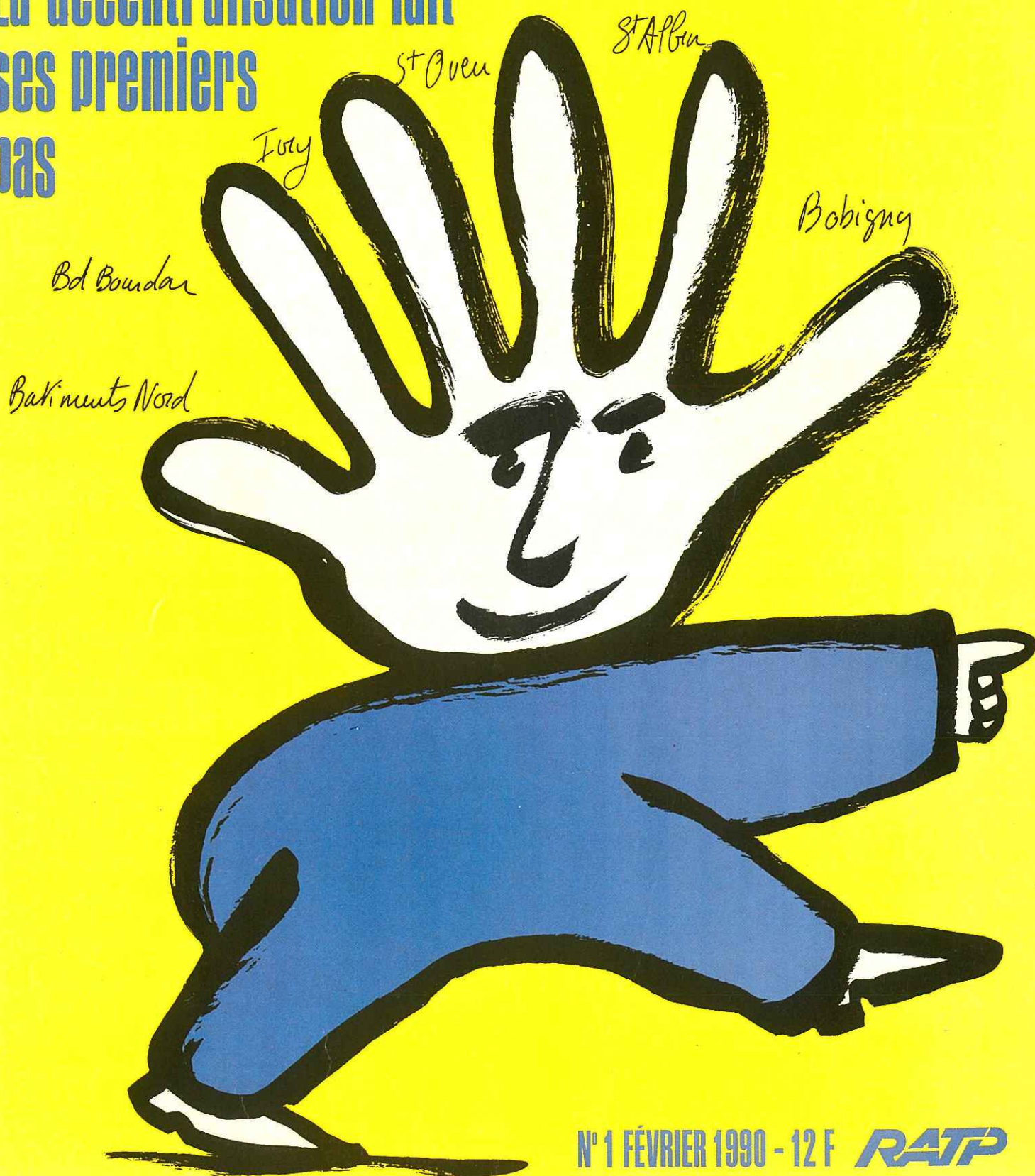


ENTRE LES LIGNES

Meteor de A à Z • Un champion hors ligne • Transporter sans exclure

La décentralisation fait
ses premiers
pas



—3—

METEOR DE A À Z

Les détails de l'avant-projet présenté au Conseil d'administration fin novembre.



—10—

LIGNES DE VIE



—8—

SUIVEZ LE BUS

Le regard des « gradés » sur le nouveau système d'aide à l'exploitation de la ligne 29, ALEXIS.



—11—

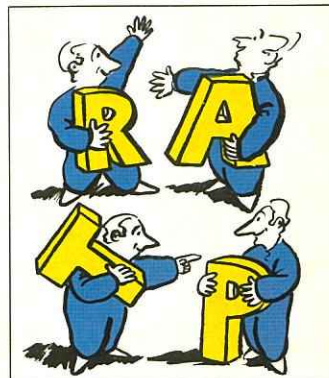
UN CHAMPION HORS LIGNE

Alcide Legrand est machiniste, champion de France de Lutte, et l'un des sept sportifs de haut niveau de la RATP.

—14—

LA TECHNIQUE AU SERVICE DU MÉTIER

GTIM, c'est le nom d'un outil qui permettra de gérer l'entretien des trains du métro et du RER.



—19—

LA DÉCENTRALI- SATION FAIT SES PREMIERS PAS



—17—

TRANSPORTER SANS EXCLURE

Le point sur les mesures permettant l'intégration des handicapés dans les transports en commun.



—29—

ACTU'ELL

Nouv'ell, Telqu'ell, Vous et ell, trois rubriques pour le point de l'actualité de la Régie, en texte et en image.

METEOR DE A à Z

3

Une 14^e ligne
de métro dans
5 ans



Automatisme

Meteor sera une ligne qui utilisera toutes les possibilités des automatismes de conduite. L'automatisation est un gage de régularité, mais surtout de flexibilité de l'exploitation. L'automatisation complète du mouvement des trains permet par exemple de maintenir des fréquences attractives aux heures creuses et en soirée. En cas d'afflux de voyageurs (manifestations au POPB de Bercy, grands départs en vacances dans les gares...) le service pourra être renforcé à la demande. Les études industrielles menées depuis 2 ans dans le cadre des recherches sur l'automatisation intégrale (voir ELL n°113) serviront à préciser au cours des prochains mois les options technologiques relatives à Meteor.

Boa et MP89

La desserte de la ligne Meteor sera assurée par des rames modernes, à roulement sur pneumatiques. Baptisées MP 89, ces rames ont été comparées au métro boa... En fait, les MP89 auront une architecture géné-

rale comparable à celle des matériels roulants actuels : agencement en rames formées de motrices et de remorques indépendantes, montées sur bogies. Une partie de ces MP89 (ils auront des loges de conduite) remplaceront les actuels MP 59 atteints par la limite d'âge. Les autres MP89 (sans loge de conduite) iront sur Meteor. Quant à la possibilité d'une large intercirculation entre les voitures (comme sur les MF88 dits BOA - voir ELL n°118), elle fait l'objet d'études. Au plan technique, les MP 89 seront dotés des équipements les plus performants (motorisation asynchrone, généralisation des systèmes informatiques de contrôle, de diagnostic, d'aide à la maintenance...).

Correspondances

Meteor sera en correspondance avec les 4 lignes du RER, 10 lignes de métro, la nouvelle liaison EOLE (Gare Nord/Est - Gare Saint-Lazare-Condorcet) et les lignes SNCF de Paris-Lyon et de Paris-Saint-Lazare. Tant à la gare de Lyon (la station Meteor jouxtera la gare RER) qu'à Châtelet (Meteor passera entre les stations Châtelet 1

et Châtelet 4) qu'à Saint-Lazare (la station sera située entre Saint-Augustin 9 et Saint-Lazare 3 et 13), l'intégration de la nouvelle ligne avec le réseau actuel sera optimale. De son côté, la SNCF va déplacer vers le nord-ouest la gare de boulevard Masséna, sur la ligne C, afin de créer une correspondance aisée avec la station ZAC de Tolbiac de la ligne Meteor. Tous les trains de la ligne C s'arrêteront dans cette nouvelle gare.

Décharge de la ligne A

Un déficit de 10 000 places à l'heure de pointe en 1995 et de 15 000 places en 2000/2005 : voilà ce qui risquait d'arriver sur la ligne A du RER, entre Gare de Lyon et Auber si la décision de construire Meteor n'avait pas été prise. En offrant une alternative compétitive au RER, la liaison Meteor va soulager la ligne A et lui permettre de retrouver des conditions normales d'exploitation. Dès l'ouverture de la ligne fin 1995, 13 500 personnes devraient abandonner la ligne A entre Châtelet-Les Halles et Auber. En 1996, si

13

Octobre 1989 : l'Etat confie à la RATP la réalisation d'une nouvelle ligne de métro dans Paris. Fin novembre, le Conseil d'administration de la Régie donne son accord sur le schéma de principe de la ligne Meteor. Après vous avoir informés en primeur des grandes lignes du projet (cf. numéro spécial - octobre 89), Entre les lignes vous en présente aujourd'hui le détail.

l'on tient compte des effets conjugués de Meteor, de la ligne D (ouverture de l'interconnexion Nord-Sud-Est via Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon) et d'EOLE, ce sont entre 15 000 et 20 000 personnes qui se détourneront de la ligne A entre Gare de Lyon et Auber. En 2005, le trafic de pointe de la ligne A ne devrait être que de 46 000 voyageurs/heure, contre près de 56 000 aujourd'hui.

Economie

D'après le bilan financier prévisionnel établi pour 1996, les charges directes d'exploitation (énergie, entretien, circulation des trains, personnel...) liées à l'ouverture de Meteor (de la ZAC de Tolbiac à Saint-Lazare) seraient de 51MF. Les recettes d'exploitation (recettes directes + remboursements pour perte de recettes et réductions tarifaires) avoisineraient 43MF. L'ouverture de Meteor soulageant le RER A et plusieurs lignes de métro, cela se traduira par des économies de 26MF sur les dépenses d'exploitation du réseau ferré. Par conséquent, l'ouverture de Meteor

aura un effet positif (+18MF) sur les résultats d'exploitation de la RATP. Toutefois les charges financières annuelles (intérêts des emprunts, amortissement des installations...) engendrées par la construction de Meteor devraient alors approcher 150MF. Au total, l'ouverture de Meteor entraînera un accroissement de 132MF de l'indemnité compensatrice en 1996. Mais compte tenu de la montée en puissance rapide de la ligne et de la diminution progressive de la charge financière des emprunts, l'accroissement de l'indemnité compensatrice ne sera plus que de 54MF en 2001. Si l'on ajoute à ce bilan purement financier les autres gains (temps de parcours, confort, accessibilité) résultant de Meteor, le bilan économique global pour la collectivité s'avère largement positif (+19%).

Finances

Le coût de construction (études, génie civil, équipements et installations fixes) de Meteor entre la ZAC de Tolbiac et la Gare Saint-Lazare est estimé à 3 600MF. L'Etat,

la Région la Ville de Paris et la RATP se partageront le financement. Une partie des crédits nécessaires à la desserte des XIIème et XIIIème arrondissements (650MF) sont déjà inscrits dans le contrat de plan Etat/Région 89/93. Pour sa part la Ville de Paris aurait accepté de payer 450 millions de francs pour le tronçon Tolbiac - Gare de Lyon. En revanche, des discussions sont en cours sur les modalités de financement du tronçon Gare de Lyon-Saint-Lazare. Quant au matériel roulant nécessaire à la mise en exploitation de la ligne (20 rames de 6 voitures du MP89), il représente un investissement de l'ordre de 600MF, financé comme à l'ordinaire sur le budget d'investissement de la RATP.

Géologie

Ligne en grande partie souterraine, Meteor sera construit à moyenne ou à grande profondeur. La plupart des ouvrages (tunnels, stations) seront situés dans une couche relativement compacte de calcaires grossiers. Cet environnement géologique est très favorable à l'utilisa-

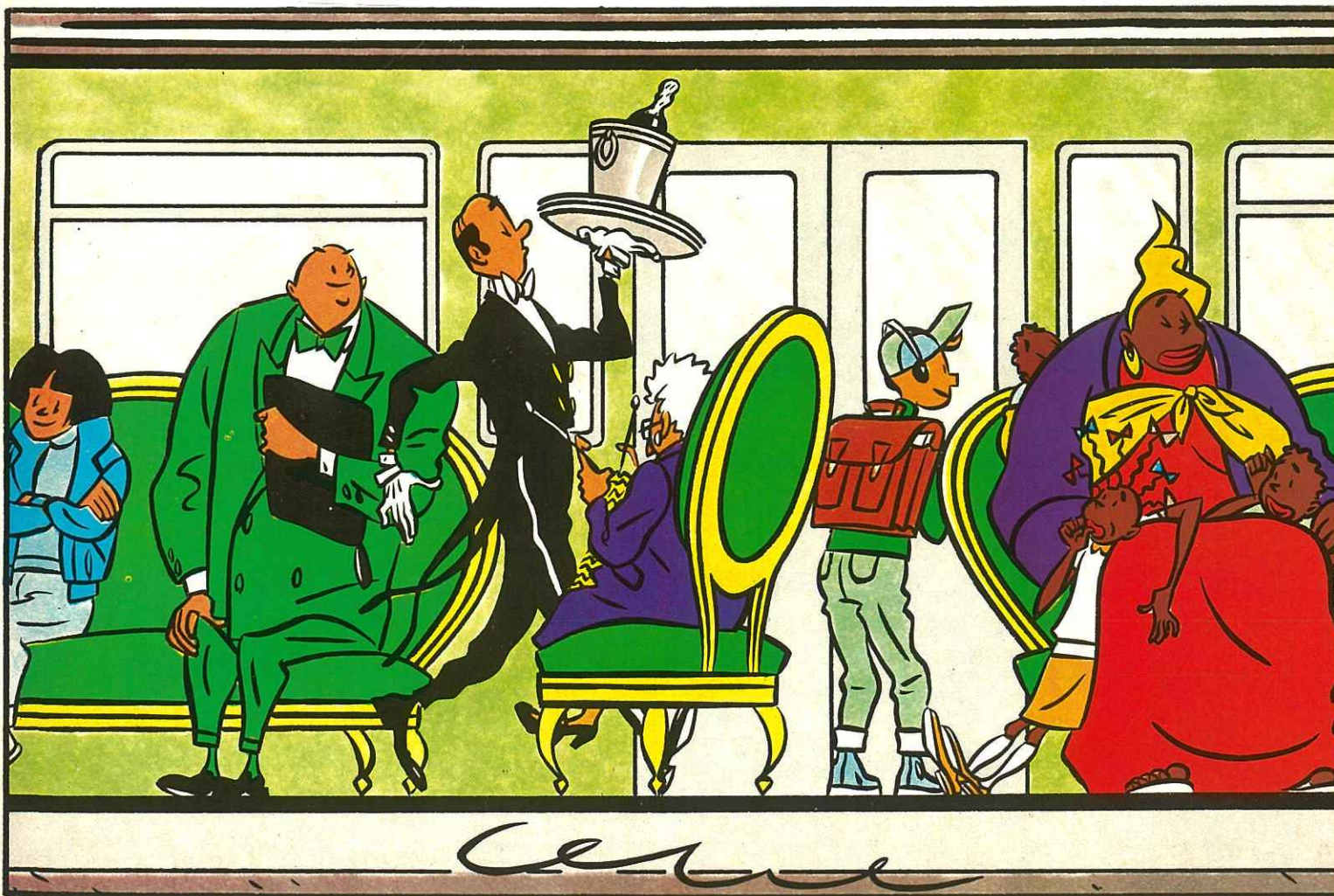
tion des tunneliers pour le forage des ouvrages.

Handicapés

Toutes les stations de la ligne Meteor seront accessibles aux handicapés. Des ascenseurs seront installés pour desservir le niveau des quais. La présence de portes palières permettra d'isoler totalement la voie, réduisant ainsi à zéro les risques d'accidents pour les non-voyants. Enfin, de nombreux escaliers mécaniques équiperont les accès des stations.

Information des voyageurs

Dans les 6 stations en correspondance avec le réseau actuel, l'accès à Meteor se fera par les salles des billets existantes. Des équipements d'affichage, de sonorisation, de télévision et de contrôle seront implantés dans toutes les stations. Les rames Meteor seront sonorisées pour permettre d'y diffuser des messages de service (informations pratiques, annonces en cas



d'incident...). Des Interphones seront à la disposition des voyageurs pour entrer en contact avec le poste de commande centralisée. Une réflexion approfondie sera prochainement engagée pour définir la nature exacte des systèmes d'information nécessaires aux utilisateurs de Meteor.

Juxtaposition

La RATP mènera de front la construction de Meteor et la construction des tunnels de la ligne D entre Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon. En effet, la Régie vient de se voir confier la maîtrise d'ouvrage déléguée des infrastructures souterraines de la future ligne D SNCF. Dans le secteur de la gare de Lyon, là où les infrastructures SNCF et RATP seront juxtaposées, les travaux avanceront de front. Outre une diminution du coût des travaux, cette percée commune limitera la durée des chantiers dans un quartier névralgique de la capitale.

Kilomètre «0»

En plein cœur du XIII^e

arrondissement, à l'angle des rues Patay et Tolbiac : c'est là que se situe l'origine du projet Meteor, le futur Kilomètre « 0 » de la 14^e ligne du métro parisien « Tolbiac/Saint-Lazare ». La station Gare de Lyon sera au PK 3 (point kilométrique) et Saint-Lazare au PK 8. Une fois la liaison totalement achevée entre Cité Universitaire et Asnières-Gennevilliers, Meteor aura une longueur de 17 kilomètres, soit alors l'équivalent de la ligne 1 (Vincennes-La Défense).

Lyon/ Saint-Lazare

22000 voyageurs à l'heure de pointe : voilà ce que les spécialistes prévoient entre la gare de Lyon et le quartier Opéra/Saint-Lazare. Le centre-ouest de la capitale est de loin la plus grosse concentration d'emplois de la région parisienne. Près de 350 000 emplois sont actuellement situés à moins de 600 mètres des futures stations. Meteor. Une majorité de ces emplois est occupée par des banlieusards transitant par les gares

de Lyon, Saint-Lazare et Austerlitz. Ces personnes figurent au premier rang des bénéficiaires de la future liaison Meteor.

Métro Meteor

Meteor : avec un M comme Métro ! Ligne nouvelle et entièrement automatique, Meteor ne sera pas une ligne coupée du réseau métro. Alimentés en 750 volts par un troisième rail et d'un gabarit identique aux métros actuels, les MP89 de Meteor pourront emprunter les autres lignes du réseau dans le cadre de circulations de service (en particulier les échanges avec l'atelier d'entretien de Fontenay). Un raccordement est d'ores et déjà prévu avec la ligne 6 à la station Bercy.

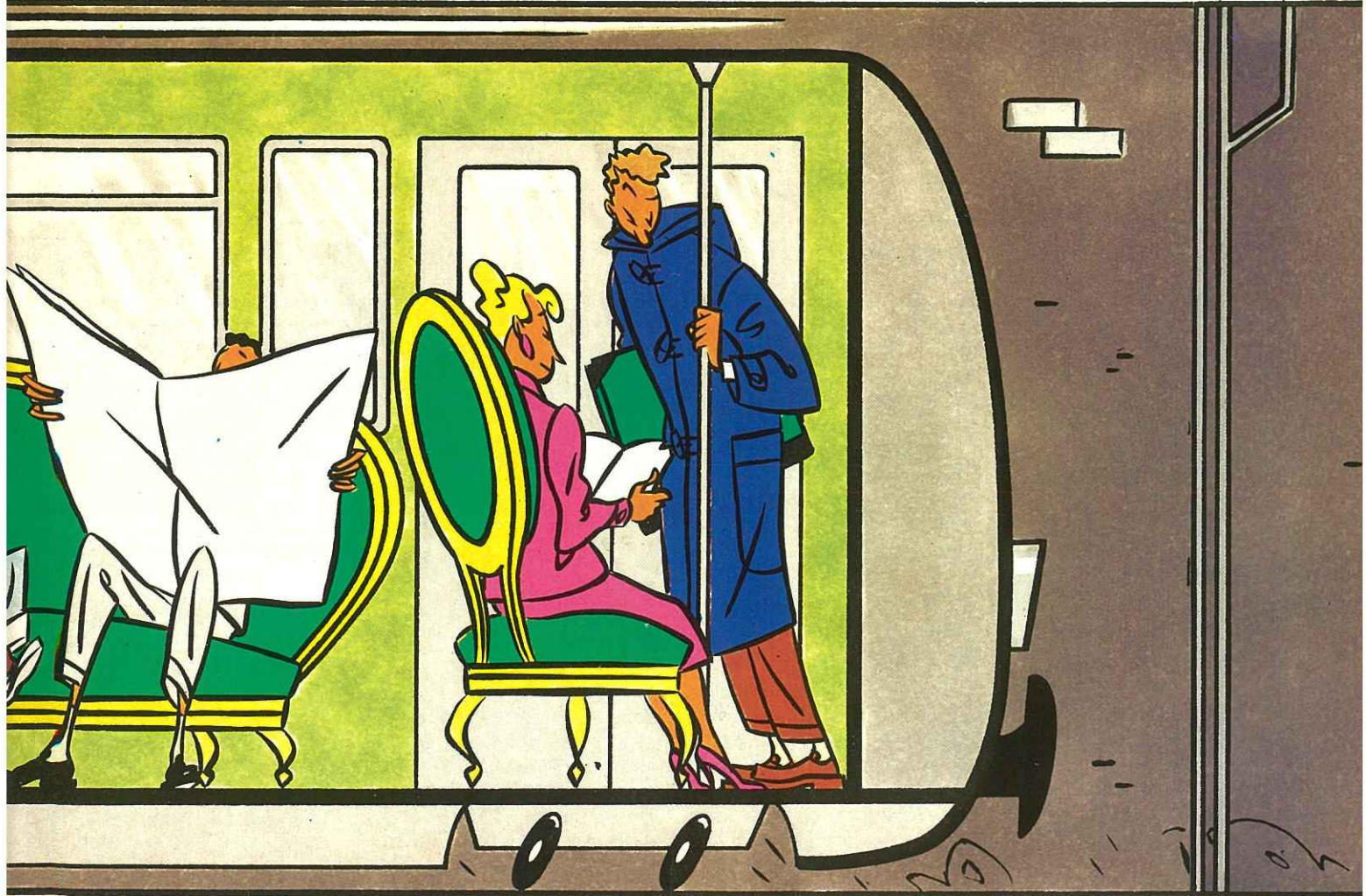
Noël 1995

L'inauguration de la liaison Meteor (Tolbiac/Saint-Lazare) est prévue pour la fin de l'année 1995. Le prolongement vers Maison Blanche pourra être mis en service rapidement, avant de rallier un peu plus tard la Cité Uni-

versitaire. Côté nord, l'extension vers la place de Clichy et le raccordement sur la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13 est à programmer simultanément avec le branchement de la banlieue SNCF de Paris Est sur la liaison EOLE (Gare Nord / Est - Gare Saint-Lazare / Condorcet), afin d'éviter la saturation totale de la ligne 13 dans Paris. Ultérieurement, Meteor pourrait être prolongé dans Gennevilliers, offrant alors une correspondance directe avec la future rocade en site propre sur la RN 186.

Organisation

Depuis le 17 octobre, une équipe projet est en charge du pilotage de l'opération Meteor. Placée sous l'autorité directe du Président directeur général, cette équipe est composée de 9 personnes. Appuyée sur les compétences propres à chacune des directions RATP, l'équipe projet sera le catalyseur des énergies et le garant des objectifs du projet (délais, coûts, implications techniques, sociales et commerciales...). La composition de l'équipe est également



6 le reflet de la volonté de l'entreprise de prendre en compte, dès le lancement du projet, les composantes commerciales, sociales, techniques et économiques de Meteor.

Pollution

Ligne en grande partie souterraine, exploitée avec un matériel sur pneumatiques, Meteor n'engendrera aucune nuisance pour les riverains (bruits, vibrations). En outre, toutes les mesures seront prises, tant pendant les travaux qu'après l'ouverture de la ligne, pour éviter les risques de pollution de la nappe phréatique autour des ouvrages Meteor. Enfin, en induisant une diminution du trafic automobile de 75 millions de véhicules x km dès 1996, Meteor va concourir à la réduction des accidents, du bruit et de la pollution atmosphérique en région parisienne.

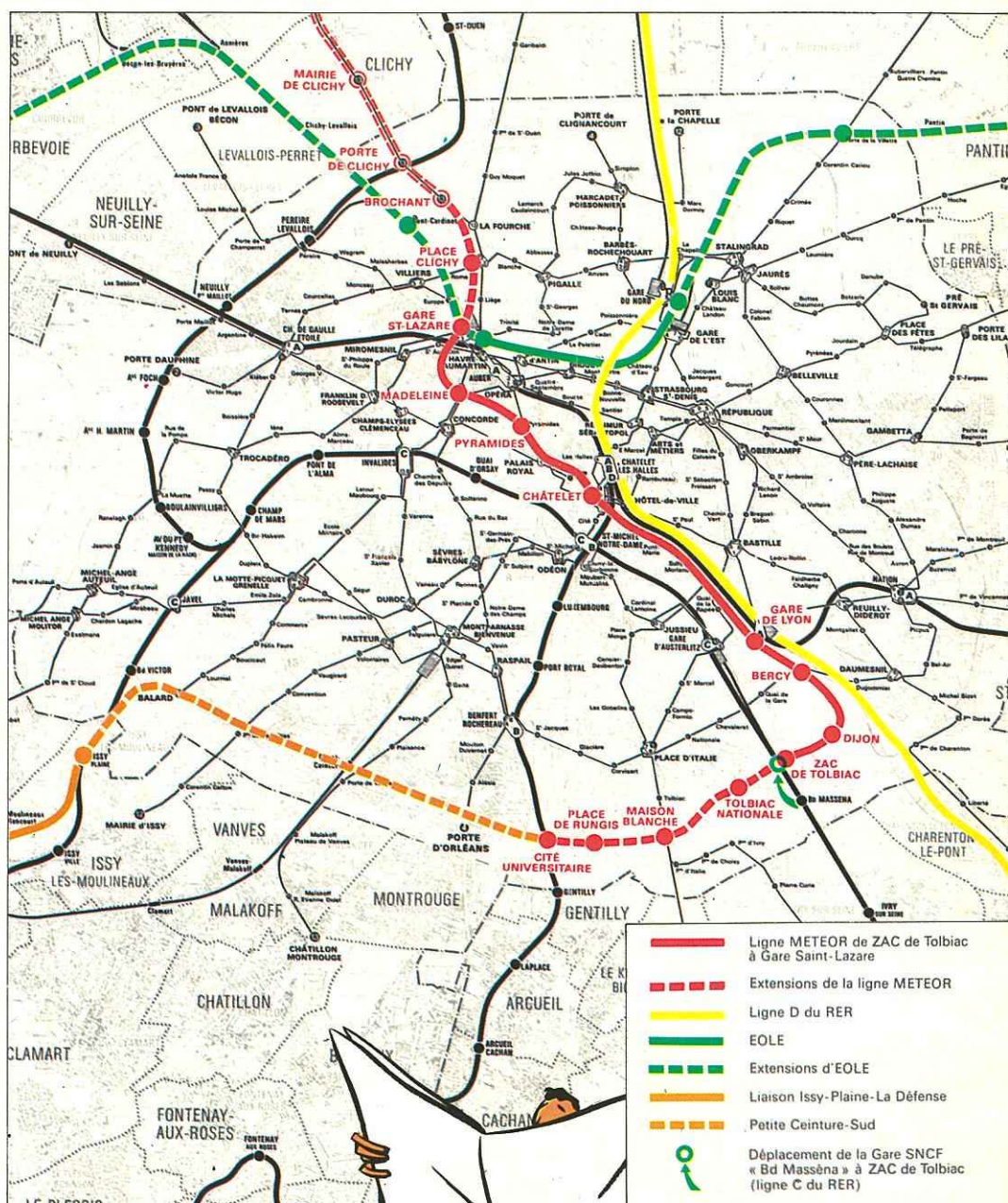
Quais

Longs de 120 mètres, les quais des futures stations Meteor seront construits d'emblée pour des rames de 8 voitures. Mais au début, il ne seront utilisés que partiellement, les rames n'ayant alors que 6 voitures. Les quais seront isolés de la voie par des portes palières (comme sur le VAL de Lille). Quant aux quais des actuelles stations de la branche nord-ouest de la ligne 13 (Brochant, Porte de Clichy, Mairie de Clichy et Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers), ils devront être allongés quand Meteor sera prolongé au-delà de Saint-Lazare. Toutefois, 3 de ces 4 stations ont déjà des quais de 110 mètres.

Réseau

Par son tracé au cœur de Paris et ses effets bénéfiques sur l'exploitation de la ligne A du RER, Meteor va contribuer à renforcer l'efficacité du réseau régional de transport. Par ailleurs, Meteor va desservir des quartiers de Paris (Bercy, Tolbiac, centre du XIII^e arrondissement)

METRO, RER... ET METEOR



situés jusque là à l'écart du métro. Enfin par ses nombreuses correspondances avec les réseaux « lourds » actuels (SNCF banlieue, RER, métro) ou à venir (desserte de la Petite Ceinture sud en direction d'Issy-Plaine et de La Défense), Meteor va densifier considérablement le maillage des transports collectifs au centre de l'agglomération parisienne.

Social

L'exploitation de Meteor demande la mise au point d'une organisation adéquate. Les implications sociales du projet Meteor, et en particulier l'évolution des métiers, seront concertées et négociées avec le personnel, en parallèle avec l'avancement

du projet d'un point de vue technique.

Trafic

Avec 96 millions d'utilisateurs en 1996, Meteor devrait drainer 8% du trafic du métro parisien. A l'heure de pointe du matin, 24 000 voyageurs sont attendus entre Châtelet et Pyramides. Une fois l'ensemble de la ligne ache-

vée de Cité Universitaire à Asnières-Gennevilliers, le trafic annuel de Meteor devrait friser les 200 millions d'utilisateurs (à titre de comparaison, le trafic actuel du RER, est de 326 millions de voyages/an).

Urbanisme et transport

En 1995, 230 000 personnes (soit l'équivalent de l'agglomération de Montpellier) résideront dans les quartiers de Paris desservis alors par Meteor (Tolbiac/Saint-Lazare). On y trouvera également 500 000 emplois (soit plus que dans le département du Pas-de-Calais). Mais 9 emplois sur 10 seront occupés par des banlieusards.

Résultat : plus de 10% des déplacements motorisés effectués dans Paris auront pour origine les quartiers desservis par Meteor. Parmi ceux-ci, près des trois quarts se feront en transports publics et 80% des utilisateurs de Meteor aux heures de pointe seront des banlieusards.

Vitesse

Des interstations longues et des métros qui filent à 80km/h... Conséquence : une vitesse commerciale de 40 km/h sur Meteor, au lieu des 25 km/h sur les autres lignes du métro ! Il faudra entre 10 et 15 minutes pour aller de la Gare de Lyon au quartier Pyramides/Saint-Lazare. On estime que chaque utilisateur de Meteor devrait gagner près de 5 minutes par rapport à son temps de déplacement actuel. Au total, ce seront 7,5 millions d'heures de transport qui seront ainsi gagnées dès 1996.

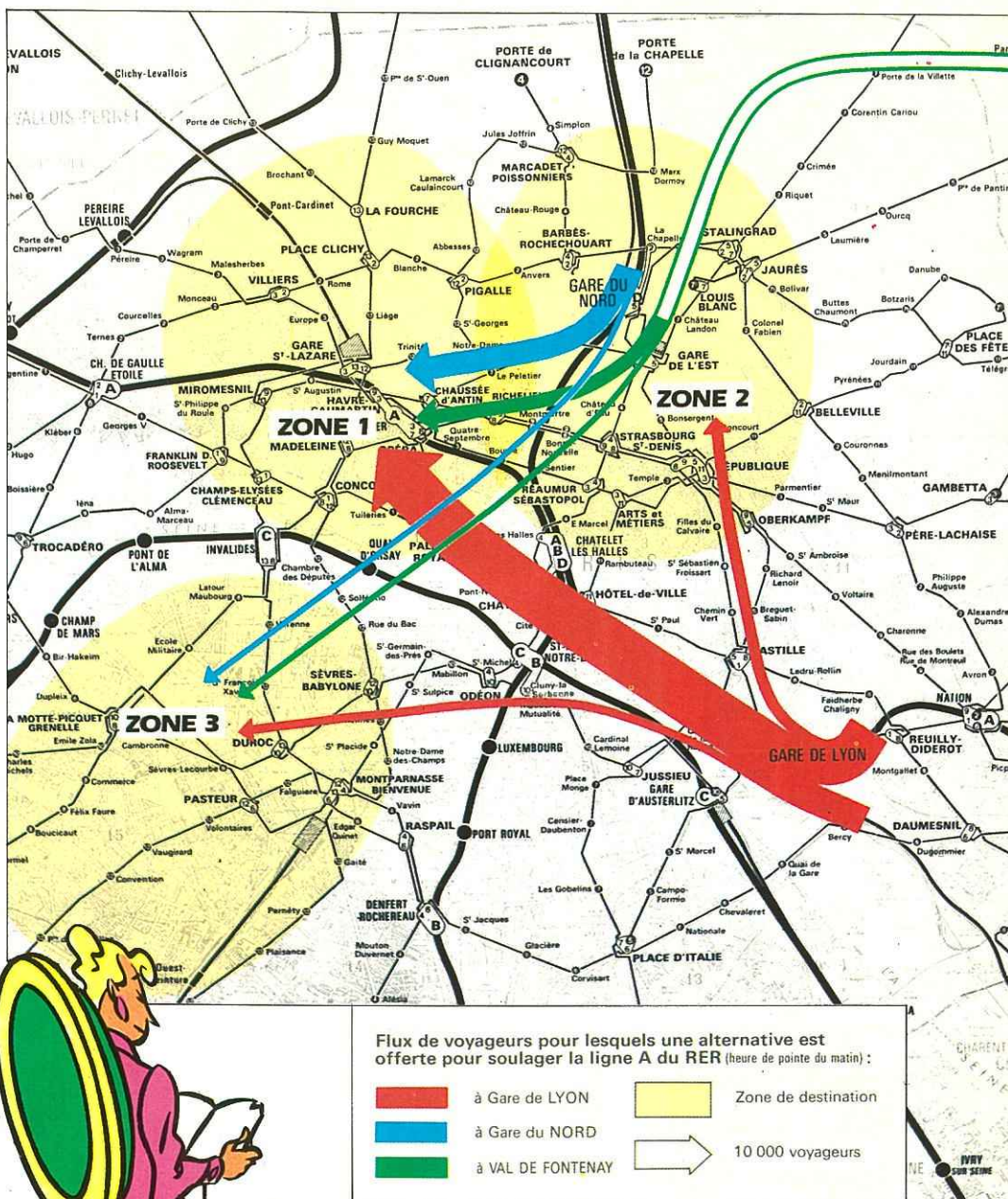
« Wagons » de métro

Les 20 premières rames du MP89, qui circuleront sur la ligne Meteor en 1995, comporteront 6 « wagons », ou plutôt 6 voitures puisqu'il s'agit d'un métro ! D'une capacité unitaire de 714 voyageurs, ces 20 rames se succéderont à 105 secondes d'intervalle. Elles pourront ainsi transporter 24 500 voyageurs/heure, en respectant les normes habituelles de confort (4 voy./m²). Une fois l'ensemble de la ligne achevé, les trains seront portés à 8 voitures (120 mètres) et l'intervalle pourra descendre à 85 secondes. La capacité de transport atteindra alors les 40 000 voyageurs/heure.

X^{ème}, XI^{ème} plans...

La première étape de réalisation du projet Meteor est inscrite au plan d'urgence pour les transports en Ile de France. Ce plan d'urgence complète le volet « transport » du X^e plan (1989/1993). L'ouverture de la liaison Tol-

FLUX DE VOYAGEURS



biac/Saint-Lazare interviendra fin 1995, soit en plein XI^e plan. Meteor arrivera ensuite rapidement à Maison Blanche. Quant au calendrier de mise en service des prolongements vers Cité Universitaire et vers Asnières - Gennevilliers, il ne sera précisé qu'ultérieurement.

Y de la 13

Avec 5 voyageurs/m² entre Miromesnil, La Fourche et Asnières-Gennevilliers, la

ligne 13 est l'une des plus chargées du réseau. Son tracé en Y et sa desserte déséquilibrée (2 trains vers Saint-Denis et 1 vers Asnières) ne simplifient pas les choses. Le prolongement vers l'Université de Saint-Denis, mais surtout l'ouverture d'une correspondance avec la ligne C du RER à la Porte de Clichy vont encore faire grimper le trafic. Avec l'arrivée des trains de la banlieue Est dans le quartier Saint-Lazare, via EOLE, la ligne 13 risque d'exploser ! Pour éviter cela, la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13 devra être raccordée sur Meteor. La desserte y passera ainsi de 12 à 40 trains à l'heure. Dès lors, l'ensemble des trains de la 13 iront vers Saint-Denis, offrant ainsi un gain de capacité de 50%.

ZAC de Bercy, de Tolbiac...

Les quartiers du Sud-Est de la capitale sont en pleine mutation. Dans les ZAC de Bercy et de Corbineau, 2 000 logements, un parc et un centre d'affaires sont en cours de réalisation. Sur la rive gauche autour de la ZAC de Tolbiac, c'est 1,5 million de m² de bureaux et la Bibliothèque de France qui sont programmés. Dans quelques années, ces quartiers seront un des pôles économiques et culturels de la capitale. Mals desservis par les transports en commun, ces quartiers bénéficieront grâce à Meteor du désenclavement nécessaire à leur développement.

Christian CHAUMEREUIL

SUIVEZ LE BUS

a

assurer une bonne régularité du trafic des autobus et une meilleure information des voyageurs sont les objectifs d'ALEXIS, (système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs), en expérimentation sur les lignes 29 et 26. Depuis septembre 1989, il est opérationnel pour les contrôleurs de la ligne 29.

SECPA-THIBAUT



Christian François et Gérard Matou sont en permanence informés de l'état de la ligne grâce à l'écran d'Alexis.

Cours de Vincennes, poste de contrôle local du "29", Porte de Montempoivre - St-Lazare ; deux écrans, un clavier et une imprimante : ALEXIS, système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs*, a fait son apparition au début de l'année dernière, mais le

système n'a été véritablement opérationnel pour les contrôleurs qu'à la fin de l'été, après quelques mois de rodage. Alexis, donnant en permanence la position des voitures en ligne doit permettre aux exploitants, mieux informés de l'état de la ligne, d'assurer une meilleure régu-

larité du trafic. C'est ce que nous ont confirmé les contrôleurs.

"Avant l'arrivée d'Alexis, rappelle Christian François, contrôleur à Porte de Vincennes, nous disposions uniquement de la commande centralisée des départs "Matra" et des bornes départ. Une fois en



Ballise de recalage au départ du Cours de Vincennes. Implantées le long de l'itinéraire, ces balises permettent à Alexis de localiser exactement la position du bus.

ligne, nous n'étions plus reliés aux machinistes que par la radiotéléphonie, pas toujours en bon état de marche ! Alexis est un outil important pour nous." Sur l'écran couleuvre, l'itinéraire de la ligne est représenté par deux traits jaunes sur lesquels se déplacent des flèches indiquant la position des bus en ligne ; de couleur mauve, bleu, rouge, jaune ou verte, elles précisent le retard ou l'avance des voitures par rapport à l'horaire prévu, l'écran étant réactualisé toutes les 20 secondes. "Un simple coup d'œil suffit à nous renseigner sur l'état de la ligne, on sait désormais à tout moment où se trouvent nos bus. Nous pouvons ainsi intervenir rapidement en cas de perturbations et donc assurer une meilleure régularité. Pour le voyageur c'est une amélioration de la qualité du service offert."

"En fonction des événements, Alexis nous permet, à l'aide du clavier et du second écran, qui affiche les missions et les horaires des 16 services à venir, de changer les horaires, précise Gérard

Matou, également contrôleur à Porte de Vincennes, commander des déviations, des "haut-le-pied", modifier des missions ou retourner un service. Alexis nous donne aussi, à la demande, le pourcentage de charge des voitures : cette information est utile, car elle nous permet d'éviter, éventuellement, de retourner une voiture très chargée ; il vaut mieux faire subir au plus petit nombre de voyageurs possible le désagrément d'avoir à changer de bus." Cependant, la radiotéléphonie n'est pas abandonnée pour autant : "Nous continuons à l'utiliser, non pour savoir où se trouvent les voitures, précise Christian François, mais pour connaître les raisons, l'importance et la durée des perturbations. Nous l'utilisons aussi pour maintenir le contact avec les machinistes. Alexis nous donne le numéro de service des voitures, mais derrière le "27", le "13" ou le "07" se trouvent des machinistes. Il ne faut pas l'oublier et nous tenons à dialoguer avec eux régulièrement, d'autant que l'itinéraire du 29 ne passe pas

AIDE A L'EXPLOITATION ET A L'INFORMATION DES VOYAGEURS



« Un système révolutionnaire »

Cours de Vincennes. Nous gérons une ligne "sans la voir".

Actuellement, ce sont les machinistes qui éprouvent à leur tour le système. Peu d'entre eux ont refusé Alexis, et préféré partir sur une autre ligne. Et si Alexis est soupçonné, par certains, d'être un nouveau moyen de flicage, la majorité des machinistes des lignes 29 et 26 - l'expérimentation d'Alexis a démarré au début de l'année sur cette dernière ligne - est intéressée, comme en témoignent les réunions d'information.

Un nouveau système n'arrive pas sans crier gare et une for-

mation est en général assurée pour les agents appelés à l'utiliser. "Nous n'avons pas suivi de formation pour Alexis ! Mais nous avons été associés par l'équipe de RC à la mise au point (avec TT) du système à la RATP. Conçu pour la province, il n'était pas, en effet, tout à fait adapté aux problèmes de l'exploitation parisienne et nous avons demandé des modifications... dont on a tenu compte !"

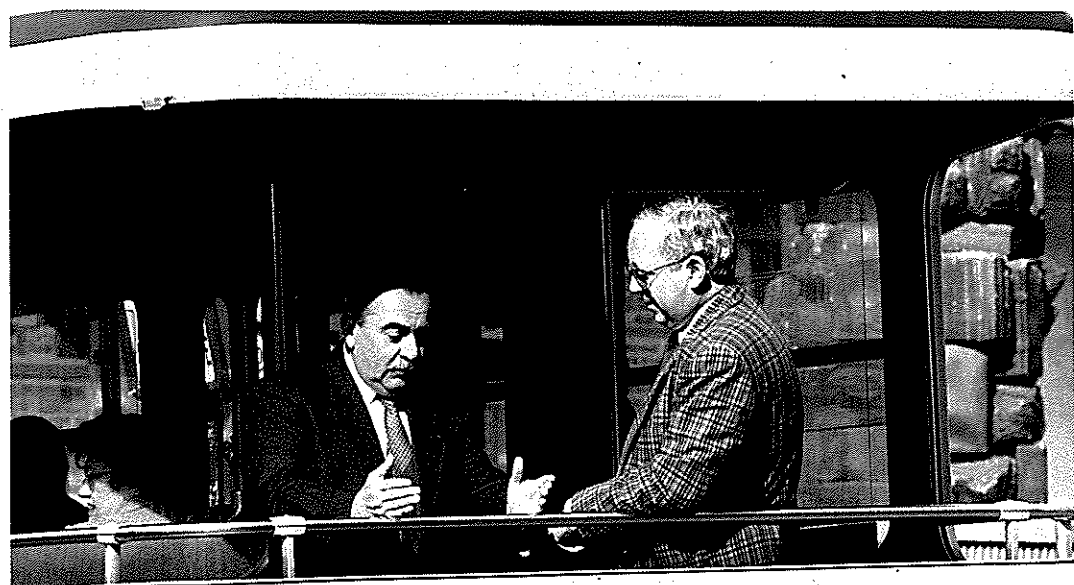
Sur le 29, les chiffres indiquent une diminution, par rapport aux autres années, des kilomètres perdus depuis la mise en place d'Alexis. Mais, à la même période, les tableaux de marche étaient modifiés. Il est donc difficile, pour le moment, d'attribuer la seule paternité de cette amélioration à Alexis. Cependant, de l'avis quasi général, ce nouveau système est une aide précieuse et performante à l'exploitation d'une ligne d'autobus. Certains vont jusqu'à le prétendre "révolutionnaire".

Simone FEIGNIER

* Alexis ou le bus à la trace : ELL n°119, février-mars 89

LIGNES DE VIE

La RATP au quotidien, c'est aussi, pour ceux qu'on transporte, l'occasion de prendre le temps. Le temps de se parler, le temps de rire, le temps des clins d'œil. Nos lignes dans la ville sont des lignes de vie.



UN CHAMPION HORS LIGNE

Champion de
France de lutte libre
et machiniste
à Créteil

11

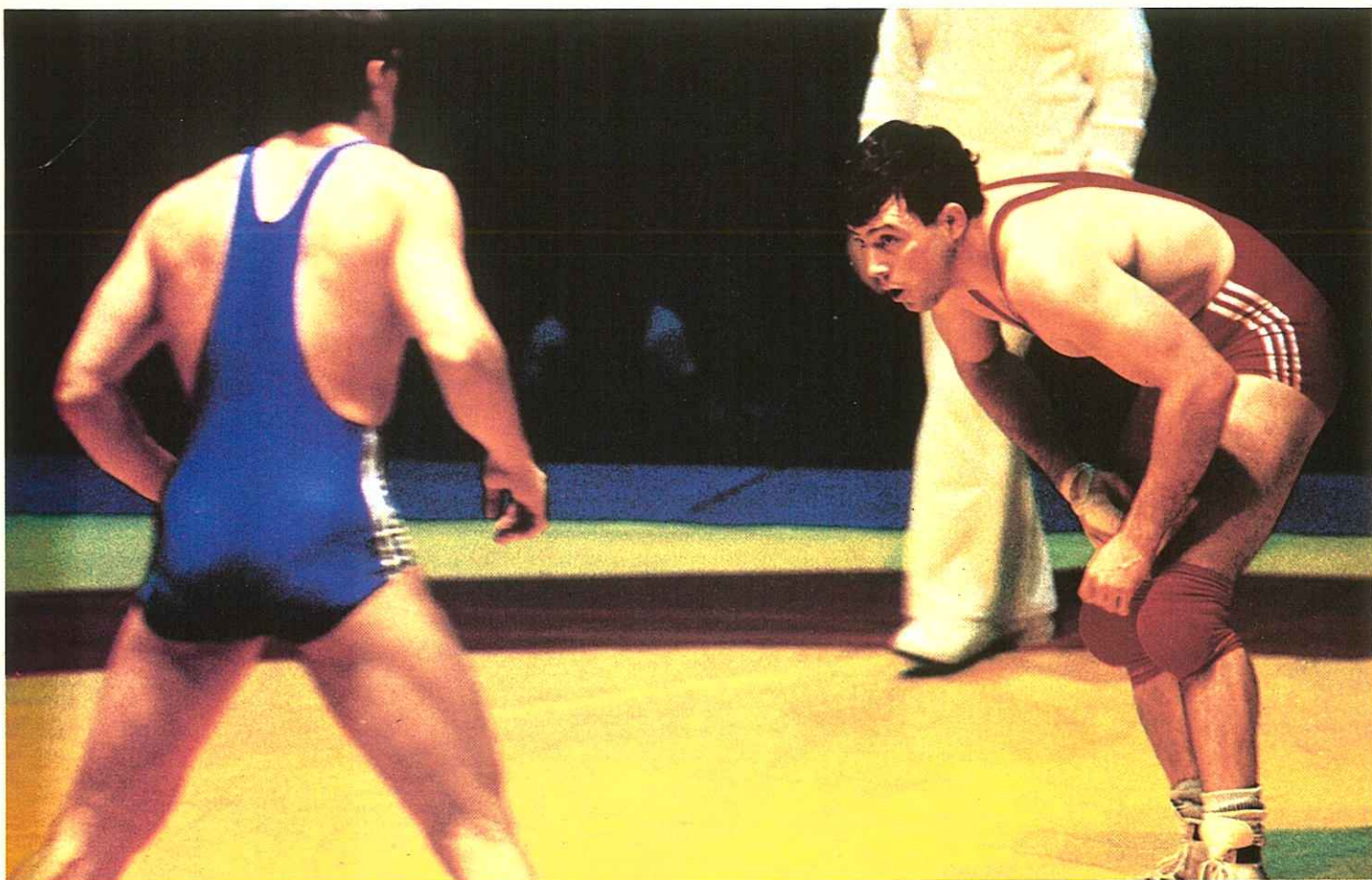


2

Alcide Legrand fait partie des 7 sportifs de haut niveau qui travaillent actuellement à la RATP. Début décembre, il a défendu les couleurs de l'USMT au championnat de France 1989 par équipe de lutte libre.

SE-CPA-ARDAILLON

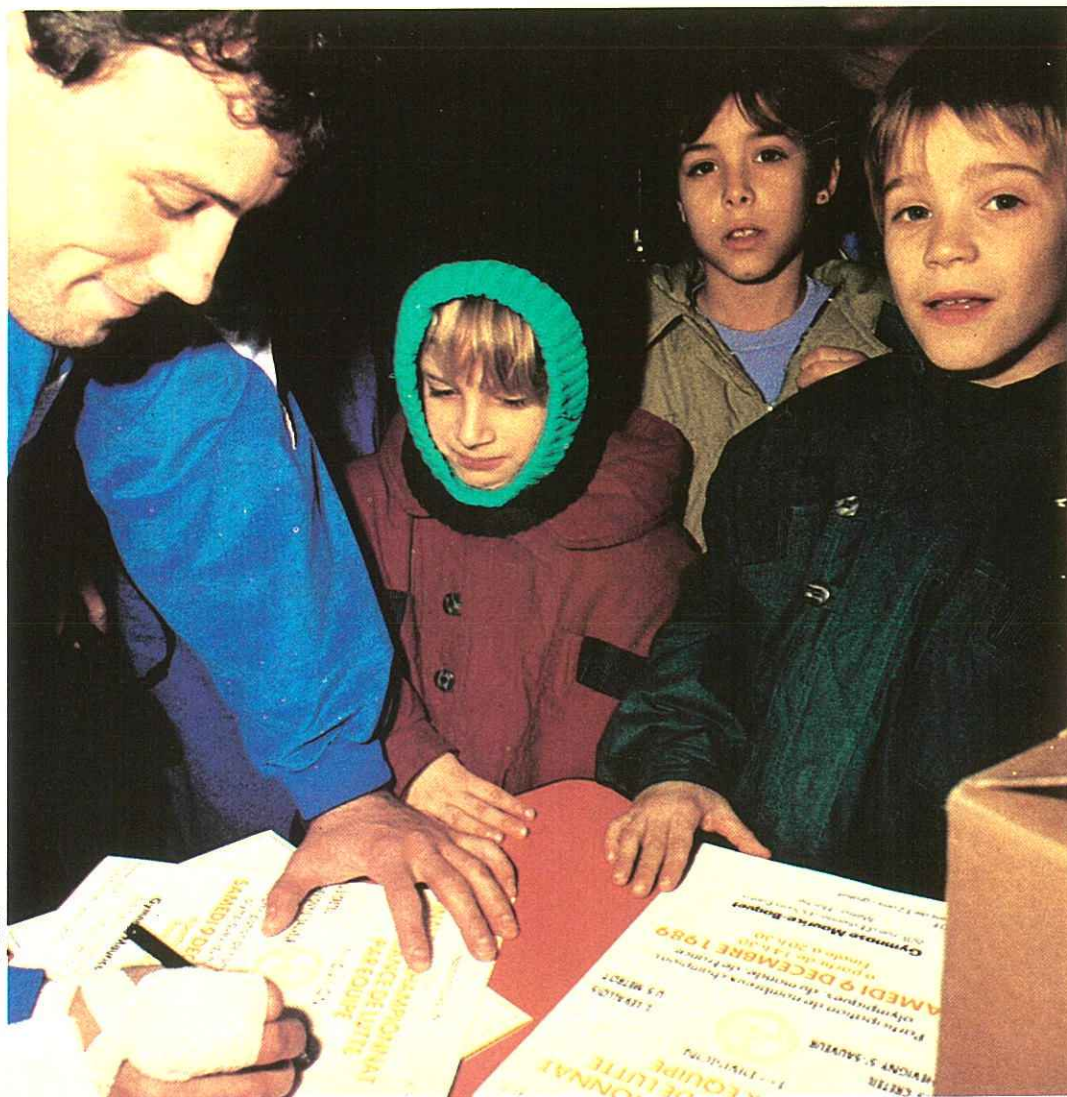
Alcide Legrand, machiniste à Créteil.



« Le plus dur, c'est de se lever à 4 heures du matin, surtout dès qu'il fait froid. » 27 ans, une silhouette trapue, Alcide Legrand est depuis 2 ans machiniste hors-ligne au dépôt de Créteil. Un machiniste un peu spécial puisqu'Alcide Legrand est aussi champion de France de lutte libre dans la catégorie 82 kilos. Entré à la Régie en 1983, il bénéficie du statut de sportif de haut niveau.

C'est à l'âge de 11 ans qu'A. Legrand découvre la lutte libre. « J'avais un tempérament bagarreur. La lutte m'a complètement calmé. » Petit à petit, Alcide Legrand gravit les échelons. Champion de France cadet, il devient ensuite Champion de France junior. Il remportera 5 fois la coupe. Passé en senior, il poursuit sur sa lancée.

Ouvrier sidérurgiste à Usinor-Isbergues (Pas-de-Calais), Alcide Legrand rencontre alors de plus en plus de difficultés pour combiner travail et entraînement. En 1983, la Fédération française de lutte lui propose un contrat de sportif de haut niveau au sein d'une entreprise publique, en l'occurrence la RATP. « Je voulais venir en région parisienne pour trouver un club où m'entraîner. J'ai tout de suite dit oui. »



SE-CPA-MARGUERITE

Après la compétition, séance de dédicaces pour le champion de France de lutte libre.



La Régie, "Sponsor" officiel du dernier championnat de France de lutte par équipe.

Le club des 7

Au 1^{er} janvier 1990, 7 agents RATP bénéficiaient du statut de sportifs de haut niveau:

- *Hervé Bidard, conducteur L1 - sabreur;
- *Philippe Daurelle, conducteur L8 - sabreur;
- *Frank Ducheix, conducteur L2 - sabreur;
- *Pascal Halko, agent au service informatique - canoë-kayac;
- *Olivier de Kernavannois, machiniste à Point du Jour - décathlonien;

*Alcide Legrand, machiniste à Créteil - lutteur;

*Isabelle Saquet, chef de station L8 - water-polo.

Le huitième homme

Une nouvelle convention sur les sportifs de haut niveau doit être prochainement signée entre la RATP et le secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports. Parmi les nouveautés, citons l'accueil d'un

huitième sportif de haut niveau au sein de l'entreprise. Selon certaines indiscretions, ce pourrait être un judoka.

Communication sportive

Les conventions Etat/entreprise sur les sportifs de haut niveau s'inscrivent dans le cadre d'une politique visant à favoriser le développement du sport de compétition et faciliter l'insertion professionnelle

des champions. Les entreprises publiques (SNCF, EDF, RATP...), mais aussi de nombreuses entreprises privées, ont signé des conventions de ce genre. Dans nombre d'entre elles, les sportifs de haut niveau sont fréquemment utilisés comme support de leur politique de communication, interne ou externe. Objectif: donner de l'entreprise une image qui « colle » avec celle du champion et de ses performances sportives.

Embauché comme agent d'entretien au dépôt de Créteil, A. Legrand décide trois ans plus tard de devenir machiniste. « Au plan des horaires, c'est plus facile à concilier avec l'entraînement. » Et aussi avec un semblant de vie familiale. « J'essaie d'être un maximum avec mon fils ». Mais avec la conduite des bus le matin, l'entraînement l'après-midi ou dans la soirée, les stages de préparation organisés par la Fédération, les compétitions: « c'est pas toujours facile (...) Les gens ne voient que le bon côté des choses. J'ai travaillé un moment au dépôt de Malesherbes. Entre

le dépôt et la salle d'entraînement de l'Insep* à Vincennes, j'avalais un sandwich dans le RER. » Champion de France 1989 dans la catégorie 82 kilos (c'est en fait son sixième titre national), Alcide Legrand a aussi obtenu la médaille de bronze aux derniers Championnats du monde de lutte libre. « C'est le seul trophée que j'aie conservé à la maison. Les autres sont dans la famille. » Dans le monde de la lutte libre, le top niveau est occupé par les athlètes soviétiques. « Ils sont aussi forts en équipe qu'en individuel ». Mais ni eux, ni les lutteurs

américains, ni même les lutteurs allemands n'exercent de véritables activités professionnelles. Alors, peut-on encore parler de sport amateur ? « Sans le contrat avec la RATP, je ne serais sans doute pas Champion de France. La lutte est un sport très technique. Nous sommes souvent amenés à nous déplacer à l'étranger afin de pouvoir nous entraîner avec des lutteurs de notre niveau... Si je n'avais pas de relèves, ça serait impossible ». Dans quelques temps, Alcide Legrand devra tourner le dos à la compétition. « Après la trentaine, on est vite dépassé. Question d'endu-

rance, de souffle, de réflexes. Si je suis encore dans le coup, j'espère aller aux Jeux Olympiques de Barcelone en 1992. Mais pour le moment, je n'y pense pas vraiment. » Il n'abandonnera pas pour autant la lutte sportive. « Je me défoule complètement sur le tapis. Au volant, c'est la conduite relax. » La recette donne visiblement de bons résultats. En deux années de conduite, le machiniste Alcide Legrand n'a jamais eu le moindre accident. Une autre manière de devenir champion.

Christian CHAUMEREUIL
(*) Institut National des Sports et de l'Education Physique

LA TECHNIQUE AU SERVICE DU MÉTIER

Le service du matériel roulant du réseau ferré (FR) élabore un système de suivi informatique des opérations de maintenance réalisées sur les RER et sur les métros de la Régie. L'introduction de ce système devrait entraîner, à terme, une transformation des méthodes d'entretien.

« Le système GTIM (Gestion Technique Informatisée du Matériel roulant) est indéniablement une opération de changement dont les aspects socio-organisationnels seront à terme plus importants que les aspects techniques ». C'est par ces mots que Guy Planchette, adjoint au directeur du réseau ferré, a ouvert la petite cérémonie de baptême du GTIM, organisée le 17 novembre dernier aux ateliers de Boissy-Saint-Léger. Au coeur du système GTIM, une base de données qui permettra de suivre en temps réel et jusque dans les moindres détails la vie des 4 500 voitures de métro et de RER entretenues par les ateliers RATP. Pour cela, chaque type d'organe pneumatique, électrique, électronique, etc. (on en compte 25 000), chaque sous-ensemble et de nombreuses pièces (on estime le nombre à un million) seront identifiés, immatriculés et localisés. On saura ainsi en quelques instants que le hacheur « A », de type « B », est installé dans la voiture « C » incorporée dans l'élément MI 84 « D » qui circule sur la ligne A et qu'il est entretenu (par exemple) aux ateliers de Rueil. On saura également que ce hacheur a connu tel type d'avarie, à telle date, qu'il est passé en entretien ou en révision à telle autre date...

« GTIM est un outil qui permet non seulement une gestion quantitative du parc FR, mais qui offre aussi de nouvelles possibilités de diagnostic », souligne Marcel Besse, chef du projet GTIM à FR. « Il

ouvre la voie à des formes de gestion qualitative, orientées de plus en plus vers une maintenance prédictive* des matériels (...) La gestation du projet a été longue. Beaucoup de personnes y ont travaillé depuis 6 ans. Mais il y a toujours eu un esprit d'équipe. »

Jean-Pierre Texier, du service de l'informatique (SI), est en charge du projet GTIM depuis 1986. Il est l'homme du « hardware » (les ordinateurs) et du « software » (les programmes).

L' ABC de GTIM

« GTIM est l'un des plus importants projets informatiques actuellement développés à la RATP (...) Beaucoup d'agents fichiers** de FR utilisaient déjà la micro-informatique. Nous avons essayé de leur offrir un système dont la souplesse d'utilisation se rapproche de ce qu'ils connaissaient auparavant. »

Giancarlo Santilli de PF (service Communication et Développement de la direction du personnel) est, quant à lui, associé depuis 2 ans à l'équipe projet GTIM. « L'une des premières études que l'on m'a confiée en 1987 portait sur l'introduction de l'informatique à la RATP. A propos de GTIM, j'ai constaté que le système n'était pas

vraiment connu et accepté par les futurs utilisateurs locaux. Ils ne voyaient pas ce que cela pouvait leur apporter par rapport aux divers systèmes qu'ils avaient élaborés au niveau local. En outre, certains craignaient de se voir dépossédés du logiciel qu'ils avaient mis au point et avec lequel ils aimaient travailler. Ils craignaient de se retrouver devant un simple terminal sur lequel ils n'auraient que de la saisie à faire. »

Le rapport d'étude fait mouche. Guy Planchette, alors chef du service FR, demande à G. Santilli de lui proposer des solutions pour éviter un rejet de GTIM au moment de sa première mise en application dans les ateliers RER. Ces solutions se résument en trois mots : information, concertation, formation.

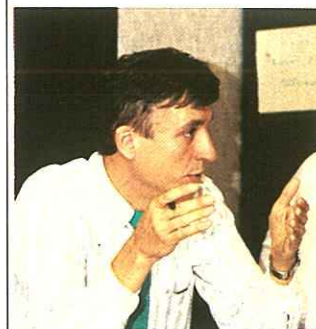
Information : une lettre d'information et une plaquette de présentation sont adressées à tous les agents des ateliers RER qui auront à travailler avec GTIM. En outre des séances de présentation du projet sont organisées. Concertation : dans chaque atelier RER ou dans chaque département, des correspondants GTIM sont créés. Parmi

(Suite p. 16)

(*) Les spécialistes de la maintenance distinguent trois types d'opérations d'entretien : les opérations d'entretien curatives (après une panne ou avarie), les opérations d'entretien cycliques (les révisions, périodiques réalisées en fonction du nombre de kilomètres ou de jours d'utilisation) et les opérations d'entretien prédictives (révisions ou échanges de pièces décidées sur la base d'un diagnostic de l'état réel du matériel).

(**) Les agents chargés du suivi du matériel ou des organes dans les différents ateliers d'entretien.

Informatique... et liberté



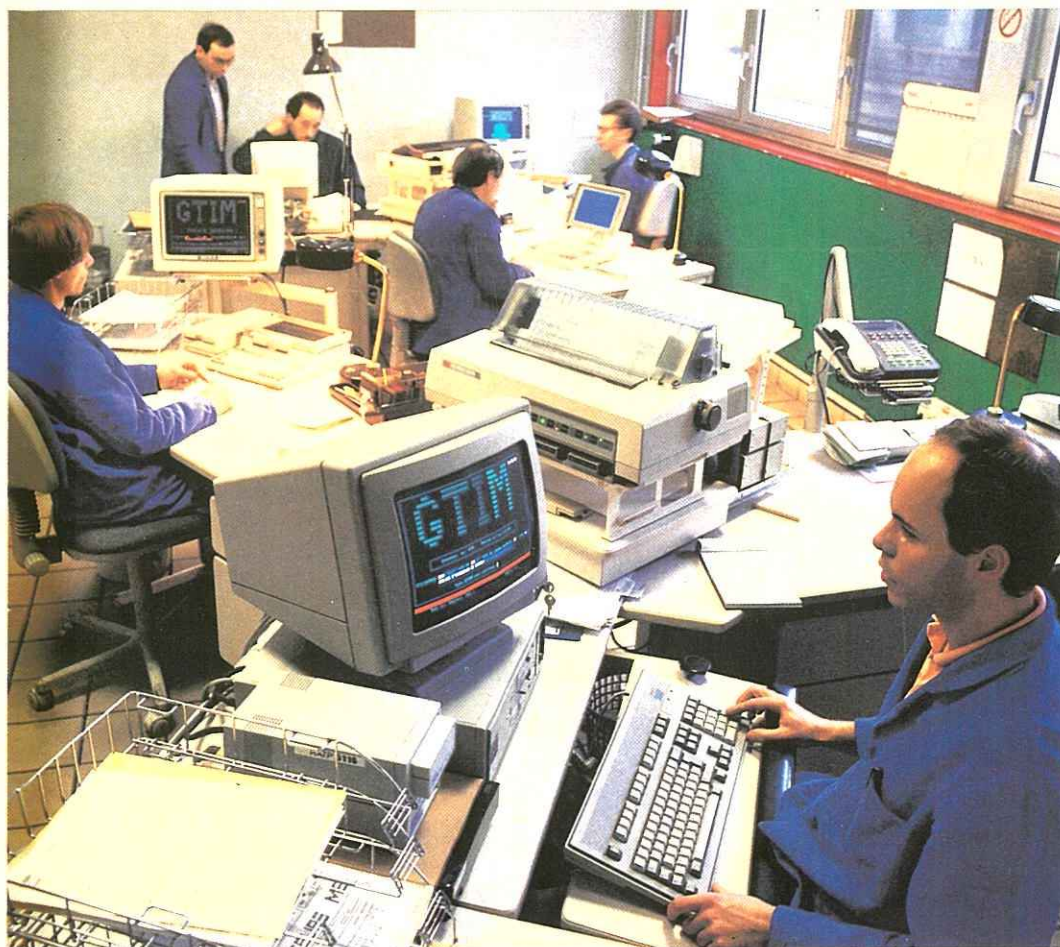
Marcel Besse, chef du projet GTIM au service FR.

« Dans tout ce que je fais j'ai besoin d'un espace de liberté », explique Marcel Besse, chef du projet GTIM à FR. Ce goût de la liberté, il le concrétise au travers d'une pratique régulière des sports de glisse (ski, planche à voile...). Liberté aussi dans son choix d'habiter la vallée de l'Eure, « où le naturel a préservé ses droits », loin de Paris où il « étouffe »...

C'est également l'aspect liberté et créativité qui l'a attiré dans le projet GTIM. Formateur puis contremaître à FR, il touchait déjà un peu à l'informatique. Deux ans après avoir réussi le concours d'inspecteur adjoint, il accepte la conduite du projet GTIM « car il y avait là quelque chose de nouveau à construire. Tout était à imaginer ».

De nombreuses applications informatiques locales ont vu le jour à FR ces dernières années, mais sans le souci de transversalité indispensable au bon fonctionnement des ateliers. GTIM va jouer un rôle fédérateur et permettre à chacun d'avoir les mêmes informations, en temps réel. « Avec GTIM, on va transformer des immeubles de béton en immeubles de verre, commente M. Besse. Au début les gens avaient peur que la hiérarchie ne mette le nez dans leurs affaires. Ils craignaient également de perdre du pouvoir en n'ayant plus le monopole de l'information traitée. Mais ils ont fini par se rendre compte que sans transparence, c'était ingérable. Sur le RER, la partie est d'ailleurs quasiment gagnée. »

L.G.



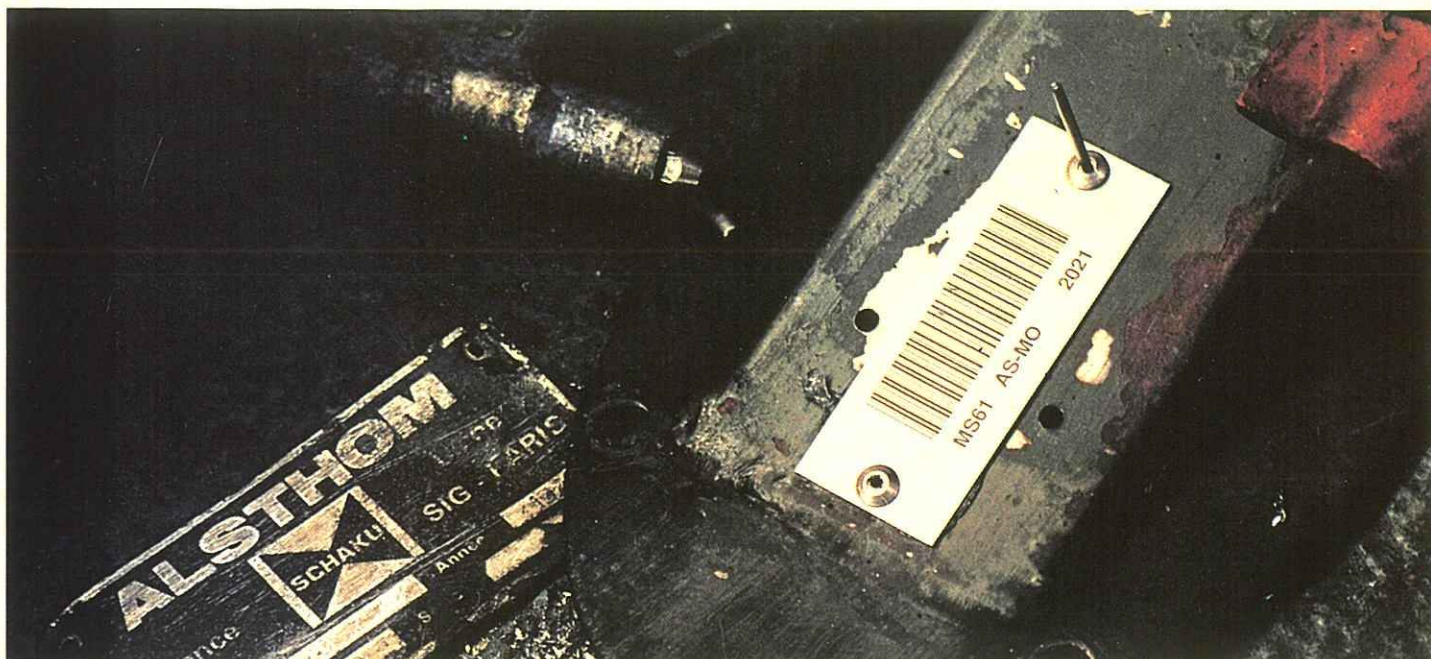
Le fichier de l'atelier RER de Bolissy à l'heure de l'informatique et de GTIM.



Philippe Houée (debout à gauche) est contremaître, chargé de la logistique à Bolissy. Il est correspondant GTIM pour l'atelier RER, mais aussi un des "formateurs locaux" sur qui repose le succès de GTIM.

SE-CPA-ARDAILLON

SE-CPA-ARDAILLON



1 million de pièces, d'organes et d'éléments divers seront immatriculés GTIM au moyen de codes barres.

eux, beaucoup d'agents « fichiers ». Début 1988, une maquette de GTIM leur est soumise afin de recueillir leurs avis et faire évoluer le projet. Formation: elle est réalisée en commun par des formateurs du service FR et par des « agents formateurs » des ateliers de Boissy et de Massy. Une partie des formateurs étant ainsi des hommes de terrain, les utilisateurs de GTIM n'ont aucune difficulté à faire appel à eux en cas de besoin.

Information, concertation, formation

Lancé à la mi-88, ce processus d'information, concertation, formation a donné de bons résultats. Depuis l'été 1989, GTIM est opérationnel dans les ateliers d'entretien du groupe RER. Aujourd'hui, c'est au tour des ateliers de l'urbain d'entrer dans la danse. Depuis octobre, les formations GTIM/MF-77 sont en cours. Dans quelques semaines GTIM sera en fonction dans les ateliers du groupe Saint-Ouen. Courant 1990, les formations GTIM s'étendront aux autres types de matériels roulants du métro (MF67 et Matériels Pneu). Dans un an, GTIM sera présent dans tous les ateliers de FR. 600 personnes

devraient alors utiliser régulièrement le système. Peu à peu de nouvelles fonctions viendront s'ajouter. A terme, GTIM concernera la quasi totalité des agents d'entretien de FR. « Le signe le plus évident de la montée en puissance de GTIM sera la disparition progressive des BS*** bleus qui circulent en masse dans les ateliers », indique Marcel Besse. « L'objectif du zéro papier n'est guère réaliste à court terme, du moins nous espérons que chaque agent prendra peu à peu l'habitude d'entrer lui-même dans GTIM les données sur les opérations d'entretien qu'il réalise. C'est un des paris de GTIM ! Par ailleurs, les agents fichiers deviendront de plus en plus des analystes de la maintenance : gestion fine du parc de réserve, analyse des coûts de la maintenance, suivi technique du matériel, diagnostics préventifs sur la base des suivis statistiques d'avaries... Ce sont beaucoup d'habitudes qui seront bousversées. GTIM, c'est un marathon que nous avons couru au rythme d'un 100 mètres. Mais il reste encore du chemin à faire. Rassurez-vous, nous ne sommes pas essouffés ! »

Christian CHAUMEREUIL

(*** BS : bordereau de signalement où est mentionnée chacune des opérations de maintenance (réparation, échange, modification) réalisée par les agents de FR sur le matériel roulant.

Minit'ELL

10/18

Lancées en 1983, les études du système GTIM ont mobilisé de nombreuses personnes appartenant à divers services RATP. Au total, cela représente l'équivalent de 10 années de travail à plein temps pour une personne. Quant aux investissements, ils atteignent 18 millions de francs pour la première phase de réalisation de GTIM dans les ateliers du RER.

ORACLE et RACINE

Ce sont deux éléments clés des performances techniques du système GTIM. ORACLE est un système informatique qui offre aux utilisateurs d'équipements informatiques lourds une souplesse de travail comparable à celle rencontrée avec des micro-ordinateurs. Quant à RACINE, c'est le « réseau téléphonique » des ordinateurs RATP. Les ordinateurs centraux de GTIM sont installés aux ateliers de Rueil. D'ici un an, 163 postes de travail GTIM (terminaux de saisie ou de consultation) seront répartis dans plus d'une vingtaine de sites (de Boulogne à Bobigny et de Rueil à Boissy). Les liaisons entre l'ordinateur

central et ces postes de travail transitent par le réseau RACINE.

1,6% des dépenses

Les dépenses annuelles d'entretien du service FR représentent 700 millions de francs. Les pièces, composants et organes nécessaires aux opérations de maintenance des 4 500 voitures de métro et de RER représentent quant à elles un capital de 2 milliards de francs. Malgré un coût global de 45 millions de francs (18 millions pour la première phase -les ateliers RER- et 27 millions de francs pour la seconde phase -les ateliers métro), GTIM ne représente que 1,6% des charges financières engagées pour la maintenance à FR.

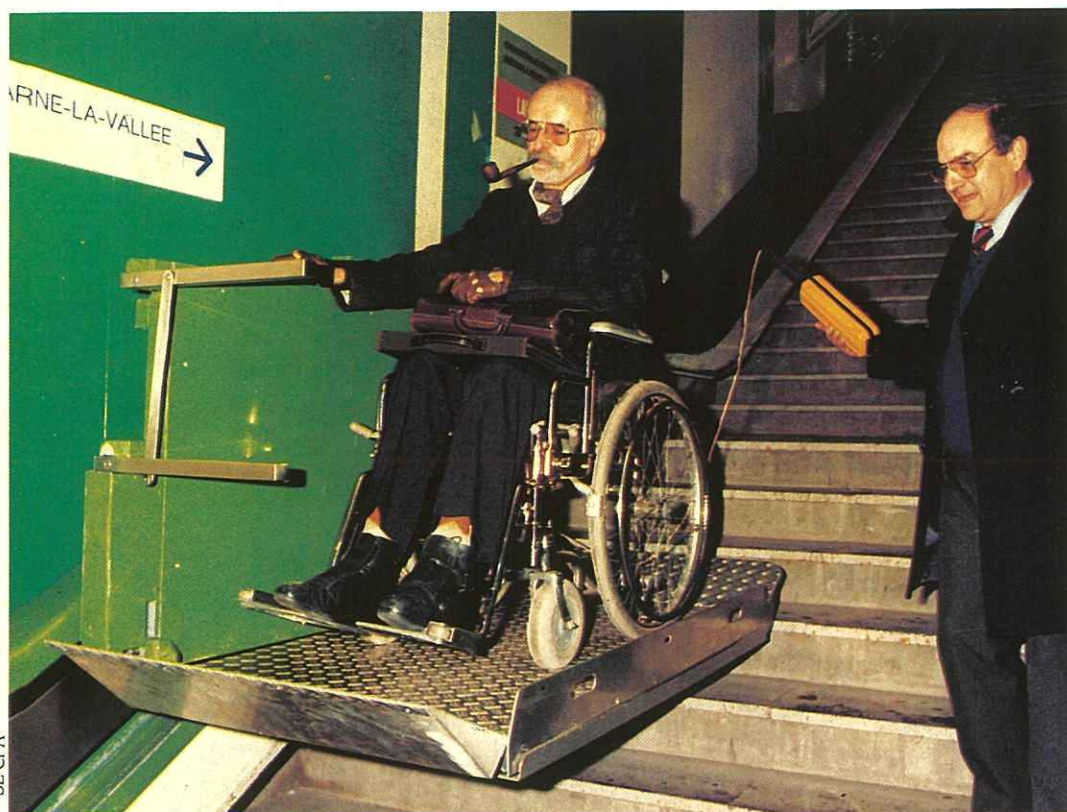
10% des heures de formation

250 agents d'entretien du RER formés en 18 mois avec, pour chacun, 2 stages de 3 jours à 3 semaines d'intervalle (pour tenir compte des roulements des contremaîtres visiteurs et techniciens dépanneurs): soit un total de près de 12 000 heures. Cela équivaut à 10% du plan de formation annuel du service FR.

TRANSPORTER SANS EXCLURE

Handicap et
transport

17



Nacelle motorisée sur le RER.

Depuis la loi d'orientation de 1975, la RATP a entrepris des études sur les équipements les mieux adaptés à chaque type de handicap. Parfois très simples, ils facilitent grandement la vie des handicapés en leur permettant l'autonomie de déplacement, diminuant d'autant leur sentiment d'exclusion sociale. Pour éviter les erreurs elle a collaboré avec les associations de handicapés et les organismes représentatifs. En 1982 un livre blanc présente une liste de mesures destinées à faciliter l'accessibilité des transports en commun à ceux qui sont concernés par un handicap dit « léger », les personnes relevant de l'accompagnement étant considérées, à travers l'accompagnateur,



comme des voyageurs ordinaires. Pour ceux qui ne peuvent se déplacer qu'en fauteuil roulant, les installations anciennes comme celles du métro, non conçues dans l'idée d'accessibilité totale sont difficilement transformables sauf à des coûts élevés. Le réseau RER plus moderne et de dimensions plus vastes a commencé d'être aménagé. Actuellement plus de 40 gares sont accessibles, de

plain-pied ou grâce à des nacelles motorisées sur escaliers ou bien par des ascenseurs ou monte-charge transformés. D'ici à 1992 tous les monte-charge devraient être modifiés, Europe oblige. Une ombre au tableau cependant, l'utilisation des nacelles nécessite l'intervention d'agents. Aussi les recherches s'orientent-elles vers des ascenseurs obliques commandables par les voyageurs.

Parmi toutes les mesures possibles citons, dans le cas des handicaps visuels, les bandes d'éveil de vigilance des bords de quai permettant d'éviter les chutes sur la voie. L'ensemble des stations du métro et de la ligne B est équipé et la ligne A ne tar-

Il faut que les villes s'adaptent à leurs citoyens, ce n'est pas aux citoyens de s'adapter à la ville... »

*Dunkerque, Décembre 1989
extrait du discours de clôture de François Mitterrand au colloque international*

« transporter sans exclure » consacré à l'insertion des handicapés dans les transports.



Bandes d'éveil de vigilance efficaces y compris pour ceux qui voient clair.

SE-CPA-MARGUERITE

dera pas à l'être entièrement. Les personnes concernées apprécient pleinement ce dispositif qui remplit totalement sa mission. Il a même des retombées secondaires : les conducteurs constatent que le relief de ces bandes incite les voyageurs à se tenir en retrait diminuant les risques d'accident. Les éclairages de voûtes servent de fil d'Ariane lumineux aux mal-voyants ainsi que les bandes peintes ou les rampes d'escalier en contraste de couleur avec les murs. Les bus s'équipent de systèmes d'annonce sonore des arrêts, 21 lignes de Paris et 13 lignes de banlieue sont ou vont être équipées prochainement. Les handicaps moteurs sont soulagés grâce aux escaliers mécaniques,

trottoirs roulants, portes à ouvertures automatiques ou plus simplement sièges ou appuis ischiatiques ... Enfin dans le cas des handicapés auditifs, les boucles magnétiques permettent une meilleure perception de la voix des agents au guichet. La CCAS en a équipé un guichet et un programme sur 3 ans devrait permettre l'équipement de l'ensemble des recettes de l'exploitation du ferré. 10 millions de francs ont été demandés au titre du budget 1990 pour ces investissements. Mais ils ne sont pas entièrement à la charge de la Régie. Selon les programmes lancés, le financement en est assuré partie par le STP ou la Région. Généralement la moitié est prise en charge, quelquefois la totalité. En Ile de France, près de 700 000 personnes sont concernées soit 4 à 5% de la population. Et les efforts entrepris ne sont pas réservés aux seuls handicapés, ce qui est fait pour eux profite à tous ou du moins ne gêne pas les autres. A la Régie la personne en charge de l'accessibilité au réseau est Mme Smolar RATP-Service CK, 53 ter quai des Grands Augustins, 75006 Paris.

Quelques chiffres :

en région Ile de France 400 000 personnes sont atteintes d'un handicap moteur, dont 18 000 en fauteuil roulant, 40 000 sont atteintes d'un handicap visuel et 250 000 d'un handicap communicationnel. Selon le Secrétariat d'État chargé des handicapés, 14% de la population française ne peut pas monter une marche de 35 cm



SE-CPA

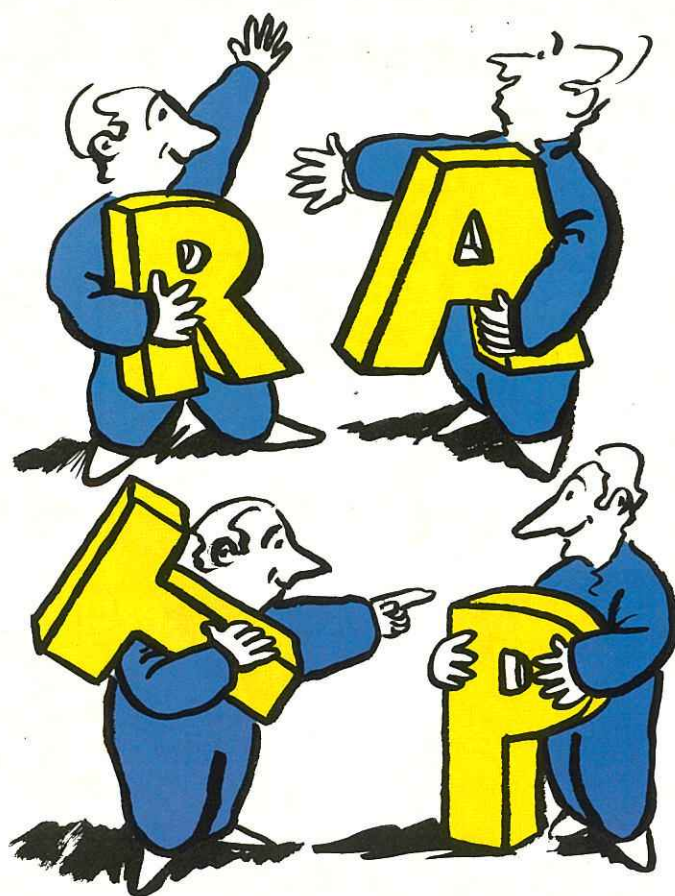
Voyage Accompagné :

UN TUC VRAIMENT UTILE

Parmi les mesures d'insertion des handicapés dans les transports, il en manquait une de taille : le service. « Voyage Accompagné ». Mis en service en 1987 avec les « Tucistes » travaillant pour la Régie, son action a été citée en exemple lors du colloque de Dunkerque. Un accompagnateur permet aux handicapés ne pouvant voyager seuls d'utiliser les transports en commun si leur autonomie est suffisante. Service gratuit sur simple appel téléphonique, le succès en est immédiat : 8 600 accompagnements en 87, 24 000 en 88 mais 20 000 seulement en 89 au grand dam de Daniel Bruguera le responsable des tucistes du réseau ferré et de Voyage Accompagné. Car il s'est investi totalement dans cette démarche et non seulement pour les handicapés, mais aussi pour les jeunes dont il a la responsabilité. « L'impact de Voyage Accompagné ne se mesure pas uniquement en terme d'image pour la RATP. Grâce aux accompagnements, des enfants handicapés intellectuellement ont acquis non seulement l'autonomie de déplacement dans les transports en

commun mais aussi fait des progrès notables sur les autres plans et notamment l'apprentissage de la lecture. » La réduction d'activité de V.A est liée à la baisse du nombre de stagiaires et à la nécessité d'assurer d'autres services sur le Réseau. « Il serait dommage de perdre ce système à l'heure où la Régie est en butte à une délinquance de jeunes en mal d'insertion. Ici les jeunes Tucistes étaient encadrés. Certains d'entre eux ont trouvé là un moyen de se sentir enfin utiles, et le coeur mis à effectuer leur tâche le démontre. » Avec plusieurs de ses collègues, ils ont fondé une association « Les compagnons du voyage » qui reprend la logique de V.A. Les accompagnements sont payants, mais les institutions spécialisées s'y retrouvent car ils restent bien meilleur marché qu'un déplacement en taxi ou en véhicule sanitaire léger. « L'association est rentable mais aurait besoin d'un peu d'aide pour prendre une assise. Des contacts ont été pris auprès de la RATP, de la SNCF et des instances de l'État. Pour l'instant nous restons dans l'attente. »

On en parlait depuis longtemps, dans les bureaux directoriaux comme dans les réunions du personnel. On tombait d'accord pour dire qu'on ne pourrait pas s'en passer. Mais on ne voyait rien venir... Finalement, la décentralisation est en marche. Une décentralisation en douceur qui commence par faire ses preuves dans six éta-



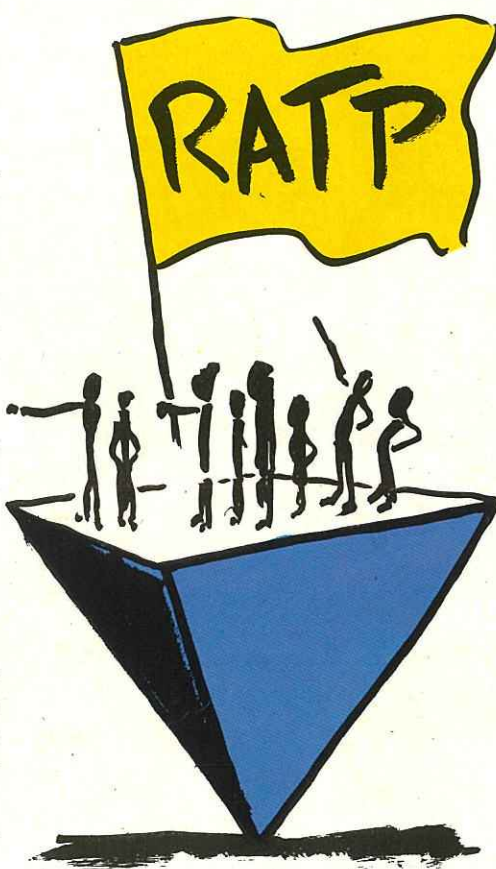
blissements « tests » avant d'être peu à peu étendue à l'ensemble de la RATP. Car il a fallu d'abord enquêter et sonder, valider les propositions et les mettre en place. On ne bouscule pas une organisation comme la RATP du jour au lendemain ! Même si l'expérience prouve déjà que ce changement si attendu commence à porter ses fruits.

LA DÉCENTRALISATION FAIT SES PREMIERS PAS

LE DIAGNOSTIC DES EXPERTS

Une décentralisation ne se négocie pas dans l'improvisation. Logique : elle remet en cause un certain nombre des fondements de l'entreprise ou de l'établissement concerné. La RATP a donc fait appel à des professionnels de l'organisation et des relations sociales pour l'aider à bien préparer ce changement fondamental. Fort de son expérience auprès d'autres organisations, le cabinet Bernard Brunhes Consultants a commencé par opérer une plongée au coeur de l'entreprise. Son travail : écouter, susciter des réflexions sur les hommes, leur travail quotidien et leurs relations avec l'intérieur et l'extérieur. « On ne peut apporter un modèle pré-établi, il faut respecter la réalité de l'entreprise et de ses salariés. La RATP a des impératifs de service public et une cohérence d'intervention qui en font une organisation très différente d'un groupe industriel », explique Bernard Brunhes.

Premier résultat : une photographie du fonctionnement de la RATP. Le diagnostic est sévère : « un mode d'organisation bureaucratique ; des organigrammes fixes, voire figés en forme de pyramide. » Pas question de bouger sans que le supérieur hiérarchique en donne l'ordre expressément ; l'information ne passe pas entre collègues du même niveau... Bref, la RATP affiche un mode de fonctionnement rigide qui n'encourage pas l'initiative. Le trait est un peu forcé, mais le constat s'impose : difficile à chacun de prendre des responsabilités dans une structure aussi centralisée, et donc d'y trouver un intérêt renouvelé. Autre conséquence non négligeable : une efficacité économique amoindrie.



Avant de soigner, il faut étudier les symptômes. Des experts ont donc aidé la RATP à ausculter elle-même son organisation, confirmant ainsi le remède le plus approprié : il faut décentraliser. Au final : un nouveau mode de fonctionnement.

FLASH BACK SUR UNE DÉCENTRALISATION AU PRÉSENT...

Avril 89 : le lancement

Le comité de direction définit le cadre dans lequel se déroulera le passage aux premières expériences de décentralisation : objectifs, contraintes, modalités, calendrier...

Avril - mi-novembre 89 : la concertation

Les six établissements qui seront les pionniers de la décentralisation sont choisis. Ils commencent le recueil et la mise en forme de leurs propositions de modifications, concernant leur fonctionnement.

Juillet 89 : la décision

Le président du conseil d'administration présente ses orientations. La RATP s'engage dans la décentralisation. Les moyens : des actions concrètes. L'objectif : devenir une entreprise plus moderne, plus efficace, plus performante.

Mi-novembre 89 : l'accord

Un Comité de direction « spécial décentralisation » enregistre l'accord de tous les directeurs. Ils soutiendront le lancement d'actions proposées par les chefs des six établissements retenus pour conduire l'expérience.

A partir de fin novembre 89 : l'engagement

Chaque directeur signe un véritable « contrat » avec chaque responsable de secteur, précisant les conditions de mise en œuvre des mesures envisagées, et leur programmation. La décentralisation passe dès lors dans les faits. Pour les six, l'expérience doit durer tout au long de l'année 1990.

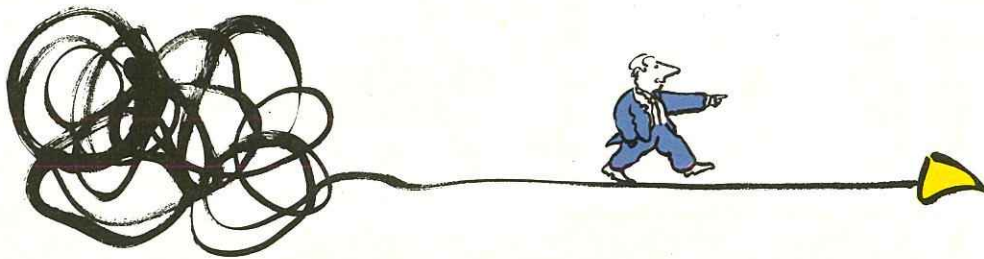
Mais il ne suffit pas d'asséner un diagnostic ; encore faut-il proposer un remède. Il se résume en un seul mot : de la souplesse ! « *Il faut mettre en place de nouvelles structures capables de s'organiser en fonction de besoins et de projets précis. L'information n'y circule plus seulement de haut en bas, mais aussi selon des circuits plus diversifiés* », souligne Bernard Brunhes. Résumons : ce n'est plus l'homme qui s'adapte à l'organisation, mais l'organisation qui prend en compte son rôle et sa mission. Une véritable évolution, à défaut de révolution, qui passe obligatoirement par la très attendue décentralisation. Dans cette organisation d'un nouveau type, l'autorité hiérarchique du chef sur le subordonné ne suffit plus ; c'est le contrat passé entre deux partenaires qui prime. Par cet engagement, le supérieur délègue une mission à un

Avant :
une organisation
pyramidale.

Après :
une organisation où
individus et services
fonctionnent en toute
responsabilité.

homme. A charge pour ce dernier de la remplir comme il l'entend, dans le cadre des règles de l'établissement.

Du coup, chacun exerce ses responsabilités au maximum, et prend toutes les initiatives nécessaires. Le supérieur n'intervient plus en permanence pour donner son feu vert ou contrôler chaque faits et gestes : on fait appel à lui en cas de problème majeur ou de blocage ! Avant : la routine, la sclérose, l'ennui. Après : l'autonomie, l'initiative, la motivation. Avant : une organisation pyramidale. Après : une organisation où individus et services fonctionnent en toute responsabilité. Comme dans ces photos de publicité à trois sous, le nouveau système semble faire paraître l'ancien terriblement « ringard »... Il fallait donc en passer par la décentralisation. Restait à sauter des deux pieds dans la réalité, c'est-à-dire à la mettre en application. Avec ces six premières expériences, c'est aujourd'hui chose faite. Vivement demain !



MODE D'EMPLOI

Ça y est ; tout le monde est bien d'accord pour décentraliser. Reste quelques questions de base à éclaircir...

Quoi ?

Décentraliser, bien sûr ! C'est-à-dire déplacer - progressivement - le pouvoir et les responsabilités au profit des Centres de Responsabilité Budgétaire ou des Centres de Regroupement de Responsabilité.

Qui ?

La RATP de haut en bas, de la direction générale à l'agent « de terrain » qui veut enfin pouvoir prendre des initiatives. Normal, après tout, c'est lui qui connaît le mieux son travail ! Les consultants extérieurs ont d'ailleurs été soufflés par le degré de

Tout ce qu'il faut savoir sur les modalités d'une décentralisation rondement menée... En gros : un zeste de méthode, beaucoup de concertation sur le terrain, des échanges tous azimuts, un certain esprit de synthèse, du réalisme et pas mal d'énergies !

mobilisation des personnels... volontiers sceptiques, mais moins conformistes qu'on pourrait le croire !

Où ?

Dans un premier temps, dans cinq fonctions et dans les six établissements qui témoignent dans ce dossier de leur expérience. Pionniers en la matière, ils ont subi l'épreuve du feu. Mais ils ne seront pas les derniers. Cette année, six autres établissements leur emboîteront le pas. Vague après vague, tout le monde sera concerné.

Comment ?

Par le bas. On aurait pu décider de décentraliser par le haut, en imposant des réformes. Problème : la méthode était contradictoire avec le principe



même de la décentralisation. Et l'on avait toutes les chances de se tromper par manque de connaissances des besoins des établissements.

Chacun d'entre eux a donc réfléchi à son fonctionnement et à ses relations avec les autres établissements ou avec l'extérieur. Des réunions sont organisées, tout le monde a voix au chapitre... Une bonne manière de repérer ce qui ne va pas et de proposer des moyens pour y remédier. Une fois recueillies et mises en forme, ces « propositions de modification expérimentales » - différentes pour chaque établissement et chaque fonction - sont validées par un Comité de direction élargi.

Pourquoi ?

Pour améliorer la qualité de l'ensemble des prestations techniques. Pour optimiser les coûts économiques et financiers des opérations. Pour motiver et responsabiliser les personnels :

que chacun puisse renforcer son autonomie dans le cadre d'un contrat négocié. Condition sine qua non : qu'il le souhaite !

Pour quel résultat ?

Six contrats de décentralisation sont signés. Ils officialisent les pratiques « sauvages » déjà en place, car certains établissements n'avaient pas attendu le feu vert officiel pour se lancer ! Mais surtout, ils recensent des réformes spectaculaires ou plus discrètes, immédiatement applicables ou à réaliser sur le plus long terme (3 à 6 mois). Trois grands thèmes reviennent à chaque fois : technique, budget et ressources humaines. Des exemples ? Il suffit de lire les témoignages qui suivent !

Avec qui ?

Tout le monde, du moins tous ceux qui ont voulu « mettre leur grain de sel » et dire leurs besoins et leurs

attentes. Les délégués du personnel ont donné leur point de vue à chaque fois. A la barre : l'encadrement de l'établissement. Derrière eux : des consultants extérieurs qui aident à suivre la méthode. A l'arrière : le Comité de pilotage spécialement chargé de suivre l'opération. Sur le long cours : une « mission de coordination des opérations de décentralisation et des démarches de progrès » aidera les six à rester en contact et à partager leurs expériences.

Quand ?

Ces premiers établissements ont signé leur contrat fin 89. Aussitôt fait, ils approfondissent en groupe de travail interne les propositions retenues et les concrétisent pour qu'elles soient applicables au quotidien. La mise en pratique à titre « expérimental » durera toute l'année 90. Et beaucoup plus si l'expérience s'avère concluante...

L'ÉPREUVE DU TERRAIN

Groupement d'entretien
des bâtiments Nord - NB

« LES MENTALITÉS DOIVENT CHANGER »

« Encore une réforme ! ». Bernard Paitry, 56 ans, et Michel Mesnage, 43 ans, ont vu arriver le projet de décentralisation avec un scepticisme certain. En tant qu'anciens de la maison, ils en ont tellement vu passer... Et puis, ils se sont dit que l'occasion était bonne pour tenter de modifier les relations entre leur groupement et les utilisateurs RATP. Un changement qui passerait par la prise de nouvelles responsabilités.

Exemple : normalement, dans la vie courante un propriétaire de bâtiments prend à sa charge « le clos et le couvert », c'est-à-dire les murs et le toit. Le locataire assure, lui, les frais d'entretien. Histoire de responsabiliser les locataires, une première expérience est donc lancée sur trois établissements : le dépôt d'autobus des Lilas, l'atelier du réseau ferré Pleyel et l'atelier de Bobigny. Désormais, une partie du budget d'entretien des bâtiments sera gérée par les responsables de chacun des établissements, qui éviteront ainsi le passage obligatoire par NB.

Bernard Paitry et Michel Mesnage sont bien décidés à jouer la confiance : « Nous n'avons pas peur de jouer la concurrence. Sur le terrain, nous pouvons prouver que nous sommes aussi bons que les autres ». Parallèlement, le service N.B. entend d'ailleurs développer son rôle de conseil auprès des chefs d'établissement. Ce qui suppose du temps : « pas question de se contenter d'un passage en coup de vent tous les quinze

La décentralisation est descendue sur le terrain, ou plutôt dans les bureaux, les ateliers et les dépôts. En première ligne de cette réforme, et pour chacun des six établissements pionniers, des hommes et des femmes témoignent de leurs doutes, de leurs réalisations, de leurs espoirs, de leurs souhaits et de leurs premiers succès.

jours ». On se donne donc les moyens. A l'intérieur de la subdivision, un agent viendra en renfort pour s'occuper exclusivement des tâches administratives, déchargeant ainsi les techniciens et les surveillants de travaux qui pourront se recentrer sur leur vraie mission. Promis : si cette expérience s'avère concluante, elle devrait être étendue à tout le groupement Nord. L'enjeu est important, car ces changements dépassent les simples réformes structurelles. « En fait, les mentalités doivent changer. Nous devons établir des relations nouvelles, entre partenaires, avec nos clients internes », affirme Bernard Paitry. Mais la nouvelle réforme suppose aussi de prendre ses responsabilités. Se sentant le premier concerné, Bernard Paitry propose de signer lui-même une partie importante des commandes de travaux. D'une pierre, deux coups ! Il permettrait ainsi à ses supérieurs et aux fonctionnels de développer leur rôle de conseil technique et de mieux pratiquer les vérifications a posteriori.



SECPA-DUMAX

On retrouve la même préoccupation chez Michel Mesnage : « J'ai 73 personnes à gérer, une véritable PME. Mais en fait, beaucoup de décisions m'échappent ». Avec un organisme moins rigide et davantage de souplesse dans la constitution des équipes, il pourrait gagner en temps et en efficacité. Son souhait : s'imposer comme un véritable interlocuteur pour son personnel, avec davantage de possibilités d'intervention. En bon « patron de PME », il aimerait aussi pouvoir distinguer ceux qui ont assuré leur mission au mieux. « Discuter de leur avancement une fois par an ne suffit pas. Pourquoi ne pas modifier le fonctionnement de la "prime de bon travail", actuellement affectée de coefficients minimes et distribuée à tous ? »

Ils croient à la « mini-entreprise », à des rapports plus clairs avec les agents, à la confirmation d'une technicité, à des rapports clients-fournisseurs avec les différents services de la Régie... Bernard Paitry et Michel Mesnage ont gardé toute leur lucidité, mais apparemment perdu leur scepticisme.

Dépôt d'entretien de Bobigny

« OBJECTIF : SORTIR DE LA MAINTENANCE SUBIE »

« Vous savez, ici, on avance pas à pas. Pas question de se lancer dans de grandes envolées philosophiques sur l'avenir de l'atelier », Jean-Claude Barrandon, 37 ans, chef de cet atelier qui entretient le matériel roulant de la ligne n° 5 et plus tard celui du tramway Saint-Denis-Bobigny, se méfie des théories. Ce qui n'exclut pas des projets nés notamment des réunions UPE : « Dès que vous leur proposez de parler de leur boulot, les gars sont d'accord et ils apportent des propositions pertinentes ».

Idée-force pour l'avenir : « Il faut sortir de la maintenance subie pour passer à une maintenance assumée. Actuellement, nous faisons du coup par coup ; on ne prend pas le recul nécessaire pour mener une analyse ». Les moyens manquent : Jean-Claude Bar-

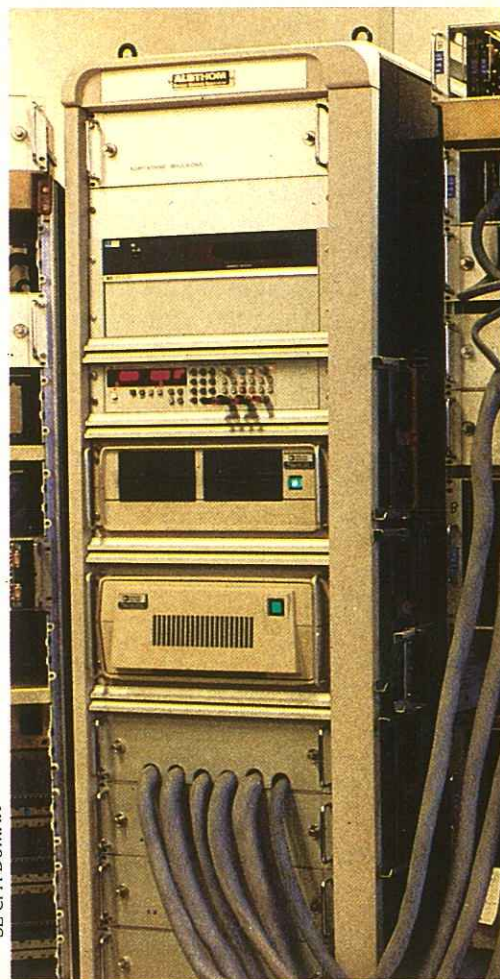
randon est le seul cadre de l'atelier. Comment, par exemple, prendre le temps de repérer les incidents les plus fréquents sur le matériel ou les plus pénalisants pour l'exploitation afin d'améliorer le système d'entretien préventif ? L'arrivée d'un chef d'atelier chargé des aspects techniques de la maintenance résoudrait le problème. « Et j'aurais le temps d'aller sur le terrain discuter avec les gars : cela permettrait de prendre les problèmes autrement... »

Autre priorité : donner plus de responsabilités à l'atelier et aux équipes. Très vite, l'atelier pourra établir lui-même des bons de commande à livraison immédiate ou des demandes de prestation. Avantages : un gain de temps appréciable, et surtout un sentiment de confiance chez les agents de maîtrise, qui, progressivement, gèrent complètement leur domaine d'activité. L'atelier se voit par ailleurs déléguer un sous-programme d'investissement de 20 000 francs pour pouvoir acheter des petites machines portables. L'ouverture d'une sous-caisse (1 500 F) donnera plus de souplesse à la gestion courante. « On s'occupera davantage des questions essentielles plutôt que de perdre son temps sur des bricoles », remarque Jean-Claude Barrandon.

Quant à l'organisation à l'intérieur de l'atelier, elle commence à être revue. Notamment avec l'arrivée d'un agent de maîtrise, chargé, entre autres, de suivre les prototypes asynchrones et BOA2 (métro articulé). Mais aussi par la création d'une équipe de maintenance des équipements industriels. « Auparavant, on prélevait des agents dans les équipes quand le problème se posait. Or, ces interventions supposent un suivi, un savoir-faire précis. Mais surtout, la valeur des équipements et la fiabilité de leur fonctionnement réclament un programme de maintenance important ». A terme, des contrats pourraient être signés entre les équipes et le chef d'atelier, sur des objectifs discutés en commun et sur la manière d'envisager les interventions. Des équipes plus autonomes gèreraient leur activité et répartiraient les travaux à effectuer entre les agents en fonction des priorités. Un nouveau fonctionnement qui ne s'instaurera que petit à petit avec l'accord des intéressés, et à une seule condition chère à Jean-Claude Barrandon : « donner la priorité à l'homme ».



SE-CPA-MARGUERITE



SE-CPA-DUMAX

Atelier de maintenance des équipements électroniques de Saint-Ouen : des objectifs et un langage clairs.

« IL FAUT ASSOCIER ET MOTIVER LES HOMMES »

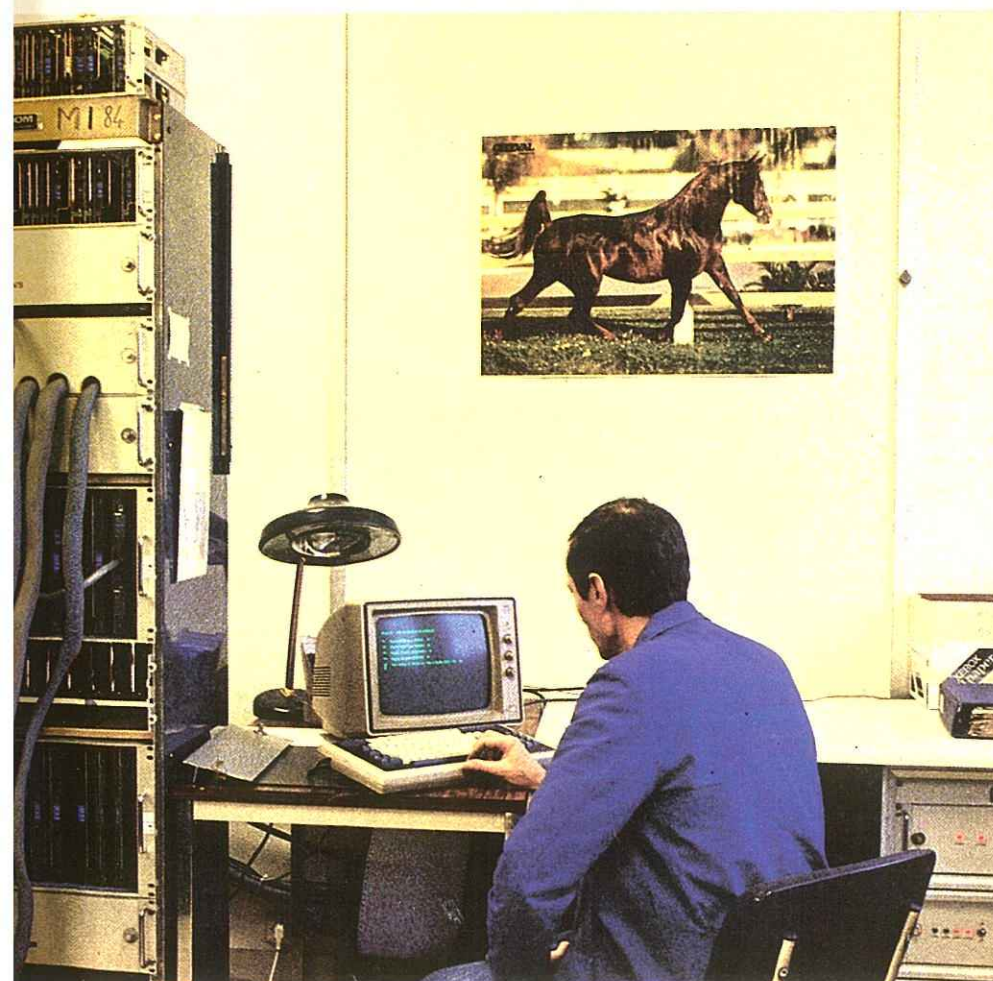
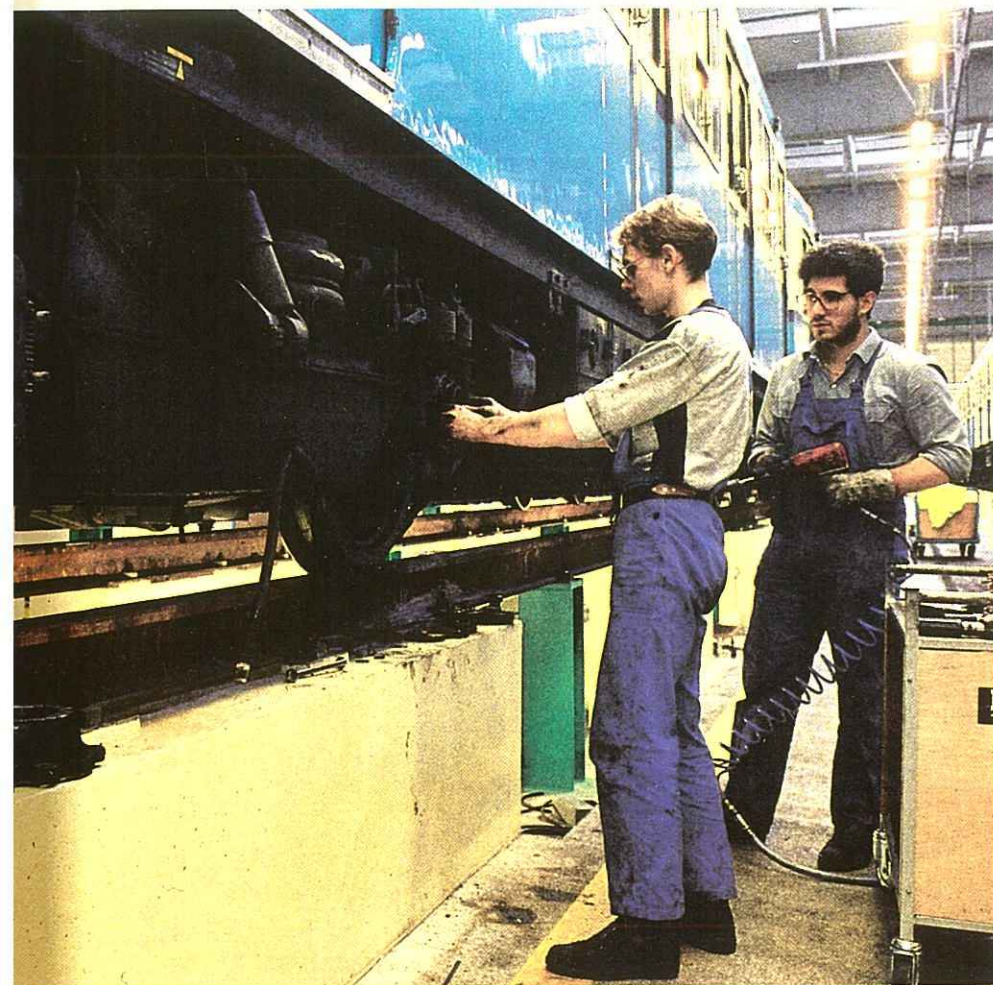
« Nous ne voulons plus être considérés comme un service qui dépense, mais comme une entreprise assurant une prestation pour le client ». Alain Le Clech, 44 ans, chef de groupement, l'affirme clair et net. Et pas question d'en rester au stade des déclarations d'intentions.

L'atelier jouait déjà sur une communication sociale claire, avec des objectifs précis connus par tous grâce aux réunions d'information. Il entend pratiquer aussi la transparence de gestion : un enregistrement informatique de chaque tâche permettant d'établir une facturation-client et « de tenir la route face à un contrôle de gestion ». Une organisation interne croisée et souple, permet déjà des niveaux de délégation successifs pour l'ensemble du personnel.

« Mais la décentralisation va permettre d'aller plus loin. D'associer et de motiver les hommes. De développer leur capacité d'anticipation ». Trois objectifs : gagner en temps d'activité par rapport au temps de présence, accroître le potentiel utilisé par chacun, développer l'aptitude à « bien faire du premier coup ». En toile de fond, la confiance faite à chacun dans le cadre d'une « autonomie raisonnable ».

Et les faits? Dans les mois qui viennent, quatre chefs de projet vont être nommés. Le premier sera chargé de la simplification administrative. Exemple : *« Notre système de pointage du personnel est très compliqué ; pourquoi les contremaîtres n'entreraient-ils pas directement ce pointage sur écran informatique ? »*

Le second travaillera à la mise en place de contrats avec les différentes équipes, après accord sur un niveau de références et d'objectifs.



Le troisième planchera sur l'élaboration des contrats avec les clients internes. « *Je m'engagerai sur des coûts unitaires auprès des quatre groupes d'ateliers avec lesquels nous travaillons* », explique Alain Le Clech. *Chacun saura, par exemple, combien lui coûtera un entretien préventif sur des composants électriques de puissance*. Une structure de contrôle indépendante des deux parties s'assurera de la cohérence des coûts avec ceux pratiqués à l'extérieur. Le quatrième élaborera un système de commercialisation à l'extérieur pour certains produits. Déjà, des « clients » (comme la SNCF) font appel aux compétences et au matériel de l'AME. La mise en place, à terme, d'une cellule commerciale pourrait se révéler payante. Alain Le Clech souhaite pouvoir dégager une marge sur ces opérations, pour les autofinancer, réaliser des investissements et assurer une redistribution au personnel. D'autres initiatives prennent déjà forme. Ainsi, la mobilité du personnel relèvera désormais d'une décision commune entre l'intéressé et les deux départements concernés (le cédant et le receveur). Le moyen de pratiquer une gestion prévisionnelle des effectifs, de dissiper les inquiétudes et de gagner en stabilité.

CRB 432
radiotéléphonie
- Bd Bourdon

« ET POURQUOI PAS UN PEU D'UTOPIE ? »

Le CRB 432 a une mission bien précise et sacrément importante : entretenir l'ensemble des installations radiotéléphoniques de la Régie. Soit 8 300 émetteurs-récepteurs mobiles et 500 fixes ! Mais le CRB n'entend pas se contenter d'une solide compétence technique. « *Cette année, nous allons proposer une politique d'entretien à notre service* », explique Pierre Glorian, 50 ans, chef du CRB. Et pour ce faire, il est indispensable de se pencher sur la gestion. Cette idée a fait pas à pas son chemin. « *Auparavant, la notion de coûts pas-*

sait au-dessus de la tête des agents de maîtrise. Maintenant, ils se sentent beaucoup plus impliqués ».

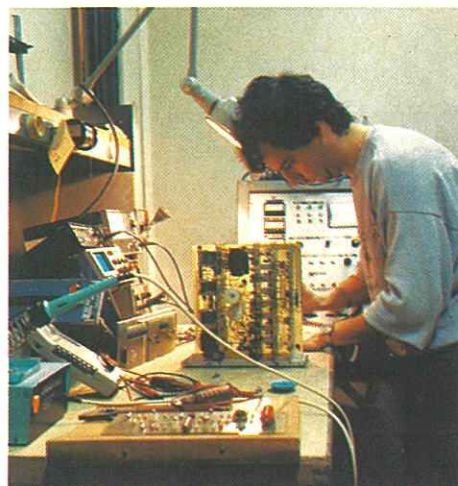
L'opération décentralisation a accéléré la prise de conscience : les agents de maîtrise réclament une formation à la gestion d'un budget. Dans ce centre de quarante personnes, chacun a pris l'habitude d'exprimer franchement ses idées et ses besoins. Ce qui aide indéniablement à faire avancer les choses, bien ...et vite. Fin janvier, un accord de décentralisation va être signé avec la direction des systèmes d'information et de l'organisation.

Côté finances : sont prévus un budget de fonctionnement basé sur des objectifs d'activité, de volume, de qualité, et un budget d'investissement (de l'ordre de 500 000 F) pour couvrir les besoins en outillage, petits aménagements, gros entretien.

En outre, le seuil de délégation de signature à Pierre Glorian passera de 50 000 francs à 100 000 francs pour les commandes externes (à 200 000 francs pour les commandes au titre de marchés signés). Il pourra déléguer son pouvoir de signature à son remplaçant en cas d'absence, tandis que les agents d'encadrement pourront signer les demandes de prix inférieures à 200 000 francs. Bref, on renverse la vapeur ! « *Traditionnellement, c'est le niveau N+1 qui supplée le niveau N ; maintenant, ce pourra être le niveau N-1* », commente Pierre Glorian.

L'idée : raccourcir les délais, alléger les procédures, éviter le passage systématique par le service et la direction, qui se trouvent à Noisy-le-Grand. « *Nous pouvons gagner 50% en coût de gestion administrative des commandes* ».

Mais l'accord de décentralisation concerne aussi la gestion des ressources humaines. Le chef du CRB verra tous les candidats à l'embauche ou à la mobilité avant décision définitive. Un cadre et un agent de maîtrise (désigné par ses pairs) participeront avec lui aux réunions sur l'avancement. Et il disposera, cette année, de 2 500 francs pour encourager les équipes et les agents qui auront le plus progressé. « *Pas question de les transformer en chasseurs de primes ; il s'agit plutôt de reconnaître l'action qu'ils ont menée et la progression qu'elle représente, même s'ils ne sont pas les meilleurs dans l'absolu. J'assume les risques d'arbitraire ; ne pas se défiler, c'est aussi se crédibiliser* », affirme



SEC-PA-SUTTON



Pierre Glorian. Tout le monde doit désormais prendre ses responsabilités, à tous les niveaux. *« Et pourquoi pas un peu d'utopie ? Cela permet de ne pas se laisser ligoter par des pesanteurs administratives »*. D'ailleurs, au CRB, on est plutôt contre les décentralisations frileuses.

CRB éclairage-force- bâtiment de Saint-Albin

« NOUS SOMMES POUR LA DÉCENTRA- LISATION... »

Annick Raphanel, 47 ans, chef du CRB, et son adjoint Christian Bourzat, 40 ans, ne sont pas tombés des nues quand on leur a parlé de décentralisation. Et pour cause : ils la pratiquent déjà largement au quotidien au plan de l'organisation interne du centre. Les dix mille dépêches annuelles qui réclament la réparation de pannes électriques arrivent directement aux agents de maîtrise répartis sur le terrain par secteur géographique. *« Ils s'organisent eux-mêmes, gèrent leurs équipes, décident de leurs priorités »*, explique Annick Raphanel. *« Nous faisons confiance aux responsables de secteurs. Déjà décentralisés, nos agents considèrent les directions, les services, comme leurs clients et se sentent pleinement responsables »*, confirme Christian Bourzat.

Par contre, pour tous les petits travaux autres que le dépannage, les demandes doivent obligatoirement transiter par le service. D'où des délais de réponse assez longs, qui s'allongent encore des quelques trente jours nécessaires à l'envoi d'une commande aux fournisseurs. Or, Annick Raphanel et Christian Bourzat veulent pouvoir s'engager ferme vis-à-vis de leurs clients internes RATP. *« Nous sommes capables de tenir nos engagements et nous ne craignons pas la comparaison et la concurrence »*, disent-ils.

Décentraliser, rapprocher les prises de décision de leur point d'application ; c'est OK pour Annick et Christian. Mais ils savent aussi que ce ne sera pas une voie royale qu'on emprunte sans problème. Ils ne cachent pas leurs craintes : la décentralisation,

c'est aussi une nouvelle répartition des pouvoirs, cela ne se fera pas sans difficultés. De plus, la restructuration qu'ils ont connue en 1988 a conduit à une réduction de personnel, d'où leur septicisme : « *Il ne faudrait pas que la décentralisation se traduise en 1990 par une demande accrue de productivité sur le CRB.* »

Cela dit, ils adhèrent entièrement à l'idée de décentralisation mais avec prudence.

Le contrat conclu avec le directeur des équipements électriques contient des décisions importantes : maîtrise du budget du CRB permettant d'en déterminer les orientations principales ; délégation de signature de commandes (de 100 000 à 300 000, suivant les types), consultation du chef du CRB pour toute décision concernant un de ses collaborateurs, etc.

La voie de la décentralisation ne sera pas une autoroute, mais elle est tracée.

Dépôt du réseau routier d'Ivry

« L'ESPRIT D'ÉQUIPE EST GAGNANT »

La première fois qu'on a parlé de décentralisation au dépôt d'autobus d'Ivry, les idées ne manquaient pas. De là à pouvoir les mettre en oeuvre, même à titre expérimental... On doutait ferme !

Et puis sont venues les réunions internes au dépôt, un travail suivi effectué avec des consultants... Et l'équipe a finalement bâti son projet, présenté ensuite devant le Comité de direction de la Régie. Les choses bougent : « *les cadres sont motivés et impatients d'avancer* », explique Philippe Labbé, 38 ans, chef de dépôt.

Désormais, les objectifs sont clairement fixés : gain de temps, simplification des procédures, meilleure adaptation aux besoins... Et l'on est sûr que l'avenir ne passera que par une seule voie : celle qui permet la résolution de la majorité des problèmes au niveau où ils se posent.

Première concrétisation — ici, on n'aime pas les longs discours ! — le dépôt aura la responsabilité de l'affectation des moyens sur ligne, dans le cadre d'un contrat passé avec le service central, sur la base d'objectifs associés et d'un budget négocié. « *C'est la mesure la plus attendue par le personnel d'encadrement et d'exploitation du dépôt* », remarque Philippe Labbé.

Cette démarche devra s'appliquer à d'autres domaines. Les cadres du dépôt souhaitent pouvoir intervenir auprès des salariés de la société de

nettoyage, afin d'assurer un meilleur suivi de la propreté des points d'arrêt sur les lignes. « *Sinon, dit Philippe Labbé, on n'est jamais informés de leur passage. On en reste au stade des déductions* ».

Le dépôt est sûr d'être sur la bonne voie. Le doublement du seuil d'engagement des investissements R.M. délégué au dépôt est déjà réalisé. Le transfert au niveau du dépôt des « remises en main » des machinistes après des périodes d'indisponibilité, lui permet de gagner en souplesse et en efficacité dans la commande des services de ces agents. La commande directe au MITTAB des titres de transport dont le dépôt a besoin pour ses buralistes et ses machinistes, s'avère un nouveau moyen de prendre ses responsabilités.

« *Quand on veut responsabiliser un enfant, on lui donne de l'argent de poche. Pour qu'il apprenne à le gérer au lieu d'en réclamer au coup par coup.* » Une phrase que Philippe Labbé cite volontiers pour illustrer l'esprit du changement qu'il faut opérer. Même s'il s'estime encore en phase d'apprentissage et ne croit pas aux coups de baguette magique...

« *Mais, dès maintenant, l'esprit d'équipe de l'encadrement est gagnant*, dit-il.

Et sa réaction face aux difficultés inévitables rencontrées dans une telle expérience me rendent très confiant dans la réussite du projet. »



Nouv'ell



EN SEINE

Pendant 4 dimanches, les 14 et 21 janvier, 4 et 11 février, le trafic a été interrompu entre Rueil et Châtou sur la ligne A du RER. Responsable, l'un des plus

anciens ouvrages d'art de la RATP: le pont de Rueil (1847). A l'aide d'une grosse grue montée sur une barge, une première moitié

des anciens arcs métalliques a été déposée et remplacée. Au cours des prochains mois, le tablier en béton sera reconstruit.

VOEUX 90

Changement de protocole pour la présentation des voeux du Président de la RATP au personnel. Pas de temps perdu, puisque dès le 31 décembre à minuit, Christian Blanc s'adressait par radio de bord aux machinistes et conducteurs de métro en service cette nuit-là. Deuxième initiative, une carte de voeux adressée à l'ensemble des agents à leur domicile, souhaitant « que les actions engagées ensemble connaissent leurs premiers succès en 1990 ».

Enfin, une large réception, le 8 janvier, dans le somptueux décor de l'Arche de La Défense, où plus de 1 500 agents ont été reçus. Saluant l'année 89 et les efforts faits par les agents pour contribuer au

succès des manifestations du bicentenaire, Christian Blanc a rappelé les principaux chantiers engagés en 89, ceux qu'il convient de faire aboutir ou d'avancer en 90 : Sacem, Meteor, la sécurité, Autrement bus, le projet du réseau routier, le dialogue social. Profitant du lieu symbolique, il a rappelé qu'il se nommait « Arche de la Solidarité ». Dans cet esprit, n'ont pas été oubliés tous ceux qui contribuent à donner une bonne image de la RATP, les retraités, les associations musicales, sportives, culturelles... C'est d'ailleurs l'harmonie du personnel de la Régie qui animait la soirée. Une soirée qui pouvait se conclure par la visite guidée de l'Exposition « la traversée de Paris ».

Christian Blanc
Président de la Régie Autonome des Transports Parisiens

vous présente ses meilleurs vœux
pour vous-même et votre famille, et
souhaite que les actions engagées ensemble
connaissent leurs premiers succès en 1990.

...S BONNE ANNÉE.



LA LETTRE

Nouvelle née de la communication interne, La Lettre RATP se propose deux fois par mois d'apporter à tous les agents qui le souhaitent des informations sur la Régie et son environnement. Un éditorial, un mini dossier d'actualité, de nombreuses informations « en

bref », un témoignage et un « point de vue » extérieur, elle est le complément d'ELL. Les cadres de l'entreprise la reçoivent systématiquement et tous les agents qui le souhaitent peuvent la demander. Elle leur sera adressée (gratuitement) sur leur lieu de travail.

La Lettre

8 Janvier 1990 - n°1

EDITO

La naissance d'un journal, d'un hebdomadaire ou d'une lettre d'information n'est jamais un événement comme les autres. Elle porte témoignage que l'esprit de démocratie existe là où les journaux se créent. Et ceci est d'autant plus important lorsque l'organe d'information naît dans une entreprise. Pour parler comme l'actuelle campagne publicitaire du quotidien « Le Monde » je dirais : « Notre entreprise change, ses moyens de s'informer aussi ».

Pour réaliser les objectifs de progrès qui sont les nôtres, il est capital que chacun dispose des informations essentielles. Pour accepter les enjeux et se mobiliser autour de thèmes clairs, il est indispensable d'avoir les moyens de comprendre. Enfin, il est impératif que chacun se

un instrument de dialogue dans l'entreprise

détermine en toute connaissance de cause car il n'est rien de pire que de tromper en feignant d'informer. Cette lettre, faites-la circuler dans les services, commentez-la. Elle doit être un instrument de dialogue dans l'entreprise. Sa diffusion est un acte de communication. Si vous ne trouvez pas les réponses à vos questions faites-en part à la Rédaction. Elle en tiendra compte dans sa prochaine parution. Et puisque une naissance est toujours l'occasion de souhaits permettez-moi, au seuil de cette nouvelle année 1990, de former mes vœux de bonheur et de réussite pour chacun d'entre vous ainsi que pour vos familles.

Christian Blanc

REPERES

2

Les performances : fruit, récoltes, propriété.

3

Mise en place de l'observatoire social

Les résultats d'Echo 89

4

Le regard de Philippe Bouchard

L'ÉVÉNEMENT

Quelques éléments de réponses aux détracteurs de Météor

Pour certains, Météor est un mauvais choix, les décisions ont été prises à la « va vite », la RATP et la SNCF ont travaillé « chacune dans son coin », la ligne nouvelle va aggraver l'encombrement de Châtelet-Les-Halles, etc. etc. Tout ceci est faux.

D'une part, les études concernant la recherche de solutions au problème de la ligne A ont commencé à la RATP dès 1985. Elles ont été coordonnées à partir de 1986 par le STP, et les techniciens de la DIT, de la DRE, et la SNCF et la RATP ont travaillé en étroite collaboration pen-

dant ces trois dernières années. Il est donc faux de prétendre que la Régie et les Pouvoirs publics se sont désintéressés du problème de la ligne A jusqu'en 1989. D'autre part, Météor ne contribue pas à l'encombrement de Châtelet-Les-Halles. Au contraire, elle détournera du

complexe de nombreux voyageurs. Ainsi, la charge de la ligne A sera diminuée d'un tiers entre Châtelet-Les-Halles et Auber lorsque Météor et la liaison École de Gare du Nord à Saint-Lazare seront en service, et les échanges de voyageurs

...

Nouv'ell

VOIR ET PREVOIR

L'observatoire social de la RATP a été mis en place le 19 décembre par le PDG, Christian Blanc. Cet organisme, qui lui est directement rattaché, a pour mission de bien apprécier le climat social de la RATP, et d'analyser l'environnement économique et social. Placé sous la responsabilité du Conseiller social, Denys-Pierre, l'observatoire réunit les représentants des directions, des organisations syndicales, du Comité d'entreprise. Il peut accueillir toute personne ou groupe qu'il juge utile d'associer à ses travaux,

agents, usagers, experts extérieurs... Basé sur des relations de confiance entre les partenaires, l'observatoire dispose d'une sphère d'autonomie dans laquelle chaque participant contribue à élaborer ses missions, les sujets de ses études et de ses propositions. Ces dernières relèvent de décisions de la Direction de l'entreprise. Cinq cadres ont été mis à disposition de l'observatoire : à côté de Denys-Pierre, Yves Schwartz (ex.PF), Brigitte Iturralde (économiste, ex.G), Sylvie Galam (psychosociologue,

ex.S), Pascale Valette (juriste, ex.E). Le secrétariat est assuré par Yvonne Rioux (ex.P).

Outre le contenu des missions, le PDG a donné quelques orientations quant au fonctionnement : les travaux de l'observatoire doivent être caractérisés par la « transparence », par une ouverture — y compris comparative — sur les entreprises extérieures, par une capacité d'anticipation et d'analyse des perspectives qui s'ouvrent à l'entreprise. En un mot, un observatoire qui permette de regarder au dedans et au dehors.

QUALITÉ

Un nouveau journal interne au service de l'exploitation du réseau ferré, « Objectif qualité », pour « soutenir notre démarche qualité, vous informer des actions en cours, des projets, don-

ner la parole à ceux qui mettent en œuvre les actions, échanger nos expériences », écrit le chef du service. Tous les agents de FE (plus de 11000) en sont destinataires.

MAGAZINE TV

La Régie peut-elle être à elle seule l'objet d'un journal télévisé? C'est un peu le pari qu'a fait le service de la communication publique en diffusant un magazine sur FR3. Il y aura au total 6 numéros, présentés par Jean Lanzi. A l'issue du magazine, un serveur informatique permet aux téléspectateurs de poser des questions grâce au minitel. Sa vocation est d'intéresser aussi bien le voyageur que l'agent de la Régie. Prochains rendez-vous les 17 mars et 14 avril à 11 h 15.

DÉCORS

Deux stations de la ligne 12 bénéficieront d'une décoration à thème (en relation avec d'autres organismes) en 1990. Assemblée Nationale sur le thème « l'Assemblée, palais de la démocratie, une célébration de la portée universelle et de la modernité des lois fondatrices de la tradition républicaine ». Concorde, sur le thème des Droits de l'homme.

BULLETIN DE DEMANDE DE « LA LETTRE »

NOM :

PRÉNOM :

Matricule :

Attachement :

.....

adresser par courrier intérieur à: Département de la communication interne, bureau 6.11, Grands Augustins.

OBJECTIF QUALITÉ

Décembre 1989

N°1

Le magazine de la démarche et des actions Qualité

3

Des clients heureux: Les attentes des voyageurs Agir pour améliorer la qualité du service FE: Le Plan d'Actions Qualité Ensemble

4

Qualité à la une: Objectif Qualité fait le point avec les agents de la ligne 1

6

Les conducteurs de la ligne 8 tiennent le micro: Comment les conducteurs sont passés d'une idée d'animation à la démarche Qualité

8

FE/FR des accords qualité: Ils sont conclus entre chefs de ligne et chefs d'atelier En direct du PCC: Les chefs de régulation tiennent le micro par la transmission de l'information

RATP
DIRECTION DU RÉSEAU FERRÉ
SERVICE DE L'EXPLOITATION

Nouv'ell

TRAM GRIS

Sur un fond de gris métallique, une bande bleue qui évoque le réseau ferré qui l'entretiendra, une bande

verte évoquant le réseau routier qui l'exploitera, le futur tramway Saint-Denis/Bobigny a dévoilé

ses couleurs. Le vert est également la couleur du département de la Seine-Saint-Denis qui l'hébergera.



DISTINCTIONS

Huit agents de la Régie ont été distingués dans l'Ordre National du Mérite : — au grade d'Officier, Georges Raynaud (ex-Directeur des travaux neufs), — au grade de Chevalier, Pierre Alline

(chef des services juridiques), Jean-Paul Bailly (Directeur du personnel), André Gaudin (chef de la ligne A du RER), Claude Hennebert (Adjoint au chef du service des études-TT),

Alain Le Clech (chef de l'atelier de maintenance des équipements-FR), Jean-Marc Mocquiaux (chef du département ressources humaines-FE), Jacques Rouy (Directeur auprès du PDG).

TRAFIC 89

Selon les premiers chiffres annoncés le 12 janvier dernier au Conseil d'administration, le trafic de la RATP atteindrait 2 milliards 386 millions de voyages en 1989, soit 3,7% de plus qu'en 1988. Une fois corrigée de l'effet des grèves, la progression n'est plus que de 0,8%. Il est vrai qu'en 1988, la RATP avait perdu l'équivalent de 79 millions de voyages, essentiellement en raison des grèves intervenues durant l'automne. Ce résultat global 89 masque cependant d'assez fortes disparités suivant les réseaux.

Au métro, le fléchissement (−0,4%) serait la conséquence directe des mouvements sociaux de 88. En effet, ce sont les lignes les plus touchées durant les grèves (lignes 2, 4, 10, 11 et 13) qui enregistrent le plongeon le plus important. Les bons résultats obtenus à l'occasion du Bicentenaire (+6 millions de voyages dans l'été 89) ne suffisent pas à redresser la tendance. Sur le RER, la situation est analogue, mais les effets conjugués de l'interconnexion Ouest et du SACEM assurent au final un gain de trafic de 3,8%

sur l'année. Côté bus, le trafic perd un demi-point à Paris. La dégradation des conditions de circulation serait l'une des causes de cette baisse. En revanche, le trafic des bus de banlieue progresse de 2,3%. La hausse a été constante tout au long de l'année. Une analyse détaillée est en cours pour tenter d'en cerner plus précisément les causes.

Notons que la progression du trafic sur les lignes du secteur pilote *Autrement* Bus Hauts-de-Seine dépasse quant à elle 5% en un an.

	M	RER	BUS Paris	BUS Banlieue
LES CHIFFRES En millions de voyages effectués sur 12 mois, corrigés des grèves	1221,7	326,4	328,3	483,1
LES ECARTS Evolution sur 12 mois	−0,4%	+3,8%	−0,5%	+2,3%

ÉLECTIONS D.P.

Le premier tour des élections des délégués du personnel a eu lieu le 16 janvier. Les résultats mon-

trèrent une légère progression de la participation par rapport à 1989. Il y avait 342 sièges à pourvoir.

INSCRITS: 39 445 (+95) VOTANTS: 64,90% (+0,48%)
VOIX OBTENUES PAR LES LISTES: 61,74% (−0,24%)

C.G.T	42,51%	180 sièges
F.O.	16,09%	48 sièges
C.F.D.T.	10,25%	30 sièges
INDEPENDANTS	9,75%	19 sièges
AUTONOME (GATC-SAM)-CFTC ...	9,16%	21 sièges
AUTONOME (GATC) CFTC-CGC ...	6,41%	26 sièges
AUTONOME (SAT)	5,83%	15 sièges

Pour 3 syndicats qui se présentent seuls, la comparaison avec 89 peut apparaître. La CGT perd 5,54% des voix et 16 sièges; la CFDT progresse de 0,08% mais perd 2 sièges; le syndicat Indépendant gagne 2,03% et 6 sièges. Pour les autres organisations qui se présentent

avec des alliances différentes selon les années ou les collèges, le résultat fait apparaître un gain global de 3,44%, et 10 sièges. A noter que le syndicat F.O. se présentait cette année seul et peut ainsi mesurer son influence (l'an dernier F.O. ATMIC se présentait avec la CFTC).

RÉÉQUILIBRAGE 1

La répartition de la charge de l'indemnité compensatrice payée par les 8 départements de la Région parisienne (30% de l'ensemble, le reste étant payé par l'Etat) devrait être modifiée. Un projet de nouvelle répartition devait être présenté au conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens le 15 février, a déclaré au journal *Les Echos* le vice-président du STP (5 janvier). L'ancienne répartition était basée sur des critères démographiques datant de 1965. C'est Paris qui devrait bénéficier d'un allègement en raison de ses fortes pertes de population dans la période. Rappelons que la Ville avait avancé cette condition (le rééquilibrage) pour envisager sa participation au financement de Météor.

RÉÉQUILIBRAGE 2

Un rapport de la Cour des Comptes, chargée de surveiller l'usage de l'argent public, attire l'attention sur la part payée par l'utilisateur dans les transports en commun. L'objectif, déjà avancé à diverses reprises, est d'amener cette part à 50% contre 30% actuellement. L'évolution devrait se faire très lentement et porter surtout sur une augmentation de la carte orange, supérieure à la hausse des prix. Cette politique était déjà appliquée au ticket depuis quelques années, mais avec une incidence directe sur l'indice des prix. Le rapport de la Cour des Comptes a été remis au Premier Ministre. Ce dernier recevra également en septembre un « plan stratégique de déplacement des personnes », remis par le STP.

Telqu'ell

ÉLU

45% des conducteurs de bus de Rouen, qui testent l'autobus Van Hool A500, le préfèrent au « standard ». Ce dernier conserve 40% des suffrages. Cet autobus est également testé à Paris sur la ligne 38 (voir ELL novembre). Les Rouennais le trouvent « puissant, maniable, confortable, bien installé en commandes, mais d'esthétique discutable ». A noter que le Van Hool consomme 53,7 litres aux cent contre 41,5 pour le SC10.

INTRERNATIONAL

Un RER international ? Peut-être dans dix ans, à Bâle (Suisse), 6 ou 7 lignes pourraient desservir 6 Cantons suisses, le land allemand de Bade-Wurtemberg, et le sud de l'Alsace.

DÉGONFLÉ

La ligne 6 du métro accueille à la station Picpus un système de détection du dégonflement des pneumatiques de guidage. Il pourrait être généralisé après 6 mois d'essais. La détection se bornait jusqu'alors aux pneumatiques porteurs.

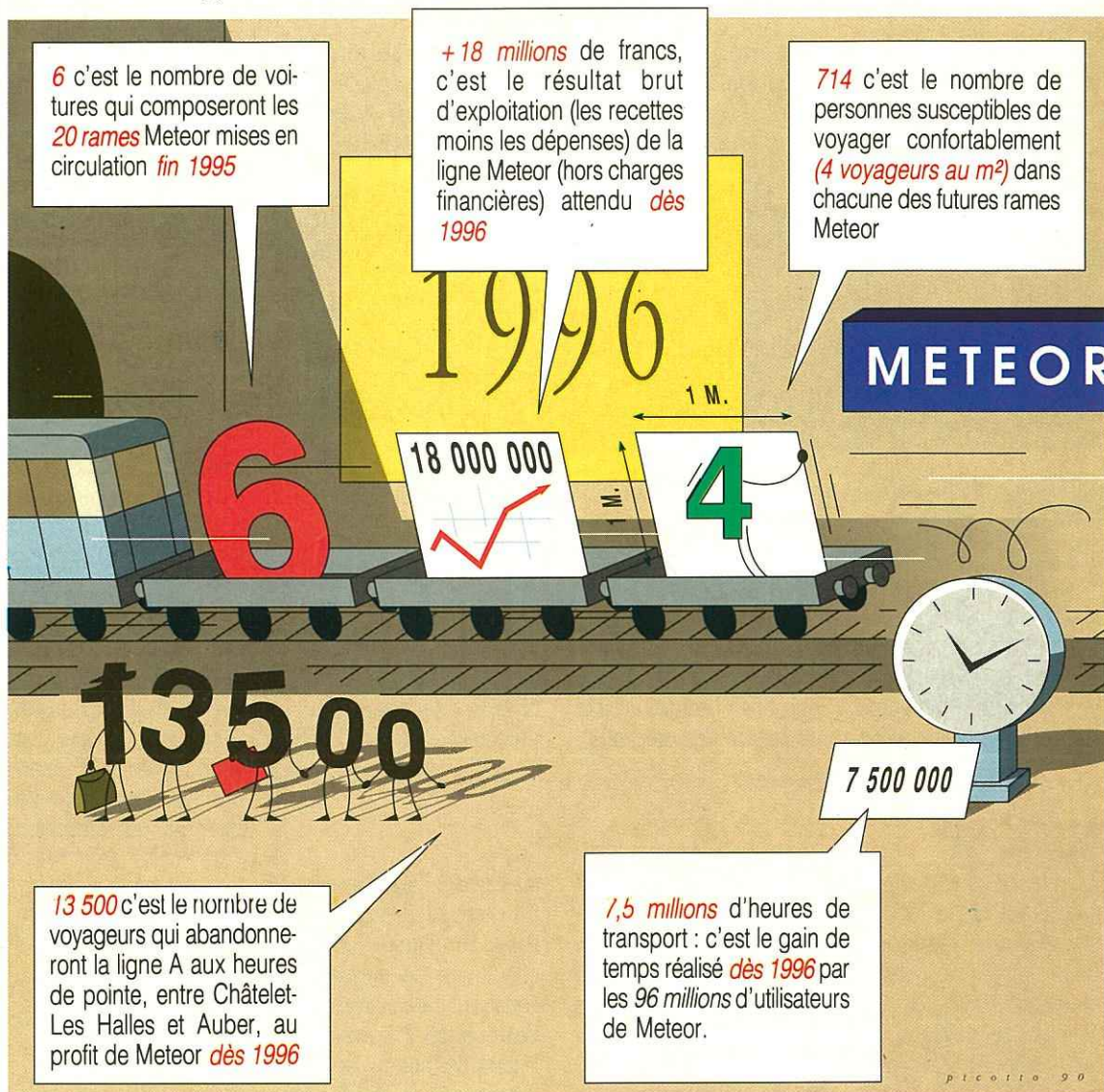
DÉSIRÉ

C'est le nom d'un nouveau service urbain d'autobus géré par la RATP pour le compte de la ville d'Asnières (92). La ligne est exploitée par le dépôt d'Asnières, et comprend des minibus Renault Master.

TRAIN-TRAIN

76 pour un Américain et 1597 pour un Suisse. Il s'agit, selon notre confrère

Entre les chiffres : METEORITE



CFF Magazine, du nombre de kilomètres parcourus annuellement en train par un citoyen de ces pays. Entre ces extrêmes: 1091 pour le Français, 989 pour l'Autrichien, 777 pour le Suédois, 652 pour l'Italien, 644 pour l'Anglais et 639 pour l'Allemand.

ANTIGEL

Les trains des lignes 8 et 13 (type MF77) sont équipés par les ateliers de Javel d'un système d'ouverture automatique des portes. Inutilisé en service voyageur, ce dispositif, commandé depuis la loge,

permet de manoeuvrer les vérins pneumatiques des portes par grand froid, pour éviter leur gelée. Cette action avait été décidée après les hivers rigoureux de 1985 et 86.

ET DE 1000

Le 1000^e contrat Ecole/Entreprise vient d'être signé entre le lycée Maximilien Perret de Créteil et le service des Bâtiments (NB) de la RATP. Dans le cadre de ce contrat, la Régie accueillera en 1990 des jeunes préparant des CAP ou des BTS de Génie Climatique.

LE PRIX DE L'ENVIRONNEMENT

Le ministère de l'Environnement vient de décerner le prix « Raymond-Delaby 1990 » à la RATP pour son logiciel GICED. Chaque année, ce prix récompense une entreprise ayant développé une initiative exemplaire en matière de sauvegarde de l'environnement. GICED est un logiciel d'information sur les méthodes d'élimination et sur les procédures de gestion des déchets industriels (eaux usées, produits toxiques, matières dangereuses...). Ce logiciel a été mis au point voici 2 ans environ

par la division « Génie climatique, fluide, électricité, sécurité » du service des Bâtiments (NB). Sofretu a déjà commercialisé ce logiciel auprès de plusieurs entreprises. Le ministère de l'Environnement diffusera prochainement le guide GICED auprès des Préfectures et auprès des 24 directions régionales de l'industrie et de la recherche. Ainsi, chaque entreprise française pourra disposer, via GICED, de l'expérience de la Régie en matière de protection de l'environnement.

Telqu'ell



SECPA-ROY

BEAU MASQUE

On l'avait déjà trouvé dans des situations originales mais, là, le ticket atteint la

consécration... C'est bien de Venise, pays du Carnaval, que nous arrive ce cliché.

VISITE

M. Neil Kinnock, leader du Parti Travailliste anglais, était à Paris en fin d'année. Il a été reçu par le Président Blanc pour un échange de vues sur les problèmes de transport dans les grandes métropoles (Londres est la ville la plus peuplée d'Europe).

Après un petit déjeuner de travail, il a visité le PCC de Denfert Rochereau et le

centre de surveillance de Châtelet (notamment pour les questions de sécurité incendie).

Il a ensuite pris le métro en loge et discuté avec des machinistes au cours d'une promenade dans Paris. Chef du « shadow cabinet », M. Kinnock deviendrait le Premier Ministre anglais en cas de changement de majorité.

Telqu'ell



SE-CPA-MARGUERITE

VISU'ELL

La station Chaussée d'Antin évoque La Fayette, en relation avec les Galeries. La station Pont neuf décorée en relation avec l'Hôtel de la monnaie. ►

PIGALLE

Cette station, qui s'est dotée d'un nouveau couloir de correspondance, a reçu une décoration réalisée par un agent de NA, Brigitte Delille. ►

SE-CPA-ARDAILLON



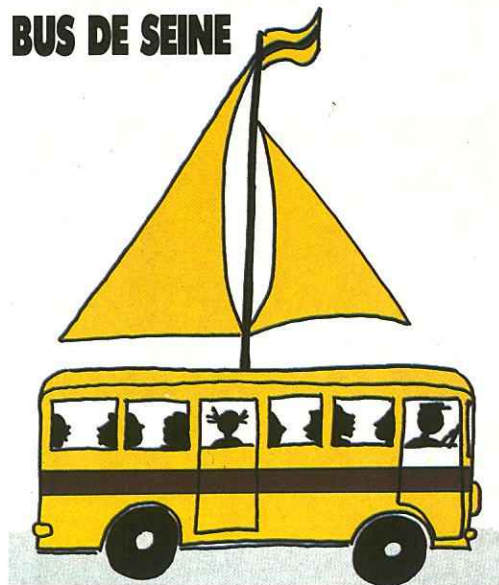
PRIME

Une prime de 500 francs a été remise à tous les « RATP juniors », les 250 TUCs de la RATP, à la veille de Noël, en reconnaissance du travail accompli.

SE-CPA-SUTTON



BUS DE SEINE



Bientôt un an que l'on reparle de batobus sur la Seine.

Des premiers essais ont permis à 100 000 voyageurs de goûter ce plaisir. La Régie a été mise en

charge d'une étude de rentabilité. La Mairie de Suresnes a organisé une exposition dont l'affiche laisse imaginer qu'on pourrait bientôt l'utiliser avec la carte orange.

VOUTE NEUVE

Il faudra 9 mois pour rénover la voûte métallique du métro ligne 4 entre Alésia et Porte d'Orléans. Ces importants travaux, débutés en janvier, doivent empêcher les infiltrations d'eau qui occasionnaient de nombreux incidents dus aux courts-circuits.

SIGNAL

Deux séries de triangles pour marquer au sol l'avant et l'arrière du train, et une double bande blanche pour marquer l'arrêt de la voiture de première classe : ces essais de signalétique ont pour cadre les stations Montparnasse et Réaumur (L4) et Stalingrad (L7).

ALEXIS

Ce système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs, déjà expérimenté sur la ligne d'autobus 29, est utilisé depuis janvier sur la ligne 26. Alexis permet notamment de visualiser sur un écran la position des bus en ligne, et donc d'améliorer la régularisation. (Cf p. 8).

C.O.2

Le ministre des Transports a annoncé le principe de l'extension de la carte orange à toute la région Ile-de-France. De nouvelles zones seraient créées. Cette extension concerne 750 communes et 650 000 habitants, mais aussi 80 sociétés de transports en commun. Rappelons que, désormais, le Syndicat des transports parisiens est compétent pour l'ensemble des 8 départements de la Région IDF.

BUS DE LUX

L'institut de recherche sur l'énergie solaire de Fribourg (RFA) et un fabricant (Kassbohrer) viennent de mettre au point un autobus à énergie mixte gas-oil/solaire. L'énergie solaire est captée par des cellules installées sur le toit, et supplante le

moteur diesel pour alimenter l'ouverture des portes, le compostage et la radio, lorsque la luminosité est suffisante.

L'expérimentation durera deux ans dans les transports en commun de Fribourg-en-Brisgau (source Politis).

INVESTISSEURS

Les investissements des entreprises nationales sont pratiquement tous en augmentation.

Ils représentent 15% de l'investissement global en France (source L'usine nouvelle).

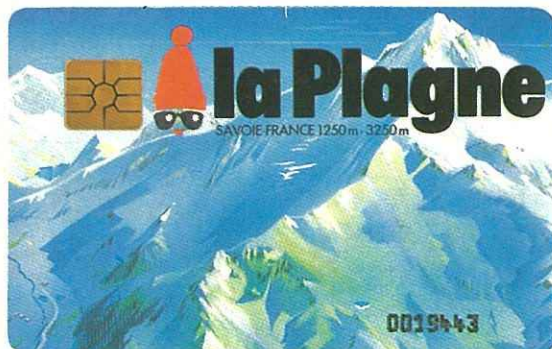
milliards/F	1988	1989	1990
Télécom	30,9	31,1	35,5
EDF	35,7	34,8	33,5
SNCF	12,6	20,5	25,6
Autoroutes	8,8	10	10,8
Air France	3,4	5,7	8,8
Poste	3,5	3,5	3,8
RATP	2,6	2,7	3,2

LIBRE SERVICE

Une expérience de montée/descente par les trois portes de l'autobus devrait se dérouler sur les lignes 28

et 38 équipées de matériel R312. Départ prévu de l'expérience mi-octobre, pour un an.

C.O.3



La future carte orange pourrait bien être une carte à puces. La Régie, en relation avec d'autres entreprises, a lancé cet hiver à La Plagne une carte qui fonctionne un peu comme un porte-monnaie (cf ELL jan-

vier 89). Dans le même temps, la Banque de France s'interroge pour savoir si la vente de cartes à puces « préchargées » s'apparente à de la création de monnaie, dont elle a le monopole.



Une partie de la Direction de la Communication a quitté le siège pour la rue de Rivoli. Pour les installer, le Service des bâtiments (NB) n'a pas lésiné sur les moyens.



BUS 21

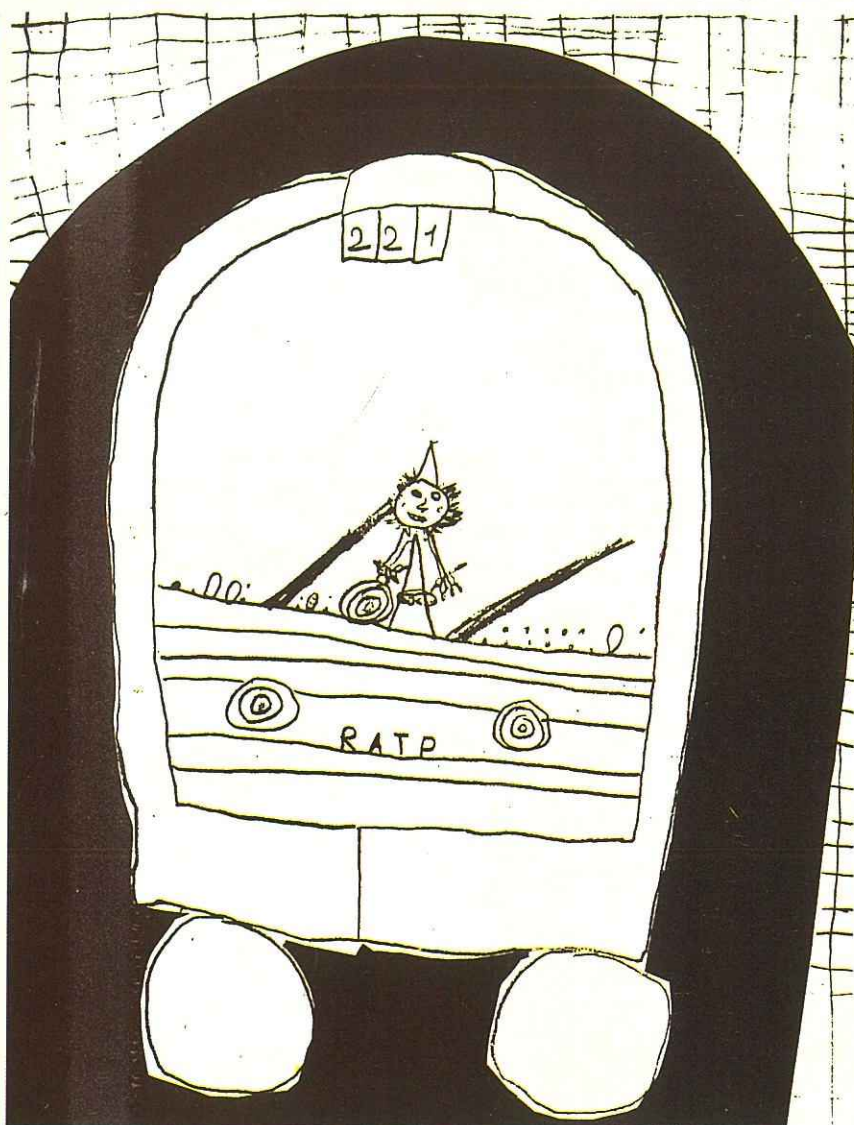
Il est un peu difficile de le reconnaître, alors l'auteur de la photo a nommé son oeuvre « Bus 21 ». Le photographe est Bernard

Plossu, et il a été affiché fin janvier sur l'espace mural de la rue de Condé dans le cadre des affichages « arrêt sur image ».

ARRIVÉE

Les 18 premiers agents du GIPR (groupe d'intervention et de protection des réseaux) sont entrés en fonction le 2 janvier. Le premier succès est médiatique, puisqu'ils ont fait l'objet de nombreux reportages dans toute la presse. Ils seront bientôt 60.





Les 7 aventuriers de l'école Vitruve.

ANIMATIONS

La RATP fêtera les 90 ans du métro par diverses animations dans plusieurs stations en mai et juin. Au programme également, un hommage au cinéaste Marcel Carné en

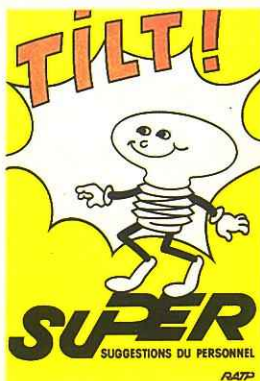
avril, une présentation des métiers et des hommes du service FR en avril-mai, une exposition « Le portugal d'un coup de crayon » réalisée avec des dessins d'élèves de

CM2 de l'école Vitruve, et des illustrations extraites d'une plaquette « Les 7 aventuriers du métro », réalisée par des élèves de CE.1 (20-24 mars St Augustin).

SUPER NB

Les premiers agents SUPER de la décennie 90 appartiennent au service des Bâtiments (NB). En effet, leurs suggestions ont été primées dès le 10 janvier. Les récipiendaires sont au nombre de 3: Bernard Guillaume (OAT-maçon à NB-Nord), Alain Roussel (agent de maîtrise à NB-Nord) et René Bar (secrétaire à la comptabilité de NB). G.

Bernard et A. Roussel ont eu l'idée d'utiliser des traverses en bois (identiques à celles employées par NV au métro) pour fabriquer les butées de protection amovibles, installées sur les aires de remisage des autobus. Un essai a été réalisé au dépôt de Flandres. Résultats excellents. Gain annuel sur les dépenses d'entretien de NB :



RETRO 1

L'association « Z23 » organise le samedi 10 mars une promenade rétro sur la ligne B du RER au moyen de la rame historique Z conservée par la RATP.

Parcours prévu :

Massy-St Rémy-Robinson-Denfert.

Arrêts photos. Prix de 120 francs, inscriptions auprès de l'association, tél. après 18 h : 45 47 43 38.

RETRO 2

Avec cinq films d'archives de la RATP (en fait la CMP et la STCRP) la maison Hachette a réalisé une cassette vidéo de cinquante minutes : Paris rétro.

« Un extraordinaire voyage en transports en commun à travers le Paris des années folles » dit la manchette. Prix, environ 187 francs, notamment dans les FNAC.



MUTUALITÉ

La Mutuelle du personnel de la RATP produira son gala annuel le samedi 3 mars 1990, à la Maison de la Mutualité. Le produit de la fête ira aux orphelins. Au programme du spectacle, Sand Bara, Martine Caron, Solange et Serge, précéderont Pierre Perret. Place au

bal toute la nuit ensuite, avec l'orchestre de Paul Fabre. Locations à partir du lundi 22 janvier au siège, 36 bis rue Championnet. Tél: 49.25.56.39. Prix des places: 130, 90 et 40 francs. Le retour aux 7 parkings du centre de Paris sera assuré en autobus spéciaux.

24 000F. La prime SUPER de Bernard Guillaume et d'Alain Roussel est de 2 000F. René Bar a, quant à lui, mis au point un suivi informatisé des dépenses d'investissement engagées par NB sur le titre III du budget d'investissement RATP (travaux de modernisation et de gros entretien). Les gains en personnel (saisie et traitement des infor-

mations), en temps d'utilisation des ordinateurs, en souplesse et en amélioration des conditions de travail dépasse 68 000F/an. René Bar s'est vu attribuer une prime SUPER de 10 000F, montant maximum pour les primes SUPER à NB. Depuis 1986, NB est un service pilote en matière de suggestions du personnel.

Vous et ell



PROVOCATION

Le Navi-club de la RATP a décidé que sa communication ressemblerait à un abordage : « Pas d'hivernage au Navi-Club, nous écrit-il. A la parution de ce numéro d'Entre les lignes, 35 privi-

légiés membres du club vogueront sur la mer des Caraïbes, au large de la Guadeloupe. D'autres destinations tout aussi attractives sont à notre programme 1990 : la Grèce, l'Irlande, la Corse... ».

Les tarifs pour une semaine varient de 1 200 à 1 400 francs. Alors renseignez-vous auprès de MM. Hochet (87369) ou Finot (24499). Vous pouvez même faire suivre ELL sur le bateau!



PILIERS

La Surveillance générale rentre dans la mêlée. Une équipe de rugby vient d'être constituée avec de jeunes joueurs du Championnat national de

seconde division et de quelques « vieux crampons ». Immédiatement cette équipe a été sponsorisée par une célèbre taverne de

la capitale. « Ces gais lurons relèvent tous les défis, nous a confié l'un d'eux, y compris celui de la troisième mi-temps ».

COURRIERS
MOZART ET MOI

« Mon cher Entre les lignes, que je viens de recevoir et ce dont je vous remercie. Quel chambardement chez "Monsieur Bus". Poissonniers, Malesherbes, Hainaut prévu, Mozart accompli. C'est sur celui là que je porte toute mon attention. J'ai travaillé comme ouvrier d'entretien à mon retour du service militaire de 1924 à 1939 soit 15 ans. Ensuite, la guerre, la captivité à Dantzig. A la Libération, muté à Mozart mais transformé pour l'école technique. Je suis parti en retraite en 1953. Ne riez pas ; mon départ de Mozart c'était ma famille qui m'a fait vivre, qui m'a rendu heureux en y travaillant durement. J'appartenais à cette courageuse équipe de dépannage dite "de 4 heures" du matin. Réparations, dépannages, essayage de jour et de nuit, Paris et hors Paris. Chefs de service et compa-

gnons main dans la main ne faisaient qu'un bloc, solide, dans l'intérêt général du service. Ne riez toujours pas ; tous les soirs, en me mettant au lit, j'ai une pensée fraternelle pour mon dépôt et pour mon école et tous les compagnons qui ont travaillé avec moi, mais qui, hélas, ne sont plus et dont je garde un souvenir inoubliable. L'école technique de Mozart est transférée à Noisiel. Le terrain devenu libre et appartenant à la Ville de Paris, je pense que tout doit disparaître pour la construction immobilière. Je serais heureux si vous pouviez me donner ce renseignement. » Eugène Laracine, Tours. Les terrains Mozart appartenaient en effet à la Ville de Paris et lui ont été restitués. Cependant la Ville a versé une indemnité à la RATP qui a servi à la reconstruction de l'école à Noisiel.

PA OU MA TERNITÉ

« Etonnant, voire même surprenant que de recevoir un cliché anonyme ! » nous écrit Alain Michaux de Championnet à propos d'une photo parue dans ELL N° 125 page 31. Elle montrait la façade d'un restaurant de Guingamps qui avait épousé le « look ticket ». Il ajoute « Que devrais-je en dire en ce qui me concerne car, voyez-vous, j'en

suis l'auteur mais pas l'expéditeur. Devrons-nous faire appel à Sherlock Holmes ? Je ne pense pas car j'en ai conclu que ça ne pouvait être que la propriétaire du boîtier "Canon" qui m'a permis de prendre ce cliché. » Nous nous devons de publier cet aveu de paternité en rappelant que le nom du restaurant était "L'autre".

INJUSTICE

« Monsieur, je viens de recevoir Entre les Lignes où vous parlez des trois marathoniens de New-York, du réseau ferré. Je voudrais que sur le prochain numéro, dans la limite du possible, l'on signale que l'on court aussi au réseau routier, dépôt de la Maltournée. Matr. 97494, Machiniste receveur. Place

4078^e en 3 h 23, car je pense que mes collègues du réseau routier aimeraient que l'on répare cette injustice. Recevez... » Didier Boulanger. Nécessaire fait, d'autant que vous êtes apparemment le mieux classé. Pardon de ne vous avoir pas reconnu parmi les 23 000 participants.



OUVERTURE

Le prochain concert de l'Orchestre Philharmonique de la RATP aura lieu le samedi 10 mars à la salle Gaveau, à 20 h 30 (métro Miromesnil).

Au programme Weber, Mendelssohn, Honegger.

L'orchestre rappelle à cette occasion que vous pouvez, en plus d'assister aux concerts, devenir membre honoraire de l'association et ainsi contribuer à enrichir l'image de marque de la RATP.

Renseignements et réservations au 44, rue des Maraîchers, 20^e.

Tél 40 02 49 36 ou 24936.

SE-CPA-THIBAUT

NOËL EN 5 SÉQUENCES

*La Régie met deux autobus aménagés à disposition de l'Armée du Salut destiné à distribuer des repas et à venir en aide aux jeunes isolés.

*20 à 25% d'agents malades (grippe) dans certains dépôts et lignes de métro.

*Des dizaines de militants de la Mission de France rencontrent ceux qui ne réveillonnent pas, la nuit du 24 décembre à Châtelet.

*Le matin de Noël la Surveillance générale interrompt un jeune homme, auteur de 4 tentatives de viol entre 6h20 et 8h20.

*Six autobus mis à disposition des associations caritatives pour collecter des dons en faveur de la Roumanie, et une collecte organisée par la RATP à Auber.



SE-CPA

La RATP solidaire met ses autobus à la disposition des associations caritatives.



LOUIS XV (chez Fayard et bibliothèque Slam) par Michel Antoine

Qualifié de « Bien-Aimé » lors de son accession au trône, honni et vilipendé à sa mort, le roi Louis XV est encore relativement mal connu du grand public. Le gros ouvrage de l'historien Michel Antoine (900 pages; dans la collection « Biographies » chez Arthème Fayard) a le mérite de nous en apprendre beaucoup sur ce long règne (1715-1774) qui marque la transition entre l'absolutisme « louisquatorzien » et les débuts de la Révolution Française. Nous sommes en effet très

bien renseignés, à la fois sur la personnalité et l'intimité du monarque (son enfance solitaire, sa grande timidité, son peu de goût pour les fastes royaux) et sur les institutions civiles et militaires de l'Ancien Régime au Siècle des Lumières (explications détaillées des rôles réciproques des ministres, gouverneurs, intendants...). Nous plongeons ainsi dans les multiples difficultés d'un royaume de France relativement en paix (les innombrables guerres du bisaïeul Louis XIV sont terminées)

mais en proie à de nombreuses querelles internes, juridiques et religieuses, qui iront en s'amplifiant jusqu'à la mort du roi. Particulièrement précise et bien documentée, cette biographie de Louis XV est tout à fait passionnante. Un seul regret, néanmoins, la trop vive sympathie de l'historien pour le monarque, dont il cherche à justifier un peu trop systématiquement tous les actes. C'est dommage.

Anne SECRET
Bibliothécaire SLAM

ACCUEIL



Une brochure à l'attention des nouveaux embauchés pour leur présenter le Comité d'Entreprise de la RATP. Un coup de chapeau à la maquette résolument jeune et « branchée », réalisée par « ZANZIBAR'T » et remarquée par notre confrère technique « BAT » dans son numéro 120.

DENTISTES 1

Depuis le premier janvier, les 16 centres dentaires de la Régie sont regroupés en 7 secteurs.

Chacun pourra donc choisir entre plusieurs centres dentaires :

secteur 1 : Rueil, Chatelet
secteur 2 : Belliard 1, Belliard 2, Pleyel
secteur 3 : Pavillon, Pantin
secteur 4 : Bourdon, Bercy
secteur 5 : Choisy, Thiais
secteur 6 : Fontenay, Neuilly-Plaisance, La Varenne
secteur 7 : Vaugirard, Denfert, Porte d'Orléans

CODE BARRE

Une nouvelle carte de service a commencé sa carrière au dépôt de Bélliard. Format carte de crédit, le matricule est inscrit sous la forme d'un code-barre, invisible mais détectable par infra-rouge.

Elle pourrait servir de badge pour les horaires variables dans certains services.

1 500 à 2 000 agents seront progressivement touchés par cette nouveauté, avant généralisation en 1991.

FERROVIE

Le mensuel *Connaissance du rail* consacrait en janvier, des articles aux 20 ans de la ligne A du RER (20 ans et toutes ses branches) et à Meteor.

DENTISTES 2

Depuis le premier janvier également, il est possible de consulter un dentiste en dehors des centres dentaires, sous réserve que le rendez-vous soit pris en dehors des heures de travail. Le patient avance les frais puis demande le remboursement à la RATP au taux sécurité sociale en vigueur.

Pour tous renseignements, consulter la note générale n° 4680.

Ces mesures sont mises à l'essai pour une période de deux ans.

SAUVABUS

L'association Sauvabus organise dans la nuit du 8 au 9 mars une « ballade sur les N » sur les circuits des bus de nuit.

Renseignements au 45 90 64 87.

Prix 170 francs.

TI-POLO

C'est un héros de bande (très bien) dessinée, réalisée par Patrick Arnaud (PCC.Vincennes) un agent de la Régie.

Ses aventures, et celles de sa famille qui habitent les différentes villes des Antilles sont distribuées par Clio éditions (3 rue Félix Faure, Paris 15°) et Eipsom, 1 boulevard de la Libération, Saint-Denis, 93.



MATHURINE, LA MÈRE DE TI-POLO
ELLE VIT À PORT DE FRANCE (Martinique)



FREDO,
L'ONCLE A
L'ÉTERNELLE CASQUETTE



MAMIE VICTOIRE,
LA GRAND-MÈRE MATERNELLE
DE TI-POLO, MAMIE VICTOIRE
VIT À CAENNE (Guyane Française)



AGENT L'INFORTUNÉ
DIT "GROS-BIDE",
LE SOUFFRE NOULEUR
DE TI-POLO.



ROBERT
"BELLE COIFFURE"



FIRMIN,
"LE PASTEUR"



SATURNIN, LE PÈRE DE TI-POLO.
IL VIT À PONTE À PITRE (Coudray)



La station Pont-Neuf décorée en relation avec l'Hôtel de la Monnaie.