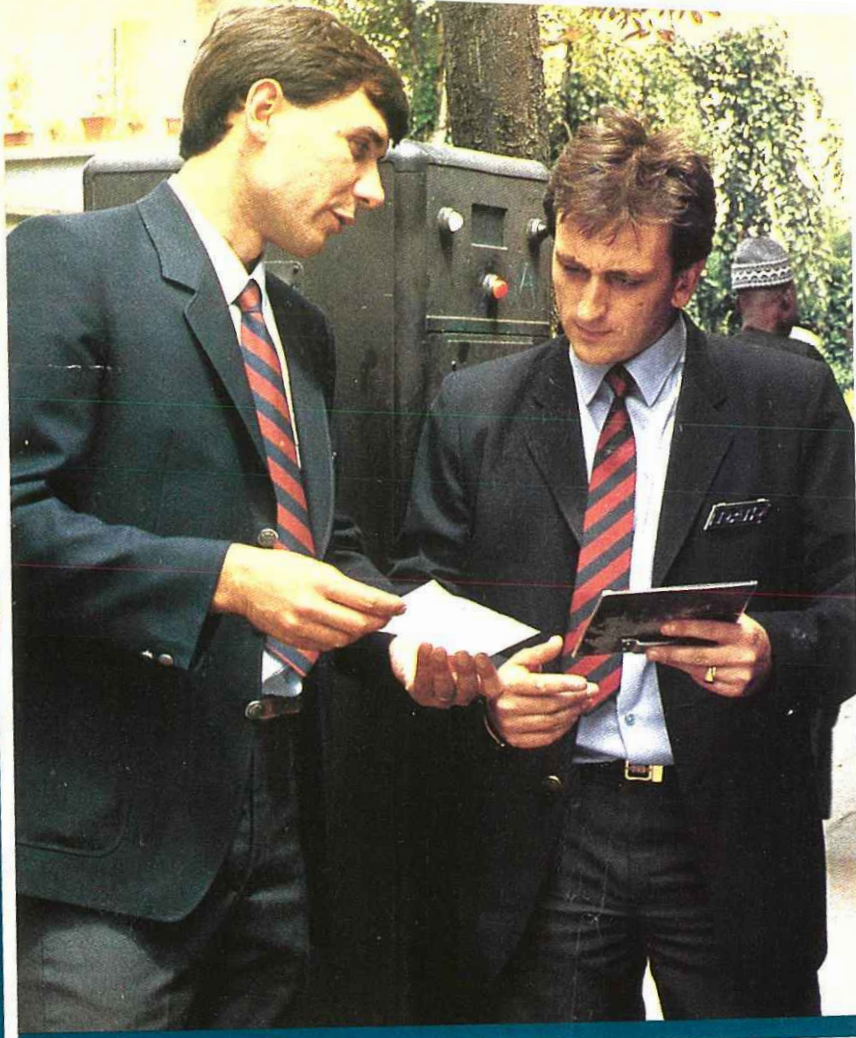


ENTRE *les Lignes* *les Lignes*

LA POLITIQUE FONCIERE ET IMMOBILIERE



ORLYBUS change de style



LA RELÈVE

L'un termine.
L'autre commence.
Et le bus continue!

La traditionnelle mécanique de la relève a souvent pour cadre un coin de trottoir. Quelques mots échangés avec le collègue. Ne pas oublier de lui laisser les papiers de la voiture! Un appel au gradé de terminus pour lui indiquer qu'il n'y a pas de problème.

Et c'est reparti...



REFLEX



S O M M A I R E

4

PREVENTION D'ABORD

C'est la ligne de conduite qu'appliqueront les agents chargés de la sécurité des réseaux. Une interview d'Alain Tourneur.

6

ORLYBUS: DU GRIS AU BLEU

En 90 la décoration d'Orlybus sera transformée: une création 100% Régie.

9

UNE MAISON POUR LA RATP

Le nouveau siège social de Bercy, symbole de la nouvelle politique immobilière de la RATP.

12

CONDUIRE ET COMMUNIQUER

La communication avec les voyageurs fait aussi partie du métier de conducteur de métro.

14

LA FETE A BOISSY

Les fêtes du 20^{ème} anniversaire de la ligne de Boissy ont été un grand succès pour les organisateurs.



17

APRÈS L'ACCIDENT...

Les accidents du travail impliquent souvent pour les agents des démarches fastidieuses et longues.

21

L'ART DU TRANSPORT

Un autobus entièrement décoré par les élèves des beaux arts pour une expo d'architecture.



22

DANGER VIRUS

Première alerte générale aux virus informatiques à la RATP. C'était un vendredi 13...

24

CLÉOPATRE

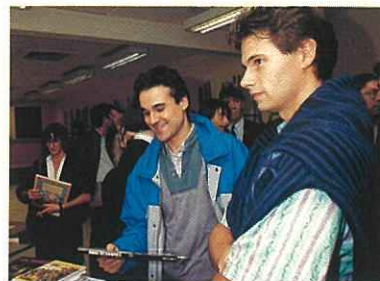
Après Ramsès, une nouvelle trouvaille du groupement "ouvrages d'art" du métro.

26

LA RONDE DES CHANTIERS

29

ACTU'ELL



COUVERTURE :

Photo RATP/CPA THIBAUT

DERNIERE PAGE:

Photo RATP/CPA MARGUERITE

ENTRE les lignes

N° 126 - NOVEMBRE 1989 JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA RATP

Rédaction: 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél : 40.46.43.52. - Directeur de la publication : Changement en cours - Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil. Adjoint : Jacques Marion. Rédacteurs : Pascal Bègue, Simone Feignier. 6 44 44/Journal Téléphoné : Pascal Bègue. Photographies : N-Audiovisuel. Centre de Production audiovisuel RATP - Concept et réalisation : MCL, 27, Avenue Trudaine 75009 Paris - Tél : 48.78.40.41. photocomposition: Magnétype Photogravure : Eco - Imprimerie : Avenir Graphique - N° ADEP 1791 - Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEFF.

Les services de sécurité de la RATP:

PREVENTION D'ABORD

La nouvelle organisation des effectifs chargés de la sécurité achève sa mise en place (voir graphique). Pour la RATP, création des services de sécurité (DS) qui regroupent la Surveillance générale et le Groupe d'intervention et de protection des réseaux. Leurs missions: prévention, surveillance, intervention. ELL a rencontré son responsable, Alain Tourneur, pour évoquer les aspects préventifs de leur action.

► Un peloton cynophile, 7 maîtres, 7 chiens, fera partie du GIPR. Un chenil leur sera construit à Denfert Rochereau. Les autres chiens de la Surveillance générale, par contre, continueront à habiter avec leur maître.

Le commandement du GIPR sera situé à Bastille. Il était en effet impossible de regrouper tous les effectifs à Denfert Rochereau.

► Le GIPR devra disposer d'un "tatami" d'entraînement aux arts martiaux. Pour l'instant le choix n'est pas fait entre utiliser des salles existantes ou équiper des locaux RATP.

► Parmi les candidatures au GIPR, plusieurs sportifs de haut niveau dans le domaine des arts martiaux. De beaux diplômés aussi, parmi lesquels un docteur en sciences économiques, ceinture noire de judo.



Le bâton japonais (Ton-Fa) est d'abord un outil de dissuasion et de protection: il permet de tenir à distance et protège le bras et le corps. Celui-ci, qu'ELL vous présente en "première", n'est pas tout à fait celui qui sera en service à la RATP.

ELL: depuis quelques semaines les commentaires ont beaucoup mis en avant le caractère "répressif" de la nouvelle organisation des services de sécurité. Comment votre dispositif prend-t-il en compte l'aspect préventif?

A. Tourneur: L'objectif qui nous a été assigné est d'inverser rapidement la tendance à la remontée de la délinquance puis de maîtriser la situation. C'est peut-être pourquoi l'aspect "répressif" a été plus spontanément perçu. Cependant la prévention intervient directement et immédiatement dans notre dispositif. D'abord, en installant un Conseil de Prévention de la Délinquance, nous voulons mieux comprendre la délinquance et, avec différents partenaires, imaginer des solutions efficaces. Pour les Services de sécurité, nous avons parlé d'une "déontologie de la prévention". Cela peut s'illustrer de différentes manières, le recrutement, la formation, l'uniforme,...

ELL: justement, l'uniforme ça évoque un peu la répression...

A. Tourneur: c'est à tort. Si on voulait prendre systématiquement les gens en infraction, on resterait en civil. L'uniforme a une double fonction de reconnaissance, donc de prévention: pour le voyageur il est rassurant et il peut contribuer à modifier son attitude vis à vis d'un fait d'insécurité comme il peut modifier sa perception de l'insécurité. Pour le délinquant, l'uniforme prévient, il est dissuasif.

ELL: et le bâton japonais?

A. Tourneur: là aussi, on en a beaucoup parlé. Si les agents du GIPR avaient été équipés d'une arme à feu, on en aurait peut être moins dit. Le bâton japonais est d'abord une arme défensive: il protège le bras et le corps, et permet de tenir quelqu'un à distance, sans menacer directement. Bien sur, on peut s'en servir "offensivement", comme de n'importe quel outil, mais ça n'est pas l'objectif premier. Le bâton japonais, au contraire d'une arme à feu, permet une riposte graduée, adaptée à la circonstance.

ELL: les agents du GIPR seront quand même titulaires d'un port d'armes

A. Tourneur: effectivement, mais pour plusieurs autres raisons. C'est d'abord une garantie supplémentaire pour un bon recrutement: l'attribution du permis de port d'armes donne lieu à une instruction menée par un service extérieur à la RATP. Si, pour quelque raison que ce soit, le permis est refusé, l'agent n'est pas confirmé dans les services de sécurité. La seconde raison, c'est que les agents du GIPR ne feront pas toute leur carrière dans ce groupe. Une filière de mobilité pourra être la Surveillance générale, au quel cas ils doivent être titulaires de ce permis

ELL: revenons à la formation du GIPR. Il a été dit que leur formation serait moins approfondie que celle des agents de la Surveillance générale.

A. Tourneur: Cela ne sera pas vrai. Il faut revenir un peu sur l'histoire pour mieux comprendre. A la création de la Surveillance générale du métro, le recrutement était limité aux chefs de station, par cooptation. Puis, l'équipe devenant plus professionnelle, nous avons créé un concours, avec des épreuves physiques (déjà). Quand le recrutement a été ouvert à l'extérieur, l'usage est resté d'affecter pendant neuf mois à un an les "nouveaux" sur un poste de chef de station. Ensuite ils avaient quatre semaines de stage, puis l'autorisation de port d'armes. Il ne nous a pas semblé nécessaire de maintenir cette tradition du stage d'un an. Cela d'autant moins que le GIPR, comme la S. G. n'aura plus à contrôler le personnel de station (c'était le cas auparavant et donc il fallait bien "connaître le métier") et, de plus, le GIPR comme la S.G. interviendra aussi sur le réseau routier.

ELL: quel est le cycle de formation complet?

A. Tourneur: après le recrutement, la réussite aux tests psychotechniques, un agent du GIPR recevra, comme pour la S.G., un mois de formation, à dominante théorique; il sera placé ensuite en période probatoire pendant deux mois pendant lesquels il aura encore des compléments de formation théorique et des mises en situation sur le terrain. Il ne sera définitivement admis qu'au bout d'un an, environ, après l'obtention du port d'armes et l'assermentation. Tout cela constitue une base sérieuse de formation que nous aurons tout loisir de compléter au fur et à mesure que nous améliorerons notre connaissance de la délinquance dans les transports.

ELL: il n'y a donc pas de différence fondamentale, en dehors de la nature de certaines missions, entre le GIPR et la S.G.

A. Tourneur: non, ces deux groupes concourent à la même fonction. Ils ne sont pas concurrents mais complémentaires, et les passerelles proposées aux agents entre les deux groupes le démontrent. On a aussi parlé, pour le GIPR, de "Rambos". Ca n'est pas du tout l'objectif, et tout le montre: le recrutement, la formation, la tenue, les missions et les objectifs fixés. Quand on spécialise un groupe, c'est pour qu'il soit plus efficace, qu'il puisse résoudre les problèmes en évitant justement "la casse". Rambo n'est ni rassurant ni dissuasif. Nos agents le seront.

Jacques MARION

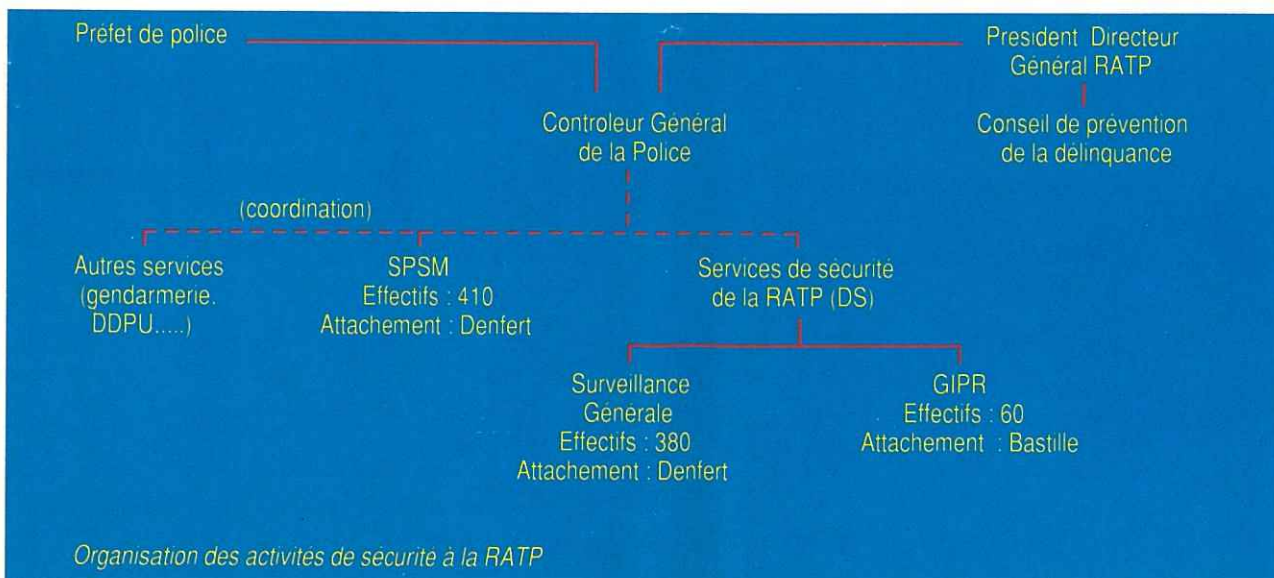
► Très vite le GIPR interviendra sur le réseau routier. Se posera le problème du déplacement rapide. Un transport en moto sera testé pour compléter les automobiles.

► On parle toujours de bâton japonais. Son nom réel est le Ton-fa. La nouvelle tenue permettra de l'accrocher à la jambe.

Au cours d'une conférence de presse, tenue le 19 octobre, Christian Blanc a répondu à plusieurs questions concernant la sécurité. En voici quelques extraits:

► Sur la sécurité, je peux apporter également un complément sur l'équipe que nous avons mise en place et que je cherche à compléter. (...) Mon objectif n'est pas la répression. Mon objectif est la prévention. Et donc je tiens à ce que l'ensemble des moyens que nous allons mettre en place puisse concourir à prévenir. Et, dans l'équipe qui a été constituée, j'attends l'arrivée d'un homme qui passe, en France, pour être celui qui a fait le plus d'efforts et qui a obtenu le plus de résultats dans ce domaine, pour que nous puissions nous engager de façon déterminée dans cette voie".

► J'ai demandé au Gouvernement qui l'a accepté, et c'est une demande qui a été faite à de nombreuses reprises depuis trois ans, d'inscrire à cette session un projet de loi sur la question de la saisie des marchandises exposées dans le métro et le RER. J'attends la décision du législatif et je prends toutes dispositions pour que, dès la loi votée, si elle l'est, nous puissions intervenir de façon très efficace pour ramener à des proportions normales la présence d'un certain nombre de commerces. Il doit y avoir une présence de services et de commerces mais il faut que ce soit réglementé."



La décoration d'Orlybus bientôt transformée :

DU GRIS AU BLEU

Crée en 1983,
Orlybus connaît depuis
un succès croissant.

Mais en 6 ans, la décoration des bus
a pris un coup de vieux.

Profitant d'une remise à niveau technique des véhicules,
le service RC

(Etudes d'exploitation et promotion du transport au réseau routier)
a décidé de changer cette décoration.

Le projet retenue est l'oeuvre d'une graphiste
du bureau de dessin de RC.



La différence est déjà dans l'apparence " (ELL N° 64 - juillet 1983). Un bus articulé tout gris avec, sur les côtés des vues aériennes de Paris traitées à la manière d'images vidéo très colorées : les Orlybus ne passaient pas inaperçus. C'était en outre la première fois que la RATP décorait les bus d'une de ses lignes. Depuis 6 ans, le succès commercial d'Orlybus ne se dément pas. Embarquement à 2 pas du RER ou des aéroports Orly-Sud et Orly-Ouest, un départ toutes les 10 minutes, une demi-heure de trajet (sauf gros bouchons sur l'autoroute), des bus que l'on voit de loin : résultat 7000 à 8000 voyageurs quotidiens avec des pointes de 14000 voyageurs certains jours. Plus de 50% de la clientèle actuelle d'Orlybus sont des voyageurs aériens. Avant 1983, ils ne représentaient que 10%. Anciens utilisateurs des taxis ou de la voiture particulière, ces nouveaux clients d'Orlybus se montrent très fidèles à la RATP

pour leurs déplacements vers Orly. Comme quoi, quand le produit est bon...

En 1988, le service RM (service du matériel roulant du réseau routier) programme à court terme une remise à niveau technique des premiers Superbus (les bus articulés PR180.1) livrés à la RATP. Ceux-ci ayant connu divers avatars, ils commencent à donner des signes de vieillissement prématurés.

L'occasion fait le larron

Les Superbus d'Orlybus étant concernés par cette opération, l'équipe "Actions commerciales" de RC décide de profiter de l'occasion pour revoir la décoration des véhicules. Une enquête approfondie auprès des utilisateurs de la ligne est lancée. Les résultats vont être déterminants. Côté niveau de service, l'image

UNE GRANDE PREMIERE

Dominique Mouilbec est graphiste à la promotion du transport du réseau routier.

Mariée et mère de deux enfants, son enfance s'est partagée entre sa Bretagne natale et l'Algérie, en raison des déplacements professionnels de son père, ingénieur dans une entreprise de chauffage et de climatisation. Petite, elle s'intéresse aux plans et travaux réalisés par les dessinateurs de son père: "les tables à dessin m'attiraient déjà !". Elle aimait dessiner, sculpter des personnages en terre avec lesquels elle créait des scènes de vie.

Après un bac technique "arts graphiques", option publicité, D. Mouilbec obtient, en attendant mieux, un travail "en pointillé" au Bon Marché: "j'étais chargée d'aménager et de décorer des stands à l'occasion des événements marquants, tels le Blanc, Noël..." A la recherche d'un emploi à plein temps, elle frappe à la porte de

diverses grandes entreprises. Engagée à la RATP au bureau de dessin du service de l'exploitation, aménagements de terminus, installations de points d'arrêt, dessins de plans de ligne, font partie du quotidien. Dessin "essentiellement technique qui ne me passionne pas beaucoup"... En 1982, elle entre au bureau de dessin de RC (service des études de l'exploitation et de la promotion du transport) où elle peut donner libre cours à sa créativité de graphiste.

D. Mouilbec s'attelle à des projets très divers. En fonction des objectifs définis, elle étudie et propose les graphismes appropriés: qu'il s'agisse entre autres, de dépliants assurant la promotion de lignes nouvelles, d'aménagement de carrosserie avec découpes nouvelles, de peintures (R 312, nouvelle dépanneuse),

ou de diverses opérations de promotion.

Son dernier projet, qui l'a passionnée en tant que graphiste, est Orlybus."

Sa décoration datait de 1983 et ne collait plus avec l'image qu'on voulait donner de ce produit. Il m'a été demandé de traiter son esthétique de façon plus technologique, de représenter le Paris des hommes d'affaires, clientèle privilégiée d'Orlybus, et non plus le Paris touristique. Le graphisme retenu devait aussi évoquer les déplacements d'affaires, l'avion, les aéroports. Pour la couleur, mon choix s'est porté sur le bleu, couleur froide par excellence, donnant l'idée de monde moderne, technologique, de ciel et de transports aériens. Bleu cependant nuancé: foncé en bas de caisse pour arriver, en s'élevant vers le pavillon, à un bleu de plus en plus clair, signifiant l'envol, le départ de Paris". A ce bleu s'ajoute le blanc du logo Orlybus souligné de bandes rouges, pour apporter quelques touches de couleur chaude et une certaine dynamique, bandes que l'on retrouve également tout au long du bas de la caisse.

Seuls les cotés de la remorque des bus sont décorés "par souci de sobriété, de sérieux". Le décor représente Paris, encadré par la Tour Eiffel "il m'avait été demandé de ne pas la retenir, en tant qu'image trop touristique, mais peut-on représenter Paris sans elle?", et la tour de contrôle d'Orly. Paris est représenté par ses vieux toits, "on ne peut pas échapper à ce symbole", et les tours de La Défense.

Le dossier Orlybus va bientôt se refermer pour D. Mouilbec: "Orlybus aura été une grande première. En effet, l'habitude veut que l'on s'adresse à des agences extérieures pour ce genre de réalisation. Et là, on a fait appel, pour la première fois, aux créatifs "maison"! On a créé le produit et on le suit jusqu'à sa réalisation. C'est passionnant! D'autant plus que les premières réactions semblent favorables. J'espère avoir pu prouver qu'on était, nous aussi, à la RATP, capables de faire." S.F.



SE-CPA THIBAUT

d'Orlybus est excellente. Fiable, régulier, rapide, commode, excellent rapport qualité / prix... Des éloges qui expliquent la fidélité de la clientèle. En revanche, l'esthétique des véhicules n'apparaît pas en rapport. "C'est bon pour un car de tourisme qui ferait le tour du Paris historique". "On ne montre même pas Orly". "Ca ne donne pas une idée des performances, de la technicité du service". "L'avion est aujourd'hui un moyen de transport comme un autre. Pas de quoi rêver". "Paris est aussi une capitale des affaires"! Voilà quelques unes des idées qui ressortaient de l'enquête. Bref, il n'y avait plus qu'à imaginer une nouvelle identité graphique qui colle à l'image d'Orlybus. Mais une identité qui marque et qui se démarque de celle des autres concurrents de la Régie (cars d'Air France, Orlyrail, Jetbus). Contactez une agence de communication, soumettez-lui le problème, demandez lui des propositions de décoration "finalisées"... Au bas mot, 6 mois de délai, et encore !

Une création maison

Une démarche difficilement compatible avec les impératifs du calendrier de remise à niveau technique des Superbus, tel qu'il était défini par RM.

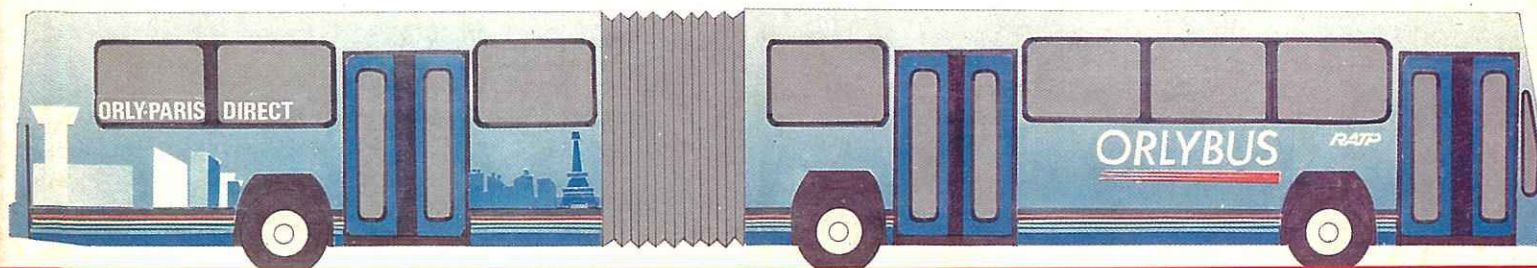
"Impossible n'est pas routier"! Les "créatifs" du bureau de dessin de RC relèvent le gant. Dominique Mouilbec (voir encadré) devient la cheville ouvrière du projet. En juin 1989, après 2 mois de "remue-

ménages" frénétique, une première présentation du projet est organisée pour les patrons du routier. Accord de principe sur la maquette proposée. Un été studieux pour peaufiner les détails et début octobre le feu vert définitif est donné.

Comme en 1983, la décoration sera entièrement réalisée sur adhésif (les adhésifs décoratifs sont aussi robustes que les peintures et ils sont faciles à remplacer en dépôt en cas de petits travaux de carrosserie après un accrochage).

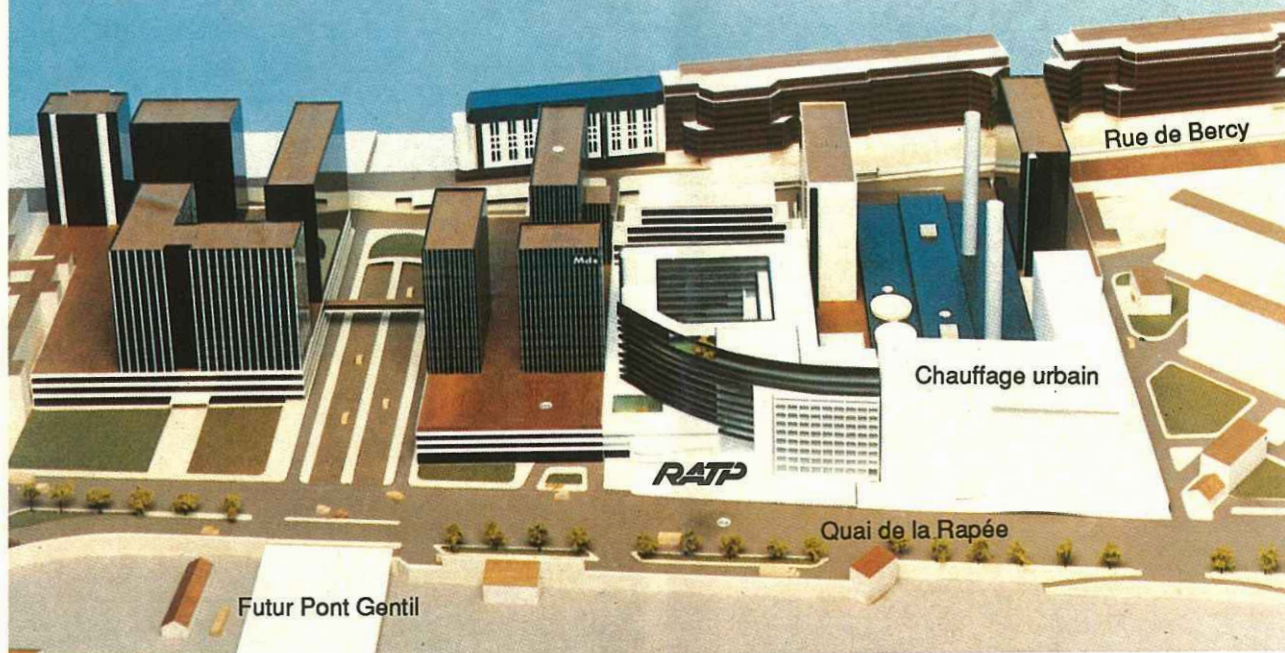
Le premier Orlybus de la période bleue devrait rouler dans le courant du premier trimestre 1990. Selon le calendrier de RM, la remise à niveau des Superbus devrait se dérouler au rythme d'un véhicule par mois. Il faudra donc un an pour passer en révision l'ensemble des bus de la ligne. En 1991, Orlybus ne sera plus une ligne grise. "Il suffit d'évoquer ce projet pour que les langues se délient", constate-t-on avec humour à RC- Actions commerciales. "C'est fou le nombre de gens qui n'aiment pas l'actuelle décoration des Orlybus". ■

Christian CHAUMEREUIL



POLITIQUE FONCIERE ET IMMOBILIERE

UNE MAISON POUR LA RATP

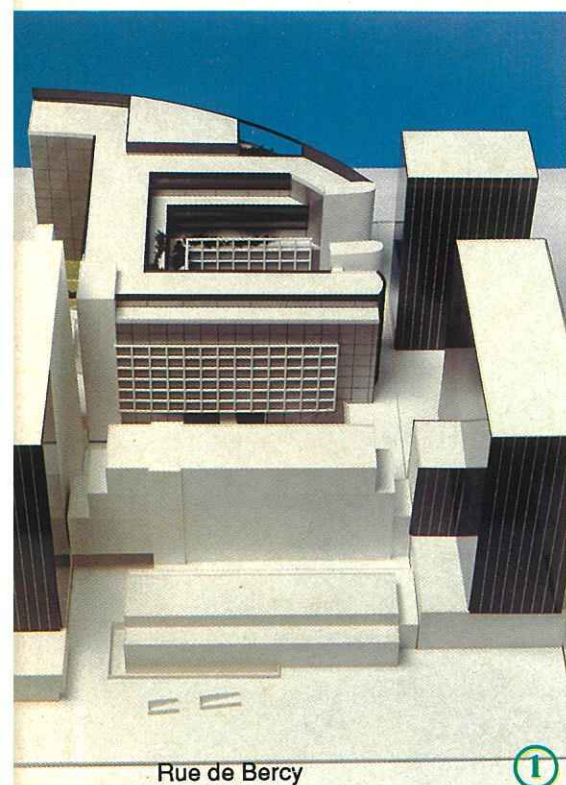


Regroupement des activités tertiaires de la Régie (administration, études...), construction d'un siège social dans le quartier LYON - BERCY, développement du logement social : tels sont les trois points forts de la politique foncière et immobilière approuvée par le Conseil d'administration du 27 octobre dernier.

A la tête d'un patrimoine foncier de près de 700 ha, la RATP mène une politique foncière et immobilière afin de moderniser le cadre de travail des agents, mieux adapter les installations aux missions de l'entreprise, et développer les logements sociaux. Dans cette perspective, un projet de regroupement du "secteur tertiaire" et de création de logements vient d'être élaboré.

Les 5300 agents du secteur tertiaire de l'entreprise qui exercent des activités de direction, d'études et d'administration sont actuellement dispersés dans une trentaine de bâtiments dont certains vétustes et de capacité insuffisante : situation préjudiciable à une bonne organisation et entraînant des surcoûts de fonctionnement.

C'est pourquoi il est envisagé de créer six ou sept "pôles" situés, pour la plupart, à l'est de Paris, proches les uns des autres et bien reliés entre eux (RER, METEOR). Ils abriteront



Rue de Bercy



les activités tertiaires (voir encadré). Cette concentration donnera de la RATP une image unitaire et cohérente tout en participant au rééquilibrage de l'emploi dans l'est parisien. La fermeture de dépôts (Clichy - oct 89, Le Hainaut en 92) et le transfert d'ateliers (RER Montrouge à partir de 93) vont libérer 10 ha de terrains qui pourraient permettre de réaliser environ 3000 logements à caractère social dans les toutes prochaines années. D'autre part, la couverture de certaines emprises ferroviaires (la tranchée de la ligne A du RER à Vincennes est à l'étude) donnerait également la possibilité de construire des logements.

NOTRE MAISON DE BERCY

Cette politique de logement implique le développement de l'action de Logis-Transport, filiale de la RATP; l'objectif à atteindre étant la construction de 200 logements par an (contre une centaine actuellement). Par ailleurs, une augmentation des moyens financiers afin de souscrire environ 250 logements par an, un effort en faveur des petits logements, une priorité accordée aux agents d'exploitation pour les logements à Paris et en proche banlieue : telles sont quelques unes des autres pistes à l'étude pour donner une nouvelle dimension à la politique RATP du logement social.

La RATP se dote d'un nouveau siège social : situé à Lyon-Bercy, il regroupera tous les services fonctionnels et d'accueil. ►

Les nouveaux pôles du secteur tertiaire

LYON-BERCY :

services fonctionnels
et d'accueil

GRANDS-AUGUSTINS :

direction réseau routier
(sauf services d'exploitation
et de maintenance
maintenus
à Championnet)

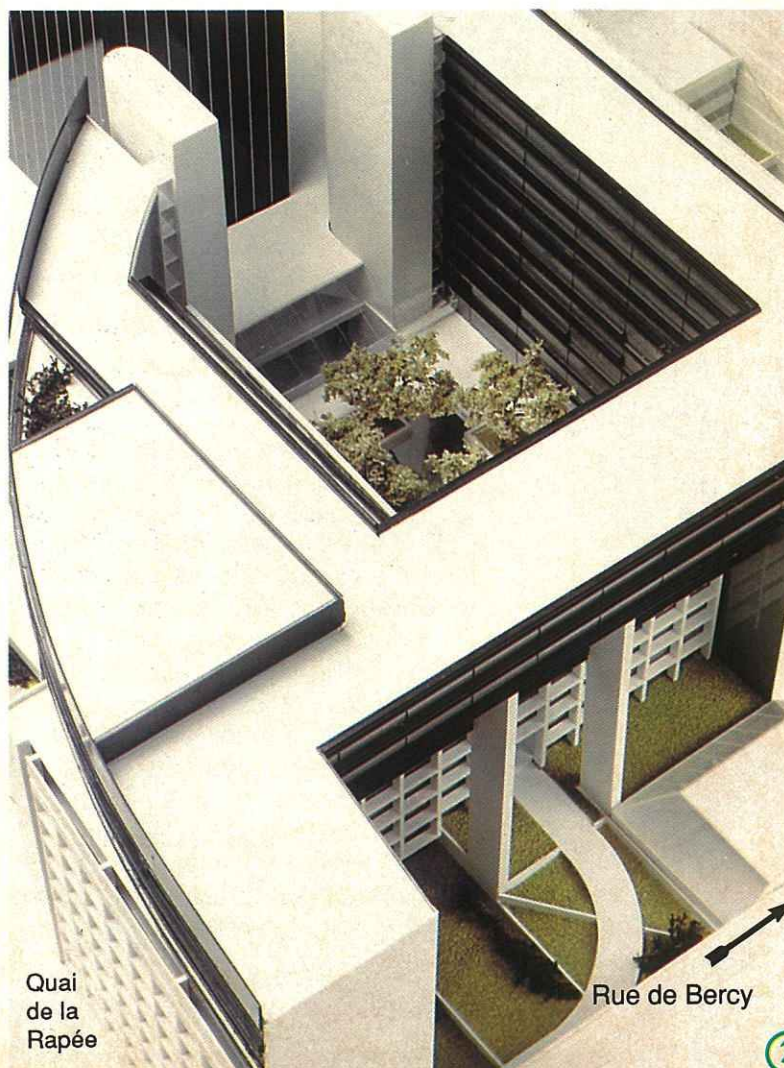
CHAMPIONNET-BELLIARD :

services et maintenance
du routier et services
d'approvisionnement

BASTILLE - BOURDON :

direction des projets
et des infrastructures

Pour les directions F, T et S,
des sites proches de Lyon-
Bercy sont à rechercher sur
des emprises RATP ou
ailleurs, dans le secteur
Tolbiac, par exemple.



Quai
de la
Rapée

Rue de Bercy





Mais au-delà de l'amélioration des conditions de travail et de l'efficacité, le nouvel ensemble immobilier se veut être un facteur d'unité et de modernité pour l'entreprise. Dénommé " la Maison de la RATP et des Transports d'Ile de France " il sera le lieu de passage, de rencontre des agents et de leur famille et leur offrira toute une gamme d'activités et de services.

Dans ce nouvel ensemble, le personnel trouvera les services utiles à sa vie professionnelle et sociale : salles de formation, installations médicales, mutuelle....Des activités culturelles et sociales y prendront place : sport, loisirs pour les jeunes, culture...Des oeuvres sociales concernant l'ensemble du personnel - dont certaines gérées par le Comité d'entreprise- y seront regroupées billetterie, colonies, vacances familiales,

A l'entrée du bâtiment, la " Cité des Transports ", constituée essentiellement par un Musée des Transports, aura pour vocation d'affirmer l'identité de la RATP à l'extérieur : elle présentera sa place dans la vie de la cité, son rôle dans le développement des techniques du transport urbain dans le monde ainsi que l'évolution de ses métiers. ■

Simone FEIGNIER

1 Le nouvel ensemble aura une superficie de 43600 m² avec une base de 4 étages supportant trois bâtiments de 9 niveaux, occupés par les bureaux et des activités diverses. S'y ajoutent 30600 m² de locaux techniques (1 niveau) et de parkings (3 ou 4 niveaux). Le site LYON-BERCY abritera environ 1700 à 1800 personnes La réalisation de la "Maison", dont le coût est estimé à 440MF (hors parkings et taxes), est envisagée pour décembre 1992.

2 - 3 Détails de "la Maison"

Le patrimoine RATP

700 ha dont

- 465 ha emprises ferroviaires
- 115 ha établissements et ateliers de F et R
- 25 ha installations techniques et magasins nécessaires aux exploitations
- 4 ha bâtiments administratifs
- 14 ha terrains disponibles et divers
- 70 ha activités sociales et sportives

Les propriétaires du patrimoine

- ETAT : 220 ha (essentiellement emprises ferroviaires)
- SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS : 345 h (installations remises à la RATP lors de sa création)
- RATP : 130 ha (biens acquis par la RATP depuis sa création)

CONDUIRE ET COMMUNIQUER

Améliorer la communication entre les conducteurs et les voyageurs est le thème de l'ERIL constituée au printemps dernier par sept conducteurs de la ligne 8.

L'équipe a exposé les premiers résultats de ses travaux au cours de la journée 'ADEFIPE' à Noisiel où elle a remporté le prix RATP 1989 de l'Implication.

Février 89 : les conducteurs de la ligne 8 présentent, pour la première fois, leur métier aux voyageurs à l'occasion d'une exposition réalisée avec l'Armée de l'air à la station Concorde (1).

Malgré une certaine appréhension et sans véritable préparation, les conducteurs participant à l'exposition se révèlent être des hommes de communication. Ils vont établir le dialogue avec les voyageurs, chez qui ils ressentent un grand besoin d'information, et entamer de nouvelles relations avec eux. Jusque là, en effet, à l'inquiétude éprouvée par les voyageurs lors d'incident en tunnel, mêlée au sentiment d'insécurité dû à l'environnement, s'ajoutait le désarroi du conducteur qui s'estimait méconnu des voyageurs " *ils ne nous voient même plus...*", isolé, incompris " *il fallait réagir...*".

Cette exposition de "Concorde" se révèle être un succès et, de l'avis de tous les participants, on ne peut pas en rester là... Il faut sensibiliser les autres conducteurs de la ligne (et surtout ceux pour qui la communication avec les voyageurs reste tout à fait secondaire, voire négligeable...) à la nécessité d'une meilleure information voyageur.

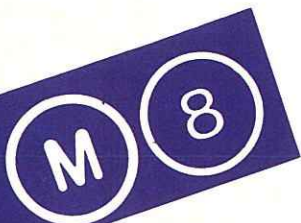
Aussi, dès le mois de mars se crée-t-il une ERIL(2). Composée de six conducteurs, d'une conductrice et d'un sous-chef de terminus, elle se donne comme ob-

jectif prioritaire l'information des voyageurs. Les réunions ont lieu une fois par mois - il n'est pas toujours facile pour les conducteurs d'être disponibles en même temps - puis le rythme s'accélère. Au début de l'été, les travaux ont bien avancé et le 21 septembre dernier ils sont présentés à " la journée ADEFIPE (3)" de Noisiel où l'équipe de la 8 a remporté le Prix RATP 89 de l'Implication, ce qui lui a permis d'être sélectionnée pour le Prix Marie-Claude Beriot Dassonville (4).

Ne pas en rester là

Enquête auprès des conducteurs de la ligne, contacts avec le CFPR (centre de formation du personnel et de réglementation du réseau ferré), le PCC et la FNAUT (fédération nationale des associations d'usagers des transports) sont les premières démarches engagées par les membres de l'ERIL qui se répartissent les contacts à prendre.

L'enquête auprès des 220 conducteurs de la ligne permet de faire le point : si une majorité de conducteurs est, selon le sondage, favorable à l'information des voyageurs, les agents préfèrent passer un message personnalisé au lieu de lire le texte proposé et ce sont les jeunes conducteurs qui paraissent le moins à l'aise pour communiquer. En dehors des informations obtenues, l'en-



quête a permis de sensibiliser, de faire réfléchir l'ensemble des conducteurs sur le problème de la communication avec les voyageurs, notamment en cas d'incident: *"l'information des voyageurs, maintenant, on en parle chez les conducteurs de la 8..."*

Le premier impératif est de posséder soi-même l'information pour la transmettre aux voyageurs: *"sinon, on passe pour des amateurs en donnant une information erronée !"*. Cela paraît évident.... mais ne l'est pas forcément sur le terrain. En effet, et en particulier en cas de stationnement pour une durée limitée, seuls sont informés par le PCC les conducteurs se trouvant dans la section de ligne où se situe l'incident. Selon la proposition des membres de l'ERIL, il faudrait augmenter le nombre d'appels généraux afin que tous les conducteurs de la ligne, informés des raisons des perturbations, puissent les repérer rapidement et correctement aux voyageurs.

Mais pour donner une information, encore faut-il savoir le faire et le faire bien, d'où la nécessité d'une formation particulière. Rendez-vous est donc pris avec le centre de formation du réseau ferré. Être conducteur de métro c'est essentiellement conduire une rame et savoir résoudre une avarie matérielle. Mais c'est aussi transporter quelques six cents voyageurs, demandeurs d'informations et très dépendants en cas d'incident. La proposition de l'ERIL consiste à consacrer un certain nombre d'heures de formation aux relations des conducteurs avec les voyageurs, en les aidant à élaborer et diffuser des messages. *"La présence de voyageurs doit désormais être intégrée dans le métier de conducteur"*.

Posséder l'information et savoir la transmettre aux voyageurs: c'est essentiel, mais les conducteurs de l'ERIL se sont également attachés à connaître les avis et attentes des voyageurs dont ils n'a-

vaient eu qu'un aperçu au cours de l'animation de "Concorde". Cela va se faire par le biais d'une association d'usagers, la FNAUT.

L'information, on en parle...

Un premier résultat sera la création d'un journal, destiné aux conducteurs de la "8" dans un premier temps, puis par la suite, peut-être, à ceux des autres lignes de la division Métro 3 (L.7, 10 et 13); ceci toujours dans le but de sensibiliser les conducteurs à la communication. Ce support permettra aux voyageurs, par l'intermédiaire de la FNAUT, de s'exprimer, de poser des questions, de donner des avis, bref, de dialoguer avec les conducteurs.

Sur le terrain, il est aussi envisagé de distribuer chaque mois aux voyageurs de la "8" une lettre présentant les différents métiers de la ligne, expliquant ce qu'est l'exploitation d'une ligne et montrant les difficultés rencontrées.

Le Prix de l'Implication remporté, le travail de l'équipe ne va pas s'arrêter là: *"...il faut entretenir l'élan, poursuivre l'action de l'ERIL, d'autant plus que il ne faut pas grand-chose pour que la majorité des conducteurs franchise le pas..."* Entendra-t-on un soir de 31 décembre tous les conducteurs de la "8" souhaiter une bonne année aux voyageurs, comme l'un d'entre eux à déjà l'habitude de le faire? ■

Simone FEIGNIER

(1) Voir ELL n°120-avril 89;

(2) ERIL: Equipe de Recherche d'Innovations Locales

(3) ADEFIPE: Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes dans l'Entreprise

(4) Ce prix récompense les actions menées grâce à la motivation et à l'implication du personnel

MINIT'ELL

► L'Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes dans l'Entreprise (ADEFIPE), créée en 1987, a décroché son troisième prix Marie-Claude Bériot-Dassonville le 6 octobre dernier. La RATP était représentée par une équipe de la ligne 8 du service FE, sélectionnée à la suite du prix RATP 89 de l'Implication.

► Les équipes et les projets présentés au prix RATP de l'implication: **Si-groupement EXP** (exploitation des ordinateurs): Belliard, une équipe polyvalente pour une autre exploitation informatique.

FE-ligne 8: la communication entre les conducteurs et les voyageurs.

T-HS: module de sensibilisation à la prévention des accidents du travail.

PM-CCAS: système expert appliqué à la réglementation de l'assurance maladie.

PR: titres de circulation.

► C'est la SNCF qui a remporté le prix Marie-Claude Bériot-Dassonville avec un projet de réorganisation de la gare de Pont Sainte-Maxence dans l'Oise. Concourent également, outre la RATP, trois autres entreprises de transport: Air-Inter, la CGFTE et Via Transsexel.

► L'équipe de l'ERIL de la ligne 8 était constituée de sept conducteurs et d'un sous-chef de terminus: Jean-Paul GUIGNOT, Jean-Claude DORGERE, Bernard DEDUN, Valérie-Myriam PAGES, Michel DUEZ, Bernard DUDRAGNE, (voir photo, de gauche à droite), Patrick TURPIN et Aline DEBARRE, absents lors de la journée ADEFIPE ne sont pas représentés.



La fête à BOISSY

"On n'a pas tous les jours 20 ans..." Alors quand le grand jour arrive, c'est la fête !

Samedi 21 octobre 1989 et dimanche 22 : point d'orgue des manifestations organisées par les équipes d'exploitation (FE) et les équipes d'entretien (FR) de la ligne A, à l'occasion des 20 ans de la branche de Boissy-Saint-Léger.

Un programme de qualité, une préparation minutieuse, un soleil radieux... Résultat: un énorme succès auprès du public.

C.C

C'est la première fois qu'un atelier RATP ouvre ses portes au public. Quel monde ! Jusque là, on avait l'impression d'être les soutiers de la Régie". Environ 25 ans, un peu plus de 4 ans de service à FR, il explique à un groupe de visiteurs le fonctionnement d'une grosse machine-outil. "Je suis prêt à recommencer quand il le faudra", s'exclame un autre agent d'entretien de Boissy, la cinquantaine et "des lustres" à porter le kaki*.

Ils sont ainsi près de 250 agents d'entretien de la PR (entretien) et de la GR (révision) à présenter le travail quotidien des équipes de FR. Au fil des halls, le public peut ainsi découvrir les trains par dessous, par dessus, depuis la loge de conduite. Il peut voir fonctionner un tour en fosse, une presse à caler. Il peut rencontrer les Meilleurs ouvriers de France de l'équipe chaudronnerie. Il peut discuter avec les syndicats de l'atelier...

Pour Claude Plouin, chef du groupement "atelier RER", la journée portes ouvertes du 21 octobre est la concrétisation d'une idée vieille de 2 ans. "Les voyageurs n'imaginent pas le travail réalisé quotidiennement par les agents d'entretien. Nous devions apprendre à sortir de l'ombre." Prévue pour le 19 novembre 1988, la journée porte ouverte fut annulée au dernier moment en raison des grèves. Reprise dans le cadre des fêtes du 20ème anniversaire de la ligne de Boissy, elle a attirée plus de 7000 visiteurs. Un succès que même les plus optimistes n'osaient espérer !

* vêtement de protection porté par les agents d'entretien lors des travaux salissants □



250 agents de FR (entretien et révision) faisaient découvrir aux visiteurs les métiers de la maintenance ferroviaire. Jeunes ou vieux, le public était attentif.



Instigateur des manifestations du 20ème anniversaire, Bernard Le Noan connaît également le langage des fleurs.

petite équipe de 5 à 6 personnes (agents des gares, agents de maîtrise) lui apporte son aide. André Gaudin, alors adjoint au chef de la ligne A, l'encourage, parle du projet, tente de faire accélérer le dossier... Mais en dehors du terrain de la A, Le Noan et ses amis passent pour des farfelus. "Il n'y a que le résultat final qui compte" se plaît à répéter B. Le Noan; il n'empêche que ces vicissitudes du projet laissent un goût amer chez plusieurs de ses collègues.

Juillet 1989: le projet de Bernard Le Noan est enfin approuvé. En quelques jours, ils constituent une équipe d'une trentaine d'agents qui vont prendre en charge la préparation de l'exposition. Compte tenu de la précipitation, l'ambiance fut quelquefois "électrique". Mais "toutes les personnes que nous avons contactés, de l'atelier photos à la Manufacture de Championnet, ont été formidables." Samedi 21 octobre - gare de Nation : Bernard Le Noan présente aux officiels l'exposition sur les 20 ans du RER. Il s'arrête devant la photo d'un mécanicien aux commandes de son train à vapeur. "Monsieur le Président, cet homme le voici. C'est M. Blanco. Il est parti à la retraite il y a quelques mois seulement". En agissant ainsi, Bernard Le Noan voulait associer tous ceux qui, depuis 20 ans, font tourner le RER-A. D'ailleurs, comme le confirmera ensuite un de ses collègues, "aujourd'hui, c'est la victoire de l'amitié". □

Le clou des attractions. Un train vapeur effectuait des aller et retours entre Boissy et Joinville. Il était plus bondé qu'un RER à l'heure de pointe !

Si on n'en est là aujourd'hui, c'est bien grâce à Bernard. Ils étaient nombreux à tenir ces propos parmi les agents de FE chargés de l'animation des diverses expositions sur les 20 ans de la ligne Nation-Boissy.

"Bernard", c'est Bernard Le Noan, sous-chef de poste dans le tronçon central.

"J'avais un ami passionné de chemin de fer et qui rêvait de faire venir un train à vapeur pour fêter l'anniversaire du RER. Quand il est décédé en 1986, j'ai décidé de tout mettre en œuvre pour faire aboutir son idée."

Pendant 2 ans, Bernard Le Noan va effectuer des recherches, nouer des contacts, dénicher des documents, trouver une association prête à faire venir une locomotive à vapeur... Sur ligne, une

Le pari est gagné. L'équipe FE qui a préparé les manifestations sur la ligne de Boissy se retrouve pour la photo de famille.

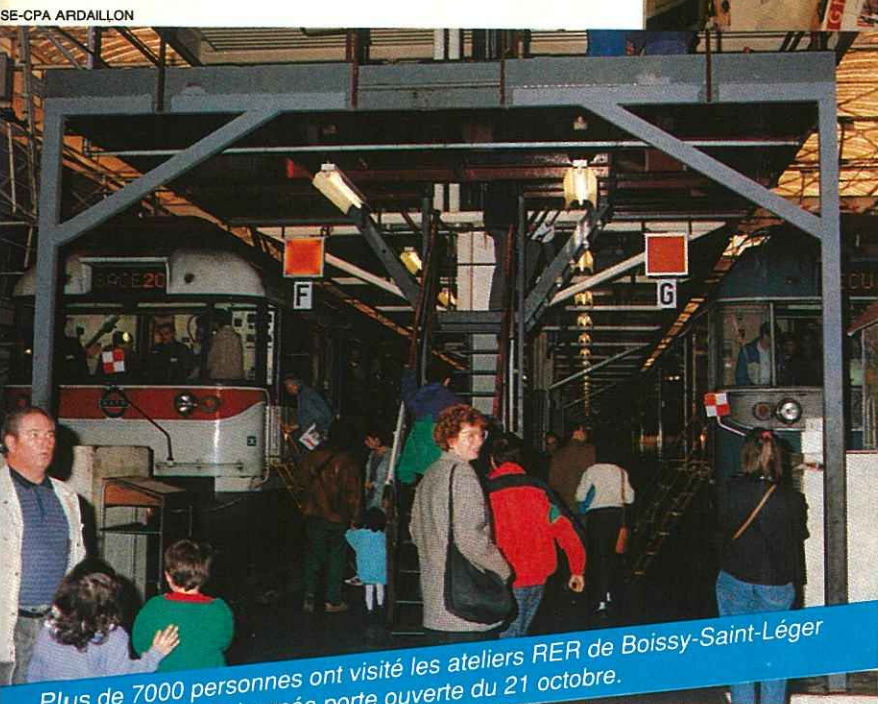
La fête à BOISSY

**LE PUBLIC
ÉTAIT AU
RENDEZ-VOUS**



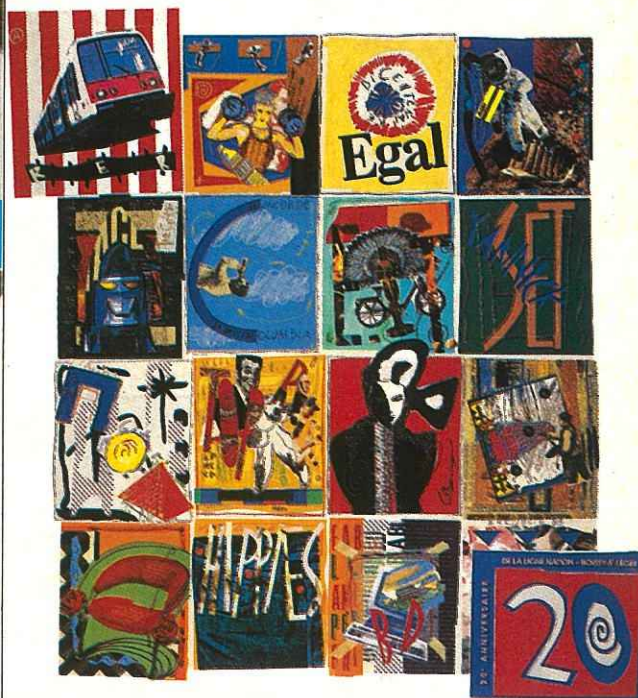
Le train expo et les 2 expositions fixes d'Auber et Nation ont accueilli des milliers de visiteurs.

SE-CPA MARGUER

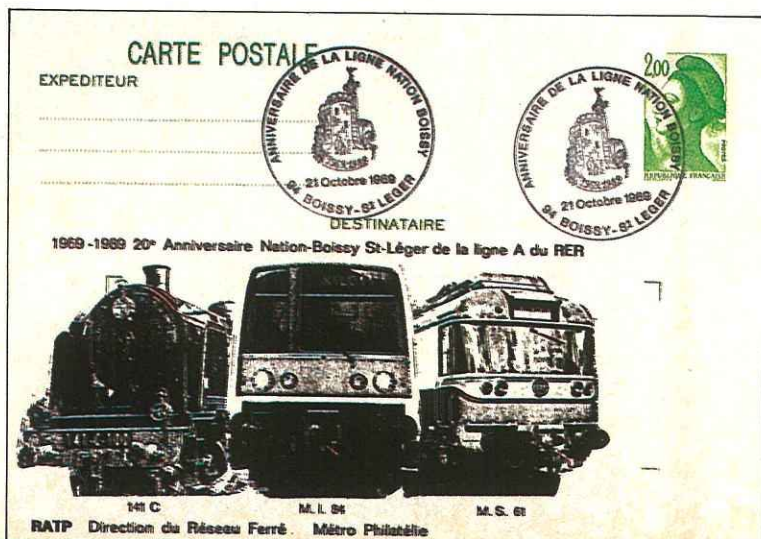


Plus de 7000 personnes ont visité les ateliers RER de Boissy-Saint-Léger à l'occasion de la journée porte ouverte du 21 octobre.

**ÇA FAIT 20 ANS
QU'ON AVANCE ENSEMBLE**



RATP



ÇA N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES

Un accident est vite arrivé. Mais après, commence une fastidieuse période de démarches entre l'agent victime d'un accident du travail et le service du Contentieux. Période souvent mal vécue par l'accidenté qui ne comprend pas toujours les demandes des services juridiques considérées parfois comme de pures et simples tracasseries.

Un dimanche après-midi, Patrick DURAND*, inspecteur au réseau ferré, s'apprête à effectuer sa tournée en ligne. En empruntant un escalier d'accès au quai, il tombe et se blesse à la main. P. DURAND alerte immédiatement son sous-chef de ligne, puis se rend chez le médecin à la fin de son service. C'est à partir de ce moment là que "tout commence..." remarque-t-il, "il faut remplir divers imprimés (cela vaut moins pour l'agent que pour son supérieur) en nombreux exemplaires et il n'y a pas toujours de carbone...; ne pourrait-on simplifier ces formalités ?". Ce à quoi répond Félix RABBACHIN, chef de la division accidents au service du contentieux (Services Juridiques) : "Le rôle du service du contentieux, contrairement à ce que pensent certains agents, n'est pas de les ennuyer à un moment où ils sont confrontés à un problème, parfois très grave. Nous ne sommes pas là pour leur chercher noise, et le nombre des documents à remplir n'est pas si important.... Nous devons pour chaque agent accidenté, établir un dossier précis avec le maximum de renseignements; le moindre témoignage peut avoir son importance pour déterminer la nature de l'accident.

C'est pourquoi, il nous arrive parfois d'être obligés de mener une enquête pour une déclaration d'accident incomplète ou imparfaitement remplie et, croyez-moi, ce n'est pas pour le plaisir !". Accident survenu à l'occasion et sur le lieu du travail et ayant entraîné une lésion corporelle : toutes les conditions semblent réunies pour que l'accident arrivé à P. DURAND soit reconnu comme accident du travail. Cependant, trois semaines plus tard, celui-ci reçoit une lettre des services juridiques l'informant que la nature d'accident du travail n'est pas retenue dans son cas. Il est précisé que ce refus n'a qu'un caractère provisoire, seule l'enquête à venir permettant de déterminer sa nature exacte. Si P. DURAND n'a considéré cet envoi que comme une phase de la procédure, "cette lettre, rédigée en termes juridiques provoque l'inquiétude des agents. Certains viennent me voir, après l'avoir reçue, pensant que la RATP refuse de reconnaître leur accident comme un accident du travail. Une note d'accompagnement plus explicite éviterait cette réaction chez des agents encore sous le "choc" de leur accident." Cette lettre, qui s'inspire de l'imprimé utilisé par la Sécurité Sociale, n'a qu'un caractère conserva-

FEUILLES D'ACCIDENT DU TRAVAIL OU DE MALADIE PROFESSIONNELLE

* Régime spécial de sécurité sociale institué en vertu du décret 1506 du 23 décembre 1950, modifié par le décret 64-93 du 22 décembre 1964 (JO du 29 janvier 1965)

A REMETTRE A L'AGENT VICTIME D'UN ACCIDENT DU TRAVAIL

CARNET A* VOLET N° 1

INSTRUCTIONS

direct de l'agent blessé victime du présent accident, après y avoir joint les mentions "accidenté de travail" ou "malade professionnel" et l'indiquer le premier et le plus ancien des lieux de travail, à l'aide de papier carbone, s'il remet dans le carnet un ou plusieurs autres documents (notamment un certificat médical) et doit être remis par l'agent au MÉDECIN.

Le service du contentieux, après avoir reçu le dossier, se prononcera sur la nature de l'accident et, le cas échéant, émettra une note d'accompagnement. Cette note sera remise à l'agent par le service du contentieux, après avoir été lue et signée par le chef de service. Elle sera remise à l'agent par le service du contentieux, après avoir été lue et signée par le chef de service. Elle sera remise à l'agent par le service du contentieux, après avoir été lue et signée par le chef de service.

Le Chef de Service.

RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

83, 111 QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS - 75008 PARIS

* Régime spécial de sécurité sociale institué en vertu du décret 1506 du 23 décembre 1950, modifié par le décret 64-93 du 22 décembre 1964 (JO du 29 janvier 1965)

FEUILLE ACCIDENT DU TRAVAIL OU DE MALADIE PROFESSIONNELLE

CARNET A* VOLET N° 2

A remettre au médecin ou spécialiste, à l'assistance médicale ou à l'assurance maladie, pour qu'il établisse le certificat médical et le transmette au service du contentieux.

RATP, SECTION ACCIDENTS DU TRAVAIL - BOITE POSTALE 70 75271 PARIS CEDEX 08

75271 PARIS CEDEX 08

ET DESIRE ETRE REGLE DE LA FAÇON SUIVANTE

• à mon C.C. Postal ou bancaire

• par l'intermédiaire de mon mandataire

NOM DU PRATICIEN

Adresse

Spécialité

N° IDENTIFICATION (indispensable pour le règlement)

Mot 018920 10 500 17.000

*ELL a volontairement choisi un nom d'emprunt pour cet agent, mais les faits racontés et les réflexions émises sont entièrement véridiques. Ils sont caractéristiques, même si l'accident est en l'occurrence relativement bénin, des situations et des opinions d'un grand nombre d'agents, victimes d'un accident du travail.

toire; elle est rédigée en termes juridiques, il est vrai", reconnaît F. RABBACHIN, "mais parfaitement compréhensibles qui ne paraissent pas prêter à confusion. D'autre part, elle n'est envoyée que lorsque le manque de précision de la déclaration ne permet pas de se prononcer sur la nature de l'accident..

Médecin de famille, médecin-chef du service médical, médecin-conseil du contentieux : les visites succèdent aux visites.

" Si je n'ai pas eu à me plaindre de ces visites, lors de mon accident, certains de mes agents n'ont pas compris l'intérêt du contrôle médical du contentieux " regrette P DURAND : " - accueil impersonnel, lecture rapide du dossier et quelques instants plus tard l'agent se retrouve dans le couloir du 6 ème étage de Bercy sans avoir obtenu toutes les explications qu'il aurait souhaitées - sont des remarques souvent entendues " .

Lors de la guérison, si il y a incapacité permanente, le médecin indiquant la date de la dernière visite, con- sulte, ainsi que toutes les pièces, Hormis les cas d'urgence, faute aux dispositions qui prévalent à la Caisse, dans le cas prévu au deuxième alinéa, tenu pour responsable des honoraires.

Un certificat médical distinct doit être établi de guérison ou de consolidation est fixé à la reprise du travail.

(*) Autorisée à signer le certificat médical du travail : l'ordonnance n° 1064 du 23-11-1984, J.O. du 23 janvier 1985.

DES DATES ...

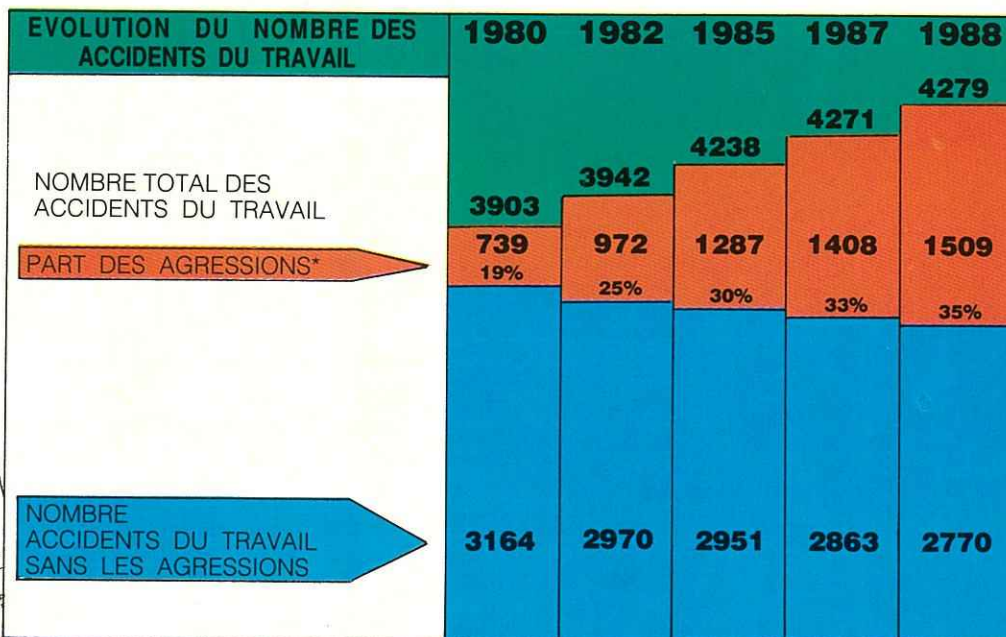
" Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise. (art.L 411-1, code de la sécurité sociale)".

Avant même que la loi sur les accidents du travail soit promulguée en avril 1898, la CMP, dans la convention passée avec la ville de Paris en janvier 1898, garantissait ses agents contre le risque "accident du travail".

Le régime spécial de sécurité sociale de la RATP est confirmé par l'avis du Ministre du Travail et de la Sécurité sociale de février 1949, et le décret de décembre 1950 dispose que la Régie dispense à ses agents des prestations au moins équivalentes à celles du régime général de la sécurité sociale dans les conditions fixées par le statut du personnel.

Et même plus avantageuses pour l'agent qui bénéficie de la gratuité totale des soins et qui perçoit, quelque soit la durée de son arrêt de travail, son plein salaire : une allocation de secours étant perçue en remplacement des primes non versées.

... ET DES CHIFFRES



La diminution du nombre d'accidents du travail, (non compris les agressions), est en partie due à la politique de prévention menée en matière de sécurité par l'entreprise; telle, par exemple, l'exposition "Sauvegarde de la vue" réalisée par l'antenne Hygiène et Sécurité de RM, destinée à sensibiliser le personnel au port de protections et qui est présentée cette année dans les différents dépôts du réseau routier.

* Les agressions, de nature très diverses, n'entraînent pas toujours un arrêt de travail.

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
13 rue de Bercy - 75012 Paris

CONTRÔLE MÉDICAL ACCIDENTS DU TRAVAIL
191, rue de Bercy - 75012 Paris

CONVOCAZIONE AU CONTRÔLE MÉDICAL Carnet C

Nom : _____
Matricule : _____
Adresse : _____

Accident du travail de : _____
Grade ou emploi : _____
Attachement : _____

Vous êtes prié de bien vouloir vous présenter aussitôt après avoir consulté votre médecin traitant ou, si vous êtes allés au hôpital, dès que vous êtes sorti de l'hôpital, au Cabinet du Médecin-conseil : 191, rue de Bercy, 75012 Paris.

Le permis de travail (6-7-11)
de 9h à 12h30 Les lundi, mardi, jeudi
de 14h à 18h30 Les mercredi, vendredi
de 9h à 12h30 Le samedi
de 14h à 18h30 (sauf jours fériés exceptés)

Vous voudrez bien vous munir des pièces suivantes :
• certificat médical établi par votre médecin traitant,
• volet n°1 de votre feuille d'accident.

AVIS IMPORTANT AUX BLESSÉS DU TRAVAIL
Les risques accidents du travail et maladies professionnelles sont couverts par la Régie dans le cadre des dispositions légales et réglementaires (article 91 du statut du personnel et 1, 2 et 4 du décret du 23 décembre 1950).

Article 485 du Code de la Sécurité Sociale
Le contrôle médical de la victime pendant la période d'incapacité temporaire dans le cas de reclassement est exercé dans les mêmes conditions et sous les sanctions qu'en matière d'assurance maladie, sous réserve des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

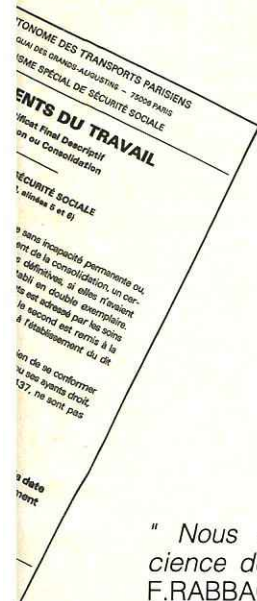
Au cas où vous ne vous présenteriez pas, comme vous y êtes invité, des indemnités supplémentaires vous seront prélevées sur votre salaire (statut du personnel et article 14 du décret du 23 décembre 1950).

Cependant, vous n'aurez pas à vous présenter à ce contrôle si vous cessez votre travail.

(*) Si vous êtes allés au hôpital, au 13 rue de Bercy, 75012 Paris, vous devrez vous munir de la feuille d'accident.

(*) Indiquer la nature de l'accident.

Mot. 014 60716 - 01-60-18-000



" Nous avons tout-à-fait conscience de ce problème", répond F.RABBACHIN " Nous essayons de le résoudre avec l'aide de nos médecins, d'autant plus qu'un nombre important d'accidentés sont des agents victimes d'une agression. Ils la vivent difficilement et nous devons leur porter une attention toute particulière. Nous avons déjà réglé des problèmes matériels tels l'accueil des agents dans la salle d'attente qui a été améliorée, l'installation de sonnettes pour éviter toute entrée intempestive dans le cabinet médical alors que le médecin s'entretient avec un agent. Et il reste encore à faire..."

Quatre mois après son accident, P. DURAND est convoqué devant la commission des accidents du travail qui lui notifie le montant de son incapacité. Il fera appel et recevra, un mois plus tard, une nouvelle convocation qui confirmera la décision. "Cette commission", précise F. Rabbachin, est une originalité de la gestion du risque accident du travail à la RATP. Elle permet à l'agent d'y participer et de se faire assister, lors de la discussion de son dossier, par les représentants du Conseil de Prévoyance en présence des représentants syndicaux. Dans tous les autres organismes, l'étude de chaque accident se fait, en effet, sur pièces. La pratique suivie par la Régie est unique en son genre".

35 % des accidents du travail sont dus à une agression en 1988. Lié au climat général d'insécurité, ce pourcentage est en recrudescence : 10% en 1971, 19 % en 1980, 30% en 1985.

"Ces agressions", explique Marc GIRARDOT, adjoint au chef du service FE, " sont péniblement vécues par les agents, qui, déjà affectés par leurs conséquences physiques, psychologiques, parfois matérielles, ont le sentiment d'un désintérêt, d'un manque de solidarité, voire d'incompréhension de l'entreprise à leur égard. En outre, pour le voyageur, elles ont pour conséquence des débrayages et des perturbations dans le trafic. Si ces mouvements ont, certes, valeur de symbole, ils ne règlent pas pour autant ce problème difficile.

C'est une nouvelle agression, le 24 décembre 1987, à la station Bobigny-Pablo Picasso, contre deux conducteurs et un agent de maîtrise qui conduit le réseau ferré à réagir. " Après la signature d'un protocole d'accord avec cinq organisations syndicales (SAT, GATC, FO-ATMIC, Indépendants et CFTC), précise M. GIRARDOT, " une commission est créée avec pour mission d'étudier et de définir les moyens d'aide et d'assistance à apporter aux agents victimes d'agression". Prévention des agressions, information sur les démarches à suivre, assistance immédiate après l'agression, aide dans les relations avec les services médicaux et le contentieux.....une vingtaine de mesures sont proposées par la commission et mises en oeuvre au cours du premier semestre 88.

A la suite de ces travaux, une Cellule d'Assistance (administrative et de conseil juridique) a été mise sur pied. Elle se tient à la disposition des agents* pour les aider à résoudre tous les problèmes auxquels ils peuvent être confrontés à la suite d'une agression.

Composée d'un cadre du contentieux et de deux agents de maîtrise du contrôle itinérant et du contrôle RER, elle a assisté, en 1988, 54 agents et organisé des réunions d'information avec des groupes de cinq ou six agents particulièrement "exposés" : contrôleurs, équipes Sisyphe... auxquelles ont participé environ 150 agents.

En octobre 88, un guide "Protection Assistance aux agents" est envoyé à tous les agents de contrôle et de la Surveillance générale qui précise les démarches à suivre à la Régie mais aussi, l'agression étant un délit, la procédure pour obtenir réparation du préjudice subi. Depuis il est remis à tout nouvel agent.

Enfin, en juin dernier, un questionnaire a été envoyé aux agents victimes d'une agression pour connaître, précise M. GIRARDOT, "leur réactions et leurs propositions sur l'action menée à FE depuis juin 88 pour améliorer la prévention et la solidarité de l'entreprise avec ses agents."

*Elle est installée à la station Bastille, ligne 1, quai direction "Château de Vincennes".
(les mardi matin et jeudi après-midi tél : 42120.)

1988 : nombre d'agressions commises

- contre les agents de la Surveillance générale (pour un effectif de 300 agents)	172
- les agents stations et trains	254
dont : à l'occasion d'un contrôle : 75	
de surveillance : 124	
de vol : 27	
- les agents de contrôle	415

(NB) En septembre dernier, les procédures administratives ont été allégées : les agents n'auront plus désormais à se présenter systématiquement chez le médecin-conseil en cas d'arrêt de travail. Mais uniquement lorsque ce dernier le jugera nécessaire.

Pour P. DURAND qui a finalement accepté la décision prise à son égard, aujourd'hui, quelques vingt mois après, "l'affaire" est terminée. Cependant elle lui a permis de vérifier que, "dans le domaine des accidents du travail, les agents, sauf ceux victimes d'une agression, (voir encadré FE. Protection assistance aux agents) ne sont pas informés, ils ne savent pas ce qu'il faut faire, ne connaissent pas leurs droits, les délais à respecter, les actions à tenter...". "Ce n'est pourtant pas faute de documents mis à leur disposition !" rétorque F. RABBACHIN, "les agents peuvent toujours se renseigner auprès de leur secrétariat ou de leur bureau de gestion. Mais, le fait est là, effectivement : les agents vic-

times d'un accident du travail ignorent pratiquement tout de la procédure à suivre ! Conscient de cette carence je suis prêt à agir pour assurer l'information en ce domaine. Comment? Peut-être faut-il créer une cellule information sur les accidents du travail en liaison avec les autres directions ? ou assurer l'information des agents lors du recrutement, lors du commissionnement? ou encore donner une formation aux agents chargés de gérer le personnel - secrétariat, bureau de gestion... Informer les agents permettrait d'éviter bien des désagréments aux victimes d'accidents du travail. Je suis partant.....". □

Simone FEIGNER

CONSEIL DE PRÉVOYANCE

RATP

Déclarer immédiatement tout accident même s'il paraît bénin, réunir des témoins, faire constater l'accident par un médecin.... sont autant de conseils donnés par le Conseil de Prévoyance.

Créé par la convention passée entre la ville de Paris et la CMP en 1898, composé d'élus du personnel, il a pour mission d'aider et de secourir tant dans les domaines maladie, maternité qu' accidents du travail les agents. Procédure à suivre, actions éventuelles à tenter, délais à respecter : le Conseil assiste les victimes d'un accident du travail qui le souhaitent. Il siège également aux commissions d'accidents du travail et de recours amiable avec possibilité d'examen contradictoire entre le médecin du contentieux et ses propres médecins.

Pour qui s'est penché sur les textes juridiques relatifs aux accidents du travail ou pour qui a assisté à une des commissions d'A.T., le: "tu viendras nous voir à la fin de la commission, t'en fais pas, je te dirai ce qu'il faut faire... t'inquiète pas surtout !" lancé par le représentant du Conseil semble être une aide bien précieuse pour l'agent accidenté, ignorant tout ou presque du jargon juridique et perdu dans les démarches.

L'ART DU TRANSPORT

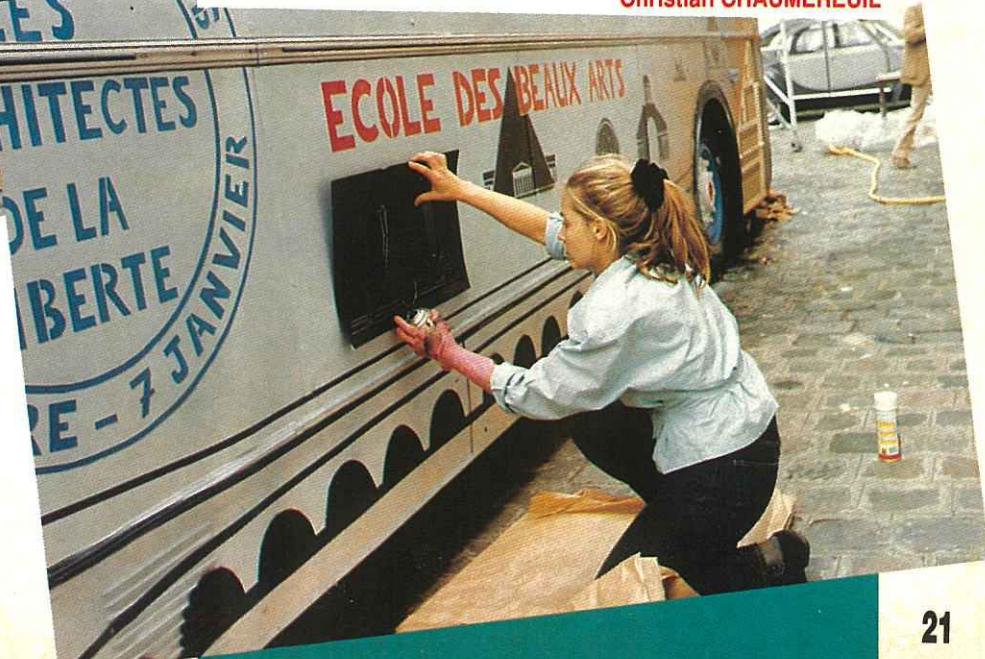
**Pendant un mois,
un bus décoré a assuré la promotion
d'une exposition réalisée par
l'Ecole des Beaux-Arts.
Une première à la RATP.**

Eté 1989 : l'école des Beaux-Arts prépare une exposition sur "Les architectes de la Liberté" et elle souhaite trouver des moyens de promotion originaux pour cette manifestation. Souvenez-vous ! En 1983, à l'occasion d'une précédente exposition consacrée aux bus décorés de Colombie, les lignes RATP desservant les Beaux-Arts s'étaient transformées en publicité itinérante. Alors pourquoi cette fois ne pas décorer entièrement un bus ? Réponse favorable de la RATP... Le premier projet prévoyait de transformer un bus en une sorte de temple antique roulant. Mais un bus doit rester un bus. Ou du moins ne pas avoir une apparence trop éloignée de celle des autres véhicules RATP. Sinon le service des Mines pourrait faire les gros yeux, imposer une ré-immatriculation du véhicule, voire même interdire son utilisation en service voyageur. Un projet de fresque décorative est alors proposé par deux élèves des Beaux-Arts : Marie-Paule Cassagne et Jean-François Salvat. Fin septembre, la voiture 7635 passe en peinture dans la cour de l'école des Beaux-Arts. Du 3 octobre au 4 novembre, elle est mise en service régulier sur 4 lignes (48, 39, 24, 95) desservant le quartier des Beaux-Arts. Une première dans l'histoire de la RATP. Des bus décorés : la Régie en fait circuler depuis 6 ans sur Orlybus. Mais c'est une sorte d'auto-pub pour souligner l'existence de la ligne (voir article page 6). Quant à des bus décorés à des fins publicitaires : tout le monde à encore en mémoire l'échec de 1987 avec les bus noirs et blancs du whisky Black and White. Alors une première qui restera un cas unique ? Un bus décoré pose des problèmes d'entretien : "tenue" des décorations à la machine à laver, difficulté des retouches en cas d'accrochage, spécialisation du véhicule sur une ligne... Alors, un coup sans suite ? "A voir en fonction des circonstances", souligne-t-on côté réseau routier.

Christian CHAUMEREUIL



Marie-Paule Cassagne (à droite)
Jean-François Salvat : (ci-dessus)
les deux artistes des Beaux-Arts
en plein travail sur la voiture 7635.



DANGER, VIRUS!

avons diffusé cette note d'avertissement."

On connaît aujourd'hui une quarantaine de virus qui s'attaquent aux micros compatibles PC. La Régie dispose des anti-virus contre les cinq plus fréquents d'entre-eux. Quand il n'y a pas d'anti-virus, il faut souvent employer la chirurgie pour combattre l'infection (sauvegarde des fichiers de données, réinitialisation du disque dur et réimplantation de logiciels sains).

"Indirectement, l'affaire du Vendredi 13 est une bonne chose, commente P. Hildebrand. Elle aura fait découvrir aux utilisateurs de micros les risques des virus... Beaucoup de gens s'échangent des disquettes de programme et c'est par le biais de ces transferts entre micros que se propagent les virus. Une fois contaminés, beaucoup d'utilisateurs hésitent à nous consulter. Ils ont un peu honte de s'être laissé piéger." Avec la multiplication des micros et des réseaux micro-informatiques, la lutte anti-virus devient une préoccupation majeure. "La meilleure arme, c'est encore la prévention", confie P. Hildebrand. De plus en plus de choses sont aujourd'hui informatisées. Si un virus foudroyant bloquait une partie des micros de la Régie, les conséquences pratiques pourraient déjà se révéler désastreuses. "C'est le revers de la médaille. Nous allons devoir apprendre à vivre avec les virus."

Christian CHAUMEREUIL

(*)Service des études et de l'organisation

Anti-virus

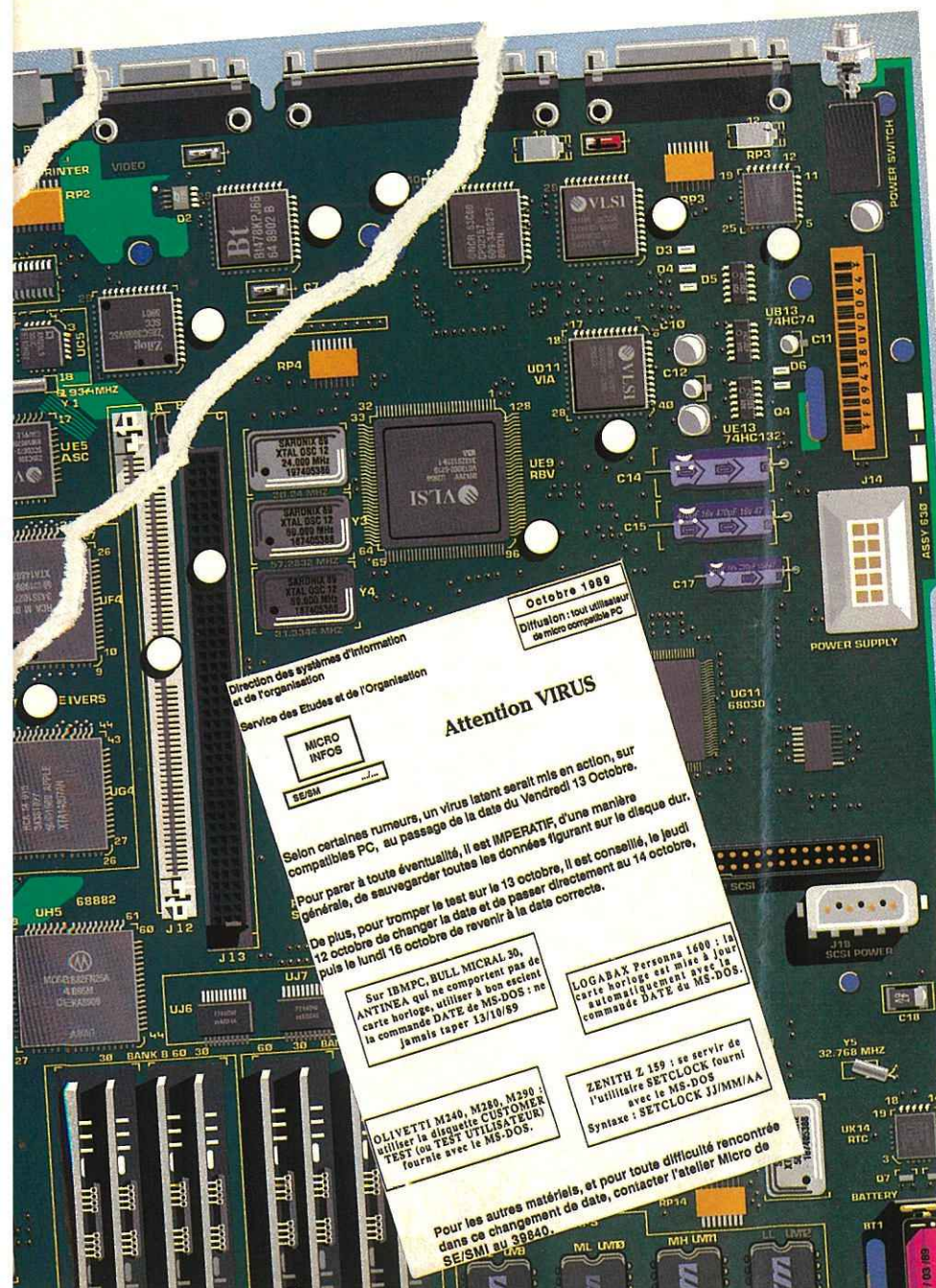
Ce sont des programmes qui détectent la présence des virus dans les micro-ordinateurs. Chaque anti-virus est spécifique d'un virus. Certains anti-virus "éjectent" les virus qu'ils découvrent, nettoyant ainsi automatiquement le disque dur du micro. Mais dans la plupart des cas, l'utilisateur doit procéder lui-même à l'élimination du virus. Après sauvegarde des données, le ou les logiciels contaminés sont éliminés et remplacés par des logiciels sains. Pour relancer un micro victime d'une affection virale grave, il faut se résoudre à réinitialiser le disque dur. Si les données et les programmes mis en mémoire n'ont pas été sauvegardés, ils sont irrémédiablement perdus.

Contamination

A l'instar de la grippe, un virus informatique se propage par contact entre un micro sain et un micro contaminé. Le contact se fait directement (lorsque 2 micros échangent des informations par le truchement des réseaux de télécommunication: téléphone, Transpac. Ici, le contact "direct" peut se faire à des milliers de kilomètres de distance!), ou indirectement (par l'intermédiaire de disquettes sur lesquelles sont copiées des programmes contaminés). Un virus peut facilement se propager en quelques semaines dans le monde entier.

Canular et terrorisme

D'où viennent les virus informatiques? La plupart sont l'œuvre de mauvais plaisants (genre informaticiens en herbe) qui ont le goût de la plaisanterie ou qui souhaitent se faire un coup de pub. Certains groupes terroristes ont néanmoins tenté de faire des virus informatiques une arme redoutable. En 1988, Israël fit la chasse à un virus micro qui devait se déclencher le jour anniversaire de la fondation de l'état hébreux. Enfin, les virus informatiques ont également inspiré certains maîtres-chanteurs désireux d'obtenir le versement d'une rançon. Les sociétés Apple et IBM auraient été victimes de ce racket des temps modernes.





Une nouvelle trouvaille au groupement des ouvrages d'art :

APRES RAMSES, CLEOPATRE ?

Plusieurs millions de francs d'économies, beaucoup de temps gagné et de fatigue évitée, c'est le résultat obtenu par une équipe chargée de l'entretien des "ouvrages d'art" du métro. Après Ramsès 1 et Ramsès 2*, qui facilitaient les opérations de renouvellement des appuis du métro aérien, ils ont imaginé une nacelle élévatrice qui rend le procédé encore plus efficace. Elle a permis, en outre, de reprendre des travaux auparavant sous-traités.

L'aventure pourrait avoir un autre prolongement: Super-Ramsès.

Ils étaient quatre en 1987 et ils le sont toujours. Cependant, aux cotés de Gérard Barbarin, Gérard Gémeiner et Joël Le Cam, Agustin Alvarez a remplacé Michel Morvan, parti de la RATP. Leur travail, entretenir les ouvrages métalliques du métro aérien, et notamment les appareils d'appui qui articulent la poutre métallique sur la colonne qui la supporte. Leur manie, avoir des idées et les mettre en pratique. Dernier exemple, une nacelle-atelier.

Après avoir simplifié le remplacement des "rouleaux" avec Ramsès 1 et 2, il restait à améliorer l'accès au sommet des colonnes de fonte ou de maçonnerie.

Ramsès avait permis de remplacer les lourdes "palées anglaises" par un échafaudage plus léger, pour les travées jusqu'à 27 mètres de lon-

gueur. Ce qu'ils viennent de mettre au point, c'est une nacelle-atelier "en forme de U" qui vient s'inscrire autour de la colonne. Cette nacelle est portée au niveau du plan de travail par un engin de chantier à bras élévateur télescopique. Ce procédé apporte plusieurs types d'économies: pas d'échafaudage à monter et à démonter; pas d'emprise au sol et donc pas d'autorisation à demander; adaptation possible de la hauteur et de la position de travail; une nuit de travail au lieu de trois par colonne.

Super-Ramsès?

En outre, cette nouvelle méthode de travail a permis de confier ces interventions à des agents de la RATP qui, auparavant, étaient chargés d'assurer la sécurité des chantiers.

Une douzaine d'appuis ont déjà été changés avec cette nouvelle technique. D'ores et déjà, nos "quatre mousquetaires" - comme nous les avons nommés en 1987- veulent donner naissance à Super - Ramsès, une amélioration qui permettrait de s'attaquer aux grandes travées supérieures à 27 mètres, encore impossibles à traiter avec Ramsès 2 en raison de l'importance des charges à soulever.

En baptisant leur premier projet Ramsès (voir encadré), avaient-ils déjà en tête que la Dynastie des Ramsès va de 1 à 11? Par contre les Pharaons étaient toujours des hommes. Il faut attendre Cléopâtre pour trouver un célèbre nom féminin, au pays des ouvrages d'art que sont les pyramides, s'ils veulent garder la même logique pour baptiser leur nouvelle réalisation**. ■

Jacques MARION

* Ramsès: Remplacement des Appuis Mobiles Sans Emploi de Soutènement. Voir ELL septembre, novembre et décembre 1987.

** Pour l'instant, l'objet n'est pas baptisé. Cette suggestion n'engage donc que l'auteur, qui a compris que la mobilité de cette nacelle permettait de "mettre son nez partout".

LA DYNASTIE DES RAMSES

1987 une équipe de 4 techniciens présente le projet **RAMSES** (Remplacement des Appuis Mobiles Sans Emploi de Soutènement). Le principe est de soulever la travée métallique, en prenant appui sur la colonne au lieu du sol, grâce à un système de vérins. Ainsi, les lourdes "palées anglaises" sont remplacées par un échafaudage léger. Gains: 10 mètres carrés au sol au lieu de 80, 2 jours au lieu de 60, 35000 francs au lieu de 300000.

RAMSES 2 est une version plus compacte et en alliage d'aluminium qui remplace Ramsès 1 et permet, en outre, de traiter des travées en courbe et les piliers en maçonnerie.

LA NACELLE permet de supprimer toute emprise fixe au sol, de réaliser le changement des appuis en une seule nuit, de limiter les coûts externes à moins de 1000 francs l'unité.

SUPER-RAMSES, à l'étude, devrait permettre de changer les plus gros appareils d'appui, pour lesquels il faut encore des étalements lourds et coûteux.



LA RONDE DES CHANTIERS

D'ouest en est, en passant sous les rues de Paris : voilà en résumé notre programme de visite des principaux RATP en Ile de France.

Vers l'Ouest

Les travaux de prolongement de la ligne 1 vers La Défense avancent en respectant à la lettre le planning. Le premier quart du passage souterrain routier sous l'avenue Charles de Gaulle est terminé. Depuis le printemps, les travaux du second quart sont en route. L'ancien terminal bus a d'ailleurs été démoli et reporté provisoirement au niveau de l'avenue de Madrid. L'ancienne salle des billets du métro Pont de Neuilly a elle aussi disparu sous les marteaux piqueurs. Enfin, les premiers travaux sur le débranchement du métro et la trémie de sortie en direction de La Défense viennent de débuter.

Les travaux d'élargissement du Pont de Neuilly sont achevés côté Puteaux. Côté Courbevoie, ils seront terminés en décembre. Le tablier du pont sera alors découpé, dans le sens de la longueur, en trois morceaux (voir ELL N° 116); la partie centrale sera renforcée pour supporter le poids des rames de métro.

Dans le quartier de La Défense, la construction des murs de séparation entre le métro et la future autoroute A14 sont eux aussi en voie d'achèvement.

1 Les travaux de construction du passage souterrain routier sous l'avenue Charles de Gaulle continue. La première moitié de l'ouvrage (sens La Défense-Paris) devrait être mise en service au milieu de 1990.

2 Un mur en béton sépare l'autoroute A14 (au premier plan) et les voies du métro. Ce sont les éclairages au sodium de l'A14 qui créent cette impression de décor lunaire.



photo N. Audiovisuel

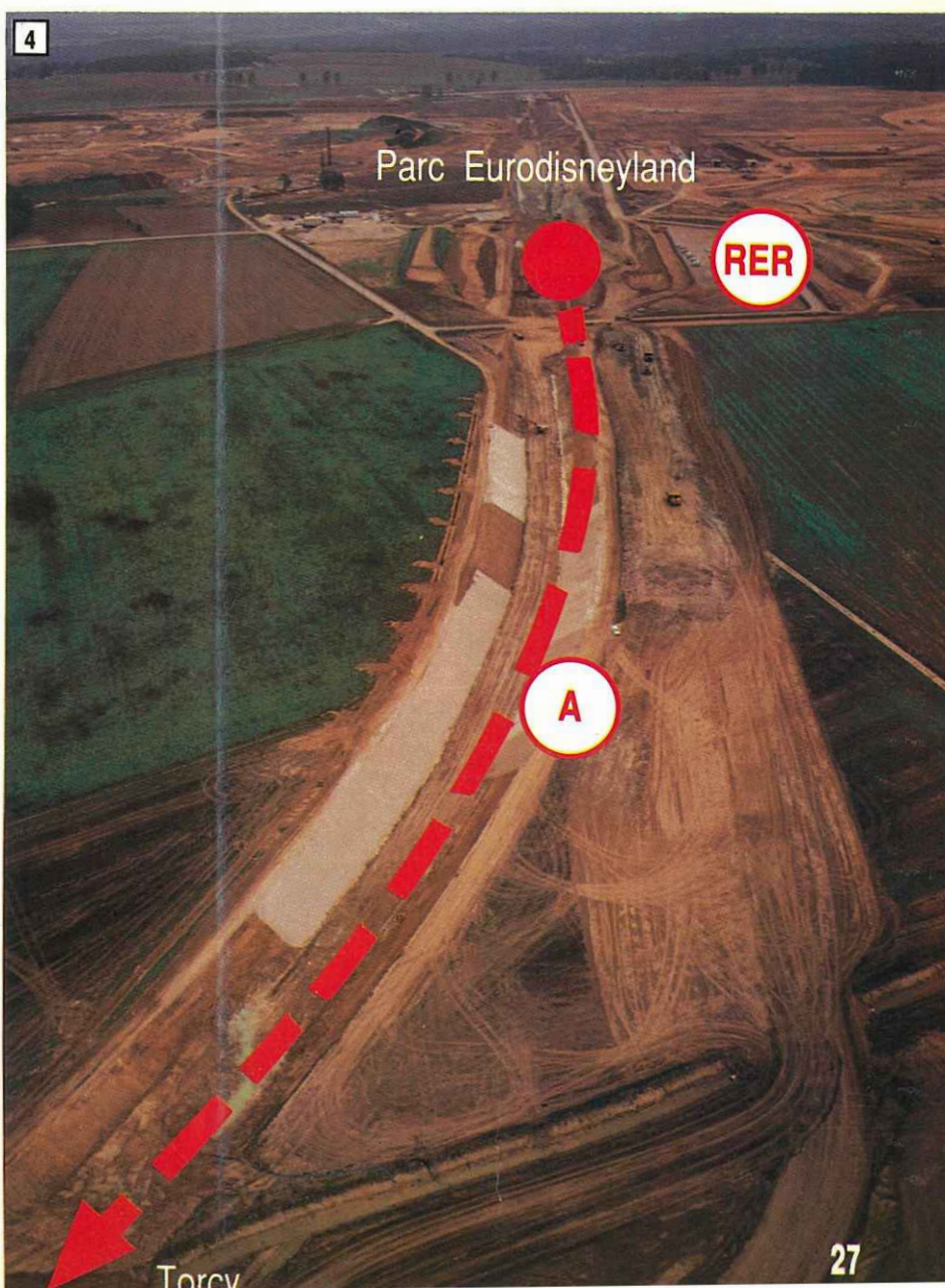
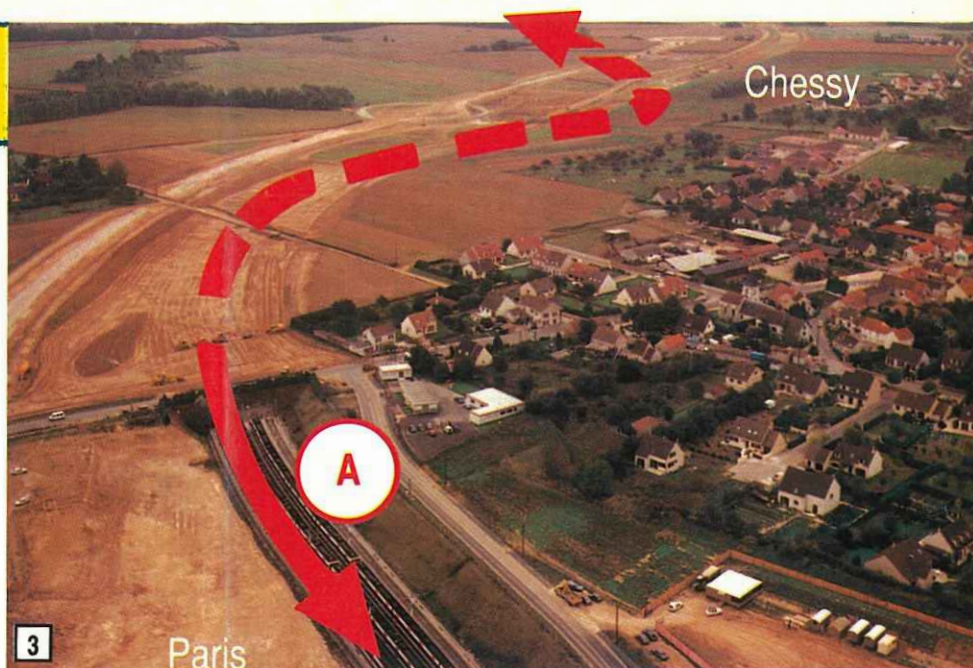


Vers l'Est

1 million 500 000 mètres-cube : c'est le volume de terre et de déblais enlevé durant l'été sur le long des 11 kilomètres du futur prolongement de la ligne A vers Chessy/Eurodisneyland. A la faveur de la sécheresse estivale, les travaux de terrassement ont avancé rondement. Le chantier va s'interrompre durant les mois d'hiver. Au printemps, les travaux de drainage et de préparation de la plate-forme ferroviaire reprendront. La réalisation du gros-œuvre de la partie souterraine de la future gare terminale de Chessy sera aussi lancée. Quant aux travaux de construction des ouvrages d'art, en particulier sur l'autoroute A104 entre Torcy et Collégien, ils se poursuivent tant que la météo le permet.

3 Au-delà des positions de garage de Torcy, le tracé du prolongement vers Chessy / Eurodisneyland apparaît clairement.

4 Les bulldozers et d'autres engins de terrassement ont pris position sur le site de Chessy. La tranchée du RER est creusée (au premier plan). La future gare RER sera construite juste à l'entrée du parc Eurodisneyland dont toute les surfaces ont été nivelées (en haut du cliché).



LA RONDE DES CHANTIERS

Et ailleurs

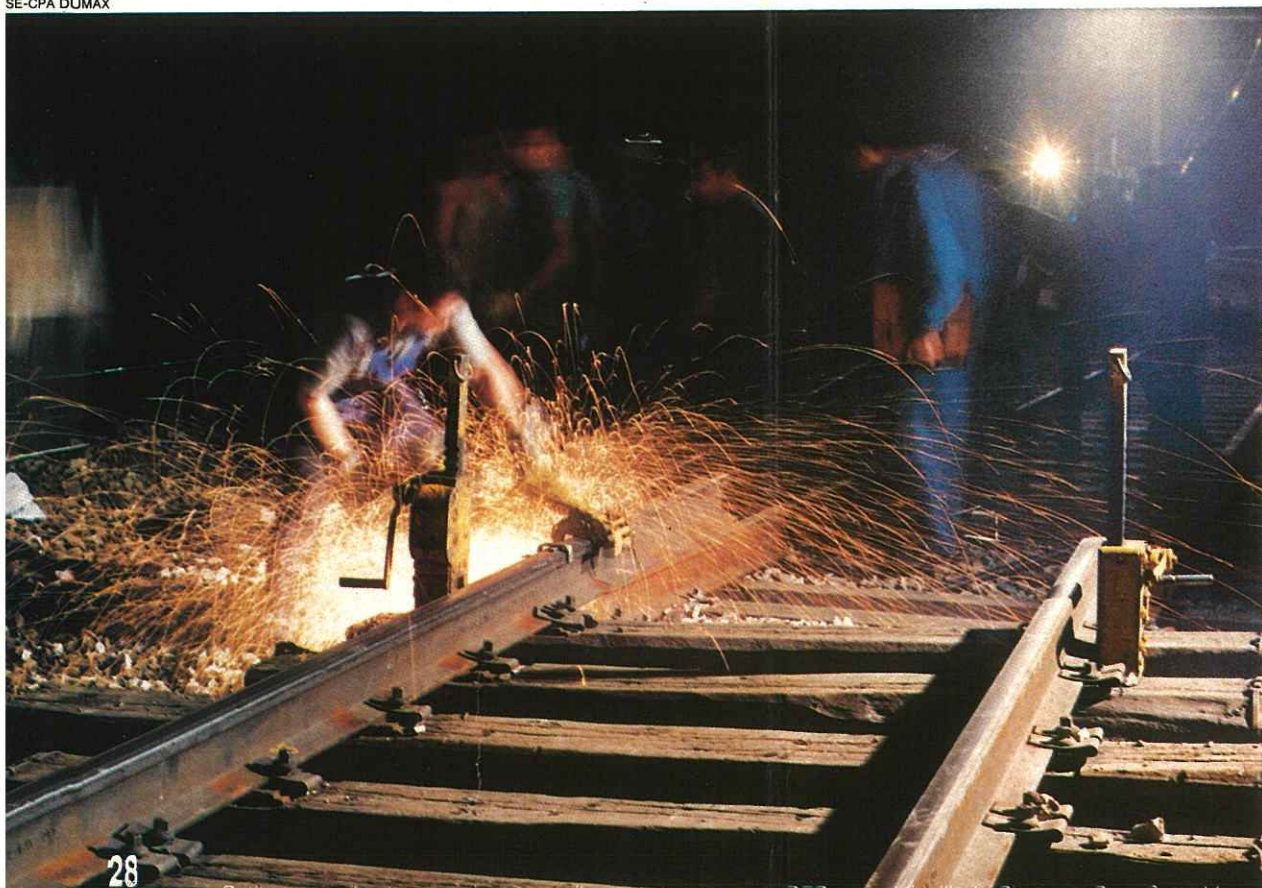
Engagés en janvier 1988, les travaux de renouvellement mécanisé de la voie et du ballast (le RVB) dans la partie centrale de la ligne 7 devraient s'achever en mars 1990 (voir ELL N° 113). Aujourd'hui, le chantier avance en direction de la station Monge à la vitesse de 45 à 50 mètres par nuit. Les principaux problèmes techniques liés au RVB semblent désormais maîtrisés. La progression est toutefois moins rapide que prévue à cause de l'épaisseur inhabituelle de la couche de ballast dans cette partie de la ligne 7. Cela s'explique par le profil très sinueux de la ligne. Les spécialistes du service de la voie ont même dû imaginer une sorte de muret de soutènement préfabriqué, susceptible d'être installé entre les deux voies du métro afin de soutenir l'assise de la voie qui n'est pas en cours de renou-

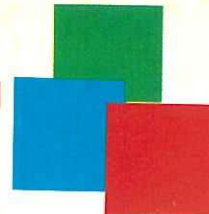
vellement. Une fois achevés les travaux sur la ligne 7, le RVB devrait toucher la partie nord de la ligne 12.

Du début septembre à la fin octobre, la ligne A du RER, entre Joinville-le-Pont et le Parc-Saint-Maur, a été le théâtre d'autres travaux importants de renouvellement de voie. Les travaux de finition s'achèvent actuellement. En 1990, le chantier de renouvellement touchera la section Joinville / Fontenay-Sous-Bois. Il est vrai qu'après 20 années de bons et loyaux services, la voie de la branche Est de la ligne A commence à donner quelques signes de fatigue ! Désormais chaque année, 5 à 6 kilomètres de voies seront renouvelées sur la ligne A ou B du RER. Cela permet d'étaler dans le temps des investissements qui sont lourds (environ 3 millions de francs par kilomètre de voie renouvelée).

Christian CHAUMEREUIL

SE-CPA DUMAX





PRIME 1

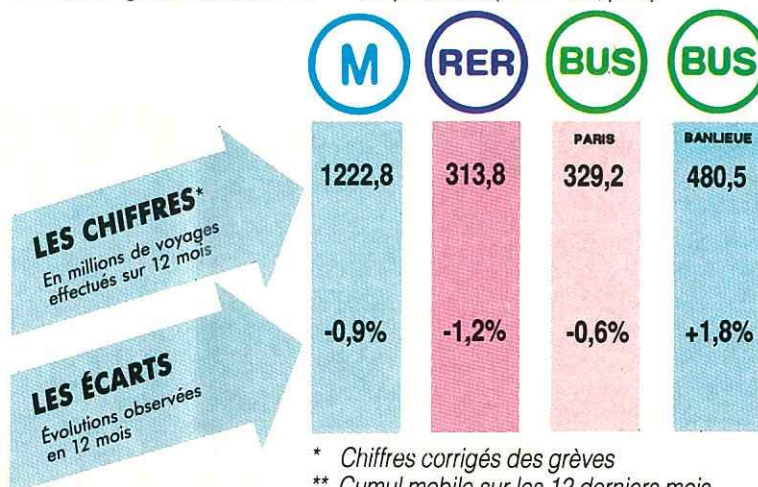
Le magazine Stratégie a décerné à la RATP le premier prix 1989 de la publicité institutionnelle pour sa campagne de recrutement "Bus cherche conducteur". Lancée en octobre 88 (voir ELL n°115) et reprise au printemps, cette campagne a provoqué un afflux de candidatures (13700 demandes d'emploi d'octobre à décembre 1988 contre 6900 l'année précédente). Mais beaucoup de candidats n'ont pas donné suite. Ajoutez à cela la sélection lors des épreuves de conduite au CIP des Lilas.... Résultat: on ne compte aujourd'hui que 350 machinistes embauchés parmi ces candidats. De nouvelles campagnes de recrutement de "conducteurs-machinistes" sont néanmoins envisagées, mais avec de nouveaux "visuels" (affiches, dépliants, etc...) et de nouveaux slogans.



TRAFIC

Après une nette reprise en juillet et août (+0,5% de trafic** en 2 mois), septembre marque le pas (-0,1% par rapport au trafic atteint fin août). Fin septembre le trafic*** de la RATP était de 2372,7 millions de voyages, soit une baisse globale de 0,4% en

un an. C'est sur le RER que la chute est la plus importante. A l'inverse, les bus banlieue continuent à afficher une bonne santé. Au plan de la tendance, nous retrouvons donc une situation comparable à celle du printemps dernier (ELL n°124, p 30)



* Chiffres corrigés des grèves

** Cumul mobile sur les 12 derniers mois

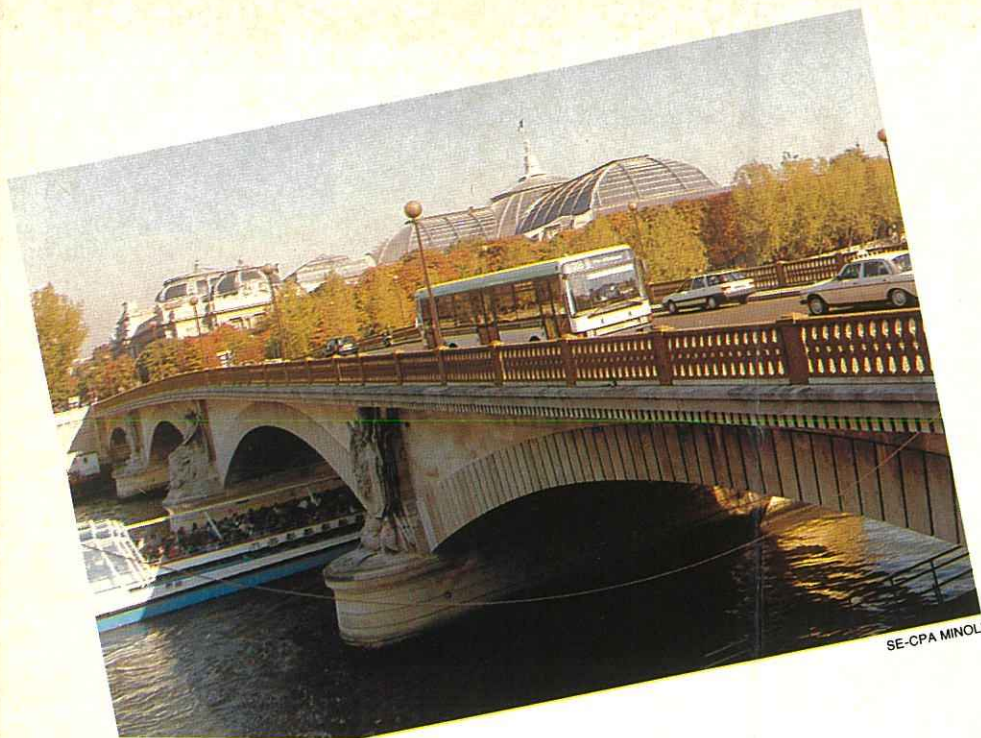
*** D'octobre 1988 à septembre 1989.

DEMENAGEMENT

Depuis le 31 octobre, le dépôt de Clichy a fermé ses portes. Les bus qui étaient remisés dans ce dépôt sont désormais garés à Belliard, à Pleyel ou à Charlebourg. Mais plusieurs autres dépôts (Lebrun, Ivry, Le Hainaut, Croix-Nivert) se sont trouvés impliqués dans cette opération qui s'inscrit dans le cadre de la création du nouveau dépôt Belliard. Ouvert en 1987 avec le transfert des lignes de Malesherbes (voir ELL n°104), Belliard est aujourd'hui le plus gros dépôt de Paris intra-muros et un des plus importants du réseau routier (210 voitures remisées, 12 lignes exploitées). Le dépôt de Clichy ne fermera réellement ses portes qu'en février 1990. D'ici là, le dépôt sert de garage pour les 37 bus articulés qui doivent équiper la ligne 43. ELL reviendra plus en détail sur l'opération "Clichy/Belliard" dans son prochain numéro.

PRIME 2

La RATP a également obtenu un prix de l'affichage, dans la catégorie Services Publics, Annonceurs, pour sa campagne de 4 "visuels révolutionnaires".



LE TIERCE 312

Le "bus futur", rebaptisé "Le Bus/RATP", mais plus connu aujourd'hui sous l'appellation R312 équipe désormais 3 lignes. Après le 38 et le 26, c'est au tour des voyageurs de la ligne 28 (Gare Saint-Lazare / Porte d'Orléans) de faire sa connaissance. Le R312 roule sur le 28 depuis le 1er octobre dernier. Dans quelque jours, il doit faire sa première apparition en banlieue sur la ligne 194 (Porte d'Orléans / Châtenay Malabry). Pour 1990, on parle déjà des lignes 66, 195 et 295.

CHARGEMENT AUTOMATIQUE

Depuis le début octobre, un dispositif automatique de contrôle du chargement en gazole des bus est à l'essai au dépôt de Belliard. Les opérations de mise en place et de retrait du pistolet à carburant dans l'orifice du réservoir se font toujours manuellement. En revanche le reste des opérations (charge en carburant, contrôle du remplissage, arrêt) est automatique. N'étant plus obligé de rester à côté de la pompe à gazole, le "chargeur" aide les agents d'entretien au nettoyage intérieur (aspiration) des bus à la rentrée au dépôt. Si l'expérimentation tentée à Belliard donne des résultats concluants, elle pourrait être étendue.

LES BUS DU DIMANCHE

A partir du dimanche 7 janvier 1990, la desserte de Paris durant les dimanches et les jours fériés sera renforcée. En effet, c'est à cette date que le service sera rétabli sur les itinéraires suivants: 29 Porte Montempoivre / Centre G. Pompidou - 58 Vanves / Pont Neuf - 60 Place Gambetta / Porte Montmartre - 65 Porte de la Chapelle / Gare de L'Est - 67 Porte de Gentilly / Mairie du 14ème. Par ailleurs, le 95 sera prolongé jusqu'à la Porte de Vanves en suivant l'itinéraire du 48. Entre les lignes reviendra plus en détail sur cette nouvelle dans son prochain numéro.

TRAM EN BANLIEUE...

Dans sa conférence de presse du 19 octobre dernier, Christian Blanc, Président de la RATP, a indiqué que le tramway pourrait devenir l'ossature des dessertes banlieue banlieue en région parisienne, complétant ainsi l'effort de maillage entrepris depuis 2 ans au travers d'Autrement Bus. Au cours des 5 prochaines années, la Régie devrait proposer à l'Etat et la Région les éléments "d'une politique des tramways en Ile de France".

SUPERBUS AMELIORE

De nouveaux Superbus (PR 180) arrivent à la RATP. Depuis le printemps 1983, date d'entrée en scène des premiers bus articulés sur les lignes 91 et 183, la Régie a pris livraison de plus de 250 PR180. En 1985, l'articulé de première génération (le PR 180.1) cède la place à l'articulé de deuxième génération (PR180.2). Entre les deux, de petites différences techniques, mais surtout une nouvelle face avant moins anguleuse, relevée d'une sorte de masque noir autour du pare-brise. Depuis quelques semaines, de nouveaux articulés arrivent à la Régie. L'esthétique extérieure des voitures ne change pas. En revanche, le tissu des sièges dans la partie avant est légèrement différent. Dans la remorque arrière, les sièges sont tous équipés de revêtement anti-lacération. Par ailleurs, les deux dernières rangées de sièges sont montées face à face. Cela devrait permettre d'éviter les problèmes (sièges arrachés, dossiers défoncés) rencontrés sur certaines lignes. Au plan technique, l'implantation des organes moteur devraient être modifiée sur certains véhicules afin d'améliorer les opérations d'entretien. D'ici la fin de l'année, 40 PR180 "améliorés" sont attendus à la Régie. Trois d'entre eux iront au dépôt d'Ivry afin de renforcer le parc de la ligne Orlybus. Les 37 autres serviront à équiper la ligne 43 (Gare du Nord / Neuilly) qui sera exploitée en articulé le 1/2/1990.

TRAM A PARIS ?

La "chose" est actuellement avancée par certains élus du Conseil de Paris, qui trouvent le tramway chic, moderne et économe (Le Monde, 12/10/89).



MERCI METEOR

Météor a fait l'actualité du mois d'octobre, et donc celle de la Rédaction du journal qui a dû mettre le turbo pour vous informer: nous savions qu'une décision serait annoncée vendredi 13 octobre dans le milieu de l'après-midi; dès le matin, le journal téléphonique quotidien d'ELL, le 64444, annonçait une édition spéciale pour le soir; elle sera enregistrée à 20h30. Dès le jeudi soir, le principe d'une affiche était arrêté, les fournisseurs alertés, les collègues du courrier prévenus; conçue vendredi soir, maquette et gravée pendant le week-end, imprimée le lundi dès 5h30, elle arrivait à 11 heures au bureau du courrier, en début d'après-midi dans les attachements. Toujours vendredi 13, le principe d'un "numéro spécial" d'ELL est retenu. Dès lundi, les réactions à chaud, les interviews, les plans. Maquette le mercredi,

documents définitifs des 8 pages quadri le jeudi après-midi (intégrant les derniers éléments de la conférence de Presse du jeudi midi) et tirage dans la nuit. Vendredi 20 à 10 heures, arrivée de 40000 exemplaires dans les principaux centraux de courrier intérieur et 60000 livrés au routeur pour rejoindre le numéro "normal" d'octobre, sorti de l'imprimerie le mardi 17. Ce numéro de novembre a été bouclé, dans la foulée, le mardi 24. Le journal téléphonique quotidien et Manitou ont pulvérisé leurs scores d'appels habituels.

La Rédaction tient à remercier tous ceux qui ont participé à cette course pour l'information: les maquettistes, les bureaux de courrier et le service intérieur, les secrétariats de ligne et d'attachement. Revers de la médaille, quelques informations d'ELL octobre sont arrivées après l'événement.

CHAUD ET FROID

Depuis la rentrée de septembre, les salles du Centre de Perfectionnement Technique et Industriel baignent enfin dans la fraîcheur. Installées sous les toits de l'Ecole technique de Noisiel, la température de ces salles avait une fâcheuse tendance à grimper, grimper, dès la moindre apparition du soleil. "Il fallait obligatoirement une climatisation. Mais le volume des salles à réfrigérer et l'absence de local technique pour installer la machinerie compliquait singulièrement les choses", souligne Alain Pinson qui a eu en charge l'étude au groupement NB-GFES*. Après examen du problème, le choix se porte sur un nouveau matériel d'origine japonaise, encore inconnu en Europe. Outre ses performances techniques il s'avère moins cher (25%), plus facile à utiliser et sans doute moins sujet aux pannes. L'Ecole technique de la RATP est devenue ainsi un lieu de référence du génie climatique. A l'occasion du dernier salon Interclimat, de nombreux spécialistes ont visité Noisiel. De leur côté, les techniciens de NB-GFES envisagent d'équiper le PCC de Vincennes avec ce nouveau matériel de climatisation.

(*) Division génie climatique, fluides, électricité, sécurité du service des bâtiments.



VISU'ELL

Inauguration de la vitrine consacrée à Berthie Albrecht, héroïne de la Résistance, à la station Bercy.



SE-CPA ARDAILLON

GARE !

"La verbalisation sera complétée dans tous les cas où la loi le permet, comme par exemple les stationnements dangereux ou assimilables à des entraves volontaires à la circulation, par la suspension du permis de conduire". Le Préfet de police a ajouté, dans une conférence de presse : " si vous avez perçu dans mes propos une tonalité générale de rigueur, vous ne vous êtes pas trompés..." Après une période d'avertissements, les pouvoirs publics semblent vouloir s'attaquer sérieusement au problème des bouchons dans Paris, qui ne viendraient pas de la circulation, mais du stationnement.

CARREFOUR SUGGESTIONS

Le "Carrefour Suggestions 89" s'est tenu les 4 et 5 octobre à Grenoble. C'est Merlin-Gerin, une des entreprises-phare de l'électrotechnique, qui accueillait cette année la manifestation. 17 entreprises étaient représentées, dont la RATP.

Dans nombre d'entreprises, les suggestions du personnel sont un élément clé des démarches participatives et de la politique d'implication du personnel. Ainsi depuis 1986, la RATP a lancé le système SUPER (voir ELL nos 95, 109, 122 et 123). Le " Carrefour Suggestion " est une occasion de faire un point inter-entreprise. Alors quelles sont les tendances 1989 repérées dans le monde des suggestions?

Première constatation, les systèmes de suggestions commencent à faire tache d'huile dans les entreprises de service (SNCF, Air France, Crédit Agricole, PTT, France Télécoms...).

Deuxième constatation, les traditionnelles boîtes aux lettres, boîtes à idées, tendent à disparaître. Elles ont très mauvaise réputation aux yeux des personnels (sic).

Troisième constatation, beaucoup d'entreprises tentent

d'intégrer les suggestions, qui sont avant tout une démarche personnelle, dans le cadre de démarches collectives plus larges (cercles de qualité, groupes de progrès...).

Quatrième constatation, le volume des suggestions est en baisse (sans doute la conséquence des mesures précédentes) mais le nombre des suggestions primées est en hausse. C'est le signe d'une qualité croissante des propositions faites.

Enfin, de nouvelles formes de rémunération des suggestions commencent à apparaître. Ainsi à l'usine Chausson, les auteurs de suggestions (le plus souvent des participants à des cercles de progrès) reçoivent une rémunération individuelle calculée en fonction des gains réalisés. Par ailleurs, une autre partie de ces gains est redistribuée à l'ensemble du personnel sous forme de primes d'intéressement. Ici l'objectif est d'impliquer l'ensemble des salariés dans les démarches participatives.

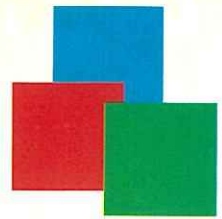
Le "Carrefour Suggestion 90" aura lieu chez Michelin . Du côté des participants Régie, on espère que le tour de la RATP viendra rapidement.

ENTRE les Lignes

INTERNE

"Faire de la RATP le lieu de la modernité publique, c'est mobiliser les forces vives de l'entreprise sur des objectifs clairs où chaque unité connaît ses responsabilités et agit en complémentarité avec les autres", écrit le PDG de la RATP dans sa note générale sur l'évolution des fonctions commerciales et de communication. Entre les lignes est concerné par le regroupement des moyens de communication interne: "La Direction du

personnel aura pour mission de concevoir, de promouvoir et d'évaluer la communication interne, de gérer les principaux médias internes et de veiller à la cohérence des communications, dans l'entreprise, des autres directions. A la date du 1er octobre, est donc décidé le rattachement à P de l'équipe chargée d'ELL et du bulletin téléphonique, au sein d'une unité chargée de la communication interne, directement rattachée au Directeur".



388 : N.F.

Dans notre dernier numéro (Autrement bus, Une page est tournée, dernière colonne p.7) nous écrivions que la ligne 388 devait être renforcée. Erreur, elle a été renforcée d'un agent / jour à la date du 1er février 89. Cela a permis une augmentation des temps de parcours et du nombre de "tours"

POUSSEUR

Les entretiens de Bichat, très sérieuse conférence médicale où sont présentés annuellement des études faisant le point sur une question, se sont portés, le temps d'une communication, sur les "pousseurs du métro". Malgré le peu de cas sur lesquels ont pu porter les études, ils ont tenté de cerner leur personnalité. Conclusion provisoire, il s'agit de "schizophrènes délirants ou de très graves alcooliques", et l'agression a plutôt lieu en début de soirée. Nous voilà prévenus.

PROPRE ET SUR

Le numéro de septembre de la revue "travail et sécurité" (Institut national de recherche et de sécurité) consacre son dossier au travail de nettoyage du métro. A propos de Comatec, il écrit "L'effort de modernisation accompli a permis de revaloriser la profession de nettoyeur et d'améliorer considérablement les conditions de travail".

ENTRE LES CHIFFRES

Y'A PAS LE FEU!

310 510

c'est le nombre d'interventions des Sapeurs Pompiers de Paris dans la capitale (50%) et les départements 92, 93, 94.

7128

militaires sont affectés à ce corps, dont environ 860 appelés du contingent et 1394 officiers et sous officiers (soit un pour quatre).

78

centres de secours couvrent les 4 départements, dont 25 casernes pour Paris, 21 dans le 92, 17 en 93 et 15 dans le Val de Marne.

51,2%

des feux combattus par les pompiers ont une origine indéterminée. L'énergie électrique et le chauffage (non électrique) ne représentent que 20% des feux.

5%

d'incendies dans l'ensemble des interventions, à peine plus que les fausses alertes (3,34%) mais beaucoup moins que la circulation (8,9) et les secours à victimes (42,19%)

BOUCHONS

L'hebdomadaire Le Point du 25/9 publie un sondage sur les différents moyens d'améliorer la circulation. L'idée des voies rapides souterraines pour Paris est très souhaitable pour 31%, assez souhaitable pour 25% et pas souhaitable pour 40%. L'avis est donc sérieusement partagé, comme l'est l'opinion sur l'interdiction de stationner dans le centre. Par contre, il y a accord pour réprimer plus sévèrement le stationnement gênant (72% très ou assez souhaitable) et le mauvais stationnement en général (68%). Enfin, développer les transports en commun et les parkings aux portes de Paris recueille 92% des suffrages.

INFO-PUB

Les transports de Montréal viennent de lancer un nouveau produit d'information sur leur réseau d'autobus. Ces "potelets" indiquent le nom et le numéro de la ligne, les premiers et derniers départs à l'arrêt concerné, le temps d'attente et un parcours schématisé de la ligne. Au dos, c'est un panneau publicitaire. Le projet est entièrement financé par le concessionnaire des supports qui, en outre, reverse 25% de son profit net à la société de transport. Cela s'appelle "FlashBus".



Le voyage
dans le temps

INCITATION

Pour passer de 70000 à 100000 abonnés à la Carte Intégrale (valable 1 an) une promotion a commencé en octobre et durera jusqu'à l'été 90. Un stand mobile, des agents commerciaux, des buroalistes et des agents de station proposeront cet abonnement avec cadeaux à l'appui. Un jeu permettra en outre de gagner un "lecteur portable laser".



DIABLE!

La Fédération des Usagers du Transport demanderait à la RATP de débaptiser la station de métro Montparnasse-Bienvenue sous prétexte de publicité "mensongère", qui "laisse croire qu'elle est proche de la gare Montparnasse-SNCF alors qu'il faut marcher un bon quart d'heure pour la rejoindre". La FUT suggère "Marathon-Bienvenue". Le Quotidien, qui rapporte cette information titre, pour ne pas être en reste d'humour, "Montparnasse-Vauvert".

Suggestions : on pourrait débaptiser Glacière, parfois chaude en été; Pyramides, parcequ'il n'y en a pas; Et Charles de Gaulle-Etoile car il faut plus d'un quart d'heure pour atteindre l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle. Quant aux étoiles...

SACEM FAIT
LA MANCHE

Deux services de la RATP (TT et FC/Coopé) ont étudié pour le compte du Tunnel sous la Manche un système de signalisation pour les trains. 24 trains de 800 mètres de long à l'heure et par sens, avec différentes missions aux extrémités doivent s'y succéder.

ANF RACHETEE?

La firme française ANF Industrie (numéro 2 des constructeurs ferroviaires français) pourrait être rachetée par le constructeur Canadien "Bombardier". Cette entreprise Québécoise fabrique elle aussi des trains et des métros, ainsi que des scooters des neiges. Les deux constructeurs travaillent déjà ensemble pour la fourniture des trains-navette du tunnel sous la Manche.

3615

Après les pointes à 3000 appels par jour en juillet, le 3615 RATP s'est un peu reposé en août. 1166 appels par jour ouvrable pour ce service de renseignements, soit 22% de plus que l'an dernier à la même date.

TRANSPORTS
ET RÉFÉRENDUM

Le référendum d'initiative populaire est une originalité de la démocratie helvétique. Signe des temps, les questions d'environnement, d'aménagement du territoire et de transports donnent de plus en plus souvent sujet à des consultations locales ou nationales.

A la fin du mois de novembre, les habitants du canton de Zürich se rendent aux urnes pour donner leur avis sur deux projets transports. Le premier concerne la participation financière du canton de Zürich à une importante série de travaux ferroviaires (doublement de voies, modernisation d'installations techniques, création de nouvelles gares...), destinés à accroître la capacité de transport des lignes de chemin de fer qui seront prochainement intégrées dans le RER de Zürich (voir ELL n°121 p24). Le second projet concerne le percement sous le centre ville d'un tunnel autoroutier pour les véhicules devant traverser l'agglomération zurichoise. Ainsi soulagées d'une partie du trafic automobile, plusieurs avenues du centre ville seront intégrées dans des zones piétonnes. Seuls, les transports publics (tramways, bus, trolleybus) et les véhicules d'urgence continueront à pouvoir les emprunter.

38 VAN

Ce "38" bien particulier est l'un des deux autobus Van Hool testés actuellement par la RATP. L'autre, de plus petit gabarit, sert de "Montmartrobus".



SE-CPA ARDAILLON

SECURITE SUR LES VOIES APRES TRAVAUX



AVANT LA REPRISSE DU SERVICE VOYA
Ce dépliant ne se substitue pas aux réglementations

SECURITE

A la suite de l'accident de Fontenay (le 11 avril, un train en avait percuté un autre qui se trouvait à l'arrêt, après avoir "glissé" au freinage) la direction des équipements électriques a mis au point une formation pour ses agents. Elle a en outre édité un dépliant donnant toutes les mesures de sécurité à respecter sur les chantiers pour éliminer les dépôts de graisse. T s'est même proposé à offrir cette formation aux autres services

INTERCONNEXION TARIFAIRE

"A partir du 1 janvier 1990, les titulaires de titres d'abonnements généraux (libre circulation ou 1/2 tarif) valables en première ou seconde classe sur l'ensemble du réseau ferroviaire, les cars, etc. pourront voir leur titre d'abonnement étendus aux 24 plus importants réseaux de transports urbains (bus, trams, métro) du pays".

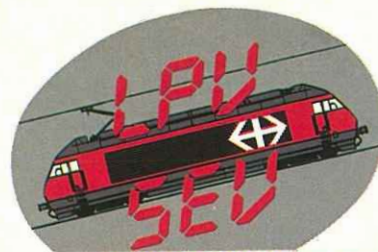
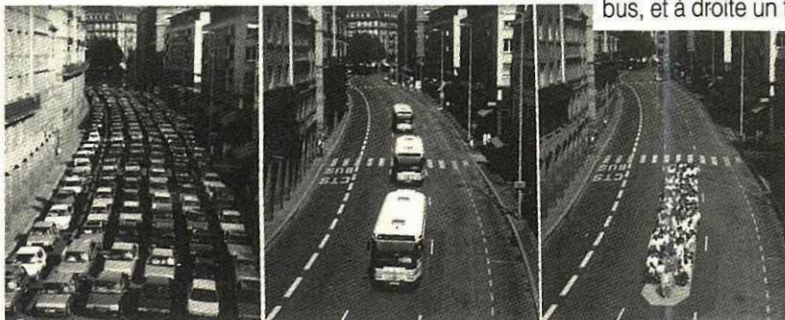
Attention, cette nouvelle ne concerne pas la France, mais la Suisse. Dans ce pays d'à peine 7 millions d'habitants, on compte plus d'un million et demi de personnes ayant un titre d'abonnement général aux transports publics. Au plan commercial, c'est un phénomène comparable à celui de la Carte Orange en région parisienne, mais étendu à l'échelle d'un pays tout entier.

METROLIRE

Deux nouvelles bibliothèques dans le métro ont été inaugurées le 20 octobre. ELL vous avait présenté la première initiative à Nation (ELL janvier 85). Vous les trouverez les nouveaux points Métrolire à Montparnasse Bienvenue et Charles de Gaulle Etoile (ligne 6), ce qui fait de cette ligne (avec Nation) une "ligne lecture". La bibliothèque de Nation possède un fond de 4000 titres et prête 700 volumes par mois.

IMAGE

Pour bien montrer que le tramway est le transport de surface le moins consommateur d'espace, le Maire de Strasbourg est passé aux travaux pratiques: photo de gauche, 177 véhicules; les mêmes voyageurs, au centre, occupent 3 bus, et à droite un tramway.



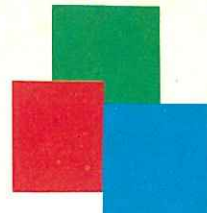
ANNIVERSAIRE SYNDICAL

La Fédération des conducteurs de locomotive du Syndicat des cheminots suisses fête cette année son 100ème anniversaire. Pour commémorer l'événement, la Fédération des conducteurs a monté, avec le concours de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses, une exposition présentant le métier de conducteur de locomotive.

Installée à bord d'un train spécial, cette exposition sillonne la Suisse depuis le début de l'été. Des séries de panneaux retracent en parallèle l'histoire des chemins de fer et celle du syndicat; des présentations animées montrent le fonctionnement d'une locomotive, la conduite d'un train... Le tout est commenté par des conducteurs en exercice qui se relayent de jour en jour, en fonction de l'endroit où stationne le train exposition.

La dernière voiture du train expo est consacrée à la carrière et aux conditions de travail des conducteurs. On y apprend ainsi qu'un conducteur de locomotive gagne entre 43000 et 71000 francs suisses* par an suivant le grade et l'ancienneté, pour une semaine de travail de 42 heures (avec un "volant" d'heures supplémentaires allant jusqu'à 6 heures / semaine en fonction des roulements ou des circonstances). Des informations pratiques sont en outre à la disposition des jeunes visiteurs qui souhaiteraient entrer aux chemins de fer. Enfin, une mini-boutique permet d'acheter des ouvrages, des plaquettes, des affiches éditées par la direction des Chemins de fer fédéraux, ainsi qu'une série de gadgets (verres, couteaux de poche, autocollants...) marqués des initiales du syndicat.

(*) 1 franc suisse équivaut à 4 francs français environ.



HISTORIQUE

Le crû 89 des résultats scolaires de l'école technique de Noisiel est historique à deux titres:

-c'était la dernière fois que se présentaient des candidats au CAP de Mécanicien d'entretien (abrogé) et la première promotion de candidats au BEP Maintenance des systèmes mécaniques de production.

-par ses résultats; 99,44444% de réussite:

- CAP mécanicien d'entretien 52 reçus/52 candidats
- BEP électrotechnique 10/10
- CAP Electrotechnique 10/10
- BEP maintenance systèmes mécaniques 53/54
- CAP entretien systèmes mécaniques 54/54

Ces bons résultats ont été récompensés le 23 septembre au cours de la traditionnelle remise des prix. Le nombreux public a pu en profiter pour visiter l'exposition des "chef d'oeuvre" réalisés par les agents de la RATP, meilleurs ouvriers de France (MOF) 1989.



SE-CPA ROY

FIBRE PRIMEE

Le service des équipements électroniques (TC), a remporté une mention au festival international du film ferroviaire de Brioude, au mois d'octobre. Ce film, "Quand la lumière transmet", montre les applications de la fibre optique à la RATP.

A PARAÎTRE

Dans le cadre de la formation professionnelle, le CPTI (centre de perfectionnement aux techniques administratives) prépare un catalogue des stages de formation continue qu'il est susceptible d'organiser à Noisiel.



PARC POSTAL

Pourquoi acheter des cartes postales alors qu'il est si simple de dessiner son lieu de travail? C'est peut-être ce que s'est dit Alain Bonnenfant, inspiré par le "parc à câbles" du magasin de Vaugirard.



EXTREME TURQUIE

"Tu n'y arriveras pas" avaient pronostiqué quelques collègues à Frédéric Le Moaligou quand il s'était ouvert d'un projet de rallye automobile de plus de 13000 kilomètres. Il faut dire qu'avec une Lada 4x4 achetée pour l'occasion et d'occasion 7500 francs, avec seulement six véhicules dans le rallye... D'ailleurs ils n'étaient plus que 3 à l'arrivée, dont Frédéric.

Un rallye ça se prépare, et notamment du point de vue financier. Alors, dès le mois de mai il se met "en quête" de sponsors. Quand on débute dans la spécialité, ça n'est pas simple. Au bilan, un garage lui offre ses locaux et 3000 francs pour préparer le véhicule et...la RATP aide son agent de l'Atelier de Maintenance des Equipements de St Ouen de 5000 francs. L'expression "ça

paie l'essence" s'applique bien, puisqu'il prévoyait 8000 francs de carburant. Le reste, il y arrive avec des prêts de matériel, d'argent. Avec un bon moral, on arrive toujours à partir. Du 6 août au 2 septembre, pendant ses vacances, il va relier Orléans à... Orléans via 13183 kilomètres cinq pays, et des villes aux noms imprononçables reliées par des pistes.

Si la mode est à ces rallyes, elle est aussi à les assortir d'une "mission humanitaire". L'équipée remettra... 40 kilos de matériels scolaires et 30 kilos de médicaments à des chefs de villages turcs. Au départ c'était pour l'Arménie, mais ça a coïncé à la douane. Aujourd'hui, outre des photos, Frédéric partage des souvenirs parfois agités de cette région qui ne l'est pas moins.



LAURIERS 89

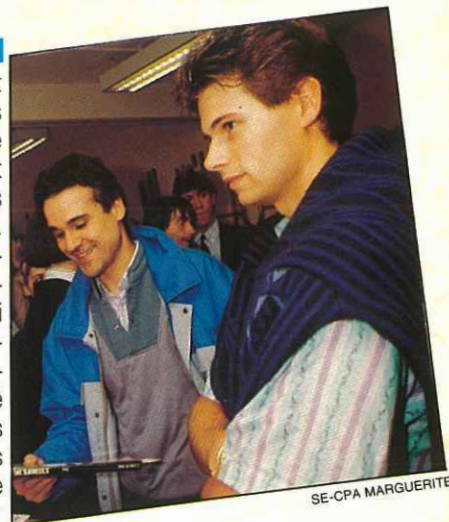
L'année 89 du CPTA (Centre de perfectionnement technique et administratif de Van Dyck) s'est achevée le 28 septembre dernier avec la traditionnelle cérémonie de remise des prix. Ils sont 175* cette année à avoir été ainsi distingués. Au palmarès du CPTA, les deux services d'exploitation des réseaux (FE et RE) se taillent toujours la part du lion. Dans son discours d'introduction, Christian Blanc, Président de la RATP, a d'emblée souligné que la formation continue et la promotion sociale sont des leviers majeurs de mise en oeuvre de la modernité publique à la RATP (voir ELL n°124 p19). "Il y a convergence entre l'action du CPTA et les orientations que j'ai présentées en Conseil d'adminis-

tration (...). La promotion sociale contribue à renforcer l'attachement agent/entreprise et à favoriser la cohésion sociale." Le Président a ensuite invité ses interlocuteurs à "re trouver une grande fierté d'appartenir à une entreprise qui le mérite." Et d'ajouter: "depuis quelques années, cette fierté s'estompe. Ce serait une erreur collective de continuer dans cette voie." Revenant à la promotion sociale, le Président a annoncé que le CPTA accentuerait en 1990 son effort d'ouverture sur le monde extérieur et sur les nouvelles technologies. Concrètement, les formations aux nouveaux outils bureautiques (139 inscrits en 1988) seront renforcées. Par ailleurs, des cours de préparation aux

épreuves d'entrée au CESI et au CELSA** seront créés. Ces cours se dérouleront sur le temps de travail et ils seront destinés en priorité aux agents issus des concours maîtrise. Enfin, une expérience d'enseignement de l'anglais sera lancée dans quelques mois. Si elle s'avère concluante, l'enseignement des langues étrangères pourrait être développé au CPTA en cherchant des "modalités novatrices fondées sur la parité des efforts entre les agents et l'entreprise".

(*) durant la session 88/89, le CPTA a dispensé 65 cours auxquels s'étaient inscrits plus de 6200 élèves.

(**) deux écoles extérieures spécialisées dont les diplômes remplacent les anciens concours d'aspirants et de rédacteurs : voir ELL n° 104 p 22.



BAL DES DONS

Le grand bal annuel de l'Association des donneurs de sang de la RATP (ADSB-RATP) aura lieu le samedi 25 novembre de 21 h à 3h30 au restaurant d'entreprise de Bercy. Orchestre Patrick Saint Gil. ADSB-RATP, 52 quai de la Rapée, 75012, Paris. 40.02.36.93. Participation 590 francs.

LA FETE EN GAINS

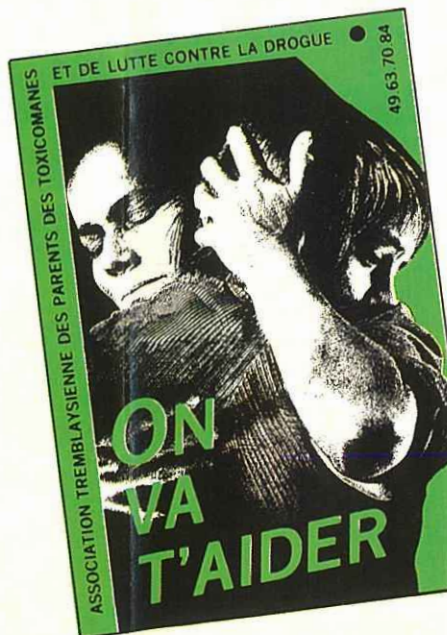
Les fêtes du bi-centenaire de la Révolution Française ont apporté un surcroît de trafic et de recettes à la Régie, y compris en tenant compte des journées "gratuites". 4,25 millions de voyages supplémentaires dont 3,12 gratuits. La "balance" entre les recettes de juillet 88 et juillet 89, diminuée des frais supplémentaires engagés pour les fêtes (gratuité, temps rendu, frais divers) laisse une augmentation des recettes de 3,5 millions.



TABLEAU D'HONNEUR

29 agents font partie de la promotion du premier semestre 89 pour les actes de courage et de dévouement:

- 5 machinistes: MM. Costes, Giannota, Péronnet, Khalfan, Letourneur.
 - 8 chef de station: Melle Grevet, MM. Polledri, Chaibi, Pam, Lesne, Vigier, Fery, William.
 - 6 Chefs de section: MM. Laissale, Elhai, André, Aspéculo, Ciszewski, Kokla.
 - 4 Administratifs: Melle Deneuille, Mme Heuga, MM. Bouskelha, Nilles.
 - et encore MM. Potier (Sous-chef de Terminus), Mare et Peignaud (agents du contrôle itinérant), Ibertini et Féry (conducteurs), Perrin (ouvrier).
- La Rédaction s'associe aux félicitations.



DROGUE AU DEPOT

Le dépôt de Pavillons sous Bois a accueilli une journée d'information organisée par l'Association Tremblaysienne des Parents de Toxicomanes et de lutte contre la drogue? Le 6 octobre, salle des machinistes, une table, une pétition, des autocollants, des photocopies de journaux.

Objet : la drogue; sujet : vous, vos enfants, vos proches. Dans le 93, la drogue touche tout le monde, et notamment 2 adolescents sur 5. Avec le soutien actif de M. Thoulé, le Chef de Dépôt, l'association qui comporte plusieurs machinistes, veut se faire connaître des collègues. "L'objectif, dit Jean-françois Valsimbert, son Président, c'est de faire savoir à tous qu'il existe une association qui peut les écouter et les conseiller. Ils ne nous parleront pas de ça aujourd'hui. On prend contact." Les machinistes passent, les ouvriers viennent, on discute, y compris tabac et alcool, on achète un stylo ou un autocollant. On se reverra.

D'ailleurs l'actualité a rendu plus forte cette intervention: prévue le 6 juin, la journée a été déplacée au 6 octobre; quelques jours avant, un machiniste était arrêté dans le dépôt avec 18 doses de drogue sur lui!

Association Tremblaysienne des Parents de Toxicomanes, Foyer Henri Barbusse, 10° Avenue, 93290 Tremblay en France. Tél : 49.63.70.84.

STATION

SEPTEMBRE 1989 - N° 1

EDITO

Station, votre projet
Avec les stations de métro, la RATP gère une espèce, unique en France, par sa taille et le nombre de personnes qui y travaillent. Il nous faut rassembler la multitude de reconstructions de la métro.



Direction du réseau ferré
Service de l'exploitation
FE N° 522

Qu'est-ce qu'un secteur ?

Un secteur est la partie opérationnelle de base, une sorte d'usine à tout faire, qui regroupe une équipe de stations d'une même ligne.

Deux prototypes en cours

Les secteurs sont en cours de mise au point dans deux zones à caractère urbain (la zone de la Gare de Nord à la Gare de Clignancourt, sur la ligne 4, et la zone de la Gare de la Chapelle à la Gare de la Muette, sur la ligne 13). Ils seront mis en service en décembre 1989.

LIGNE M

Le premier numéro d'une lettre aux agents de station vient de sortir. "Station" se veut une liaison entre ceux qui doivent mettre en place le "projet station" dont deux secteurs test sont actuellement mis en place. Le concept et la réalisation sont l'œuvre de l'agence qui réalise déjà "Ligne A", le journal qui s'adresse aux usagers du RER A.

Rejoignez-vous sur le secteur

attendant l'ouverture de deux secteurs, des réunions du personnel vont permettre à chacun d'être informé et de donner son avis. Une aventure à suivre.

Projet Station, c'est parti ! Dès le 15 septembre, il est prévu de mettre en place deux secteurs pilotes. Grâce à ces deux secteurs pilotes, le projet va passer au stade de la mise en œuvre. Les agents de station vont pouvoir être confrontés à l'expérience des autres secteurs. Mais rien n'est encore officiel. C'est pourquoi nous vous invitons à vous inscrire dès maintenant à la réunion d'information qui aura lieu le 15 septembre à la station de la Gare de la Chapelle.

RATP

RAPPEL

L'an dernier nous nous étions fait l'écho d'une étude du journal "L'Expansion" sur la qualité de l'accueil téléphonique. La Régie recevait alors les félicitations du jury. Cette année, chute libre! Nos correspondants font chuter la note de 6,8 points, reléguant la Régie au 77° rang sur 80 entreprises testées. Le test portait sur 4 épreuves: l'attente, l'accueil au standard, l'arrivée à un destinataire et la réponse à la question. Le journal fait ce commentaire: "La RATP? Son cas illustrerait plutôt les écueils de la modernisation. Regroupés à Bercy, ses différents standards et leurs 22 opératrices (faux, il y a un opérateur. NDLR) se trouvent maintenant coupées - physiquement et psychologiquement - des services qu'ils sont sensés rendre. Le développement des lignes directes n'a fait qu'aggraver cette coupure. Résultat: formation soignée ou annuaire électronique n'y font rien, la démotivation grandit et la qualité du service dégringole." Une hypothèse qu'ELL avait évoquée dans son numéro de septembre, p.28.

VOLEUR DE BUS

Yann, 18 ans rêvait de devenir chauffeur de bus. L'envie devait être trop forte: le 23 septembre, il "emprunte" un bus garé dans une rue de Nantes, il se met au volant et il part effectuer "son service" sur les lignes de la ville. Aux voyageurs qui s'étonnent de ne pas payer et de voir le bus ne pas respecter son itinéraire, il annonce: "c'est une grève du zèle". A 4 reprises en 10 jours, Yann va dérober des bus de la Semitan. Le 29 septembre, il se fait pincer par les gendarmes alors qu'il revenait de Lorient. Yann voulait profiter de son bus pour déménager quelques meubles et quelques effets personnels.

COURRIER

"Monsieur de la Publication, ce matin, 12 octobre 89, en prenant le métro à Brochant, ligne 13, ma stupéfaction fut si forte qu'arrivé à Montparnasse j'avais écrit les lignes qui suivent (...). Où est donc passée cette image de marque qui faisait passer le métro de Paris pour le meilleur et le plus beau du monde? La NA31149 n'en donne pas du tout un exemple. Pauvre métro qu'es tu devenu? Les tagueurs sont passés par là. L'extérieur de cette rame n'est que peintures à la bombe. A l'intérieur, plus de place pour en remettre. Même le sol n'a pas été épargné (...). J'ai le souvenir, pas si lointain, quand je travaillais aux ateliers d'Italie, de Monsieur L. chef de section, qui passait les voitures en revue après nettoyage, avec des gants et un chiffon blancs? Et gare s'ils étaient tachés à la sortie. Sans en arriver à ces extrémités, où est passé notre entretien? Et que fait la Brigade de surveillance face à ces vandales? Ces questions sont posées. Si je choque certains camarades, je m'en excuse mais c'est ce que je ressens. Je suis prêt à en discuter. Michel Friedmann, Agent du service entretien, RM, Clichy."

Nous publions ce courrier bien que, depuis plusieurs mois maintenant, l'activité des services d'entretien ait permis, sur l'ensemble des lignes, de réinverser la tendance.



TICKETTONS

Le jeu organisé pendant la journée du 14 juillet "Unissons nos tickets" avait fait le jour même 7156 (1789x4) gagnants parmi 1,3 million de tickets à gratter distribués. Un sac à dos leur avait été remis. Il y avait aussi un tirage au sort de 25 super-gagnants, et la remise des prix a été effectuée le 17 octobre. Les Directeurs de réseaux et 200 agents (63 TUC, 75 du réseau ferré et 55 du réseau routier) y assistaient. Les lots étaient: un voyage de 12 jours aux Etats Unis, 7 week-end à Vienne, 8 à Gavarnie, le tout pour 2 personnes, et 9 lots de 1789 tickets.

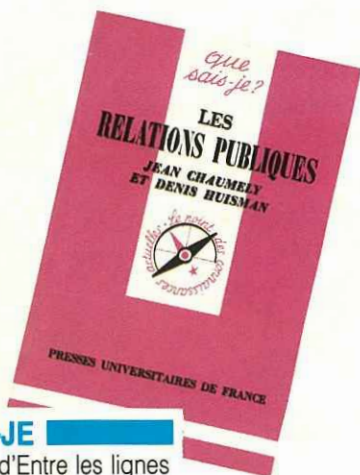
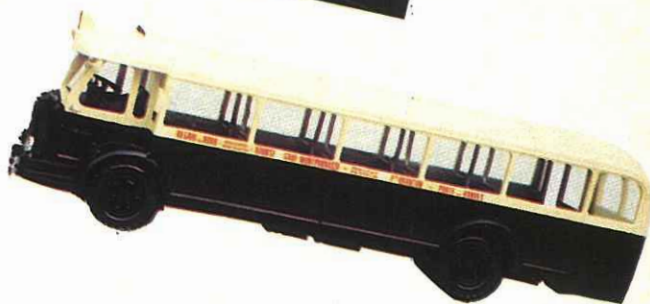
SE-CPA ARDAILLON

SLAM BREIZ

Elle a un peu sous estimé le nombre des bretons, la Société Artistique et Littéraire du Métro (SLAM), car les livres à vendre ont manqué. Il vous faudra les emprunter. La bibliothèque de Charonne-Vallès avait invité, pour une animation sur la Bretagne, un écrivain et un musicien. En conviant le poète Yann Daniel, l'animation était garantie car le personnage est haut en couleurs. Certaines dédicaces valaient leur "pesant" de Chouchen. D'ailleurs il nous a confié une anecdote pour les lecteurs d'ELL: "dans un pays, que vous situerez où vous le voudrez, les voyages en bus se payent avec des oeufs. Un, deux, trois oeufs, selon la distance. Quand notre héros arrive, il tient sous son bras une poule, mais il ne dépose aucun oeuf pour payer sa

course. Le machiniste le lui fait évidemment remarquer et s'attire la réplique suivante: tu ne vois pas que j'ai une carte orange, dit-il en montrant la poule". Pour ceux qui préféraient la musique, un joueur d'accordéon diatonique animait le restaurant. Quant au joueur de " bombarde " prévu dans la cour, il est resté coincé dans les embouteillages.

Dans cette initiative conviviale, tous les bibliothécaires de la Slam accueillaient, pour une fois, les lecteurs avec un verre de cidre. Et comme l'écriture est un virus, un agent de Charonne, breton bien sur, M. Boutéraon, dédicait une petite "houvelle" écrite pour l'occasion: "quand un gars de Gouezec vint travailler à Paris". A lire dans toutes les bibliothèques de la Slam, même si vous n'êtes pas breton.



QUE SAIS-JE

La maquette d'Entre les lignes se trouve à l'honneur, mentionnée dans un des petits livres de la célèbre collection "Que sais-je" (PUF). A la page 51 du volume consacré aux Relations Publiques (7^e édition 1989), à propos de la presse d'entreprise, on peut lire: "Pour citer des exemples, Transat Actualité (Compagnie Générale Transatlantique) manque un peu parfois de ce " coup de poing " que demande une mise en page pour attirer le lecteur, que l'on retrouve par exemple dans Entre les lignes, organe intérieur de la RATP". Transmis à notre studio de maquette et au Directeur artistique.

CORPO

La Brème des transports, association de pêche de la Régie, est Championne de France " corporatif " pour la deuxième année consécutive. Les pêcheurs étaient Messieurs Bouvier, Ling, Leroux et Mazelle. 31 équipes participaient à ce championnat.

VESTIBULE

Pour les modélistes, une nouvelle collection consacrée aux transports urbains et une première production: l'autobus Panhard K63D vestibule de 1937. C'est une réduction au 1/50^e en résine et " white métal " avec accessoires photo-découpés et chromés. Deux modèles: monté sur socle altuglas (1240 fr.) et en Kit à monter (440 fr.) avec moins 5% pour les lecteurs d'ELL. Chez l'Orangerie moderne, 33 rue de l'Orangerie, 78000 Versailles. Tél. 39.50.28.74.

Au sommaire du prochain numéro :

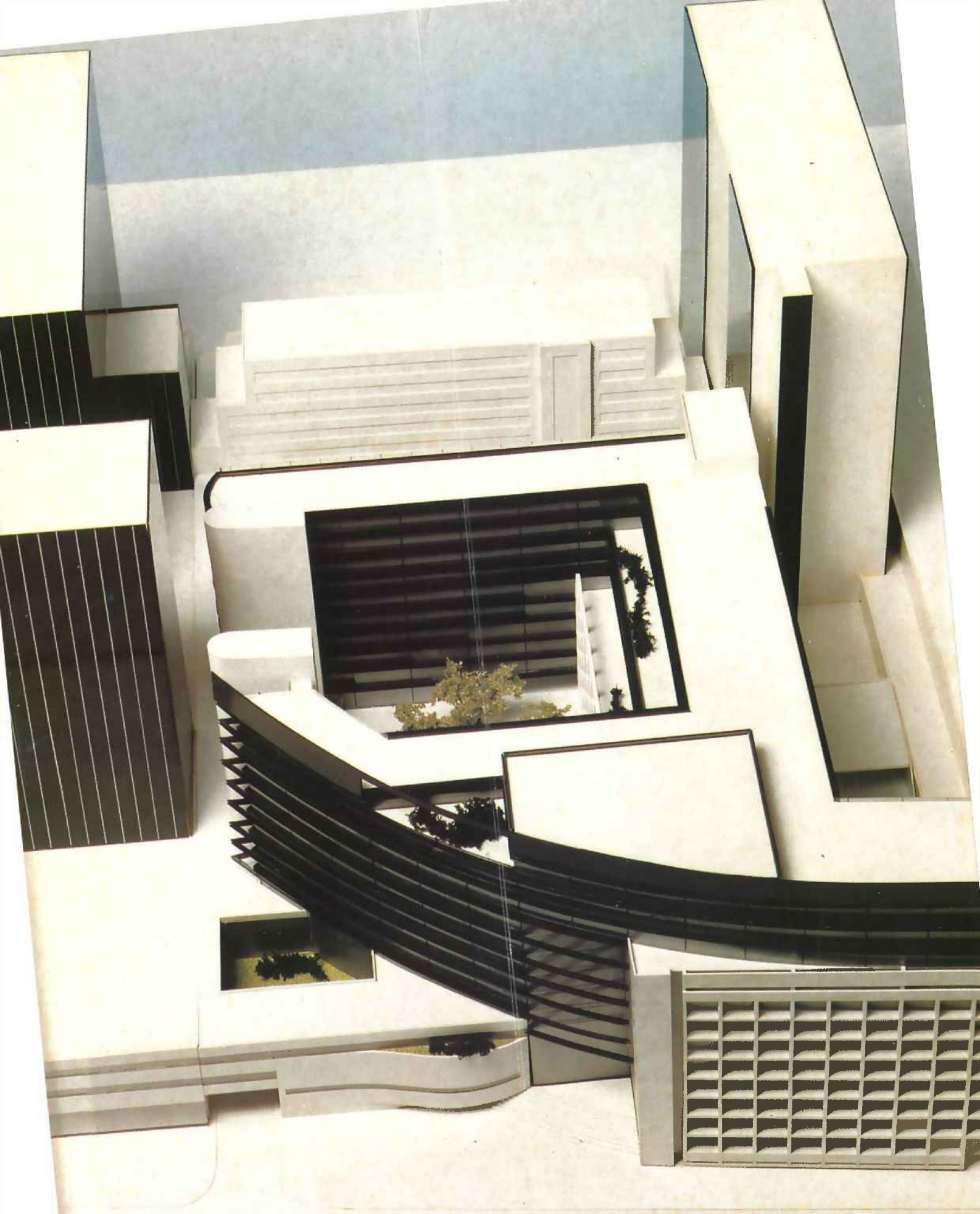
- Service en station : ça discute
- SACEM, 6 mois après
- Clichy-Bélliard : l'échange
- Nouvelles dessertes bus du dimanche
- Les ATCO et les scolaires
- Innovation à NV République
- Gambit, l'informatique pour l'entretien

A LIRE

Dans le numéro d'octobre de la revue "Connaissance du Rail" se trouvent évoqués la modernisation du MP 59 et le Musée des sous-stations.

SAUVABUS

L'association Sauvabus organise une visite des ateliers du métro de Choisy le mercredi 29 novembre. Sauvabus, 45.90.64.87.



LA MAISON DE LA RATP ET DES TRANSPORTS