

ENTRE *Les lignes*



STATIONNEMENT
GENANT
Art. R 37 1 Code Route

ACSI :
Garder la ligne

RATP

Première de couverture :

Les ACSI
(voir article en page 14)
RATP-Chabrol

Dernière de couverture :

Le pont Bir-Hakeim illuminé
(voir article en page 19).
RATP-Marguerite

NE LAISSEZ PAS
VOTRE TICKET
DEVENIR
CARTON JAUNE!

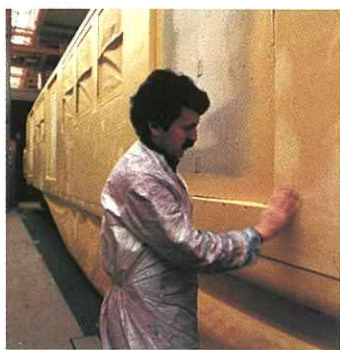
Les Contrôleurs

NE SOYEZ PAS HORS-JEU. RESPECTEZ NOS RÈGLES DU JEU.

4 La fraude, cela concerne tout le monde. La RATP lance une campagne de dissuasion et, comme au football, sort le « carton jaune ».



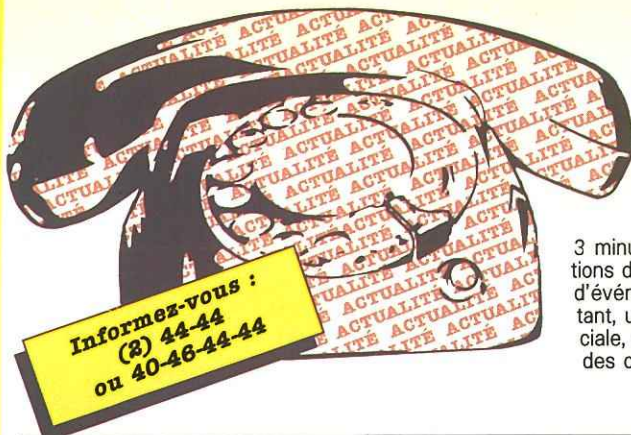
6 Regrouper des services pour plus d'efficacité et cependant « cultiver la différence ». C'est le pari lancé pour la mise en place du service RM (matériel roulant et activités industrielles). Jean-Paul Bailly, chef du service, s'explique.



8 Le MS prend des couleurs avec une cure de jouvence pour les trains de la ligne A.

11 Le budget d'exploitation 1987.

12 « Une sublime quincaillerie. » Ce jugement concerne les structures métalliques du métro. Des projets les plus fous aux réalisations les plus belles, une invitation à mieux ouvrir les yeux.



3 minutes d'informations diverses. En cas d'événement important, une édition spéciale, des interviews, des commentaires.



14 Voitures ventouses et double file gênent autant la circulation des autobus que celle des véhicules particuliers. « Gagner sur toute la ligne » c'est le sens de l'action des agents chargés de la surveillance des itinéraires d'autobus.



17 Les autobus à l'âge de la retraite, c'est peut-être pour vous « La bonne occas ». C'est l'objectif de « véhicules et organes d'occasion », un service qui travaille sur mesures.



20 Lisez-vous vous-mêmes. Quatre nouveaux articles écrits par des lecteurs... Au programme, une étrange vieille dame, la formation sur l'estrade ou dans la salle, un homme qui crie... en silence.

24 On connaît tout de la vie d'un timbre collé, tamponné, collectionné ou jeté avec l'enveloppe. Mais avant ses premières dents ? ELL vous dévoile le caché de la poste.

25 Les actualités.

30 Chiens sportifs et tir à l'arc.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

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

N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et
agences de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

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



Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJEF).

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

Ont collaboré à ce numéro :
Christian Chaumereuil,
Gérard Luche et
Michel Ellenberger.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'En-
tre les lignes n'engagent que la res-
ponsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités ap-
partenant à des organismes exté-
rieurs ne sauraient engager la
RATP.

A chacun d'entre vous, actifs et retraités,
ainsi qu'à vos familles et vos proches,
nous présentons tous nos vœux pour 1987.

L'année 1986 a été le cadre de grands changements. Elle a vu aussi la Régie continuer d'assurer avec le sérieux et la solidité qui la caractérisent les missions d'une grande entreprise de transports au service de ses voyageurs.

Elle aborde l'année nouvelle avec confiance et dynamisme car, non seulement aucun de ses projets de développement n'est abandonné, mais de nouvelles actions conformes aux orientations stratégiques approuvées récemment par le Conseil d'administration verront le jour dès 1987.

Bien sûr, des efforts importants nous sont demandés mais nous avons les moyens de faire face au défi grâce, en particulier, à votre professionnalisme, votre énergie et votre savoir-faire.

De plus, le rétablissement de la clarté dans nos rapports avec nos partenaires financiers – État et Région – devra déboucher sur une confiance réciproque entre la RATP et son environnement, gage d'un futur contrat de plan.

Au-delà des événements récents, nous confirmons notre volonté commune de développer au sein de la Régie le comportement d'entreprise, d'y promouvoir le rôle personnel de chaque homme et de chaque femme, et de donner en toutes circonstances la primauté au voyageur.

C'est donc avec confiance que nous abordons l'année 1987. Nous sommes certains que, comme les précédentes, elle portera la marque du progrès et du développement du service public.

Paul REVERDY

Michel ROUSSELOT



En avant-première, Entre les lignes vous présente la prochaine campagne RATP sur la fraude

**HORS JEU EN BUS,
SUR LA TOUCHE EN MÉTRO :**

CARTON JAUNE, T'ES MARRON !

Chaque année, 750 000 infractions environ sont constatées sur les réseaux RATP. Autant de voyageurs en situation irrégulière, cela coûte cher à la RATP. Perte de recettes : 200 MF environ. La sanction, on la connaît ou on l'imagine. Prévenir ou guérir ? Pourquoi ne pas dissuader ? C'est le défi des contrôleurs pour cette nouvelle année.

Le point de vue de l'arbitre

Signée par « les contrôleurs », la campagne – plutôt son projet – leur a été soumise. Parmi les contrôleurs interrogés, nous en avons rencontré trois : Emmanuel Astruck, Gérard Hurbes et Jacques Simeon. Nous vous livrons quelques-unes de leurs impressions.

« ... On nous a soumis plusieurs projets de campagne et on nous a demandé ce que nous en pensions sur le fond

comme sur la forme. C'était la première fois que nous étions consultés sur un tel sujet. Ce qui nous a surpris au départ. Le problème, c'est que nous sommes à la mi-décembre et nous ne savons pas encore ce que sont devenues nos suggestions... Quant aux réactions des voyageurs, nous nous attendons à en avoir, bonnes ou mauvaises d'ailleurs. Mais nous y verrons plus clair après la campagne. Nous espérons qu'elle contribuera à mieux « faire passer le contrôle » qui reste notre première mission.

Bientôt, sur le thème « Ne soyez pas hors jeu, respectez les règles du jeu », la RATP lance une campagne d'affichage dissuasive. Vous pourrez la voir dans les couloirs du métro, à l'intérieur des voitures et sur les autobus. Signée par « les contrôleurs », elle montre leur rôle pas seulement répressif, ils sont là aussi pour informer, dissuader et sécuriser.

Les règles du jeu

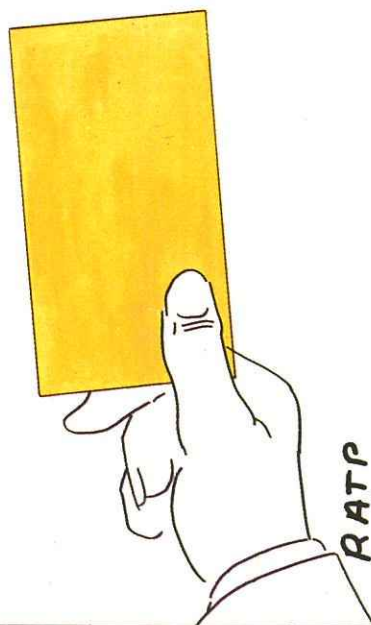
En fait, la campagne n'est pas seulement axée sur la fraude. C'est plus une leçon de civisme dans l'enceinte RATP. Il s'agit de faire savoir que, comme partout, dans le métro, le RER, sur les autobus, un certain nombre de règles existent et doivent être appliquées. Le voyageur doit les connaître et l'agent RATP – tel un arbitre – les fait respecter. Si quelqu'un se met hors jeu, attention à la verbalisation ! Un des chapitres de ce code de bon usage des transports est la fraude.

Cette campagne est aussi une manière de sensibiliser le voyageur à la nouvelle réglementation (cf. encadré) en cas de fraude.

Pour quelques francs économisés, de la négligence ou de la mauvaise foi, on peut aller jusqu'au tribunal... et cela coûte cher.

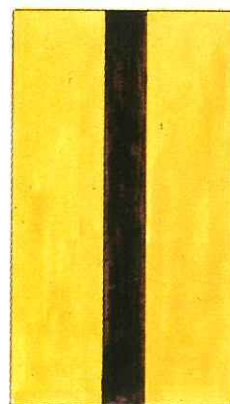
**RESERVÉ AUX
DEGLINGUEURS,
SALISSEURS,
CRACHEURS,
FRAUDEURS ...**

Les Contrôleurs



NE SOYEZ PAS HORS-JEU. RESPECTEZ NOS REGLES DU JEU.

**CARTON
REGLEMENTAIRE.**



NE SOYEZ PAS HORS-JEU. RE.

Fraude « mode d'emploi »

Tous les ans, en novembre, la RATP évalue le taux de fraude dans le métro. A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne connaissons pas encore les résultats de la dernière enquête. Comme ordre de grandeur, nous vous communiquons ceux de l'année précédente :

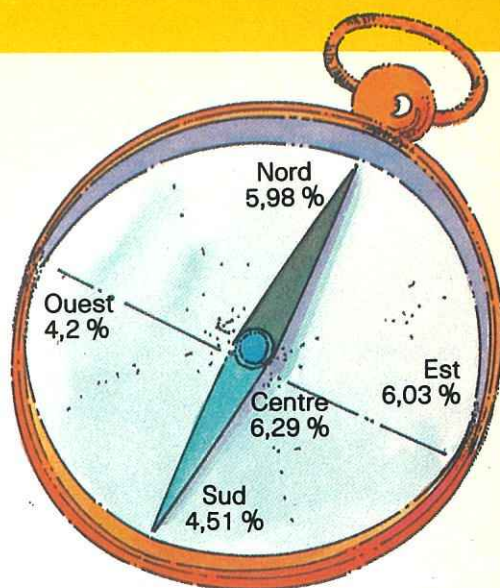
Taux de fraude : 5,3 %. En progression de 0,9 % par rapport aux 12 mois précédents : 4,4 %.

On ne peut recenser que la fraude visible, mais il faut aussi compter avec celle qui ne se voit pas et les fraudeurs qui n'en n'ont que l'apparence – ceux qui sautent le portillon tout en possédant une carte orange.

C'est en soirée que l'on fraude le plus – 13,3 % – de 20 h à 0 h 30. Le pourcentage le plus bas – 2,6 % – est obtenu très tôt le matin de 5 h 30 à 9 h.

L'ensemble de la capitale est à peu près logée à la même enseigne :

Sur les autobus, on fraude aussi. Mais là, ce n'est pas apparent. Qui voit que le billet composté n'est plus valable ? Contrairement au métro où les résultats sont connus après « observation discrète », seuls les contrôleurs peuvent donner une idée du taux de fraude. Les taux de contrôle sont de 1 % pour les bus standards et de plus de 6 % sur les véhicules articulés. A bord des premiers, 2,9 % de fraudeurs contre environ 3,5 % pour les seconds.



Faut-il dire que l'on fraude plus sur les articulés ? Non, mais comme il y a davantage de surveillance, on a toutes les chances de venir tôt ou tard grossir les statistiques.

A bon entendre !...

La bonne foi, connais pas !

Jusqu'à présent, la réglementation en matière d'infractions dans le métro ou sur les autobus se fondait sur des textes datant de près de 50 ans (voir *Entre les lignes* n° 96). Un nouveau règlement est appliqué depuis le 19 janvier. Il condamne la « notion de bonne foi » pour donner la priorité aux faits.

Les infractions sont classées suivant leur gravité, depuis l'utilisation d'un titre de transport non valable jusqu'aux

infractions simples à la police des chemins de fer (pieds sur les banquettes, falsification de titres de transport, fumeurs dans les voitures). Le montant des pénalités infligées va de 70 F à 200 F suivant les types d'infraction. Mais il faut payer sur le champ sinon cela coûte plus cher ! S'ajoutent aux amendes des frais de dossier allant de 100 F à 200 F.

Si au bout de 4 mois, le contrevenant n'a rien réglé, le dossier est transmis par le service du contentieux au procureur de la République. La « note » peut alors s'élever à 2 000 F maxi-

mum... et c'est le Trésor public qui recouvre les amendes.

En fait, tout le principe du nouveau règlement est d'inciter le voyageur en infraction à payer immédiatement l'indemnité forfaitaire pour éviter de faire « monter les prix ». Le travail administratif de la RATP s'en trouve aussi considérablement allégé et les rapports entre le transporteur et son client ne s'enveniment pas.

Jusqu'à présent, environ 40 % des voyageurs payaient immédiatement leurs amendes. **Sylvie FRÉCHARD**

CARTON JAUNE.



Les Contrôleurs **RATP**

NE LAISSEZ PAS VOTRE TICKET DEVENIR CARTON JAUNE!

Les Contrôleurs



RATP

NE SOYEZ PAS HORS-JEU. RESPECTEZ NOS REGLES DU JEU.

RESPECTEZ NOS REGLES DU JEU.

RATP-Thibaut

RA + RT = RM

Les activités de l'Atelier central (RA) et de l'entretien des autobus (RT) ont été regroupées en une seule unité (RM) : le service du matériel roulant et des activités industrielles. Nous avons lu pour vous le gros document qui rend compte pour une meilleure efficacité, des objectifs, des moyens et de l'organisation. Certaines questions méritaient plus d'explications : nous les avons posées à Jean-Paul Bailly, chef du nouveau service.

CULTIVER LA DIFFÉRENCE





J.-P. Bailly : « Rien de tel qu'une organisation performante pour défendre les moyens qui lui sont effectivement nécessaires ! »

Le nouveau nom, RM, c'est le départ officiel, le ruban coupé dans une inauguration. C'est aussi le point final d'études et de discussions préparatoires pour réorganiser les structures en fonction des objectifs. D'ailleurs, RA et RT avaient, depuis un an, une même direction dans le but de mieux coordonner les activités d'entretien des autobus. Sur un effectif d'environ 3 800 agents, les modifications de fonction en concernent environ une centaine. Pour compenser les effets centralisateurs d'une fusion, les différentes unités ont été organisées en cinq **départements** dotés d'une certaine autonomie : les objectifs et les moyens sont concertés, la manière d'atteindre ces objectifs et la mise en œuvre des moyens d'y parvenir sont largement décentralisées. De là une première notion importante, pour l'efficacité du nouveau service, du « droit à la différence ».

Un certain nombre d'activités « doublons » ont été regroupées : les unités qui gèrent le personnel et le budget vont dans le département « gestion des ressources humaines et financières » ; la fonction « prototypes » et les « essais » dans le département « études-essais, contrôle, réception » ; les secrétariats et gestions dans le département « méthodes et organisation ». Allégés de leurs structures fonctionnelles, le département « Atelier central et activités industrielles et commerciales » reçoit une équipe de marketing et de prospection commerciale ; le département « maintenance décentralisée » (les

dépôts y compris Bastille et Michelet) reçoit le parc central des rechanges et une cellule « assistance technique et formation ».

En fait, les effectifs dégagés par les regroupements sont utilisés pour développer prioritairement la formation, l'informatisation, l'activité commerciale. Cette réorganisation s'étant faite à effectif constant, c'est l'objet de notre première question.

ELL. - Jean-Paul Bailly, la question des effectifs a fait l'objet de nombreuses discussions. Ils sont restés constants, mais on peut se demander : « pour combien de temps ? »

J.-P. B. - Nous avons réduit les effectifs dans les secteurs où une meilleure organisation le permettait ; nous les avons développés là où le service présentait des insuffisances importantes : c'était le cas de la formation, du développement informatique et de la prospection commerciale. Les effectifs, dans une réorganisation de ce type, ne sont pas une fin en soi. Ils doivent être adaptés au mieux aux besoins du service, avec un souci constant d'amélioration de l'efficacité. Rien de tel qu'une organisation performante pour défendre les moyens qui lui sont effectivement nécessaires !

ELL. - Cela pose donc aussi la question de la mobilité.

J.-P. B. - Grâce à la concertation, la fusion a pu se faire entièrement à base

de mobilité volontaire ou acceptée. Nous sommes donc favorables à la mobilité. La fusion doit permettre de faciliter quelques « passerelles » supplémentaires. Mais la mobilité volontaire ne peut remettre en cause le principe de gestion autonome des départements. C'est pourquoi elle doit se faire dans le respect du statut bien sûr, mais aussi dans l'acceptation des avantages et des inconvénients de la nouvelle situation comme un tout.

ELL. - Jusqu'où va cette autonomie ?

J.-P. B. - Il s'agit de donner à chaque département les moyens de sa politique. Une fois les missions définies et les moyens affectés, chaque secteur les gère à sa façon, totalement : effectifs, investissements, dépenses externes. Ces principes peuvent même aller plus loin au niveau d'une unité : par exemple, les dépôts peuvent, depuis quelques années, choisir un certain nombre de dépenses. Encore un exemple qui traduit bien cette philosophie : le responsable de département « maintenance décentralisée » (dépôts) dispose maintenant de la totalité des moyens qui lui permettent de faire « tourner sa boutique » ; contrairement à la situation antérieure, il a aujourd'hui la maîtrise de ses effectifs, de la formation correspondante et de l'approvisionnement en pièces de rechange.

ELL. - Un mot revient souvent dans votre document : « Se faire respecter. » Une notion « subjective » dans un texte « objectif ».

J.-P. B. - Respecter soi-même ses engagements vis-à-vis de l'extérieur, des fournisseurs, des voyageurs, de ses collègues, des partenaires sociaux, c'est la base pour se faire respecter d'eux et être crédible. Mais attention, ceci n'est pas une fin en soi, mais une condition indispensable au bon fonctionnement d'un service : aucun dialogue utile n'est possible sans cette crédibilité et ce respect mutuel entre partenaires.

Faire ce que l'on dit, dire ce que l'on fait. C'est sur ces bases, par exemple, qu'a été menée la modernisation de l'Atelier central et, dans l'ensemble, chacun s'en porte plutôt bien.

* * *

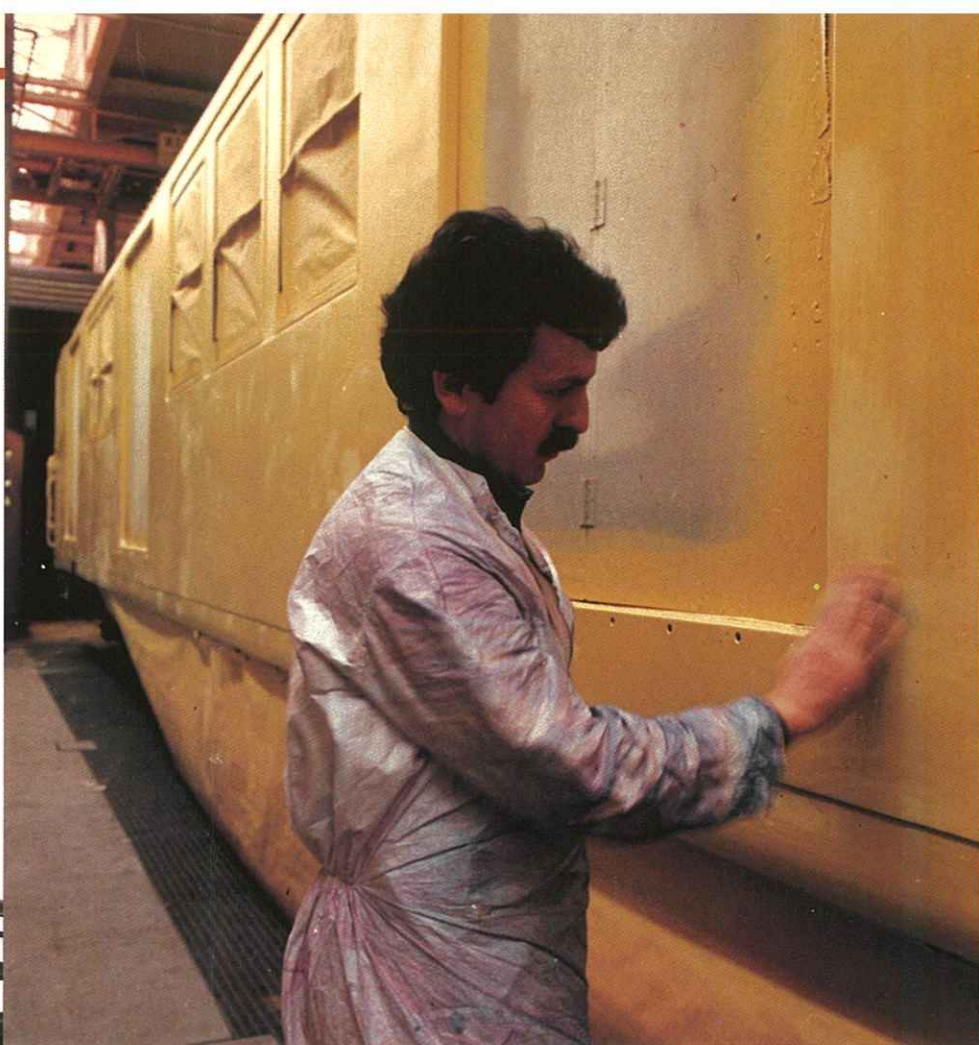
Nous reparlerons de Championnet avec vous le mois prochain et, dès ce mois-ci, des activités de VOO* qui fait partie de ce département « Atelier central, activités industrielles et commerciales ».

Interview recueillie par Jacques MARION

* Véhicules et organes d'occasion.



Au cours des vingt prochains mois, les trois quarts des éléments MS 61 desservant la ligne A du RER vont prendre une livrée tricolore. Ce changement de look s'accompagne d'une importante opération de remise en état des voitures. En janvier 1988, les trains de la ligne A seront ainsi prêts pour l'interconnexion ouest.



Dernières retouches sur la caisse d'un MS avant la mise en peinture par les équipes des ateliers de Boissy

Il y a vingt ans que le MS 61 roule sur le réseau RATP (MS est l'abréviation de Matériel Suburbain). Le 19 juin 1967, le premier élément faisait son apparition sur la ligne de Sceaux. En décembre 1969, les MS remplacent les anciens trains à vapeur de la SNCF sur la ligne de Boissy-Saint-Léger. Deux mois plus tard, quelques éléments assurent la navette entre La Défense et L'Étoile. En 1978, le parc de MS61 comprend 127 éléments de trois voitures chacun. MS devient alors synonyme de RER. Mais l'arrivée des MI 79 tricolores entame cette suprématie. En février 1983, le dernier MS quitte la ligne B, l'ensemble du parc étant affecté à la desserte de la ligne A. Quelques mois après, les moteurs du MS 61 commencent à rendre l'âme.

Des caisses à trous

Un malheur n'arrivant jamais seul, les agents des ateliers de Rueil et de Boissy signalent d'inquiétants cloques de peinture sur la toiture et autour des baies des voitures du MS. Après examen, on constate que ces cloques dissimulent d'importantes traces de corrosion de la caisse métallique. Par endroit, la tôle est même percée. Le phénomène s'aggravant, une campagne de reprise des voitures les plus touchées est lancée en juin 1983.

Les équipes de révision de Boissy reçoivent le renfort de leurs collègues de Montrouge. Mais le mal gagne rapidement et les MS 61 ont un aspect de plus en plus pitoyable. La peinture

s'écaille, laissant apparaître de larges plaques de métal rouillé. L'image de ce matériel dégradé n'est pas faite pour remonter le moral des utilisateurs de la ligne A, pris au milieu des difficultés d'exploitation !

L'enquête menée par les spécialistes du service du matériel roulant (FR) montre que le MS 61 est victime d'une grave maladie qui gangrène ses caisses métalliques. Avant leur première mise en peinture, les tôles d'acier doux des caisses du MS ont été décapées par voie chimique, suivant les techniques de l'époque. Or, il s'avère qu'une partie du produit chimique est parvenue à s'infiltrer dans les minuscules anfractuosités de la surface du métal et dans les joints entre les tôles. Sa présence a déclenché des corrosions ponctuelles, difficiles à repérer sous la peinture. Lorsqu'elles sont devenues apparentes, il était trop tard.

Malgré leurs efforts, Boissy et Montrouge ne parviennent pas à stopper la maladie. En 1985 et 1986, une dizaine d'éléments MS sont remises à neuf chaque année. Mais à ce rythme, il faudrait attendre 1993 pour achever la refonte de l'ensemble du parc. D'ici là, les MS auraient l'air de passoirs ! L'échéance de l'interconnexion ouest vers Cergy va brusquer les choses.

Comment tenir les deux minutes dans le tronçon central avec des MS dont les portes se coinceraient à cause de la corrosion ? A l'instar des moteurs de traction, les caisses du MS doivent subir une cure de jouvence. L'arrivée

régulière des MI 84 donnant de la réserve, on peut actuellement « retirer » des éléments MS du roulement sans gêner l'exploitation de la ligne A.

D'ici janvier 1988, plus de 80 éléments MS 61 seront à un moment ou un autre disponibles. Reste à savoir qui prendra en charge l'opération. Côté RATP, les ateliers ne peuvent guère rénover plus de quarante éléments. Au mois de mars dernier, un appel d'offres est lancé auprès des entreprises susceptibles de prendre en charge les travaux de rénovation sur les autres éléments MS disponibles. Huit entreprises sont consultées. Après l'étude des propositions, les ateliers SNCF de Saint-Pierre-des-Corps et la Société *De Dietrich* à Reichoffen se partagent le marché : 23 éléments MS partiront à la SNCF, 21 chez *De Dietrich*. Fin juillet, le marché est approuvé. Son coût avoisine les 82 millions de francs. Si l'on ajoute les dépenses liées aux travaux de rénovation effectués au sein de la RATP, c'est plus de 130 millions de francs qui seront investis dans l'opération.

Un lifting complet

Bien que le travail soit important, la rénovation du MS ne se limite pas à la simple restauration des parties corrodées de la caisse. Les capots métalliques qui abritent les organes électriques situés en toiture seront remplacés par des capots en inox. Le plancher des voitures sera refait là où l'humidité est parvenue à pénétrer. Des sièges anti-lacérations, analogues à ceux du MI 84,

LE MS PREND DES COULEURS

**Montrouge :
mission 0007**

A deux pas du parc Montsouris, la silhouette de béton et de brique de l'atelier RER de Montrouge tranche avec l'aspect provincial de ce coin du XIV^e arrondissement. Avec la fin prochaine des trains Z, Montrouge s'apprête aussi à trancher avec son passé. Depuis plusieurs années déjà, une part importante de l'activité de GR (« grande révision ») est consacrée à la rénovation des caisses du MS 61. En fait, depuis sa mise en service en 1967, Montrouge participe à l'entretien du MS. Hasard du « plan de charge » ou poursuite d'une tradition, c'est à Montrouge qu'est basée l'équipe assurant la logistique des opérations de rénovation extérieure du MS 61.

A 43 ans, Joseph Tibi anime l'équipe MS avec dynamisme et enthousiasme. Ancien ajusteur, J. Tibi est entré à la RATP en 1974, l'entreprise où il travaillait comme agent de maîtrise ayant fermé. « Après concours, la RATP m'a embauché comme ouvrier qualifié. » En 1980, devenu à nouveau agent de maîtrise, il est affecté à l'atelier de PR (« petite révision ») de Boissy. Comme nombre de ses collègues d'atelier, il a observé les progrès de la gangrène qui rongait les tôles des trains bleus du RER. « A la fin de l'été dernier, on m'a proposé d'être détaché à Montrouge pour 15 mois. J'avais quelques semaines pour monter la logistique nécessaire à l'alimentation des chantiers de rénovation. » Boissy, Montrouge, Charonne, Saint-Pierre-des-Corps, Reichoffen : J. Tibi ne tient pas en place. Les voyages, il les fait en compagnie de Jean-Paul Pinoteau, plaque tournante de l'opération MS 61 au groupement « gestion technique » du service FR. « Je joue les intermédiaires entre la RATP, la SNCF, De Dietrich et les nombreux fournisseurs de pièces détachées, commente J.-P. Pinoteau. Actuellement nous faisons de la corde raide ! » Une cinquantaine de jours par élément MS 61 de trois voitures : voilà le temps dont disposent la SNCF et De Dietrich pour réaliser le travail. C'est court, mais il y a le butoir de l'interconnexion ouest. Autant dire qu'en cas de retard, le savon risque d'être sévère.

« La pression n'a pas fini de monter, avoue J. Tibi. Quinze jours avant leur départ, les MS passent dans les mains des équipes de Drugeon, Morrot et Massel aux ateliers de Rueil. Ils vérifient les moteurs, reprofilent les roues au tour en fosse. Côté Montrouge, notre boulot se décompose en quatre phases. D'abord nous achevons la préparation des trains. Nous enlevons les sièges, les strapontins, les balises de répétition des signaux. Ensuite, nous approvisionnons la SNCF et De Dietrich avec les pièces détachées nécessaires à la remise en état des MS. Il n'y a pas moins de 500 références et nous expédions un semi-remorque tous les deux mois vers chacune des usines. Dès le retour des premiers éléments, nous rééquiperons les trains avec les sièges antilacération, avant de renvoyer les MS vers Rueil qui les rendra au

fur et à mesure à l'exploitation... Le premier MS est parti à la SNCF fin septembre. Après une courte période de rodage, les départs se succèdent désormais tous les huit jours. Fin janvier, la SNCF nous renvoie le premier élément rénové. A partir de là, arrivées et départs se succéderont tous les quatre jours. Il va falloir tenir le rythme sinon... »

L'équipe « logistique-MS » se compose de sept personnes, mécaniciens d'entretien et électromécaniciens. Gilles et Yves effectuent des opérations d'ajustage. Les cinq autres ont en charge la logistique proprement dite. « Quand je suis arrivé à Montrouge, je ne connaissais quasiment personne, reconnaît J. Tibi. L'équipe s'est formée d'elle-même. » Joël et Jean-Luc travaillaient en PR sur les trains Z. Daniel, Guillaume et le deuxième Jean-Luc étaient en GR. Certains sont des « tout jeunes » ; d'autres ont pas mal navigué dans et hors de la RATP. « A l'origine, on ne savait pas bien où on allait. Après, tout est allé très vite », confie l'un d'eux.

En quelques semaines, l'unité de l'équipe s'est cimentée. Et qu'on ne dise pas « qui se ressemble, s'assemble ». Ici l'esprit d'équipe ne repose ni sur l'uniformité des caractères, ni sur le mimétisme des attitudes. A la turbulence et au franc-parler des deux Jean-Luc répond le calme de Guillaume, Gilles et Yves, alors que Daniel et Joël ont la réserve que donne l'expérience. « Ne croyez pas que l'ambiance soit toujours au beau fixe. Il y a quelquefois des mises au point. On est loin d'être constamment d'accord, même avec Tibi. Ça fait partie de la vie. Mais entre nous, il n'y a ni arrière-pensées ni jalousie. »

Saisissant l'occasion offerte par les premiers départs d'éléments MS 61, l'équipe de Montrouge a visité, courant novembre, l'atelier SNCF de Saint-Pierre-des-Corps, près de Tours. « Il ne s'agissait pas de faire du tourisme, souligne J. Tibi, mais de profiter de cette opportunité pour montrer aux gars la finalité de leur travail... Quoi de plus bête que de travailler sans comprendre ! »

Le 6 novembre, à 9 heures et demie, l'équipe au grand complet arpente le quai de la gare SNCF de Massy-Palaiseau. « Un train de marchandises a déraillé à Beaugency. La ligne Paris-Bordeaux est coupée. Pas question que vous partiez aujourd'hui », annonce le chef de gare. Déception sur les visages. « Tant pis, ce sera pour une autre fois. » Six jours plus tard, mêmes retrouvailles à Massy. Mais cette fois, c'est bon ! Un peu avant 10 heures, le MS quitte la gare. Aux commandes, un mécanicien et un CTRA (chef traction) de la SNCF. « Nous avons passé quelques jours à La Varenne avec vos instructeurs afin d'apprendre la conduite du MS. Comme nous avons une vingtaine d'éléments à convoyer à l'aller et au retour, il faut bien savoir se débrouiller. » A Juvisy, le MS sta-

RATP-Ardillon

remplaceront les banquettes en mousse et en skaï. Ils résisteront mieux au vandalisme et au feu. Dans le même ordre d'idée, des portes coupe-feu remplaceront les actuelles portes d'intercirculation. Ce renforcement des mesures de protection est la conséquence de l'incendie du 19 février 1985 qui a entièrement ravagé une voiture du RER à Nanterre.

Une décoration intérieure modernisée achèvera de donner aux voyageurs le sentiment de se trouver dans un train moderne. Mais pour les utilisateurs de la ligne A, l'innovation la plus spectaculaire sera la nouvelle livrée tricolore des MS 61. Calquée sur la robe Ile-de-France des M1, cette livrée concrétisera la renaissance du MS 61 et la fin (espérons-le !) de ses déboires techniques.

Les premiers éléments MS « new-look » devraient revenir dans quelques semaines. Par ailleurs, courant novembre, Boissy a repeint en tricolore un premier élément MS. Il a fait depuis son apparition sur la ligne A. En janvier prochain, 82 éléments MS tricolores rouleront sur la ligne A. Compte tenu des éléments rénovés antérieurement, mais qui ont conservé leur livrée bleu d'origine, les neuf dixièmes du parc MS auront été modernisés. Les éléments restant passeront progressivement en atelier d'ici 1992. Les 127 MS 61 entameront ainsi une seconde carrière qui les entraînera au-delà de l'an 2000. Au vu des prévisions de trafic sur la ligne A, elle ne s'annonce pas des plus cool !

C. C.

Montrouge : mission 0007



Grande discussion entre l'équipe « logistique MS » de Montrouge et les contremaîtres SNCF, sous l'œil du contrôleur en usine.

tionne de longues minutes, le temps de trouver un créneau pour s'insérer sur la grande ligne Paris-Tours. On essaie tous les canaux de la radiotéléphonie pour entrer en contact avec le poste d'aiguillage. Aucune réponse ! Le feu vert finit par s'allumer, le chemin est libre. Le MS 61 traverse toutes les voies et file vers le sud. Code mission : 0007. « Et alors ! On est là incognito ! ».

Une fois dépassé Étampes et grimpé sur le plateau de Beauce, le MS file allègrement. Tandis que Jean-Luc évoque ses débuts de réparateur de matériel agricole entre Chartres et Orléans, d'autres collègues questionnent les mécaniciens de la SNCF. Un peu avant 14 heures, le convoi arrive à Saint-Pierre-des-Corps. Le repas est vite avalé et direction l'atelier SNCF sous la houlette de Roger Schumacher.

Depuis plus de 17 ans, R. Schumacher est contrôleur en usine à FR. « J'ai vu construire le MS dans les ateliers de la CIMT. C'est un peu des retrouvailles. Mais il a pris un coup de vieux ! » Dès l'arrivée en atelier, l'élément est expertisé. « Certains sont plus atteints que d'autres, reconnaît R. Schumacher... Il faut préciser la nature des travaux à faire. En outre, les gens de la SNCF ne connaissent pas en détail ce matériel ; alors, ils sont souvent amenés à me poser des questions... Même si nous sommes là pour vérifier qu'en bout de course la RATP obtient bien ce qu'elle a demandé, n'allez pas imaginer le contrôleur en usine dans le rôle de l'inspecteur des travaux finis. Nous avons une grande marge d'initiative. C'est ce qui me plaît dans ce travail. D'ailleurs sans cela, nous serions vite rejetés ! »

Pendant plus de deux heures, les contremaîtres SNCF, l'équipe de Montrouge et le contrôleur en usine s'informent, règlent mille petits détails, échangent des trucs. C'est la pendule qui met fin aux discussions. Le train du retour n'attend pas. « On peut toujours me dire que j'aurais eu les mêmes résultats en allant seul à Saint-Pierre, reconnaît J. Tibi ; maintenant, vous savez, il y a des tas de gens qui ne quittent jamais l'autoroute. Par moment, je crois qu'ils doivent se sentir à l'étroit dans leur voiture. » Depuis la mi-novembre, plusieurs MS sont partis pour Saint-Pierre. D'autres personnes de Montrouge travaillant en GR sur la réfection des caisses du MS 61 ont fait ou feront le voyage. Mais au-delà de la visite, il restera aussi le souvenir d'une confrontation d'expériences. Une manière d'oser quitter l'autoroute.

En ligne avec... Guy Planchette, chef du service FR



Entre les Lignes : Les problèmes de corrosion du MS 61 sont connus depuis au moins trois ans. Ne pouvait-on pas intervenir plus vite ?

Guy Planchette : Depuis la mi-1983, plusieurs équipes travaillent sur la rénovation des caisses du MS 61. Mais je dois reconnaître que nous avons été frappés par la rapidité avec laquelle cette gangrène s'est propagée dans l'ensemble du parc. Par ailleurs, nous n'avions pas assez d'éléments MI en réserve pour retirer des MS du service voyageurs. Et puis n'oublions pas que nous avons dû faire face, il y a deux ans, aux avaries sur les moteurs de traction du MS 61. Aujourd'hui, l'arrivée des MI 84 permet de lancer cette importante opération de rénovation des caisses du MS 61. Nous disposons d'une « fenêtre de lancement » qui se refermera le 15 janvier 1988, date d'inauguration de l'interconnexion ouest vers Cergy. A partir de ce jour, notre parc de matériel roulant sera à nouveau très sollicité et il devra être à la hauteur.

ELL : Devant une telle urgence, n'était-il pas possible de lancer un plan ORSEC-MS 61, en mobilisant tout le potentiel des ateliers RATP ?

G. Planchette : L'ensemble des moyens disponibles est mobilisé pour cette opération. Je vous rappelle que sur les 82 éléments rénovés d'ici janvier 1988, 38, soit 46 % du marché, seront pris en charge par

les ateliers de la RATP. Par ailleurs, aucune des entreprises ayant répondu à l'appel d'offres ne s'est déclarée en mesure d'absorber une charge de travail équivalente sur un délai aussi bref. Cela nous a conduits à répartir les 44 éléments restant entre la SNCF et De Dietrich.

ELL : Cet impératif de délai ne vous permet-il pas indirectement de réaliser une économie par rapport à un travail réalisé exclusivement dans l'entreprise ?

G. Planchette : Je sais que l'on critique souvent nos ateliers et qu'on les accuse d'être trop chers. Le taux horaire des travaux réalisés dans les ateliers du service FR avoisine 210 francs. Après analyse du marché conclu pour le MS 61, nous constatons que nos collègues de la SNCF sont un peu moins chers et ceux de De Dietrich un peu plus chers. Par conséquent, nos coûts n'ont rien d'exorbitant.

ELL : Les MS 61 rénovés depuis deux ans conserveront-ils leur livrée d'origine bleue ?

G. Planchette : La durée de vie d'une peinture est d'une dizaine d'années au moins. Toutefois, nous envisageons de procéder, dans sept ou huit ans, à une remise en peinture anticipée des MS ayant gardé leur livrée bleue. Cela nous permettra d'uniformiser, à échéance raisonnable, l'aspect du parc RER.

ELL : Les problèmes rencontrés sur le MS 61 peuvent-ils apparaître sur d'autres matériels ?

G. Planchette : A priori non, car l'on a fait de gros progrès dans les techniques de décapage des tôles avant peinture. Toutefois, il est certain qu'un matériel roulant soumis aux intempéries est plus vulnérable que celui passant sa vie en souterrain. Dans quelques jours, nous réaliserons une série de travaux d'étanchéité sur les rames du MF 67 (métro bleu) desservant la ligne 5. Une précaution qui s'impose depuis l'ouverture du garage aérien de Bobigny.

ELL : Caissons, peintures, moteurs refaits : les MS 61 sont comme neufs !

G. Planchette : C'est à moitié vrai. Le MS 61 est au milieu de sa carrière. La cure de jouvence que nous lui faisons subir est nécessaire pour lui permettre d'assurer correctement son service au cours des dix ou vingt prochaines années. Ces travaux représentent une dépense inférieure à 1,5 million de francs par voiture. Pour acheter du matériel neuf, nous devrions investir 5 à 6 millions de francs par voiture. Faites le total pour un parc de 380 voitures et vous verrez que l'opération est financièrement intéressante.

Propos recueillis
par Christian CHAUMEREUIL

LE BUDGET D'EXPLOITATION 1987

Fin novembre, le conseil d'administration de la RATP a adopté le projet de budget de l'entreprise pour l'année 1987. Un budget rigoureux qui se traduira par des efforts de productivité importants dans tous les domaines. Il permettra à l'entreprise d'assurer sa mission de service public et la réalisation de tous les projets en cours.

Le montant total de ce budget s'élève à 15,272 milliards de francs.

La position des pouvoirs publics en matière de hausse tarifaire n'étant pas encore définitivement arrêtée, seul le module d'équilibre (coût réel du voyage sans indemnité compensatrice*) a été pris en compte. Il s'élève à 5,20 F en 1987 contre 5,16 F l'année précédente.

Rigueur oui, régression non

Cette année, un module d'équilibre devrait augmenter nettement moins vite que la hausse prévisible des prix, + 0,7 % contre une prévision d'inflation de 2 %. Des gains de productivité sont donc recherchés dans tous les secteurs – baisse des effectifs de 200 emplois en moyenne annuelle et maîtrise des charges externes.

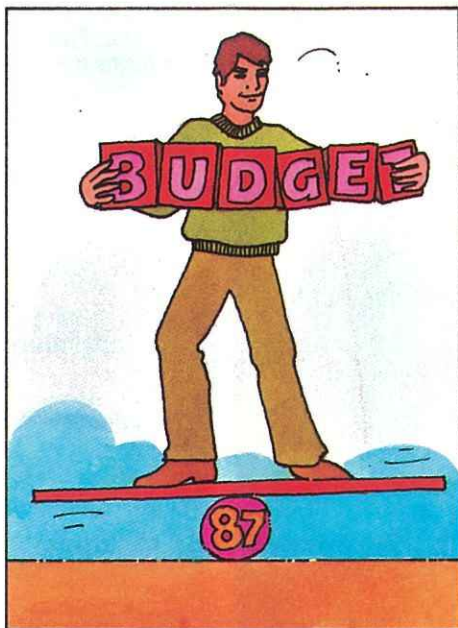
Le budget doit cependant permettre de mener à terme tous les projets en cours. En 1987, la ligne 7 ira à La Courneuve ; le système SACEM* sera mis en service sur la ligne A du RER et l'intervalle entre les trains ramenés de deux minutes et demie à deux minutes sur le tronçon central à l'heure d'affluence ; tous les trains de la ligne B seront interconnectés avec le réseau SNCF tandis que plusieurs lignes d'autobus pourraient être aménagées.

Ces services nouveaux ou renforcés devraient entraîner une progression du trafic de l'ordre de 11 %. Aujourd'hui, rien n'est gagné à propos de ce budget, l'équilibre est fragile et l'entreprise s'apprête à vivre une année difficile.

Pour en savoir plus, nous avons rencontré Jean-Pierre Balladur, directeur financier de la RATP.

Entre les lignes : Comment se traduisent pour l'entreprise et ses agents les gains de productivité envisagés pour 1987 ? Quels sont les secteurs particulièrement concernés ?

Jean-Pierre Balladur : la poursuite des actions de productivité engagées depuis plusieurs années doit permettre



en 1987 d'obtenir une baisse des effectifs – 200 agents – et le maintien des charges externes à leur niveau de 1986.

Les effectifs moyens de la RATP vont passer de 38 850 à 38 650. Pourtant cent agents supplémentaires sont d'ores et déjà nécessaires pour couvrir les postes liés aux services nouveaux prévus pour 1987. C'est donc un effort réel de productivité équivalent au travail de 300 agents que la RATP réalise. C'est beaucoup ! Et les secteurs concernés sont surtout le tertiaire et l'entretien.

Nous ne partons pas de zéro, ce sont là les résultats de programmes engagés depuis plusieurs années (nouvelle organisation de la maintenance, développement de la bureautique, etc.)

Pour atteindre l'objectif de réduction fixé, nous mettrons également en œuvre en 1987 des mesures pour réduire quelque peu le taux d'absentéisme à la RATP.

Encore une fois, l'ambition est grande. Il est possible d'atteindre l'objectif mais cela demande des efforts de la part de chacun.

Les prestations et charges extérieures sont maintenues en volume au même niveau qu'en 1986 alors que l'offre de service va augmenter de près de 1 %. Cette mesure, nouvel exemple de productivité, n'est peut-être pas exceptionnelle mais vient s'ajouter aux efforts concernant les effectifs.

ELL : Et les 38 650 agents, peuvent-ils espérer une augmentation de salaire ?

J.-P. Balladur : Les augmentations de salaires sont examinées chaque année dans le cadre de la négociation d'un accord social. Cette négociation n'est pas engagée au moment du bouclage du budget. Dès lors, celui-ci ne peut retenir que des hypothèses globales. Pour 1987, l'hypothèse retenue est celle d'une augmentation de la masse salariale – GVT* compris – égale à celle des prix soit 2 %. Cette hypothèse n'est pas incompatible avec les directives fixées par le Premier ministre. Pour le reste, ce sont les conclusions de la négociation salariale qui permettront de répondre à votre question.

ELL : Le budget 1987 prend en compte le module d'équilibre. Ne trouvez-vous pas surprenant qu'un budget de la RATP ne prévoit aucune augmentation tarifaire ?

J.-P. Balladur : Ce budget en prévoit une, celle nécessaire pour assurer l'équilibre sans indemnité compensa-

* Indemnité compensatrice. Indemnité versée à 70 % par l'État et à 30 % par les départements pour financer la différence entre le module d'équilibre et le prix du ticket de métro 2^e classe.

* SACEM : Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance.

* GVT : Glissement vieillesse, technicité.

LE BUDGET D'EXPLOITATION 1987

trice, c'est le module d'équilibre. Ceci est conforme aux textes officiels qui définissent les obligations de la RATP. Si nous n'avons pas envisagé d'autre hypothèse de hausse tarifaire plus en rapport avec la situation actuelle, c'est parce que nos discussions avec les pouvoirs publics ne sont pas encore terminées.

Dans les projets 1987 de l'État (la loi de finances) et des départements, figure cependant déjà une indemnité compensatrice équivalente à 6 milliards de francs. Dans cette hypothèse, une hausse du prix du billet de 1,8 % au 1^{er} janvier suffirait à équilibrer le budget.

Mais, il ne s'agit là que du prix du billet. Le problème est plutôt du côté des abonnements (cartes oranges et cartes hebdomadaires). Ils sont financés en grande partie par le versement transport des entreprises. Or d'après les estimations actuelles, il ne serait en 1987 que 2,3 milliards contre 2,4 en 1986. Qui va payer ces 100 millions de différence ? C'est la grande question. Les différents budgets publics ? Le voyageur, mais cela alourdit l'indice des prix ? La RATP ? Le problème n'est pas encore tranché.

ELL : D'après ce que vous me dites, il semble que l'on veuille maintenir aux environs de 35 % la part payée par le voyageur dans ses déplacements ?

J.-P. Balladur : Non, à terme notre objectif reste d'augmenter la part payée par le voyageur. Elle est trop faible surtout si on la compare avec ce qui se fait sur d'autres réseaux, en province ou à l'étranger.

La hausse de 1,8 % ne concerne que le billet. Pour les abonnements, rien n'a été encore décidé. Leur relèvement peut aller dans le sens d'une augmentation de la part payée par le voyageur. La décision relève des pouvoirs publics. Je ne peux donc pas donner de date. Mais en attendant, cela n'empêche pas la RATP de fonctionner sur la base des tarifs inchangés.

Sans évolution sur toute l'année, la stricte application des textes officiels se traduirait alors par une hausse de l'indemnité compensatrice qui passerait à 6,2 milliards. Nous n'en sommes pas là, et ce n'est pas souhaitable car on aboutirait à une situation malsaine qui n'apporterait aucune amélioration au problème de fond du financement des transports parisiens.

La RATP vue par d'autres, c'est tous les jours le regard du Parisien, du touriste, du professionnel. Après le concours qui vous a permis d'écrire votre article, *Entre les lignes* vous propose d'autres invités. Michel Ellenberger, dont vous pouvez retrouver la plume dans *Ca m'intéresse*, « *Géo* » ou « *Industries et techniques* » inaugure nos colonnes... avec les siennes : celles de l'architecture métallique du métro. Ce premier papier « Phantasmes et rêveries » évoque les premiers projets, un peu fous. En février, il présentera les débats du XIX^e siècle entre architectes, tout en visitant « Austerlitz, Denfert et Bercy », et en mars « Passy, Pasteur » et d'autres moins connues. J. M.

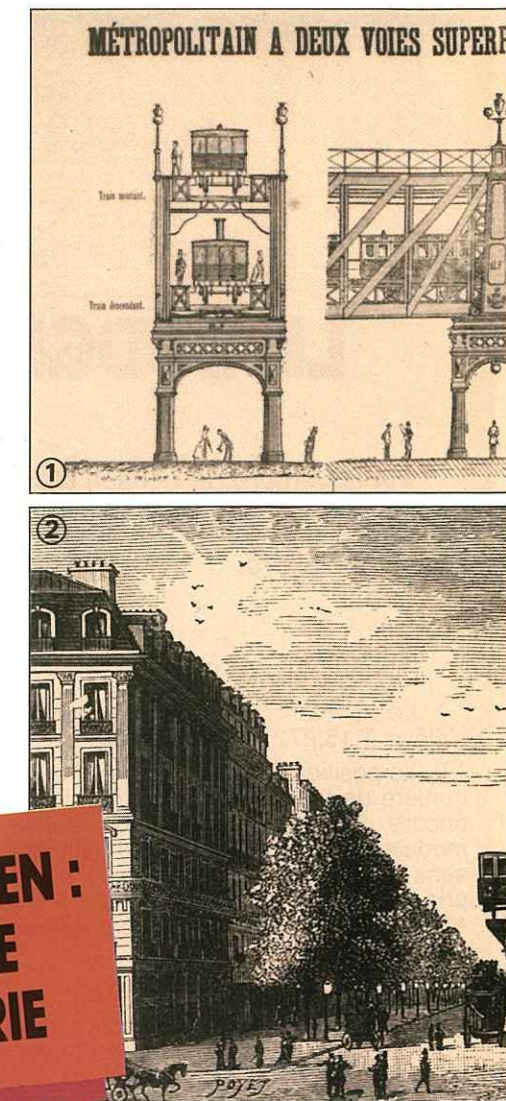
LE MÉTRO AÉRIEN : UNE SUBLIME QUINCAILLERIE

1 - Phantasmes et rêveries

L'habitude est une mauvaise conseillère, elle met une sourdine à l'étonnement. Pris dans le train-train de la rame quotidienne, les Parisiens remarquent à peine le charme du métro aérien. Il faut être cette petite provinciale malapprise de Zazie pour s'esclaffer : « c'est pas le métro ! ». Et de s'attirer ainsi cette réplique du tonton Gabriel : « Je vais t'expliquer. Quelquefois, il sort de terre et ensuite il rentre. » Tout est dit.

On ne saurait trouver de définition plus frappante. Pourtant, c'est bien Zazie qui a raison. Le métro aérien n'est pas vraiment le métro ; il est un hybride de chemin de fer métropolitain et des rêves fous de ces esthètes de la ferraille qu'ont été les grands ingénieurs-architectes du XIX^e siècle.

Sur les 8 km de parcours aérien – soit 5 % du réseau parisien – sont réalisées des performances techniques et des combinaisons esthétiques sans équivalent. Des lieux remarquables à visiter. Mais c'est surtout dans la tête que le métro aérien creuse son tunnel. Qui, glissant entre les maisons à hauteur du deuxième étage, ne s'est trans-

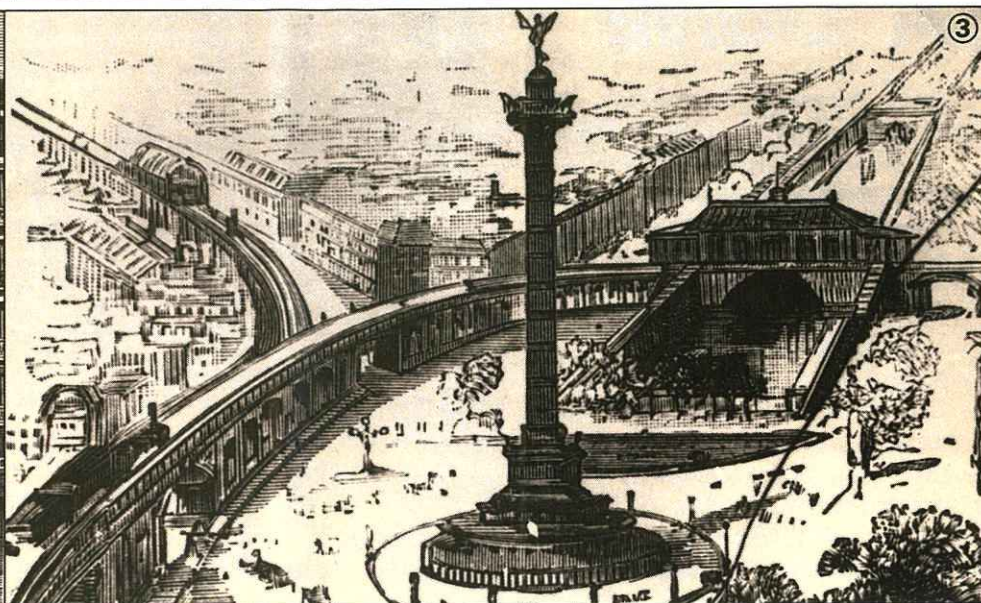
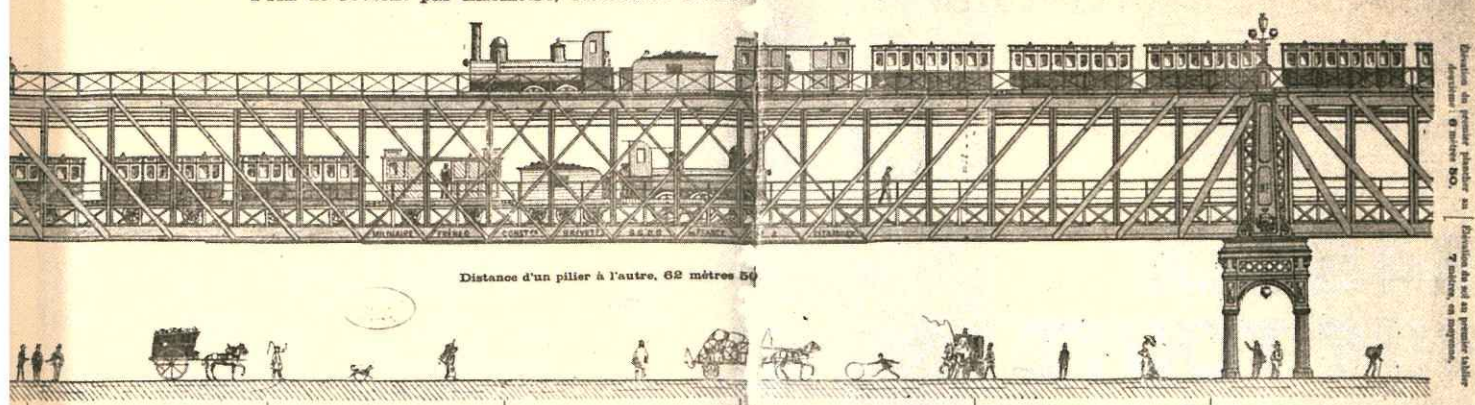


formé en voyeur, essayant de surprendre ce qui se passe derrière les rideaux, dans l'intimité de ces appartements insidieusement exposés aux regards ? Pas étonnant que *Le dernier tango à Paris* (le film de Bertolucci) ouvre ses arpèges pervers sous la colonne du viaduc de Passy. Quelque trente ans auparavant, dans le premier film de fiction inspiré par le métro, *Métropolitain* de Maurice Cam (1938), s'actualise le phantasme de plus d'un voyageur. Emergeant à la lumière du jour après la station Pasteur, Albert Préjean voit un homme poignarder une femme à une fenêtre. Ou il le croit plutôt, car le drame se dénoue en coup de théâtre : l'homme soupçonné était un illusionniste qui répétait une scène avec sa partenaire. Le phantasme n'était qu'une illusion !

Traverser un édifice à mi-hauteur par la voie des airs est certainement l'une des rêveries les plus tenaces qui ait bercé les inventeurs de la fin du XIX^e siècle. Il y avait de quoi exciter les imaginations. Londres, New York, Vienne, Berlin s'étaient déjà dotées de métro. Pas Paris. L'exposition de 1889 avait vu triompher l'architecture métallique avec la tour Eiffel, mais l'encombrement des rues avait été un désastre. L'exposition de 1900 approchait, Paris n'avait toujours pas de métropolitain.

ES UTILISANT LE MATÉRIEL ROULANT DES GRANDES COMPAGNIES, ET RÉPONDANT ABSOLUMENT AU PROGRAMME DU GOUVERNEMENT

Prix de revient par kilomètre, 5.039.000 Francs.



1. L'interconnexion entre gares, version 1886. Le projet soutenu par l'État était en compétition avec des projets soutenus par la Ville de transport local urbain.
2. Le viaduc métallique conçu par J. Chrétien occupait peu de place au sol et canalisait la circulation des voitures.
3. Les larges structures ferroviaires imaginées par Haag impliquaient un remodelage de la ville. Ou quand le métro sert de cheval de Troie aux urbanistes.

Depuis belle lurette, la discussion faisait rage entre tenants de la solution souterraine ou aérienne, ces derniers faisant valoir les bienfaits du grand air, de la lumière, l'accroissement de la santé publique. « Chaque année, 10 000 habitants de Paris au moins échappent à la mort et surtout à la phtisie et à la fièvre typhoïde causées par le manque d'air pur » soutenait l'un d'eux, Julien Hersant (1885) qui projetait un réseau au-dessus des maisons, à 30 m du sol. C'était l'époque des fous volants et leurs rôles de machines. Un optimisme naïf, une imagination débridée donnent à ces rêves technologiques un charme nostalgique. Ils tiennent autant du luna-park que de la technique-fiction. Certains faisaient glisser dans « les contre-allées des avenues larges, entre deux rangées d'arbres », de petites voitures contenant une rangée de 12 fauteuils : « Les voyageurs assis ont devant eux des glaces qui leur permettent de voir à l'extérieur, sans éprouver l'impression du vide. »

Un autre, Lartigue (1887), suspend des wagons jumelés de part et d'autre d'un monorail soutenu par un ruban de dentelle métallique du plus bel effet.

L'un des projets le plus complet, celui de J. Chrétien (1881), installe au milieu des chaussées un viaduc porté

par une rangée de colonnes unique. Coupant la place de l'Opéra, ce viaduc à claire-voie aurait l'avantage d'en faire ressortir la beauté, car « bien des personnes, que l'on peut croire bons juges en la matière, trouvent que la place de l'Opéra gagnerait à être un peu plus meublée qu'elle ne l'est. Ce serait une belle occasion de donner satisfaction à leur manière de voir ».

Et pourquoi pas au-dessus de la Seine ? Charles Tellier (1891) traçait une ligne « subfluviale » avec superstructure au-dessus des ponts de Paris, la gare centrale enjambant la Seine à la Concorde, entre la Madeleine et la Chambre des Députés, « comme le pont des Soupirs sur un des canaux de Venise ».

Dans l'impossibilité de rendre justice à tous les inventeurs, nous ne résistons pas au plaisir de citer l'invention de Jules Mareschol (1883) qui lançait des sortes de char-à-bancs transportant 12 à 15 personnes sur des plans inclinés. Après avoir reçu une impulsion initiale, ces véhicules descendaient simplement par gravité jusqu'à la prochaine station, distante de 250 m, où une machine à vapeur les faisait remonter au niveau de départ.

Au fait, comment se répartissent les 8 km de tronçons aériens ? Le principal contingent est situé sur la ligne Nation-Étoile par Denfert-Rochereau, 3,5 km entre Passy et Place d'Italie, 1,5 km entre Place d'Italie et Bercy. Sur l'autre ligne circulaire Nation-Dauphine, le parcours élevé fait 2 km entre Anvers et Colonel-Fabien. Ces deux lignes forment une seule ceinture circulaire et dès leur ouverture (1906 et 1903), elles allaient frapper le chemin de fer de ceinture de désuétude. Enfin, le tronçon de 1 km Saint-Marcel - Quai de la Rapée de la ligne Bobigny - Place d'Italie fait figure de dérivation de cette circulaire. Cette énumération topographique ne donne pas une idée de la variété des ouvrages aériens : 5 km de viaduc courant, 15 stations qui, mises bout à bout, feraient 1,1 km, 8 viaducs qui, de même, feraient 1 km et 9 « ouvrages de passage » totalisant 0,9 km qui réalisent la transition entre le souterrain et l'aérien par une succession de tranchées couvertes puis ouvertes et de structures en élévation.

Pour en savoir davantage :

– Le catalogue de l'Exposition Paris métro aérien (1986) peut être commandé à la Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 4, rue Jules-Cousin - 75004 Paris. Prix public : 100 F. **Prix spécial pour les lecteurs d'Entre les lignes : 80 F** (port compris). (Mentionner sur la commande : ELL - RATP.)

– Roger-Henri Guerrand, *Les Mémoires du métro* (1986) - Éditions La Découverte - 75005 Paris, reste un classique.

Michel ELLENBERGER

Agents chargés de la surveillance
des itinéraires de lignes
d'autobus (ACSI)

GAGNER SUR TOUTE LA LIGNE

Après 12 mois d'activité, les ACSI font le point. Les chiffres montent leur efficacité : nombre des procès-verbaux, mais aussi augmentation de la vitesse commerciale des lignes « protégées ». Cela fait évidemment des mécontents qui écrivent à la RATP, à la police et aux élus de Paris. Une seule chose met tout le monde d'accord : il y a trop de voitures pour les places de stationnement, et les autobus doivent rouler. *Entre les lignes est descendu dans la rue.*



Quand les ACSI arrivent dans un secteur, les mauvaises habitudes ont été prises.

Il y a un peu plus d'un an, les ACSI commençaient à surveiller les itinéraires de certaines lignes d'autobus de Paris. Treize à l'époque, ils sont aujourd'hui soixante environ pour dissuader, voire verbaliser, les automobilistes qui par leur stationnement gênant, entravent la circulation des autobus parisiens.

15 km à pied,... ça use les souliers

Par groupe de deux, uniforme RATP de rigueur, badge « RATP circulation » apparent, ils sillonnent quotidiennement les rues de la capitale. Une moyenne de 15 kilomètres par jour pour surveiller quinze itinéraires d'autobus.*

Depuis 1973, déjà, les agents de la RATP pouvaient verbaliser les stationnements gênants, mais dans les couloirs et les arrêts d'autobus seulement. Avec les ACSI, la nouveauté, c'est de pouvoir intervenir sur la totalité des itinéraires, les points d'arrêt compris.

Leur présence dissuade des automobilistes, mais pour les plus têtus il faut sévir, mais pas de manière aveugle... Thierry Fournier, responsable des ACSI, nous l'explique. « ...Il y a le règlement d'une part et de l'autre les hommes. Tous les ACSI avant de verbaliser s'assurent que le propriétaire du véhicule ne se trouve pas à proximité.

Certaines équipes vont plus loin encore et questionnent les commerçants aux alentours. Mais ça, c'est une question de tempérament... »

L'arrivée des ACSI ne s'est pas toujours faite sans quelques difficultés. Aujourd'hui, lorsqu'une ligne est placée sous leur surveillance, cela fait l'objet au préalable d'une large information dans le quartier. Pourtant, T. Fournier a constaté qu'une meilleure discipline passait en préalable par une phase plus répressive. « ...Quand les ACSI arrivent dans un secteur des mauvaises habitudes ont été prises. Pour les faire perdre, il a toujours fallu verbaliser les stationnements gênants. La dissuasion n'étant efficace qu'après. Le montant de l'amende est de 900 F pour un stationnement dans un couloir, et de 230 F sur un itinéraire ou à un point d'arrêt... »

Au banc des insatisfaits, certains commerçants (voir encadré), des riverains qui, ne pouvant plus se garer n'importe où, viennent grossir les rangs des automobilistes indisciplinés et mécontents. Alors les ACSI ont-ils fait des heureux ?

Face à un million de véhicules

Les voyageurs en sont les premiers

satisfaits et la collectivité en tire des avantages non négligeables. Les ACSI améliorent la circulation des autobus et par là leur régularité, mais rendent aussi, hors couloir, une file de circulation aux automobiles.

Depuis 1975, 100 km de voirie ont été réservés aux autobus sans qu'augmente – avant l'arrivée des ACSI – leur vitesse commerciale. Il était dommage que de tels efforts ne portent pas leurs fruits, par la seule faute d'automobilistes en infraction et sanctionnés trop rarement.

On ne peut aller beaucoup plus loin dans le partage de la chaussée. Certaines rues trop étroites ne pourront jamais accueillir un couloir réservé. Les voitures en stationnant mal bloquent les bus, souvent plusieurs minutes. Les voyageurs mécontents attendent alors longtemps leur autobus, pour en voir ensuite arriver plusieurs groupés.

Bien sûr les ACSI ne sont qu'une réponse partielle à un problème plus général : le stationnement et la circulation dans Paris. Il n'y a pas assez de parkings et les grands axes sont souvent saturés. Pour 1 100 000 véhicules qui sont dans la capitale aux heures de pointe, 120 000 circulent et 980 000 stationnent dont au moins 100 000 de façon illicite. Au même moment, 1 300 autobus parisiens assurent 37 % des déplacements motorisés en occupant 4 % seulement de la voirie.



Il faut sévir, mais pas de manière aveugle.

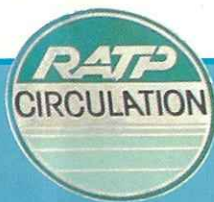
Tous les jours sur le terrain, les ACSI connaissent bien la situation, les heures et les quartiers critiques. Chaque mois ils dressent 15 000 procès-verbaux. Chiffre qu'il faut rapprocher des 6 000 contraventions établies – avant leur arrivée – par les agents de la RATP et la police parisienne. Le but des ACSI n'est d'ailleurs pas d'augmenter le nombre de contraventions. Pour T. Fournier, « ...Si la présence d'ACSI empêche une voiture de se garer de façon gênante, nous avons atteint notre objectif... ».

Les résultats, on en connaît déjà mais pas assez pour en tirer des conclusions définitives. Songez qu'il y a un an on ne comptait que 13 ACSI ! Aujourd'hui, on sait que les lignes « sous surveillance » connaissent un trafic plus régulier. Une meilleure qualité du service a même fait augmenter le trafic. La vitesse est aussi en hausse, surtout sur le 26.

Pour la petite histoire et parce qu'Entre les lignes reste attaché à cette desserte et à ce quartier (cf. ELL n° 9) sachez que sans les ACSI, les Montmartrobus auraient bien du mal à escalader la butte...

* Les lignes surveillées par les ACSI : 20, 21, 26, 27, 28, 32, 39, 43, 47, 48, 49, 54, 65, 80 et Montmartrobus.

ACSI : mode d'accès



Tous les ACSI sont des machinistes ayant entre 3 et 12 ans d'ancienneté à la RATP.

Le candidat « ACSI » qui en a fait la demande est convoqué pour des tests psychotechniques assez complets. Si l'issue en est favorable, un entretien avec le responsable des ACSI lui permettra ou non de suivre un stage de 5 jours au centre de formation du réseau routier, au dépôt des Lilas.

Voilà pour la théorie. Après, il devra acquérir son expérience sur le terrain, avec ses collègues. Si tout se passe bien, il sera ACSI pour une durée allant de 1 à 3 ans. En cas de démission, que se passe-t-il ? Si l'agent a été ACSI pendant moins de trois mois, il retourne à son dépôt d'autobus d'origine en conservant son roulement. Si plus de trois mois se sont écoulés, il retrouve son dépôt mais pas son roulement.

Les atouts du poste : des services plus réguliers que pour les machinistes, davantage de week-ends et des vacances en juillet ou en août. A contrario, certains ACSI démissionnent, déçus par leur travail assez répressif. Ils supportent mal parfois de devoir entretenir des relations un peu tendues avec la partie la plus récalcitrante du public.

LE « CADEAU » DE NOËL 1985

Avenue Secrétan, de Jaurès à Bolivar, 500 mètres, une centaine de commerces. De chaque côté de la rue : stationnement gênant. La marchande de chaussures, Mme Lévy est présidente de l'Association des commerçants. Elle nous raconte :

« C'était le 13 décembre 1985. Un lundi. On était ouvert à cause des fêtes. On a vu arriver des gens qui verbalisaient toutes les voitures. Mince de surprise ! C'était pas des agents de police. Je téléphone au commissariat du 19^e. Pas au courant. On ne savait pas que la RATP pouvait verbaliser en dehors des couloirs. Le lendemain, pareil. Les agents de police, eux, viennent une fois de temps en temps à deux. Mais là, à trois, tous les jours ! J'ai téléphoné partout : à l'adjoint au maire, au maire, au commissaire principal, au syndicat des petites et moyennes entreprises... les clients ne voulaient plus venir dans le quartier. Au moment de Noël ! Les commerçants voulaient s'en prendre aux ACSI, « se les faire », bloquer la rue avec les camions, détourner des bus... »

Enfin, on a obtenu une trêve et une réunion avec la mairie, la police, la RATP, les commerçants.

On s'est engagés à éviter les doubles files, à garer nos propres voitures ailleurs. Il y a eu plusieurs autres réunions. En fait, comme on ne peut pas construire de parking dans ce quartier à cause des galeries du métro, des carrières, du canal, la Ville a dû revoir sa signalisation. Il y aura un côté avec parcmètres et un côté avec couloir de bus.

Entre-temps, si ça va mieux avec les ACSI, cette histoire a fait des dégâts : les chiffres d'affaires, l'association des commerçants a presque explosé, il n'y aura pas d'illumination pour Noël.

D'un côté, on en veut un peu à la RATP.

D'un autre, on a obtenu la moitié des parcmètres qu'on réclamait depuis longtemps pour éviter les « voitures-ventouses ». « On verra bien. »

Malgré cela, Mme Lévy a gardé son sourire. Cette expérience a servi de leçon et maintenant, quand

ils « attaquent » un nouveau quartier, les ACSI préviennent par tracts, cherchent le contact avec les riverains, se coordonnent avec les services de police.



GAGNER SUR TOUTE LA LIGNE

LES ÎLOTIERS DE LA RATP

Soixante ACSI, dont trois femmes, sur 15 itinéraires : ça n'est pas la « charge de la brigade légère » mais un travail patient, une présence de tous les jours.

Dans certaines rues, les habitués commencent à bien connaître la présence des ACSI. S'ils changent souvent de circuit pour éviter une familiarisation excessive, les ACSI commencent aussi à connaître les quartiers. Ce 26 novembre, nous sommes avec MM. Bertin et Leseure. Le premier a un an de métier, le second cinq mois. On arrive à la période des intempéries, seules elles les autorisent à s'abriter. Rue Marx-Dormoy. Quelques voitures au point d'arrêt, sans occupant.

« La première chose est de vérifier les plaques avant et arrière. Ensuite on regarde autour au cas où le conducteur serait tout près. » Le carnet à souche est sorti. A plusieurs reprises, ce geste suffira à faire sortir le propriétaire d'un magasin ou d'un café.

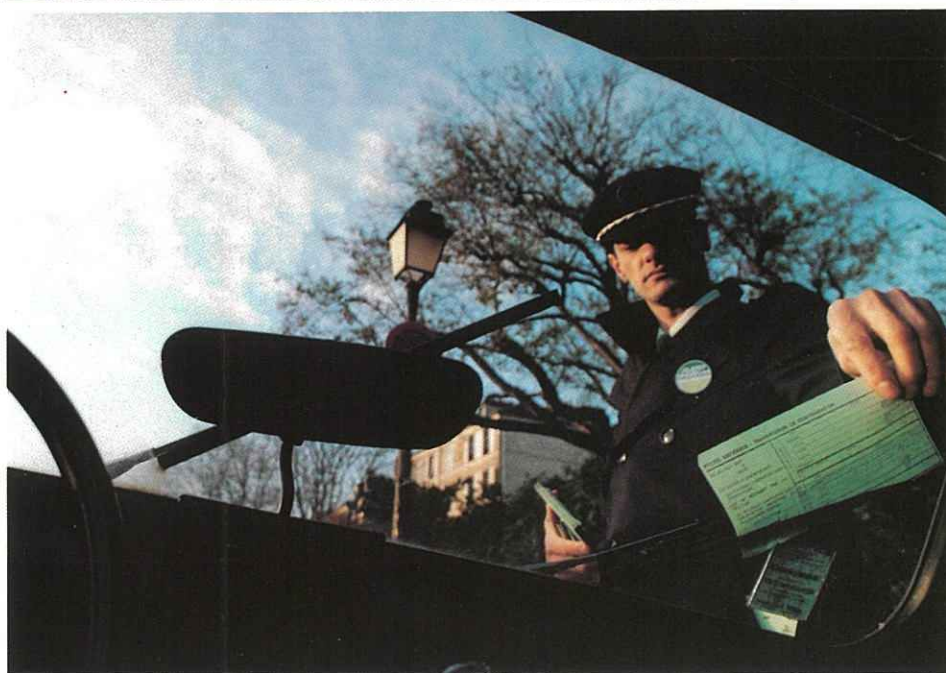
« Nous commençons toujours par dissuader. S'il part, on a gagné » explique M. Bertin. Le problème, en effet, n'est pas de « faire un chiffre », mais de libérer l'itinéraire. S'il est ACSI, c'est « pour voir autre chose, mais aussi pour des raisons de santé ».

M. Leseure, lui, en avait « un peu assez de conduire ». Maintenant, il discute avec un livreur. Eux aussi font leur travail, mais sont souvent gênés par les voitures « ventouses » qui stationnent toute la journée.

Dans un quartier « habitué » aux ACSI, leur seule présence physique suffit à la discipline. Mais qu'ils s'absentent quelques jours et les mauvaises habitudes reprennent.

Rue du Faubourg-Saint-Denis. Des livreurs, un chantier. On discute. Ça se passe bien. De l'autre côté du carrefour, par contre, le long d'un petit couloir d'autobus, ce sont des voitures de l'administration.

« Avec eux, il faut qu'on discute parce que les PV ne servent à rien. Alors on s'adresse à leur hiérarchie,



« Répression, prévention, il n'y a pas d'opposition. Les ACSI sont un peu les îlotiers. »

c'est plus efficace pour quelques jours. »

Chaque catégorie d'usagers de la route a ainsi sa petite « combine » qu'il faut connaître : de celui qui fait « sauter » ses PV au taxi qui laisse tourner son compteur pour faire croire qu'il est allé chercher un client.

Répression ? Prévention ? Il n'y a pas d'opposition. Les ACSI sont un peu des « îlotiers » dont l'efficacité dépend de la bonne connaissance des problèmes et de beaucoup de psychologie.

Dans ce rôle, les commerçants qui, au début, n'ont pas toujours apprécié leur venue (voir encadré) sont devenus des « alliés objectifs », ne serait-ce qu'en prévenant leurs clients de leur présence.

**Reportage réalisé par
Sylvie FRÉCHARD et
Jacques MARION**

La bonne



Prendront-ils leur retraite en banlieue, en province ou à Quito ? L'agence Véhicules et Organes d'Occasion* de la RATP prépare une seconde vie aux autobus parisiens. Particuliers ou mairies, transporteurs ou associations, le client commande et VOO prépare et livre, même les pièces détachées, sous garantie.

occasse

Après avoir parcouru près de 500 000 km et assuré une moyenne de douze années de bons et loyaux services, trois cents autobus sont réformés chaque année. Mais ceux qui « tiennent encore la route » vont entamer vaillamment une seconde carrière en Ile-de-France ou en province (et même à l'étranger, Birmanie, Équateur, pour certains d'entre eux : voir ELL n° 90).

L'agence VOO (prononcer V 2 O), créée en 1985 à l'Atelier central dans le cadre de ses nouvelles activités industrielles et commerciales, est chargée de la vente de ces véhicules réformés. Elle a élaboré une politique commerciale qui repose essentiellement sur une solide équipe de prospection, une gamme de produits diversifiés et des actions de promotion. Des atouts non négligeables face à la concurrence étrangère (principalement Europe du Nord, Italie) sur le marché français des véhicules d'occasion.

Camping-car ou char d'assaut

Fidéliser les clients mais aussi et surtout en rechercher de nouveaux sont les raisons d'être de l'équipe de prospection commerciale de VOO. Ils sont trois et se sont partagés la France : le nord est le domaine d'Étienne Thirifays, responsable commercial France et « export », le sud-ouest est revenu à Charles Dubut, le troisième secteur, le sud-est, étant du ressort de Bernard Glosek.

Contacts téléphoniques, rendez-vous, présentation de VOO : un démarchage systématique a été entrepris tout d'abord en Ile-de-France avec l'aide,



Ils sont prêts pour une seconde carrière.

RATP Dumax

bien entendu, des délégués départementaux. Si VOO n'a pas encore acquis droit de cité dans les départements et communes de la petite et grande couronne, le nom de la RATP par contre, véritable sésame, ouvre toutes les portes. La clientèle de l'Ile-de-France connaît bien l'institution RATP.

La prospection s'étend ensuite, telle une spirale, à l'ensemble de la France, aux municipalités et réseaux de transport de villes moyennes. En province, l'entreprise RATP est moins pré-

sente et l'accent doit être mis par les vendeurs sur les produits.

N'échappent pas non plus à l'investigation de l'équipe les administrations (ministère de l'Intérieur, mairie de Paris...), les entreprises (Union des brasseries de Drancy...), les associations (Cen-

* VOO, 4, rue du Pilier, 93300 Aubervilliers.
Tél. : 48.33.89.50 - 48.39.32.88.



tre national de transfusion sanguine) et même des particuliers.

Utilisés principalement pour les transports collectifs, des autobus assurent aussi au cours de leur deuxième vie les transports de personnel ou sont transformés en bibliobus, voitures-écoles, bus publicitaires, bus d'exposition ou camping-car. On a même vu – le cas est pour l'instant unique – un SC 10 devenir char d'assaut soviétique pour les besoins du 7^e art !

Et si vous passez par Limoges, le Havre, Alès ou Montpellier, regardez bien ; au détour d'une rue, vous croiserez peut-être un SC 10 parisien. Sous son maquillage aux couleurs locales, sachez le reconnaître !

Être vendeur à VOO, une situation enviable au sein de l'entreprise ? Les vendeurs sont en quelque sorte les VRP de la RATP : ils parcourent près de 30 000 km par an, ont des amplitudes de travail parfois très importantes et des absences répétées d'une à deux semaines par mois en raison de leurs déplacements en province. Si elle est intéressante, la fonction de vendeur n'est pas de tout repos ; d'autant plus que, paradoxalement, elle n'est pas limitée à la vente, l'équipe devant aussi assurer la réception de la clientèle et le suivi des livraisons. Une fonction secrétariat sera la bienvenue !

Il sent le neuf !

Sur les deux cent cinquante à trois cents autobus réformés chaque année, deux cents véhicules sont mis en vente par VOO. La grande majorité des véhicules est aujourd'hui de type SC 10, de RVI (Renault véhicules industriels) qui constitue 95 % du parc autobus. D'autres véhicules pourront être proposés lors du renouvellement du parc : minibus Citroën, Renault PR 100.

Chaque autobus est inspecté de fond en comble, révisé, rénové par l'atelier d'Aubervilliers « le garage » et par l'atelier central – entité carrosserie – selon la nature et l'importance des travaux à effectuer.

Les véhicules sont préparés « à la carte » pour chaque client, en fonction de leur utilisation future. VOO peut effectuer toutes les transformations techniques et esthétiques souhaitées et établir un devis précis poste par poste (tôlerie, peinture, sellerie...).

Plusieurs niveaux de prestations sont proposés par VOO :

– véhicule en l'état, sans travaux parti-

culiers au prix de 60 000 F, surtout destiné à l'exportation ;

– remise à niveau technique, avec garantie pièces ou main-d'œuvre et option peinture. Les travaux sont effectués au « garage » d'Aubervilliers et la peinture à l'atelier central pour un coût de 90 à 120 000 F ;

– haut de gamme : pour 250 000 F, il sent le neuf. Moteur, carrosserie, intérieur, sièges, revêtement de sol, une véritable deuxième jeunesse est redonnée à ce modèle par l'atelier central.

Le dernier produit proposé : le scolaire bus, SC 10 transformé en transport scolaire avec toboggan arrière comme issue de secours.

L'agence VOO commercialise aussi un certain nombre d'organes ou de pièces d'occasion. Celles qui sont en bon état sont récupérées après contrôle. Les organes mécaniques importants (moteurs, boîtes de vitesses) sont vérifiés au banc d'essais. VOO bénéficie de l'importante logistique de l'atelier central.

VOO, vous avez dit VOO

Savoir faire, mais aussi faire savoir : différentes actions de promotion sont réalisées par l'agence VOO.

Édition de plaquettes commerciales sur les activités de l'agence et ses produits diffusés non seulement à la clientèle VOO mais aussi à l'intérieur de la RATP, aux agents de l'entreprise.

Insertions publicitaires dans la presse spécialisée et participation à des salons.

C'était, cette année : « Dijon Expo » en octobre, « Mairie Expo », le « supermarché » des collectivités à Lyon en novembre. Et le 73^e Salon de l'auto à l'automne à la Porte de Versailles. Étaient exposés un véhicule haut de gamme et un scolaire bus, un minibus coyote servant à l'accueil des visiteurs. Un stand VOO très couru par les clients fidèles et les clients « potentiels », mais aussi par les agents RATP dont certains découvraient à cette occasion un nouvel aspect des activités de l'atelier central. Un bon salon, de nombreux contacts intéressants, aux dires de l'équipe VOO. Aussi rendez-vous a-t-il été pris pour le prochain, à l'automne 1988.

En attendant, VOO s'est fixé comme objectif pour 1987 la vente de deux cents véhicules dont une centaine à l'exportation. Pari tenu ?

Simone FEIGNIER





Ils sont blancs avec des licornes bleues sur leurs flancs et ressemblent à s'y méprendre à des autobus standard. Ce qu'ils sont, en fait, puisqu'ils viennent d'être achetés à VOO par la municipalité de Villeneuve-le-Roi dont l'emblème porte... deux licornes.

En 1985, la municipalité désirait renouveler les véhicules assurant la desserte de la ville depuis cinq années. C'est en parcourant « Mairie - Expo 85 » salon des collectivités locales, qu'elle entend évoquer pour la première fois le nom de « VOO ».

Ne connaissant pas les coordonnées exactes de l'agence, les responsables des services techniques de la mairie téléphonent à... *Entre les lignes!* Rendez-vous est aussitôt pris, par son intermédiaire, avec l'agence VOO.

Après avoir défini ses besoins et fait part de ses exigences, la mairie de Villeneuve-le-Roi achète deux autobus haut de gamme, avec garantie de pièces sur un an.

C'est ainsi que depuis le 26 septembre dernier, deux SC 10 rebaptisés « Licornes » assurent, par un circuit de 25 km, la desserte interne de Villeneuve-le-Roi : collège, écoles, centre de Sécurité sociale, gare, mairie et quartiers situés à l'écart du centre-ville. Chaque semaine, près de 25 000 voyageurs empruntent les deux « Licorne » (du mardi au vendredi le matin et l'après-midi et les samedis et dimanches matins).

La municipalité de Villeneuve-le-Roi paraît satisfaite de son choix VOO. Elle étudie d'ailleurs actuellement et toujours avec VOO un projet de bus itinérant : bibliobus pouvant abriter des expositions, mais aussi apporter des services aux habitants de la commune (aide dans la rédaction de formulaires administratifs, des déclarations d'impôts, par exemple). Un nouveau contrat pour VOO ? De toute façon, un projet à suivre !

S. Fe.

Les ventes VOO au 1^{er} décembre 1986

Selon le produit offert :

• véhicules en l'état	40
dont 36 vendus à la Birmanie	
• remise à niveau technique	45
• haut de gamme (nouveau produit)	2
• scolaire bus	8
• minibus	11

Répartition géographique :

• Ile-de-France	36
• Province	34
• Exportation	36

soit un total de 106 véhicules vendus en 1986 représentant un chiffre d'affaires de 8 377 000 francs.

La clientèle VOO

• Collectivités locales	75 %
• Transporteurs urbains	20 %
• Particuliers, associations	5 %

Pont Bir-Hakeim ligne 6 :

Illumi-Nation-Étoile

Allégée de plusieurs tonnes d'acier, la tour Eiffel est dotée d'un nouvel éclairage de 330 KW. La Ville de Paris a chargé la Société nouvelle d'exploitation de la tour Eiffel d'étudier l'éclairage des environs et notamment le pont Bir-Hakeim. Avec les services techniques, des études et d'exploitation du réseau ferré, des essais se sont déroulés les 25 novembre et 12 décembre. 35 mètres d'éclairage le long de la voie n'ont pas semblé gêner beaucoup les conducteurs, moins en tout cas que les projecteurs des bateaux-mouches. Si les essais sont concluants, la voie sera éclairée sur 239 m et les piles du pont-route également (voir photo d'ensemble en dernière page de couverture). JM.





Deuxième prix :

MÉTRO ET CULTURE UNDERGROUND

Était-ce son vrai nom ?
Qu'importe, et qu'importe
encore de savoir
dans quel métro il criait ?
Il criait en silence
ce qu'il croyait vous
entendre ne pas dire...



RATP-Chabrol

Une même bombe, un même geste, il nettoie les graffiti. C'est un travail long et ingrat pour de nombreux agents de la Régie. Dans ce cas, le « cri blessé du solitaire » peut devenir insulte et mépris, s'excluant seul de toute poésie. Entre les lignes consacrera, en février, un reportage aux bombages des stations Stalingrad et La Chapelle. JM.

Les néons pâlots balisaient les couloirs balayés parfois par quelques silhouettes hachées, ombres rejetées comme un miroir par les murs de faïence.

John Cougar, Américain d'origine noire, avançait apparemment sans but, comme un animal qui court pour s'arrêter.

Il avait le regard comme un terrain vague, perdu au cœur de la ville.

Soudain, il sortit la bombe aérosol de sa poche et se mit à tacher l'espace publicitaire vierge.

Il peignait avec soubresauts, comme pris par une crise d'épilepsie, ce qu'il n'aurait pu dire avec sa bouche, son langage.

On eut dit, avec la peinture rouge qu'il avait choisie, la continuité de son sang, de sa chair meurtrie par la faim et le désespoir.

Il criait sa solitude, sa peur de la mort, comme on laisse un message, dernière trace concrète de son passage.

Il voulait contre l'indifférence une œuvre qu'il croyait à jamais encadrée dans le plus grand Musée du monde, le labyrinthe métropolitain, ce lieux à la fois magique et angoissant où la faune succède dans la nuit aux travailleurs.

Son tableau ressemblait à une foule de petits hommes, de forme cylindrique, sans vrais visages, tous semblables comme figés dans

des moules : une véritable montagne d'êtres humains où, pourtant, suintait la solitude de chacun comme brûlée par l'énorme soleil rouge qui couvrait presque toute la toile.

En haut, il mit « Love is dead », « No future in the City », puis il signa Cougar, comme le nom d'un fauve qui laisse sa marque sur l'écorce d'un arbre.

Levant le nez, il se rendit compte que le mur qui l'entourait était couvert de graffiti, d'obscénités, de noms de groupes rock.

Il se rappela le métro new-yorkais, véritable exposition vivante où des peintres méconnus se faisaient de la publicité le soir venu, en décorant dans la clandestinité les wagons, peinture éternelle qu'on n'effaçait plus, car aussi vite comblée par une autre.

« Je crie ce que vous
avez sur le cœur »

Il pensa à la ville d'Amsterdam où la crise du logement poussait toute une jeunesse à squatter des immeubles entiers désaffectés.

Rejetés, sans travail, ils avaient fini par créer leur société (avec des magasins de vélos, chaînes alimentaires...), véritables entraide fraternelle d'artistes, de marginaux de tout calibre.

Leur drapeau était l'omniprésence de la peinture, sur les trot-

toirs en forme de poèmes écrits sur les barrières, les murs en forme de dessins de couleurs vives.

John Cougar sourit en pensant à la commande de graffiti que la ville avait passée pour peindre tout un centre culturel.

Il se dit que c'était ça l'Art, et non pas ces tableaux carrés, rectangulaires, posés sur velours et lumière tamisée dans un musée.

Un tel lieu a-t-il une âme lorsque les derniers visiteurs l'ont quitté et que l'on ferme les lumières et les portes ?

Il aimait cet art graphique du moment, du quotidien, dans la ville soumise aux yeux des passants, trop gavés de publicité et qui ne voient plus rien que leurs pieds ou un vide lointain.

Il maugréa : « Ouvrez les yeux, passants ! Je crie ce que vous avez sur le cœur ! ».

Son corps tendu sembla soudain se relâcher, comme si la décharge d'adrénaline qui l'avait d'abord secoué se transformait en jouissance.

Il regarda son œuvre, jeta la bombe vide, puis comme un automate, se dirigea sur le quai où s'échappait une musique douce.

Là, il fut absorbé par un groupe et chanta une de ces chansons qui parlent de voyages et de vagabonds qui ne reviennent jamais.

Éric GUINARD



Septième prix

« FORMER LES AUTRES »

Écouter, comprendre,
être utile, porter les pierres
pour construire ensemble.
Vocation ? Sacerdoce ?



RATP-Ardillon

La formation c'est cela et un peu plus. « To be or not to be ? » ne s'applique plus. Il faut toujours « être » en formation. Attentif, présent à tout moment, du début à la fin des cours, pendant le stage et même à la maison.

L'échange est permanent et le fait de « ne pas être » un court instant peut provoquer l'incompréhension, l'inquiétude, l'échec d'un stagiaire.

Ma décision, de « faire le prof » a été imprévisible.

Une note de service appelant des volontaires au Centre de formation du personnel et de la réglementation du réseau ferré (CFPR) provoqua le déclic.

Un soupçon de cafard en Terminus, une pincée de lassitude. Ajoutez à cela une bonne dose d'envie de changer, de faire autre chose, mélangez le tout et vous obtenez un « modèle 18 ».

Deux mois après, ma convocation pour 3 mois en « formation de formateur » arrivait.

Moment de panique : le changement oui, mais pas si vite !

Rueil-Malmaison, avec onze autres collègues et deux formateurs, quelle équation !

Ce furent trois mois passionnants. Pleins de discussions, de confrontations, d'idées, de tests ludiques. Du matériel moderne, caméra vidéo et télévision, m'a permis de me découvrir gestuellement et auditivement.

Une période enrichissante. Toutefois je n'avais pas l'impression d'avancer beaucoup dans le métier de formateur.

« J'avais tort »

En effet, nous parlions de la formation des méthodes à utiliser, du comportement des gens mais tout cela me semblait d'une autre époque (souvenirs scolaires certainement). Je me disais, est-ce que tout cela est suffisant ? Peut-on apprendre uniquement avec des méthodes, des concepts ?

J'avais tort, je m'en suis rendu compte plus tard. De plus, la suite du stage me fit découvrir d'autres éléments de la formation, plus d'actualité, plus exaltants.

Nos formateurs s'ingéniaient à nous provoquer, à nous troubler. Nous étions tous obligés de nous remettre en question sans cesse.

Cette manière d'agir avait pour but de tester nos réactions lors des situations conflictuelles.

Nous eûmes ainsi des conflits, mineurs bien entendu, au sein de notre groupe. Je constatais que plus le stage avançait, plus les conflits internes nous unissaient. Le groupe devint équipe et faisait bloc, amicalement, contre ses formateurs.

Le stage se terminait fin décembre. Plus l'échéance approchait plus j'étais angoissé. Je savais que bientôt je ne serai plus celui qui écoute mais celui qui explique.

Après l'examen, j'eus une période d'attente avant de faire mes premières armes.

Je me mis donc avec ardeur au travail. J'essayais d'arranger au mieux chaque journée du programme établi pour le stage. Ceci avant cela ou bien cela avant ceci.

Combien de fois ai-je copié, recopié, soupesant le bien fondé de telle décision, de telle ou telle action possible.

Mal dans sa peau

J'y mis tout mon cœur, toute ma volonté.

La veille du grand jour, je me sentais fin prêt.

Alea jacta est

Je dormis bien, contrairement aux nuits précédentes.

Puis ce fut le grand jour.

Le couloir du centre de formation. La liste des stagiaires dans la main, le pas rapide. Je me sentais sûr de moi.

En entrant dans la salle, je vois douze paires d'yeux m'observer.

Ce fut le choc.

Je me mis à transpirer, je bafouillais quelques mots incompréhensibles. L'expression « être mal dans sa peau » me convenait tout à fait.

Je fus sauvé, temporairement, par l'obligation qu'a tout stagiaire, d'établir une fiche nominative.

Peu de temps, en vérité.

J'essayais d'en profiter pour me rassurer, me calmer, mais, impossible.

Vrac, improvisé

Qu'ai-je fait ensuite ? Je ne sais plus trop bien mais les stagiaires, à la fin du stage de cinq semaines, m'ont rappelé que je n'avais pas l'air dans mon assiette ce jour-là.

Ce dont je me souviens, c'est que le programme du jour, si patiemment élaboré, n'a pas du tout été respecté.

Le fond bien entendu s'y trouvait, mais pas comme je l'avais prévu.

La forme, n'en parlons pas. Oubliées, les méthodes apprises pendant notre stage. Disparus, les objectifs pédagogiques des séquences de formation. Ce fut du vrac, de l'improvisé.

Les jours suivants cela se passa mieux. Mes stagiaires furent tous reçus. Cela me réconcilia avec moi-même.

Depuis chaque début de stage m'apporte une appréhension. La première heure de cours reste difficile. La gorge est sèche et la chemise humide.

Les autres formateurs m'ont confirmé pour eux les deux moments désagréables dans la formation : trac de la 1^{re} heure de cours, et la peine de la dernière heure d'un stage.

Alain WELFRINGER



Troisième prix

LA VIEILLE DAME EN BLEU

« Pourriez-vous me rendre service jeune homme ?

C'est une petite dame âgée avec une jolie robe bleue.

— Ce RER s'arrête-t-il au Vésinet ?

— Vous n'êtes pas sur le bon quai, Madame. Je vous accompagne car passer d'un quai à l'autre, station Étoile, n'est pas chose facile.

— C'est très gentil de vous occuper d'une vieille dame comme moi.
Et tout a commencé...

Elle arrive avant moi sur l'escalier mécanique. Lorsque je me suis agrippé à la main courante, accélération brutale de l'escalier. J'ai entendu le cri de la vieille dame, restée bien debout malgré la vitesse. Une accélération puissante et continue.

Nous devrions être arrivés depuis longtemps, mais l'escalier s'allonge. Ce cri... ce n'était pas de la peur, c'était un cri de joie.

— Vas-y petit, vas-y, plus vite !

La vitesse nous fouette d'un vent tiède de métro. Une sorcière ! Je suis tombé sur une sorcière ! J'ai l'impression de m'envoler pour la Lune. Nous perdons le contact avec l'escalier, je crois que nous volons. Tout est noir et silencieux.

— Vous savez jeune homme, depuis le temps que mes enfants m'en parlent, je me suis décidée à acheter du surgelé.

— Bien sûr que c'est pratique, mais qu'est-ce qui m'arrive ? Elle est complètement folle !

Les entrailles de la terre

Nous redescendons enfin. La vieille dame tient pudiquement sa jolie robe bleue serrée autour de ses jambes.

Je réalise soudain aux différentes couches géologiques qui défilent que nous nous enfonçons dans les entrailles de la Terre.

La caverne autour de nous est immense, toute grise et retentit de multiples bruits. Un seul élément diffère, c'est la voûte, composée d'arcs bien serrés. C'est la station Auber en construction.

— Oh que je suis contente ! Moi qui ai toujours voulu savoir à quoi cela ressemblait avant le métro. Comment font-ils tenir tout ça ?

Je lui explique tout : le bâti métallique, les voussoirs, un élément d'un côté..., de l'autre, et ainsi de suite, le voussoir de clé, coulis de ciment, l'éclatement..., les voussoirs en compression. La voûte peut tenir d'elle-même.



RATP-N Audiovisuel

— Vous savez jeune homme, la technique m'intéresse. Alors là c'est terminé et là pas encore ?

— Exactement, 225 m de voûte. Mais avant de l'exécuter, nous avons creusé trois galeries qui ont servi à perforer le terrain puis à l'injecter pour le consolider et surtout le rendre étanche. La station se trouve à 30 m sous la rue Auber, et à cette profondeur, sans étanchement, nous serions noyés.

— Vous me faites peur.

Voilà que je lui fais peur, elle qui m'a transformé en poisson volant.

— Mais si nous sommes sous la rue Auber, nous avons la ligne 3 au-dessus de la tête !

— Tout à fait.

— Oh que je suis contente ! Et pourquoi ce terrain est-il tout gris ?

Le char aux licornes

— Et pourquoi votre robe est-elle toute bleue ? C'est ainsi. C'est du calcaire grossier, on en trouve dans tout le Bassin parisien. Ce sont des sédiments laissés par la mer il y a très longtemps.

— La mer ? Ô oui, voilà un coquillage !

— Ce n'est pas exactement un coquillage, mais plutôt un moule interne de coquillage.

— On va peut-être trouver un crâne.

— Ce serait étonnant. Ce terrain remonte à 30 ou 40 millions d'années alors que l'homme n'en a qu'un million et demi. Ça, Madame, ce n'est pas un moule à cake industriel mais un coffrage qui sert à préfabriquer les poutres de la salle des échanges où vous viendrez écouter de la musique. Nous allons aussi construire des oreilles à cette station, de grandes oreilles creuses où l'on installera tous les escaliers mécaniques.

— Oh quel drôle d'engin ! Qu'est-ce-que c'est ?

— C'est un super marteau-piqueur horizontal avec deux bras puissants et articulés montés sur une plate-forme et qui fait un vacarme assourdissant. Le terrain est tellement dur qu'il faut d'abord le faire avec ces grandes tronçonneuses que vous voyez là-bas, et qui servent d'ordinaire à débiter de la pierre ou du marbre, puis ensuite on le désagrége avec ce marteau piqueur. C'est sans doute la position des outils, rappelant les défenses d'un éléphant qui l'on fait baptiser « Djumbo ».

— Eh bien moi je vais appeler cela... le char aux licornes.

Et c'est vrai que celui qui tient les commandes a l'allure d'un conducteur de char.

Un bulldozer s'arrête à côté de nous. Le chauffeur nous charge dans son godet et nous dépose au pied d'un ascenseur de chantier.

J'ai une appréhension. Une secousse rude et nous montons lentement.

Chauffeur, à la maison

La place de l'Opéra rayonne autour de moi sous un ciel magnifique.

— Vous vous rendez compte jeune homme toute cette activité gigantesque sous terre, et pas une trace en surface.

Je regarde un peu hébété une vieille dame en bleu qui me dit des choses incompréhensibles.

— Voyons jeune homme, la station Auber, en dessous les ouvriers, les engins, le bruit, la mer...

— Écoutez, Madame, il y a eu 15 ans en novembre dernier que la station Auber est en service, alors je ne comprends rien.

Elle fait signe à un autobus. Je l'entends dire en montant :

— Au Vésinet, 18, allée des Ibis.

Sur le sol, j'aperçois la ceinture d'une robe, c'est une jolie ceinture bleue.

Michel COLIN



Sixième prix : PARIS LA CHANCE...

Paris, le 10 mars 1985.
Me voilà frais débarqué.
Bruit, foule, mouvement
perpétuel d'une cité qui
bouge nuit et jour.
La Bretagne et son calme
sont bien loin. Douze mois,
quinze mois déjà que
j'attends ce « demain ».
Mois d'inquiétude, d'angoisse
exacerbée par la sensation
de n'être utile en rien à la
société. Demain est le jour où
je vais enfin et peut-être
retrouver un travail.

Chômage maudit dont tant de jeunes et de moins jeunes ont du mal à sortir.

La RATP m'ouvre ses ramifications. Je suis candidat parmi les candidats. Une boule m'étreint la gorge et l'estomac. Et si je ne réussissais pas ? Cet inconnu qui s'étend devant moi me fait peur. 11 mars 1985, gare de Lyon, ma première journée d'approche de la RATP. Dans une tour, nous sommes une vingtaine à attendre nerveusement le début du stage de machiniste-receveur qui nous permettra peut-être...

La journée sera exclusivement réservée aux formalités administratives. Malgré les explications, mes idées restent vagues. J'en saurai davantage le lendemain sur la piste d'apprentissage de Créteil. Le printemps approche, mais le temps ne s'arrange pas. Pluie, vent, fraîcheur extrême, des conditions pas vraiment favorables. Les « SCIOU »* sont là, bien alignés, dans l'attente de nos regards remplis d'appréhension. Cours théorique, cours pratique, voilà notre programme pour deux semaines. Malgré la crainte, les apprentis machinistes n'ont qu'une hâte, la conduite, la première prise de contact avec l'engin, délicate. Nous sommes tout petits par rapport au véhicule.

« Je viens d'écraser
un piéton »

L'installation au poste de conduite est hasardeuse. Baisser, lever le siège,

l'avancer ou le reculer ? Le volant est là devant nous, énorme. Ce n'est vraiment pas une voiture. « Je ne pourrai jamais conduire ce gros bidule » me dis-je. Démarrer, freiner, démarrer, freiner. Ouille ! Je viens d'écraser un faux piéton. Tour sur la piste, au milieu des directions fictives : le Mans, Nice... Les amas de pneus chutent à la suite d'erreurs de manœuvre. Remettre les pneus en place. Les moniteurs nous soutiennent du mieux qu'ils peuvent. Les gestes succèdent aux gestes, les idées sont confuses.

Bon sang ! La conduite d'un bus n'est pas une partie de plaisir ; pas le temps de respirer...

Jour après jour, les bons réflexes surgissent, suivis de nuits où nos rêves sont emplis de bus verts, véritables chevaux sauvages que nous devons dompter. La première semaine a fondu comme neige. La prochaine verra l'inspecteur du centre de Créteil monter à nos côtés. Nous n'en menons pas large : cinq petits jours pour tout prouver.

Premier, deuxième... Autant de gongs d'un ring de boxe d'où nous devons absolument sortir vainqueurs. Troisième jour, la nervosité gagne du terrain sur notre bonne volonté. Il faut réussir... Pour moi, il sera le bon. Je suis autorisé à « sortir » dès le lendemain. Je suis aux anges !

« Le déclic, quoi ! »

Nous ne serons pas tous aussi heureux. Deux ou trois de nos camarades

Pneus, faux piétons, la danse
des « SCIOU »* sur la piste
du permis, à Créteil.



RATP-CPA

ne réussiront pas. La sentence sera l'élimination pure et simple.

Les voitures, les camions, les piétons seront autant d'adversaires redoutables en circulation. Les difficultés seront là, bien présentes. Dans trois ou quatre semaines, ce sera le permis.

Nous sommes tous solidaires de nos craintes et appréhensions durant les pauses, tendus à l'extrême. Les moniteurs nous mènent la vie dure... pour notre bien. Les progrès sont indéniables. La sûreté de conduite montre timidement le bout de son nez. Ce n'est qu'un balbutiement, mais je tiens le bon bout, je le sens. Le déclic, quoi !

Nous comparons les appréciations des moniteurs. Nous nous prenons presque pour des anciens ! La formation théorique du machiniste-receveur semble une partie de plaisir, à savourer longuement, comme une détente. Les jours, les semaines s'écoulent. La tension relative à l'épreuve du permis de conduire monte. Enfin, nous y sommes. Seize ou dix-sept à passer l'ultime difficulté. Chacun notre tour, nous réussissons. Presque une lettre à la poste. Nous sommes heureux...

Il m'arrive souvent de croiser des voitures-écoles. Je ressens profondément leurs difficultés et leur espoir.

Leur chance, ma chance, c'est Paris qui nous l'a donnée.

Philippe LE DÙ

* Abréviation familière pour parler de l'auto-bus standard : SC 10 U.

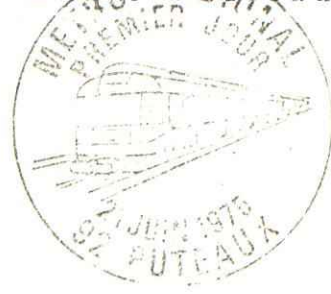
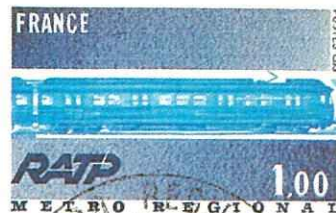
GRANDES RÉALISATIONS



LE MÉTRO R.E.R.

Saint-Germain - La Défense - Auber

**PREMIER JOUR
D'ÉMISSION
FIRST DAY COVER**



Il était jusque-là unique. Émis à l'occasion des 75 ans du métro par la Direction générale des postes, c'était le seul timbre consacré au réseau ferré parisien depuis sa naissance en 1900 (timbres à date et flammes d'oblitération sur la RATP sont réalisés plus souvent comme en témoignent nos illustrations). Aujourd'hui, un deuxième timbre voit le jour : « Fulgence Bienvenüe et le métro. » C'est peu, direz-vous, mais sachez que chez nos voisins anglais, le TUBE, né en 1863, n'a encore fait l'objet d'aucune figurine !

De la conception
à l'émission d'un timbre

LE CACHÉ DE LA POSTE



Il dessine les timbres, les grave mais ne les collectionne pas encore : la philatélie n'est pas, tout au moins pour le moment, son violon d'Ingres !

S. Fe.

Plus de 500 demandes

Une quarantaine de timbres-poste sont émis chaque année par le ministère des P et T - 41 exactement en 1987 - timbres avec surtaxe au bénéfice de la Croix-Rouge française, ou sans surtaxe émis pour commémorer un fait historique, illustrer un site, un monument, marquer une manifestation importante ou glorifier un personnage célèbre tel Fulgence Bienvenüe.

Pour 40 émissions annuelles, ce sont plus de 500 demandes et suggestions de toutes origines (politique, scientifique, littéraire, associative) et sur les sujets les plus divers, qui parviennent à la Direction générale des Postes.

C'est ainsi que ces dernières années, un certain nombre de députés, sénateurs et conseillers généraux bretons avaient proposé l'émission d'un timbre à l'effigie de F. Bienvenüe.

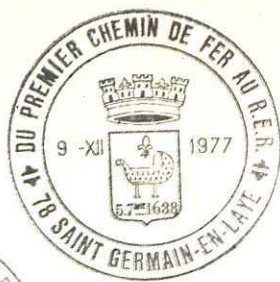
Ces demandes dont le chiffre s'accroît régulièrement d'année en année sont transmises à la Commission des programmes philatéliques. Réunie deux fois par an, elle fixe la liste annuelle des émissions.

Les représentants de l'administration des Postes, du ministère de la Culture, des journalistes philatélistes et des négociants mais aussi des artistes dessinateurs-graveurs (ils ont leur mot à dire) qui composent la Commission ont une lourde charge : quels sujets retenir parmi les multiples demandes ? Le choix est difficile, cependant certains principes guident ces décisions.

Choix du sujet, exécution du dessin, gravure, impression, les délais de réalisation d'un timbre-poste sont longs ; dix-huit, voire vingt-quatre mois, s'écoulent parfois avant que le timbre ne voit enfin le jour et ne fasse le bonheur des philatélistes de tous âges.

A l'occasion de la sortie le 19 janvier d'un timbre « Fulgence Bienvenüe et le métro » *Entre les Lignes* a voulu en savoir un peu plus sur les coulisses d'une émission, et la fabrication d'un timbre-poste.





Fulgence Bienvenüe et Hugues Capet

Ainsi, pour les timbres avec surtaxe la coutume est-elle d'émettre chaque année 8 timbres : une série de 6 personnages célèbres (en 1987 le biologiste Jean Rostand, le chercheur Jacques Monod...) un timbre pour la journée du timbre (cette année la berline, véhicule postal du XIX^e siècle) et, en fin d'année un timbre consacré à la Croix-Rouge.

Les désirs des philatélistes ne sont pas sans influence sur le choix des timbres sans surtaxe : une certaine continuité est maintenue avec les séries traditionnelles mais renouvellement et création sont un souci constant pour la Commission des timbres.

Au programme 1987, on peut citer, au hasard des émissions nouvelles : bolet, girofle et autres morilles dans la série nature. Etretat et Les Baux-de-Provence de la série touristique, la « Femme à l'ombrelle » d'Eugène Boudin dans la série artistique ; les autres séries sont la poste aérienne et la série Europa. C'est dans les nombreux « commémoratifs et divers » que nous retrouvons notre « Fulgence Bienvenüe et le métro ». Il voisine de façon bien éclectique, avec Blaise Cendrars, le Musée d'Orsay, le 9^e centenaire de la mort de Guillaume le Conquérant, le millénaire de l'avènement d'Hugues Capet et le centenaire de l'Institut Pasteur – entre autres !

Le calendrier des ventes ensuite établi, tient bien sûr compte des dates des événements liés aux émissions.

Place aux artistes

Place doit être faite maintenant aux artistes : les dessinateurs se voient proposer les figurines à traiter en fonction de leur personnalité, de leur spécialité. Le soin de réaliser le timbre Fulgence Bienvenüe a été confié, après concours, à un dessinateur-graveur Jacques Gauthier auteur ce

jour de plus de 250 timbres-poste !

Une entière liberté n'est pas laissée aux artistes dans la création de leur œuvre. Ils reçoivent en effet de la Direction générale des postes des directives accompagnées si nécessaire de photographies, dessins et autres documents écrits sur le thème à illustrer.

La maquette (de dimensions nettement supérieures à celle de la figurine (21,6 x 13,2) approuvée par l'administration, sert de base à la gravure. Le dessinateur lui-même s'il est graveur, ou un autre graveur travaille sur une plaque d'acier – appelée poinçon – à l'aide d'un burin. Glace (l'image gravée apparaît en creux et à l'envers) et bino-culaire sont indispensables pour ce travail minutieux au format du timbre ! C'est par le jeu des tailles que seront obtenus les couleurs d'intensité différentes et les modelés.

« Premier jour »

Dessiné puis gravé : notre timbre prend forme peu à peu. Reste l'impression : le procédé le plus utilisé est la taille-douce qui nécessite l'exécution d'un poinçon gravé en creux ; mais on utilise également l'héliogravure, procédé essentiellement photochimique, la gravure étant obtenue par morsure à l'acide.

Tiré à près de 4 millions d'exemplaires pour les émissions avec surtaxe, de 5 à 10 millions pour les timbres sans surtaxe, dans l'imprimerie des timbres-poste située à Périgueux, notre timbre voit enfin le jour.

Mais la veille même de sa vente au public dans les bureaux de poste, le petit bout de papier dentelé aura déjà été acheté avec timbre à date spécial « Premier jour », lors des 2 journées de vente anticipée, par bon nombre de philatélistes. Régulièrement organisée dans la localité intéressée par l'émission, c'est exceptionnellement que cette vente s'est effectuée, pour le timbre « Bienvenüe » en deux lieux, Uzel, ville natale du Père du métro dans les Côtes-du-Nord et Paris à la station Montparnasse-Bienvenüe. Il ne pouvait en être autrement.

Ces propos sur le timbre-poste touchent à leur fin. Après six à douze mois de « service », la vignette sera en effet retirée de la vente par l'administration des Postes. Mais la vie du timbre-poste ne s'en arrête pas pour autant. Il pourra encore être acheté, vendu ou échangé par les collectionneurs chez les négociants en timbres ou au Carré Marigny, près des Champs-Élysées haut-lieu de la philatélie.

Simone FEIGNIER



De la montgolfière au métro

Des odeurs et des bruits, crépitements d'étincelles, grondement des rames à l'approche des stations ; impressions fortement ressenties et jamais effacées : les souvenirs reviennent à la mémoire de Jacques Gauthier lorsqu'il évoque le métro, thème du timbre-poste « Fulgence Bienvenüe et le métro » qu'il vient de graver.

D'origine parisienne, Jacques Gauthier vit aujourd'hui dans la région de Caen. Diplômé de l'école des Beaux-Arts de Paris, il obtient un second Grand prix de Rome (gravure). Il s'installe en 1963 en Normandie où il enseigne le graphisme et la gravure à l'école des Beaux-Arts de Caen et réalise régulièrement des timbres-poste pour le ministère des P et T.

Lorsqu'il « reçoit commande » du timbre sur le métro Jacques Gauthier est heureux de se replonger dans l'univers métropolitain qui, enfant, l'avait fasciné.

En consultant les documents écrits ou iconographiques sur l'histoire du métro – thème retenu pour la figurine – il est frappé par les gigantesques travaux de construction du métro, en particulier la traversée de la ligne 4 sous la Seine à Saint-Michel. Aussi va-t-il s'en inspirer pour le dessin du timbre et représenter la charpente métallique d'un caisson. Une rame de matériel ancien, les immeubles du quartier Saint-Michel en arrière-plan symbolisant l'ouverture du métro sur la ville, et l'effigie de Fulgence Bienvenüe complètent l'œuvre du dessinateur.

Les jeux Olympiques, les montgolfières, l'abbaye de Saint-Michel-de-Cuxa, Teilhard de Chardin, l'abbatiale de Saint-Germain-des-Prés... c'est plus de 250 timbres qui ont été réalisés par Jacques Gauthier sur les thèmes les plus variés.

Il dessine les timbres, les grave mais ne les collectionne pas encore : la philatélie n'est pas, tout au moins pour le moment, son violon d'Ingres !

S. Fe.



La troisième phase de la restructuration téléphonique du réseau RATP se déroulera pendant toute l'année 1987. L'objectif

est d'augmenter le nombre de lignes par une numérotation à cinq chiffres. Établissements concernés :

Le planning 1987

Dates	Bâtiments
Janvier	Jules-Vallès
Février	Stalingrad et les ateliers de La Villette, dépôts du Hainaut et Flandre.
Mars	Denfert, Saint-Gothard, Bourg-la-Reine et les ateliers de Vaugirard, de Javel et de Massy, les dépôts de Montrouge, Croix-Nivert et Lebrun.
Avril	Charenton, et les stations de la ligne 8 à partir de Porte-Dorée ainsi que les dépôts de Créteil et de Thiais.
Mai	Gallieni, atelier et magasin de Saint-Fargeau ; locaux du 158, rue de Bagnolet.
Juin	Caumartin et le terminus de La Défense et dépôts de Charlebourg et d'Asnières.
Juillet	Villiers, dépôt de Point-du-Jour et de Clichy ; locaux de la rue Naples, ateliers de Boulogne et d'Auteuil.
Août	Ateliers de Choisy, dépôt d'Ivry et des Lilas.
Septembre	Ateliers de Rueil, Javel et Vaugirard Ateliers de Fontenay, locaux de la rue de Toul et dépôt de Nanterre.
Octobre	Numéros du secteur Rapée non encore reliés au centre nodal de Bercy.

De nombreux locaux techniques et d'exploitation dont la liste, trop longue à énumérer ne sera pas donnée ici, sont concernés par cette nouvelle numérotation.

La mise en place (environ 5 000 lignes) sera accompagnée d'informations : dépliants, annuaire, autocollants, film vidéo. Le plan de numérotation définitif interviendra pour l'ensemble des attachements en 1988.

56 étages au-dessus de Paris... Formule 1 fait des heureux...

En juin dernier, la RATP lançait une grande opération à l'intention des agents chargés de la vente de titres de transport dans le métro. Elle devait permettre d'améliorer les ventes de Formule 1, cet abonnement journalier lancé en mai 1985. Les résultats ont été très sensibles puisque de 20 000 coupons par mois, les ventes sont passées à plus de 51 000 en juin 1986.

Un très bon résultat qui prouve toute l'efficacité des agents de station pour vendre Formule 1. Les meilleurs « vendeurs » ont d'ailleurs été récompensés : quatre-vingt-six, conviés dans les salons du dernier étage de la tour Montparnasse, ont gagné une soirée



dans un de ces trois cabarets parisiens : le Lido, le Don Camillo ou l'Alcazar.

Après avoir participé au tirage du « loto Formule 1 », les

deux « super-gagnants » ont été désignés : Micheline Barbet (Austerlitz 5) ira avec une personne de son choix passer un week-end à Londres, Daniel Jarlan (gare Saint-Lazare 13) a eu

droit à un « réveillon-surprise » avec 8 personnes pour la Saint-Sylvestre.

Cette manifestation a aussi été l'occasion d'une rencontre avec les principaux responsables du réseau ferré et Jacques Banaszuk, responsable de la communication RATP. Alors, bravo vous avez gagné avec Formule 1 – oui, sans doute – mais surtout vous avez parlé avec Formule 1. De quoi l'avenir des agents de station sera-t-il fait ? Est-il possible de supprimer les roulements (jour, nuit) ?... Les agents de station porteront-ils un badge indiquant leur nom ? Les agents de vente doivent-ils envisager une reconversion ? MM. Barrier, Tournier, Guignonnet et Banaszuk étaient présents pour répondre aux questions qui leur étaient posées. C'était là une nouvelle manière de communiquer... sur le métro... à près de 200 mètres au-dessus de Paris.

S. Fr.

Elections au comité d'entreprise

Les élections au comité d'entreprise se sont déroulées le 16 décembre.

39 935 agents étaient inscrits - 27 256 ont voté (68 %) et 26 496 suffrages (66 %) étant exprimés.

	1 ^{er} collège exécution	Élus	2 ^e collège maîtrise	Élus	3 ^e collège cadre	Élus	% total	Élus
CGT	9 746	6	1 652	2	420	—	44,6	8
CFDT	1 237	—	633	—	306	—	8,2	—
CFTC	401 (a)	—	1 208 (c) CFTC	1	461 (d) CFTC	1	1,5 (a) 11,85 (b) 6,3 (c + d)	3
FO	3 138 (b)	1	+ FO ATMIC		+ FO ATMIC			
Indépendants	1 626	1	327	—	73	—	7,65	1
Autonomes	3 635 (e)	2	767 (f)	—	865 (g)	1	13,7 (e) 6,2 (f + g)	3
CGC								
Exprimés	19 783		4 587		2 125		66 %	15
Inscrits		29 926		7 009		3 000		

Une bonne impression

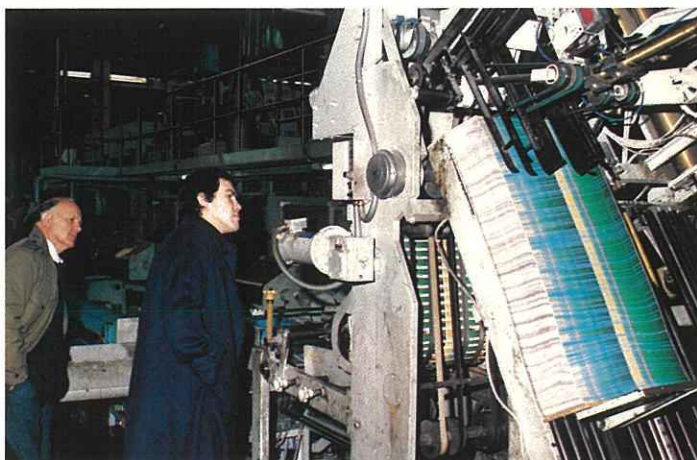
Notre jeu de l'été a suscité de nombreuses vocations de journalistes. En novembre, Gérard Jouany (journaliste à Europe 1), et Michel Rousselot remettaient leurs prix aux sept lauréats (cf. *Entre les lignes* n° 87).

Mais pour recevoir leurs cadeaux, tous les participants au concours étaient invités à visiter L'Avenir Graphique, une des premières imprimeries d'Europe. Celle qui « tire » *Entre les lignes*. Cela s'est passé le 4 décembre à Torcy.

A cette occasion, Jean-Claude Branchard, de L'Avenir Graphique, a expliqué à ces journalistes d'un été « tous les secrets » de l'impression d'un journal, depuis la composition des textes jusqu'au brochage du document. Les participants sont ainsi passés d'ateliers en ateliers jusqu'à la grande salle (bruyante, mais la fonction l'oblige) des rotatives.

Tout cela s'est terminé autour du « pot » de l'amitié. Les journalistes, satisfaits, quittèrent L'Avenir Graphique, un article « aux couleurs ticket » dans la poche.

La rédaction



RESSORTISSANTS DE LA CAISSE DE COORDINATION

Électrochoc : la Sécu sur le 2,20

A compter du 1^{er} janvier 1987, la franchise postale est supprimée pour toutes les correspondances concernant la Sécurité sociale, y compris celles relatives à la Caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP.

A partir du 1^{er} janvier 1987, il conviendra d'apposer un timbre sur tous les courriers expédiés à la caisse de coordination (demande de remboursement, ententes préalables, lettres diverses...).

Il est conseillé :

- pour les agents en activité, d'utiliser, dans la mesure du possible, le courrier intérieur ;
- pour les retraités, de regrouper, dans la mesure du possible, les demandes de remboursement.

Allez vous rhabiller !

Jean, sweat-shirt, blouson : le métro vous habille de pied en cap ou presque. Après l'expérience concluante à Auber, en juillet dernier, de vente de jeans en libre-service, la société MBP Distribution récidive ce mois-ci dans quatre stations : de nouveau à Auber, aux Halles, toutes deux stations très fréquentées, à Luxembourg et Porte Dauphine, (à clientèle surtout estudiantine).

Si l'appareil comporte maintenant deux cabines de distribution, le principe d'utilisation reste le même : vous connaissez votre taille, vous appuyez sur la touche correspondante. Dans le cas contraire, vous confiez vos mensurations à l'ordinateur qui inscrit votre taille sur un écran. Il ne vous reste plus alors qu'à introduire une carte de crédit bancaire.

Désormais, on descendra dans le métro... pour s'acheter, au prix intéressant de 319 F, un

« 501 » de Levi's, mais aussi blouson ou sweat-shirt également griffés Levi's et toujours pour 319 F !

Et si l'objectif de vente que s'est fixé la société MBP est at-

teint (5 ventes par appareil et par jour), d'autres libre-service pourraient s'installer dans de nouvelles stations à la fin de l'année.

S. Fe



Les enfants et l'autobus

Une vingtaine de têtes blondes et brunes venues parler autobus avec William Leymergie, le présentateur du journal d'Antenne 2 midi. C'était au centre de relations publiques à l'occasion du lancement de la campagne en faveur de l'autobus : « Félix et le bus » (voir ELL n° 96).

La RATP avait auparavant invité ces écoliers de Joinville à découvrir quelques aspects du réseau routier : visite de la permanence générale des Grands-Augustins, « des pupitres avec plein de boutons », le dépôt de Créteil côté entretien et côté aire de manœuvres, « conduire un autobus c'est facile, c'est super ! Le plus dur est d'atteindre les pédales ».

Les enfants se sont donc ensuite retrouvés avec leur pré-

Promo Métro

RUE MONTMARTRE 135 ANS PLUS TÔT

Deux agents de station de la RATP, François de Bayle de Hermens et Michel Brams ont eu l'idée d'organiser début décembre une exposition dans la station Rue Montmartre. Son thème : le coup d'État du 2 décembre 1851 qui permit à Louis Napoléon Bonaparte de devenir, trente-six années après son oncle, l'empereur Napoléon III.

Pourquoi Rue Montmartre : c'est en effet à l'emplacement de cette station que les épisodes les plus sanglants du coup d'État se déroulèrent. Les 2, 3 et 4 décembre 1851 furent des jours particulièrement meurtriers. Il y eut 2 000 à 3 000 morts... essentiellement des passants - Victor Hugo parlait de 5 000 à 10 000 morts.

Aujourd'hui, François de Bayle de Hermens se souvient, cent trente-cinq ans après.

Nous, nous savons maintenant qu'une initiative de quelques agents de station a permis à des milliers de voyageurs de « réviser » leurs cours d'histoire.

S. Fr.



Un historien célèbre maintenant à la RATP : François de Bayle de Hermens.



Entre les lignes vous l'annonçait en octobre : le second disque du groupe « Service Public » est sorti. Préparé avec l'un des meilleurs « arrangeurs » de Paris, Jean Muzy, les deux titres retenus sont : *Le slow de la sécu* et *Privatisation*. Pour cela, ils abandonnent provisoirement la tenue réglementaire pour ce « blues (blouse ?) des hôpitaux ». Vous pourrez d'ailleurs les voir en février à Cocoricocoboy, l'émission de Stéphane Collaro sur TF1.

La pochette du disque a été réalisée par Bruno Marguerite, photographe au Centre de production audiovisuelle de la RATP.

Les agents de la Régie pourront se le procurer à un tarif préférentiel (15 francs) en téléphonant au 46.66.05.02 ou en écrivant à Service Public, 11, rue de Chevilly, Cerisaie 106, 94240 Fresnes.

J. M.

* D'ailleurs, la Compagnie Créole vient de proposer à Service Public une chanson intitulée : Dans les hôpitaux de Paris.

RATP-Chabrol

Machiniste : en mai, fais ce qu'il te plaît

Désormais, il n'y aura plus que les machinistes nouvellement embauchés qui prendront tout ou partie de leurs vacances en mai. Ce mois est supprimé dans le cycle d'attribution des congés pour les machinistes plus anciens. Ils pourront prendre leurs vacances en juin, juillet, août ou septembre.

Cette mesure fait partie d'un protocole d'accord sur les conditions de travail des machinistes-receveurs signé en juin dernier.

Ce sont 9 500 agents concernés. Par contre, cette modification se faisant à nombre de repos annuels constants, ils auront un peu plus de repos hebdo-

madaire en hiver et un peu moins en été, de juin à septembre.

Jacques Dupeyron, au service de l'exploitation du réseau routier, a participé aux négociations. Il est bien placé pour nous expliquer l'importance du changement.

« ... En 1986, 700 machinistes ont pris leurs congés annuels en mai. Cette année, sur les 675 embauchés dans le courant 86, ils ne seront plus que 400 environ. Ainsi, les machinistes, embauchés depuis 1986, auront une seule fois dans leur carrière leurs congés en mai... et les machinistes déjà présents fin 1985 ne l'auront plus du tout... »

S. Fr.

COMMUNICATION : SIGLES GROUPÉS

Au 1^{er} janvier, une direction de la communication – appelée direction C – a été créée. Elle regroupe pour l'essentiel l'ancien service des relations extérieures et celui du développement commercial.

Trois services la composent :

- le service de presse ;
- le service de la promotion et des relations publiques ;
- le service du marketing et de l'action commerciale.

Nous vous en parlerons plus longuement dans notre prochain numéro.

Sécurité en progrès

Au cours des onze premiers mois de l'année 1986, le nombre d'agressions de voyageurs a baissé de plus de 35 % par rapport à l'année 1985.

C'est vrai surtout pour les vols avec violence – on en comptait 2 277 de janvier à novembre 1985 contre 1 178 cette année, soit – 48 %.

Même tendance pour les vols à la tire qui diminuent de 24 %.

Les agents de la RATP sont aussi moins souvent victimes d'agressions, 259 agressions pour les onze premiers mois 1985, 177 en 1986 (– 31 %).

C'est en semaine, dans le courant et en fin d'après-midi, que les agressions sont les plus nombreuses.

S. Fr.



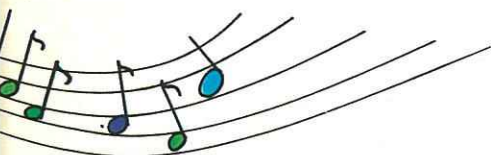
RATP-Ardillon

sentateur préféré. Ils ont échangé leurs impressions sur cette journée dont le héros était l'autobus. Leur mot de la fin ?

comme « une fourmi de 18 mètres, ça n'existe pas, ça n'existe pas »... et ils le diront à leurs parents.

S. Fe.

Une ville sans autobus, c'est



Le Pecq a son parking

Depuis la fin novembre, un parking de 250 places est ouvert en gare RER du Vésinet-Le Pecq. Il comporte deux niveaux, l'un en sous-sol, l'autre à ciel ouvert. Entièrement gratuit, il devrait permettre aux habitants de la région de ne plus se garer - comme c'était le cas jusqu'à présent - assez loin de la gare, dans

les rues adjacentes. Le parking se situe juste à côté de l'entrée principale de la gare. Son coût : 8,75 MF, 75 % financés par la région Ile-de-France et 25 % par le Syndicat des transports parisiens.

S. Fr.



LE NUMÉRO
SPÉCIAL DE
CONNAISSANCE
DU RAIL

consacré au RER vient de paraître.

Vous pouvez le commander aux Éditions de l'Ormet Valignat, 03330 Bellenaves.

Au prix de 38 F, port payé.

De Paris à Arpajon

Après son numéro hors série sur les chemins de fer de grande banlieue, la Fédération des Amis des chemins de fer secondaires édite « Le chemin de fer de Paris à Arpajon ».

Illustré de nombreuses photos inédites, de croquis de maté-

riel et de plans, le livre devrait paraître en février.

Son prix : 120 F.

Si vous êtes intéressés, contactez le secrétariat de la FACS, 27, rue de Colombes, 92600 Asnières.

La course de traîneaux à chiens :

SKI ET HUSKY

Lorsqu'approche l'hiver Serge Laromiguière revit et, comme ses chiens, il brûle d'impatience à l'idée de retrouver neige et montagne. Son sport ? La course de traîneaux à chiens. Ce sport relativement nouveau venu de Scandinavie où il existe depuis fort longtemps, connaît actuellement un essor grandissant dans les pays européens et en France tout particulièrement.

Comme bien d'autres sports, le traîneau à chiens était à l'origine un simple moyen de transport avant de devenir, avec notre civilisation de loisirs et le désir de retourner vers la nature, une discipline sportive.

Entente parfaite

En France, la Fédération des sports de traîneaux et de pulkas constituée depuis quelques années dirige un sport qui comporte tellement de catégories d'équipages et de courses qu'une maman husky a bien du mal à y retrouver ses petits.

Il serait aventureux d'expliquer ici en détail toutes ces catégories mais pour simplifier, il faut savoir qu'il existe des courses de « pulkas », celles auxquelles participe Serge Laromiguière, et des courses de traîneaux. Ces dernières sont divisées en plusieurs catégories en fonction de la composition de l'attelage. De l'importance de l'attelage dépend la distance à parcourir. Actuellement dans notre pays, 300 attelages participent aux différentes courses et parmi eux 60 dans les compétitions de pulkas.

Le pulka, c'est ce petit traîneau lesté selon le nombre et le sexe des chiens derrière lequel se tient le skieur de fond. Celui-ci loin de se faire tirer par les chiens doit skier à vive allure mais aussi diriger le pulka et régler l'allure de l'attelage en donnant de la voix à ses chiens. Ses ordres s'adressent tout particulièrement au chien de tête, le plus fort et qui est le plus souvent celui qui a l'ascendant sur ses frères de race.

La présence des chiens fait de ce sport une discipline très riche car si l'effort physique pour l'homme (et les chiens) est intense lors des courses de 12 km (et il y en a deux par compéti-

tion), il fait également appel à la psychologie du maître vis-à-vis de ses chiens. Cela ne dure d'ailleurs pas seulement le temps des courses mais toute l'année. L'homme et ses chiens forment un tout, l'entente entre eux doit être parfaite sinon la compétition n'est pas possible et la vie quotidienne non plus.

Champion d'Europe ?

Au quotidien Serge Laromiguière ne peut se passer de ses chiens, mais lorsqu'on vit en appartement cela n'est pas sans causer quelques difficultés d'autant que les huskys aiment surtout le froid, la neige et les grands espaces. Mais Serge qui « fait » les 2 x 8 à l'entretien des escaliers mécaniques du métro a un emploi du temps qui lui permet de se consacrer à ses chiens trois heures par jour.

Ayant besoin d'une grande dépense physique, les chiens suivent un véritable entraînement programmé d'athlète pratiquement identique à celui de leur maître avec course en forêt et dès la mi-octobre une phase de préparation intensive en attelage.

Tout l'équipage, maître et chiens sont ainsi prêts pour les premières courses sur neige de la fin décembre.

La saison des courses s'étend jusqu'à la fin mars avec des épreuves presque chaque semaine en France et à l'étranger, le point d'orgue cette saison encore étant les championnats d'Europe qui se dérouleront les 21 et 22 février en Allemagne. Auparavant, Serge et ses chiens auront participé à une grande course par étapes en Alaska.

Il espère enrichir au cours de cet hiver un palmarès déjà bien fourni avec notamment une 4^e place aux championnats d'Europe de pulka l'an passé aux Fourgs (Jura).

La concurrence désormais est forte mais un titre de champion d'Europe ne serait pas pour lui déplaire, pas par orgueil mais tout simplement par plaisir pour lui mais aussi et surtout pour ses chiens.

Gérard LUCHE

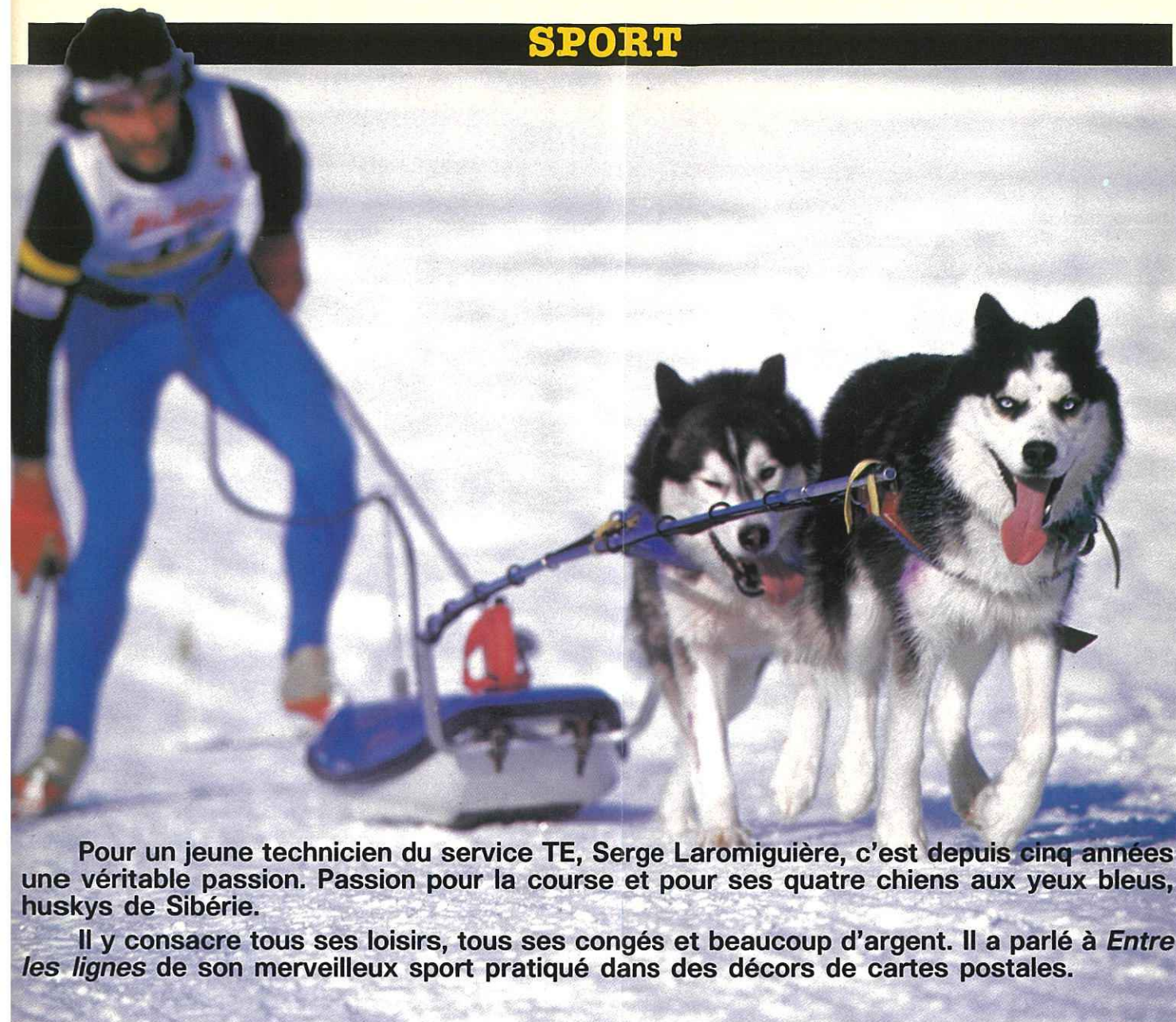


Photo : V. Vinitsky

Pour un jeune technicien du service TE, Serge Laromiguière, c'est depuis cinq années une véritable passion. Passion pour la course et pour ses quatre chiens aux yeux bleus, huskys de Sibérie.

Il y consacre tous ses loisirs, tous ses congés et beaucoup d'argent. Il a parlé à *Entre les lignes* de son merveilleux sport pratiqué dans des décors de cartes postales.



TIR À L'ARC

La valeur n'attend pas le nombre des années pour la benjamine de l'USMT : la section de tir à l'arc. Elle a obtenu en mai le titre de championne de Paris par équipes et en juin celui de championne régionale corporatrice, l'équipe B se classant à la troisième place. Individuellement, au cours de cette compétition Marie-Claire Ogier obtenait la 4^e place tandis que Jean Langlade (senior), David Cividin (minime), Pascal Turonnet (cadet) et Constant Samyn (super vétéran) en sortaient vainqueurs. Sur 170 clubs classés dans ce championnat régional l'USMT prenait une très méritoire 6^e place. Nous reviendrons dans un prochain numéro sur ce sport et sur cette section dynamique de l'USMT.

« Les archers de l'USMT en bonne compagnie »

