un effectif de jeunes assez important. « Cette organisation nous a permis, ajoute Daniel, de déléguer certaines tâches aux formateurs ; d'abord cela valorise leur travail, ensuite cela met en confiance les jeunes qui arrivent et qui peuvent alors se confier plus facilement à eux plutôt qu'au chef d'équipe. » Cette formation des jeunes sur le tas, qui permet de les fidéliser, a pourtant un revers : les formateurs, qui consacrent leur temps à cette indispensable formation, ne peuvent assurer leur propre travail de maintenance, qui vient alors en surcharge pour les autres

membres des équipes. « Ce transfert des tâches supplémentaires nous oblige à reporter certains travaux, surtout en période hivernale où les pannes électriques sont plus fréquentes », explique Claude Beaussart, opérateur et formateur. « Nous savions dès le début que cela poserait un problème, répond Stéphane, car au départ les opérateurs ne sont pas tous compétents en même temps sur tous les postes, que ce soit la mécanique, l'électricité ou la carrosserie... Nous ne pouvions pas calculer au préalable cette surcharge de travail car tous les agents n'étaient pas au même niveau... Mais la récompense

PHOTOS : CHAUSSELOUX/AV



Patrice Hunsicker, opérateur outilleur.

Jean-Claude Goyvaerts, opérateur.



est au bout de ces formations et c'est le prix qu'il faut payer pour être au top dans tous les domaines. » En effet, les ouvriers chargés de la maintenance peuvent maintenant tourner sur ces trois postes (mécanique, carrosserie, électricité) pour rompre avec la monotonie d'une tâche répétitive. « Quand on était sur fosse, et qu'à longueur d'année on changeait des joints de culasse, le ras-le-bol était permanent... Maintenant, les gars se sentent mieux quand ils tournent... », raconte Jean-Claude. « Les gars travaillent différemment, beaucoup mieux, ils vont même jusqu'à proposer des opérations préventives car ils savent qu'ils

Une nouvelle sensibilité économique

seront écoutés ! », ajoute son collègue Claude. « Avant, certaines tâches étaient uniquement attribuées aux anciens, comme la mise au point moteur par exemple. Les jeunes devaient souvent attendre dix ou quinze ans avant d'avoir accès à ces tâches ! Elles sont maintenant accessibles beaucoup plus rapidement et en fonction de leurs

véritables compétences », explique Daniel. Les résultats obtenus après un an de mise en place sont encourageants, notamment en ce qui concerne l'absentéisme, qui est passé de 20 jours à 13 jours par agent et par an. « Les relations encadrement-opérateurs sont plus proches, les prises de décisions sont plus rapides et efficaces, le suivi des interventions est meilleur... En fait, les chefs d'équipe ont acquis une sensibilité économique qu'ils ne possédaient pas auparavant car ils suivent de près tous les indicateurs de leurs performances professionnelles », conclut Philippe Labbé. « Maintenant il faut al-

ler plus loin dans l'organisation en associant davantage les opérateurs : au niveau de la distribution du travail, par exemple, explique Stéphane. Cette nouvelle organisation favorise les échanges et la spontanéité nécessaire à un véritable esprit d'équipe qui se dessine peu à peu. » D'autres centres se sont inspirés de cette réorganisation. La plupart ont repris l'idée de travail en équipe avec un chef d'équipe comme interlocuteur privilégié, en ajoutant des variantes plus ou moins importantes pour mieux s'adapter aux spécificités de chaque centre. ■

Philippe Carron

LE SAVOIR EN PROFONDEUR

g

Géologue à ITA, Jean-Claude Fabre connaît tous les chantiers de la RATP. Vingt-six années consacrées à percer les secrets du sous-sol parisien.

« La future station Dijon de la ligne Météor (au niveau de la ZAC de Bercy) est située dans le prolongement d'un des chenaux formés par la Seine, qui a engendré des îlots où vécurent les premiers hommes du néolithique de la région parisienne ! », explique Jean-Claude Fabre, géologue à l'ingénierie des infrastructures au département ITA. Entré à la Régie en 1966, Jean-Claude Fabre a travaillé sur tous les chantiers de la RATP, depuis les premiers prolongements de ligne, de métros en passant par la construction de la ligne A du RER, jusqu'aux derniers grands chantiers comme le prolongement à Chessy et la future ligne Météor. « Nous établissons d'abord, suivant le tracé, un plan d'implantation des sondages que nous faisons ensuite exécuter par une société spécialisée dans ce domaine... On carotte d'une façon continue dans un diamètre de 15 centimètres environ, puis on extrait cette carotte que l'on décrit : selon les couleurs, le toucher, la compacité et son expérience, on "lit" les couches successives qui permettent d'établir le profil géologique du projet. » Jean-Claude Fabre est passionné par son métier, à tel point qu'il enseigne depuis douze ans à l'Institut géologique Albert de Lapparent, à Cergy : « J'enseigne la géologie de l'ingénieur, celle que je fais à la RATP au quotidien depuis 26 ans ! » Il a également suivi des cours au CNAM pour perfectionner son apprentissage de la géotechnique qu'il a débuté « sur le tas » : « Sur le prolongement de Chessy par exemple, pour l'ingénieur qui va exécuter

les travaux, la succession des couches reste insuffisante s'il veut en connaître les caractéristiques mécaniques : résistance, cohésion, taux de travail... Je réalise donc de la géotechnique "in situ" grâce à l'utilisation d'appareils de forage spéciaux qui donnent les coefficients mécaniques des différentes couches. » Si le chantier de Chessy ne présentait pas de grosses difficultés en raison d'un terrassement à ciel ouvert, celui de Météor, en site urbain, est autrement plus compliqué :

« Vous cherchez du pétrole ? »

« Les sondages doivent être beaucoup plus rapprochés, de 40 à 50 mètres entre chaque sondage au lieu des 200 mètres en rase campagne ; ils doivent être plus profonds, soit une cinquantaine de mètres depuis la surface du sol (de 20 à 35 mètres à Chessy). Quand on utilise un tunnelier, il faut bien connaître la géométrie des couches de calcaire grossier pour éviter que l'engin n'entame d'autres couches susceptibles de provoquer des difficultés... De plus, pour Météor, il a fallu sonder au moins sur une quinzaine de mètres sous le radier*, car le jour où l'on réalisera cette ligne, le projet peut varier en profondeur et nos sondages doivent être suffisamment conséquents pour répondre

à d'éventuelles modifications ! » Cent onze sondages pour Météor ont été effectués depuis décembre 1989, essentiellement entre Gare-de-Lyon et Maison-Blanche, et entre Châtelet et la gare Saint-Lazare. « La grosse difficulté est d'implanter un sondage dans une rue... On établit d'abord un plan unique qui synthétise tous les plans des concessionnaires (EDF, eau, téléphone, égouts...) et on regarde où il reste de la place en tenant compte également de la voirie : pas question de se mettre devant un bistrot, un pas de porte, un feu rouge... On fait ensuite un trou à la pelle et à la pioche jusqu'à un mètre cinquante de profondeur (90 % des canalisations se trouvent dans cet intervalle). Les badauds s'arrêtent et nous disent : "Ah ! vous cherchez du pétrole ?", et si par malheur on en trouve, c'est que l'on aura crevé une cuve ! » Jean-Claude Fabre travaille actuellement sur les futurs prolongements Météor entre Saint-Lazare et Gennevilliers et entre Maison-Blanche et Cité-Universitaire. « On a souvent cinq ou dix ans d'avance sur les travaux... C'est pourquoi il est très important d'archiver sur informatique toutes nos données pour laisser aux générations futures ces précieux résultats qui permettent de creuser et d'entretenir un réseau en toute sécurité... Je vais d'ailleurs tenter de réaliser ce travail pour tous les prolongements de métro. » Des milliers de sondages, des milliers de petits trous...

Philippe Carron

* Radier : plate-forme sur laquelle repose la voie.

Jean-Claude Fabre :
« On a souvent cinq ou
dix ans d'avance sur les
travaux... C'est pourquoi
il est important d'archiver
toutes les données. »



LE TRAM



AU QUOTIDIEN

En juillet, le tramway a fait son entrée dans la vie quotidienne des habitants de Bobigny. ELL l'a accompagné durant une journée. Rencontre avec un nouveau type de transport.

5 heures 26, annexe du centre bus de Pavillons-sous-Bois, à proximité des ateliers MRF de Bobigny. Le premier tram avance dans la nuit. Aux commandes, Henri, machiniste à Pavillons. Il y a un quart d'heure, il est venu prendre les consignes, le talkie-walkie et la clé « KC » qui lui permet de mettre en route le tram. A l'annexe, on suit, sur des caméras à infrarouge, le dégarage du tram et la bonne ouverture du portail.

« Pendant le premier tour, il faut ouvrir l'œil ; on a eu des petits malins qui s'amusaient à coincer des barres de fer dans les rails. Sans parler de voitures mal garées. Un matin, nous avons trouvé un taxi garé sur les deux voies. » Le machiniste s'assure du bon fonctionnement de la signalisation et du positionnement de l'aiguillage. A 30 km/heure, le tram ouvre la voie. Station Bobigny-Pablo-Picasso, les premiers voyageurs, encore endormis, montent. Un homme proteste vaguement : « Il faudrait mieux accorder les horaires avec le métro, on perd du temps... » La rame retombe dans le silence.

Henri ne cache pas sa satisfaction : « J'ai tout de suite été volontaire, c'est un matériel sensationnel, facile à conduire. Bien sûr, il faut faire attention car nous pilotons en marche à vue et on ne peut pas dévier de la route. Il faut prévenir l'incident, ou freiner, mais ce n'est pas un problème quand on a l'habitude de conduire en ville. Et puis, finis les problèmes d'empêchement, les tickets s'achètent aux points d'arrêt, et l'accès tram est en libre service. On a moins de contacts avec les voyageurs, avec des gens qui vous agressent parce que vous avez cinq minutes de retard : on ne fait plus que de l'information. »



20 000 voyageurs par jour.

Une porte coulissante permet au machiniste de s'isoler des voyageurs. Si elle reste souvent ouverte, la possibilité de la fermer rassure.

Respecter le code de la route

Deuxième tour à vitesse normale : l'itinéraire entre Bobigny et La Courneuve est couvert habituellement en douze minutes. Au terminus le machiniste change de cabine pour repartir en sens inverse.

Le trafic augmente peu à peu. Piétons et conducteurs se sont vite habitués aux contraintes du tram, et les accrochages sont rares : une quinzaine depuis la mise en service, toujours de la responsabilité d'un tiers. Avec un seul accident grave qui s'est produit fin septembre. D'ailleurs, les feux de croisement qui jalonnent la ligne du tramway sont du même type que ceux du réseau automobile, à l'exception de l'inscription « TRAM » sur chacun des cercles tricolores, qui permet au machiniste d'identifier sans ambiguïté leur appartenance. Seuls les signaux lumineux de présence de ten-

sion sur la ligne aérienne de contact, le long du parcours du tram, viennent se démarquer de la signalisation routière habituelle.

12 heures 10, relève. Quelques minutes plus tard, au niveau de l'église Saint-Yves, un bip retentit, un voyant rouge s'allume, signalant une avarie. Au-dessus du pare-brise, un tableau lumineux recense les pannes possibles. Ici, le voyant jaune indique une panne de l'alimentation en 72 volts — un micro-disjoncteur a sauté. C'est une petite avarie, qui laisse trente minutes d'autonomie au tram, et n'empêche pas le machiniste de terminer son tour. Henri prévient le PCL de Bobigny, où le régulateur lui indique la marche à suivre et alerte à son tour MRF. A l'annexe de Bobigny, c'est un ouvrier de maintenance qui prend le relais et conduit le tram sur la voie 7 de l'atelier, à côté des rames de métro. « Il s'agit heureusement d'une panne mineure, commente Gérard Mayeul, responsable de l'atelier. Lorsque la rame est immobilisée sur la voie, il faut dégager les rails le plus vite possible pour continuer l'exploitation, d'abord en conseillant le machiniste qui peut effectuer quelques manipulations simples, sinon en envoyant sur place une équipe de la maintenance, et, au pis, en remorquant le train. Quel que soit le type de panne, MRF doit intervenir rapidement car la marge de manœuvre est étroite. Sur les dix-sept rames prévues à terme, trois rames sont en réserve, l'une pour l'exploitation et deux autres pour l'entretien. Pas question d'immobiliser trop longtemps le matériel. Pour ce type de panne, le temps de faire les contrôles d'usage, nous ne la gardons pas plus d'une heure. »

17 heures : le tram ne désemplit pas. Côté voyageurs, on ne cache pas son enthousiasme, pour ne pas dire sa fierté. Un couple entre deux âges s'extasie : « C'est propre, silencieux, c'est mieux que les bus qui circulaient avant, et puis le tram nous évite les embouteillages. C'est dommage qu'on n'y ait pas pensé plus tôt. On a été ennuyé pendant les travaux, mais maintenant on est content. » « On avance dans la ville, au niveau de la circulation, c'est nouveau comme impression. » Une vieille dame montre ses jambes : « Il est de plain-pied avec les quais, pour des personnes handicapées comme moi, quel



A tout moment, l'atelier MRF de Bobigny est prêt à intervenir sur les rames.

soulagement ! » Même échos du côté d'un groupe d'adolescents : « Il est impressionnant, c'est assez style des années 60, mais revu en 1990. Il faut le respecter, les taggueurs ne sont pas d'ici, mais plutôt de Saint-Denis. » Avec une inquiétude : « J'espère qu'ils seront plus nombreux que les bus. Si les horaires annoncés sont respectés, c'est bien. Pour les jeunes qui habitent en banlieue, c'est dur de ne pas pouvoir sortir le soir. »

« C'est comme à Amsterdam »

Isolé dans la foule, un touriste hollandais sourit : « C'est comme à Amsterdam ! », et photographie le machiniste. Pour Jean-Yves, qui assure le service de nuit, cette population est beaucoup plus disciplinée. « Ils attendent à l'arrêt, pas question comme avec les bus de toquer au carreau pour monter à un feu rouge. Parfois on me demande des renseignements, surtout les enfants. Pour eux, c'est comme le métro. »

23 heures, derniers tours. Pour satisfaire les demandes des riverains, les machinistes s'abstiennent d'utiliser le gong — sauf urgence. Dans leur journée, les huit trams en exploitation auront transporté près de 20 000 voyageurs. Un succès qui ne fait que commencer, en attendant le prolongement jusqu'à Saint-Denis. ■

COMMENT ÇA MARCHE ?

Un élément de tramway comprend deux caisses articulées sur une caisse centrale assurant l'intercirculation des voyageurs.

La longueur d'un élément est de 29,40 m, et sa largeur 2,30 m. Sa capacité (à 4 voyageurs au m²) est de 178 places, dont 52 assises. La hauteur du plancher est de 34,5 cm le long des 17,85 m de la partie basse, et de 87,5 cm en partie haute aux extrémités de l'élément.

Le roulement, sur voie de 1,435 m (comme le métro et les chemins de fer), est assuré par un bogie moteur sous chaque extrémité, et un bogie porteur sous la caisse centrale. L'alimentation en énergie se fait par ligne aérienne sous 750 V en courant continu (tension identique à celle du métro dont l'alimentation est assurée par troisième rail).

La vitesse maximale est de 70 km/h. Le freinage est électrique et électrohydraulique à disques. Il n'y a pas de circuit d'air comprimé.

Le matériel est réversible, il comprend une cabine de conduite à chaque extrémité. Ces cabines, aux lignes sobres, ont été définies à partir d'une étude ergonomique. Le machiniste dispose de liaisons phoniques avec les voyageurs et le poste de commande local (PCL) installé au terminus de Bobigny-Pablo-Picasso. Les finitions intérieures et extérieures sont conçues pour éviter les conséquences du vandalisme, tout en facilitant l'entretien et le nettoyage : surface anti-graffitis, sièges suspendus et anti-lacération.

JE, TU, IL... ET LE TRAM

Camille, Olivier, Catherine et Marc, quatre agents, quatre métiers, un point commun : l'aventure tram.

Camille Saulus, un des 80 machinistes habilités tramway.

« Pourquoi j'ai choisi le stage tramway ? D'abord, l'attrait de la nouveauté... L'essentiel de la formation a consisté à assimiler tous les cas de panne, comment les diagnostiquer et comment intervenir pour continuer l'exploitation dans les meilleures conditions. Le stage était particulièrement réussi du point de vue pédagogique car les relations avec les instructeurs ont permis aux machinistes de constater com-

bien leur métier était pris en considération.

Avec plusieurs journées de marche à blanc, donc sans voyageurs, on a pu se faire la main sans contrainte et entrer ainsi en douceur dans le monde du tramway. C'est vrai que l'on a plus l'impression de dépendre d'un matériel ferroviaire, surtout au niveau des diagnostics panne, car là on doit donner notre avis, contrairement au bus... On sent vraiment que l'on a une autre valeur, une autre corde à notre arc ! »



Camille Saulus : « Une autre corde à notre arc. »



Olivier Boucher : « Un vrai job de management. »

Olivier Boucher, adjoint au CEL (chef d'équipe de ligne).

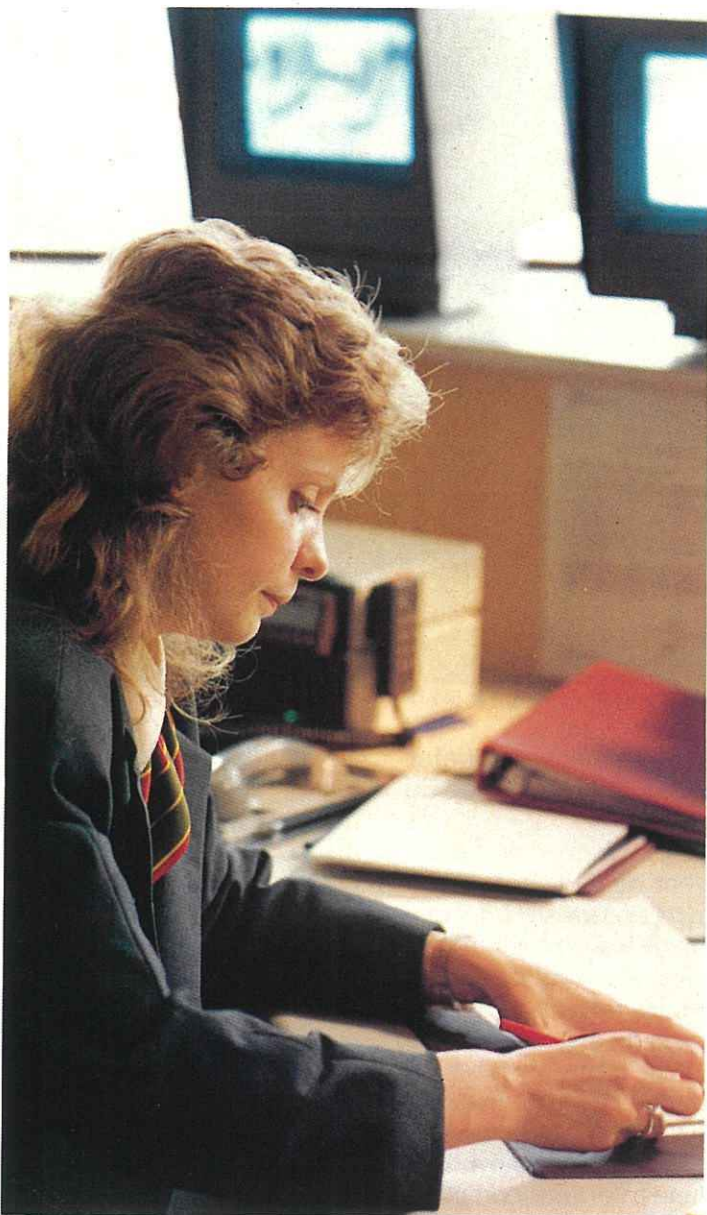
« Le CEL tram, c'est l'équivalent du CEL bus. Notre fonction consiste principalement à suivre les machinistes, et si ordinairement, pour les bus, on ne s'occupe pas de matériel, dans le cas du tramway c'est un peu particulier : le matériel nous incombe, depuis l'annexe jusqu'au suivi des pannes. Je vois comment les machinistes réagissent

en cas d'anomalies, de situation dégradée, je suis à même de voir s'ils font des manœuvres sensées, si le pilotage est conforme à la sécurité. Je fais donc un suivi professionnel des machinistes, de leur tenue, de leur comportement, de leur manière de servir... Ils acceptent cela très bien, c'est tout l'art du commandement, cela dépend en fait du rapport avec les agents... C'est devenu un vrai job de "management" ! »

Catherine Rubin, régulateur tramway en terminus à Bobigny.

« J'ai demandé à venir au centre de Pavillons qui m'offrait une formation tramway. Au début, cela m'a paru difficile, avec beaucoup de choses à accumuler, à retenir. C'était un monde complètement nouveau : les rails, les aiguillages, la ligne aérienne de contact, tout cet univers me rapprochait en fait des conducteurs de métro ! Mon travail consiste à maintenir une régularité d'exploitation, exactement comme pour les bus : gérer au mieux la ligne grâ-

ce à "l'écran ligne" qui permet de visualiser la position des trams et à "l'écran gestion" qui me permet d'avancer ou de retarder l'heure de départ qui s'affiche automatiquement sur la platine de la cabine de conduite du machiniste. En cas de panne ou d'incident, je peux intervenir immédiatement grâce aux liaisons téléphoniques avec la police, les pompiers, les machinistes... De plus, j'ai la possibilité de faire directement de l'info voyageurs car tous les quais sont sonorisés, une communication appréciable ! »



Catherine Rubin : « L'info voyageurs en direct. »



Marc Mounier : « L'occasion de découvrir un nouveau matériel. »

Marc Mounier, 29 ans, OQS, un des 8 ouvriers MRF habilités tram aux ateliers de Bobigny.

« J'étais volontaire : c'était l'occasion de découvrir un nouveau matériel. Pour la conduite, nous avons suivi un stage organisé par BUS, et, pour la maintenance, c'est l'encadrement qui nous a formés. Nous avons aussi suivi des stages peinture et "résine" à Championnet pour la réparation des pièces polyester. Maintenant, nous nous organisons, nous formons une petite équipe, dans laquelle chacun est autono-

me : entretien, dépannage, résine... Il faut diversifier ses activités pour être efficace et éviter la routine. Actuellement, je me mets au micro-ordinateur pour le suivi des pannes, c'est un gain de temps et c'est l'avenir.

La grande différence avec le métro, c'est qu'on rencontre les machinistes : on va souvent à l'annexe, en voisin. Quand il y a une panne, on discute, ils nous expliquent... Parfois on va en ligne, essayer le tram et voir si la panne se répète... C'est un peu comme les visiteurs sur le métro. »

HARMONISER LES RESEAUX

Un nouveau type de transport fait son entrée dans la ville. S'intégrant au paysage urbain, le tram doit aussi s'intégrer au réseau existant. Solution : la multimodalité.

A l'inverse du monde souterrain « où nous sommes chez nous », comme le rapporte très joliment Jean-Pierre Bonneuil, responsable technique des travaux de génie civil, la réalisation d'une ligne de tramway implique un contact immédiat avec la ville : riverains, commerçants, élus, services publics (gaz, électricité, signalisation...); partenaires institutionnels (conseil général, Direction départementale de l'équipement...), des dizaines d'entreprises qui œuvrent sur les chantiers. Autant d'interlocuteurs que la RATP a dû convaincre, séduire même, pour faire converger des intérêts parfois contradictoires. Ce premier tramway, né du dialogue et de la volonté commune de tous les partenaires concernés, doit maintenant « se fondre » dans la ville, au même titre que le métro appartient à l'univers parisien. La RATP a déjà trouvé une première réponse à ce mariage : la multimodalité. Sous cette appellation quelque peu savante, Marc Cheutin, le responsable du pôle multimodal de Bobigny, explique : « Nous devons unifier le service pour que le voyageur prenne conscience d'être toujours dans la même entreprise, qu'il prenne le bus, le mé-



tro, le RER et, maintenant, le tram. » Cela implique, d'une part, une signalétique, une exploitation, une infrastructure où le voyageur perçoit clairement une logique d'utilisation commune, homogène, et, d'autre part, concernant les agents de la Régie, un type de comportement tel que l'usager n'ait pas l'impression de passer d'une entreprise de transport (bus ou métro) à une autre, comme le tramway par exemple. « L'enjeu de la multimodalité est donc de minimiser pour le voyageur cette rupture de transport pour lui assurer une continuité du déplacement », ajoute Marc Cheutin. Depuis plusieurs années, la RATP assure déjà, dans certains secteurs, une correspondance entre le RER et les bus. « A Bobigny, on assurait ce type de correspondance la nuit. Avec le lancement de la multimodalité, la correspondance se fera pendant les heures creuses entre le métro et le tram. » Cette multimodalité a cependant ses propres limites car le tramway est une ligne de rocade en correspondance avec trois

lignes de métro (la ligne 5 à Pablo-Picasso, la ligne 7 à La Courneuve et la ligne 13 à Saint-Denis), et de nombreuses lignes de bus. « C'est nettement plus compliqué, d'autant qu'avec la décentralisation chaque centre est responsable de son exploitation... S'il n'est pas question de rogner cette liberté, il faudra bien faire converger les différentes exploitations les unes vers les autres... En clair, faire évoluer les mentalités de façon à ce que chaque type d'exploitation, chaque département même, ne raisonne plus en tant que bus ou métro, mais en tant qu'entreprise unique, à savoir la RATP. » A cet effet, plusieurs réunions comprenant des agents de maîtrise de la ligne 5 et du centre de Pavillons ont démontré que



« tout le monde avait une idée concernant la multimodalité. Maintenant, il s'agit de trouver un outil commun pour que l'usager reçoive une réponse identique qu'il se trouve au point info bus ou métro ! Il faut donc revoir les méthodes de travail, de comportement, pour aboutir à une formation commune », conclut Marc Cheutin. ■

Dossier réalisé par

Y. Kappès-Grangé et P. Carron

Photos : B. Chabrol/COM-AV



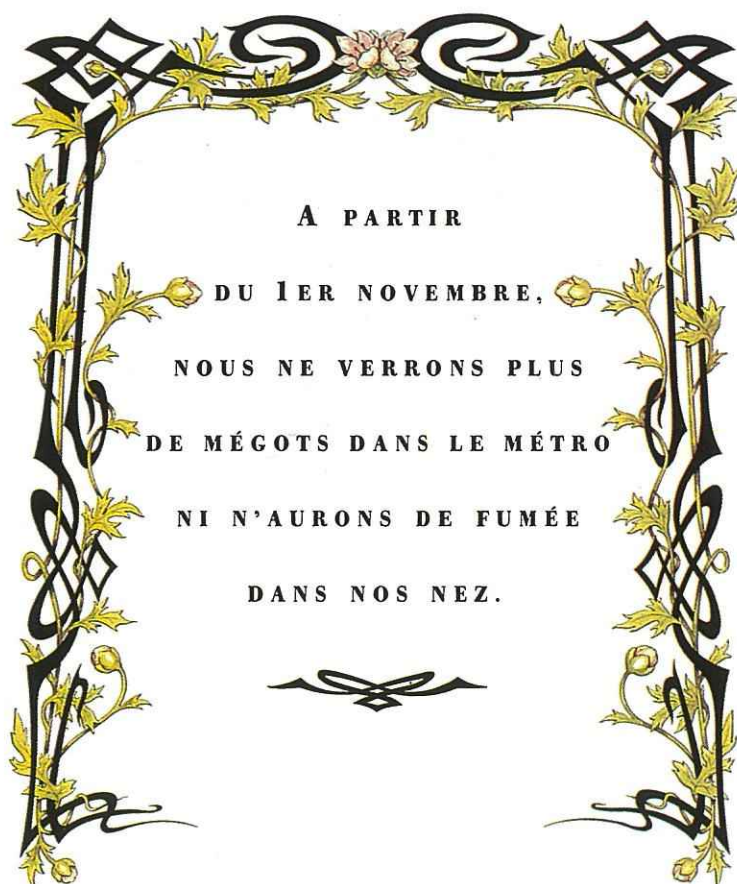
PHOTOFOLIE



PHOTOS : CHABROL, ARDAILLON/COM-AY

Opération Trains propres • Sofretu news • Les télécom RATP à l'honneur • Le RER dévoile ses codes • Autrement Bus en guide • Danton s'expose à Odéon • Les « ailes du ticket » •

FUMEURS, S'ABSTENIR



En application du décret n° 92-478 du 29 mai 1992, à compter du 1^{er} novembre, les espaces situés dès l'entrée du Métro et du RER sont non-fumeurs, s'ils sont fermés et couverts. Pour le bien-être de chacun, merci de bien vouloir en tenir compte.

l' e s p r i t l i b r e



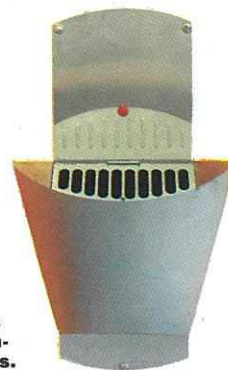
Depuis le 1^{er} novembre, suivant le décret du 29 mai 1992, il est interdit de fumer dès l'entrée sur les réseaux du métro et du RER, et, plus précisément, dans les espaces fermés et couverts. La RATP avait déjà sensibilisé ses voyageurs à cette interdiction dès la mi-juillet par différentes affiches et affichettes apposées sur l'ensemble de son réseau, invitant les fumeurs à modifier leur comportement. Avec l'installation de 3 000 cendriers à l'entrée des stations de métro et des gares du RER, les fumeurs vont devoir s'appliquer à éteindre leur cigarette. En ce qui concerne les agents de la Régie, cette interdiction concerne donc les recettes et tous les espaces en contact avec le public, s'ils sont fermés et couverts.

Elle ne concernerait donc pas l'ensemble des installations de la Régie. La RATP

a sollicité auprès du ministère de la Santé une réponse écrite quant à une éventuelle extension à toutes ses installations.

La complexité et la diversité de l'infrastructure des réseaux de la RATP ont conduit, pendant les mois de septembre et d'octobre 1992, les présidents des comités d'établissements (CDEP), en liaison avec les chefs locaux d'établissement et les CHSCT concernés, à définir des emplacements, dans la mesure du possible, susceptibles d'être réservés aux fumeurs. Des dispositions vont donc être prises prochainement, relatives à chaque établissement, pour que soit mise en place une signalisation apparente rappelant le principe d'interdiction de fumer dans les lieux concernés, et indiquant les emplacements mis à la disposition des fumeurs.

Plus de 3 000 cendriers ont été installés aux entrées des stations de métro et des gares du RER : 60 % entre la grille et les portes battantes, 40 % le plus près possible de la porte d'entrée. Chaque cendrier est surmonté d'un adhésif invitant les voyageurs à éteindre leurs cigarettes.



OPERATION « TRAINS PROPRES »

L'opération Trains propres succède maintenant aux opérations Zéro graffiti lancées à la fin de l'année 1989, notamment sur la ligne 13 qui avait, à l'époque, un taux de graffitis vus par les voyageurs avoisinant 98 % ! Trois mois plus tard, la ligne 13 était totalement remise en état (avec un taux de graffitis maintenu depuis lors à 5 %). Devant le succès de l'opération, le département Environnement et Sécurité a donc embrayé, avec le même type d'organisation, sur la ligne 3, la ligne B, la ligne 1, et, enfin, la ligne A qui connaît un régime particulier, étalé sur trois ans, à cause d'un parc considérable (198 éléments !) et d'une disponibilité de traitement relativement moindre car la



Mise en place du pelliculage aux couleurs de la nouvelle identité visuelle sur le matériel MF 77 de la ligne 7. La RATP devient le premier réseau du monde à utiliser cette technique à une aussi grande échelle.

réserve est plus serrée que sur les lignes de métro. Le programme « trains propres » en cette fin d'année concerne la ligne 7,

commencée fin septembre, la ligne 8 et en début d'année 1993 la ligne 2. Cette organisation repose sur trois phases caractéris-

tiques : une phase de réhabilitation et de protection des trains, dans un temps très court, (avec une moyenne d'un train par

jour) de façon à pénaliser le moins longtemps possible l'exploitant.

La ligne 7, par exemple, a bénéficié, *in extremis*, d'un pelliculage transformant le matériel « blanc » (type MF 77) aux couleurs de la nouvelle identité visuelle. Le principe de pelliculage, mis au point par les ingénieurs de MRF, place la RATP en tant que premier réseau au monde à l'appliquer à une aussi grande échelle ; une phase comprenant l'aménagement de sites d'accueil pour acheminer les trains et procéder à leur traitement immédiat par une équipe spécialisée ; enfin une phase où l'exploitant est tenu de signaler rapidement et précisément les rames graffitées afin d'enclencher le processus de dégraffitage en prévenant à l'avance les équipes d'intervention.

Progressivement, les voyageurs découvrent un métro et un RER plus propres et plus agréables.



Dorénavant, une même tenue pour les agents du GIPR et de la Surveillance générale (certaines missions de la Surveillance générale sont toujours assurées en civil). Moins « voyante » que la précédente, un groupe de travail étudie actuellement quelques améliorations concernant son look et son confort.

SOFRETU NEWS

Aux quatre coins du monde, Sofretu a obtenu récemment divers contrats d'assistance. Citons quelques-uns des plus marquants. Dans le cadre d'un groupement, Sofretu a récemment remporté deux appels d'offres, lancés par la CEE, portant sur la réorganisation des transports urbains dans les agglomérations de Moscou et de Saint-Petersbourg. Sofretu a signé deux contrats pour une nouvelle ligne de métro à Mexico, la ligne 8, d'une longueur de 22 km et desservant 19 stations. Ces contrats, portant sur l'ingénierie et le contrôle qualité des équipements électromécaniques, permettent à Sofretu de prolonger ses activités à Mexico jusqu'à

la fin de 1994. Actuellement, neuf « missionnaires » sont sur place. Matra Transport a confié à Sofretu la formation du personnel qui sera chargé, à Chicago, de la maintenance du matériel roulant du VAL devant équiper la future desserte de l'aéroport O'Hare. La mission d'assistance de Sofretu, auprès du métro de Canton, va porter sur la mise au point des études préliminaires du système de métro. La réalisation de la première ligne a par ailleurs fait l'objet d'un appel d'offres international. Un contrat a été signé entre Sofretu et la société du métro d'Ispahan pour l'étude de faisabilité d'un réseau de métro urbain dans cette ville.

LA JUSTICE A LA RENCONTRE DE L'ENTREPRISE

« Etonnant », « une véritable découverte ». Les vingt magistrats invités à une journée « Découverte de la RATP », le 18 septembre dernier, n'ont pas caché leur surprise et leur intérêt. Le but de cette rencontre — la première du genre — était de faire connaître les réalités quotidiennes et les efforts réalisés par l'entreprise en matière de sécurité et de propreté, aux magistrats des parquets de Paris et de la région parisienne, qui sont amenés à juger des affaires où la RATP est partie prenante. Au cours de cette journée, ils ont pu visiter le centre de surveillance à Châtelet et le PC de sécurité de Denfert, assister à une démonstration du robot de nettoyage Protée. Deux temps forts ont marqué cette visite : la démonstration du système de télésurveillance à Denfert et la présentation du PCC de Bourdon, qui leur ont permis de découvrir la face



Pierre Truche (à droite), procureur général près la cour d'appel de Paris, un des vingt magistrats invités par Daniel Chadeville (au centre), directeur du département Juridique, et Christian Kozar, directeur du département Environnement et Sécurité.

cachée de la RATP. Sensibilisation et partenariat ont été les maîtres mots de cette journée organisée par le département Environnement et Sécurité et le département Juridique. Elle renforce une volonté com-

mune, dont on voit les premiers résultats concrets avec la mise à disposition de postes de TIG (travaux d'intérêts généraux), la mise en place de solutions de médiation pénale pour les jeunes taggeurs, une

collaboration dans le cadre du Comité prévention et sécurité de la RATP... Une journée qui indique aussi aux agents de la RATP que, comme l'ont fait remarquer ses organisateurs, « la justice vient vers eux ».

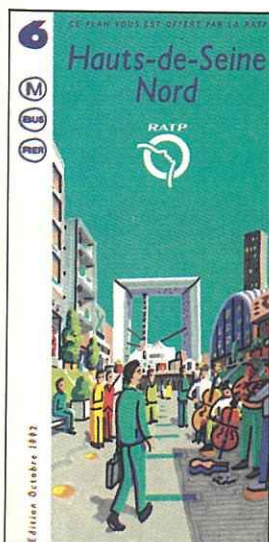
GIPR

Depuis le début du mois d'octobre, pour s'adapter aux horaires de la délinquance, et notamment des dealers, les agents du GIPR ont changé les leurs en intervenant dorénavant le matin sur la ligne 9. De plus, ils pratiquent un ilotage des stations dans certains secteurs de cette ligne, marquant ainsi leur présence permanente, tant vis-à-vis des voyageurs que des agents.

GONESSE : PLUS DE SECURITE

Depuis le début du mois d'octobre, plus de sécurité pour les machinistes du centre de Gonesse : le service de soirée de la voiture d'intervention est en effet prolongé jusqu'à 1 h 55. Ce qui permettra aux machinistes de bénéficier de l'assistance rapide d'un gradé du centre jusqu'à la fin de leur service.

« AUTREMENT BUS » EN GUIDE



du réseau dans les communes du secteur : Suresnes, la Défense, La Garenne-Colombes, Courbevoie, Nanterre, Rueil-Malmaison, Puteaux. Un guide le complète avec, au sommaire : les points de vente des titres de transport, les centres d'intérêts commune par commune, les points de correspondance Bus-Bus, Bus-Métro, RER-SNCF et les itinéraires des lignes desservant le secteur Autrement Bus.

Un guide pour faciliter au voyageur l'utilisation de l'autobus pour ses activités quotidiennes comme pour ses loisirs.

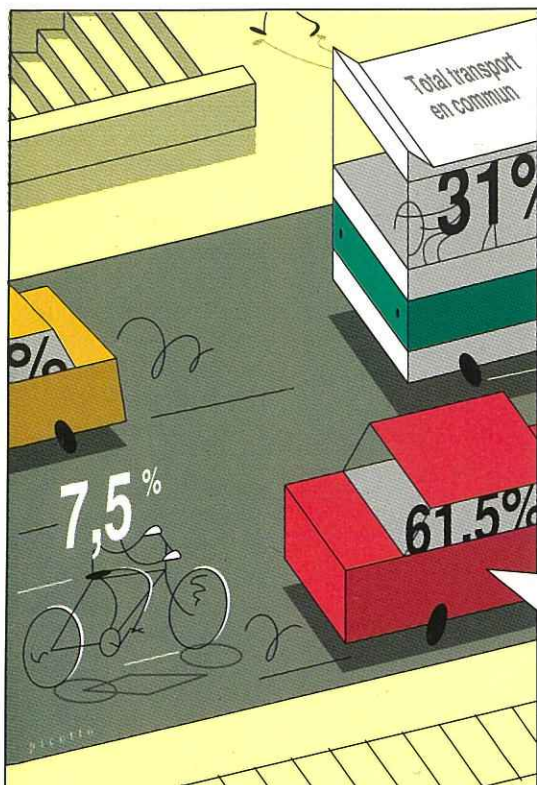
Le guide « Autrement Bus » Hauts-de-Seine Nord est sorti. Il comprend un plan

TOUT CE QUE VOUS AVEZ VOULU SAVOIR SUR LA LIGNE 10...

Un dépliant d'information est actuellement distribué aux voyageurs sur la ligne 10. Son but : expliquer le fonctionnement de la desserte mise en service en 1991, à l'ouest de la ligne. En effet, lors de tables rondes qui se sont tenues en avril dernier, et auxquelles participaient des usagers, la nécessité d'une information en direction des voyageurs est apparue essentielle. Distribué par les agents de station, ce dépliant s'inscrit dans une vaste campagne d'information : aujourd'hui, changement du plan de

trappe, demain modification de la signalétique des plaques émail et information sonore dans les trains par le conducteur.





DEPLACEMENTS EN ILE-DE-FRANCE

Chaque jour ouvrable, plus de **19 millions** de déplacements motorisés ont lieu en Ile-de-France, qui compte près de **11 millions** d'habitants. Ces déplacements sont liés, dans **41,5%** des cas, aux achats, loisirs et affaires personnelles, puis au travail (**39%**), à l'école (**10,5%**) et aux affaires professionnelles (**9%**). Quant aux modes de transport, **61,5%** de ces déplacements sont effectués en voiture particulière, **31%** en transport en commun, et **7,5%** en deux-roues. Ajoutons que **80%** des déplacements en transport en commun ont lieu sur les lignes RATP, dont **16%** successivement sur les dessertes RATP et SNCF.

LA CROISIÈRE VERTE DU « 196 »



Le 29 septembre dernier la ligne 196 du centre de Thiais (Antony RER - Massy RER) avait décidé de se faire mieux connaître de sa clientèle.

Les machinistes et l'encadrement de la ligne étaient présents aux deux terminus et, aux heures creuses, circulaient dans les voitures. Au terminus d'Antony,

deux expositions étaient présentées : l'une, « De ville en ville », avait pour thème « Autrement Bus » Sud, la deuxième permettait aux voyageurs de découvrir leur ligne sous un autre aspect grâce à des photos prises par un machiniste du 196, Pierre Brucelles.

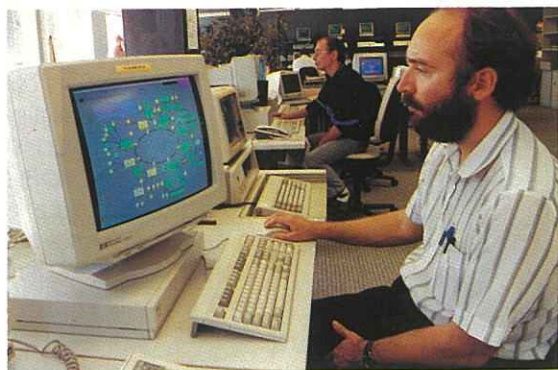
Tout d'abord surpris par cette opération Croisière

verte (appelée ainsi parce que le 196 suit un parcours verdoyant, dans la vallée de la Bièvre), les voyageurs apprécèrent de pouvoir dialoguer avec les machinistes. Un sentiment partagé par ces derniers qui, pour une fois, avaient pu abandonner leur volant pour venir discuter avec leurs clients !

CONNEXIONS REUSSIES

Le 10 septembre, la RATP a été classée dans les cinq meilleurs réseaux informatiques et télécom de France. Concourant avec 100 entreprises, la RATP est retenue avec des sociétés aussi prestigieuses qu'EuroDisney et même France Télécom ! Bravo au département des Systèmes d'information et de télécommunications (SIT) ! Quels sont donc ces réseaux RATP ? Tout d'abord un réseau téléphonique en forte évolution depuis 1991. Un tiers de nos 15 800 abonnés sont raccordés sur des autocommutateurs multiservices, offrant un meilleur confort d'utilisation grâce aux postes programmables par l'utilisateur et de nombreux services. Ensuite, le réseau de transmission de données « Racine », créé en 1986, qui comprend aujourd'hui 3 500 abonnés. Ce réseau a d'abord été utilisé pour la gestion du personnel, la comptabilité, la logistique, mais également pour les systèmes d'informations des voyageurs du métro et du RER (PCS et SIEL). Sa capacité devra être doublée d'ici à la fin 1993 pour accueillir les équipements des points de vente et les systèmes de gestion technique des stations (NSS). Enfin, depuis 1991, un réseau fédérateur à haut

débit, « Rameau », qui utilise les techniques les plus évoluées pour interconnecter les réseaux locaux. Il est né avec la décentralisation. C'est un outil indispensable aux unités décentralisées pour mettre en œuvre leurs systèmes d'information opérationnels et de gestion. Patrick Goasdoué, responsable de l'unité locale Exploitation et Maintenance des réseaux de télécom, explique ce que représente ce prix : « Pour la RATP et SIT, c'est une confirmation de la valeur des orientations qui ont été prises. C'est également une récompense pour les efforts fournis par de nombreux agents du département, qui ont pour mission d'offrir aux autres agents de l'entreprise des systèmes de télécommunications performants, ce qui implique la maîtrise des techniques et des coûts. Quelle évolution depuis dix ans pour s'adapter aux révolutions technologiques et aux nouvelles méthodes de travail ! Mais il reste encore des efforts importants à accomplir pour passer d'un rôle de fournisseur de moyens à un rôle de fournisseur de services, afin d'offrir à nos clients un service de premier ordre de ce qui constitue de plus en plus leur outil quotidien. »



L'exploitation et la maintenance des réseaux de télécom se fait le plus souvent à distance, par l'intermédiaire de micro-ordinateurs, depuis le centre de supervision de Neuilly-Plaisance.

LE 53 JOUE LE PROLONGEMENT



Le 1^{er} octobre, la ligne de bus 53, Opéra - Levallois-Eiffel, a été prolongée jusqu'au pont de Levallois, point de correspondance avec la ligne 3 du métro. Long de 1 300 mètres, ce prolongement accompagne le développement de

Levallois-Perret dans le quartier du Front de Seine. Parallèlement, la ligne 94, Gare-Montparnasse-Levallois-Mairie, dont l'itinéraire a été modifiée dans cette dernière commune, a son nouveau terminus à Levallois-Eiffel.

LE RER DEVOILE SES CODES

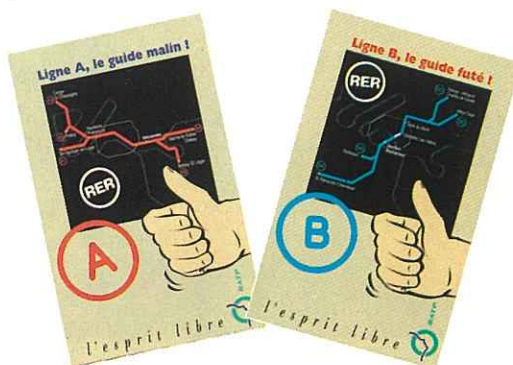
« Ligne A, le guide malin », « Ligne B, le guide futé », sont deux dépliants destinés aux voyageurs du RER, de format carte de crédit pour faciliter leur emploi.

Les voyageurs apprendront ainsi que la première lettre du nom du train indique la gare terminus, la deuxième, sa mission (les tronçons

desservis et les heures de circulation). Les deux dernières lettres complètent le nom pour le rendre mémorable.

Ces deux mini-guides sont disponibles dans toutes les gares du RER.

Knut-Knoc, Gbar, Qaha ou Zhan n'auront désormais plus aucun secret pour les voyageurs du RER.



« GESIPER » SUR LA 3

Conformément à la loi, il est porté à la connaissance des agents que le département Métro met en place, à titre expérimental, dans l'unité opérationnelle Ligne 3-3 bis, à compter du 1^{er} novembre 1992, un traitement automatisé. Son objet est d'informatiser le suivi de certaines indisponibilités. L'accès et l'utilisation du logiciel « GESIPER » est exclusivement réservé au personnel d'encadrement de l'unité qui est astreint au secret professionnel. Le droit d'accès aux informations s'exerce auprès du directeur de l'unité opérationnelle.

ABSENTEISME (SUITE)

La ligne 3 du métro a décidé de lutter contre l'absentéisme de certains de ses agents. En plus du logiciel « GESIPER » dont elle va se doter, elle a engagé depuis le début de l'année des actions de management : information auprès des agents sur les répercussions entraînées par l'absentéisme et entretiens individuels afin de mieux connaître les problèmes qui peuvent se poser à chacun.



Le 27 juin, à Viry-Châtillon, Louis Fabrellas, machiniste sur la ligne 197 (centre de Montrouge), a reçu la Palme d'or du conducteur de la Prévention routière, pour sa « bonne conduite » tant à titre professionnel qu'à titre personnel. De gauche à droite, M^{re} Pares, président départemental de la Prévention routière, M. Bouas, président de l'Association de l'ordre du conducteur, M. Chastel, maire de Viry-Châtillon, Louis Fabrellas, qui totalise 500 000 km de conduite, M. Gouteron, maire-adjoint, et M. Journoud, directeur départemental de la Prévention routière.



Un char fleuri sur le thème de la France pouvait-il ignorer Paris et son métro ? Non, la preuve en est sur cette photo. Elle a été prise cet été à L'Haye-Pesnel, petite commune de la Manche, par Pierre Blanchetière, machiniste au centre de Charlebourg.



Bruno Cremer au dépôt désaffecté du Hainaut dans « Carole et le taxi », un film policier mis en scène par Serge Leroy, dont la sortie sur les écrans est prévue au printemps 1993.

L'ART NOUVEAU EN VIDEO



Hector Guimard, un architecte et ses folies
Pascal Kané



Hector Guimard, un architecte et ses folies
Un film de Pascal Kané

VHS
SECAM



la sept

la sept



GUIMARD

Partir à la découverte des œuvres d'Hector Guimard, c'est ce que propose La Sept Vidéo au travers d'une large évocation des travaux du décorateur-architecte belge. Une grande place est bien sûr réservée aux travaux d'embellissement du Métropolitain, symbole universellement reconnu et toujours actuel de l'Art

nouveau. Mais se souvient-on encore des polémiques qu'avait suscité ce parti pris de modernité ?

Hector Guimard, un architecte et ses folies, un film vidéo de Pascal Kané. Prix : 169 francs, par correspondance à La Sept Vidéo, 66, rue Sébastien-Mercier, 75015 Paris. Renseignements au 45 77 75 75.

LA RATP EST CAP... ABLE

Cent vingt-trois distributeurs automatiques de préservatifs — trois unités pour dix francs — ont été installés dans trente stations de métro et treize gares de RER. La RATP apporte ainsi sa contribution à la lutte préventive contre le sida. Parce que les utilisateurs sont surtout les jeunes, ces distributeurs ont été implantés dans des stations desservant des écoles ou des universités. Leur localisation dans la station prend en compte le besoin de discrétion des utilisateurs, tout en restant d'accès facile et visible, le plus souvent près des zones téléphones.



« Point Cap » (comme capable), un des 70 distributeurs installés dans le métro.

LE METRO, GALERIE D'ART CONTEMPORAIN

Du 16 au 30 septembre, les couloirs du métro et du RER sont devenus une gigantesque galerie d'art contemporain. Associés à l'opération Trans-Voices, organisée par l'American Center, la RATP et le métro de New York ont exposé en même temps, sous forme d'affiches, les œuvres de onze artistes contemporains européens et américains*. Thèmes : les grands bouleversements actuels, en particulier sur les enjeux économiques, sociaux, écologiques et culturels de cette fin de



siècle. A Paris, 200 affiches ont été apposées, dans une trentaine de stations, sur des emplacements publicitaires utilisés ainsi comme support d'œuvres artistiques. Trans-Voices s'inscrit naturellement dans la politique culturelle menée par la RATP.

* Artistes dont les œuvres ont été exposées dans le métro : Dominique Blain, Annette Messager, Laurie Simmons, Touhami Ennadre, Jochen Gerz, Masami Tereoka, Marie-Jo Lafontaine, Christian Boltanski, Philippe Cazal, Lorna Simpson et Alfredi Jaar.

« LA RUE » A L'HONNEUR

La RATP, partenaire économique, social, écologique et culturel de la Ville, n'a pas manqué de participer à la manifestation que présente la Vidéothèque de Paris sur le thème de « La rue ». Du 30 septembre au 1^{er} décembre, cette exposition comprend, notamment, la reconstitution d'une rue de Paris, au cœur même de la Vidéothèque, avec son univers familier et traditionnel (voir en 4^e de

couverture) : des affiches publicitaires, dont celles de la RATP concernant le prolongement de la ligne A du RER à Chessy, de la campagne institutionnelle « L'esprit libre » ainsi qu'une affiche de la nouvelle identité visuelle, un banc public, une fontaine Wallace, un potelet d'autobus de la Régie... De nombreux films liés au thème de la rue (*Extérieur nuit*, de Jacques Bral, *Monsieur Taxi*, d'An-

dré Hunebelle avec Michel Simon, *La Nuit porteparjetelles*, de Virginie Thévenet...), des feuillets télé à redécouvrir (*L'Abonné de la ligne U*, 1964), d'étonnantes documentaires (*Conduire un tramway en 1925*, de Max Damain, pour la RATP), des actualités anciennes, des publicités inattendues (*Vivre sa vie*, de Jean-Luc Godard en 1962) font partie du menu principal. Chaque visiteur reçoit

à l'entrée un programme détaillé des différentes projections ainsi qu'un dépliant de la RATP, inséré, comprenant au recto un plan des lignes de bus de Paris et au verso une présentation statistique de la contexture des réseaux de la Régie. La Vidéothèque de Paris, Forum des Halles, porte Saint-Eustache, du mardi au dimanche, de 12 h 30 à 20 h 30, prix de l'entrée : 22 F.

V2R : PRIORITE AU RECYCLAGE

Depuis le 1^{er} octobre, la section des Vieilles matières, devenue Vente-Recyclage-Remploi, ou V2R, de l'unité Distribution et Approvisionnement généraux du département Logistique, a mis en place une « déchetterie » sous le centre bus de Gonesse, 10, avenue Pierre-Sémet à Saint-Denis. Selon la loi du 15 juillet 1975, « tout producteur ou détenteur de déchets est tenu d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination ». Des bennes



L'équipe de V2R : de gauche à droite, Gérard Dutreuilh, Hervé Grosset et Jean-Claude Barranca.

sont à disposition pour tous les déchets industriels solides : bois, papier, carton, plastiques, mousse des banquettes des matériels roulants, piles, métaux... La

« déchetterie » accepte aussi tous les matériels usagés réformés comme le mobilier, les machines-outils, les matériels bureautiques... Les déchets sont vendus pour être

recyclés. Ainsi les rails usagés du métro sont transformés en fer à béton ou en lames pour tondeuses à gazon. Le bois devient pâte à papier, ou chauffe les fours de pizzerias parisiennes. Les matériels pouvant être réemployés sont vendus à des entreprises, à des particuliers, ou aux agents de la RATP qui le désirent.

La déchetterie de Gonesse est ouverte du lundi au vendredi de 8 h à 12 h, et de 13 h à 15 h 30.

Téléphone : (492) 5 52 24 ou 5 52 50 ou 5 52 77.

LES METIERS DE LA LIGNE 2 (FIN)

● Il ne vous reste plus que quelques jours pour voir l'exposition itinérante proposée par les agents de la ligne 2 sur ses métiers. Présentée tout au long de l'année, elle se tient du 14 au 19 novembre à la station Père-Lachaise et se terminera à Nation, du 5 au 10 décembre.

LE CONGRES UITP A PARIS EN 1995

● La candidature de Paris, présentée par la RATP et l'Union des transports publics, pour accueillir le 51^e Congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) en 1995, a remporté la compétition ouverte entre diverses villes candidates. Plus de 2 000 congressistes, spécialistes du transport public, en provenance du Monde entier, seront attendus pour cette importante et prestigieuse manifestation.

REVUE DE PRESSE INTERNE



Le centre d'Ivry vient de sortir le premier numéro de son journal trimestriel « Canal Bus ». Au sommaire, la démarche de décentralisation jusqu'à l'opérateur, qualité de service sur la ligne 125, l'activité du centre en chiffres. Mais « Canal Bus » laisse aussi la place à la poésie dans un espace « expression », avec une œuvre de Charles Le Gouge, « Les Vingt-Sept d'abord ».

« Canal bus », n° 1, journal du centre d'Ivry, septembre 1992.

Graffiti, la ligne 13 en pointe. D'après « Info ligne 13 », le taux de graffiti est stabilisé sur la ligne à 4 % environ. Mais il semblerait ces derniers temps que les graffeurs

utilisent un nouveau produit beaucoup plus difficile à effacer. « Continuons à signaler les trains graffitis, tout le monde y trouvera son compte. Travailler ou voyager sur des matériels propres augmente le sentiment de sécurité. » Tel est le conseil donné par le journal de la 13. « Info ligne 13 », n° 9, septembre 1992.

« Espace Flandre » relate qu'une permanence a été assurée par Alain Cabel, du département Juridique, en juillet dernier au centre. Sa présence a été particulièrement appréciée des machinistes. Ils ont pu dialoguer librement et lui poser toutes les questions qui relèvent de son do-

main de compétences. Parmi les thèmes les plus abordés, il faut noter l'entrée en vigueur du permis à points ainsi que son application et « l'art et la manière » de remplir un constat.

« Espace Flandre », n° 10, journal du centre de Flandre, septembre 1992.

Le numéro 6 de « Repères » annonce l'arrivée de potelets newlook : deux potelets « vert et bleu », couleurs de la nouvelle identité visuelle de la RATP, sont installés depuis quelques semaines rue des Ecoles, dans le 6^e. Des tests auprès des voyageurs permettront de savoir si ces prototypes font aussi bien que les bicolores « rouge et jaune ».

Selon les résultats d'un sondage réalisé par le département Commercial : 24 % des voyageurs pensent qu'il sera interdit de fumer sous un abribus à partir du 1^{er} novembre. Ils sont 16 % à croire que la loi anti-tabac s'appliquera aux potelets d'arrêt ! Enfin, pour 1/3 des personnes interrogées, le mauvais exemple viendra des agents RATP eux-mêmes ! Courant septembre, le CHSCT-Bus a été saisi afin d'établir des recommandations concernant les futurs espaces fumeurs. Un recensement des besoins sera lancé centre par centre.

« Repères », lettre d'information de l'encadrement Bus, n° 6, septembre 1992.

« A la une », journal du Centre d'Asnières annonce une opération « carton jaune » menée par les APS sur la ligne 175. Cette opération vise à dégager les points d'arrêts de la ligne du stationnement illicite. Première étape : état des lieux et estimation du nombre des voitures encombrant les arrêts. Deuxième étape : les APS apposent des cartonnets jaunes sur les pare-brise, avertissant d'une prochaine verbalisation.

Troisième étape : verbalisation par les gradés. Quatrième étape : un bilan « après » permet de juger l'efficacité de l'opération. « A la une », n° 8, journal du centre d'Asnières, septembre 1992.

DANTON S'EXPOSE A ODEON

« Aujourd'hui, deux cents ans de république. Ce n'est qu'un début, je me sens tout jeune... » C'est par ces mots inscrits sur le livre d'or que le comédien Bernard Fresson a inauguré l'exposition réalisée à la station Odéon par la ligne 4 à l'occasion du bicentenaire de la première République.

A l'initiative de François-René de Bayle, agent de station sur la 4, la ligne a



Alain Chauvet, responsable du secteur centre de la ligne 4, accueille le comédien Bernard Fresson à la station Odéon.

réuni plus de cinquante documents marquants de la vie de Georges Jacques Danton, né en 1759 à Arcis-sur-Aube en Champagne. Et un buste de l'homme politique, œuvre du sculpteur Jeanneret, décore désormais l'un des quais de la station.

Du 21 au 27 septembre, une quinzaine d'agents ont répondu à la curiosité des voyageurs de tous âges, telle cette lycéenne de Neuilly prenant des notes un dimanche après-midi : son professeur d'histoire avait vu l'exposition et l'avait vivement recommandée à ses élèves.



ENVIRONNEMENT : LA RATP SE JETTE A L'EAU

La RATP a répondu présente, le 4 octobre dernier, à la manifestation en faveur de la protection de l'environnement : en participant à une course en radeau sur la Marne, organisée sous

l'égide du conseil régional d'Ile-de-France et de l'Agence du bassin Seine-Normandie dans le cadre de l'opération Marne, pollution zéro.

Après avoir « ramé » sur

12 kilomètres entre Joinville et Saint-Maurice, l'équipe constituée à l'initiative du centre de La Maltournée et comprenant des agents des centres Bus de La Maltournée, Ivry, Créteil et Saint-

Maur ainsi que d'agents de la ligne A du RER, finissait 5^e sur 41. L'équipe RATP se classait 1^{re} dans la catégorie « Entreprise » devant la Compagnie générale des eaux. Un très bon score.

CA PLANE POUR MOI...

Pratiquer le parapente, le deltaplane, le paramoteur ou l'ULM, c'est possible avec l'association « Les ailes du ticket » (1) située au centre Bus de Croix-Nivert. Cette association reconnue par le CRE de la RATP et par la Fédération française de vol libre (FFVL), présidée par Antoine Hernandez, machiniste de ce centre, regroupe une cinquantaine d'adhérents, la plupart agents de l'entreprise.

Ces différentes activités se déroulent aussi bien en région parisienne, notamment le vol en plaine grâce au développement de la technique du treuil, qu'à la montagne ou en bord de mer. Encadrés par des moniteurs agréés ou par des pilotes confirmés, des stages d'initiation permettent



d'acquérir toute la technique jusqu'au premier grand vol. Le matériel est d'ailleurs mis à la disposition des nouveaux adhérents. Ces différentes disciplines sportives, non violentes mais « à risque », peuvent être pratiquées à partir de

16 ans, et conviennent aussi bien aux hommes qu'aux femmes qui ont le cœur... bien accroché ! Des journées de découvertes, des baptêmes de l'air (delta et parapente), des stages pour débutants ou des sorties pour les pilotes

du club sont régulièrement organisés. Et selon la devise de l'association : pour que le vol libre rime avec l'esprit libre !

(1) « Les ailes du ticket », 10, rue Charles-Lecocq 75015 Paris.

Tél. : 40 06 79 87.

CALENDRIER

- 21 novembre : portes ouvertes au centre Bus de Charlebourg.
- 1^{er} décembre : élections des CDEP.
- 1^{er} décembre : mise en service de Roissy Bus.
- 5 décembre : concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP à la salle Gaveau.
- 12 décembre : portes ouvertes sur la ligne 2 et à l'atelier MRF de Charonne.
- 13 décembre : arbre de Noël à Bercy.
- Courant décembre : arrivée de la rame prototype MF88.
- 21 décembre : mise en service du prolongement du Tramway à Saint-Denis et de l'opération Autrement Bus de la Seine-Saint-Denis Nord.
- 21 décembre : ouverture de la gare (provisoire) de Bussy-Saint-Georges.



La Vidéothèque
de Paris présente
jusqu'au
1^{er} décembre
une exposition sur
le thème de
« La rue » avec
le concours
de la RATP
(Forum des Halles,
du mardi
au dimanche
de 12 h 30
à 20 h 30).