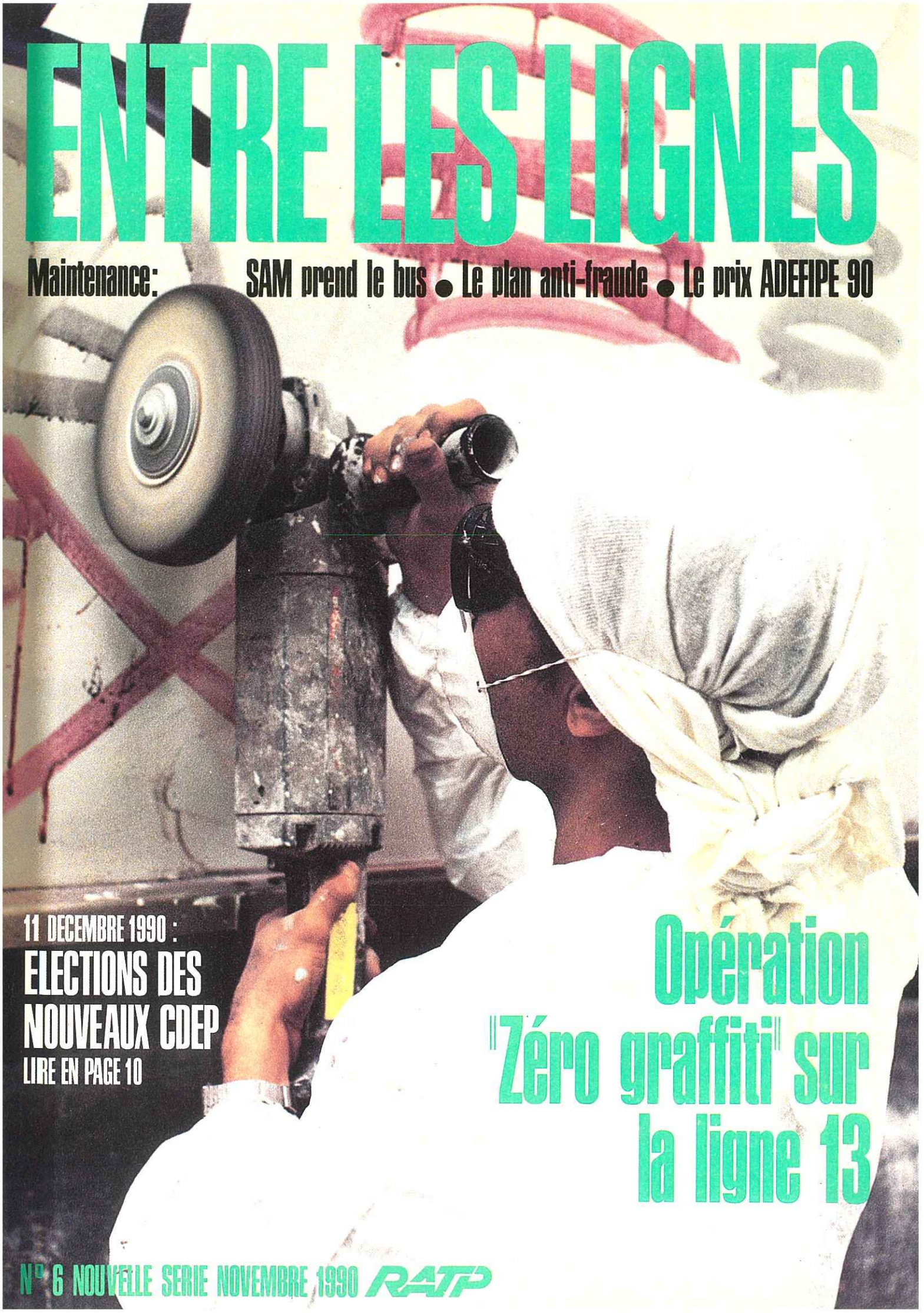
ENTRE LES LIGNES

Maintenance: SAM prend le bus • Le plan anti-fraude • Le prix ADEFIPE 90



11 DECEMBRE 1990 :
ELECTIONS DES NOUVEAUX CDEP
LIRE EN PAGE 10

Opération "Zéro graffiti" sur la ligne 13

N° 6 NOUVELLE SERIE NOVEMBRE 1990 RATP

SOMMAIRE

3
L'AVENIR EN QUATRE COULEURS

L'atelier de reprographie de SIT remporte le prix 90 RATP de l'implication.

6
MAINTENANCE : SAM PREND LE BUS

Nouvelle phase d'expérimentation du système d'aide à la maintenance des bus.

9
L'HEURE DE LA RIPOSTE

Un plan d'action pour lutter efficacement contre les voyages frauduleux.

10
SPECIAL ELECTIONS CDEP

Le 11 décembre 1990, se dérouleront les élections des nouveaux CDEP.

12
CURE DE JOUVENCE POUR PIÈCES USÉES

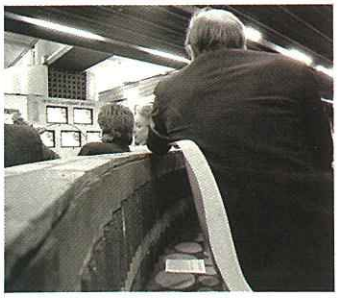
Problème de pièces usées ? L'atelier Mécanique de Championnet a la solution.

15
DOSSIER

TAGGERS : ZÉRO DE CONDUITE

Opération « Zéro graffiti » : la RATP contre-attaque.

24
REFLEX



25
L'ACTUALITÉ

Le tour de l'actualité de la Régie en bref.

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 PARIS. Tél. : 40 46 41 32/43 52. **Directeur de la publication :** Christian Blanc. **Responsable de publication :** Yves-Bernard Fogel. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphoné) : Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Ont collaboré à ce numéro :** Marie-Odile Durrande, Jacques Marion. **Conception et réalisation graphique :** TEXTUEL. **Direction Artistique :** Olivier Robert-Desplats. **En couverture :** Polissage d'une carrosserie à l'atelier de Pleyel (photographie : Thibaut/COM-AV). **Photocomposition :** Imprimerie Hardy. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF.

L'AVENIR EN QUATRE COULEURS

Un succès exemplaire qui devrait susciter des vocations.

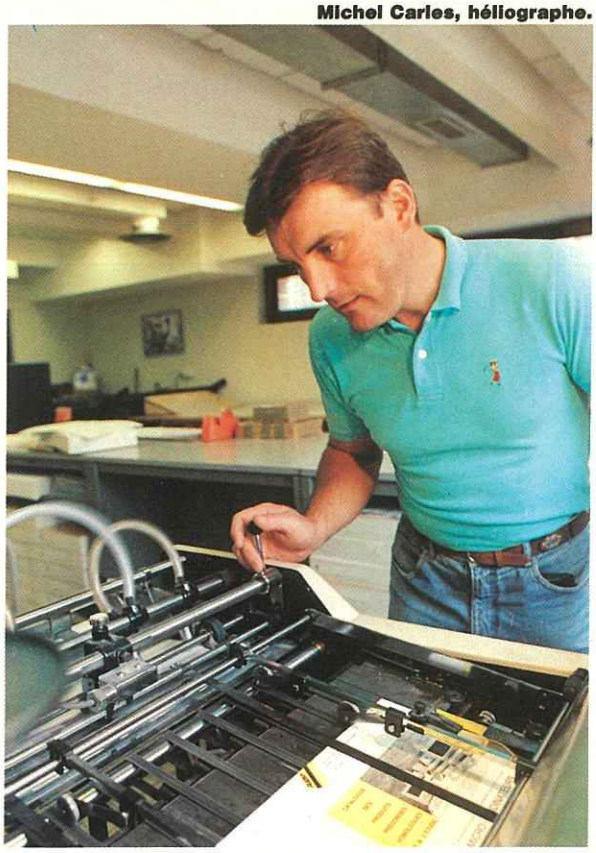
« Comment améliorer notre prestation avec un effectif en baisse ? » L'équipe de l'atelier de reprographie de SIT, à Noisy-le-Grand, apporte une réponse qui lui a valu, le 18 septembre dernier, d'être sélectionnée pour représenter la RATP au Prix Marie-Claude Bériot-Dassonville, organisé par l'ADEFIPE. L'annonce des résultats a été une véritable surprise pour l'équipe gagnante, peu habituée à occuper le devant de la scène. « *Sur le coup, on n'a pas réalisé, notre histoire était banale, comparée à celles des autres équipes.* » Banale, peut-être, mais certainement exemplaire... jugez-en.

Juillet 1989 : l'effectif de l'atelier doit passer de 7 à 5 agents et des problèmes de relations avec la clientèle se font jour. Au cours de discussions, une idée fait son chemin : la direction de S souhaite développer des cercles de qualité dans chaque groupement : pourquoi ne pas poser sa candidature ? Elle est acceptée, et le personnel de l'atelier, auquel s'est joint Lionel Vigneron qui prend en charge l'animation du groupe, va suivre un stage de sensibilisation à la qualité. « *Pour nous, agents d'exécution, le groupe de travail c'était nouveau ; nous nous sommes réunis toutes les semaines de septembre 1989 à janvier 1990.* » Très vite une évidence s'impose : avoir une machine plus performante. La démarche du cercle de qualité va consister à trouver quel nouveau matériel acheter. « *On nous a dit : "à vous de choisir" ; il a fallu se prendre en charge.* »

Inventaire des besoins des clients, prise de contacts avec les autres ateliers de reprographie de la Régie, visite des salons professionnels, des fournisseurs, l'équipe élabore le cahier des charges... pour en arriver à une conclusion différente de celle des experts chargés d'étudier en parallèle le choix de la nouvelle machine. La proposition de l'équipe de reprographie est plus coûteuse ? Un bilan financier montre que la différence se trouve amortie en 2 ans en raison de la diminution des effectifs, et c'est la proposition de l'atelier qui est finalement retenue par

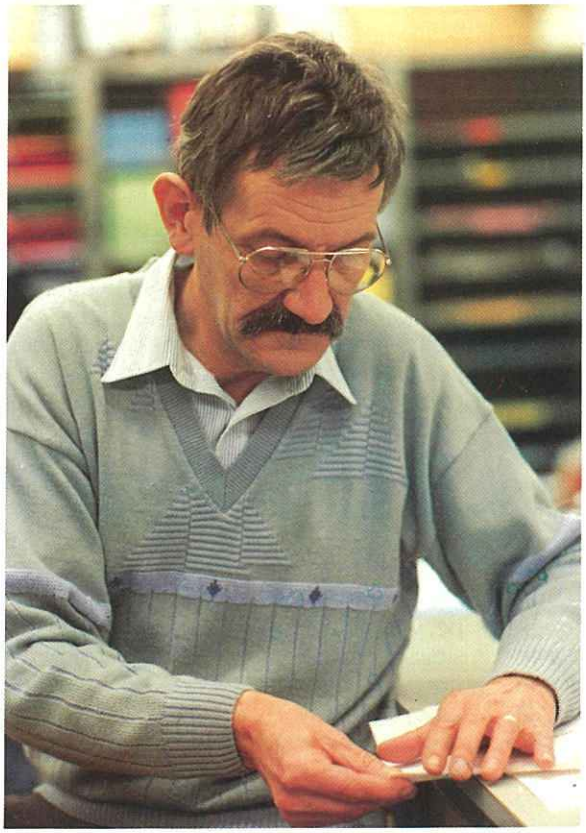
L'équipe au complet : Gilles Le Perchec, Jean-Paul Ferlicot, Gérard Stagliano, Robert Douault, Michel Carles, André Pierre et Lionel Vigneron.

Michel Carles, héliographe.



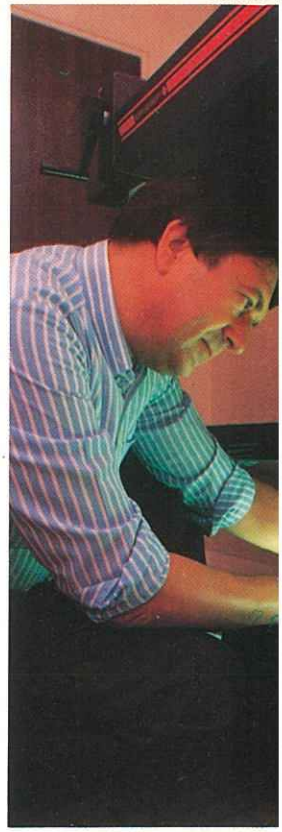
« La polyvalence a renforcé l'esprit d'équipe de l'atelier. »

« Serais-je le meilleur agent inapte de la RATP cette année ? »



Jean-Paul Ferlicot, héliographe.

André



« Nous nous s sur les autre nous nous e

le Comité directeur de la qualité.

Changement de mentalité, transformation des rapports avec la clientèle, gestion du travail, la différence pour l'équipe va bien au-delà d'une amélioration quantitative des performances et de l'efficacité du nouveau matériel : « *Ce qui nous a le plus surpris, c'est d'être écoutés par nos cadres* ».

Jean-Paul, agent inapte, explique : « *Pour la première fois on s'intéressait à nous. En vingt-deux ans de Régie, on ne m'avait jamais demandé mon avis.* »

Ce changement dans les rapports de travail est essentiel, « au moral », pour lui comme pour Lionel, « ex-inapte » reconverti à coups de concours internes dans la conception graphique.

Du coup, tout a changé à l'atelier.

« *Grâce à cette nouvelle machine, nous évoluons avec l'exigence de nos clients*, explique Gilles, *nous nous sentons plus reconnus comme professionnels.* »

Il est vrai que de nouveaux équipements, micro-informatique, imprimantes laser, ont créé une génération de clients plus difficiles, à qui la simple duplication de documents, sans valeur ajoutée, ne suffit plus.

A l'atelier de reprographie, on est devenu conseil : choix du papier, couleur, présentation, le client peut désormais bénéficier du savoir-faire de l'équipe.

« *C'est fini les "travaux-comptoir"*, précise Jean-Paul, *on était dans l'atelier, et quand on se retournait vers le comptoir, on nous avait apporté du travail. Nous, on n'avait pas vu le client. Débrouille-toi : c'est ce qu'on faisait. Maintenant, on discute avec le client, on lui propose d'autres choix.* »

« *Il faut dire que vous, clients, êtes de plus en plus difficiles*, ajoute Lionel, *on a intérêt à vous suivre, car vous n'êtes pas mariés avec nous et vous pouvez toujours aller à l'extérieur si vous n'êtes pas satisfaits.* »

Autre innovation : les horaires variables.

Désormais l'atelier peut, en cas de besoin, être ouvert de 7 h 30 à 19 h 30, car l'ensemble de l'équipe a suivi la formation sur la nouvelle machine pour pouvoir se relayer : « *Développer la polyvalence a aussi servi à renforcer l'esprit d'équipe de l'atelier* », explique Michel. Pour Lionel et André, cette démarche est une ouverture : « *En prospectant à l'extérieur, en sortant pour trouver cette machine, nous nous sommes rendu compte de l'évolution des techniques ; depuis nous savons qu'il faut s'y préparer pour faire face à la demande de demain. Et puis, nous sommes "sortis" de Noisy, nous nous sommes ouverts sur les autres ateliers de la RATP; nous nous entraidons.* »

Pour l'équipe, la sélection à Noisiel marque un temps fort de leur expérience, mais « *c'est seulement une étape, un cercle de qualité ne s'arrête pas* ».

Pour l'avenir, les idées ne manquent pas : acquérir une photocopie couleur — les clients la réclament ! —, rendre l'atelier plus agréable et les locaux plus accueillants, et surtout créer un mini-réseau d'informations et d'échanges avec les autres ateliers de la Régie, « entre professionnels ».

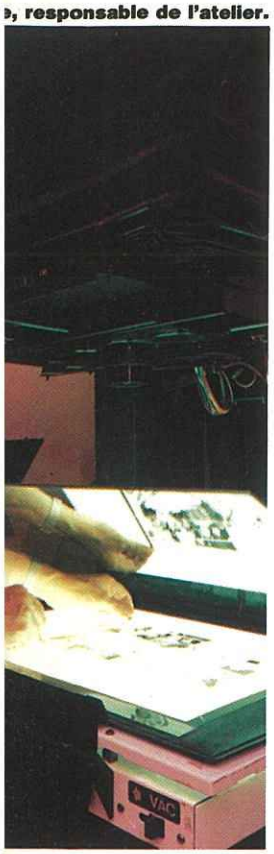
« *Tout le monde vient nous féliciter, c'est un encouragement à poursuivre. Maintenant, nous y croyons.* »

L'ADEFIPE : L'efficacité par l'implication

Pour la 4e fois l'ADEFIPE a décerné le Prix Marie-Claude Bériot-Dassonville, le 12 octobre dernier à La Grande-Motte. Cette année, c'est l'équipe de Via-Transexel, de Lyon, qui a remporté le trophée, en présentant comme projet : « le bobinage des moteurs de trolleybus ».

Mais au fait l'ADEFIPE, c'est quoi ? En clair, comprenez l'Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes dans l'Entreprise. Elle a été créée en 1987, à l'initiative de la RATP, par huit entreprises de transports, publiques ou privées. Son but : promouvoir dans chaque entreprise membre les initiatives collectives ayant abouti à une meilleure efficacité par une plus grande implication des salariés, mais aussi mener une réflexion commune sur ces expériences, leurs méthodes et leurs résultats.

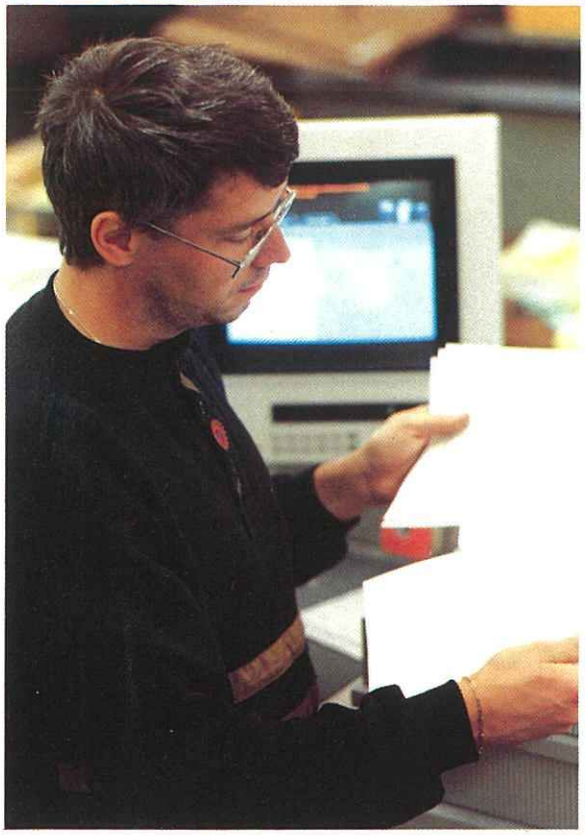
Signe extérieur de cette volonté, le Prix Marie-Claude Bériot-Dassonville (voir ELL n°104 de juillet-août 1987),



, responsable de l'atelier.

mes ouverts ateliers, aidons. »

« Nous nous sentons plus reconnus dans notre travail. »



Gilles Le Perchec, héliographe.

Robert Douault, responsable de la Diazocopie.

PHOTOS CHABROL/COM-AV

« Maintenant, on discute avec le client, on lui propose d'autres choix. »

qui met en concurrence les équipes sélectionnées par chaque entreprise membre. Cette année, l'atelier de reprographie du Département SIT a été sélectionné pour représenter la RATP à cette finale. Les réalisations sélectionnées doivent répondre à cinq « préoccupations clés » : l'efficacité (productivité, rentabilité, qualité, sécurité...), l'esprit client pour un meilleur service, l'esprit d'équipe, la valorisation de l'encadrement — comme animateur du changement, soucieux de dynamiser une équipe —, et enfin l'agent, acteur du changement, qui ne se cantonne plus à une fonction d'exécutant. Cette année, huit équipes de la RATP ont été retenues par le Comité d'attribution du Prix. Elles ont présenté leur projet le 18 septembre dernier à Noisiel. Avant d'annoncer les résultats, Dimitri Weiss, président du jury, a tenu à souligner l'exceptionnelle qualité des équipes en concurrence, et la conformité de tous les projets aux buts définis par l'ADEFIPE.

Autre fait à souligner : chaque année, les équipes sont plus nombreuses à relever le défi ; est-ce à dire que l'esprit de l'ADEFIPE gagne du terrain à la Régie ?

Les huit équipes à Noisiel

Équipe 1
« Mardi » : manuel d'aide à la rédaction des dépêches.
Département Infrastructures et Aménagements - UDT AMOF.
Alain Gressier, Dominique Bon, Roland Pinard, Michel Meynie, Jean Perard.

Équipe 2
« Alexis » : expérimentation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs.
Département BUS - Etudes d'exploitation BUS, méthodes et systèmes d'exploitation.
Françoise Juhel, Gérard Matou, Salvatore Cutini, Christian Berhault, Alain L'Anglais (Département ESE), Josette Detroye.

Équipe 3
Informatisation du dossier médical des ressortissants de la caisse de coordination.
Département Protection, Prestations et Prévention sociales - Unité PS 1.
Yves Clavaud, Monique Martineau, Yves Pomarède, Luz Sarfati, Dr Jean Lafortune.

Équipe 4
Modernisation des activités du bureau des attestations du secteur « Paye ».
Département Finances et Contrôle de gestion - Unité « Paye et Pensions ».
Françoise Gasser-Coze, Jean Casa, Thérèse Bourgeois, Patrick Veyrat, Laurence Balzamont.

Équipe 5
« MAG-TE » : Magazine d'information interne.
Département Équipements et Systèmes électriques.
Jean-Pierre Moine, Jean-Paul Joubert, Serge Rivière, Thérèse Fontaine, Françoise Saverdat, Jocelyne Pesci.

Équipe 6
Cercle de qualité : « L'atelier de reprographie ».
Département Systèmes d'Information et de Télécommunication - Groupe de Soutien Potentiel humain, Formation et Communication.
Gérard Stagliano, Lionel Vigneron, André Pierre, Michel Carles, Jean-Paul Ferlicot, Gilles Le Perchec, Robert Douault.

Équipe 7
Un nouveau vêtement de travail pour les agents de la Maintenance.
Département Protection, Prestations et Prévention sociales .-Unité PS 3 - BAT des CHSCT.
Martine Pradal-Houot, Pascal Boffel, Ghislaine Aucompte, Joel Carpier, Francis Delalande, Michel Figoni, Michel Franquet, Gérard Gauneau, Jean-Claude Guilloux, Guy Larraufie, Antoine Martinez, Linette Rault, Hubert Tisle, Dr Main.

Équipe 8
La « voie de l'intelligence » : réalisation de « REMU », une réentailleuse de traverse Métro.
Département Infrastructures et Aménagements (ITA) - UDT VOIE.
Jean-Paul Charbuillet, Jean-Claude Vialle, Daniel Boulogne, André Lenocher, Claude Girard-Desprolet, Jacky Pouzols.

MARGUERITE/COM-AV

MAINTENANCE : SAM P

Nouvelle phase d'expérimentation d'une gestion informatisée de la maintenance des bus au dépôt de Créteil ; elle fait suite à la phase d'expérimentation développée au dépôt du Hainaut.

L'idée de la conception d'un système d'aide à la maintenance des autobus — SAM — a abouti en juin 1986 à la définition d'un projet. L'objectif était de déboucher sur une gestion informatisée de la maintenance permettant d'optimiser les méthodes d'entretien grâce à une meilleure connaissance du matériel au niveau de la fiabilité, des coûts, etc.

Une première expérimentation a été menée au dépôt du Hainaut. En quoi a-t-elle consisté ? Pilote de l'opération SAM, Jacques Bongenaar, du Département matériel roulant bus, répond : *« L'expérimentation avait deux objectifs : informatiser la gestion des travaux de maintenance et vérifier la faisabilité d'une transmission automatique des signalements entre les voitures et la maintenance. Les essais ont commencé en 1988 par l'enregistrement manuel des signalements et ont progressivement pris en compte l'ensemble des travaux d'entretien. Parallèlement, la saisie automatique des signalements a été testée sur la ligne 60 Porte de Montmartre-Gambetta. Le schéma du système est le suivant : le machiniste, dans sa voiture, dispose d'un boîtier intégré au poste de conduite sur lequel il indique les éventuels signalements. En rentrant au dépôt, les informations enregistrées sont automatiquement retransmises par infrarouges à un dispositif installé au niveau des postes de charge en carburant. Ces informations sont alors prises en compte, avec celles concernant le programme des visites et des réparations, par le réseau de micro-ordinateurs du dépôt, le Hainaut étant le seul dépôt, avec maintenant Créteil, à disposer d'un tel équipement au niveau de l'entretien. Apparaît alors sur écran la liste du travail à faire pour les 150 voitures du dépôt. »*

Comment est-ce que cela se passe maintenant pour les voitures de la ligne 60 puisque les essais de transmission des signalements sont terminés depuis plusieurs mois ? *« Pour les voitures de la ligne 60, mais aussi pour les autres qui n'ont jamais été équipées, les informations transmises par les carnets de signalements remplis par les machinistes sont introduites manuellement dans le système informatique. »*

Outre les machinistes, quels sont les agents concernés par SAM et l'équipement informatique ? *« Cela concerne, en premier lieu, les contremaîtres de garage et les contremaîtres d'entretien, soit une douzaine de personnes au*

F1 : Touche d'enregistrement des données d'exploitation
F2 : Touche de test du véhicule
T : Touche tarification
D : Touche de défilement pour la relecture des signalements enregistrés.

Écran permettant l'affichage des signalements et des informations enregistrés dans le boîtier.

Les informations enregistrées sur le tableau de bord du bus sont retransmises, via un dispositif à infrarouges, au réseau informatique du dépôt, lors du remisage de la voiture.

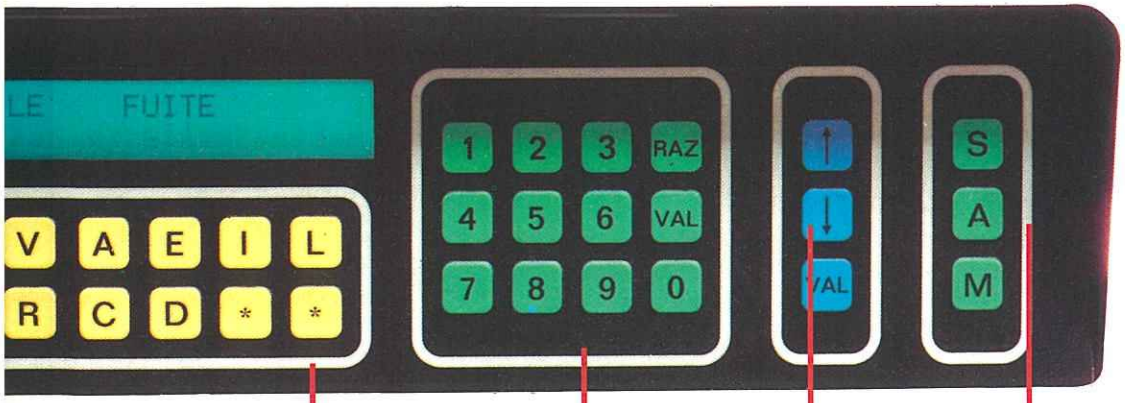
ROY/COM-AV

REND LE BUS

dépôt du Hainaut. Je voudrais dire que ces agents et leur encadrement nous ont beaucoup aidés, Jean-Pierre Chevalier et moi-même, pour la mise en place et l'exploitation du système. »

Poursuite de l'expérimentation à Créteil avant de revenir au Hainaut. Depuis le 24 septembre, une autre phase de l'expérimentation se développe au dépôt de Créteil. Il fallait, à la fois, valider le système dans un autre dépôt et progresser dans l'expérimentation. Ici, plus de boîtier à bord de l'autobus pour les signalements, mais un enregistrement de la consommation de chaque autobus. Celui-ci est transmis par infrarouges au réseau informatique du dépôt, au niveau des postes de charge. Cela va permettre de fixer le cycle d'entretien de la voiture en fonction de cette consommation et non plus en fonction du temps. Cette phase d'expérimentation ne concerne donc plus les machinistes, mais seulement le personnel de maintenance et de garage.

A la mi 91, une autre phase de l'expérimentation va se dérouler au Hainaut. Plus affinée, elle conjuguera, d'une part, l'utilisation d'un boîtier (d'un type nouveau permettant des utilisations multiples) à disposition du machiniste pour l'enregistrement des signalements, et d'autre part, la maintenance à la consommation. Cette expérimentation, qui concernera l'ensemble des 150 voitures du dépôt, prendra en compte également la gestion des entrées et des sorties des voitures. A sa prise de travail, le machiniste, qui aura à sa disposition plusieurs claviers dans la salle du personnel, tapera son numéro de service. Il recevra alors un ticket qui lui indiquera le numéro de sa voiture et son emplacement, et n'aura plus à aller voir le tableau au local des contremaîtres de garage. Lors de la rentrée au dépôt, le boîtier embarqué indiquera au machiniste son emplacement de garage. Ainsi, la mise au point de SAM, compte tenu de sa complexité, nécessite plusieurs phases complémentaires d'expérimentation.



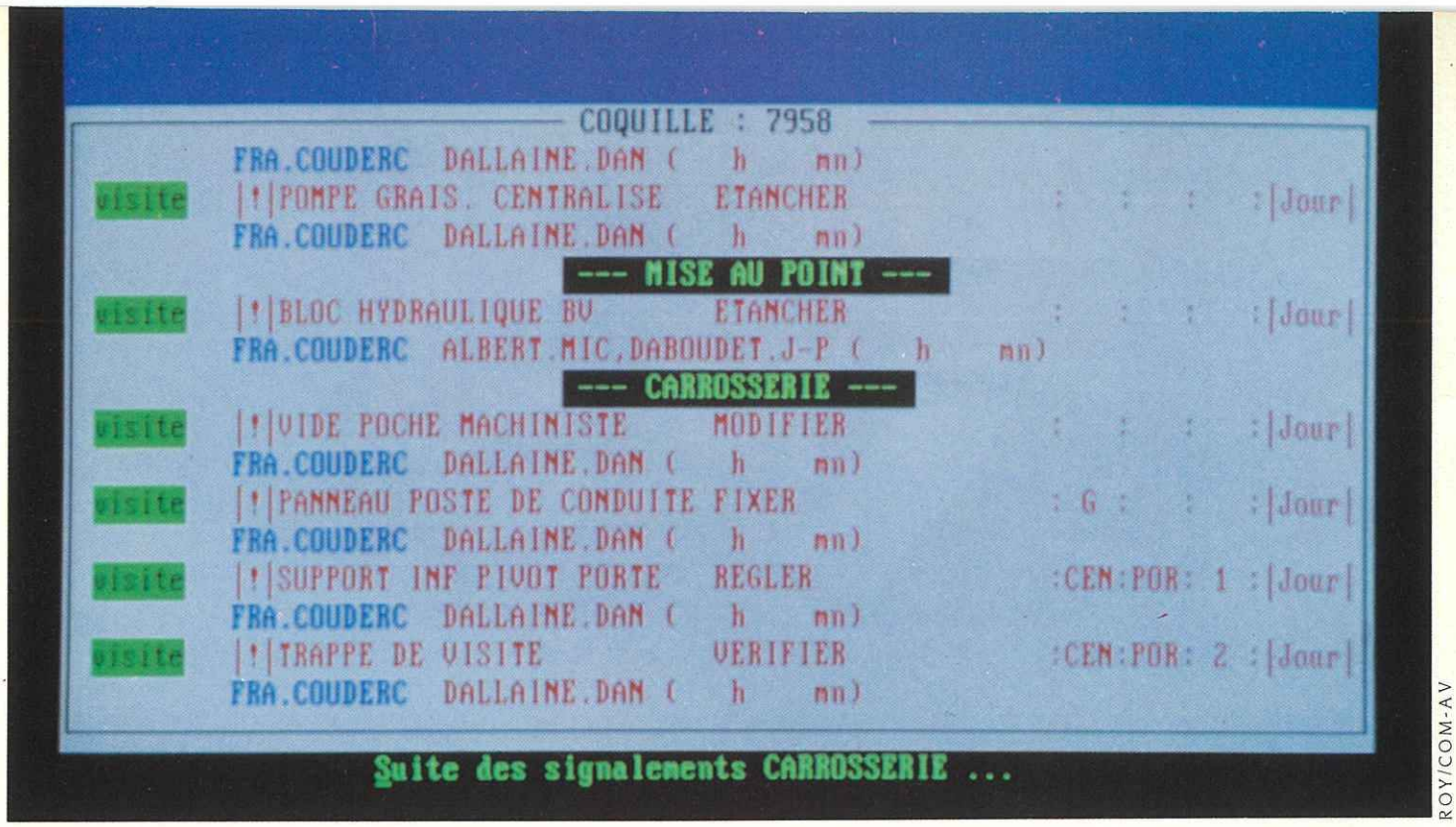
MARGUERITE/COM-AV

Touches utilisées pour l'enregistrement d'un signalement en mode codé.

Touches utilisées pour l'enregistrement d'un signalement en mode codé et lors de la prise de service du machiniste.

Les flèches de défilement et la touche de validation sont utilisées lors de l'enregistrement d'un signalement en mode guidé.

Touches de fin de message utilisées pour préciser le type de signalement.



ROY/COM-AV

La liste des interventions à effectuer sur les voitures du dépôt apparaît directement sur écran.

Un technicien explique

Gilbert Foulon, vous étiez contremaître d'entretien au Hainaut lors du début de l'expérimentation de SAM. Qu'est-ce que cela a changé dans votre travail du moment ?

« Au niveau du contenu du travail, le SAM a actuellement apporté assez peu de changement, par contre il a conduit à revoir l'organisation des tâches de la maîtrise d'entretien. Nous pourrons mieux évaluer son impact lorsque la phase suivante du Hainaut sera exploitée depuis plusieurs mois. »

Et l'informatisation, qu'a-t-elle modifié ?

« Nous faisons beaucoup moins d'écritures et de tâches répétitives mais il est difficile de quantifier les gains réels de temps. Toutes les données étant archivées, nous disposons plus rapidement de renseignements plus nombreux, ce qui permet de mieux suivre le matériel et d'adapter la maintenance. Informatisation et SAM, c'est une façon de quantifier, de chiffrer des données auxquelles on avait difficilement accès. »

Maintenant, quelles sont vos fonctions ?

« Eh bien, je fais partie maintenant de l'équipe de Jacques Bongenaar et je suis l'expérimentation qui vient de commencer à Créteil. Je supervise l'installation de tout le système et forme les contremaîtres de garage et les contremaîtres d'entretien, soit une quinzaine de personnes. Contrairement au Hainaut, il n'y a pas de machiniste à former. Enfin j'ajouterai qu'en plus de Créteil, je participe à l'étude de fonctionnalité de la nouvelle phase de SAM qui aura lieu au Hainaut en 1991. »

Le point de vue d'un machiniste

Alain Lallemand, vous êtes machiniste sur la ligne 60. Est-ce que l'expérimentation SAM a modifié votre travail ?

« Pour le machiniste lui-même, pas franchement. Cela a sûrement beaucoup plus d'intérêt pour l'entretien que pour nous. »

Mais concrètement, comment est-ce que cela se passait ?

« A l'arrivée au terminus, si on avait une avarie, on programmait le signalement sur le boîtier, soit en l'écrivant, soit en rentrant un code. Toutefois on avait encore le carnet de signalements pour compléter s'il le fallait ou si l'on avait une difficulté, étant donné que le système était en expérimentation. »

Pensez-vous qu'il est plus valorisant de se servir d'un clavier que de remplir un carnet ?

« Il faut évoluer avec son temps, mais comme machiniste, on n'y voit pas maintenant une grande utilité. Par la suite, après de nouvelles expérimentations, cela peut nous apporter autre chose. » ■

L'entretien des bus avant SAM

Les opérations de maintenance des autobus dans les dépôts sont organisées afin d'offrir à l'exploitation des véhicules en parfait état de fonctionnement. Elles sont déclenchées principalement à partir des signalements de matériel constatés par les machinistes, des opérations systématiques, et des visites d'inspection passées par le personnel d'entretien.

Les signalements des machinistes

Un carnet de signalement du matériel, à feuillets détachables, est remis au machiniste lorsque l'autobus quitte le dépôt. En cours de journée, toute anomalie constatée doit ainsi être notée immédiatement. A la rentrée de l'autobus au dépôt, le carnet est remis au personnel de maintenance. Le signalement est généralement traité par une équipe intervenant le matin à partir de 4 h avant la sortie des véhicules.

La maintenance préventive systématique

Les visites systématiques sont réparties au cours d'un cycle d'une durée de 48 semaines, à raison de 12 visites de contrôle, de 6 visites de station-service et de 6 visites d'entretien. Les opérations de contrôle consistent à vérifier et à compléter un certain nombre de niveaux et à mesurer la pression ainsi que l'état d'usure des pneumatiques. Les visites de station-service, outre les contrôles cités précédemment, regroupent les opérations de graissage. Lors des visites d'entretien, un certain nombre d'opérations répertoriées, variant en fonction du type de visite, sont exécutées avant les travaux de mise au point et l'essai du véhicule.

Les visites d'inspection

La veille des visites de station-service et d'entretien, une inspection détaillée du véhicule est passée par un agent qualifié ou d'encadrement du service de la maintenance. Les réparations sont réalisées à la suite des visites correspondantes.

L'HEURE DE LA RIPOSTE

MARGUERITE/COM-AV

Avec plus de 280 000 voyages frauduleux certains jours dans le métro et le RER, la RATP devait réagir fermement. C'est chose faite depuis le 1er octobre avec un plan d'action alliant dissuasion et répression.

Avec plus de 280 000 voyages frauduleux pour un jour ouvrable d'hiver — 200 000 sur le métro et 80 000 sur le RER — la fraude constitue un enjeu économique considérable : plus 250 millions de francs par an. L'augmentation du nombre des fraudeurs en 1988 et 1989 a développé par ailleurs des sentiments d'insécurité, de désordre et d'incivisme chez les usagers du métro et du RER ; l'image de l'entreprise et de ses agents s'est trouvée ainsi détériorée.

Une riposte devenait indispensable. « *Il faut habituer les usagers à voir s'exercer une répression intelligente, qui soit en même temps dissuasive* », explique M. Sebban, responsable de l'UDO anti-fraude au Département Métro. Toutes les lignes de contrôle du métro et du RER ont donc été découpées par tranches horaires, et des cibles déterminées en fonction de la fréquence de la fraude et du trafic des voyageurs. Objectif : effectuer un contrôle environ tous les 15 jours au même endroit, à la même heure, pour environ 80 % du métro et du RER, pour créer chez l'usager et le fraudeur l'impression d'une occupation régulière du territoire et augmenter les chances de sanctionner les multifraudeurs. Un plan très précis d'intervention par sites et tranches horaires a été dressé à partir d'observations et de comptages réalisés sur le terrain. Ce quadrillage des lignes doit permettre un partage harmonieux du territoire et une meilleure gestion des interventions des différentes équipes — contrôleurs RER, contrôleurs itinérants et contrôleurs de ligne. Jusqu'alors, les agents de contrôle interceptaient à peine 1 % du trafic par jour, en contrôlant un peu partout sur l'ensemble du réseau. Un chiffre trop faible pour avoir un réel impact auprès des voyageurs... et pour dissuader les fraudeurs. Ce plan ambitieux nécessitait des moyens en hommes. C'est chose faite avec la création de 30 postes et le passage des équipes de ligne de 2 à 3 personnes.

Un nouveau barème des frais de dossier en cas de procès-verbal a été établi : 120 F ; et en cas d'intervention des forces de police : 250 F. Et une nouveauté : le délai « remords » — laissé à l'appréciation du contrôleur — qui permet de supprimer ces frais de dossier si l'amende est payée sous 48 heures ; toutes ces mesures visent à augmenter le paiement immédiat au contrôleur. Elles s'accompagnent d'une nouvelle politique de gratifications qui passent à 10 % du montant de l'indemnité forfaitaire, et à 5 % en cas de paiement pendant le délai « remords ». Parallèlement, le centre de traitement des infractions est en cours de réorganisation.

Des mesures d'accompagnement sont prévues, dont le développement de la coordination avec les forces de sécurité ou de police. Délai prévu pour la réalisation de ce plan à court terme : 2 ans.■

UNE NOUVELLE DONNE

Le 11 décembre, se dérouleront les élections aux CDEP. Entre les Lignes fait le point sur les enjeux de la décentralisation des instances représentatives. Deux administrateurs élus s'expriment.

Depuis les textes relatifs à la démocratisation du secteur public (1983-1984), le conseil d'administration des entreprises publiques constitue l'instance de décisions la plus élevée au sein de celles-ci, et c'est bien pour cette raison que le législateur a prévu que les représentants des salariés y siégeraient à part entière ; c'est donc une instance représentative du personnel dont le rôle est important dans l'entreprise.

A la RATP, le Conseil d'administration est bien le lieu où se prennent les décisions qui engagent l'avenir de l'entreprise, à l'issue d'un débat et d'un vote majoritaire.

C'est le sens de l'article 7 de la loi relative à la démocratisation du secteur public, dont l'alinéa 1er dispose qu'aucune décision relative aux grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'entreprise, notamment sur le contrat de plan, ne peut intervenir sans que le Conseil d'administration en ait préalablement délibéré.

Le Conseil d'administration a, parmi ses attributions, les questions relatives au statut du personnel et au règlement des retraites.

Cela impose que le Conseil d'administration intervienne dans la procédure d'élaboration de modification des textes statutaires.

C'est pourquoi le texte, mis au point par la commission mixte du statut, est ensuite mis à l'ordre du jour du Conseil d'administration, qui délibère et se prononce par un vote ; le texte de la délibération est alors envoyé au ministre chargé des transports, qui l'approuve par « dépêche ministérielle ».

C'est la procédure qui a été suivie pour les récentes modifications statutaires qui ont donné naissance au Comité Régie d'entreprise et aux Comités départementaux économiques et professionnels.

Le Conseil d'administration a donc voté le 26 octobre dernier le nouveau texte des modifications statutaires. Il a été adopté à une large majorité (19 voix pour, 6 contre, 2 non participation au vote). Parmi les élus représentant le personnel, seuls les élus soutenus par la liste CGT ont voté contre, deux autres représentants n'ayant pas participé au vote. Le nouveau texte prévoit la création de dix Comités départementaux économiques et professionnels (CDEP) et d'un Comité Régie d'entreprise (CRE) qui ne peuvent en aucun cas remettre en cause l'unité de l'entreprise.

Chaque Comité Départemental Économique et Professionnel a pour objet de permettre la prise en compte au plus près du terrain des intérêts des agents dans les décisions relatives à la gestion et à l'évolution économique et financière de l'établissement, à l'organisation du travail, à la formation professionnelle des agents et aux techniques d'exploitation et de production.

Le Comité Régie d'entreprise exerce les attributions économiques qui concernent la marche générale de l'entreprise. Il continue à assurer la gestion de toutes les activités sociales et culturelles existantes ou à créer.

Lors de l'examen par le Conseil d'administration du 26 octobre des modifications du statut élaborées par la Commission mixte du statut tendant à la création du Comité Régie d'entreprise et des comités départementaux économiques et professionnels, un des administrateurs élus a demandé au Président une expression écrite sur ce sujet dans ce numéro d'« ENTRE LES LIGNES ».

Le Président-Directeur général a accédé à cette demande et l'a étendue aux autres administrateurs élus.

Deux administrateurs élus représentant le personnel nous ont transmis leur texte. Nous les publions intégralement ci-dessous.

Jacques DARDENNE CFDT

« RENFORCER LA DÉMOCRATISATION DU SECTEUR PUBLIC »

Le débat sur la décentralisation des prérogatives économiques du Comité d'entreprise a fait l'objet de multiples négociations internes, d'une campagne de presse et a permis toutes les rumeurs alarmistes.

Il faut donc aujourd'hui, après la séance du Conseil d'administration du 26 octobre 1990, essayer de clarifier les enjeux de la réforme. C'est ce que je vais tenter de faire ici.

Pourquoi tout d'abord ai-je défendu cette évolution ? Cette réforme va dans le sens d'un rapprochement des agents avec les instances :

— Dix Comités départementaux économiques et professionnels (CDEP) débattront des problèmes économiques spécifiques à leur champ d'activité ;

— Un Comité Régie d'entreprise (CRE) gardera une vue d'ensemble de la RATP en traitant les problèmes économiques centraux et transversaux, et aura l'exclusivité de la gestion de toutes les activités sociales.

Je ne pense pas que le statut du personnel et l'unicité de l'entreprise se défendent par l'agitation médiatique mais plus sûrement en dotant les représentants du personnel de prérogatives essentielles au sein de structures fortes et reconnues à la RATP.

C'est pourquoi je suis sans ambiguïté aux côtés de ceux qui veulent substituer à de simples commissions sans pouvoir réel (les anciens Comités économiques de direction) des comités efficaces,

PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF A LA GESTION DES ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES

Entre la Direction Générale de la RATP représentée par M. Jean-Paul BAILLY, Directeur général adjoint d'une part,

et les organisations syndicales énumérées in fine d'autre part.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article unique - GESTION DES ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES

Dans le cadre de la loi 82-915 du 28 octobre 1982 relative au développement des institutions représentatives du personnel et, compte tenu des spécificités de la Régie autonome des transports parisiens, les activités sociales et culturelles, existantes ou à créer, forment un tout indissociable géré de manière centralisée.

FAIT A PARIS, le 10 OCT. 1990
Le Directeur général adjoint
Jean-Paul BAILLY

Syndicat CGT du personnel d'exécution des services d'exploitation du réseau routier de la RATP (autobus)

Syndicat CGT du personnel d'exécution des services d'exploitation du réseau ferré de la RATP (métro)

Groupement intersyndical des services ouvriers CGT de la RATP

Syndicat confédéré CGT des agents de maîtrise, techniciens, personnel des bureaux et assimilés de la RATP

Groupement intersyndical des ingénieurs et cadres CGT de la RATP

Syndicat "Force ouvrière" de la RATP

Union syndicale force ouvrière des administratifs, techniciens, maîtrises, ingénieurs et cadres de la RATP

Groupement autonome toutes catégories de la RATP

Syndicat autonome traction du métropolitain de Paris

Syndicat autonome du personnel machinistes de la RATP

Syndicat CFDT des travailleurs assurant un service RATP

Syndicat chrétien du personnel RATP (CFTC)

Syndicat indépendant du personnel d'exécution de la RATP

Syndicat indépendant cadres, maîtrise, administratifs et assimilés de la RATP

Union syndicale CGC-RATP

Le nouveau statut prévoit : « Le Comité Régie d'entreprise continue à assurer la gestion de toutes les activités sociales et culturelles, existantes ou à créer » ; « les CDEP n'assurent ni ne contrôlent la gestion des activités sociales et culturelles, confiées au CRE ».
De plus, le 10 octobre dernier, la Direction et les Organisations syndicales signataires, se sont engagées sur la gestion centralisée des activités culturelles et sociales, dans un protocole d'accord (voir ci-joint).

proches des agents, formés d'élus connaissant bien les problèmes de chacun et dotés de moyens de fonctionnement adaptés (les futurs Comités départementaux économiques et professionnels).

Dans les années à venir la RATP devra répondre aux besoins de transports en Région d'Ile-de-France et se préparer aux grands événements internes ou externes, l'évolution technologique avec METEOR, qui influera sur plusieurs métiers, le nouveau siège social et son environnement, l'ouverture du marché européen.

Comment imaginer que cela puisse se faire à travers une seule instance centralisée.

Enfin, la réforme se traduit par une incontestable décentralisation des prérogatives économiques du Comité d'entreprise. Les nouvelles instances décentralisées seront donc armées pour se confronter à la déconcentration présentée lors du Conseil d'administration du 27 avril 1990.

L'heure de vérité a sonné. Ou bien les directeurs de Département, présidents des CDEP, auront les pouvoirs nécessaires pour traiter sur le fond des questions économiques face aux élus du personnel, et la déconcentration se révélera réelle. Ou bien ils ne les auront pas, et la déconcentration rejoindra, comme d'autres projets, le placard des utopies.

Bien entendu, je suivrai la mise en place des nouvelles structures, fin décembre 1990, avec beaucoup d'attention, car je me réserve la possibilité de rouvrir le débat sur la réorganisation de l'entreprise au sein du Conseil d'administration, au cas où la mise en place des CDEP révélerait des dysfonctionnements hiérarchiques incompatibles avec les intentions affichées par le président du Conseil d'administration.

En conclusion, la période qui s'ouvre doit permettre aux agents de la RATP de se réapproprier leur droit d'intervention sur l'économique tout en maintenant une gestion centralisée des activités sociales. Je suis persuadé que les mois qui viennent démontreront la pertinence de cette évolution face aux enjeux posés à l'entreprise publique et à ses agents.

Alain ASTIER

« LE SENS DE MA NON PARTICIPATION AU VOTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION »

Comme tous les administrateurs représentants du personnel, j'ai été élu sur une profession de foi, qui, en fait, n'est autre qu'un programme économique, commun aux syndicats : SAT, CFTC, SAM, GATC et CGC. Programme dans lequel est inscrit entre autres : « *Les administrateurs agiront pour une réelle déconcentration du pouvoir, afin d'assurer, dans l'entreprise, un développement cohérent du dialogue social, en mettant les décideurs au plus près des intéressés.* »

La délibération qui nous a été présentée au Conseil d'administration du 26 octobre correspond bien à l'engagement qui, en fait, est de donner à chaque agent des marges d'autonomie et des capacités d'initiative.

C'est cela la décentralisation, et c'est dans cet esprit qu'a été mis en œuvre, le 1er mai 1990, la déconcentration de l'entreprise.

Afin que les instances représentatives du personnel redeviennent un efficace contre-pouvoir face aux chefs d'établissement, il est logique, aujourd'hui, de les mettre en cohérence avec les nouvelles structures de l'entreprise. C'est bien au sein des Comités décentralisés économiques et professionnels que les agents trouveront la possibilité de traiter rapidement leurs affaires au mieux de leurs intérêts.

J'ai la conviction que la décentralisation reste la meilleure voie pour l'avenir de l'entreprise.

Je suis persuadé qu'une RATP modernisée dans son organisation et dans les mentalités sera plus efficace et performante, renforçant ainsi la qualité du service public. Par là même, elle préservera son statut d'entreprise et celui des agents : unicité de la RATP, gestion centralisée des œuvres sociales et culturelles sont maintenues.

Alors que j'approuve la modification du statut du personnel sur ces points, **pourquoi n'ai-je pas pris part au vote ?**

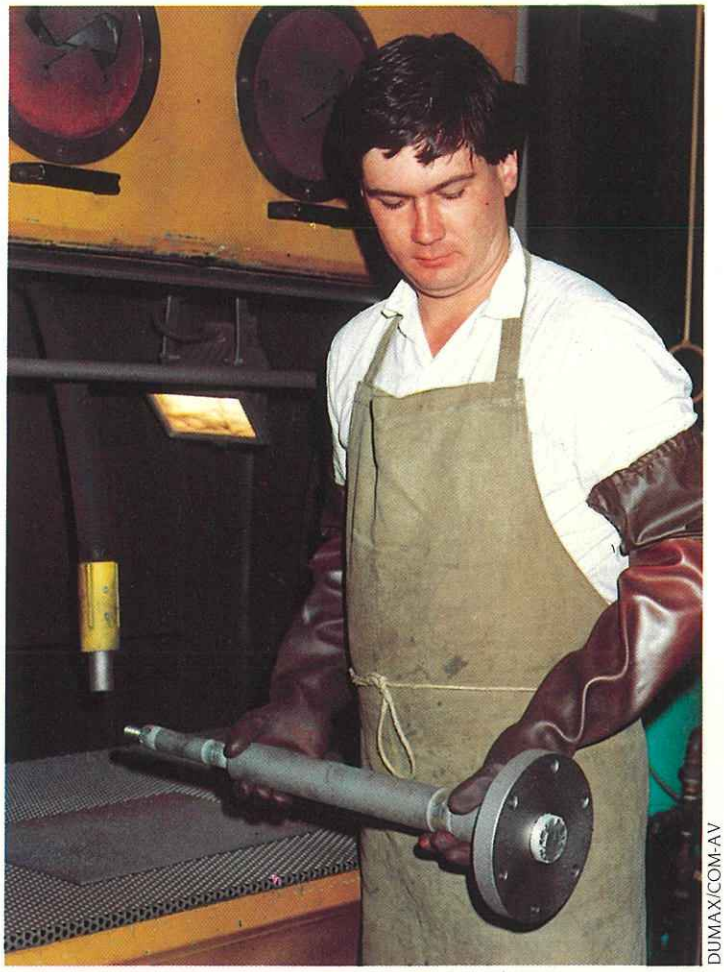
Tout en étant convaincu que l'intérêt du personnel ne peut être défendu avec efficacité et légitimité que si les engagements électoraux sont respectés, j'ai constaté des divergences entre les trois syndicats autonomes qui m'ont soutenu lors des élections au Conseil d'administration :

— le SAT s'oppose à cette modification,

— le SAM et le GATC y sont favorables.

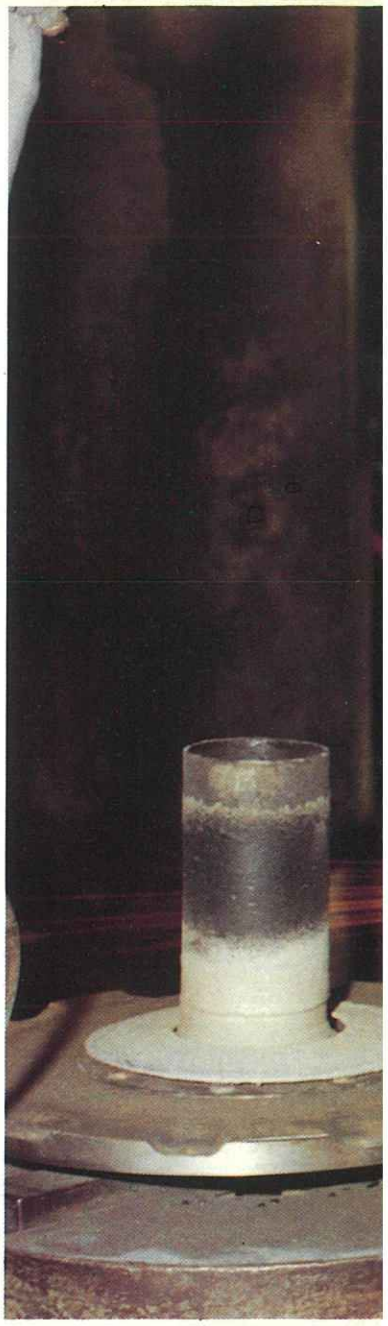
Mon souci de respecter mes engagements électoraux et de favoriser l'unité syndicale m'a conduit à ne pas arbitrer, par mon vote, leur désaccord. Alors que le respect des engagements du programme électoral envers les agents m'aurait conduit à voter POUR.

Pièces usées, introuvables ou rares, coûteuses à changer, pièces neuves à renforcer : ne cherchez plus, l'atelier Mécanique de Championnet a certainement une solution pour vous.



DUMAX/COM-AV

1 Après nettoyage et « remise au rond » au tour, Philippe Léger décape la pièce par grenaillage — projection de particules de métal dur — pour éliminer les oxydes.



CURE DE JOUVI POUR PIECES U

DUMAX/COM-AV

« Ici on fait faire des économies à la RATP ! » En effet, depuis plusieurs années, l'atelier Mécanique de Championnet recharge des pièces par soudage ou par métallisation (80 % de l'activité). On y métallise des pièces usées qu'on ne réussit pas à remplacer, leur approvisionnement étant devenu trop difficile ou leur fabrication arrêtée. A la Régie, il existe beaucoup d'installations industrielles anciennes. On remet à neuf des pièces coûteuses — pour certaines, une telle opération revient deux fois moins cher qu'un nouvel achat. On recharge même sur des éléments neufs pour en renforcer la solidité, pour répondre à des problèmes d'usure ou de corrosion par

DUMAX/COM-AV

NCE SEES

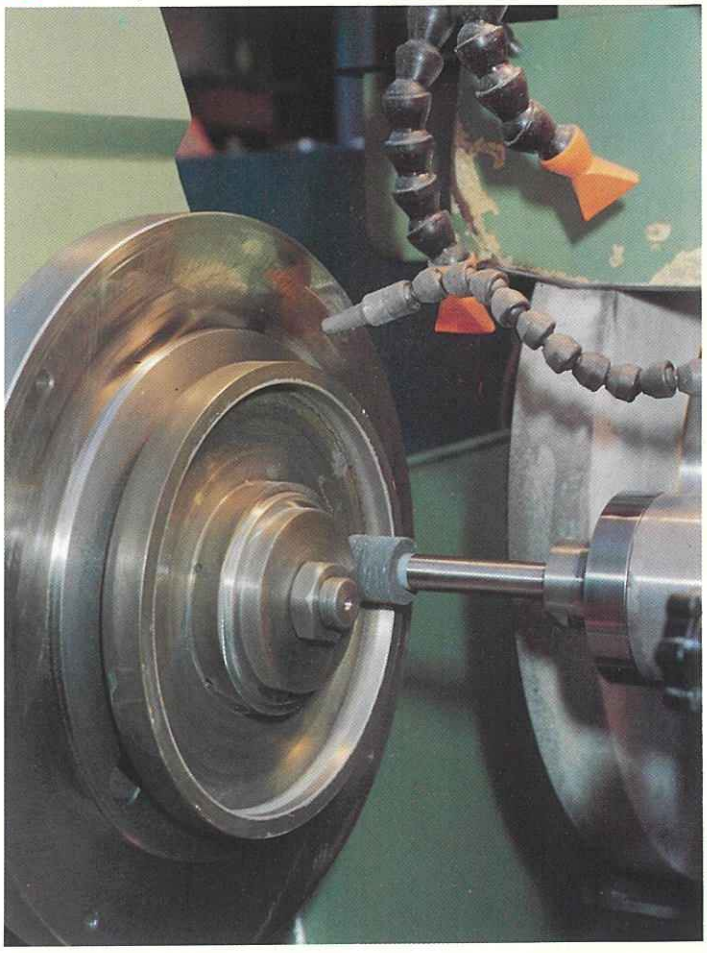
exemple. Les domaines d'intervention sont multiples, cela va des éléments des boîtes de vitesse des bus aux appareils de lavage des carrosseries, en passant par des axes d'escaliers mécaniques ou de transmission de métro... Le procédé est rapide, quelques minutes pour la métallisation, peu coûteux, et permet le

DUMAX/COM-AV

2 Jean Kolczak métallise la pièce par projection de métal en fusion sur la pièce qui est ainsi rechargée. Cette opération doit s'accomplir dans les deux heures qui suivent le grenaillage, pour éviter une nouvelle oxydation.

DUMAX/COM-AV

3 **Enfin, la pièce est usinée ici par Marc Frisch, principalement à la meule, avant de passer au contrôle.**



DUMAX/COM-AV

mariage de métaux durs en surface et moins résistants à cœur. De plus, l'atelier peut traiter des éléments de moindre valeur que les entreprises extérieures ne prennent pas en charge.

A l'atelier, c'est le savoir-faire qui est privilégié, aucune formation n'existe pour les agents qui ont appris leur métier « sur le tas » ; dans le domaine de la métallisation, l'expérience joue un rôle essentiel.

Chaque année, 7 à 8 000 pièces passent par l'atelier, représentant quelque 13 000 heures de travail.

« Pourtant, l'activité pourrait être développée, souligne le chef d'atelier Roland Pagès ; *malheureusement nous ne sommes pas assez connus au sein même de la RATP, surtout en ce qui concerne l'entretien du matériel ferroviaire. Le procédé de métallisation n'inspire pas toujours confiance. Pourtant savez-vous que dans les moteurs de chaque avion, il y a environ 300 kg de métallisation ? Sans problèmes. »* ■

Guerre aux nuisances !

L'atelier de métallisation bénéficie d'une installation particulière, liée à des conditions de travail éprouvantes. Le bruit émis par le pistolet qui chauffe et projette le métal, atteint les 100 décibels.

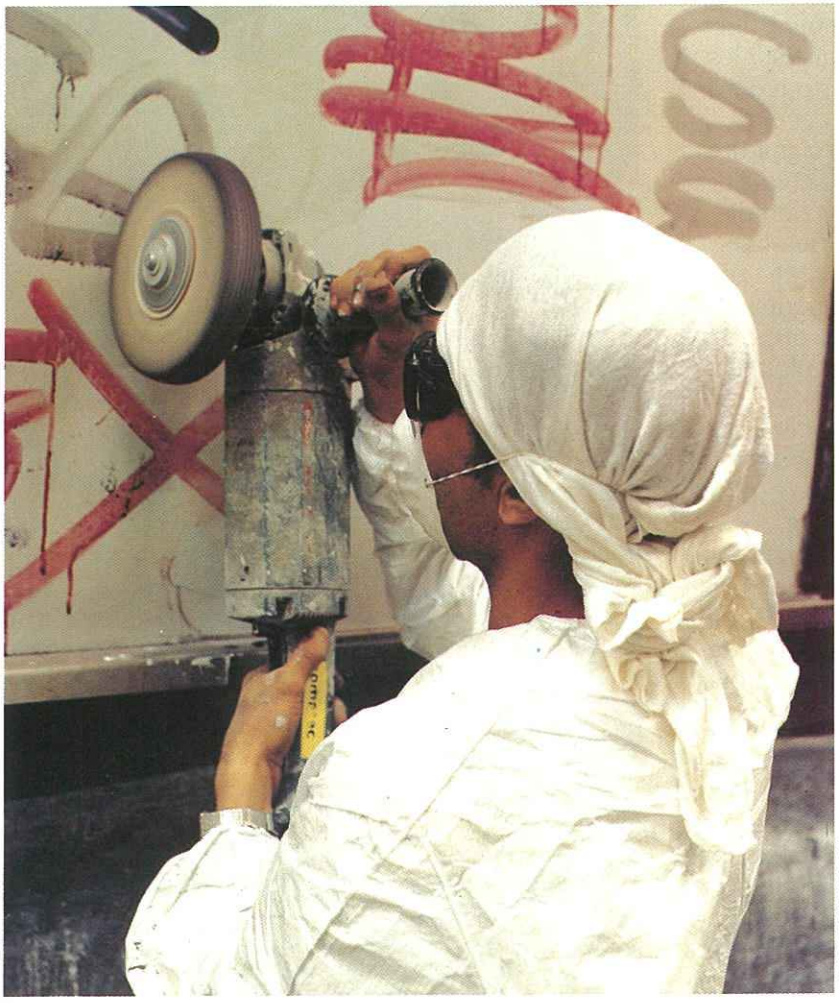
Il a donc fallu insonoriser l'atelier et concevoir un équipement pour les ouvriers chargés de la métallisation : bouchons d'oreilles, casque... un équipement complété par une visière et des vêtements ignifugés qui protègent des projections. Ce type d'installation pose également un problème de pollution. Un système d'aspiration et de dépoussiérage par lavage de ces émanations toxiques a donc été mis en place. Par précaution, le personnel bénéficie d'un suivi médical particulier.

LIGNE 13 : OPERATION « ZERO GRAFFITI »

TAGGERS : ZERO DE CONDUITE

Trois mois, — août, septembre, octobre —, c'est le délai que la RATP s'est donnée cette année pour débarrasser entièrement des graffitis les 60 rames de la ligne 13. Une ligne au banc d'essai pour un nouveau programme-test. Epiphénomènes au départ, les graffitis ont fait « tache d'huile » dans le réseau. Au point de devenir en quatre ans à peine l'une des bêtes noires de la RATP. Chaque jour, 900 voitures circulent maculées dans le métro et le RER ! Sur la seule ligne 13, 98% des trains ont été tagués... « *Les graffitis altèrent la qualité du service et occultent les progrès que la Régie réalise dans d'autres domaines. Ils contribuent au climat d'insécurité qui règne dans le métro et dégradent les conditions de travail du personnel* », souligne Jean-Michel Paumier, le directeur du Département Environnement et Sécurité. « *Comment, par exemple, des agents de contrôle peuvent-ils exercer légitimement leur action dans des voitures graffitées alors que l'entreprise qu'ils représentent se voit bafouée chaque jour dans son autorité...* »

La vue de trains tachés, salis, souillés, provoque un tel malaise qu'il fallait réagir. L'opération « Zéro graffiti » doit permettre de valider de nouveaux procédés d'effaçage et de protection. Finis les spectres (1) qui salissaient les rames pourtant nettoyées. Avec de nouvelles techniques, on parvient à éliminer les traces que laissaient subsister les procédés classiques de nettoiement. Mieux : l'application de vernis protecteur facilite l'enlèvement de futurs graffitis. Réparation certes, mais côté prévention aussi, la RATP s'interroge : comment diable peut-on parvenir à décourager les graffiteurs qui, de jour, taguent au nez et à la barbe de tout le monde et réussissent même de nuit à pénétrer dans le réseau ? « *Il faut agir vite et fort* », observe Jean-Michel Paumier. Vite, car les taggers doivent être pris de vitesse. Fort, car seule une démarche globale coordonnant l'action de l'ensemble des intervenants — exploitation, maintenance, sécurité — pourra être réellement efficace.



THIBAUT/COM-AV

Les tags, graffs et autres sticks reviennent cher à la Régie : 50 MF cette année, cinq fois plus qu'en 1987. Avec l'opération « Zéro graffiti », elle espère bien aller plus vite que les taggers.

Sur le terrain, l'opération « Zéro graffiti » se déroule en deux temps. Dans le premier, les trains sont entièrement réhabilités (c'est-à-dire rénovés). A l'intérieur comme à l'extérieur. Puis ils sont protégés par deux couches de

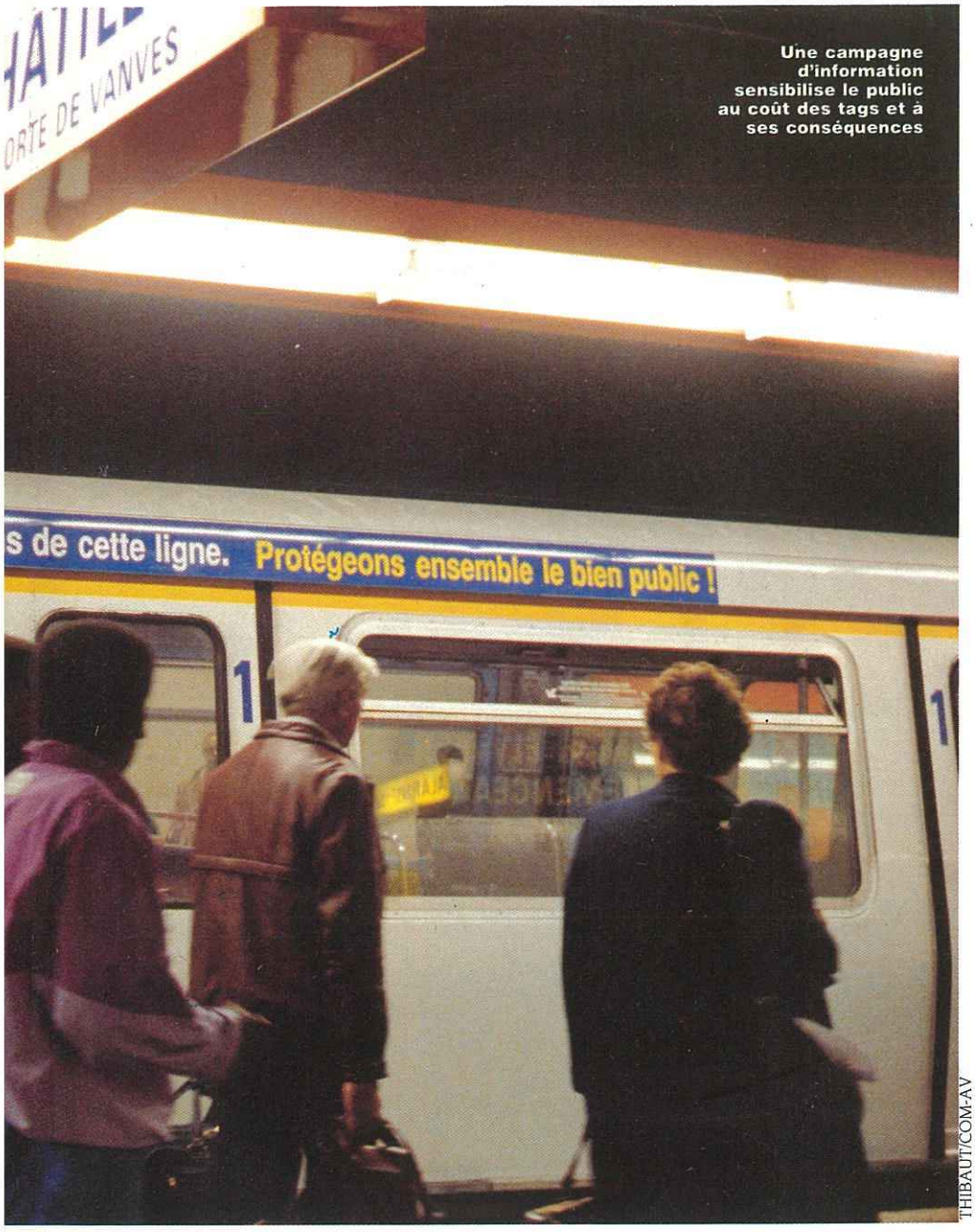
vernis qui ralentissent la pénétration (on dit la « migration ») des pigments des encres et peintures, et facilitent l'enlèvement de nouveaux graffitis. Dans un second temps, les trains remis à neuf doivent être maintenus à un niveau « zéro graffiti ». Ainsi, un train réhabilité ne doit pas circuler graffité plus de 24 heures. Et les trains réhabilités qui dégarent le matin doivent être immaculés. Ces deux principes entraînent des changements d'organisation pour l'exploitation de la ligne. Une procédure allant du signalement au nettoyage des trains a été conçue *« en impliquant le personnel de conduite et l'encadrement de la ligne pour pouvoir traiter les problèmes pratiquement en temps réel »*, précise Jean-Michel Paumier.

Graffiti (origine italienne) : dessin ou inscription griffonné sur les murs, les portes... et partout dans le métro !
Tag (origine anglaise) : signature codée dessinée à la hâte et le plus souvent possible. Actuellement, 95% des graffitis sont des tags.
Stick (de l'anglais, coller) : étiquette autocollante sur laquelle le graffiti a préalablement été dessiné... une façon d'être plus efficace à moindre risque !
Brûlure : dessin élaboré en couleur et d'expression incisive.
Graff : dessin en couleur, plus long à élaborer qu'un tag.
Fresque : cette fois, le graffiteur se hisse au rang « d'artiste », puisqu'il s'agit de peindre de véritables dessins sur des surfaces de plusieurs mètres carrés, en couleur bien sûr.

Parallèlement, un nettoyage des stations et des couloirs de correspondance est prévu pour renforcer l'effort de propreté. De plus, les équipes de la Surveillance générale ont accru leur contrôle avec, entre autres consignes, celle de prendre les taggers en flagrant délit. Jour et nuit, les sites de garage et les terminus de la ligne 13 sont gardés par des maîtres-chiens. Enfin, le terminus de Châtillon-Montrouge, de loin le plus important, a été doté d'un système de télésurveillance pour détecter les intrusions. « *Nous avons mené de front, volets techniques (réhabilitation- protection-nettoyage) et actions de surveillance. Mais les agents ont vraiment compris l'importance de ces mesures lorsque les rames sans graffiti ont commencé à rouler.* » Si le vernissage et le gardiennage, et une partie de la réhabilitation, sont sous-traités à des entreprises extérieures, le rôle des agents dans la réussite de l'opération n'en demeure pas moins décisif. C'est le Département du Matériel Roulant Ferroviaire qui a mis au point les procédés de réhabilitation. Leur application est également contrôlée par les agents de la RATP. Quant au maintien à niveau « zéro graffiti » des rames réhabilitées, il repose essentiellement sur la mobilisation de tous les agents de la ligne. Côté finances, la RATP a dû se doter de moyens importants pour permettre aux voyageurs comme à ses agents de porter un regard neuf sur le réseau : 50 millions de francs cette année, soit cinq fois plus qu'en 1987 ! L'opération de la ligne 13 coûte à elle seule 5,5 millions de francs. Au total, la Régie a dépensé 100 millions de francs entre 1986 et 1989 pour lutter contre les tags, graffs, sticks, brûlures et fres-

DUMAX/COM-AV

Jean-Michel Paumier, directeur du Département Environnement et Sécurité : *« Il faut agir vite et fort »*.



Une campagne d'information sensibilise le public au coût des tags et à ses conséquences

THIBAUT/COM-AV

ques en tout genre (voir lexique) des virtuoses du feutre et de la bombe de peinture !

« *Il faut que l'opinion publique sache que ces sommes que l'on dépense sont autant de millions que nous ne pouvons consacrer à d'autres améliorations comme l'installation de nouveaux escaliers mécaniques, la rénovation des stations, ou l'achat de nouveaux trains* », insiste Jean-Michel Paumier. D'où l'importance qu'attache la RATP à la campagne de sensibilisation qu'elle lance envers les agents comme envers le public. « *L'opinion publique doit être convaincue que cette opération est plus bénéfique au consommateur qu'à l'entreprise. A partir du moment où le voyageur paie, il est normal qu'il ait des exigences. Dans des voitures graffitées, le service lui paraît dévalué, donc trop cher.* » A la mi-octobre, la courbe de graffitis que dresse chaque semaine le service Propreté-robotisation présentait certains signes de fléchissement. Peut-on crier victoire ? « *Nous sommes en période de rodage. Il est trop tôt pour savoir comment les taggers vont réagir. Les graffitis ne vont pas disparaître subitement.* » « *Le métro de New York a mis cinq ans pour gagner son pari, aucun train ne reste graffité plus de 24 heures, c'est donc possible à Paris !* » précise le responsable du Département Environnement et Sécurité. Les rames qui circulent sur « la 13 » seront les premières à rouler sans graffiti. Mais en réalité, cette opération marque le lancement d'une campagne plus vaste. Ligne après ligne, c'est l'ensemble du réseau qui bénéficiera progressivement de cette remise à neuf. « *La ligne 13 était la plus touchée. Il aurait été trop coûteux et trop pénalisant pour l'exploitation de lancer cette opération en bloc* », explique Jean-Michel Paumier. Aujourd'hui donc, la ligne 13 ouvre le chemin aux lignes 3, 3bis, 8 et vraisemblablement à la ligne B du RER, puisque l'extension de l'opération est projetée sur ces lignes pour 1991. Les rames rénovées de la ligne 1 et celles repeintes de la 5 seront vernies pour rouler toujours plus propres. Bon voyage !

(1) Spectre : trace de graffitis qui subsiste après un nettoyage classique.

LE PRIX DU TAG

Si les graffitis font leurs premières apparitions dans les stations du métro en 1986, le phénomène prend de l'ampleur dès l'année suivante avec, pour cibles, les armoires métalliques de quai. La RATP repeint, puis riposte avec les « labyrinthes » qu'elle recouvre dès septembre de VRAG, le Vernis Réticulé AntiGraffiti. Mais très vite les surfaces carrossées, carrelées, peintes ou en métal servent de support aux tags.

En 1988, les taggers s'attaquent aux premiers intérieurs des rames. Résultat : 33 000 plans de lignes progressivement remplacés par des plans plastifiés. Petit à petit, les trains qui au départ n'étaient pas protégés sont pris d'assaut. Bandeaux, sièges, portes, vitres, bas de caisses, jusqu'aux girouettes des rames, l'appétit des taggers n'a pas de limite. En 1988 toujours, les peintres de la Régie appliquent pour la première fois la formule du 24 heures chrono sur les voûtes et les plafonds peints.

En 1989, les équipes spécialisées dans l'enlèvement des graffitis se mettent au travail sur et dans les voitures. Moins courtisé au départ par les graffiteurs, le RER se voit emporté dans la danse infernale. La RATP renforce progressivement les équipes spécialisées de « dégraffitage » (1) des trains et développe le gardiennage dans les terminus des lignes. Enfin, deux faits (les derniers!) à noter depuis la mi-90 : la pierre devrait être protégée par de nouveaux procédés (bonne nouvelle pour la station du Louvre !) tandis que l'opération « Zéro graffiti » lance deux nouveaux vernis. Au total, la Régie a repeint quelque 6 000 m² d'armoires métalliques, 60 000 m² de parties métalliques, des milliers de mètres carrés de voûtes, etc. Le budget de la lutte antigraffiti a pratiquement quintuplé en cinq ans seulement. De 9 millions de francs en 1987, il est passé à près de 50 millions cette année. L'opération « Zéro graffiti » pourrait bien être un antidote efficace contre la boulimie des ... « graffitomanes » !

(1) Dégraffitage ne figure pas dans le dictionnaire, mais il est couramment utilisé dans le langage parlé.

Après un premier nettoyage au solvant, les parois du train sont lustrées, poncées et polies.

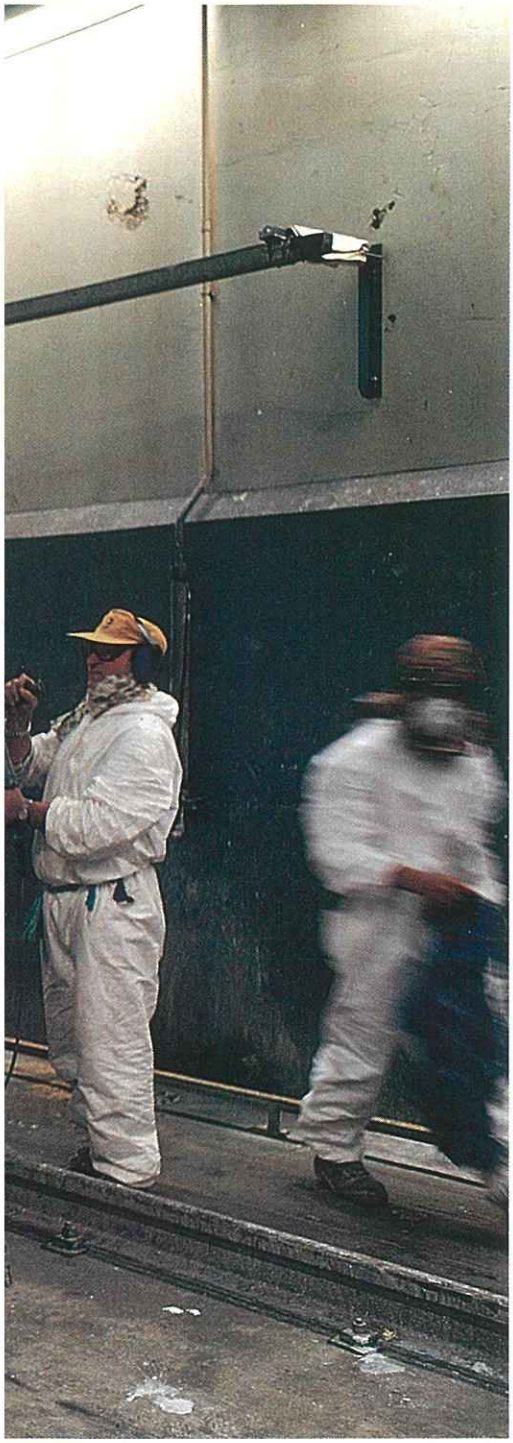
LA 13 A NEUF

Du contrôleur à l'agent de nettoyage, l'opération « Zéro graffiti » mobilise toutes les

Lundi 1er octobre. Il est 14 heures. La rame 001 pénètre dans l'atelier de Pleyel et s'oriente vers la voie 1. Celle qui est la plus éloignée des bureaux. Le train progresse lentement, tel un énorme serpentin fatigué au lendemain d'un carnaval insolite. Noir, fuchsine ou bien vert, rose, jaune : depuis des mois, les taggers ont pris un malin plaisir à barbouiller la rame de leurs signatures, les « tags », ces initiales qui évoquent des noms de guerre comme CKC pour « Cruel Killers Crew » (1). Même constat à l'intérieur des voitures. Bandeaux, plans de ligne, coins salon, sièges et vitres, tout a été barbouillé. Spectacle surréaliste...

Pourtant, à l'atelier de Pleyel où sont réhabilitées une par une les 60 rames de la ligne 13, ce lundi 1er octobre est un jour comme les autres. Comment se déroule une réhabilitation ? Et combien de temps dure-t-elle ? Changement de bandeaux, pose de plans de ligne protégés, une équipe de trois agents de l'atelier a déjà préparé l'intérieur du train.

15 heures : une quarantaine d'ouvriers spécialisés se dirigent vers la voie 1. Masqués, gantés, les oreilles protégées par des casques antibruit, ils portent une combinaison blanche des pieds à la tête. On dirait des cosmonautes du nettoyage. Soudain, les



THIBAUT/COM-AV

‘nergies sur la ligne 13.

voilà qui attaquent au solvant les parois du train pour un premier nettoyage grossier. Puis démarrent aussitôt après le lustrage à l'aide d'une pâte abrasive mise au point par l'atelier et qui n'attaque pas la peinture du train. Une trentaine de ponceuses à feutre se mettent à vibrer. Le bruit est assourdissant. La poussière vole. Centimètre après centimètre, la surface du train est frottée, poncée, lessivée, polie. Il faut E-LI-MI-NER les tags comme leurs spectres (les traces de graffitis lavés selon les méthodes classiques de nettoyage).

18 heures : pause. 18 h 15 : nouveau chahut. Et ainsi jusqu'à 23 heures, l'heure de la relève de la seconde équipe. Dans la nuit, les parois seront enduites d'une double couche d'un vernis protecteur qui ralentit la migration des pigments des encres indélébiles (2) et facilite l'enlèvement de nouveaux tags.

Le lendemain matin, les agents de l'atelier réceptionnent le train pour s'assurer qu'il est en parfait état. La métamorphose est saisissante ! A 8 heures, le train repart en service. Fièrement. « *Le coût de réhabilitation d'une rame est de 103 000 francs. Au total, la Régie a dépensé 5,5 millions de francs pour l'opération sur la ligne 13* », explique le chef de l'atelier de Pleyel, Jean-Paul Pinoteau.

A l'atelier, la campagne a été également bien accueillie. « *Cette opération nous permet d'apporter une réponse aux gens qui pensent que la Régie ne fait rien pour résoudre le problème. Avant, on avait l'impression de ne pas avancer. Avec cette nouvelle méthode et grâce aux procédés techniques mis au point par le Département du Matériel Roulant Ferroviaire, le travail des ouvriers est efficace.* » Les taggers pourtant n'ont pas dit leur dernier mot. Combien de temps un train réhabilité va-t-il rester sans inscriptions ?

Ce lundi 1er octobre, une autre rame est immobilisée depuis 8 heures du matin sur l'un des sites de nettoyage au terminus d'Invalides. Six ouvriers frottent la paroi maculée de graffitis griffonnés la veille. Ici, pas de bruit de ponceuse. Tout juste celui des chiffons que l'on essore. Le travail paraît dérisoire. Il sera pourtant redoutablement efficace. La première, puis la seconde couche de vernis mettront quelques minutes à partir. N'empêche. Elles emporteront avec elles toute trace de violet. La rame sera ensuite à nouveau enduite de vernis. Et ainsi de suite...

« *Pour dégraffiter les rames auparavant réhabilitées, on dispose, de jour, de deux zones de nettoyage et trois de nuit,* explique Eric Sablonnière, inspecteur de ligne. *Actuellement, nous avons besoin de 50 trains en période de pointe pour maintenir une bonne fréquence. Même en tenant compte des révisions techniques, la marge de manœuvre est suffisante pour respecter le délai des 24 heures au-delà duquel on s'interdit de faire circuler un train graffité. La coordination entre les quatre terminus de la ligne a dû être renforcée. Cela rend l'exploitation déjà complexe plus difficile. Mais les agents sont motivés par ce défi.* »

Si l'on veut maintenir les rames réhabilitées au niveau « zéro graffiti », il faut tout d'abord bien repérer celles qui ont été à nouveau salies, puis décider du moment et du lieu où elles seront nettoyées. Dans les rames comme dans les bureaux, agents de manœuvre, sous-chef de terminus, conducteurs, tout le monde participe à cette procédure. « *Dans la journée, on signale les trains tagués au PML d'Invalides dès qu'on les répère. Mais on ne peut pas voir tous les graffitis. C'est en prenant le service qu'on les repère très facilement, car on traverse la rame* », explique Jean-Pierre Gey, l'un des conducteurs, en ajoutant : « *Rouler dans des trains dégraffités, c'est vraiment autre chose !* »

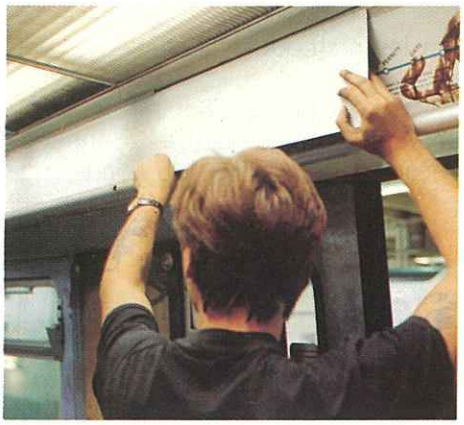
Puis l'équipe du PML d'Invalides se charge d'immobiliser la rame signalée en coordination avec les autres terminus. Nadia Provost, sous-chef terminus, explique : « *Les trains graffités sont arrêtés au plus tard en fin de service. Bien souvent, on le fait après les heures de pointe. Avec la moitié des rames réhabilitées, les rotations tournent bien. Mais ne risque-t-on pas de manquer de place quand les 60 rames seront revernies ? Pour le moment, on va plus vite que les taggers. En fait, l'opération "Zéro graffiti" porte bien son nom.* » Même écho de la part de Patricia Benteur, contrôleuse de ligne : « *Il était temps que la Régie réagisse ! J'ai honte quand je monte dans certaines premières classes. Pour nous, ce n'est pas facile de verbaliser. D'ailleurs, faut-il réellement le faire quand une personne en sous-classement voyage dans une voiture qui ressemble à une poubelle ?* »

THIBAUT/COM-AV

Les spécificités de chaque produit utilisé par les taggers sont étudiées en laboratoire à la RATP pour mettre au point le solvant adéquat.

Remises à neuf, vernis, nettoyage, motivation des agents d'exploitation : tous ces efforts auraient été vains si la RATP n'avait pas renforcé les dispositifs de surveillance. Le 12 août dernier,

Un agent de l'atelier de Pleyel retire les bandeaux, cibles favorites des taggers.



Les bandeaux graffités sont ensuite remplacés par des bandeaux de tôle émaillée, plus résistants aux agressions graphiques.

Après un nettoyage grossier, le plan de ligne détérioré est recouvert d'un plan neuf protégé contre les graffitis et autres tags.

Deux agents dans la première phase de nettoyage d'un caisson à l'atelier de Pleyel.

Un film plastifié « anti-tags » recouvre la surface du caisson qui retrouve alors sa couleur d'origine.

THIBAUT/COM-AV

6 trains, soit 30 voitures, étaient graffités en une nuit dans le seul site non gardienné de la ligne. « *Parfois on se demande comment les taggers sont si bien informés...* », observait à Carrefour-Pleyel Jean-Paul Pinoteau. De nuit comme de jour, les quatre terminus de la ligne sont maintenant protégés par des maîtres-chiens. Points de pénétration et baies d'aération ont été condamnés. S'il n'y a pas eu d'intrusion au terminus de Châtillon-Montrouge depuis six mois, c'est probablement grâce aux caméras de télédétection. Le 15 septembre dernier, une bande de douze taggers, à peine arrivée sur le quai, a rebroussé chemin, laissant le long du train des dizaines de bombes de peinture. Les équipes de la Surveillance générale veillent, quant à elles, et patrouillent, le « bip » à la ceinture, les kilomètres de couloirs sur la ligne. « *J'ai participé à une trentaine d'interpellations* », raconte un agent de la Surveillance générale. « *Si le graffiti est important, on relève l'identité de l'individu, on dresse le constat des dégâts. Puis on le conduit auprès d'un officier de police judiciaire. Là, on dépose une plainte. Il faut toujours rester vigilant dans ce genre d'intervention. On ne sait jamais ce qui peut arriver. Les graffiteurs savent ce qu'ils encourent.* » Les taggers aiment le risque. Mais pas au point de se laisser prendre en flagrant délit...

Si la RATP lave plus blanc, c'est avec la bénédiction du public. Sur les quais de la station Invalides, les voyageurs découvrent les bandeaux bleu-blanc-jaune collés sur les rames et qui annoncent la campagne.

« *J'ai 20 ans. C'est ma ligne et j'ai honte. J'espère que cette campagne servira à quelque chose.* » « *Je suis pour la propreté (...).* » « *Je viens de province et on connaît maintenant les mêmes problèmes sur les murs des maisons (...).* » « *Il faudrait être plus sévère avec les taggers (...).* »

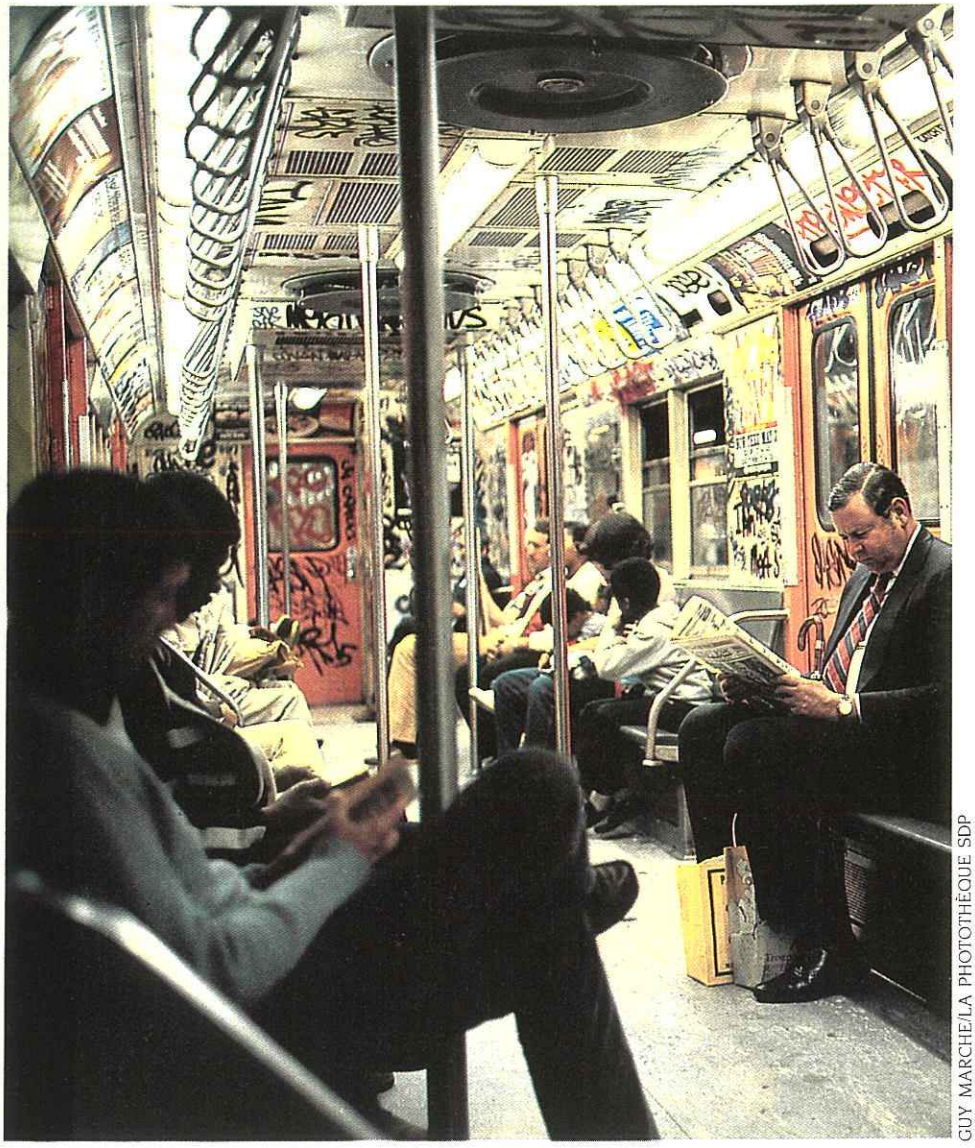
Tandis que certains accueillent favorablement l'opération, d'autres ouvrent le débat : « *Il faudrait aussi que les taggers s'expriment dans des lieux véritablement artistiques (...)* » ; cela empêchera-t-il les tags de se propager comme des champignons ?... La réponse reste en suspens. En attendant, sur la ligne 13, les rames continuent de rouler, plus blanches que jamais ! ■

(1) Cruel Killers Crew : bataillon des tueurs cruels.

(2) Les encres véritablement indélébiles sont interdites dans le commerce au grand public. Ce sont donc des imprimeurs complices des taggers qui les écoulent sur le marché.

NEW YORK : LE METRO SORT DU TUNNEL

Lancé en 1984, le plan antigraffitis du métro de New York porte aujourd'hui ses fruits.



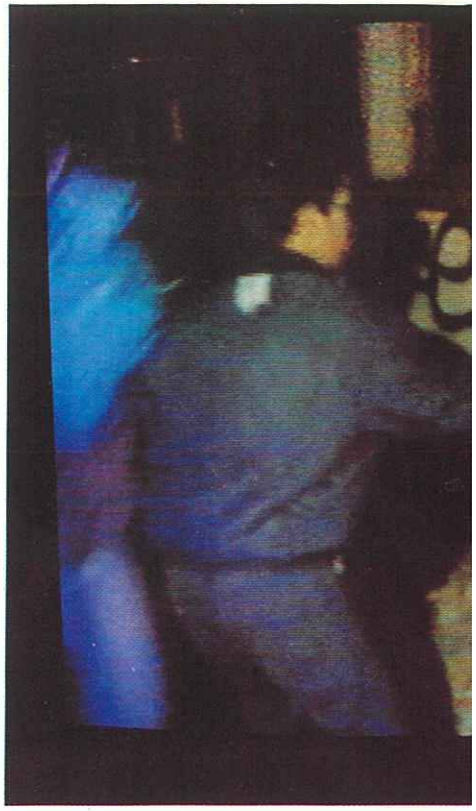
GUY MARCHE/LA PHOTOTHÈQUE SDP

Le métro new-yorkais au début des années 80.

Avec 380 kilomètres de réseau, plus de 6 300 voitures et un trafic de 1 milliard de voyageurs par an, le métro new-yorkais est le premier à avoir battu le record mondial de... graffitis ! C'est en 1976 qu'apparaissent les signes annonciateurs de la tempête qui va souffler sept ans durant sur les 25 lignes du réseau. Et ce, sans que les responsables du métro new-yorkais réussissent à trouver des solutions vraiment satisfaisantes. Au départ en effet, ils s'échinent à repeindre inlassablement les voitures : une remise en peinture pour chaque voiture par an. Outre la lourdeur qu'occasionnait une telle démarche, le coût se révéla vite exorbitant (60 millions de francs par an) et la démarche ... vaine. Au début des années 70, le matériel roulant était tellement vétuste, le vandalisme, lui, tellement florissant que les efforts déployés pour repeindre les voitures étaient aussitôt anéantis. En outre, pas question à cette époque d'espérer obtenir une aide financière quelconque de la ville alors marquée par le chômage, la délinquance, la drogue et l'endettement !

Jusqu'au jour où les choses changent d'allure avec l'arrivée en 1984 d'un nouveau patron. Fort de son expérience réussie dans les rames de Philadelphie, celui-ci met en place un programme musclé et novateur, « Clean Car Program ». La clef de voûte en sera le principe du nettoyage en 24 heures de toute voiture graffitée. Dès 1984, 400 voitures sont remises en état, puis 1 500 en rythme de croisière. Deux ans et demi à peine après le premier coup de propre, la moitié des rames était réhabilitée. La force du programme sera aussi celle de crédits imposants (150 millions de francs dès 1984, plus les années suivantes). Pourtant, la véritable originalité de la démarche est venue à travers une palette complète de mesures engagées pendant et au-delà de cette phase de grand lessivage : renouvellement du matériel vétuste (1), surveillance accrue, actions répressives accélérées par un service spécialisé, information des médias, opérations médiatiques autours des groupes de volontaires de la lutte antigraffitis à l'instar des « Guardian Angels », sans oublier le renforcement des équipes spécialisées de nettoyage. Celles-ci passeront de 700 personnes en 1983 à plus de 1 500 en 1988 ! Résultat au bout de cinq ans : la plupart des graffitis disparaissent dans les 2 heures, car ils sont enlevés en fin de parcours de ligne, sur des voies de nettoyage pendant la journée en dehors des heures de pointe, la nuit dans des garages, et surtout en fin de journée, car c'est le moment préféré des graffiteurs. Lorsqu'en 1976 les responsables du métro new-yorkais sont venus consulter leurs voisins d'outre-Atlantique pour leur demander conseil, la réponse a été « faites comme nous, soyez sévères ! ». Aujourd'hui, les regards sont tournés vers New York ! ■

(1) 7 millions de francs seront investis chaque année de 1982 à 1991. En 1992, 1/3 du matériel sera neuf (sept ans d'âge).



LA REVOLTE DU TAG

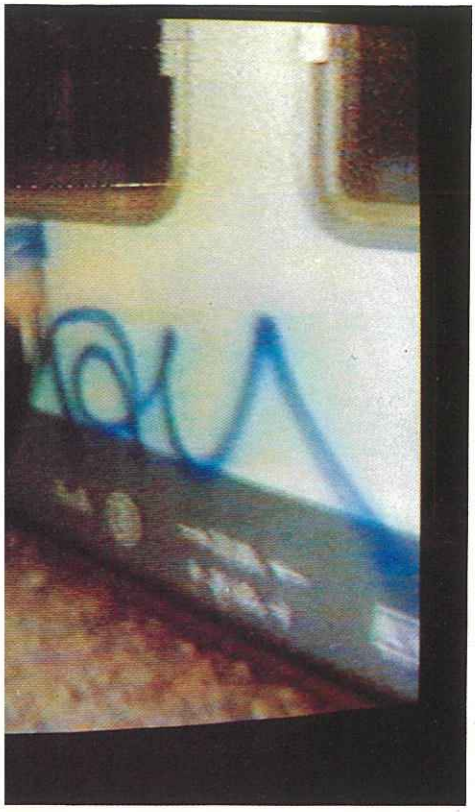
Les taggers ? Leurs signatures envahissent la cité et pourtant ils demeurent pour

Question lancinante : qui sont les taggers ? De chères petites têtes blondes qui se permettent une simple partie de cache-cache ou des individus organisés prêts à plonger dans la délinquance et le vandalisme ? Des lycéens perméables à l'effet de mode ou bien des bandes frustrées par leurs conditions de vie et pour qui taguer est quelque chose de plus radical ?

En fait, le tagger ne correspond pas nécessairement à l'image caricaturale que s'en font souvent les gens. Fils de César ou fils de rien, « *les taggers se recrutent dans les couches sociales les plus diversifiées, et il est difficile de dresser le profil type "du" tagger* », comme l'explique le sociologue Michel Kokoreff qui a mené une étude sur les tags dans le métro (1). New York, Londres, Stockholm, Amsterdam... Paris depuis 1986. « *En dépit de son caractère marginal et illicite, le phénomène des graffitis est un fait culturel à part entière en raison de sa dimension transnationale. A Paris, le phénomène touche essentiellement les garçons de 12 à 21 ans — la majorité se situerait entre 15/16 ans — en mal d'intégration ou de reconnaissance sociale. Ils sont 3 000 mais peut-être beaucoup plus. Très souvent, ils ont des difficultés avec leur famille ou l'école. Puis les années passent, et l'on décroche avec l'âge pour s'investir dans d'autres activités, non sans avoir au préalable remis le... marqueur aux plus jeunes* », note Michel Kokoreff.

« *Je tague. J'écris mon nom. Je veux le voir partout. Sur les murs, les façades d'immeubles, dans la ville, le métro. Le plus grand possible. Le plus visible possible. Le plus longtemps possible. Plus c'est risqué, plus ça me plaît* », racontait un tagger lors d'un reportage télévisé. Si les motivations des taggers sont variées, on trouve là encore des traits communs qui poussent ces jeunes à marquer un territoire de leur nom. Certains ont le souci d'une esthétique. Pour eux, les tags représentent un art de la rue. Mais ce que recherchent la plupart des taggers, c'est avant tout le plaisir d'inscrire leur nom, de le voir, le plaisir de défier la Loi, celui de prendre des risques. Dans ce jeu, il faut également montrer — prouver — qu'on est performant. D'où la spirale infernale de la prolifération des tags comme celle de la surenchère. Même entre eux, les taggers se défient, car il faut faire mieux, plus grand, toujours plus difficile et plus dangereux. Pour d'autres pourtant, taguer est avant tout un cri de révolte. Révolte contre la Société que l'on brave, et avec elle, les institutions qui la représentent. Cri de « rage » que l'on a quand on se sent exclu, dominé. Mais aussi cri de « haine » comme s'il s'agissait d'une « *mise à mort symbolique de l'univers adulte* », précise Michel Kokoreff.

S'ils constituent des milieux fermés, les taggers se retrouvent fréquemment entre eux le week-end, lors de soirées ou de concerts. Quand ils vivent en banlieue, ils se rencontrent dans leurs cités ou dans des terrains vagues, mais aussi dans la ville, les magasins de disques, aux Halles. « *Ils se reçoivent, discutent de leur projet, cherchent de nouveaux lettrages.* » Pour agir, ils se regroupent le plus souvent. « *C'est plus sûr, et ils savent jouer de leur image et du sentiment d'insécurité qu'ils inspirent* », explique le sociologue. Mais alors, pourquoi se sont-ils tournés vers le métro? Et pourquoi a-t-il grâce, à ce point, à leurs yeux ? « *Pour eux, c'est une véritable institution : on y débute sa carrière et on se doit d'y faire ses preuves. D'ailleurs, le phénomène s'est répandu dans le métro parisien par*



SUTTON/COM-AV. Photos extraites du reportage d'« Envoyé Spécial » (Antenne 2).

beaucoup une énigme. Michel Kokoreff, sociologue, soulève le voile.

analogie au métro new-yorkais de notoriété mondiale. Le métro est aussi un lieu de passage obligé. Un espace ordonné qui abolit et suscite en même temps des envies d'intervention. Un espace ouvert à tous et qui offre une visibilité maximale. » Et l'on retrouve à nouveau les motivations des taggers !... « *Tout se passe comme si les taggers voulaient opposer leur marquage sauvage au marquage institutionnel de la RATP mis en place dans les années 80 pour se positionner en institution gestionnaire de la ville.* » D'une manière paradoxale, le métro est aujourd'hui victime de son propre succès. Les tags font comprendre à la RATP qu'elle est une institution capitale dans la ville. Bien plus qu'une simple école facile à taguer. Pour guérir de ce mal, plusieurs remèdes. Aux antibiotiques prescrits aujourd'hui par la RATP et à l'homéopathie testée par la SNCF pour tenter d'intégrer certains taggers, le sociologue ajoute la solution du vaccin : une politique d'urbanisme plus accueillante, notamment pour les jeunes. ■

(1) L'étude « les tags dans le métro » a été réalisée avec la participation du Groupement Prospective de la RATP et les chercheurs de l'Iris-Ts. Elle s'est déroulée de juillet 89 à mars 90. Une cinquantaine d'agents, de citadins/voyageurs et de taggers ont été questionnés.

DES TIGS POUR LES TAGS

Le tagger est passible d'une amende de 2 500 francs à 50 000 francs et d'une peine d'emprisonnement de 3 mois à 2 ans (article 434 alinéa 1er du Code civil). En 1989, 427 interpellations ont été effectuées dans le métro ou le RER mais 154 condamnations — seulement — ont été prononcées. Si la loi ne plaisante pas avec la « graffitis manie », dans la pratique, l'action répressive et les suites judiciaires ne sont pas, semble-t-il, suffisantes pour dissuader les plus hardis. D'autant que les interpellations n'impressionnent pas vraiment. Elles peuvent même être considérées comme un attrait supplémentaire. Par ailleurs, les sommes perçues par la RATP au titre de dommages et intérêts sont dérisoires face à l'enveloppe de 100 millions de francs que la Régie a dû engager pour lutter contre les graffitis. Plusieurs raisons à cela. Outre le fait qu'un tagger doit être pris sur le vif, ce qui n'est pas toujours facile, et que, s'il est interpellé, il ne « paiera » que pour le tag pour lequel il s'est fait prendre, il n'est pas rare que les graffiteurs se volatilisent dans la nature... affaires sans suite. Par ailleurs, les tribunaux, souvent indulgents, n'ont pas pris conscience, faute d'information, de l'ampleur des dégâts que provoque ce phénomène. Aujourd'hui, la RATP a décidé de durcir le ton. Afin de mieux tenir compte du coût indirect qu'entraînent les graffitis (personnel, immobilisation de matériel), elle entend augmenter le montant des demandes (1). Parallèlement, la Régie lance une action de sensibilisation auprès des magistrats dans le but de les inciter à être plus sévères. Ferme mais réaliste, la Régie sait aussi faire preuve de pragmatisme. Les Travaux d'Intérêt Général (TIG (2)) pourraient, par exemple, se révéler comme une solution dissuasive plus efficace dans le cas de mineurs non récidivistes. L'expérience, menée trois fois, semble avoir été positive. « *Nettoyer des tags, c'est long.* » Telle était la conclusion d'un ancien tagger après son passage à l'atelier de Saint-Fargeau.

(1) Demandes : sommes réclamées au titre des dommages et intérêts.
(2) TIG : les Travaux d'Intérêt Général contraignent le graffiteur à effectuer des heures de travail pour nettoyer... des tags. Cette procédure entre dans un cadre préjudiciaire.

CHABROL/COM-AV

CHABROL/COM-AV

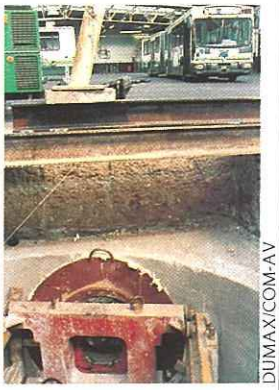
Un VAL à Rennes • Bus verts pour axes rouges • Le 92, un téléphone pour vous • Métro sur pneus • Un agent au triathlon de Nice • Un poète de la peinture

UNE TAUPE SOUS LE DEPOT DE NANTERRE

Une première à la RATP : le 24 septembre, un micro-tunnelier entrait en action sous le bloc atelier du dépôt de Nanterre. Il s'agissait de créer un réseau d'évacuation des eaux industrielles sans perturber la bonne marche du dépôt. Le dépôt d'autobus de Nanterre a ouvert ses portes en 1976. Mais, depuis, la législation concernant les installations classées a évolué en ce qui concerne l'évacuation des eaux provenant des postes de travail, chargées d'hydrocarbures, de boues, de produits lessiviels. Ces eaux doivent maintenant être traitées avant leur renvoi à l'égout. C'est dans ce contexte que des travaux ont été engagés au dépôt de Nanterre pour créer un réseau d'évacuation entièrement nouveau de 130 mètres de long sous le bloc atelier et la zone de charge des autobus, desservant une installation de traitement. Afin de réduire au minimum les perturbations du travail de l'atelier et les nuisances pour le personnel, il a été décidé de recourir, pour la première fois à la RATP, à une technique nouvelle, celle du micro-tunnelier. On connaît déjà les tunneliers qui creusent les tunnels de métro et du RER ou le tunnel sous la Manche. Il s'agit ici d'une technique comparable, mais pour un diamètre intérieur de 300 mm. Un micro-tunnelier « fonctionne » un peu à la manière d'une taupe. La machine est descendue dans un puits d'attaque (voir photo), orientée dans l'axe de la canalisation, calée sur un berceau et poussée par des vérins hydrauliques capables d'exercer une pression de plusieurs dizaines de tonnes. La tête de forage (voir photo) broie le terrain au front de taille.

DUMAX/COM-AV

Tête de forage avant installation sur le micro-tunnelier.



DUMAX/COM-AV

Puits d'attaque avant mise en place du micro-tunnelier.

Les vérins de poussée ont une course de deux mètres. Lorsque deux mètres ont été creusés, les vérins se rétractent. Un élément de canalisation est alors placé sur le berceau et l'opération de poussage est renouvelée. Un courant d'eau à haute pression est propulsé à la tête du forage. A son retour, cette eau charrie des déblais concassés jusqu'au bac de décantation situé en surface. Pour fixer l'axe de la galerie à creuser, un rayon laser vise depuis le puits d'attaque une mire placée à l'arrière de la machine. Toutes les informations sont transmises directement en surface, au poste de pilotage d'où l'on commande le micro-tunnelier.

La méthode traditionnelle aurait amené la démolition d'environ 500 m² de dallage et l'exécution de tranchées qui auraient perturbé le déplacement des bus, neutralisé à tour de rôle les fosses du bloc atelier et les postes de charge en carburant, pendant deux mois environ, ainsi que la machine à laver et le lavage des dessous de caisse. De plus, les nuisances auraient été multiples pour le personnel. Le Département matériel roulant bus a donc été très favorable au procédé. Les travaux ont pu ainsi être ramenés de quatre à trois mois, dont environ un mois d'utilisation du micro-tunnelier. La maîtrise d'œuvre de cette opération est assurée par l'unité décentralisée technique Bâtiments (département ITA).

UN VAL A RENNES

Un groupement d'entreprises comprenant SOFRETU vient de remporter le concours lancé par le Syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération de Rennes (SITCAR). Il s'agissait de l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre des travaux de génie civil et de certains équipements d'une ligne de métro de type VAL (métro automatique de Lille). Cet important contrat permettra à SOFRETU de participer, des études d'avant-projet jusqu'au contrôle des travaux, à la réalisation de cette première ligne dont la mise en service commercial devrait avoir lieu en juin 1997.

LE « 21 » ROULE PLUS PROPRE

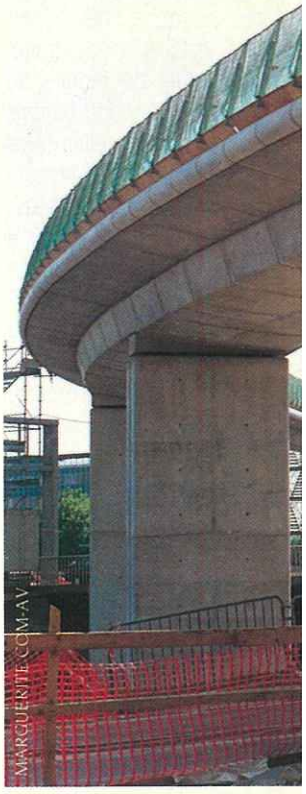
Le diesel devient moins polluant ! Grâce à un filtre à particules qui, en brûlant les suies, permet une meilleure protection de l'environnement (réduction de 75% de la masse des particules émises et diminution de 95% des fumées visibles). Une voiture de la ligne 21 (Porte-de-Gentilly - Gare Saint-Lazare) vient d'être équipée de ce nouveau dispositif ; une présérie de 5 véhicules le sera prochainement et, dans deux ans, tous les nouveaux autobus devraient bénéficier de ce système mis au point avec la société Webasto. Une action qui traduit le souci de la Régie de bien s'insérer dans la ville en limitant les nuisances de ses véhicules.

TRAVAUX TOUS TERRAINS

ITA-AV

ITA-AV

Terrassements réalisés au-de
RER jusqu'à Chessy, pour la d

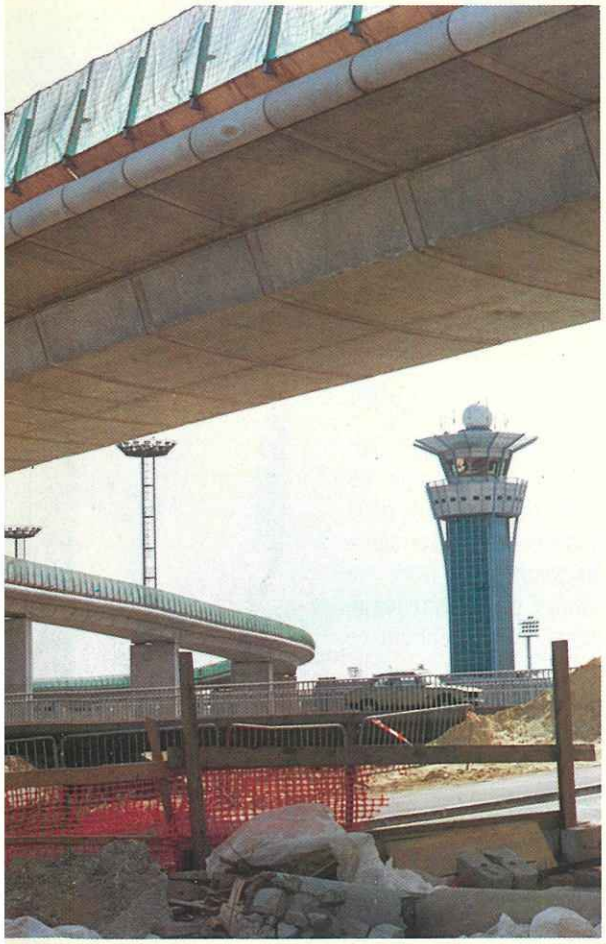


MARQUERITE-COM-AV

Prolongement de la ligne 1 du métro de Pont-de-Neuilly à la Défense. Le gros œuvre de la traversée de la Seine, au milieu du pont de Neuilly élargi de huit mètres, est terminé et la circulation générale a été rétablie de chaque côté des futures voies du métro.

Dans moins d'un an, des rame
entre la station Orly-Ouest e
desservira les aérogares d'Orl

u terminus de Torcy sur le prolongement de la ligne A du erte du futur parc d'Eurodisneyland.



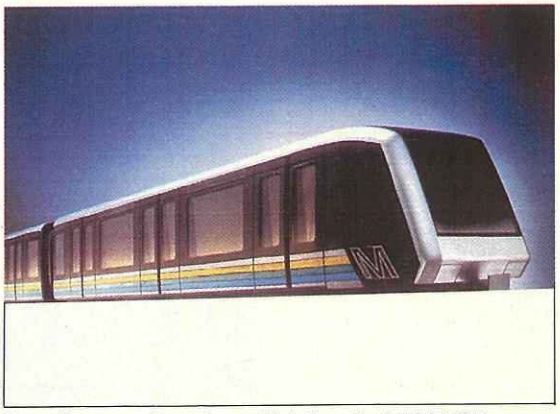
utomatiques circuleront sur ce viaduc d'OrlyVal situé s deux stations Orly-Sud. Rappelons que la ligne epuis la gare d'Antony de la ligne B du RER.

METRO SUR PNEUS : UNE NOUVELLE GENERATION

La RATP vient de passer avec la Société GEC Alsthom un marché pour l'étude et la réalisation de 665 voitures de métro sur pneus d'une nouvelle génération : le « MP 89 ». Ce matériel est destiné à équiper la ligne METEOR Saint-Lazare-Maison-Blanche, ainsi que la ligne 1 Vincennes-Neuilly prolongée à La Défense en 1992 et la ligne 11 Châtelet-Les Lilas.

Le marché prévoit la livraison pour METEOR, fin 1992, de 2 trains prototypes de six voitures et la fourniture de 26 trains de série en 1994 et 1995. Les trains de 6 voitures pour la ligne 1 seront livrés à partir de 1993. Seuls les trains destinés aux lignes 1 et 11 comporteront une cabine de conduite. A l'avant des trains qui équiperont METEOR, une large baie vitrée permettra aux voyageurs de se distraire en regardant le spectacle de la voie et des stations.

L'intercirculation entre les voitures privilégie l'impression d'espace et d'ouverture, facilite les déplacements des voyageurs et accroît la capacité.



DR

Première esquisse du matériel roulant METEOR (Design Roger Tallon ADSA).

L'étude du design prend en compte le nettoiement qui doit être facilité, et les matériaux choisis réduiront les conséquences des graffitis.

EXPO METEOR

Du 8 octobre au 16 novembre, une exposition sur METEOR a été simultanément présentée dans les mairies des 1er, 2e, 4e, 8e, 9e, 12e, 13e arrondissements et à la Préfecture de Paris, 50 avenue Daumesnil, dans le cadre de l'enquête publique se déroulant sur ce projet. Conjointement avait lieu une autre enquête sur le tronçon SNCF Gare-de-Lyon - Châtelet-les-Halles de la ligne D du RER dont la RATP a la maîtrise d'ouvrage déléguée ; avec également une exposition dans les mairies des 1er, 4e, 12e arrondissements et à la Préfecture de Paris.

LES MINI/MIDI DE LA RATP ACCUEILLENT UN PETIT NOUVEAU

41 petits bus sont en exploitation principalement sur les services urbains, dont un minibus Gruau récemment acheté par la RATP, photographié sur l'aire de remisage du dépôt de Belliard. Il a été mis en exploitation sur le service urbain d'Asnières. Son achat permet de renforcer le parc et de tester ce nouveau matériel dans la perspective du renouvellement de certains véhicules. Les autres voitures minibus en exploitation comprennent 22 Master, et dans la catégorie des midibus, de capacité plus importante, 12 CBM, et 6 Van Holl sur le Montmartrobus.

BEDEL

LE CFPR DANS LA COURSE

Dimanche 30 septembre, 60 agents – dont 40 coureurs – du Centre de formation du Département Métro ont participé au XVe Paris-Versailles. Leur but : promouvoir le dynamisme et l'esprit d'équipe du Centre de formation de Lagny, en réunissant un maximum de personnes autour d'un projet extra-professionnel. Une course ouverte à tous, l'essentiel étant de participer. Et, dès le lendemain, ils se préparaient pour une nouvelle compétition : celle du 1er cross national organisé par le CE de la RATP, le 18 novembre.

DR

DR

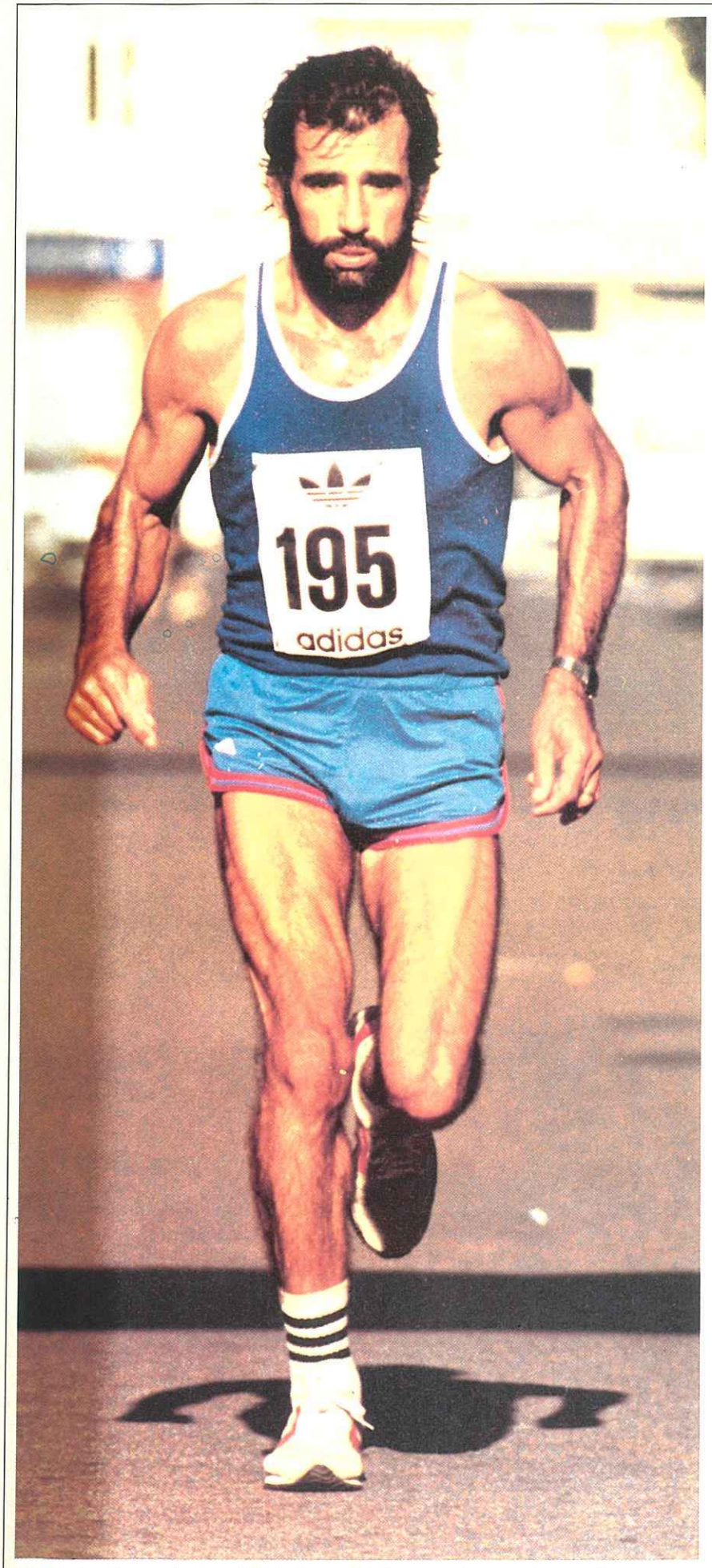
Une scène du « Minotaure », pièce de Marcel Aymé, donnée en novembre et les 1er et 2 décembre en matinée à 15 h, et le 1er décembre en soirée à 20 h 30, par la troupe théâtrale Aurore de la RATP. En première partie : « Partons à la Cambrousse », un spectacle réalisé par Claude Laucournet. De gauche à droite : Martine Grandjean, Claude Laucournet, sous-chef de poste à Gare-de-Lyon RER, Didier Gonon des ateliers de Championnet, Hélène Rodier, Sophie Margalet et Patrick Brunet, machiniste à Croix-Nivert. Représentations au théâtre de l'ASIEM, 6, rue de Lapparent, Paris 7e. Réservation de 14 h à 17 h, au Groupe Aurore RATP, 44, rue des Maraîchers, 75020 PARIS - tél. 40 02 49 39 ou sur le réseau interne RATP 2 49 39.

L'orchestre philharmonique de la RATP donne un concert le samedi 15 décembre à 20 h 30. Au programme, des œuvres de Vivaldi, Prokofiev et Roussel. Réservation par correspondance (avec enveloppe timbrée pour la réponse) à adresser à : Orchestre RATP, 44, rue des Maraîchers, 75020 PARIS. Tél. 40 02 49 36 ou sur le réseau interne 2 49 36.

UN AGENT AU TRIATHLON DE NICE

4 km de natation devant la promenade des Anglais, 120 km à vélo dans le pays niçois et 32 km de course à pied, les trois disciplines s'enchaînant sans aucune pause : Philippe Prudence, gradé de secteur au dépôt de Fontenay-aux-Roses, a concouru à l'épreuve internationale de triathlon de Nice en juin dernier. (ELL n°116-nov. 88 s'était déjà fait l'écho de la participation de cet agent au triathlon de Nice de 1988.) C'est une épreuve internationale d'endurance de haut niveau puisqu'elle réunit des professionnels et des amateurs de 33 pays. P. Prudence a terminé 245e sur plus de 1 000 participants (93e français) : une vraie performance, étant donné le niveau de l'épreuve, pour cet agent qui doit concilier son travail et sa passion du sport, ce qui n'est pas toujours facile.

DR



André Jandie, conducteur RER à Massy-Palaiseau, qui a couru le marathon en 2 h 38 mn.

VITE, HAUT ET LOIN

La section d'athlétisme de l'USMT est classée en 1990 au niveau national en 1re division groupe D. Elle compte 120 licenciés dont 30 jeunes de 10 à 14 ans en école d'athlétisme. Les entraînements, avec quatre entraîneurs et trois moniteurs, se déroulent au stade de l'USMT de la Croix de Berny, les mardis et jeudis de 18 h à 20 h 30, et les samedis de 16 h à 18 h. Pour l'école d'athlétisme, les mercredis de 14 h à 16 h et les samedis de 16 h à 18 h. Dans la section, il est possible de pratiquer toutes les disciplines que comprend l'athlétisme : sprint, demi-fond, fond (piste, route et cross-country), sauts, lancers et marche.

Entre les Lignes a rencontré Gérard Luche, président de la section d'athlétisme de l'USMT. Tour de piste en trois questions.

Quels sont les faits marquants de la saison 90 ?

« Parmi les résultats les plus intéressants, il faut indiquer la 50e place de Jean-Marc Guyot au Championnat de France de cross-country qui a eu lieu à Aix-les-Bains. Serge Gallis a obtenu une brillante 5e place lors du Championnat de France des 25 km vétérans à Soissons. Avec lui, cinq autres athlètes RATP ont participé à cette épreuve. Sur route, mentionnons également la performance de Gilbert Bessières sur 25 km : 1 h 18 mn ; il s'est qualifié pour le Championnat de France de Bordeaux en compagnie de Guy Noiriel. Au marathon, André Jandie (photo), *Serge Gallis et Daniel Touchard viennent de participer au Championnat de France de Nice. »*

Quelques autres performances ?

« Oui, sur piste, les 22 s sur 200 m de Philippe Bidin, les 4,35 m à la perche de Bruno Guilland ; toujours à la perche Olivier de Kernavanois (athlète de haut niveau à la RATP) a atteint 4,60 m, et, en hauteur, Daniel Pillet a franchi 2,05 m. Un junior, Philippe Biskay a réalisé 1 mn 57 s 06 sur 800 m, et Nicolas Ruet, un cadet, a couru le 1 500 m en 4 mn 11 s. Enfin ajoutons que le relais 4×100 m a fait une excellente performance avec 3 mn 22 s 5, manquant de peu la qualification au Championnat de France. »

Quelles sont les perspectives pour 1991 ?

« Indiquons tout d'abord qu'un recrutement à la RATP d'athlètes d'excellent niveau a été réalisé. Cela permettra peut-être de monter d'une division lors des Championnats de France interclubs de 1991. Ensuite, à plus long terme, nous fondons beaucoup d'espoir sur l'école d'athlétisme qui est dotée d'un bon encadrement et sur les relations que nous développons avec les professeurs d'éducation physique de deux collèges de la région. Enfin, l'organisation du 1er cross du CE à Fontenay-les-Briis, le 18 novembre, a permis de mieux faire connaître ce sport au personnel de l'entreprise. »

LE TRAM COMMUNIQUE

Monsieur Tram est dans ses meubles. Gérard Battut, ancien gradé de terminus à la porte de Pantin, s'est installé début septembre dans un local spécialement aménagé (54, avenue Paul-Vaillant-Couturier à La Courneuve), pour recevoir, les mardis et jeudis, de 14h à 18 h 30, toute personne intéressée par le tramway Saint-Denis - Bobigny, ses travaux, son parcours, son matériel, ses avantages... Mais d'autres tâches attendent Gérard Battut : entre autres, assurer le suivi technique de l'information sur le chantier, représenter la RATP dans les diverses réunions d'information locales, piloter les visites de chantier, et veiller à la coordination de l'information entre les différents partenaires concernés par le chantier du tramway.

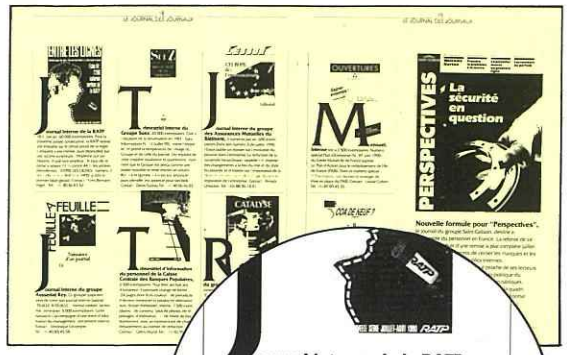
BUS VERTS SUR AXES ROUGES

27 km : c'est la longueur des « axes rouges », mis en place le 11 septembre par la Mairie de Paris, voies prioritaires où le stationnement est interdit. Depuis, on y roule mieux et les bus des lignes les plus concernées (24, 26, 38, 56 et 85) ont vu leurs conditions de circulation s'améliorer.
Meilleure fluidité, régularité améliorée (la plupart des départs s'effectuant à l'heure prévue, sur le 38 en particulier), nette diminution des kilomètres perdus (là encore surtout pour le 38 où une comparaison avant-après donne 5 fois moins de kilomètres perdus).
Un premier bilan positif. A suivre ...

UN POETE DE LA PEINTURE

Du 5 au 18 novembre, un peintre a exposé dans le métro, à la station Champs-Elysées-Clemenceau, aquarelles et dessins à la plume. Amoureux enthousiaste de Paris, cette « ville violente et changeante mais toujours généreuse », Serge-Henry Lupano, conducteur de métro sur la ligne 1 Vincennes-Neuilly, a une passion, la peinture.

Novembre 1961, S.-H. Lupano, monté de son Auvergne natale, découvre Paris. A dix-sept ans, il part pour l'aventure ! Lui qui peint depuis l'âge de sept ans va peu à peu se mêler au monde de la peinture — il aura pour premier professeur Yves Brayer. En 1969, il entre à la RATP : les horaires décalés de son métier de conducteur de métro vont lui permettre de satisfaire sa passion. Mais ce n'est qu'en 1986 que « tout commence » par une exposition à la galerie « La grande chaumière » à Montparnasse. C'est alors une suite ininterrompue d'expositions. Des conférences sont même données aux Etats-Unis sur l'une de ses œuvres. *« Peindre, c'est transmettre, touche par touche, ses sentiments les plus profonds, ses fantasmes les plus cachés, ses désirs les plus refoulés, ses frustrations les plus intimes. »* Les Tuileries, le pont Alexandre-III, la Concorde, il aime et peint Paris, et en particulier les lieux situés le long de la Seine... et de la ligne 1 : *« Je peux peindre avant d'aller travailler, le matin ou après mon travail, l'après-midi. J'emporte toujours avec moi ma sacoche de peintre et je suis tout de suite sur place. »* Aujourd'hui la RATP lui consacre une exposition. *« Je la dois en partie à mon ancien chef de ligne, Patrick Dumas-Delage, qui s'est intéressé à ma peinture... »* Plus de trente aquarelles, « La Bastille », le « Château de Vincennes », le « Jardin des Tuileries », « La Défense »..., une douzaine de dessins à la plume représentant des stations de métro en 1990 et effectués à partir d'anciennes photographies. Conducteur et peintre : deux raisons pour apprécier les œuvres de S.-H. Lupano.



Journal interne de la RATP

10 n° par an, 60 000 exemplaires. Pour la troisième année consécutive, la RATP réalise une enquête sur le climat social de la régie. L'enquête a été menée, puis dépouillée par une société extérieure ; Moderne par ses moyens, d'une rare ampleur ; le taux de réponse a atteint 77 % contre 44 % les années précédentes. "ENTRE LES LIGNES" numéro 3 (nouvelle série juillet-août 1990) publie le premier bilan global. Contact : Yves Bernard Fogel - Tél. : (1) 40.46.43.52

ENTRE LES LIGNES à l'honneur dans « Entrepresse ». Le journal des professionnels de la communication d'entreprise (numéro d'automne 90) cite ELL, avec sept autres journaux d'entreprise, pour son dossier sur l'enquête ECHO 3, paru dans le numéro de juillet-août 90. L'accent est mis sur la démarche suivie pour cette enquête ainsi que sur le taux des réponses qui a atteint 77 % contre 44 % lors des deux enquêtes précédentes.

LE CFPR A LA VIDÉOTHÈQUE

DR

Les amateurs de vidéo et de cinéma réserveront leur soirée du vendredi 7 décembre. Deux formateurs du CFPR présenteront en effet leurs dernières œuvres à la Vidéothèque de Paris (Forum des Halles, porte Saint-Eustache).

Jean-Marie Lafon-Delpit, formateur station, a réalisé un diaporama « Moi, le timbre-poste » sur le cheminement d'un timbre, de la poste à son destinataire.

Michel Bertereau, formateur conduite, consacre tous ses loisirs au septième art (voir ELL n°104 sept. 87). Il présentera « Louise Michel », un court métrage de 16 mn sur la vie de cette anarchiste.

Et pour 25 francs, le prix d'une entrée, vous pourrez peut-être apercevoir sur l'écran les visages connus de certains collègues qui ont participé au tournage.

LE TEMPS DES RETROUVAILLES

« Aider des gamins moins favorisés.... » C'est ainsi qu'une quinzaine d'agents de la RATP ont accompagné cet été, en tant que moniteurs, cinquante-cinq enfants de Paris et de Lille dans le nord de l'Italie, près de Rimini.

La RATP s'associait de cette façon à l'action « Eté chaud » menée par le ministère de l'Intérieur qui permit d'off..ir des vacances à des enfants de milieux défavorisés. Le 23 septembre, une journée de retrouvailles était organisée entre des agents et quelques enfants : une grande journée de balade qui les mena jusqu'en Belgique.

DES PRÊTS POUR HUGO

Des prêts d'un montant total de 415 000 francs ont été accordés par la Régie à 39 agents originaires de la Guadeloupe. Ils ont permis d'aider trente-six familles sinistrées à la suite du passage du cyclone Hugo, en septembre 1989.

Ces aides ont été utilisées pour effectuer des travaux de réparation et ont permis aux agents et à leur famille de se procurer des produits manquant sur place après le passage du cyclone.

UN TÉLÉPHONE POUR VOUS !

La Lettre, Entre les Lignes, le Journal Téléphoné, Manitou... la Communication Interne vous informe. Mais communiquer, c'est l'affaire de tous. Nous avons besoin de vos réactions, de vos propositions, de vos avis.

Un numéro de téléphone est à votre disposition 24 heures sur 24, pour recueillir vos appels. Composer simplement le 92. Chaque message sera pris en compte et, si vous nous laissez vos coordonnées, nous vous répondrons.

FÉLICITATIONS !

Quatre-vingts agents de la Régie ont reçu un prix pour leurs excellents résultats au CPTA pour l'année 89-90, au cours d'une réunion présidée par Josette Théophile, directeur du département Potentiel humain et formation (PHF). Marc Girardot du département Bus et Michel Courtois du service Logistique félicitent les heureux élus.

MARGUERITE/COM-AV

MARGUERITE/COM-AV

PORTRAIT DES AGENTS RATP

Selon le bilan social de 1989 paru récemment, il y a à la RATP :

– 33 356 hommes et 6 422 femmes, dont globalement 1 904 agents originaires des DOM-TOM,

– 2 992 cadres, 7 082 agents de maîtrise, 27 447 agents d'exécution qualifiée et 2 257 agents d'exécution non qualifiée,

– 20 % de femmes parmi les cadres et 19 % parmi les agents de maîtrise,

– 49 % de femmes parmi les administratifs, 45 % parmi les exploitants, 5 % parmi les roulants et 1 % dans les ateliers et sur chantiers,

– 10 % d'agents de 25 ans et moins, 40 % de 26 à 35 ans, 30 % de 36 à 45 ans, 18 % de 46 à 55 ans et 2,5 % de plus de 55 ans.

L'âge moyen des cadres est de 45 ans, celui des agents de maîtrise de 40 ans et celui des agents d'exécution de 35 ans. Leur ancienneté moyenne à la RATP est respectivement de 21 ans, 16 ans et 12 ans et demi.

Le bilan social comprend bien d'autres statistiques qui concernent l'emploi, les rémunérations, les conditions de travail, la formation, les relations professionnelles, les œuvres sociales et avantages sociaux.

La Lettre

La Lettre RATP propose deux fois par mois des informations sur la Régie et son environnement. Avec un éditorial, un dossier d'actualité, des brèves, un témoignage et un point de vue « extérieur ». La Lettre est un complément d'Entre les Lignes. Elle est adressée systématiquement aux cadres de l'entreprise, mais tous les agents qui le souhaitent peuvent la recevoir gratuitement sur leur lieu de travail, en remplissant le bulletin ci-joint.

Nom : ..... Prénom : .....

Matricule : ..... Département : .....

Attachement : .....

à adresser, par courrier intérieur à la COMMUNICATION INTERNE bureau 6-11, Grands-Augustins.

La station des Halles vue par S.-H. Lupano