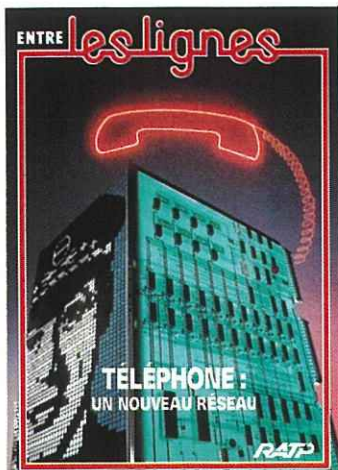


ENTRE les lignes



**TÉLÉPHONE:
UN NOUVEAU RÉSEAU**

RATP



NOTRE COUVERTURE :
(RATP-Chabrol)

DERNIÈRE :
(Atelier photographique)
Victor Hugo dans le métro.

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJEF).



N° d'inscription à la commission paritaire des publications et agences de presse : 1791 ADEP.
Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Christian Chaumereuil, Jacques Marion, Chantal Naar.

Conception et réalisation : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique, ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.

Ont collaboré à ce numéro :
M. Canal, M. Charneau, H. Crouta, M. Funès, G. Jacobs, D. Landau, E. Liebert, G. Paupart, J. Perret, J.-P. Ulrich.

Photographies :
J. Thomas, P. Michaud.
Atelier photographique RATP :
G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

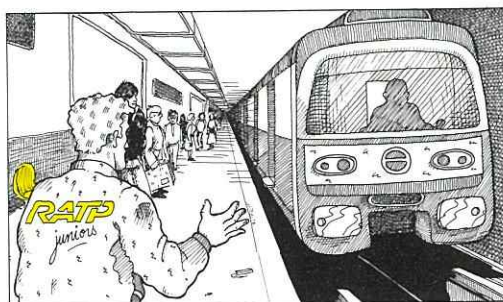
**N° 80
Février 1985**

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.

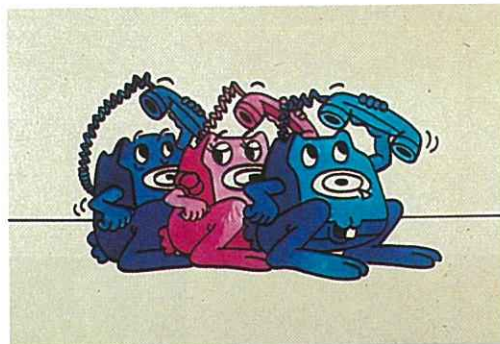
3 Éditorial

4 Trafic : + 2 % en 1984

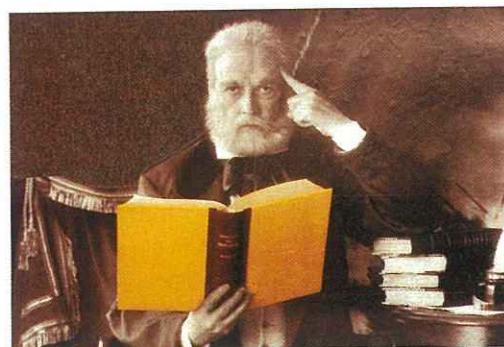
6 Ils arrivent : des TUC à la RATP



8 Téléphone : un réseau branché



16 Par la barbe du poète



LES RUBRIQUES

19 La chronique du conseil

22 Les hommes, l'événement

31 USMT

Les numéros d'Entre les lignes sont en vente :

- à la rédaction du journal : 69, boulevard Saint-Michel, 75005 Paris (au deuxième étage) ;
- au service des relations extérieures de la RATP : 55, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris (au rez-de-chaussée)
- à La Vie du Rail : 11, rue de Milan, 75009 (à la boutique).

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

s'abonne* à « ENTRE LES LIGNES » pour :

- ☐ 1 an (France) soit 90 F.
- ☐ 1 an (Étranger) soit 110 F.

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

- ☐ Chèque bancaire
- ☐ Chèque postal
- ☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES
Service abonnements
69, boulevard Saint-Michel
75005 Paris

* Cette offre ne concerne pas les agents de la RATP, actifs ou retraités.

NOTRE RAISON D'ÊTRE

Rappeler que la RATP exerce une activité de **service public** peut paraître une banalité.

Et pourtant, la vie de l'entreprise se règle au rythme du service public. Tâches et décisions s'inscrivent dans la justification du service public : roulements des agents d'exploitation pour permettre au réseau de fonctionner 20 heures sur 24, chaque jour de l'année, y compris les jours de fête ; normes de sécurité dans la conception des équipements ; disponibilité et qualité du service offert ; prise en considération de l'impact socio-économique des investissements...

Loin de porter atteinte à la noblesse du service public, les performances réalisées par la RATP depuis dix ans, qui font du réseau de Paris un des premiers réseaux du monde, démontrent que **service public et efficacité ne sont pas contradictoires**. Chacun d'entre nous, au niveau où il se trouve dans l'entreprise, peut tirer une fierté légitime de son appartenance à une entreprise publique qui réussit.

En reconduisant mon mandat de directeur général de la RATP, le gouvernement renouvelle avant tout sa confiance dans l'équipe dirigeante, dans les cadres, dans l'ensemble des agents pour continuer à assumer avec compétence, dynamisme et sens des responsabilités le service public de transport collectif en Ile-de-France.

C'est l'occasion d'affirmer mon attachement personnel à ce que, dans notre action, nous ne perdions jamais de vue **notre raison d'être : être au service du voyageur, être au service de l'habitant de Paris et de l'Ile-de-France, être au service de la collectivité économique et sociale de la région et du pays**.

Cette raison d'être doit nous pousser à remettre en cause en permanence nos méthodes de travail, nos habitudes de pensée et à nous interroger sur la façon dont nous prenons vraiment en compte les besoins des voyageurs, dont nous utilisons les ressources et les moyens que la collectivité met à notre disposition. Elle doit nous pousser à l'action, au progrès constant dans l'activité concrète et quotidienne.

Chacun dans l'entreprise doit avoir conscience de sa contribution personnelle à cette exigence. Dans la gestion, elle se traduit par des mots parfois perçus comme abstraits : qualité, efficacité, mobilité, décentralisation, esprit d'initiative...

Ces mots correspondent aux nécessités d'adaptation de la RATP pour demeurer un service public qui réussit.

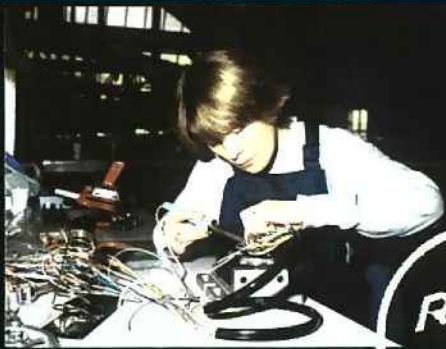
Aujourd'hui plus que jamais, je suis déterminé à faire vivre ces mots dans l'entreprise, avec chacun d'entre vous, car ils sont **porteurs du développement** de la RATP et ils sont **source d'enrichissement et de valorisation de son personnel**.



A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Philippe ESSIG
Directeur général

TRAFIC



RATP
+2%



RATP
+2%



+ 2 % EN 1984



RATP
+2%



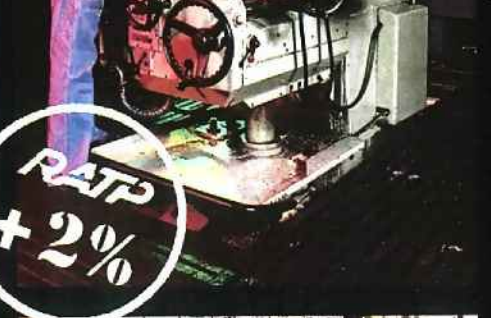
RATP
+2%



+2%



RATP
+2%



Le nombre de voyages effectués sur le réseau de la RATP s'est accru en 1984 de 2 %, soit 45 millions d'unités. C'est un bon résultat compte tenu du fait que cette année n'a pas apporté d'importante modification du réseau et d'un certain nombre de problèmes rencontrés.

Le RER continue sa progression à un rythme élevé (+ 8,2 %), le métro confirme ses avancées précédentes, alors que le réseau d'autobus maintient son acquis des années récentes (+ 0,2 %). Cependant un regard plus précis à l'intérieur des réseaux montre que cette progression d'ensemble est très diversifiée.

Le plan d'entreprise 1984-1988 prévoit une hausse sur cinq ans de 180 millions de voyages, soit 1,6 % par an en moyenne. Ces prévisions se fondent sur un certain nombre de mesures différentes, dont certaines n'ont pas joué encore leur rôle : il en est ainsi des extensions de réseaux (+ 30 millions attendus) qui interviendront surtout en 1985 (Villejuif, Bobigny) et 1986 (La Courneuve) pour le métro et pour le RER en 1987-1988 avec l'arrivée à Châtelet des trains d'Orry-la-Ville et la mise en service des correspondances de la gare Saint-Michel. D'autres gains importants sont espérés du développement de l'information des voyageurs (+ 45 millions avec la publicité) et des progrès de la lutte contre la fraude (+ 18 millions attendus) qui n'ont pas pris encore leur grand essor.

Par contre ont continué à jouer un rôle, l'augmentation du nombre des trains interconnectés sur la ligne B du RER et l'augmentation – même avec difficultés – de la capacité de transport sur la ligne A, ainsi que les mesures tarifaires (remboursements de l'employeur et extension de la tarification urbaine).

RER : nouveau boom

Après les deux années fortes de 1981 et 1982, le RER n'avait progressé l'an dernier « que » de 4,3 %. L'heure est à la reprise avec une progression supérieure à huit. Mais « entre les lignes » A et

B, le rapport a été modifié par un fort progrès sur la B (+ 16,1 %) dus aux effets de l'interconnexion. Le trafic de la ligne B représentait l'an dernier un peu moins de la moitié de sa grande sœur (48 %) et cette année un peu plus (53 %). Il est évident que les problèmes de matériel rencontrés en A ont gêné une progression très spectaculaire. Si l'on note une augmentation des « entrants » sur la branche de Marne-la-Vallée due à l'urbanisation, le progrès est surtout concentré sur la A aux gares de correspondance (Lyon et Châtelet) avec le métro et la ligne B, ce qui souligne la bonne perception de la complémentarité métro-RER par les voyageurs.

Une progression de métronome

1,4 %, 1,8 %, 2,4 % de 1981 à 1983, le métro progresse régulièrement avec 1,8 % en 1984, et ce, sans extension de ligne. On peut attribuer une part de ces progrès aux résultats du RER et aussi à l'extension de la tarification urbaine. Cela est particulièrement visible sur certaines lignes :

Ligne 1 – Après des pertes de 1977 à 1982, la ligne confirme une reprise. Elle bénéficie de l'amélioration de ses conditions d'exploitation et de la surcharge du RER ligne A. La hausse est nette entre Bastille et Charles-de-Gaulle-Etoile.

Ligne 4 – Si le trafic central progresse entre Château-d'Eau et Saint-Germain-des-Prés, la partie sud souffre de la concurrence du RER B.

Ligne 7 – Un certain tassement, notamment au nord, dû à la concurrence de la ligne B du RER.

Ligne 8 – Forte augmentation au sud de la Porte de Charenton. Le prolongement est rattaché depuis novembre 1982 à la tarification urbaine.

Ligne 13 – Progression pour les prolongements à Saint-Denis-Basilique et Gabriel-Péri, pour les mêmes raisons de tarification que la ligne 8 et d'urbanisation.

Autobus : une stagnation en dents de scie

L'attrait du service des autobus se confirme dans l'ensemble tout en subissant des variations liées aux progrès des autres modes de transport. Ainsi, le léger tassement du nombre de voyageurs parisiens (– 0,2 %) est-il inférieur à la diminution du nombre de kilomètres effectués (– 1,4 %). Même remarque pour le trafic de banlieue qui progresse (+ 0,5 %) malgré une baisse du kilométrage (– 0,8 %).

A l'intérieur du réseau, il existe une progression sensible des lignes peu concurrencées par les lignes du RER (ligne PC, Saint-Lazare, Gare de l'Est) et une tendance à la baisse pour les lignes desservant les autres gares, à Paris.

En banlieue, le phénomène est semblable, avec un progrès des lignes de rabattement sur les lignes RER (A, B, C) et les gares SNCF.

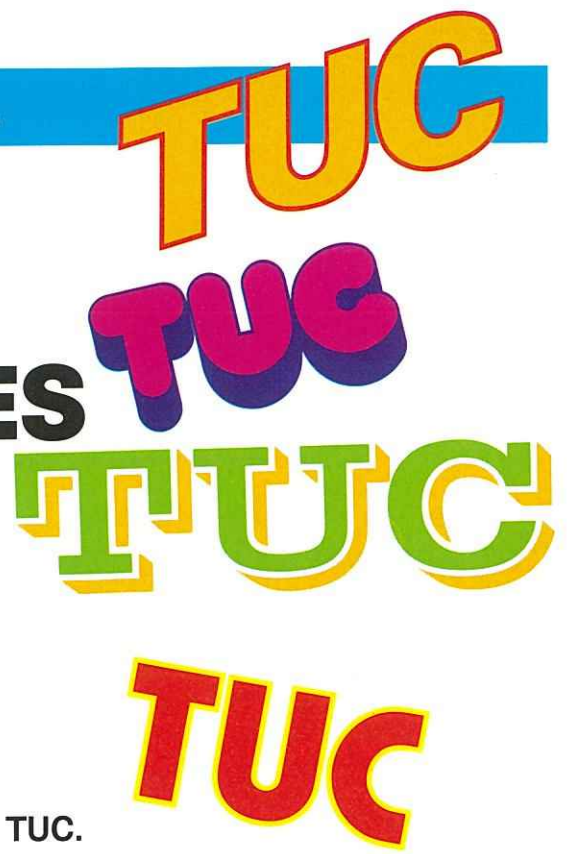
Mieux en 1985 ?

Compte tenu que les recettes directes ont également augmenté (+ 8,8 %), ces premiers résultats, qui méritent d'être étudiés plus en détail, confirment les progrès de ces dernières années. Si les extensions des lignes et de la capacité du réseau ferré et la réaffectation des moyens économisés en lignes d'autobus font augurer de nouvelles avancées en 1985, les conditions d'une progression à long terme résident à la fois dans des éléments non quantifiables (amélioration de l'information, « confort moral » de l'usager, image de la RATP), et quantifiables (amélioration du matériel, rapidité).

D'une part des décisions financières importantes, d'autre part la décision de milliers d'agents d'apporter un « plus psychologique » au service qu'ils rendent, et que la presse commence à souligner positivement.

LE TRAFIC de 1982 à 1984 (en millions de voyages)

	1982	Evolution 83/82	1983	Évolution 84/83	1984
Métro	1 129,8	+ 2,4 %	1 156,4	+ 1,8 %	1 177,1
RER	246,4	+ 4,3 %	256,9	+ 8,2 %	278
Funiculaire de Montmartre	1,5	–	1,5	+ 6,7 %	1,6
Autobus Paris	313,6	+ 2,2 %	320,4	– 0,2 %	319,6
Autobus banlieue	410,4	+ 5,8 %	434,3	+ 0,5 %	437,2
Lignes affrétées à tarification spéciale	17,6	+ 9,1 %	19,2	+ 8,3 %	20,8
Services touristiques et location	5,9	– 2,2 %	4,6	– 15,2 %	3,9
Ensemble	2 125,2	+ 3,2 %	2 193,3	+ 2 %	2 238,2



ILS ARRIVENT : DES A LA RATP...

C'est le décret du 16 octobre 1984 qui définit le régime des travaux d'utilité collective. La RATP, consciente de sa mission de service public de première importance dans la région Ile-de-France et, plus généralement de son rôle à jouer dans la ville, a décidé de répondre à la demande expresse du Gouvernement, et a fixé l'objectif à atteindre à 2 000 TUC.

Le régime des travaux d'utilité collective en bref

Les travaux d'utilité collective sont des tâches réservées aux jeunes sans emploi, qui ne possèdent pas de contrat de travail et ne sont pas étudiants, âgés de 16 à 21 ans. Les travaux, pouvant intéresser toutes les qualifications, ne doivent pas concurrencer les activités économiques existantes ou suppléer des vacances d'emplois budgétaires.

Les TUC entrent au contraire dans le cadre des activités de préformation et de préparation à la vie professionnelle. Ainsi il est à souhaiter que les entreprises ou organismes d'accueil prévoient des possibilités de formation venant s'ajouter à l'activité permise.

La durée d'affectation de chaque stagiaire doit être comprise entre trois mois et un an. Le temps de travail hebdomadaire est fixé à 20 h, afin de permettre recherche d'emploi et formation complémentaire.

La rémunération, de 1 200 F par mois, est à la charge de l'État ainsi que la couverture sociale et les congés payés. Le stagiaire peut bénéficier, en outre, lorsque la convention entre l'État et l'organisateur l'a prévu, d'une indemnité de 500 F maximum représentant les frais supplémentaires qui pourraient être à sa charge.

Une convention passée entre l'organisateur et l'État représente la procédure essentielle ; elle doit être conforme à une convention type. Les agences pour l'emploi proposent alors à l'organisateur les candidatures les plus adaptées aux travaux programmés. Le temps non consacré au stage et à la formation devra être mis à profit pour la recherche d'un emploi, en collaboration avec l'ANPE et l'organisateur.



Être présent sur le réseau : une des missions des TUC.



Promouvoir les titres de transport, notamment dans les centres commerciaux.

Où en sommes-nous à la RATP ?

D'habitude, comme nous venons de voir, le régime des travaux d'utilité collective est régi par des conventions passées avec les préfets des départements. Pour la RATP, le cas est un peu différent. Compte tenu de sa spécificité (l'entreprise est un établissement public national à vocation régionale, étendant ses réseaux et services sur tous les départements de la région Ile-de-France), c'est une convention-cadre qui a été signée à la fin du mois de janvier dernier avec le préfet de région. Elle définit les objectifs généraux à atteindre sur l'ensemble de la région Ile-de-France et sera complétée par des conventions d'application avec les départements concernés.

Pourquoi avoir choisi cette organisation et cet accompagnement administratif qui – à première vue – peut sembler quelque peu compliqué ? C'est tout d'abord pour bien montrer le caractère décentralisé de l'opération répondant là à un souhait plus général. De plus, les départements de la petite et de la grande banlieue parisienne étaient demandeurs de travaux d'utilité collective pour leurs jeunes.

Si l'objectif reste à terme d'avoir 2 000 « TUC » dans l'entreprise, dans un premier temps ils seront 1 300, âgés de 18 à 21 ans à la date de leur affectation – la RATP ne prendra pas de stagiaires plus jeunes – à se voir confier des tâches diverses. Compte tenu du service offert aux usagers, beaucoup d'entre eux « travailleront » sur Paris. Une répartition entre départements qui, bien sûr, n'est qu'approximative a déjà été envisagée. Ainsi environ 400 jeunes stagiaires devraient venir de Paris, 180 de chacun des trois départements de la petite couronne et 90 de chacun des 4 départements de la grande couronne.

Bon nombre de jeunes effectueront leur stage au réseau ferré, certains au

réseau routier et d'autres au service commercial. Leurs tâches seront les suivantes, sachant que le nombre avancé de stagiaires n'est pas définitif :

- Présence sur le réseau ferré,
- Service des portes, notamment sur la ligne A du RER,
- Aide aux voyageurs handicapés.

Ces trois fonctions pourraient occuper environ un millier de stagiaires.

- Signalement d'anomalies aux points d'arrêt d'autobus - 150 stagiaires environ,
- Promotion des titres de transport RATP et présence RATP sur les marchés et les centres commerciaux. 100 stagiaires environ.

A la RATP, si le principe de l'arrivée de ces stagiaires est acquis, de nombreuses démarches restent encore à accomplir avant les premières arrivées prévues pour le printemps prochain. Les conventions avec les départements doivent être signées prochainement mais surtout, il faut choisir parmi les jeunes sans emploi, quels seront ceux qui effectueront leur stage à la RATP.

Leur recrutement

Les services qui accueilleront les stagiaires ont déjà défini les profils de poste. Excepté pour 100 stagiaires environ - ceux qui effectueront les tâches commerciales - et qui devront avoir un niveau de formation équivalant au bac, il n'est pas demandé aux stagiaires d'avoir un niveau de connaissance élevé. Posséder le niveau du certificat d'études primaires, savoir parler le français sont des conditions suffisantes. Certains devront cependant pouvoir écrire correctement la langue et conduire un véhicule.

Un degré de formation - il faut bien le reconnaître - relativement modeste, encore faut-il avoir été choisi parmi les demandeurs d'emploi. C'est la division « recrutement » du service « Effectifs et carrières » à la direction du personnel qui, en collaboration avec l'Agence nationale pour l'emploi, s'est vue confier cette mission. Pour cela, deux sources : la liste de demandeurs d'emploi ayant déjà fait des démarches auprès de la RATP et n'ayant pas été encore recrutés (Ils devront alors être intéressés par les travaux d'utilité collective et satisfaire aux conditions d'âge et de formation demandées) et la liste de jeunes chômeurs inscrits à l'ANPE répondant le mieux au profil des postes.

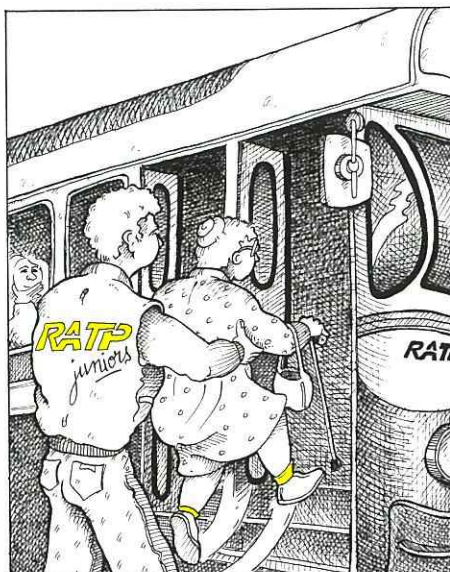
Il sera ensuite nécessaire de faire un choix parmi tous ces noms pour retenir 1 300 stagiaires qui seront affectés alors pour une durée de 12 mois. Notons que, si l'engagement de la RATP est intangible, il est possible au jeune de mettre fin à tout moment au lien, dès lors qu'il aurait trouvé un emploi définitif dans une entreprise. Une rémunération de 1 200 F est versée par l'État tandis que la RATP leur allouera une indemnité de 300 F par mois et délivrera à chacun d'entre eux une carte de circulation gratuite sur ses réseaux.

Une nouvelle chance pour un nouveau départ

Outre un minimum de formation initiale - notamment connaissance de l'en-

treprise - nécessaire pour que chaque jeune puisse effectuer son stage dans de bonnes conditions, la RATP assurera des actions complémentaires de formation afin de rendre plus facile l'insertion des jeunes dans la vie professionnelle.

Les modalités pratiques des actions à envisager ne sont pas encore clairement définies. Tout ce que l'on sait dès maintenant, c'est que les plus âgés d'entre eux pourront éventuellement passer leur permis de transport en commun.



Les TUC aideront les handicapés, voire les personnes âgées.

Les moyens dont dispose le centre de perfectionnement technique et administratif seront utilisés. S'agira-t-il d'une formation exclusivement théorique ou plus orientée vers les métiers d'exploitation ? La question demeure mais l'on sait déjà que la RATP rassemblera tous les moyens dont elle dispose pour donner une nouvelle chance à ces jeunes. Une précision importante : le coût de cette formation n'entrera pas dans l'enveloppe financière du plan de formation 1985.

C'est ici que se pose la question d'une éventuelle embauche de ces stagiaires. Ce n'est pas l'esprit de la loi : l'emploi provisoire offert à ces jeunes leur donne une première expérience professionnelle qui ne peut que leur être uti-



Une formation complémentaire grâce aux moyens du centre de perfectionnement technique et administratif.

le. Il ne débouche nullement sur un emploi définitif. Par ailleurs, il ne serait pas non plus normal vis-à-vis des autres demandeurs d'emploi que certains postes soient réservés aux TUC. Quelle position adopter dans ces conditions ? Il ne serait pas davantage réaliste d'exclure, par principe, d'embaucher les stagiaires qui, remplissant les conditions nécessaires, le souhaiteraient et, auraient, au cours de leur stage, fait la preuve de leurs qualités. Ils devront toutefois prendre rang parmi la liste des demandeurs d'emploi souhaitant trouver une place à la RATP.

L'opération « TUC » débutera au mois de mars prochain. Son coût pour l'entreprise devrait se situer entre 5 et 10 millions de francs. Si certains points demeurent encore dans l'ombre, les grandes lignes sont désormais fixées. Reste à savoir maintenant comment cette expérience sera vécue au quotidien à tous les niveaux de la hiérarchie, depuis l'« embauche » des jeunes stagiaires jusqu'à l'accueil qui leur sera réservé dans les services, sans oublier les nombreux détails pratiques qui devront être réglés au moment voulu.

Sylvie FRÉCHARD



Le « service des portes » sur la ligne A du RER sera assuré par des TUC.

TÉLÉPHONE : UN RÉSEAU BRANCHÉ



Le réseau téléphonique de la RATP est devenu insuffisant pour répondre aux besoins de la téléphonie classique et pour permettre l'essor de la bureautique et de la télématique. La récente mise en service du centre nodal de Bercy marque la première étape de modernisation du réseau de télécommunication de la Régie.

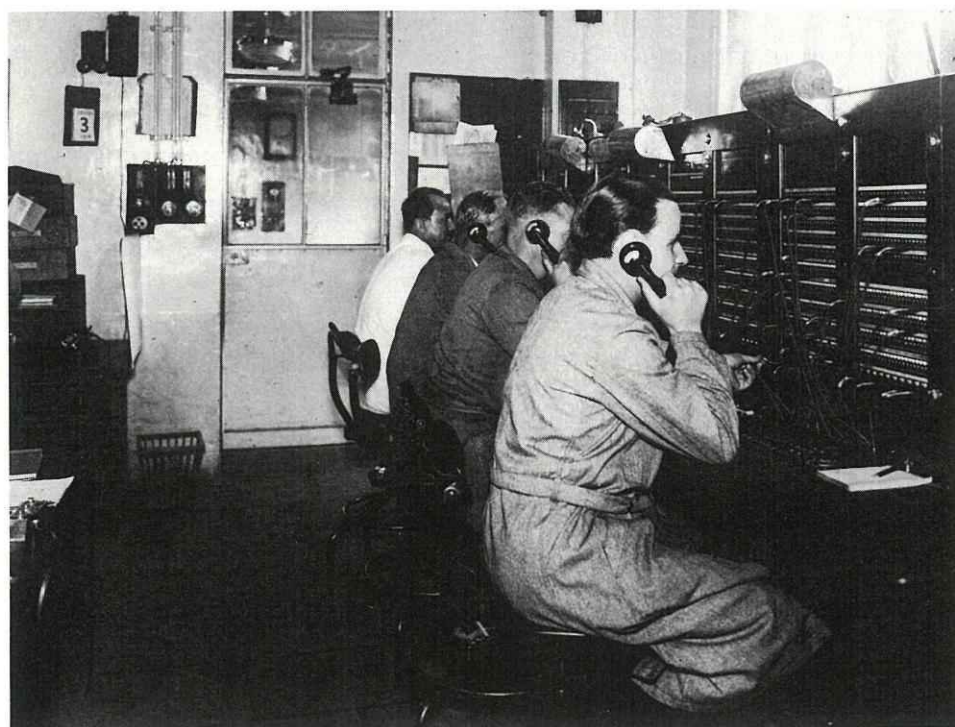
La communication, c'est l'avenir. D'accord, mais à condition de pouvoir déjà parler au travers du téléphone ! Or, le réseau téléphonique de la Régie montre des signes de lassitude et quelquefois il s'inscrit franchement aux abonnés absents. Alors que faire ? Vivre avec ? Élever des pigeons voyageurs ? Apprendre le langage des pavois ? Tout cela est possible, mais pas de quoi rester branché sur le monde. Créer un nouveau réseau de télécommunication répondant aux besoins de la Régie en 1990 ? L'adapter aux nouvelles technologies à base « d'informatique », « de télématique » et j'en passe ? Voilà qui est plus ambitieux, mais aussi plus réaliste, voire indispensable.

Le réseau du passé

La RATP dispose d'un réseau téléphonique privé qui compte parmi les plus importants de l'Île-de-France. La Régie gère ce réseau par ses propres moyens, mais elle paye une redevance annuelle aux Postes et Télécommunications qui disposent, ne l'oublions pas, d'un monopole dans ce domaine. Cette redevance est calculée d'après le nombre de liaisons téléphoniques exploitées par la RATP pour les besoins des communications internes à l'entreprise.

Le réseau téléphonique de la RATP est un reflet de l'histoire de l'entreprise. En 1981, il ne comportait pas moins de 83 centraux, dont la moitié « interconnectés » par plusieurs centaines de kilomètres de câbles téléphoniques. Dans sa structure, on retrouvait encore quelques traces de l'ancien réseau « métro », hérité de la CMP, et de l'ancien réseau « bus », hérité de la STCRP. Depuis 1949, date de création officielle de la RATP, des simplifications sont intervenues mais elles sont largement compensées par les acrobaties qu'il a fallu mettre en œuvre pour s'adapter aux transformations de l'entreprise : prolongement des lignes de métro, création du RER, réalisation de nouveaux dépôts, regroupement de la direction du réseau ferré à Charonne-Vallès, construction de l'immeuble Bourdon... En 1960, l'ancien standard manuel du métro fut remplacé par un ensemble de liaisons automatiques. Un plan de numérotage à quatre chiffres fut également instauré pour permettre d'appeler directement les nouveaux postes implantés dans les stations. Ce plan sert encore aujourd'hui.

En théorie, le réseau intérieur de la RATP permet de raccorder 9 999 lignes différentes. Toutefois, sa capacité réelle ne dépasse guère 8 000 lignes. En effet, certaines contraintes techniques ne permettent pas d'utiliser la totalité des numéros, en outre tous les numéros commençant pas « 0 » correspondent à des services spéciaux (accès au réseau PTT



Le standard de Bastille en 1948 : le téléphone à l'ère de la commutation manuelle.

L'ENVERS DU TÉLÉPHONE



Un combiné, un cadran ou un clavier à touches, voilà pour la plupart d'entre nous notre seul contact avec le réseau téléphonique RATP ou PTT. Pour obtenir un correspondant, nous décrochons le combiné, nous composons son numéro d'appel sur le cadran et après une série plus ou moins longue de cliquetis et de bruits divers, nous entendons la sonnerie de son poste. Que s'est-il passé ! « Une banale opération de commutation », comme disent les spécialistes.

La commutation, c'est en quelque sorte une opération de raboutage qui consiste à mettre bout à bout des liaisons téléphoniques pour constituer un fil d'Ariane continu entre votre poste et celui de votre correspondant. Les autocommutateurs sont la cheville ouvrière de cette opération. Les autocommutateurs principaux, communément appelés « centraux téléphoniques » occupent les « nœuds » du réseau. Véritables carrefours, ces « centraux » ont une mission « d'aiguillage » du trafic. Le numéro d'appel représente le code qui permet de localiser le poste de votre correspondant. Grâce à cette information, les différents autocommutateurs déterminent le chemin que doit suivre votre appel et, par conséquent, ils sélectionnent les liaisons téléphoniques « à rabouter ».

Les autocommutateurs ont également une mission de gestion du trafic téléphonique. Les utilisateurs d'un réseau téléphonique ne téléphonent pas tous en même temps, ni à partir des mêmes endroits, ni vers les mêmes destinations. Par conséquent, les dimensions des infrastructures téléphoniques sont calculées pour acheminer un nombre de communications correspondant au trafic moyen. Cela permet de faire face dans 99 % des cas. Une logique identique à celle qui dicte l'établissement des tableaux de marche sur les lignes de bus ou de métro ! La capacité des liaisons entre les autocommutateurs n'est donc pas extensible. En cas de surcharge passagère ou de coupure (accidentelle ou pour travaux) d'une liaison, les autocommutateurs situés aux deux extrémités de la liaison indisponible vont détourner le trafic téléphonique par d'autres itinéraires. Si le délestage n'est pas possible, les autocommutateurs vont bloquer les communications et vous serez invités « à renouveler ultérieurement votre appel ».

Chaque autocommutateur principal a sous sa coupe plusieurs autocommutateurs secondaires qui gèrent les communications

à l'échelon local (dans un même bâtiment ou dans une même zone géographique) et qui permettent l'accès au réseau général. Ces satellites irriguent en profondeur tous les recoins de l'entreprise. Par ailleurs, ils déchargent les autocommutateurs principaux d'une partie des fonctions de commutation.

Voici une cinquantaine d'années, la plupart des opérations de commutation téléphonique était réalisée à la main par des « standardistes » qui jonglaient avec des fiches métalliques pour établir les communications demandées. Avec l'augmentation du trafic, ces opérations furent peu à peu réalisées par des équipements électromécaniques. Enfin, depuis quelques années, l'électronique et l'informatique font une entrée en force dans le monde des télécommunications. Elles permettent d'avoir une gestion plus souple et plus efficace du réseau téléphonique. Mais l'innovation technologique déborde largement le domaine des autocommutateurs. À côté des liaisons classiques au moyen de fil en cuivre, on voit aujourd'hui apparaître les liaisons par fibres optiques qui ouvrent de nouvelles possibilités de communication. Une liaison expérimentale par fibre optique a été mise en service entre le centre nodal de Bercy et l'autocommutateur secondaire qui dessert l'immeuble de Noisy-le-Grand.

Autre mutation technologique profonde : l'arrivée de la transmission numérique. Le concept est abstrait, mais il s'avère d'une importance cruciale pour l'avenir du réseau téléphonique de la Régie. Depuis 1876, date à laquelle l'Américain Graham Bell a déposé son brevet du téléphone, l'acheminement des conversations entre deux postes téléphoniques s'opère au moyen de signaux électriques oscillants qui sont une « image » des sons que vous produisez en parlant. C'est le micro, placé devant votre bouche dans le combiné, qui fabrique cette « image électrique » de votre voix. À l'autre extrémité du fil, le petit haut-parleur placé contre l'oreille de votre correspondant effectue l'opération inverse et restitue votre voix. Simple techniquement, cette transmission dite « analogique » présente l'inconvénient d'être très sensible aux parasites de toutes sortes qui déforment « l'image » de votre voix pendant son transport, la rendant parfois difficilement audible.



RATP M. Dumont

Pour remédier à cela, on utilise de plus en plus la transmission numérique, apparue voici une dizaine d'années. Au lieu de transmettre directement « l'image » de la voix, on transmet un message codé qui est un « descriptif chiffré » de cette image. Ce « descriptif » se présente sous la forme d'une suite de « 0 » et de « 1 ». Pour transmettre le chiffre « 1 », on fabrique une brève impulsion électrique, un « top ». Pour transmettre le chiffre « 0 » on laisse un blanc. À l'arrivée, il suffit par conséquent de détecter la présence ou l'absence de ces tops. On peut alors lire le message, le décoder et reconstituer la voix. Grâce à l'informatique et à la micro-électronique, le codage et le décodage instantanés

des signaux à transmettre ne posent aucun problème. Par ailleurs, les parasites extérieurs n'ont guère d'effet sur la qualité de la transmission puisque ce n'est plus la forme des signaux électriques qui sert à reproduire la voix.

Outre l'amélioration du confort d'écoute, la transmission numérique présente bien d'autres avantages. Elle permet, par exemple d'accroître la capacité de transport des liaisons téléphoniques existantes grâce au multiplexage des communications.

Quand vous marchez rapidement le long d'une palissade de chantier, vous arrivez à apercevoir le chantier par les interstices situés entre les planches de la palissade. Quand vous ralentissez fortement l'allure, vous ne voyez plus qu'une suite de planches. Enfin, quand vous reprenez une allure normale, vous voyez apparaître une image un peu floue, faite d'une superposition des deux visions précédentes. Pour revoir plus en détails le chantier ou la palissade, vous n'avez qu'à « décoder » cette image en modifiant le rythme de vos pas. Le multiplexage des communications, c'est un peu la même chose, du moins au niveau description du phénomène. À l'entrée d'une liaison téléphonique, un équipement spécial mélange plusieurs conversations qui voyagent ensuite simultanément dans cette liaison. À la sortie de la liaison, un autre équipement décode cet enchevêtrement de paroles (ou plutôt de messages chiffrés) et reconstitue le fil des conversations. On parvient ainsi à faire passer plusieurs dizaines de communications sur une même liaison. Personne ne s'en aperçoit puisque le mixage et le tri des éléments de conversation s'effectuent automatiquement dans les organes électroniques des autocommutateurs.



RATP M. Dumont

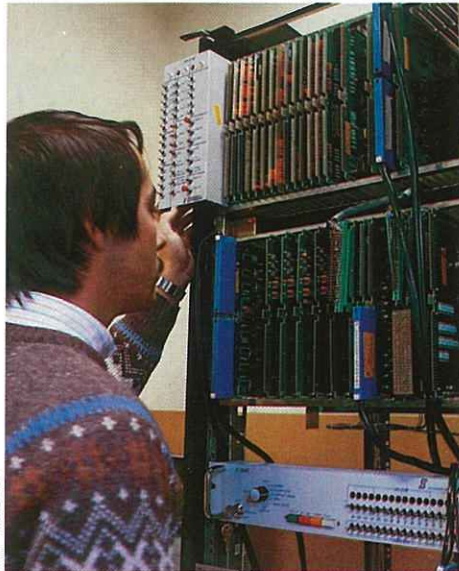
Le langage chiffré à base de « 0 » et de « 1 », utilisé pour transmettre une conversation parlée est le même que celui employé pour faire communiquer des équipements informatiques, bureautiques ou télématiques. Les liaisons téléphoniques n'ont ni la rapidité, ni le débit nécessaires pour permettre à des calculateurs ou à des ordinateurs de dialoguer entre eux, en temps réel. À terme, cette mission d'échange entre des équipements informatiques lourds sera remplie par un réseau spécialisé baptisé *Racine*. Le réseau téléphonique permettra néanmoins d'accéder facilement au réseau *Racine* et il ouvrira la RATP à la télématique et à l'informatique locale. Divers projets, actuellement à l'étude, permettront de profiter des interactions entre le réseau téléphonique et le réseau *Racine*. Citons pêle-mêle le projet *Mars* pour les dépêches, la messagerie électronique, les systèmes de paiement électronique (voir l'encadré sur la monétique)... Ces expériences se multiplieront et deviendront pleinement opérationnelles lorsque le réseau de télécommunication de la RATP sera modernisé. On saisit ainsi l'importance de cette opération de modernisation qui conditionne de nombreux aspects de l'avenir de l'entreprise.

C.C.

matiques irrigueront en profondeur l'entreprise (voir l'encadré sur la monétique). Côté extérieur, *Racine* sera techniquement compatible avec le réseau de transmission de données développé par les PTT, le réseau *Transpac*. En combinant les possibilités du réseau téléphonique intérieur, de *Racine* et de *Transpac*, un agent d'information du métro pourra éventuellement indiquer à un voyageur l'horaire des avions pour Nice au départ de Roissy. Pour cela, il lui suffira d'interroger à distance la banque de données d'*Air Inter* en utilisant un terminal, genre *Minitel*, branché sur une simple prise téléphonique dans la station.

Bercy : une première étape

Il ne faudra pas attendre vingt ans pour en arriver là. Les 500 agents du nouvel immeuble de Marne-la-Vallée bénéficient déjà des premiers services du nouveau réseau de télécommunication.



RATP Ardillon

L'électronique a fait son apparition en 1979 dans le central de Bourg-la-Reine.

Et, dans cinq ans, toute l'entreprise devrait être branchée !

La construction de l'immeuble de Marne-la-Vallée a d'ailleurs accéléré la modernisation du réseau téléphonique intérieur. La décision définitive de réaliser un nouveau centre administratif à Noisy-le-Grand-Mont-d'Est date de 1980. Mais il était alors impossible de créer un nouveau central raccordé au réseau de la Régie. Pour desservir Noisy, les techniciens de ST recherchèrent des solutions qui préservassent l'avenir et qui s'intégraient dans l'architecture du futur réseau, alors en gestation.

Dans un premier temps, Noisy fut relié au reste de la RATP au travers du réseau PTT normal. En 1983, quand toutes les options techniques du réseau Régie furent arrêtées, la construction du centre nodal de Bercy débuta. Mis en service le 20 octobre 1984, le centre nodal de Bercy dessert le dépôt de La Maltournée, plusieurs gares de la ligne A

SUITE PAGE 12

TÉLÉMATIQUE ET TÉLÉPHONE : L'EXEMPLE « MONÉTIQUE »

Dans quelques mois, une centaine de terminaux de paiement électronique, acceptant la Carte Bleue, seront installés dans les bureaux de recettes de plusieurs stations de métro. Dans quelques années, les possibilités complémentaires du nouveau réseau téléphonique et du réseau *Racine* permettront aux voyageurs d'acheter leur titre de transport avec des cartes de crédit* dans n'importe quelle station du métro, dans n'importe quelle gare du RER ou n'importe quel gare d'autobus.

Pendant la journée, les voyageurs achèteront leurs titres de transport auprès des agents receveurs des gares ou des stations. Au moment de payer, ils donneront à l'agent RATP leur carte de crédit, qui sera alors introduite dans le terminal de paiement. Les informations sur la nature des titres vendus et les cartes de crédit utilisées seront stockées dans la mémoire du terminal. La nuit, le micro-ordinateur électronique, qui supervise le fonctionnement de l'appareil, connectera la mémoire de stockage du terminal sur le réseau téléphonique RATP, à une heure où celui-ci est très peu utilisé. Les informations chemineront ainsi jusqu'à l'un des points d'accès au réseau *Racine*, grâce auquel elles parviendront ensuite au « concentrateur » situé à Bercy.

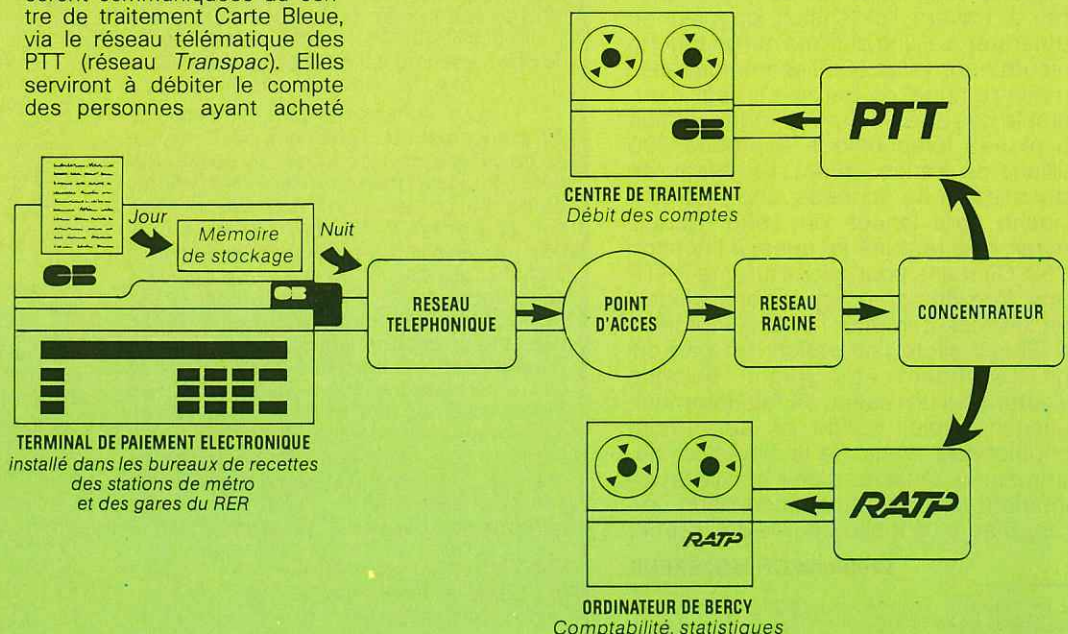
Cet équipement central effectuera le tri entre les informations de gestion comptable et les informations de domiciliation bancaire. Les informations de gestion comptable seront transmises à l'un des ordinateurs RATP du centre de Bercy. Elles serviront à la fois à la comptabilité générale et à l'établissement des statistiques de vente par titre ou par station. Les informations de domiciliation bancaire seront communiquées au centre de traitement Carte Bleue, via le réseau télématique des PTT (réseau *Transpac*). Elles serviront à débiter le compte des personnes ayant acheté

leur titre de transport au moyen d'une carte de crédit.

Grâce aux possibilités télématiques du réseau téléphonique, on pourra faire profiter les voyageurs RATP des facilités de la monétique, sans avoir à construire un réseau spécialisé couvrant toute l'agglomération parisienne. Nous aboutirons aux mêmes conclusions en évoquant la suite des expériences *Métronie* ou *SITU*. Cette polyvalence et cette flexibilité des futurs réseaux de télécommunication permettront de rentabiliser au maximum des équipements qui représentent un investissement important pour l'entreprise.

C.C.

(*) Les terminaux accepteront la Carte Bleue magnétique actuelle, mais ils sont également conçus pour accepter la future Carte Bleue à puce puis la carte bancaire à mémoire.



du RER⁽³⁾ et l'immeuble de Noisy-le-Grand. La zone de Noisy est en fait raccordée sur un central secondaire implanté dans la gare de Noisy-Mont-d'Est. Ce central est relié au centre nodal de Bercy par un ensemble de liaisons performantes à haut débit.



Mise en place, le long des voies du RER, de la liaison expérimentale à fibres optiques reliant Noisy au centre nodal de Bercy.

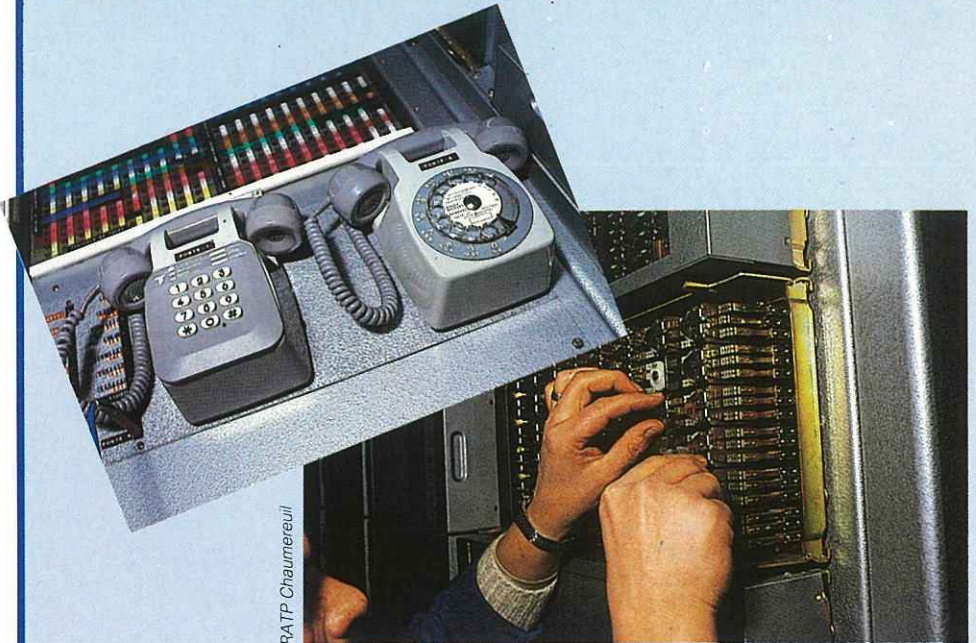
Le centre nodal de Bercy gère également le trafic téléphonique qui transitait autrefois par le central électromécanique de Bercy. Dans le courant de l'année, les lignes raccordées sur les anciens centraux des Grands-Augustins, de Jules Vallès, de Denfert, de Championnet et de Bourdon basculeront sur le centre nodal de Bercy. Ces opérations permettront d'entreprendre la construction des nouveaux centraux de Bourdon, de Denfert et d'Auber, et des centraux secondaires qui en dépendent. A partir de 1988, la réalisation du central de Championnet et, éventuellement, celle du central des Grands-Augustins, seront lancées. En 1990, la modernisation du réseau téléphonique intérieur devrait s'achever.

Pour la plupart d'entre nous, ces travaux se dérouleront dans l'ombre. Nous pourrions néanmoins en suivre les progrès à travers l'extension du plan de numérotage à cinq chiffres qui ne touche aujourd'hui que les établissements reliés au centre nodal de Bercy. Le coût d'ensemble des opérations de modernisation du réseau téléphonique approche 200 millions de francs. Quant au réseau de transmission de données, une première tranche sera lancée en 1985. *Racine* devrait être terminée lui aussi à l'horizon 1990. Cinq ans pour faire entrer la RATP dans l'ère des communications modernes, un rude pari pour l'équipe « projet » de ST qui pilote l'opération. Un pari qui doit cependant être gagné puisque l'existence d'un réseau de télécommunications souple, rapide et performant conditionne l'avenir de la Régie, et notamment la réussite d'une politique volontariste de décentralisation dans une entreprise à l'échelle de l'Ile-de-France.

Christian CHAUMEREUIL

(3) De Nation à Torcy sur la branche de Marne-la-Vallée ainsi que Fontenay et Nogent-sur-Marne sur la branche de Boissy.

LES HOMMES DES AUTOCOMS



RATP Chaumereuil

Une quarantaine d'hommes pour soixante-quinze autocommutateurs (1): voilà l'équation arithmétique de l'équipe des « autocom » de la division RTC (réseaux de télécommunications) de ST (2). Peu nombreux, discrets, on ignore jusqu'à leur existence. Pourtant, beaucoup d'entre nous travaillent à quelques mètres de ces hommes. « Pour nous connaître, il faudrait déjà nous voir. » Manque de place, tradition, qui sait, la plupart des grands centraux téléphoniques sont installés au sous-sol des bâtiments, coincés entre la chaufferie et les locaux d'archives. On y accède par des couloirs secrets, fréquentés seulement par quelques agents d'entretien et quelques rats... Du moins on pourrait le supposer en voyant des soucoupes remplies de mort-aux-rats, posées à quelques mètres des portes du CP 400 et du nodal de Bercy.

Bercy, Rapée: ce complexe administratif regroupe de nombreux services de la Régie. Et des services qui par la nature de leurs activités téléphonent beaucoup! Construit en 1972, le CP 400 est l'un des autocommutateurs électromécaniques les plus récents. Cent quatre-vingt-dix lignes PTT et 3 000 lignes du réseau intérieur y sont raccordées. Ce petit monstre comporte près de 80 000 relais électriques. Compte tenu de sa complexité et de son importance pour l'activité de l'entreprise, « l'autocom » de Bercy est géré par quatre agents qui sont en poste fixe dans le central (3).

« Nous sommes là pour surveiller le fonctionnement de l'autocom, pour intervenir en cas d'incident et pour assurer l'entretien des installations. » Ces installations, André les connaît bien. Voilà des années qu'il vit avec le CP 400, qu'il l'écoute, qu'il le soigne. « Nous travaillons de 8 heures à 16 h 45... En dehors de ces périodes nous effectuons des astreintes à domicile. » L'astreinte existe depuis longtemps à Bercy, d'autant qu'elle s'impose techniquement. En effet, certains incidents pourraient avoir des répercussions sur le central PTT de Diderot. Autant dire qu'on ne badine pas avec ce genre de risque. Depuis un an, le système des astreintes a évolué et désormais tous les agents des autocom prennent leur tour dans le roulement. « Nous pouvons être appelés à n'importe quel moment pour intervenir sur n'importe quel équipement... C'est comme cela que j'ai passé une partie de Noël dans l'autocom de Bourdon », précise Bernard, un des jeunes de

l'équipe. « Bourdon on y va les yeux fermés, mais retrouver son chemin en pleine nuit au milieu de la banlieue, c'est pas toujours du gâteau... Par ailleurs, face à un autocom électronique comme Bourg-la-Reine, ou face à des antiquités comme Villiers ou Denfert, on hésite avant de toucher à quelque chose. Ce n'est pas parce que l'on répare sa voiture que l'on sera aussi capable de dépanner celle du voisin ! »

Vu à travers la vitre de la porte d'accès, le CP 400 de Bercy n'a rien d'impressionnant: une suite de travées, séparées par des armoires métalliques peintes en gris. Dès la porte franchie, tout change. On est saisi par le bruit. On dirait que des centaines de poulets picorent en même temps dans des mangeoires en zinc! Jack, discret jusque-là, s'anime. « Cross-bar, sélecteur, concentrateur, enregistreur... » Il démonte des capots de protection et il montre les relais qui s'activent, les contacts métalliques qui vibrent. Voilà l'origine du bruit. Etrange lieu, où l'on voit vivre le téléphone, où l'on entend la commutation. « La nuit c'est encore plus impressionnant. Le silence est quasi absolu et d'un coup le central se réveille. Quelqu'un téléphone d'un chantier ou d'une permanence. La com s'établit et le calme revient jusqu'au prochain coup de fil. »

Tels des médecins écoutant le cœur de leur malade, les gens des autocom écoutent battre leur central. « N'exagérons rien », reprend André, « depuis la disparition des sélecteurs rotatifs, on ne répare plus rien à l'oreille... Néanmoins, elle nous sert à détecter un bruit suspect, à localiser un coffret où les contacts sont mal réglés. » Le réglage des contacts est une des grandes occupations de l'équipe. Armés d'un curieux petit appareil qui sert à mesurer la force exercée sur les lamelles métalliques des contacts, ils ajustent au gramme près le travail de chaque relais. « Ici l'effort ne doit pas dépasser dix grammes... Là, regardez, il y a trois contacts et ils doivent bouger en même temps... » Voilà des gens qui connaissent vraiment leur métier sur le bout des doigts, au propre et au figuré!

« Il suffit parfois d'un mauvais contact pour bloquer le central. Nous devons être vigilants... C'est un travail astreignant et fatigant pour la vue. Les réglages nous donnent d'ailleurs beaucoup plus de boulot que les réparations. » Comment s'en étonner, les

milliers de contacts n'ont pas le temps de chômer. En moyenne, les centraux des PTT travaillent entre 60 et 80 % de leur capacité. A la Régie, on avoisine 90 %, voire 100 % à Denfert. L'importance du trafic sollicite durement les installations. Les gros incidents sont assez rares. « *Heureusement* » commente Bernard, « *car on n'imagine pas le métro ou les sous-stations privées de téléphone pendant plusieurs jours* ». En revanche, « *les petits pépins* » sont nombreux. « *La plupart du temps, vous ne vous apercevez de rien* », précise Jack. « *Au plus, vous avez du mal à obtenir la tonalité ou ça sonne occupé dès que vous touchez au cadran.* »

« *Cette cascade de réglages et de petites réparations nous empêche de réaliser à temps l'entretien préventif du central.* » Sans que personne ose le reconnaître, il semble que l'on tire beaucoup sur les installations. Quoi d'extraordinaire ? Le réseau téléphonique est saturé : tout le monde le sait ! On avoue cependant que la situation risque de devenir « *vraiment critique* » au cours des prochaines années. La modernisation du réseau est donc perçue comme une nécessité et l'on espère simplement « *ne pas voir dérapier les délais* ». Mais...

Modernisation technique indispensable certes, mais aussi mutation professionnelle profonde. « *Les trois quarts d'entre nous sortent de Mozart ; la plupart avec des CAP d'électromécaniciens, voire d'ajusteurs, quelques-uns avec des CAP de téléphonistes (4)...* Comme beaucoup de copains », continue André, « *je suis entré au service téléphone au moment de la construction des grands centraux type Bercy, Championnet ou Stalingrad. Nous sommes devenus des spécialistes de ces autocommutateurs électromécaniques.* » Mais depuis dix ans les techniques ont évolué. Les gens du CP 400 le savent, d'autant que le nodal est installé à vingt mètres d'eux.

Là, plus de bruits métalliques, de cliquetis, mais le ronflement des deux ventilateurs du calculateur et, de temps à autre, le crépitemment d'une imprimante. Le nodal, c'est

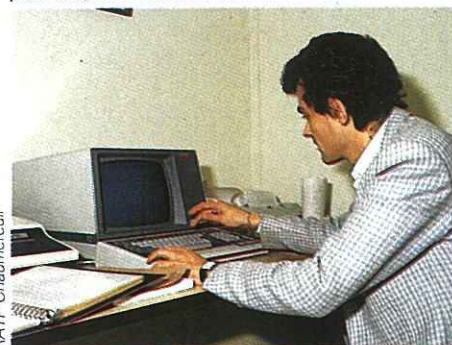
le domaine de Patrick et d'Émile. Émile est entré à la Régie en 1979 « *pour s'occuper des futurs autocom* ». Sa formation d'électronicien l'y préparait d'ailleurs. En 1981, il rencontre Patrick qui avait derrière lui huit ans de carrière, dont une partie au CP 400 de Bercy. « *L'inauguration du nodal était prévue pour octobre 1982. Mais comme le réseau a été redéfini, la mise en service n'a eu lieu qu'en octobre dernier...* Entre temps », poursuit Patrick « *nous avons été détachés à PRT (5) où nous avons suivi de multiples stages. Nous avons également suivi la fabrication du nodal : test des différents sous-ensembles, contrôle de l'assemblage sur le site, réception... Enfin nous avons fait démarrer le nodal, en collaboration étroite avec les équipes du constructeur et celles de PRT.* » Pendant deux ans Patrick et Émile ont donc joué les contrôleurs en usine. Grâce à cela, ils ont pris contact avec leur matériel et ils ont approfondi leurs connaissances sur les autocom électroniques.

« *Le travail au nodal est différent de celui sur le CP 400, indique Patrick. Pour l'instant, nous sommes encore dans la phase de rodage. Nous venons à peine de mettre en service les dernières liaisons avec Denfert et Bourdon... Peu à peu, nous prenons la mesure de la machine et de ses possibilités. Nous avons encore du mal à savoir quel sera par la suite le détail de nos activités.* »

« *On peut toutefois se faire une petite idée* », reprend Émile. « *La gestion des abonnés prend déjà beaucoup de temps : affectations des postes, changements de numéros, modifications des caractéristiques des lignes. Quand le nouveau réseau sera en place, nous aurons également des fonctions de gestion du trafic. En cas de surcharge ou d'incident, nous pourrions facilement détourner des communications ou organiser des débordements... Nos collègues des autres centraux font le même genre de travail, mais cela les oblige à démonter des pièces, modifier des équipements, des câblages... Avec le nodal, nous nous mettons devant le pupi-*

tre, nous appelons un programme d'exploitation continu dans la mémoire du calculateur et nous tapons sur le clavier les instructions pour la machine. »

En passant du CP 400 au nodal, on perçoit l'ampleur des bouleversements humains qui accompagneront la modernisation du réseau téléphonique. André, Bernard, Émile, Jack, Jean-Jacques, Gilles et Patrick ont peut-être le même métier, mais peut-on honnêtement établir des comparaisons entre le travail des cap-horniers et celui de l'équipage d'un super-pétrolier. Au CP 400, on trouve des horlogers du relayage. Au nodal, on rencontre des informaticiens. Rien dans les mains, rien dans les poches, tout dans la tête et dans la mémoire

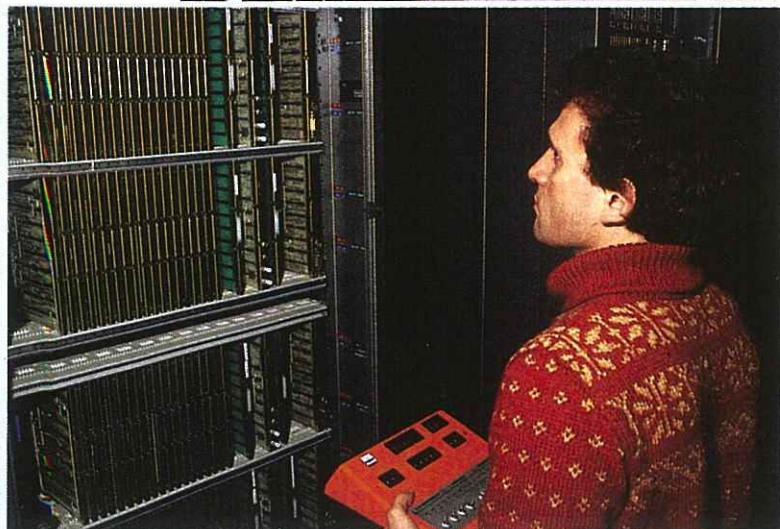


Au centre nodal, la gestion des abonnés se fait par ordinateur.

de l'ordinateur. Plus de « cliquetis », de « relais qui collent » mais des « messages d'erreur », des « routines de test » ou des « cartes défectueuses ».

« *On va nous renvoyer à l'école* » commente André sans se départir de son sourire. « *D'ici deux ans, nous devrions recevoir une formation de base. C'est du moins ce qu'on nous a dit !* » Selon Joseph Perret, responsable de la subdivision « commutation », « *la Régie se retrouve dans la même situation que les PTT au moment de la construction des premiers autocommutateurs électroniques... Pour la formation de nos agents, nous allons profiter de l'expérience des PTT, ce qui devrait éviter pas mal de difficultés... Chaque agent suivra une série de cours d'électronique générale, d'informatique, de transmission numérique, de commutation électronique et de transmission de données. Ils iront dans des centres des PTT et ils auront ainsi la même formation de base que les agents des télécoms. Ensuite, ils effectueront des stages pratiques de plusieurs semaines chez le constructeur de l'autocom dont ils auront la charge... Cette formation copie celle suivie avec succès par les deux agents du nodal... Elle est nécessairement très longue et cela complique la gestion du personnel des centraux.* »

« *On voit bien que nos autocoms sont dépassés. Mais comprenez-nous, c'est une remise en cause totale que ce changement nous impose. Nous avons tout à réapprendre... Si vous deviez travailler ici* », ajoute Bernard, « *vous n'auriez pas plus de choses à savoir avant de débiter que nous pour aller au nodal... C'est un drôle de saut qu'il faut faire !* » Aux autocoms, la moyenne d'âge avoisine 35 ans. Les équipes sont jeunes et cela facilite la transition. A 35 ans on a encore une longue carrière devant soi. « *Une carrière, vous rêvez !* » s'exclame André. « *Beaucoup de techniciens sont à l'échelon 10 et ils ont déjà leur bâton de maréchal.* » L'avis d'André semble largement partagé. « *Le changement de technicité ne nous apportera donc rien au plan carrière, surtout si les choses se passent comme ici, il y a deux ans. Les agents de maîtrise, qui sont partis au nodal n'ont pas été remplacés... C'est un peu démotivant* », avoue Jack. « *Nous serions ailleurs, nous pourrions continuer à travailler tranquilles, sans nous*



Régulation des contacts au CP 400 et vérification des cartes électroniques au nodal : deux technologies, deux métiers.

poser ces problèmes ! » Ça c'est pas sûr ! Beaucoup de services ont déjà connu des mutations technologiques ; d'autres, aussi nombreux, ne tarderont pas à en connaître.

« J'ai opté pour le nodal parce qu'à priori, le travail sur ce genre d'équipements m'intéressait... J'aurais pu rester au CP 400 pendant encore de longues années. » A demi-mot, Patrick reconnaît cependant que le chemin a été dur et que parfois on s'interroge sur ses chances de réussite. Aujourd'hui Patrick et Émile ont engagé un autre pari : maîtriser le nodal et décortiquer petit à petit son fonctionnement. « Nous ne le connaissons jamais à fond », dit Émile en ouvrant une armoire remplie par les instructions techniques du constructeur « mais nous voudrions en savoir le maximum, pour l'utiliser au mieux et intervenir rapidement en cas d'incident. »

Bercy CP 400, Bercy nodal : au-delà de l'abîme des technologies, du fossé des mé-

thodes de travail, les hommes se ressemblent. Deux jours c'est court pour connaître le détail de leurs difficultés et le fond de leurs interrogations. C'est néanmoins suffisant pour prendre le pouls de la situation, d'autant qu'à RTC on n'a pas fait le ménage avant l'arrivée du visiteur. Les hommes des autocoms, c'est à la fois une équipe de techniciens et une bande de copains. Comme beaucoup de techniciens, ils sont passionnés par leur métier et ils éprouvent vite le sentiment d'être mis au rancart quand tout bouge autour d'eux. « Bercy, Denfert, Villiers, Bourg-la-Reine, ce ne sont pas des autocoms anonymes et banalisés » confie Émile. « On a nos petits trucs, nos combines. C'est pas de la rivalité mais une sorte de jeu. D'ailleurs on se connaît tous et entre nous l'information circule. » Autant dire qu'il existe un esprit autocom, aussi fort et aussi vivace que l'esprit routier ou ferré.

Cette équipe de techniciens dispose de cinq ans pour mener à bien l'avènement des



RATP Chaumereuil

L'un sature...



RATP Chaumereuil

... l'autre pas, mais il y aura beaucoup de transferts au cours des prochains mois.

télécommunications électroniques. Un enjeu de taille pour l'entreprise et un pari personnel audacieux pour chacun de ces hommes. En 1990, ils ne seront pas sortis pour autant des profondeurs de la Régie. Alors si vous vous perdez dans les sous-sols de Bercy, n'hésitez pas à pousser la porte des autocoms, les techniciens de la commutation ont également le sens de l'accueil.

C.C.

(1) Une trentaine d'autocommutateurs sont reliés entre eux et forment le réseau intérieur de la RATP proprement dit. Le reste est directement branché sur le réseau PTT.

(2) Service de la télématique.

(3) Championnet, Bourdon, Villiers et Denfert sont eux aussi sous la responsabilité d'équipes fixes de RTC. Ces équipes ne comportent toutefois que deux agents. Les autres autocommutateurs sont confiés aux équipes « de secteur », basées à Rapée. Elles se déplacent pour effectuer la maintenance ou pour intervenir sur dépêche en cas d'incident.

(4) Au milieu des années soixante-dix, l'école technique a formé des jeunes aux métiers du téléphone car la Régie trouvait difficilement, à l'extérieur, les professionnels dont elle avait besoin pour exploiter et réparer ses installations.

(5) Division « Projets, réalisations techniques » du service ST.

LA QS : LE BANC DE MESURE DES TELECOMS

Un réseau téléphonique vit, bouge, évolue comme un réseau de bus ou de métro. Le ferré et le routier disposent d'équipes spécialisées qui mesurent régulièrement le trafic, ligne par ligne, station par station. Depuis un an, une équipe de RTC assure le même suivi sur le réseau téléphonique. Composée de quatre personnes, deux agents de maîtrise et deux techniciens, l'équipe « qualité de service », la QS, est basée à Denfert. « On occupe les locaux du futur central électronique de Denfert... On devrait partir à Rapée mais la date n'est pas fixée. En attendant on squatte les lieux, jusqu'au jour où nos nouveaux locaux disponibles », déclare Robert, le responsable de l'équipe.

« Comme notre nom l'indique, nous sommes chargés en priorité de suivre l'évolution du service offert par le réseau téléphonique. Nous testons régulièrement les centraux et les liaisons entre les centraux pour connaître l'état des installations et repérer d'éventuelles anomalies. Nous secourons les centraux pour voir ce qu'ils ont dans le ventre », commente Serge. « En une nuit, on leur balance le trafic qu'ils écoulent en un mois. De quoi dépoussiérer les contacts. »

« Nous participons également à l'élaboration du futur tableau de bord de ST », reprend Robert. En dehors de l'aspect « gestion du trafic », ce tableau de bord aura également un rôle « d'instrument de prévision ». « Il y a quelques années, de grosses difficultés étaient apparues à Bercy à cause du manque de lignes PTT. Le central se retrouvait souvent bloqué par les gens qui renouvelaient sans cesse leurs appels pour accéder aux lignes extérieures... Nous fournissons des mesures régulières du trafic téléphonique. Cela permettra de prévoir son évolution. » Grâce à ces données, les responsables de ST pourront au fur et à mesure adapter les installations, créer de nouvelles liaisons... Mais ce travail ne sera vraiment possible qu'après la mise en service des nouveaux centraux. Beaucoup d'installations actuelles frisent la saturation et il n'y a plus grand chose à faire !

« Nos mesures servent également à justifier les demandes de lignes nouvelles. Ce travail n'est pas toujours bien compris »,



RATP Chaumereuil

On dépouille les résultats des mesures précédentes et on prépare de nouvelles mesures.

reconnait Serge. « Quand nous arrivons dans un dépôt ou un atelier, les gens pensent que nous venons les espionner. En général cela s'arrange après discussions. On a souvent remarqué que les gens ne se comportent pas de la même manière quand ils voient nos appareils et quand nous mesurons directement à partir du central », commente Bernard. Les centraux, c'est d'ailleurs le champ d'action privilégié de la QS. Tous les quatre ont fait leurs classes dans les « autocoms », ils se retrouvent donc en terrain de connaissance. « Quand nous arrivons, les copains n'hésitent pas à nous donner un coup de main pour installer nos appareils », précise Serge. « Ils participent étroitement à nos mesures... Leur coopération est essentielle, ils connaissent leurs installations mieux que personne ».

Pour l'instant la QS s'équipe en attendant de s'installer dans ses meubles. Elle commence même à travailler en prestation de service, à témoin la série de mesures qu'elle vient de réaliser, à la fin de 1984, sur le trafic du système de radiotéléphonie des autobus. Les mousquetaires de la QS observent, comptent, disséquent, analysent le réseau téléphonique. Dans quelques mois, ils commenceront à scruter Racine. La QS abandonne donc l'étiquette « téléphonie » pour une étiquette « télématique » Ils seront ainsi aux premières loges pour mesurer les progrès de la communication dans l'entreprise.

C.C.

346.33.33

RATP
BONJOUR...

346-33-33, le numéro d'appel officiel de la Régie. Des centaines de personnes composent quotidiennement ce numéro. Au bout du fil, la voix des opératrices de Bercy.

Au deuxième étage de l'immeuble de Bercy, les « opé » se relaient devant le « meuble ». « Nous travaillons par équipe du lundi au vendredi. Le standard fonctionne de 8 h 15 à 18 h 30. En dehors de ces périodes, les appels arrivent à la permanence du réseau routier. » Ginette, Denise et Micheline ont derrière elle une longue carrière. « Nous avons appris le métier sur les anciens standards à fiches. Celui de Bercy a disparu vers 1970... Il fallait connaître par cœur l'emplacement des prises ; remarquez, c'est pareil aujourd'hui avec les numéros... Il n'y avait pratiquement pas de lignes directes vers l'extérieur. C'était la chasse pour obtenir une communication et nous avions souvent cinq, six ou dix bordereaux d'appel en attente devant nous. On essayait de nous impressionner avec le grade. Ça marchait avec les jeunes, mais les anciennes ne se laissaient pas faire. Il y avait quelquefois de belles prises de bec. »

Edith, en revanche, commence juste sa carrière d'opératrice. Elle effectue régulièrement des remplacements à Bercy lorsqu'une des titulaires est en congé. Entre-temps, elle est agent de station sur la ligne 7. « Je suis venue ici par hasard. J'ai appris par des collègues que ST cherchait des opératrices. » Le bouche à oreille, en somme ! « Nous venons toutes du réseau ferré », poursuit Ginette. « Après une période de formation, les opératrices effectuent des remplacements dans les standards (1). Elles deviennent titulaires lorsqu'un poste se libère... Cette formule permet de posséder le métier. En revanche, nous sommes obligées de prévoir longtemps à l'avance les remplacements afin de laisser le temps à la gestion de FE (2) d'effectuer les détachements. »

« Nous recevons les appels les plus divers. Nous devons donc connaître les recoins de la Régie afin d'aiguiller ces appels vers les bons correspondants... Avec le froid et la neige, les gens téléphonent beaucoup pour des renseignements sur le trafic. Nous les renvoyons alors vers le 346-14-14. Cela nous vaut quelquefois des protestations car le CIT (3) est difficile à joindre... Nous recevons également des appels de personnes prises en infraction par les contrôleurs ou poursuivies par le contentieux pour des chèques sans provisions. Il faut souvent calmer le jeu et éviter que la personne s'embarque dans le récit de son histoire en vous prenant à témoin de sa bonne foi. » « Ce matin, on m'a demandé les horaires des cars-ferries pour l'Angleterre », ajoute Denise. « Dans l'été, ce sont les horaires des grandes eaux de Versailles ou le tarif des ascenseurs de la tour Eiffel. »

« On sert aussi de tampon entre les gens qui appellent et leurs interlocuteurs à la Régie. » « Les réponders, ça devient une vraie plaie », commente

également des appels pour l'immeuble de Noisy-le-Grand. Ceux-ci arrivent, via le nodal, sur deux consoles spéciales, distinctes des consoles du 346-33-33. Les consoles de Noisy ont une souplesse que n'offrent pas les autres équipements, en particulier « pour mettre des appels en attente ou reprendre des correspondants... Il y a quel-



Les « opé » de Bercy.



Branchement du casque : l'un des premiers gestes de la journée.

Micheline. « Les gens n'apprécient pas et ils nous demandent d'aller porter un message ou de leur passer leur correspondant sur une ligne directe. Il y a quelques semaines », continue Denise, « des affiches incitaient les voyageurs de la ligne A à téléphoner au président et au directeur général... Les premiers coups de fils sont passés, ensuite on nous a demandé de faire barrage... Heureusement, il y a les bons moments. En décembre, nous avons reçu des appels pour le Père Noël car la ligne mise en service par les PTT se terminait aussi par 33-33. Le plus drôle, c'était d'expliquer aux enfants pourquoi le Père Noël avait une voix féminine. »

Le travail des opératrices ressemble un peu à celui des animatrices de radio. Il faut dire l'essentiel en quelques phrases, trouver le ton juste. Les opératrices suivent des stages d'expression orale pour les familiariser aux techniques de la parole. Par ailleurs, elles connaissent des notions d'anglais afin de répondre aux demandes des correspondants étrangers. La mutation du réseau transforme aussi leur travail. Depuis octobre, les opératrices de Bercy s'occupent

ques petits défauts mais on en trouve toujours ». Dans quelques années, le standard de Bercy sera modernisé. L'électronique et la télématique feront une entrée en force. Ainsi, un système d'annuaire électronique sur écran vidéo remplacera les actuels tambours avec leurs fiches en carton. « Souhaitons qu'il soit plus à jour que le légumier », ironise Micheline.

« RATP, bonjour... », ces deux mots accueillent tous les appels. « On est tellement habituée à dire cela qu'il m'arrive de répondre ainsi quand je suis chez moi », raconte Denise dans un éclat de rire. Pour les opératrices, ces deux mots constituent la routine du métier. Cette routine représente aussi une forme de bienvenue adressée à leurs interlocuteurs. Même si quelques-uns ne respectent pas toujours les règles de la courtoisie, les opératrices savent que la qualité de l'accueil désarme bien des velléités et qu'elle facilite l'établissement du contact. Premières personnes avec qui l'on dialogue dans l'entreprise, les opératrices, par leur accueil aimable et courtois, contribuent à forger l'image de la RATP. Un curieux paradoxe qui ne disparaîtra qu'avec l'arrivée du visiophone.

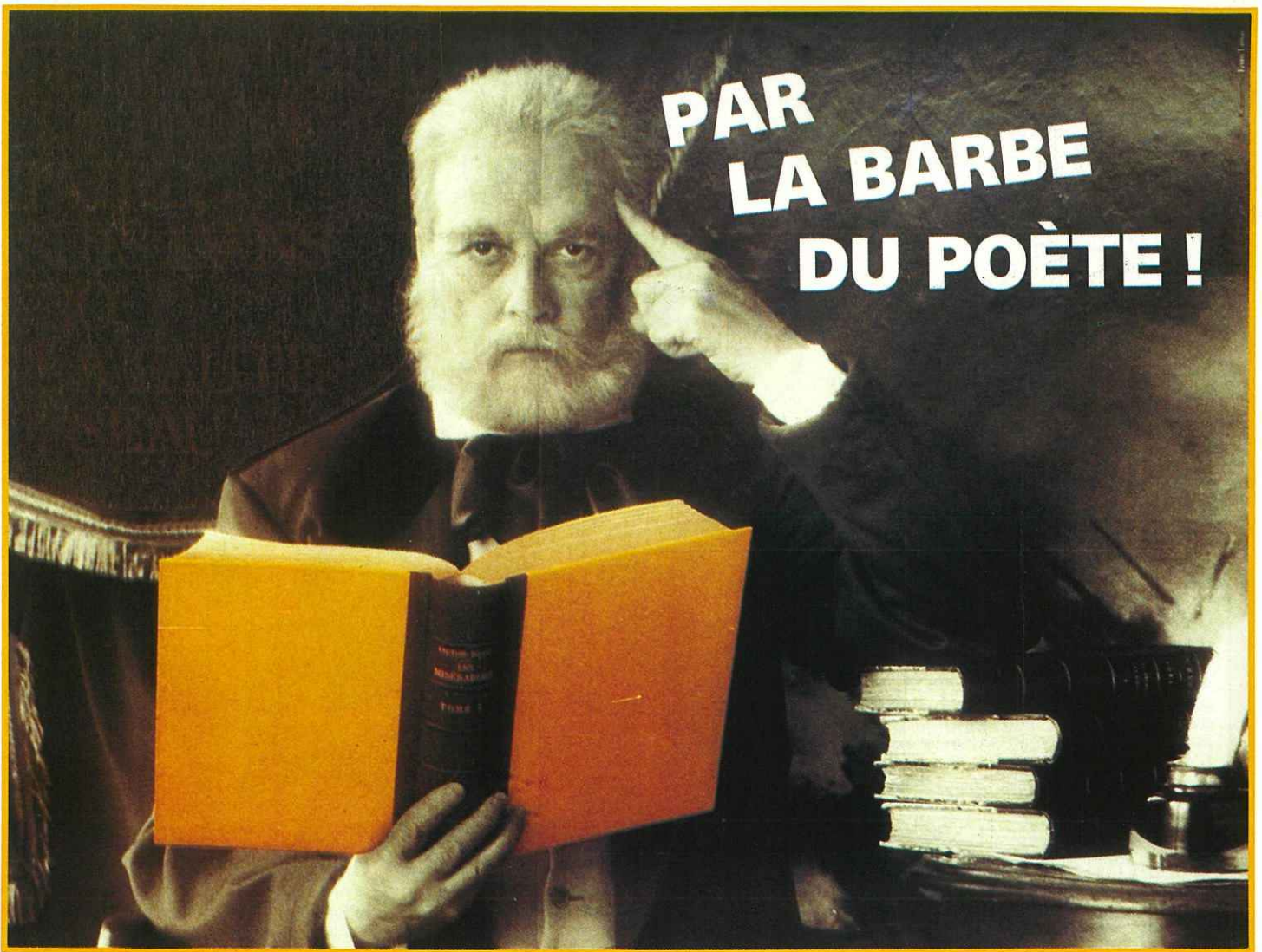
C. C.

(1) Le service ST exploite huit standards : Bercy, Bourdon, Stalingrad, Jules-Vallès, Richard-Lenoir, Championnet, rue de Naples et Saint-Gothard. Il y a au total 20 opératrices et 2 agents de maîtrise.

(2) Service de l'exploitation à la direction du réseau ferré.

(3) Centre d'information téléphonique.

PAR LA BARBE DU POÈTE !



Au moment où paraîtront ces lignes, « l'année Hugo » sera fort entamée, ainsi que rappelé l'essentiel de ce qui devait l'être à propos du grand homme.

Il n'est pas un quotidien, un hebdomadaire, une radio, une chaîne de télévision qui n'ait, à cette occasion, « rassemblé ses souvenirs ».

Plusieurs volumes, respectables par leur taille et par leur auteur, auront choisi de « sortir pour les fêtes » et les diverses expositions et représentations théâtrales programmées par la Régie auront rassemblé les hugoliens du métro.

A l'édifice ainsi construit il ne manque pas une pierre, et l'œuvre de 1985 rejoint par la longueur du texte celle du maître, obtenue cent ans auparavant.

Alors, pour ceux qui n'auraient pas eu le temps, le courage ou l'envie d'entrer dans ce musée, Entre les lignes vous offre un petit raccourci de la visite, à sa façon.

Fortunes

Tout ayant probablement été dit sur l'œuvre, chacun s'est accordé pour ce centenaire à parler de la vie de l'homme, et celle-ci fut tout aussi fertile et mouvementée que celle-là.

Ceux qui n'avaient du père Hugo que le souvenir scolaire du bon vieillard à barbe et cheveux blancs, faisant sauter sur ses genoux les petits enfants, ne manqueront pas d'être surpris.

La simple présentation des faits semble digne de figurer dans un livre de performances, ainsi que les réactions surprenantes qu'ils ont inspirées à d'illustres écrivains.

Son œuvre se compose de vingt volumes de vers, dix drames et trente-sept volumes de prose, au bas mot. Et Gustave Flaubert de dire : « *Sacré nom de dieu, quel poète* », André Gide ajoutant « *Hélas !* ».



Croquis de Victor Hugo par lui-même sur une impériale.
(Source Lagarrigue)

Le nombre de ses maîtresses ou complices d'instant, soubrettes ou femmes du monde, semble unanimement impossible à définir, seuls quelques scandales restant. Et Lamartine disait : « *On se relève de tout, même d'un canapé* ».

Hugo fut riche, très riche parfois. Cinq millions dont trois en fonds anglais, le reste en actions de la Banque de Belgique et en rentes de l'emprunt français pour la libération du territoire (!), rapportèrent, sans sourire, les journaux à sa mort. Est-ce pour sa fortune ou pour son œuvre que Paul Valéry jugeait : « *Hugo est un milliardaire, ça n'est pas un prince* ».

Mais aussi Hugo bonapartiste et anti-napoléonien, Hugo royaliste et anti-monarchiste, Hugo républicain et conservateur, Hugo anticlérical et théiste, Hugo souffrant de l'exil et refusant sa grâce, poète officiel et poète interdit, vicomte, pair de France vêtu d'une veste d'ouvrier, etc.

Les hugolâtres l'adulèrent donc, les hugophobes ne le haïrent pas moins. Peut-être en 1876, prononçant l'éloge funèbre de George Sand, parlait-il déjà de Hugo : « *La huée est comptée par la postérité comme un bruit de la gloire* ».

Deux millions de Parisiens répondirent en l'accompagnant reposer au Panthéon, à nouveau destiné à accueillir les grands hommes pour l'occasion. Et que faire d'autre qu'encore citer Hugo :

« L'homme qui vient de descendre dans cette tombe était de ceux auxquels la douleur publique fait cortège » – éloge funèbre de Balzac 1850.

Et pourtant, en 1860, la Compagnie Générale des Omnibus avait fermé la ligne « Martyrs-Panthéon » !

Les transports de Hugo

Le maître ayant parfois aussi manié l'à-peu-près – Trochu (général) : participe passé du verbe trop choir, disait-il – on peut affirmer que les transports affectifs ont plus inspiré l'écrivain que les transports en commun, encore qu'il utilisât les seconds pour satisfaire les premiers, et que dans les deux cas il se soit agi – des rapports de la police du bois de Boulogne en attestent – de transports publics. Il semblait fort content du service rendu par les omnibus comme en atteste ce billet à ordre de 500 francs (voir illustration) adressé au président du Conseil d'administration de la Compagnie Générale des Omnibus.

Peut-être appréciait-il la discrétion du personnel qui était, selon une ordonnance de police de 1838, « afin d'éviter tout malentendu (ils sont) tenus, avant de faire monter les voyageurs, de leur demander le point de l'itinéraire où ils désirent s'arrêter ».

Pourquoi ne pas imaginer aussi que les rêves du poète avaient plaisir à emprunter les moyens aux noms si doux des compagnies d'omnibus de l'époque : « Les Dames réunies, les Favorites, les Béarnaises, les Citadines, les Batignollaises, les Gazelles, les Parisiennes... ».

Peut-être aussi y rencontra-t-il certains acteurs de son Paris populaire, des gavroches en herbe faisant les poches des voyageurs. En effet, s'il y avait peu de fraude, les pickpockets inquiétaient déjà les organisateurs des transports par la technique suivante : un grain de plomb fixé au bout d'un fil, astucieusement lancé dans le porte-monnaie du voyageur acquittant le prix de sa course, permettait ensuite de tirer sans douleur le porte-monnaie refermé de sa poche d'origine. Et l'on descendait naturellement « à la prochaine ». Cela a probablement contribué à l'instauration du billet de transport en 1871.

En tout cas, l'inconfort des voitures de l'époque n'empêchait pas le chroniqueur Hugo de teinter d'humour l'explication des lois physiques de la pesanteur propres aux transports en commun. (lire l'encadré « en malle poste »).

« Immonde et inepte »

Parmi de nombreux adjectifs qui ont commenté l'œuvre de Victor Hugo, ces deux-là appartiennent à Charles Baudelaire et concernent « Les Misérables ». Ces fleurs n'ont fait aucun mal à ce roman qui a réalisé le tour du monde, passionnant petits et grands. « S'il n'est pas tombé par terre, c'est pas la faute à Baudelaire, ou Cosette toujours tu m'intéresses », aurait pu répondre Hugo qui n'hésitait pas à jouer des mots, de calambours ou d'argot.

Mais à l'heure où certains s'interrogent ou s'étonnent de l'installation de bibliothèques dans le métro (Métrolire)



Les impériales vues par Daumier.
(Source Lagarrigue)

ou de l'efficacité des bibliothèques d'entreprise, il faut rappeler une petite histoire à propos de son roman « Les Misérables » : volumineux donc chers – douze francs de l'époque – ils n'étaient pas à portée de toutes les bourses et les plus riches – prêts à parler de la misère – n'étaient pas prêts à acheter un livre où la misère parlait d'elle-même. Aussi les ouvriers des usines et des ateliers se cotisèrent pour l'acheter. On tirait ensuite au sort le nom d'un cotisant qui en devenait le possesseur après que tous les autres l'eussent lu. Par ailleurs, à cette époque d'analphabétisme, on organisait des lectures en commun.

Entre les lignes

« Le monde... dévore celui qui ne le comprend pas », écrivait Hugo. Il faut noter cependant que si son œuvre fut révolutionnaire, immense et perçue comme telle, contribua à faire partager certaines idées très progressistes pour l'époque, l'homme politique Hugo ne le fut pas. Si certaines de ces formules font parfois penser aux graffiti de mai 68 – « Quand l'impuissance écrit, elle signe sagesse », « Les ténèbres ont des oreilles ».

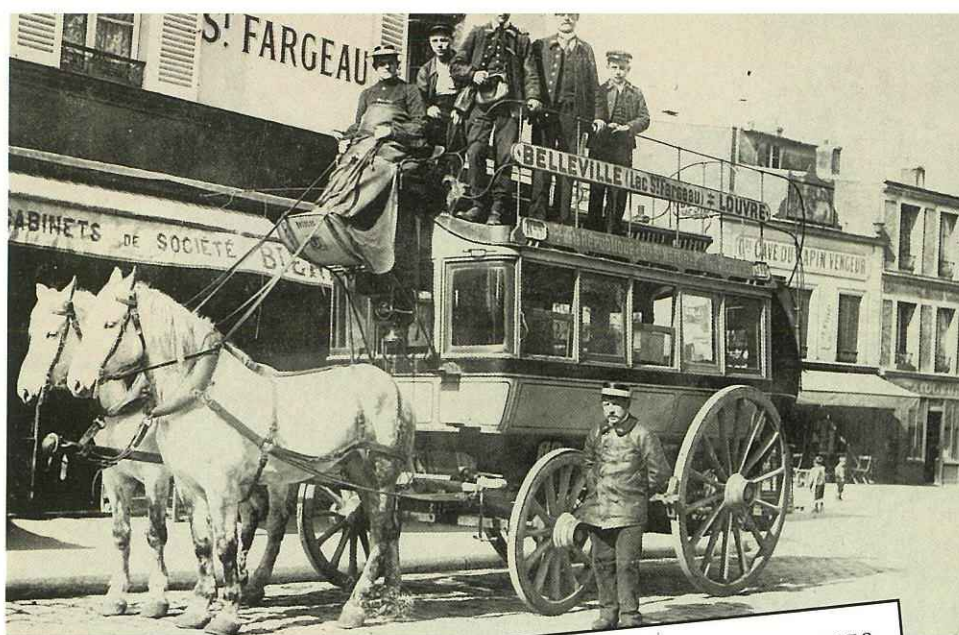


Croquis de Daumier.
(Source Lagarrigue)

EN MALLE-POSTE

« C'est une horrible chose qu'une nuit en malle-poste. Au moment du départ tout va bien, le postillon fait claquer son fouet ; les grelots des chevaux babillent joyeusement, on se sent dans une situation étrange et douce, le mouvement de la voiture donne à l'esprit de la gaieté et le crépuscule de la mélancolie. Peu à peu la nuit tombe, la conversation des voisins languit, on sent ses paupières s'alourdir, les lanternes de la malle s'allument, elle relaie, puis repart comme le vent ; il fait tout à fait nuit, on s'endort. C'est précisément ce moment-là que la route choisit pour devenir affreuse ; les bosses et les fondrières s'enchevêtrent ; la malle se met à danser. Ce n'est plus une route, c'est une chaîne de montagnes avec ses lacs et ses crêtes, qui doit faire des horizons magnifiques aux fourmis. Alors deux mouvements contraires s'emparent de la voiture et la secouent avec rage comme deux énormes mains qui l'auraient empoignée en passant ; un mouvement d'avant en arrière et d'arrière en avant, et un mouvement de gauche à droite et de droite à gauche, — le tangage et le roulis. Il résulte de cette heureuse complication que toute secousse se multiplie par elle-même à la hauteur des essieux, et qu'elle monte à la troisième puissance dans l'intérieur de la voiture ; si bien qu'un caillou gros comme le poing vous fait cogner huit fois de suite la tête au même endroit, comme s'il s'agissait d'y enfoncer un clou. C'est charmant. A dater de ce moment-là, on n'est plus dans une voiture, on est dans un tourbillon. Il semble que la malle soit entrée en fureur. Le confortable malle inventée par M. Conte se métamorphose en une abominable patache, le fauteuil Voltaire n'est plus qu'un infâme tape-cul. On saute, on danse, on rebondit, on rejaillit contre son voisin, — tout en dormant. Car c'est là le beau de la chose, on dort. »

Extrait d'un texte de Victor Hugo (Le Rhin).



Personnel d'exploitation et véhicule de la C.G.O.
(Source Lagarrigue)

Paris, 3 janvier 1878.

Monsieur,

Je fréquente habituellement deux lignes : les tramways de l'Étoile au Trône et les omnibus des Batignolles au Jardin des Plantes.

J'ai ma part des excellents services que rendent au public les conducteurs et les cochers de ces deux lignes.

Je voudrais, à l'occasion du jour de l'an, les remercier.

Permettez-moi de leur offrir, par votre intermédiaire, une somme de cinq cents francs. Vous la trouverez sous ce pli.

Je voudrais que ces cinq cents francs fussent distribués, par vos soins, aux conducteurs et cochers des deux lignes de l'Étoile au Trône et des Batignolles au Jardin des Plantes.

Ce n'est rien comme offrande, c'est peut-être quelque chose comme exemple. Je serais charmé d'être imité.

Dans tous les cas, je suis heureux de donner une marque de sympathie cordiale à de braves et intelligents travailleurs.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

signé : Victor Hugo

Texte de la lettre adressée par Victor Hugo à Monsieur Berthier, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie générale des Omnibus, et fac-similé du billet à ordre de 500 francs (source Lagarrigue)

A présentation, je paierai, à l'ordre
de M. Berthier, président du conseil de
l'administration des omnibus, la somme
de cinq cents francs que j'offre, à l'oc-
casion du 1^{er} de l'an, aux conducteurs et
cochers des lignes de l'Étoile au Trône et
des Batignolles au Jardin des Plantes



Victor Hugo
Rue de Clichy, 21.
Paris, 3 janvier 1878

les »,... – et si de nombreux mouvements insurgés du monde entier – Italie, Crète, Mexique – ont fait appel à lui, Hugo est resté, lui, un bourgeois du XIX^e siècle, défenseur de l'ordre, mettant en garde ses pairs contre les conséquences de leur politique : misère, analphabétisme, risque de révolte.

C'est pourquoi si certains de ses écrits ou discours généreux et courageux ont pu, voici cent ans, aider à certaines prises de conscience – contre la peine de mort, la torture, l'esclavage, le racisme, le travail des enfants, pour des droits aux femmes, l'école laïque – ils ne sont pas restés en pointe de son œuvre et sont méconnus aujourd'hui.

Ses formules magnifiques ont pu servir à tous, et toutes les causes, servent encore parfois dans le langage courant : « Je suis de ceux qui pensent que la guerre est souvent bonne » – « Savez-vous ce qui nous désespère ? Ça n'est pas de voir notre sang qui coule, c'est de voir votre honneur qui s'en va » – « Ouvrir une école, c'est fermer une prison » ; « Et s'il n'en reste qu'un, je serai celui-là ».

La liste est longue de ces phrases devenues aussi familières que nous fut proche le billet de 5 nouveaux francs à son effigie.

Jusqu'au bout

Ce qui étonne, et ce qui plaît probablement dans cet homme devenu le portrait-robot du grand-père à barbe blanche – qui date de 1851 : « Je laisse pousser ma barbe pour voir si cela protège des maux de gorge » (carnets) – c'est son étonnante longévité, et la démesure qu'il donna ou qu'il engendra.

Son 80^e anniversaire voit 600 000 Parisiens défilér sous ses fenêtres et l'on peut lui écrire à Paris « en son avenue » (ancienne avenue d'Eylau). Jusqu'à la fin il continue à collectionner les bonnes fortunes, tout en ayant gardé pendant cinquante ans la même, qui lui aurait écrit de 20 à 25 000 lettres.

A 83 ans, il laisse 153 837 vers, dont 6 729 pour un seul « Cromwell » dont la représentation intégrale au théâtre aurait duré 18 heures avec 89 personnages...

En 1885, année de sa mort, il accepte la présidence d'honneur de la Société des amis des monuments parisiens qui, entre autres, s'opposera aux projets de métro aérien.

Il fallait probablement cette longue et pleine existence pour modifier les traditions de l'écriture.

Lié à l'événement, au politique, au social de ce XIX^e siècle, il fut peu entendu dans cette mise en garde : « Les poètes ont peur de devenir prophètes ».

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

La Chronique du Conseil

La dernière séance du Conseil d'administration de l'année 1984 a eu lieu le 21 décembre.

Les principaux événements

La restructuration des deux directions N (travaux neufs) et T (services techniques) est effective depuis le début de cette an-

née. Cette réorganisation a fait l'objet pendant 10 mois d'une large concertation. Le président a souligné que la négociation sur le terrain se poursuit.

A propos de l'organisation des travaux d'intérêt général (TIG), voici le type des tâches qui pourra être proposé. Il s'agit essentiellement pour les deux réseaux (routier et ferré) de faire exécuter par les « tigistes » des travaux de manutention, de peti-

tes réparations et de nettoyage des dégradations diverses. Cette proposition a été faite en concertation avec les organisations syndicales. Elle est apparue comme une contribution normale de la RATP à la solidarité collective. Un des administrateurs a cependant souhaité qu'il soit fait dans ce domaine un effort d'information et de sensibilisation au niveau de l'encadrement concerné. Tout sera donc mis en œuvre pour faciliter, à l'issue de leur stage,

l'insertion des jeunes dans le monde du travail.

Troisième question à l'ordre du jour : celle de l'organisation des transports pour personnes handicapées dans le Val-de-Marne. Ce service doit répondre à des besoins de transports aujourd'hui non satisfaits et évalués à 250 voyages par jour. Outre un trajet régulier, il sera proposé un service à la demande pour tous les déplacements occasionnels.



Résoudre les difficultés d'exploitation de la ligne A...

La Chronique du Conseil



Une meilleure circulation des autobus...

Le Conseil général sera l'organisateur et assurera le financement pour les investissements et l'exploitation, la RATP sera le maître d'œuvre tandis que le groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques (GIHP) assurera l'exploitation.

Deux autres questions ont retenu toute l'attention du Conseil d'administration : il s'agit de problèmes d'exploitation sur la ligne A du RER et de la grève de la publicité sur les autobus.

Pour la ligne A : le matériel MS 61 connaît des difficultés et ce sont près de 1 200 moteurs qu'il faut rénover. En attendant, la RATP joue la carte du matériel nouveau - 18 éléments circulent depuis l'été dernier sur la ligne A - en attendant la livraison du MI 84 prévue prochainement. Se pose

également le problème de l'actionnement abusif du frein de secours. C'est un acte volontaire de perturbation occasionnant des retards importants. Il faut 15 minutes environ pour réarmer le frein de secours et permettre le départ du train immobilisé.

Plusieurs administrateurs ont déploré le manque d'informations données aux usagers en cas d'incident.

Quant à la grève de la publicité sur les autobus, P. Essig a admis qu'elle portait préjudice aux recettes de l'entreprise (surtout si le mouvement devait se poursuivre).

Le plan d'entreprise 1985-1989

Dans son contenu, le projet

Les hommes, l'événement

Nomination

Le 16 janvier dernier, sur proposition du président du Conseil d'administration, le Conseil des ministres a reconduit Philippe Essig dans ses fonctions de directeur général de la RATP. Rappelons que P. Essig occupe ce poste depuis le mois de janvier 1982.

Le renouvellement de son mandat va lui permettre de poursuivre son action de développement du service public, action fondée sur la modernisation, le développement commercial et la communication. Dans le cadre de ses responsabilités

de gestion, en cohérence avec les orientations gouvernementales et les objectifs approuvés par le Conseil d'administration en juillet dernier, il s'attachera prioritairement à faire de l'efficacité interne le moteur du développement de l'entreprise.

Philippe Essig présentera plus en détail son action et ses propositions dans un prochain numéro d'*Entre les lignes*.

Ainsi, au-delà des difficultés économiques du moment, la RATP poursuit son développement en profitant des synergies entre les hommes qui la composent.

C. C.

La Chronique du Conseil

s'inscrit en continuité des propositions du plan 1984-1989.

Le plan d'entreprise est un instrument de proposition et un outil de coordination. Il s'articule autour de trois chapitres.

— **Le plan stratégique**, qui développe les stratégies que l'entreprise propose de mettre en œuvre. Il comprend les stratégies de développement et les stratégies de fonction.

— **Les plans d'action**, qui présentent les propositions d'actions à engager entre 1985 et 1989, décrivent les opérations et en précisent la programmation.

— **Les éléments chiffrés**, du projet de l'entreprise, qui présentent les incidences des plans d'actions sous les rubriques « exploitation », « investissements », et « plan financier ». Ces éléments proposent une variante des mesures financières et techniques susceptible de réduire la progression des charges de l'entreprise et d'accroître les recettes.

Plusieurs points ont particulièrement soulevé la discussion : la méthode d'élaboration du document tout d'abord, considérée trop centralisée, ainsi que le contenu qui s'inscrit dans un contexte de rigueur.

Le plan envisage, en fin de période, une augmentation d'effectifs de 750 agents. Chiffre considéré par les uns comme un minimum pour maintenir le service à un bon niveau, tandis que d'autres pensent au contraire que seul un effort de productivité interne est envisageable pour dégager des effectifs en restant cohérent avec les grandes orientations nationales.

Autre point de discussion, celui de l'évolution de l'indemnité compensatrice fixée dans le plan à 4 % au-dessus du niveau de l'inflation. Hypothèse irréaliste, ont dit les uns, qui, dans le contexte actuel, n'est pas acceptable puisqu'il faut au contraire stabiliser l'indemnité compensatrice et assainir le financement de l'entreprise.

D'autres administrateurs estiment au contraire qu'il faut faire un choix et donner à l'entreprise les moyens d'améliorer son service. Cette augmentation apparaît justifiée par la nécessité de prévoir une offre à la hauteur des besoins.

Le président a conclu en soulignant que ce plan renferme des hypothèses raisonnables et est la preuve de la recherche d'une

meilleure efficacité pour l'entreprise. Le progrès social n'est pas négligé à condition de ne pas en limiter le contenu au pouvoir d'achat et au temps de travail, mais d'y inclure des données qualitatives.

La délibération suivante a été adoptée par le Conseil sous réserve qu'un débat soit prochainement organisé en Conseil sur la productivité et la réforme du financement (pour 14 – contre 16 – 4 abstentions).

Le Conseil, après avoir examiné le document « Plan d'entreprise 1985-1989 » et constaté qu'il est cohérent avec les orientations et les objectifs retenus en juillet dernier, pour la période 1985-1989, prend en considération les perspectives qu'il contient et souhaite qu'il inspire le développement à moyen terme de l'entreprise.

Les décisions de gestion

• Le programme d'investissements pour l'année 1985 a été arrêté. Les enveloppes hors taxes sont les suivantes :

- autorisations de programme : 2 557 MF ;
- crédits de paiements : 2 870 MF.

L'autorisation d'emprunts pour l'exercice a été fixée à 1 950 MF, destinés à financer les dépenses d'investissements du programme 1985 ainsi que les remboursements d'emprunts et les autres besoins.

• Le projet de marché relatif, pour le métro et le RER, à la surveillance et à l'entretien d'escaliers mécaniques compacts situés dans les accès et couloirs d'intercommunication et du trottoir roulant installé dans la station « Invalides ». Le montant en est 18 500 000 F hors taxes.

• Le projet de convention à passer avec la SNCF a été approuvé. Dans le cadre de la liaison « Vallée de Montmorency - Ermont - Invalides », il s'agit de l'établissement d'une salle de billets et d'une correspondance entre la gare « Pereire-Levallois » et la station « Pereire » située sur la ligne 3 du métro.

• L'aide de la Régie à son personnel pour l'exercice 1985 dans le domaine de l'habitat et dans les domaines divers a été définie : prêts, cautions et investissements dans des programmes de construction de logements locatifs.



Repenser la desserte de la banlieue...

Les hommes, l'événement

FR : opération SOS - froid

Les intempéries qui touchèrent la région parisienne au cours du mois de janvier ont mis à rude épreuve le matériel roulant, en particulier sur le RER. Les chutes de neige poudreuse furent à l'origine de nombreuses pannes. Les minuscules flocons glacés, soulevés par le passage des trains et aspirés par le système de ventilation des équipements de traction, fondaient ensuite en provoquant des courts-circuits dans les hacheurs, les ponts-redresseurs et les moteurs. Le froid, de son côté, gelait les équipements pneumatiques, bloquant les portes ou les circuits de freinage. Certains jours, la moitié des trains était en radeau, la proportion étant encore plus grande parmi les M1.

Dès que la température baisse, les services d'entretien et d'exploitation prennent automatiquement des mesures pour limiter les conséquences du froid. Ainsi, côté exploitation, les conducteurs garent les trains MS et Z « panto levés » afin de laisser fonctionner le chauffage dans les voitures et dans les coffres électriques. Avec les trains M1, la procédure est différente et elle nécessite une surveillance attentive des faisceaux de garage par les équipes des transports de nuit. Côté entretien, des équipes « gel et neige » interviennent dans les terminus pour effectuer les petits dépannages et préparer les trains avant les dégarages du matin. A trois heures du matin, le faisceau de La Varenne et celui de Massy évoquaient davantage la Laponie que l'Île-de-France !

Malgré les efforts déployés, ces mesures s'avèrent rapidement insuffisantes. Les ateliers étaient débordés par le nombre de trains immobilisés. Pour s'en sortir, « on devait mettre la gomme ». Dès le début de la vague de froid, FR⁽¹⁾ déclenchait une opération SOS « assistance matériel en péril ». Pendant la semaine, les ateliers d'entretien de Boissy, de Rueil et de Massy travaillèrent 24 heures sur 24. Samedi et dimanche, profitant du répit, les équipes d'entretien maintenaient une permanence de 6 à 20 heures, tandis que leurs collègues des révisions remettaient en état le maximum d'organes avariés avant la reprise du lundi matin. Enfin à Saint-Ouen, d'autres équipes de l'atelier centralisé d'électronique s'activaient autour des équipements malme-



Les ateliers de Massy ont travaillé 24 heures sur 24 pour réparer les M1 défilants.



Paul Quilès, ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, a rendu visite aux agents de Massy dans la nuit du 15 au 16 janvier.

nés par la neige. « Conscient des difficultés de la situation et des nécessités du service public, les agents d'entretien ont volontairement accepté de décaler leurs horaires, leurs lieux de travail et de sacrifier une partie de leur week-end » reconnaît Pierre Lecomte, chef du groupement entretien RER, « Ainsi, nous avons réussi à redonner le plus rapidement possible les trains nécessai-

res à l'exploitation ». Des agents appartenant aux services d'études FR et au groupement technique RER leur prêtèrent aussi main-forte, abandonnant le confort de leurs bureaux.

Sur le métro urbain, la situation n'a jamais eu le même caractère de gravité que sur le RER. Seules les lignes 8 et 13, qui comportent des terminus aériens à Créteil-Préfecture et Châtillon-Montrou-

ge, ont connu quelques difficultés. Dès la fin du service, des équipes du groupe manœuvre et transport de FE⁽²⁾ rapatrièrent les trains au chaud, dans le tunnel, à la porte de Vanves ou aux Juilliottes. Trois heures plus tard, ils les ramenaient à Châtillon et à Créteil où des équipes des ateliers d'entretien de Pleyel et de Javel préparaient les dégarages pour la sortie du matin. Un beau quadrille réglé à la minute près par - 10 ou - 15° !

Après la vague de froid, l'heure est désormais aux techniciens pour dresser le bilan des avaries et étudier les moyens d'y remédier. Mais le retour à des températures plus clémentes ne doit pas nous faire oublier l'action des équipes de FE, de FR et celle, encore plus obscure, des agents de nombreux services techniques. A toutes ces équipes qui ont « porté pendant des jours le réseau à bout de bras », tirons un grand coup de chapeau.

C.C.

(1) Service du matériel roulant à la direction du réseau ferré.
(2) Service de l'exploitation à la direction du réseau ferré.



RUBRIQUES... RUBRIQUES... RI

Les hommes, l'événement

Un bus en attendant le RER

Dans trois ans environ, les habitants de Saint-Ouen, d'Épinay et d'Ermont pourront venir directement au cœur de Paris grâce à la ligne C du RER. Les trains emprunteront une nouvelle liaison

ferroviaire en cours de construction entre la gare des Invalides et la vallée de Montmorency. A l'ouest de la capitale, cette liaison utilisera en partie les voies de l'ancienne ligne SNCF Pont-Cardinet-Auteuil. L'importance des travaux à effectuer n'était guère compatible avec le maintien de l'exploitation ferroviaire. Depuis le 7 janvier, la circulation des trains est interrompue sur la ligne d'Auteuil. A la

demande de la SNCF, les « spéciaux »⁽¹⁾ ont mis en place, pour une durée de trois ans environ, un service de remplacement exploité du lundi au samedi⁽²⁾. Les agents et les voitures viennent des dépôts de Clichy, Croix-Nivert et Malesherbes. En semaine, 18 machinistes et 14 autobus tournent ainsi sur la ligne 923. Ne cherchez toutefois pas cet indice sur les girouettes des voitures, seul le si-

gle SNCF y figure. En revanche, les billets SNCF ont été adaptés aux normes RATP pour permettre leur vente et leur utilisation à bord des bus de remplacement.

Pendant cinquante ans, la ligne d'Auteuil avec son look londonien et son charme désuet faisait partie des curiosités du XVI^e et du XVII^e arrondissement. En 1988, des trains tricolores fileront sous le boulevard Péreire et dans le



Images d'une ligne défunte.



Les « spéciaux » ont pris le relais.

quartier de Passy. Cette liaison RER sera en étroite liaison avec le réseau RATP. Ainsi, un important couloir de correspondance sera construit entre la future gare de Boulaivilliers et la station Muette de la ligne 9. A Pereire, une correspondance sera aménagée avec la ligne 3. Par ailleurs, profitant de l'espace disponible dans la tranchée des souverains⁽³⁾, la Régie a étudié avec la SNCF la possibilité de créer de nouvelles positions de garage pour les trains de la ligne 2 du métro. Parallèles au RER, ces voies de garage seraient raccordées sur la boucle de la porte Dauphine. Enfin, plus au nord, à la porte de Clichy, la SNCF et la RATP réalisent ensemble les ouvrages de passage des voies RER sous la ligne 13 du métro. Une coopération sur toute la ligne.

C.C.

(1) Surnom des services touristiques et de locations (STL) au sein du réseau routier.

(2) Un service de remplacement avait déjà circulé pendant l'été 1984 et l'été 1983.

(3) Aini baptisée parce que de nombreux souverains étrangers de la Belle Époque passèrent par là pour arriver ou repartir de la gare de l'avenue Foch, terminus protocolaire des trains spéciaux pour les personnalités alors en visite officielle à Paris.

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

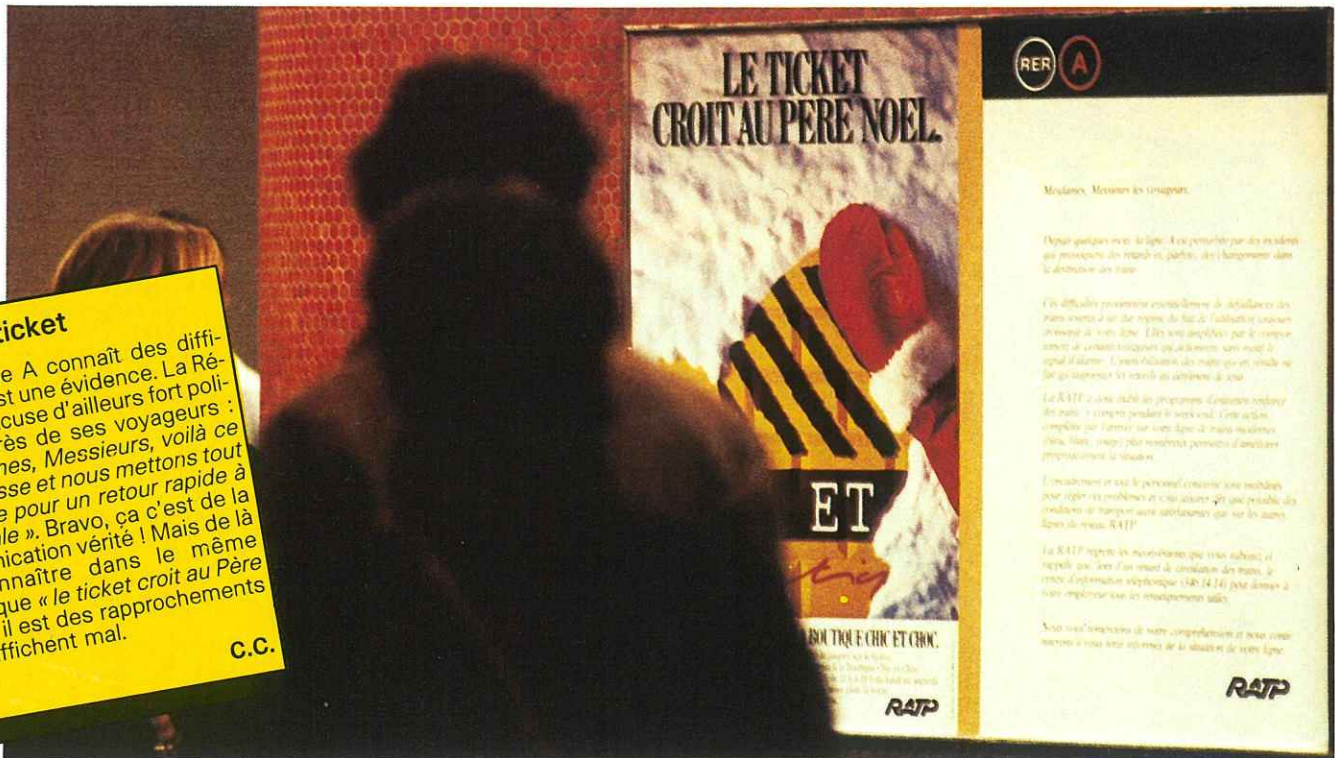
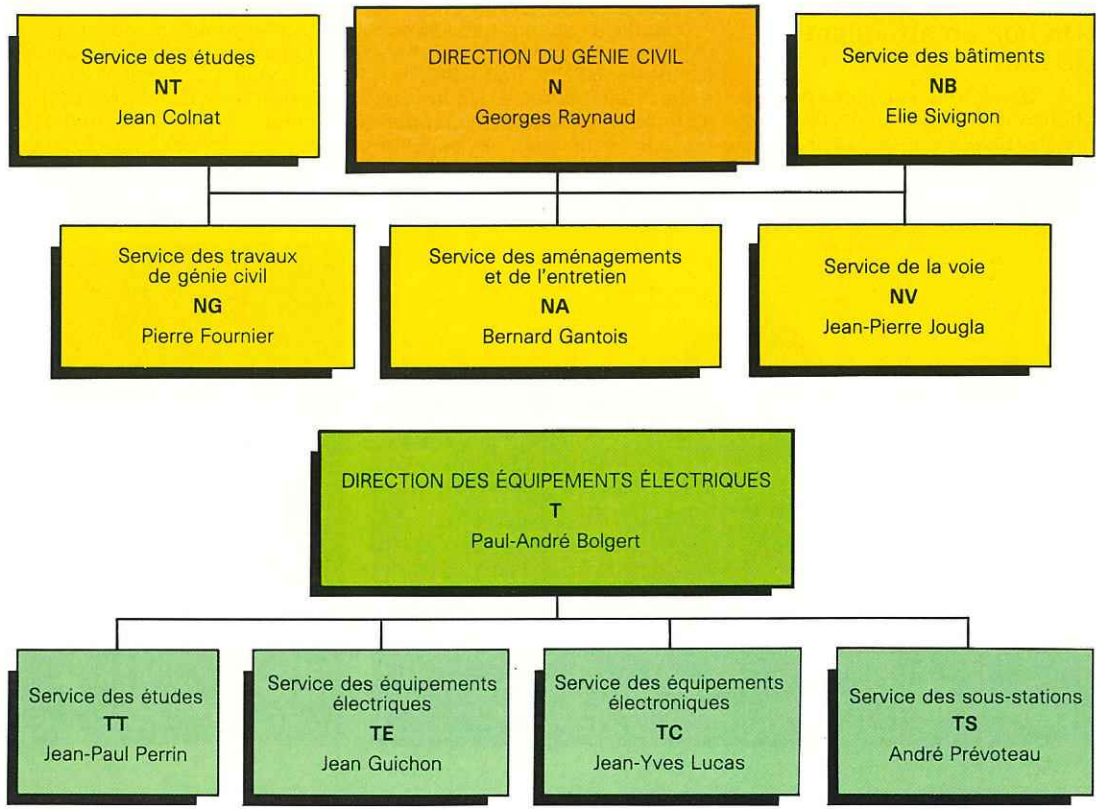


Les hommes, l'événement

La valse des étiquettes

Au début, il y avait N et il y avait T. Mais les travaux neufs et les services techniques n'étaient plus dans le coup. Après moults réflexions, une direction du génie civil et une direction des équipements électriques virent le jour. N devenait G et T devenait E. Horreur, G et E existaient déjà ! Alors le génie civil engloba les infrastructures et E donna naissance à la zézayante direction des zéquipements zélectriques. A l'approche des fêtes, I et Z commençaient à s'installer dans leurs meubles. Mais le 26 au matin, deux paquets attendaient au pied du sapin, dans les souliers de la RATP. Dans l'un marqué N, une direction du génie civil. Dans l'autre marqué T, une direction des équipements électriques. Attention, N est différent de N et T n'a plus rien à voir avec T. En revanche, N = G et T = Z. Voilà, vous avez tout compris. Non ! Eh bien, vous êtes vraiment réfractaire aux mathématiques modernes.

C.C.



Humour ticket

La ligne A connaît des difficultés. C'est une évidence. La Régie s'en excuse d'ailleurs fort poliment auprès de ses voyageurs : « Mesdames, Messieurs, voilà ce qui se passe et nous mettons tout en œuvre pour un retour rapide à la normale ». Bravo, ça c'est de la communication vérité ! Mais de là à reconnaître dans le même temps que « le ticket croit au Père Noël », il est des rapprochements qui s'affichent mal.

C.C.

Les hommes, l'événement

4 000 agents enquêteurs

Du 7 au 25 janvier, des centaines d'agents de station du réseau ferré se sont transformés en enquêteurs. A l'instar de ceux de l'IFOP, d'IPSOS ou de la SOFRES, ils sont allés au-devant des voyageurs, avec des questionnaires et un stylo. La plupart des questions avait trait aux thèmes de « l'accueil et de l'humanisation » : information, sécurité, animation, propreté, rôle du personnel de station... Bref, un véritable sondage sur l'image du métro !

La préparation de l'enquête a duré plusieurs mois. Le personnel de l'exploitation y a été étroitement associé. Un cadre par ligne fut chargé du montage, de l'organisation et du suivi de l'opération. Plus de 120 agents maîtrise ont appris les techniques de base de l'enquête d'opinion, avec pour mission de former ensuite les agents ainsi que leurs collègues chargés d'animer les équipes de sondage. Enfin, les secrétariats de ligne ont assuré la logistique. Une rude tâche puisque plusieurs dizaines de milliers de questionnaires ont été recueillis par les agents de FE (1). « Nous n'avons pas voulu limiter l'opération aux agents d'information ou aux SLC (2) », indique Vincent Relave, promoteur de l'enquête à F-Promo, « elle concerne tous les agents de station et le personnel du contrôle de ligne ; par conséquent, l'ensemble du personnel du métro en contact direct avec le public. »

On a bien vu, ici ou là, des agents rester dans l'attente, sans oser aborder les voyageurs. Timidité, manque d'habitude, crainte d'importuner, cela est normal. On a vu également quelques voyageurs prendre à partie les agents à cause des retards dus aux intempéries. Mais, dans l'ensemble, l'enquête « Parlez-moi d'accueil » a permis de lever de nombreux *a priori* et elle a suscité une cascade de surprises.

Surprise d'abord au niveau des équipes de FE. Rencontres, discussions ligne par ligne, les agents ont élaboré ensemble des méthodes de travail qui n'arrivaient pas sur le terrain toutes codifiées dans des notes de service. « Vous n'arriverez jamais à arrêter les voyageurs pendant cinq minutes », « personne ne donnera son identité », « impossible de faire des sondages à bord des trains. » Et pourtant, les voya-



Dans les trains et sur les quais, les agents de FE ont questionné des milliers de voyageurs du métro.

geurs du métro ont répondu, ils ont donné leur nom et les équipes de contrôle ont rempli des centaines de questionnaires en interrogeant les voyageurs à bord des trains.

Surprise ensuite au niveau des hommes. Les agents, quel que soit leur grade, se sont retrouvés entraînés, pris dans un mouvement qui les obligeait à se côtoyer et à se parler, en dehors du cadre traditionnel du travail d'exploitation. L'enquête les a également mis face à face avec les voyageurs. Des milliers d'échanges, d'individu à individu, au cours desquels chacun a pris conscience des attentes de l'autre. Un jeu de la vérité qui a bouleversé pas mal de certitudes !

Surprise enfin au niveau des voyageurs. Beaucoup ont été étonnés de voir les agents de la Régie venir vers eux, s'intéresser à leurs préoccupations et les interroger directement sur leurs attentes. Une découverte qui met à mal les images complaisamment colportées d'un personnel « distant » et « désinvolte ».

Se rencontrer, se parler, se connaître et se comprendre : les objectifs de l'enquête semblent atteints. Les 4 000 agents de FE concernés n'ont pas tous vécu l'opération de la même manière. Certains sont restés en retrait, d'autres se sont donnés à fond. Mais quoi de plus normal ! Au fil des jours, cependant, « Parlez-moi d'accueil » a créé une dynamique qui a fait boule de neige, entraînant de plus en plus de monde dans son sillage. « Et maintenant, qu'est-ce qu'on fait ? » La question est souvent posée sur le réseau. Mieux qu'un discours, mieux qu'un long article (même dans *Entre les lignes*), « Parlez-moi d'accueil » a fait toucher du doigt l'importance du contact humain dans une entreprise de service, comme la RATP. Goût, vocation, beaucoup d'agents de FE sont prêts à se lancer dans l'aventure de la « rencontre avec le public ». N'attendons pas de savoir comment s'organiser avant de larguer les amarres.

C. C.

(1) Service de l'exploitation de la direction du réseau ferré.

(2) Surveillants de ligne de contrôle, voir « Une station sur le vif », *Entre les lignes* n° 70, février 1984.

Les hommes, l'événement



RATP Chabrol

Le PC égrène ses chantiers

Commencés voici à peine un an, les travaux d'aménagement de la ligne PC se poursuivront activement tout au long de l'année. Le 16 novembre dernier, le Conseil de Paris a d'ailleurs voté la seconde tranche de crédits, d'un montant de 15 millions de francs, conformément au programme défini en juin 1983 (voir *Entre les lignes* n° 68, décembre 1983).

La plupart des aménagements prévus dans le XVII^e arrondissement sont déjà en service : couloirs de la porte d'Asnières, couloir avec séparateur de la porte de Clichy (sur le PC intérieur). A l'est de Paris, le carrefour de la porte du Pré-Saint-Gervais a été modifié pour permettre la mise en service du couloir à contresens du boulevard Serrurier. Mais c'est dans le XV^e arrondissement, à la porte de Sèvres (Balard), que les transformations

sont les plus spectaculaires. Sur l'extérieur, un couloir de 300 mètres, protégé par un séparateur, facilite l'accès au carrefour. Mieux respecté qu'un couloir classique, cet aménagement permet de gagner de précieuses secondes ; mais surtout il améliore sensiblement la régularité des passages. Sur l'intérieur, les bus empruntent depuis quelques semaines une voie spéciale de 190 mètres de long, implantée hors de la chaussée, sur une partie de l'ancien trottoir. Le feu tricolore situé à la sortie de cette voie se met au vert quelques secondes avant celui du boulevard Victor. Les bus bénéficient ainsi d'un petit avantage qui leur permet de s'insérer plus facilement dans le flot des voitures. Enfin, de grands damiers blancs marquent sur la chaussée du carrefour la « trace » des autobus. Un petit clin d'œil aux automobilistes, une façon de leur demander « de dégager le passage ».

Au cours des prochains mois, les travaux gagneront les portes de Saint-Ouen, de Clignancourt, de La Chapelle et d'Aubervilliers. Dans le XIII^e arrondissement, les aménagements des portes d'Ivry et de Choisy sont liés aux importantes modifications du plan de circulation envisagées pour le début de l'été (inversion des sens uniques des avenues d'Ivry et de Choisy). Enfin à l'automne, les derniers chantiers seront ouverts dans le XIV^e arrondissement.

Dans un an environ, les aménagements de la ligne PC seront achevés. Les bus devraient alors gagner une dizaine de minutes au tour et les usagers bénéficier d'un meilleur service, plus rapide et plus régulier. Le dossier du PC ne sera pas fermé pour autant. Cette ligne connaîtra encore d'autres transformations qui en feront peu à peu une liaison à la hauteur de son importance régionale.

C.C.

La voie s'équipe

A plusieurs reprises nous avons évoqué dans nos colonnes les instruments, largement « bricolés maison », que les équipes de la voie utilisent sur leurs chantiers (1). Le travail spécifique des gens de NV(2) nécessite en effet des équipements particuliers qui n'ont guère d'équivalents dans les autres corps de métier. En outre les nécessités du travail Régie, les contraintes d'exploitation, de maniabilité des appareils, etc, poussent souvent « les poseurs » à concevoir des outils originaux.

Au cours des derniers mois, la panoplie de NV s'est ainsi enrichie de plusieurs spécimens. Côté métro, on est assez fier du nouveau camion de secours qui est le résultat d'une réflexion propre au service. Engagée en 1979, cette réflexion a été menée au sein d'un groupe de travail réunissant des cadres, des agents de maîtrise et des agents d'exécution de la voie. Une fois les spécifications fonctionnelles définies (plancher surbaissé pour faciliter la manutention de l'outillage lourd, aménagement intérieur avec de multiples cases pour ranger les tire-fond, les attaches...), la réalisation technique du véhicule a été confiée au service RT (3). Opérationnel depuis la mi-octobre, le camion sert aux équipes de jour pour transporter leur matériel. Toutefois sur simple appel de la permanence des services techniques, grâce au radio-téléphone qui équipe le véhicule, le camion peut quitter un chantier et se porter immédiatement sur les lieux d'un incident. Les équipes, dépêchées par ailleurs de République ou de Raspail, trouveront dans le camion l'outillage et le matériel indispensables pour effectuer la réparation et rétablir au plus tôt le service voyageurs. Comme les autres véhicules du service NV, le camion de secours est entretenu par le dépôt de Michelet et garé au dépôt de Bastille afin d'être au cœur de Paris.

Moins spectaculaire, mais tout aussi important, le convoyeur de Raspail est en service depuis la fin novembre. Coincé entre le tunnel de la ligne 4 et celui de la ligne 6, l'attachement de la « subdivision sud » de la division « maintenance métro » est quasiment invi-

(1) Voir *Entre les lignes* n° 69, p. 6, et *Entre les lignes* n° 74, p. 16.

(2) Service de la voie à la direction des infrastructures.

(3) Service du matériel roulant à la direction du réseau routier.

Les hommes, l'événement

sible. A chaque prise et fin de service, les équipes devaient remonter, puis redescendre à dos d'homme le matériel nécessaire aux chantiers. Une tirefondeuse :



Le convoyeur de Raspail évite bien des courbatures.

60 à 120 kilos ; un lorry : 70 kilos... Bonjour les courbatures !

L'installation d'un monte-charge s'avérait impossible puisqu'il aurait débouché au milieu du boulevard Raspail. Sur proposition du service de la voie, la *Seri-Renault*, filiale d'ingénierie de la *Régie Renault* a étudié et mis au point un convoyeur qui ressemble beaucoup, dans son principe, aux « vario-plans » utilisés par les handicapés pour monter les escaliers. Ce convoyeur, mû par une chaîne sans fin, se compose d'une nacelle qui se faufile dans le couloir d'accès à l'attache, en épousant les sinuosités du parcours. A chaque voyage, le convoyeur transporte 500 kilos de matériel. Un joli joujou qui a été vivement apprécié à quelques semaines de Noël !

« Jamais deux sans trois. » Cette maxime aurait-elle inspiré NV « maintenance RER » lorsqu'ils

ont présenté début décembre un autre équipement insolite, fruit des élucubrations des gens du service. Il s'agissait cette fois d'un train dégraisseur de voie réalisé par NV-Défense. La prochaine fois que vous attendrez votre train, jetez un coup d'œil sur le rail de roulement. Si le dessus est net et brillant, le reste disparaît souvent dans une espèce de purée noirâtre, agglomérat de graisse, de poussières et de limaille métallique, laissée par le passage des trains. Quand les poseurs doivent intervenir pour vérifier de près l'état d'un rail ou procéder à son remplacement, leur premier travail consiste à gratter cette purée graisseuse avec des raclettes en bois ou en métal. Cette opération, sale et fastidieuse, prend beaucoup de temps. On avait pensé employer des dégraisseurs industriels qui projettent sur les pièces à nettoyer un mélange

d'eau chaude et de détergent sous pression. L'idée était bonne mais les appareils essayés n'avaient pas l'efficacité nécessaire. Et puis un jour, les gens de NV-Défense tombèrent par hasard sur le dégraisseur utilisé pour nettoyer les bogies et les gros organes mécaniques aux ateliers RER de Rueil.

Voilà l'appareil qu'il fallait, malheureusement ce monstre de 300 kilos n'était guère transportable sur les chantiers, à moins... A moins de mettre le dégraisseur sur un petit wagon, avec les pompes, le groupe électrogène, puis de placer sur un second wagon la citerne d'alimentation en eau et les réserves de détergent. Et pourquoi ne pas fixer une rampe de dégraissage à l'avant du premier wagon ? Et pourquoi ne pas motoriser le tout afin de pouvoir se déplacer à petite vitesse dans



Le nouveau camion de secours sert beaucoup aux équipes de jour ; ici celles de République en train de monter la voie du tramway pour l'expo de Bobigny en novembre dernier.



Le train dégraisseur de NV Défense entre en action.

Le 23 novembre dernier, la géométrie des voies de la ligne B du RER a été contrôlée au millimètre près par une des voitures d'inspection des voies de la SNCF. Ces voitures, baptisées voitures « Mauzin » (*), passent deux fois chaque année sur le réseau RATP : au printemps sur la ligne A, à l'automne sur la ligne B. En comparant les enregistrements réalisés à douze mois d'intervalle, les responsables de la voie repèrent d'éventuels défauts de nivellement ou d'écartement et connaissent ainsi l'état de chaque mètre de rail. Ils peuvent, à partir de ces indications, établir le programme d'entretien annuel de l'infrastructure, en traitant en priorité les zones donnant les signes de vieillissement les plus prononcés. Petite innovation, la voiture Mauzin a parcouru la ligne B encadrée par deux tracteurs électriques RATP de Massy et une machine SNCF du dépôt d'Achères. Interconnexion oblige !

RATP Chaumereuil

C.C.



La voiture Mauzin, encadrée par une locomotive SNCF, en tête, et deux tracteurs RATP, en queue, s'apprête à quitter Massy-Palaiseau.

(*) Ces voitures portent le nom de l'ingénieur qui les a mises au point dans les années 1930. M. Mauzin est entré en 1925 dans un service de recherche de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans (PO). Chargé d'étudier le comportement dynamique des locomotives, il a conçu un appareillage permettant d'enregistrer les divers mouvements de balancement des engins en marche. Très vite ces recherches l'amenèrent à s'intéresser aux interactions voie-machine et au problème de stabilité et de contrôle de l'état de la voie. La SNCF dispose actuellement de cinq voitures « Mauzin ».

Les hommes, l'événement

les zones de chantier ! Et pourquoi, et pourquoi... De fil en aiguille, chacun s'y est mis. D'idée en idée, de proposition en proposition, les différentes équipes de La Défense ont conçu un mini-train usine autonome, capable d'assurer le dégraissage préalable de 250 mètres de voie en l'espace d'une nuit... Fini le grattage.

Un camion, un convoyeur, un train : trois engins fort différents qui procèdent néanmoins d'une même recherche. Celle-ci vise à diminuer la pénibilité des travaux de voies tout en améliorant leur efficacité et leur rapidité. Mais cette recherche n'a rien d'institutionnelle, de technocratique. Elle se déroule souvent au sein même des équipes utilisatrices avec la participation active d'agents de tous grades. L'exemple n'est pas transposable partout, ni pour tout, mais nul doute que NV nous mît encore quelques surprises de ce genre.

C.C.

La fibre de l'avenir

Hier télé-vidéo à Châtelet, aujourd'hui métro-vidéo sur la ligne 1, PCS sur la ligne 5, bientôt bus-vidéo ; autant d'expériences destinées à tester l'impact des nouvelles techniques de communication sur les usagers de la Régie. Pour une fois, spécialistes et voyageurs sont d'accord : il reste beaucoup à faire ! Informer sur les perturbations du réseau, rompre la monotonie du transport, distraire, renseigner : les objectifs ne manquent pas. Afin de défricher le terrain, fixer les grandes options technologiques et définir la nature des messages à diffuser vers le public, la RATP et la Direction générale des télécommunications (DGT) viennent de créer un groupement d'intérêt économique destiné à l'étude d'un réseau câblé de vidéo-communication. Ainsi la RATP profitera de l'expérience de la DGT en matière de réseaux câblés.

Le futur réseau câblé de la Régie fera largement appel aux fibres optiques, comme à Biarritz. Il constituera donc une réalisation pilote, par sa technologie et aussi par son importance puisque la RATP est une entreprise à l'échelle de l'Ile-de-France. A côté des bus, du métro et du RER, le câble tissera bientôt sa toile d'araignée dans toute la maison.

C.C.

Marchandises : la page est tournée

L'exploitation d'un réseau de transport comporte de nombreuses singularités, souvent ignorées jusqu'au jour de leur disparition. La desserte marchandises de la ligne B du RER était du lot. En dehors des gares voyageurs, quatre établissements sont régulièrement ouverts au service des marchandises : Arcueil-Cachan, Antony, Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Jusqu'à la fin de l'année 1984, la Régie assurait trois fois par semaine la desserte de ces gares.

Le 28 décembre dernier à 11 h 30, le dernier train de marchandises RATP quittait Massy-Palaiseau, onze wagons tirés par deux tracteurs électriques orange : une belle composition, histoire de finir en beauté ! Des trémies de charbon pour Arcueil, quelques wagons pour Antony et nous revoilà à Massy. Le temps de dételé et les machines repartaient haut le pied à Orsay rechercher un wagon vide. Passage à Saint-Rémy pour effectuer la mise en tête des tracteurs et retour à Massy un peu avant 16 heures.

En 1984, 16 500 tonnes de

marchandises sont passées par la ligne B. On est loin du record de 1971 : 213 000 tonnes. Il est vrai qu'à cette époque, on comptait trois trains de marchandises par jour dont des convois de 1 800 tonnes de charbon pour les établissements *Sellier-Leblanc* à Bourg-la-Reine (1). Seule la gare d'Arcueil conserve encore un trafic significatif (charbon, sable pour les moules de fonderie). Depuis le mois de janvier, la desserte marchandises de la ligne B est assurée par la SNCF, en fonction des demandes, comme sur la ligne A.

La desserte marchandises de la ligne B était également le dernier convoi de la RATP à circuler officiellement avec un chef de train. Celui-ci cumulait des fonctions administratives (relevé des tonnages, des destinations des wagons...) et des fonctions de sécurité (les tracteurs électriques E 4 900 ne disposant pas de système de veille automatique, le chef de train devait stopper immédiatement le convoi en cas de malaise du conducteur). Enfin, il aidait le chef de convoi au moment des manœuvres. Pour Pierre Benisti, le train du 28 décembre fut donc l'occasion d'effectuer un dernier tour d'honneur ; un ultime hommage à un métier disparu. Avec la reprise de la desserte marchandises par la SNCF, c'est une double page de l'histoire de la ligne de Sceaux et de la Régie qui est ainsi tournée.

C.C.



Pierre Benisti et la E 4904, des habitués de la desserte marchandises.



C.C.

Ultime passage sur le saute-mouton de Bourg-la-Reine.

Quand les puces montent en bus

Ceux d'entre vous qui furent machinistes sur des *Chausson* ou des *OP5* dans les années cinquante doivent être étonnés en regardant le tableau de bord des *Standard* actuels. Des voyants qui clignotent, des témoins qui s'allument ou s'éteignent. Ces lumières indiquent à tout moment l'état de la voiture. Mais cela ne constitue que la partie visible des équipements électriques installés sur un bus. De plus en plus nombreux, ils assurent sans cesse de nouvelles missions : contrôle des portes, optimisation du régime moteur... De fils en fils, le câblage occupe une place si importante qu'il devient parfois difficile de le caser dans la carrosserie.

(1) Ils étaient installés sur l'emplacement de l'actuel parc de matériel des caténaires. L'embranchement *Sellier-Leblanc* a disparu en 1976.

Les hommes, l'événement

Depuis quelques années, le service RT* étudie les moyens de simplifier le câblage des bus. Deux recherches débouchent aujourd'hui sur du concret. La première, menée conjointement avec les équipes de l'atelier de micro-électronique de la faculté d'Orsay, consiste en un dispositif centralisé de commande des équipements électriques (clignotants, phares, portes, feux...). La seconde, développée par la société *Fai-veley*, est un système de gestion des portes en libre service. Les deux dispositifs ont un cerveau à base de microprocesseurs. Ces systèmes sont actuellement testés en exploitation réelle, l'un sur un standard du dépôt de Charlebourg, l'autre sur un articulé du dépôt de Thiais.

Utilisant à fond les possibilités de la micro-électronique, ces deux dispositifs font également appel aux techniques du multiplexage, bien connues des spécialistes des télécommunications. Grâce au multiplexage, un seul fil électrique sert à transmettre simultanément plusieurs informations. Ainsi, sans avoir à toucher au câblage des bus, on peut multiplier les informations recueillies : mémorisation des anomalies, des courts-circuits, des réglages... La finalité de ces recherches est l'élaboration d'un système d'aide à la maintenance qui pourrait faire ses premières armes sur le bus futur.

L'information des voyageurs constitue un autre domaine de recherche où l'impact de la micro-électronique sera considérable. Depuis quelques jours, un bus de la ligne 147 circule avec un système de visualisation indiquant la position du véhicule le long du parcours et le nom du prochain arrêt desservi. Ce système, qui est associé à une annonce sonore des points d'arrêt, est commandé par le machiniste. Dans l'avenir, son fonctionnement pourrait devenir automatique, en particulier lorsque les dispositifs de localisation des bus, étudiés pour les systèmes d'aide à l'exploitation, deviendront opérationnels. Moins connue que l'évolution technologique des trains et des métros, celle des autobus apparaît tout aussi spectaculaire. Là aussi, le progrès avance au rythme des sauts de puce de la micro-électronique.

C.C.

(*) Service du matériel roulant à la direction du réseau routier.

Les artistes de Richard-Lenoir

A deux reprises, fin décembre, la salle de conférence du 29, boulevard Richard-Lenoir s'est transformée en galerie d'art. Réalisée à l'initiative d'Alain Lombard et Gérard Petit du service NB, cette exposition rassemblait des tableaux (aquarelles, huiles, fusains), des photographies (noir et couleur), des objets (poteries, broderies, ferronneries) réalisés par des personnes de l'attachement. « C'est à force de parler de nos violons d'Ingres et de présenter entre nous nos réalisations que l'idée nous est venue de réunir tout cela et de demander aux personnes intéressées d'exposer leurs œuvres ». Michèle Moine et Sylviane Vigier, deux piliers de l'exposition, ont découvert par hasard, à un cours de gymnastique, qu'elles partageaient la même passion pour la peinture. « Cette exposition fournit l'occasion de nouer des contacts et d'échanger des points de vue ».

Au centre lui aussi de nombreuses discussions, le jeu d'échecs de Jean-Paul Cuvillier était l'objet le plus insolite de l'exposition. Fabriqué voici quelques



L'échiquier de J.-P. Cuvillier.

années, alors que J.-P. Cuvillier était agent d'entretien au service RT, ce jeu d'échecs est intégralement réalisé avec des pièces (écrous, boulons, tiges filetées, rondelles...) utilisées sur les bus. Ancien chaudronnier, élève de Mozart, « le quincaillier », comme le surnomment ses collègues de NB, est un artiste discret, mais d'une grande originalité.

L'exposition des artistes de Richard-Lenoir a connu un vif succès. Ses promoteurs souhaiteraient même récidiver en 1985. Une initiative sympathique et qui fera école, espérons-le !

C.C.



Les artistes devant leurs œuvres.

... RUBRIQUES... RUBRIQUES...

Allez... saute !

Le 5 décembre dernier, à l'occasion du Salon du cheval et du poney, la RATP avait installé un manège dans la salle des échanges de la station Gare de Lyon-RER. Le temps d'un après-midi, les jeunes voyageurs du métro et du RER ont pu effectuer de courtes promenades hippiques à partir du célèbre ranch du ticket, pépinière de futurs Buffalo Bill chic-choc. Mais avant de se laisser griser par les grands espaces, leurs montures, en l'occurrence des poneys, se retrouvèrent confrontées aux réalités des péages magnétiques. Un obstacle beaucoup plus digne d'un roi du jumping !

C.C.

Les hommes, l'événement

Championnet 90 : Le temps d'une expo

Depuis le début novembre, le projet de modernisation de Championnet est bien défini⁽¹⁾. En quelques jours, la manufacture de RA⁽²⁾ a réalisé une exposition présentant les grandes lignes de ce projet et l'aspect du complexe Championnet à l'horizon 1990. De la mi-novembre à la mi-décembre, cette exposition a fait le tour des différents ateliers de RA et des autres services implantés sur le site de Championnet. De nombreux agents ont profité de l'occasion pour compléter leurs informations sur le projet de modernisation et découvrir de visu l'aspect du futur Championnet.

Une présentation originale des projets qui mériterait de faire école au sein de l'entreprise. D'ailleurs à RA-manufacture on se dit prêt à relever le défi.

C. C.

(1) Voir *Entre les lignes*, n° 77, p. 23.
(2) Service de l'atelier central à la direction du réseau routier.

Saint-Michel : des économies

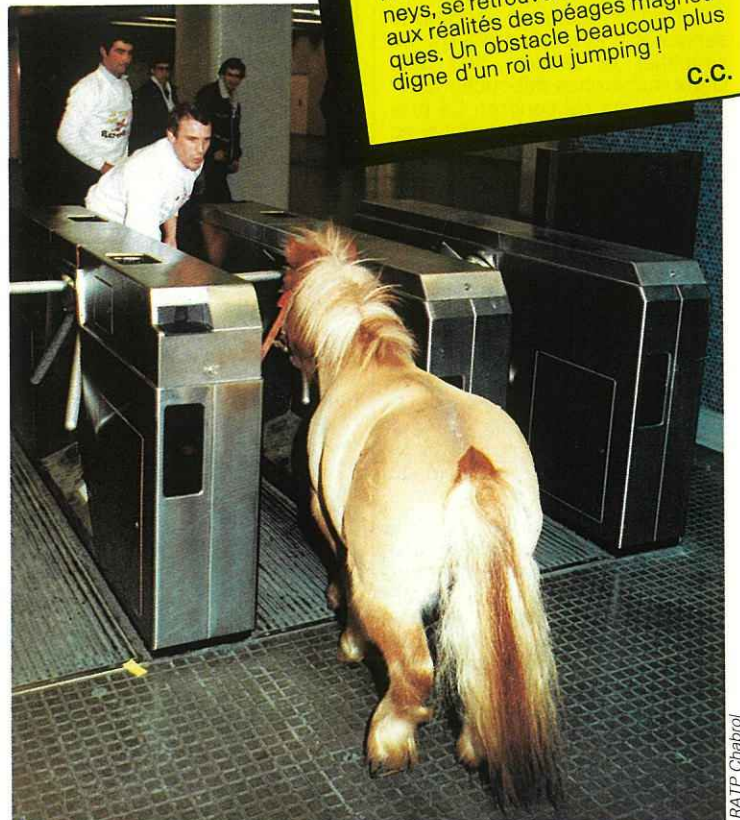
Depuis le début de l'année, les travaux de gros œuvre du couloir sous la rue de la Harpe et ceux de la nouvelle salle des billets de la station Cluny sont terminés. Les travaux de terrassement des

ouvrages d'intercommunication entre les lignes B et C sont bien engagés. Quant aux travaux de consolidation des terrains (injection de bentonite-ciment et de gel de silice) et de reprise en tréfond des immeubles du quai Saint-Michel, ils tirent à leur fin.

Le sous-sol du cœur de Paris renferme de nombreux trésors archéologiques. Il contient aussi de nombreuses surprises géologiques qui compliquent singulièrement les travaux de génie civil. Le chantier de Saint-Michel n'échappe pas à la règle. Au fil des mois et de surprise en surprise, le devis a grimpé, faisant voler en éclats l'enveloppe prévue au départ.

Le projet « Saint-Michel » vient de faire l'objet d'une révision technico-financière douloureuse. Des économies importantes ont été effectuées. L'accès nord, qui devait déboucher sur le parvis Notre-Dame, ne sera pas construit. Plusieurs escaliers mécaniques et un des deux trottoirs roulants du couloir de la rue de la Harpe ne seront pas installés. Le coût de l'opération se trouve ainsi réduit d'une cinquantaine de millions de francs. Il s'établit désormais à 367 millions de francs (au 1-1-1984). Le nouveau projet préserve toutefois l'avenir puisque les équipements abandonnés pourront être réalisés ultérieurement... quand les financements seront disponibles.

Enfin, le concours de décoration de la future gare n'a pas donné les résultats attendus.



RATP Chabrol

D'autres consultations sont engagées. Malgré ces vicissitudes, l'inauguration de la gare Saint-Michel reste prévue pour 1987. Le compte à rebours a déjà commencé !

C.C.

Bloc-notes

• L'Amicale des retraités RATP de la Corrèze et du Lot tiendra son Assemblée générale le 3 mai 1985 à Ussac (Corrèze), salle polyvalente. Cette réunion sera l'occasion de présenter le programme des activités 1985 et de procéder au renouvellement du bureau. Deux nouvelles candidatures ont d'ailleurs été enregistrées : M. Mezy (Corrèze) et M. Delange (Lot). Renseignement et réservations auprès de l'Amicale RATP - Corrèze et Lot - La Cave Saint-Pantaléon-de-Larche - 19600 LARCHE - ou téléphoner au 16 (55) 85-31-20.

• Le groupement artistique **Aurore** présentera les 3, 9, 10 et 17 mars prochain l'opérette **Les Mousquetaires au couvent** au théâtre municipal d'Asnières. La partition musicale sera interprétée par l'Orchestre symphonique de la RATP, sous la direction de Jean Graudeau. Renseignements et locations auprès du bureau **Aurore** - 44, rue des Maraîchers - Paris XX^e - Tél. : 372-77-70 - ou par l'intérieur 9045 (du lundi au vendredi de 14 à 17 heures).

C.C.

Nouvelles brèves

• Depuis le 3 décembre, la ligne 169 (Pont-de-Sèvres - Mairie-d'Issy-les-Moulineaux) est prolongée jusqu'à la place Balard. Elle remplace l'ancienne ligne 242, créée voici trois ans et dont le trafic n'a jamais répondu aux espérances de la RATP (voir *Entre les lignes*, n° 63, p. 36). Le 169 permet désormais de relier entre eux les quartiers situés au nord et au sud de la mairie d'Issy-les-Moulineaux et de rejoindre rapidement les nombreux bureaux implantés dans le sud du XV^e arrondissement.

• Une partie des installations de la nouvelle gare d'autobus de Château de Vincennes est en service depuis la mi-décembre. Les travaux seront achevés au début du mois de mai prochain. *Entre les lignes* vous fera alors visiter cette nouvelle réalisation.

• Le 149 P, plus connu sous le nom de « Pantinois », a été supprimé à la demande de la municipalité le 28 décembre dernier. Ce service urbain, créé le 25 avril 1983, n'avait jamais attiré les foules. 80 à 90 personnes seulement l'utilisaient chaque jour. En revanche, à quelques kilomètres de là, le TRUC de Rosny connaît un succès grandissant et il sera vraisemblablement renforcé.

• L'équipement des lignes d'autobus de banlieue avec les Standard restylés continue. Depuis l'automne quatre lignes ont été équipées (lignes 118, 141 A, 189 et 244). Le 191 est en cours de transformation et, d'ici avril, le 122 et le 262 changeront de visage. Actuellement 42 lignes sont équipées de restylés, ce qui représente 875 voitures, soit plus de

20 % du parc autobus de la RATP. Ces quelques chiffres traduisent l'effort de renouvellement et de modernisation du matériel poursuivi par l'entreprise. De nouveaux restylés seront encore commandés pour la rentrée 1985. Toutefois, à partir de la mi-86, le bus futur devrait prendre la relève.

• Le premier élément MI 84 est arrivé aux ateliers de Boissy dans la soirée du 17 janvier. Le lendemain, il était suivi du deuxième élément et quelques jours plus tard du troisième. Début février, cinq MI 84 figuraient déjà au parc de la RATP. Début mars, les voyageurs de la ligne A devraient faire connaissance avec le MI 84.

USMT

LES MÉDAILLÉS DE LOS ANGELES

Les trois sélectionnés olympiques de l'USMT sont médaillés : Franck Ducheix en escrime par équipes, Didier Boube et Bruno Genard en pentathlon par équipes également. Ce sont là des résultats très brillants qui font honneur au club. Les noms de ces sportifs de haut niveau sont désormais bien connus de ceux qui s'intéressent au sport dans notre entreprise mais connaissons-nous bien les hommes ? A partir de ce numéro nous ferons mieux connaissance avec ces champions.

Nous commençons par le sauteur Franck Ducheix. Agé de vingt-deux ans, actuellement militaire comme maître d'armes, il est

membre de l'USMT depuis le début de la saison 1983-1984. Grâce à sa présence et à celle d'autres sauteurs de qualité, l'USMT peut présenter ainsi une équipe de haut niveau à l'échelon national. Son palmarès est déjà fort brillant avec un titre de champion de France FNSU 1981, un autre titre de champion national 1984 et surtout une médaille d'argent par équipes aux récents JO.

Il s'entraîne deux fois par jour à l'INSEP sous la direction des maîtres Auger, Jeanny et Szepasi. Son ambition pour 1985 est d'être membre de l'équipe de France aux championnats du Monde à Barcelone et, à plus long terme, de participer et, pourquoi pas, d'être à nouveau médaillé aux JO de Séoul en 1988.

d'obtenir la 2^e place. Individuellement, Corinne Jandie (cadette) 33^e et Isabelle Hereau (junior) se qualifient pour les interrégionaux.



LUTTE

Lors des championnats de l'Île-de-France FFL cadets et espoirs, les résultats sont les suivants :

En cadets :
J.-Y. Gielata (63 kg), 2^e ;
P. Rouault (59 kg), 2^e.
En espoirs :
L. Carreras (62 kg), 1^{er}, champion d'Île-de-France ;
F. Gaspar (68 kg), 5^e ;
M. Hochard (74 kg), 2^e.
J.-Y. Gielata, L. Carreras et M. Hochard sont qualifiés pour les championnats interrégionaux.



SKI

Alpin

Début janvier, dans le challenge SCPO à Valloire, belle performance de notre slalomeuse Monique Covarel, 1^{re}, et des garçons Didier Gilles 1^{er}, Christian Covarel 4^e et Bruno Olivier 6^e dans le slalom spécial. L'USMT remporte cette épreuve par équipes pour la deuxième année consécutive.

Fond

Le 13 janvier, à La Pesse (Jura), s'est déroulée la traditionnelle course du Paris-Givré sur des distances de 15 km, 30 km et 45 km. Quatorze fondeurs de l'USMT ont pris part à cette épreuve qui comptait 1 058 engagés. Parmi les participants du club, Bernard Fercoq s'est montré le plus brillant en prenant la 2^e place des 30 km en 1 h 39' 47".

Une semaine plus tard, à Bois d'Amont, près de la frontière suisse, ont été organisés les championnats de Paris sur 15 km. Là encore Bernard Fercoq a été le meilleur fondeur de l'US-métro en prenant la 2^e place de l'épreuve tandis que Jean-Claude Defaut s'adjugeait une brillante 9^e place. Gérard Luche 17^e et Jean-Jacques Clément 23^e sur 80 participants compléteront la sélection USCF.

La veille, l'USMT avait obtenu la 3^e place de l'épreuve du relais 3 fois 5 km grâce à Pascal Rambaud, Claude Leroy et Bernard Fercoq.

Ski artistique

Murielle Pichon a pris la 12^e place de la coupe de France. Nous reviendrons prochainement sur cette discipline récente en France et toute nouvelle à l'USMT.

Gérard LUCHE



Spectaculaire installation par hélicoptère des pylônes de l'éclairage sur les trois terrains de tennis en quick du stade de la Croix-de-Berry le 14 décembre 1984.

EN BREF

Fous de bals

Le mois de mars connaîtra de folles nuits grâce aux deux grands bals organisés par les sections football FFF et FSGT.

• La nuit du football FSGT se déroulera le samedi 9 mars au restaurant de Bercy. Les invitations sont à retirer auprès des dirigeants et joueurs de la section ou au 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris - Tél. intérieur 9080, PTT 372-77-70, poste 45.

• Le samedi 23 mars à partir de 21 h 30, restaurant de Bercy, l'orchestre Guy Maxence animera le bal de la section FFF. Pour tous renseignements concernant cette nuit, s'adresser aux dirigeants de la section.

• La fête de Fontenay-les-Briis se déroulera cette année les 8 et 9 juin ; les sections sportives qui participent à cette fête prendront note.

• L'assemblée générale de la section Avion s'est tenue le 15 décembre. Le bureau se compose désormais ainsi : Président : Jean-Luc Autef ; vice-président : Robert Morucci ; trésorier : Jean-Paul Serve ; secrétaire : Nathalie Tibolla ; entraîneurs : MM. Leroux, Pacciano et Pinon.

• En gymnastique, il faut bien noter que les entraînements ont lieu à la salle située 3, rue Courtois à Pantin (métro Église de Pantin), les lundis, mercredis et vendredis, de 18 h à 20 h. Les entraîneurs vous y attendent.



Franck Ducheix - à droite sur la photo - lors de la réception organisée à l'intention des médaillés olympiques par l'USMT le 24 octobre au Club House de la Croix-de-Berry.

De gauche à droite : Robert Bouresche, président de l'USMT, Didier Boube, pentathlète, Henri Robineau, secrétaire général de l'USMT, Bruno Genard, pentathlète et Franck Ducheix.

ÉCHOS DES SECTIONS



HAND-BALL

Classée 9^e sur 12 équipes à l'issue des matches aller de son championnat, l'équipe 1^{re} masculine devra effectuer de brillants matches retour pour assurer son maintien. En revanche, les minimes sont actuellement en tête de leur championnat.



ESCRIME

Le 6 janvier, au tournoi international de Budapest, participation des juniors Pascal Jeanny et Hervé Carillo malheureusement éliminés au 2^e tour de la compétition. Pascal Jeanny a également participé au tournoi international

des juniors de Gisors en compagnie de Hervé Carillo, Laurent Tixier et Hervé. Pascal Jeanny se classe 12^e de ce tournoi.



ATHLÉTISME

A Saint-Germain-en-Laye, aux championnats régionaux de cross le 20 janvier, trois équipes se sont qualifiées pour les championnats interrégionaux.

Les seniors femmes se classent 8^e grâce surtout à Patricia Petitbois 12^e, Pierrette Mancini 31^e et Christine Combe 36^e. Les seniors hommes prennent la 3^e place. Bessières 6^e, Guyot 8^e, Bouiller 28^e, Ray 35^e, Fernandes 66^e. Chez les vétérans, Hereau 9^e, Jandie 13^e, Seguin 20^e, Hélie 37^e et Eliard 86^e ont permis à l'équipe

