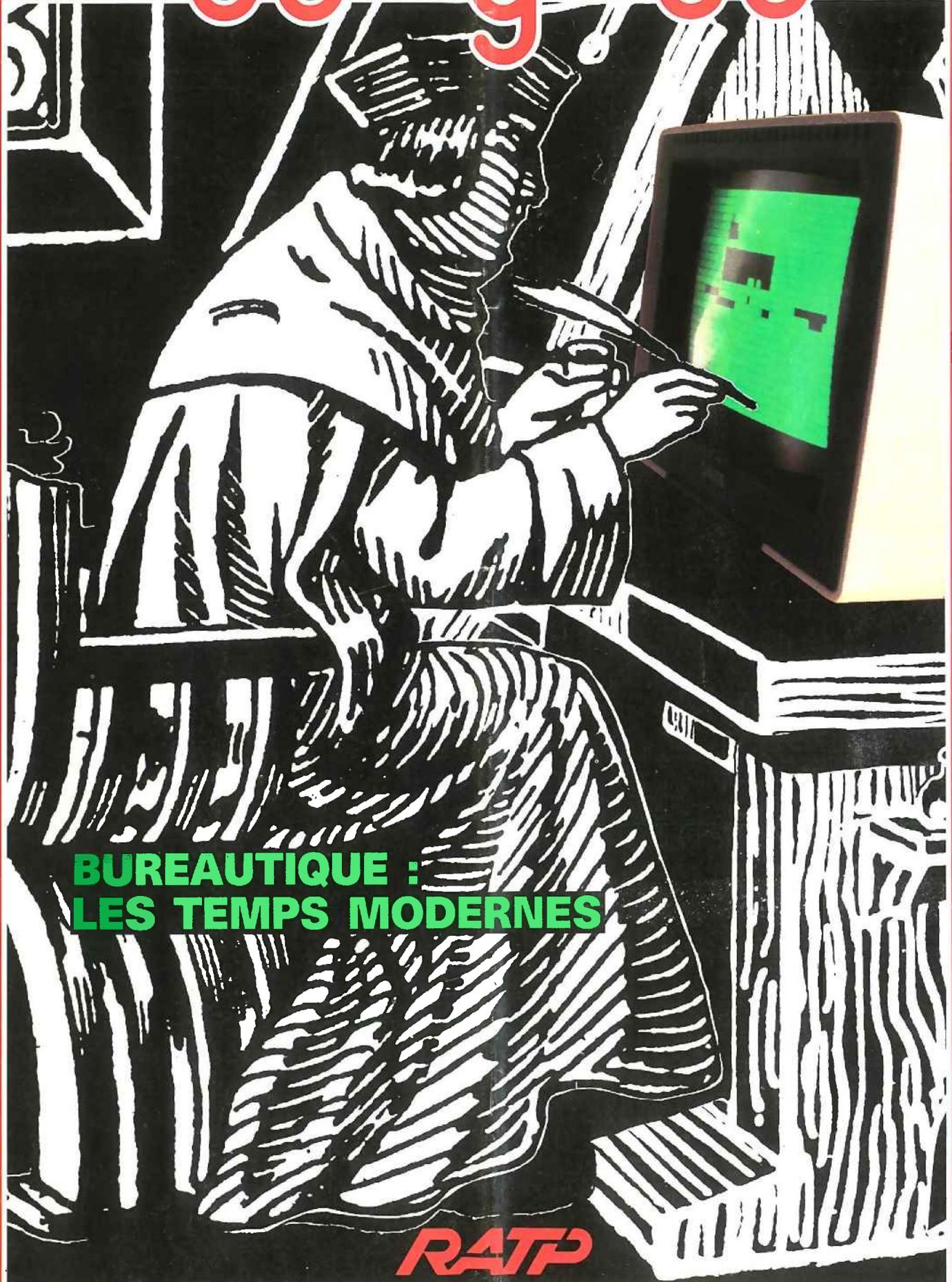


ENTRE

les lignes



**BUREAUTIQUE :
LES TEMPS MODERNES**

RATP



MI neige

Pour la deuxième année consécutive, l'hiver a frappé dur sur la région parisienne. Mais l'on n'a pas connu de situations comparables à celles du mois de janvier 1985 où le parc de MI* 79 avait été décimé par la neige (voir *Entre les lignes* n° 81, pp. 20 à 22). Depuis cette époque, on a diminué la ventilation forcée dans les coffres renfermant les hacheurs et l'on a placé des filtres sur les entrées d'air. Grâce à cela, beaucoup moins de neige parvient à s'infiltrer dans les organes électriques. Sur la ligne A, les MI 79 ont bien résisté. Sur la ligne B en revanche, les MI 79 ont connu quelques défaillances, la neige étant parvenue à se faufiler insidieusement ! Les coffres souffrant d'un manque d'étanchéité. Quant aux MI 84, ils ont tourné comme des horloges puisque les organes électriques sensibles (hacheur, convertisseur statique) sont enfermés dans des cuves étanches remplies de fréon.

C. C.

(*) Matériel interconnexion tricolore du RER.

N° 90
Avril 1986

SOMMAIRE

COUVERTURE : RATP CPA
FOTOGAM-STONE

3 Temps micro
La trace des pionniers

6 Archibus

7 La filière administrative

8 Sécurité et dialogue

11 La ligne 1 à la Défense

14 Les bruits de la ligne 8

16 Les Tucs

18 Le standard s'exporte

20 Actualités

Dernière : Photo : E.P.A.D.,
Edouard BERNE
La ligne 1 : du Louvre à La Défense ;
7 km à vol d'oiseau.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Rédaction abonnements :
53 ter, quai des Grands-Augustins
75006 PARIS. Tél. : 40-46-43-52

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

Directeur de la publication :
Pierre Alain Douay
Coordination :
Alain Malglaive
Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion
Christian Chamereuil, Pascal Bègue

Photographies :
N-Audiovisuel
J. Thomas, P. Michaud.

Centre de production audiovisuel
RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B.
Chabrol, G. Gaillard, M. Marguerite,
R. Minoli, R. Roy, H. Thibaut.

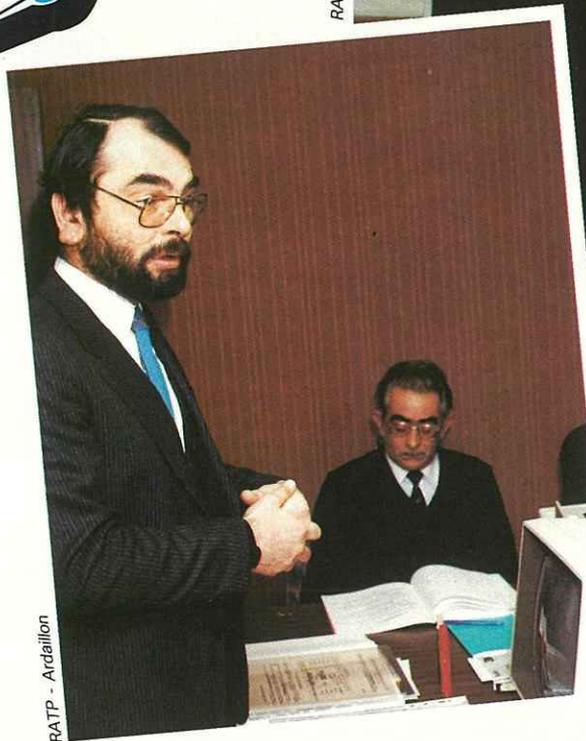
N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et
agences de presse : 1791 ADEP.

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

Maquette : Triangle Création.

Temps Micro

En quelques années la micro-informatique a envahi la RATP. Plusieurs centaines de micro-ordinateurs équipent aujourd'hui les différents services de la Régie. Après le boum de 1984 et 1985, l'année 1986 devrait marquer la stabilisation du phénomène. Mais la « micro » n'est pas une simple innovation technologique parmi d'autres ! Introduite sous la poussée d'utilisations motivées, la micro a bouleversé des routines et créé de nouvelles formes de travail. Les conséquences de ces transformations sont loin d'être toutes perceptibles. Néanmoins, à travers quelques témoignages, il est possible de dresser un premier bilan. C'est ce que nous tenterons de faire au cours des prochains mois dans « Temps micro ».



RATP - Ardailion



RATP - Ardailion

Madame Marie-Claude Millard (ci-dessus) M. André Cothias (ci-contre).

LA TRACE DES PIONNIERS

En 1979, un seul micro-ordinateur figurait à l'inventaire du matériel RATP. Deux ans plus tard, il y en avait cinq. De 1983 à 1985, le nombre des appareils a quasiment doublé chaque année. Aujourd'hui, on en compte près de 550. La création d'une structure « micro-informatique » au sein de la Direction des systèmes d'information et de l'organisation date de 1982. Quant aux grandes lignes « d'une politique globale pour le choix, l'affectation et le suivi des micro-ordinateurs » elles n'ont été arrêtées qu'en 1984.

Par conséquent, la « micro » s'est développée durant plusieurs années « hors cadre », même si le Plan d'entreprise renferme depuis longtemps quelques phases sur « les perspectives nouvelles ouvertes par les progrès de la micro-informatique ». A l'origine de ce changement, hors « procédure de changement », des fanas de l'ordinateur individuel qui ont ouvert la voie.

● LE COUP DE FOUDRE

Marie-Claude Millard figure dans le peloton de tête des pionniers de la micro. Agent de maîtrise au service des études techni-

ques (service TT), elle y coordonne les différentes actions de développement de la micro-informatique. « La plupart des ingénieurs et des techniciens du service utilisent depuis longtemps des outils informatiques... Mais le centre de calcul m'apparaissait comme un monstre lointain avec lequel il était difficile d'avoir des contacts... En 1980, j'ai suivi un stage d'initiation à la logique et à l'informatique... A l'occasion de ce stage, j'ai découvert les micro-ordinateurs. Ça a été le coup de foudre ! Quelques mois plus tard, j'achetai un micro et je passais une grande partie de mes soirées à lire des revues spécialisées... Ce qui m'a vraiment séduite dans la micro, c'est la possibilité de maîtriser l'appareil et de construire quelque chose d'original, de personnel. Autant de choses que la grosse informatique ne permet pas ! »

André Cothias a suivi un itinéraire voisin. Responsable aujourd'hui de la cellule micro-informatique à la direction du génie civil, il a été l'un des premiers à suivre un stage d'initiation, au début de 1982. « Il y avait autour de moi des gens qui utilisaient l'informatique pour des calculs de structure. Je connaissais la micro par oui-dire... Au bout d'une semaine de stage, j'ai acheté un ordinateur familial sur lequel j'ai fait mes classes... Quelques

Temps Micro



RATP - Ardailion

mois plus tard, j'ai récupéré le seul micro qui était dans le service pour la formation et j'ai monté un petit programme d'application professionnel. Ça a été le déclic qui m'a fait découvrir les possibilités réelles de la micro-informatique ! »

● CLUB DE TRAVAIL

L'ancienne direction des travaux neufs fut un des « leaders » de la micro-informatique à la Régie. Mais devant le coût d'une formation externe de plusieurs semaines pour chacun des futurs utilisateurs, A. Cothias fut chargé d'animer une équipe de formation propre à la direction. « La cellule micro de N est à la fois un lieu de formation et un lieu de rencontre. Elle permet de suivre l'évolution technique des matériels, d'échanger des conseils pour la mise au point des programmes et d'obtenir un coup de main en cas de problème. »

La question du « temps passé » revient sans cesse dès que l'on évoque la micro-informatique. « Temps de formation, temps d'apprentissage, temps de programmation : c'est ce qui est le plus coûteux... Il faut accepter cet investissement en temps pour arriver à maîtriser correctement son micro comme M. C. Millard. Mais c'est trop souvent considéré comme du temps perdu... J'ai appris beaucoup par le biais du club Microtel de Torcy auquel j'appartenais. Les échanges sont indispensables. »

A. Cothias a lui aussi profité de la « filière club ». Fin 1983, il participe à la fondation du club Micro-Neuf. « Cela nous permettait de nous retrouver entre mordus et de prolonger les échanges existant au sein de la cellule de formation. Mais cela se passait en dehors des heures de travail et nous évitions ainsi de prêter le flanc aux critiques. Par ailleurs, en présentant la micro sous un angle de loisir et de jeux, nous facilitons la prise de contact. Tout le monde ne se laisse pas gagner par la passion ; c'est normal ! Mais dans un club, il n'y a pas conjugaison des contraintes extérieures, liées au travail, avec les appréhensions personnelles, liées à la découverte de l'informatique... Les gens ont souvent des idées préconçues. L'ordinateur n'est pas capable de tout faire. L'utilisation de termes anglais pour la programmation renforce également les craintes. ENTER,

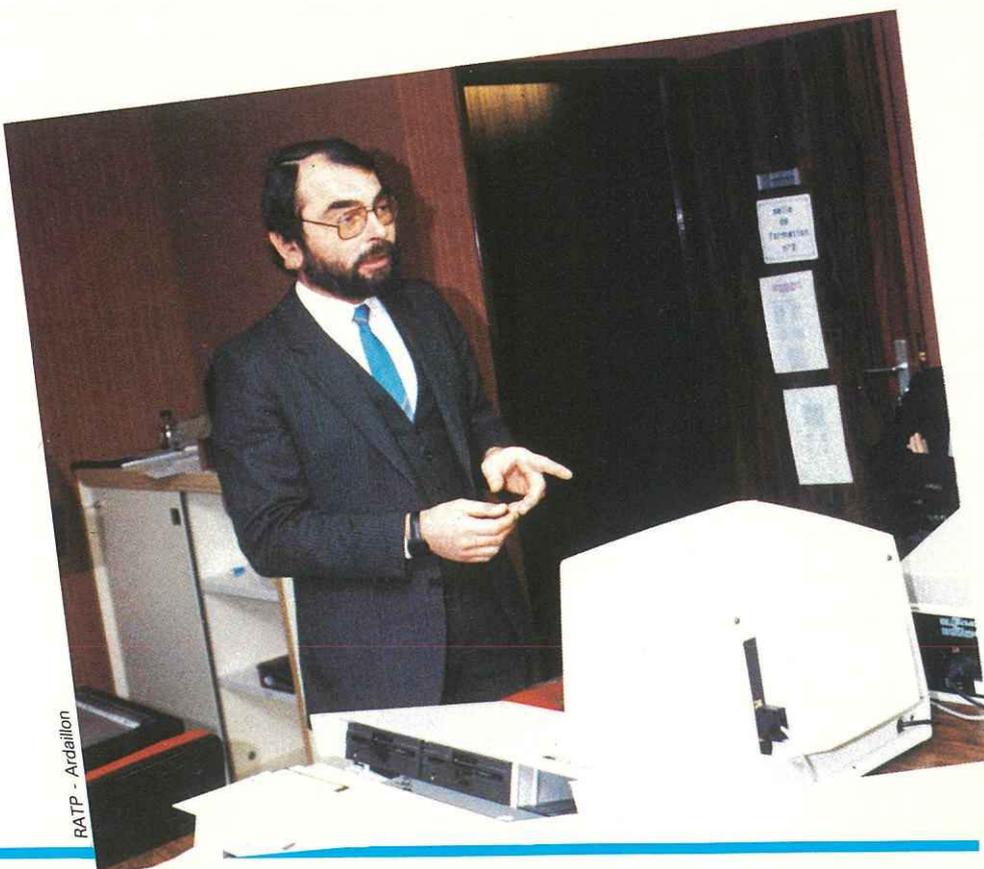
OFF, PRINT sont des mots qu'il faut lire comme de simple panneaux routiers. C'est un code, voilà tout ! »

● LA FIN DES GRANDS SORCIERS

Cette appréhension face à l'informatique, M.-C. Millard ne l'a guère rencontrée. Il est vrai qu'à TT l'environnement était favorable. « La micro offre un double avantage. C'est un outil de taille humaine dont on arrive à comprendre les principes de fonctionnement. Cela évite la peur de l'inconnu devant la machine. C'est également un outil créatif qui développe l'imagination et laisse une large part à l'initiative individuelle... C'est évident dans des services d'études où chacun crée ses propres programmes en fonction des sujets qu'il traite. Mais cela doit être aussi le cas avec des utilisateurs employant

des logiciels* standard. Si l'utilisateur n'a pas cette marge de manœuvre lui permettant d'adapter le logiciel à ses besoins et à ses habitudes de travail, la micro perd de son intérêt. Cela devient une simple machine auquel l'utilisateur doit se conformer. A terme, les risques de rejet se trouvent démultipliés. »

A. Cothias partage les mêmes inquiétudes. « Les nouveaux utilisateurs n'ont pas tous les mêmes motivations que nous. Il faut soigner d'autant plus les logiciels mis à leur disposition. Les difficultés d'utilisation doivent être gommées afin de ne pas provoquer des réactions négatives. En outre, ces logiciels doivent être suffisamment souples pour permettre un début d'apprentissage des possibilités de la micro, si l'utilisateur en éprouve le désir. Bien sûr, il n'existe pas de logiciel miracle répondant parfaitement à ces



RATP - Ardailion

critères. C'est pourquoi j'essaie de susciter à N un esprit de club entre les utilisateurs. Je veux éviter à tout prix qu'ils s'isolent avec leur micro et leurs problèmes. Par ailleurs, je me refuse à programmer seul un logiciel que je remettrais clé en main à l'utilisateur me l'ayant commandé. En revanche, je suis prêt à lui apporter toute l'aide qu'il souhaite, mais c'est à lui de définir ses besoins, de préciser l'architecture du programme. En fait, l'idéal serait qu'une fois le programme mis au point, le demandeur, devenu utilisateur, puisse faire évoluer le logiciel à sa guise. L'aide en la matière, c'est un véritable transfert de connaissance...

La micro, c'est la fin des grands sorciers de l'informatique à qui l'on demande de faire la pluie et le beau temps. »

• LA MICRO DES UTILISATEURS

M.-C. Millard et A. Cothias sont deux piliers de la cellule de formation à la micro qui fonctionne depuis 1984 (voir encadré). Ils animent régulièrement des séances de sensibilisation à la micro. D'ailleurs, l'habitude aidant, la « prestation » frise le grand art. Reprises, interpellations, questions perfides au partenaire, M.-C. Millard et A. Cothias ont tôt fait de détendre l'atmosphère et d'estomper les craintes des stagiaires assis deux par deux devant les micro-ordinateurs. « Nous commençons par leur expliquer comment ça marche, en distinguant bien la partie « matériel », la « machine », de la partie « logiciel », le programme, commente M.-C. Millard. Nous insistons pour leur montrer qu'une panne du matériel est plus rare qu'une mauvaise commande. Cela nous semble évident, mais ce n'est pas toujours facile à faire admettre. L'utilisation correcte d'un micro demande un bon esprit logique. Il y a des gens qui n'auront jamais cette tournure d'esprit. Raison de plus pour ne pas imposer la micro sans quoi on risque de créer une paperasse informatique que l'utilisateur remplit sans savoir à quoi ça sert. »

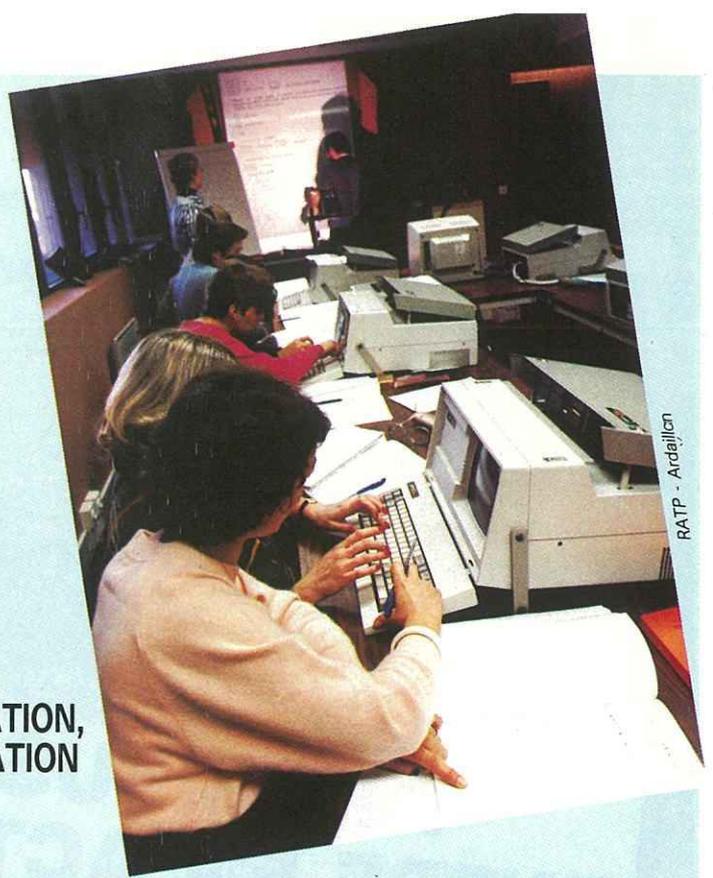
« A l'inverse, on voit des gens qui explosent en découvrant la micro, poursuit A. Cothias. C'est davantage une question de personne qu'une question de formation ou de position hiérarchique. Ça ne va pas sans poser quelques problèmes... La micro est une école d'humilité. On ne peut pas rester figé. Devant l'évolution rapide du matériel, l'utilisateur craint parfois de voir compromis en peu de temps les efforts accomplis pour mettre sur pieds de nouvelles applications. »

« Nous sortons de la préhistoire de la micro, conclut M.-C. Millard. Le temps de la découverte en individuel des notices en anglais et des subtilités des machines est révolu. Aujourd'hui, c'est la machine, les logiciels qui s'adaptent à l'utilisateur. En outre, ceux-ci seront conduits à tisser des liens de plus en plus forts, à échanger des informations, des données, des programmes. C'est l'âge de raison... J'espère que nous parviendrons à communiquer un peu de la passion qui nous a animés. Sans cela, la micro me semblerait bien terne et le micro-ordinateur deviendrait un outil parmi tant d'autres ! »

Christian CHAUMEREUIL

(*) Programme tout fait, commercialisé pour répondre à une demande assez large. Il existe de nombreux logiciels standard en bureautique : traitement de texte, fabrication de tableaux...

Séance d'initiation à la micro-informatique à Noisy.



RATP - Ardajilien

MICRO-FORMATION, MAXI-IMAGINATION

En 1982, la micro s'implante à la RATP. Quelques mois plus tard, la Direction des systèmes d'information et de l'organisation pose le principe d'une « micro-informatique des utilisateurs » (la maîtrise de l'outil micro doit être confiée aux utilisateurs directs) et elle accentue son effort d'équipement de la Régie en micro-ordinateurs. La contrepartie de cette double action était évidente. On allait assister à une explosion des demandes de formation à la micro. De 28 000 heures en 1983, on prévoyait de passer à 69 000 heures en 1985. Aie, aie, aie ! Bonjour les dépenses si l'on continuait à confier la formation à des organismes extérieurs.

Certains services ou certaines directions avaient déjà constitué des mini-cellules internes chargées d'assurer la formation aux langages de programmation. Pour répondre aux demandes des nouveaux utilisateurs, la Direction des systèmes d'information et la Direction du personnel élaborèrent un projet de formation à la micro-informatique s'appuyant sur les compétences existant au sein de l'entreprise. Approuvée par la Direction générale en octobre 1984, cette formation est originale par bien des côtés.

Prise en main par une équipe dynamique de sept pilotes emmenés par Françoise Pétapermal du service SE*, la cellule de formation à la micro a accueilli 880 stagiaires en 1985 et dispensé plus de 2 200 jours de formation. On prévoit déjà 4 200 jours de formation en 1986 ! « Cette formation de courte durée, un à quatre jours, permet de mettre le pied à l'étrier, précise F. Pétapermal. Chacun peut ensuite démarrer une application micro adaptée à ses propres besoins et trouver auprès de nous des éléments pour compléter sa formation... Nous utilisons un grand nombre de formateurs auxquels nous confions un nombre assez réduit de stages à animer. Nous espérons créer ainsi un effet « boule de neige » propice au développement de la micro dans de nombreux secteurs de notre entreprise. »

Pari gagné puisqu'en 1985, une cinquantaine de personnes se sont relayées pour assurer la formation à la micro. Ils venaient de tous les azimuts. En 1986, le mouvement s'amplifie : on compte aujourd'hui 70 formateurs. « Chaque animateur assure une douzaine de jours de formation dans l'année, confie l'un des pilotes. Dans l'ensemble, les directions ont bien joué le jeu, ce qui n'était pas évident a priori. On connaît les difficultés qui surgissent dès qu'il s'agit de monter quelque chose de transversal aux structures habituelles de l'entreprise. » Pour être complet, reconnaissons que beaucoup d'animateurs se sont énormément investis. En outre, cette formation fonctionne sur le principe du « donnant-donnant » : 5 jours de formation « stagiaire » pour un jour de prestation « animateur ». Une véritable bourse d'échange qui suscitera peut-être des vocations dans d'autres domaines...

En tout cas, les résultats sont réconfortants. En 1986, près de 60 % des formations à la micro seront prises en charge de façon interne à la Régie, contre 25 % seulement en 1983. Le coût moyen d'une journée de formation interne avoisine 500 F, soit le tiers de celui des sociétés extérieures spécialisées. On peut estimer l'économie réalisée à trois millions de francs en 1986. Par ailleurs, les stagiaires sont davantage incités à nouer des contacts avec des animateurs Régie qu'avec des animateurs extérieurs qu'ils ne reverront plus après la fin du stage. Enfin, ils trouvent auprès de SE des conseils qui les aident à vaincre les difficultés rencontrées sur le terrain avec leur micro. Cette fonction assistance, dévolue à l'AMI (Atelier micro-informatique) et au SAMU (Systèmes à maintenance utilisateur), prend une importance croissante. Nous aurons l'occasion d'y revenir plus en détail dans un autre volet de « Temps micro ».

C. C.

* Service des études et de l'organisation.



RATP - CPA

ARCHIBUS ENTRE EN ACTION

Si vous empruntez régulièrement la ligne 21 vous avez peut-être déjà circulé à bord de l'archibus. C'est un véhicule de la présérie « R312 », le fameux autobus futur. Comme tous les autobus probatoires, il a été construit par Renault Véhicules Industriels et monté à l'atelier central de Championnet. Il se différencie des autres prototypes testés actuellement sur des réseaux de province et à Paris, par ses aménagements extérieurs et intérieurs. Pour cela, la RATP s'est associée avec un designer : la société LMP Communication.

Vu de l'extérieur, il est blanc et noir avec de larges baies vitrées. Son arrière est trapu à cause de la présence du moteur. L'habillage extérieur a été réalisé en matière plastique moulée. Autre innovation : l'information voyageurs mise en valeur par des surfaces

plus grandes et une meilleure intégration à la carrosserie.

L'intérieur ne manque pas non plus de nouveautés. Dans les couleurs d'abord. Il s'agit d'une harmonie bâtie autour du rouge, bleu et jaune. Les aménagements sont astucieux. Preuve en est de ces étranges strapontins inspirés des « miséricordes ». Ces appuis offrent un soutien pour les voyageurs qui souhaitent rester debout ou s'abaissent à volonté pour ceux désirant s'installer plus confortablement.

Avec toutes ces précisions, vous le reconnaîtrez de loin. D'ailleurs, il arbore fièrement son nom tout comme le numéro de la ligne « 21 » et sa destination. Il a même reçu un nom de baptême la « ligne du Montsouris » rappelant un de ses terminus.

Quand deux filières se disent oui...

S'il est un secteur qui se modernise vite, c'est le tertiaire. A la RATP comme ailleurs... Aux nouvelles technologies mises en œuvre correspond une autre organisation du travail. De là à envisager une redéfinition des emplois administratifs, il n'y avait qu'un pas ! La direction du personnel l'a franchi.

Taylor... vous connaissez ?

La qualification et la classification des emplois de bureau et de dactylographie seront modifiées. Si l'on parle dans le « jargon maison », ce sont les deux sous-filières A1 et A2 qui sont concernées dans un premier temps. Soit un total d'environ 450 dactylos et 1 200 employés de bureau-maîtrise et exécution.

L'organisation scientifique du travail jusqu'à présent, la RATP s'en était inspirée dans l'organisation des tâches administratives. On trouve d'un côté les dactylos, regroupées en pools et de l'autre, les agents administratifs. Ils n'appartiennent pas à la même sous-filière, ne perçoivent pas une rémunération identique, l'avancement y est différent comme les possibilités de promotion interne. Les dactylos s'estiment défavorisées. Les agents ne sont pas satisfaits de leur travail. Tous souhaitent des tâches plus valorisantes, moins parcellisées.

Par ailleurs, il faut redéfinir les emplois, les adapter aux nouveaux instruments de travail implantés massivement depuis les années 80 - systèmes à traitement de textes, micro-ordinateurs. Leur utilisation diminue les différences entre les travaux de dactylos et les tâches administratives.

Ce qu'ils en pensent...

Innover, concevoir de nouveaux matériels. C'est long, très long... Il y a d'ailleurs plus de dix ans que les réflexions pour la construction de l'autobus futur sont engagées. Les tout premiers véhicules sortiront de l'usine à la fin 1987.

Pari technique audacieux, ce matériel doit également tenir compte des exigences des voyageurs. Après la mise en service d'un véhicule probatoire cet été sur la ligne 21, (E.L.L. n° 83) la direction du réseau routier a mené son enquête.

Les voyageurs apprécient particulièrement l'importance des surfaces vitrées du véhicule qui lui assurent une bonne luminosité et sa taille le rendant plus spacieux. Ils

déplorent son confort - insuffisant - tout comme la ventilation. Le freinage est jugé trop brusque. Globalement l'aspect extérieur du véhicule est mieux noté que les aménagements intérieurs.

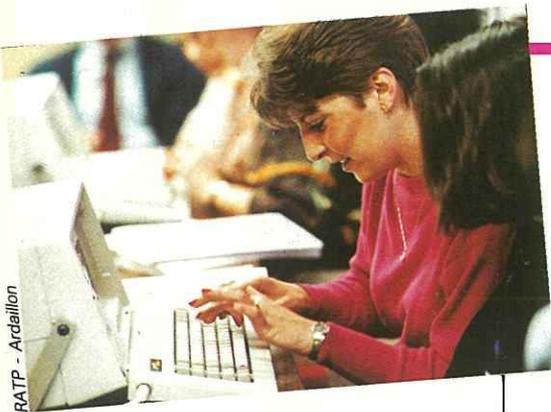
Déjà les techniciens se sont emparés des résultats et ont remédié à ces faiblesses. Le freinage a été revu et tous les véhicules probatoires sont équipés de vitres ouvrantes. L'archibus est une première réponse et bien sûr pas la version définitive du R312. Lorsqu'il verra le jour, il sera le fruit d'une large concertation entre les usagers, les constructeurs de véhicules industriels et la RATP.

Sylvie FRÉCHARD

Mariage à l'essai ou oui pour la vie ?

Un groupe de travail composé de représentants de la direction du personnel et de la direction des systèmes d'information a réfléchi au problème. Il propose de créer un emploi unique de secrétaire, homme ou femme, en exécution et en maîtrise, qui se substituerait aux emplois actuels de sténodactylographe, chef de section sténodactylographe, employé qualifié de bureau et chef de section administratif. Il comporterait des tâches administratives classiques (prise de rendez-vous, organisation de réunions, circulation du courrier, etc.). Elles seraient réalisées pour partie en utilisant les outils bureautiques appropriés.

Là se pose le problème de l'acquisition des compétences nécessaires pour les dac-



RATP - Ardailon

Camille Bony directeur du personnel

Une réforme mise en place par ceux qu'elle concerne

tylos et les employés de bureau. L'organisation existante ne permet pas toujours aux agents administratifs et aux dactylos de mettre en œuvre toutes les possibilités des micro-ordinateurs ou des systèmes de traitement de texte. Les dactylos vont voir leur fonction s'élargir - gestion de documentations, de fichier, etc. Dans un premier temps, des agents de maîtrise assureront la formation initiale des jeunes agents et aideront les secrétaires dans les applications les plus complexes. Des formations complémentaires ont été également mises en place. A terme, c'est tout le système de formation interne et de concours qui sera modifié.

1985 a été l'année des premières expérimentations limitées à quelques secteurs. Six personnes volontaires ont été concernées. Il y aura d'autres expériences en 1986. Les emplois de la fonction administrative doivent aujourd'hui être redéfinis pour tenir compte de l'évolution du tertiaire. Mais on en saura plus à la fin de l'année. Les résultats obtenus, les réactions du personnel, de l'encadrement et des organisations syndicales seront décisifs pour élargir ou non le projet à tous les secteurs de la RATP.

Sylvie FRÉCHARD

Les deux sous-filières A1 et A2 sont, comme beaucoup d'autres à la RATP, très cloisonnées. Elles ont pourtant en commun le maniement de l'information administrative. Mais les unes la traitent, les autres la mettent en forme. A ce titre, la sous-filière A2 se distingue par la possession d'un outil : la machine à écrire.

De plus en plus, on assiste à l'apparition et au développement de nouvelles technologies, dans l'entreprise comme à l'extérieur. Les machines à écrire, dotées de mémoire, deviennent systèmes de traitement de textes et la frontière avec les micro-ordinateurs qui sont de plus en plus nombreux à la Régie - plus de cinq cents - n'est pas évidente. Dans le même temps, l'écran et le clavier apparaissent dans nos foyers avec le Minitel, quand ce n'est pas avec un « micro ».

Compte tenu de cette évolution, la distinction entre les deux sous-filières devenait illusoire et appelée à disparaître. C'est le constat que nous avons fait et nous avons souhaité ne pas attendre d'être dépassés par l'événement et maîtriser le mieux possi-

ble cette importante évolution. Une organisation plus souple, moins centralisée pour favoriser l'initiative, devrait faciliter l'évolution des métiers et pour l'instant des tâches des secrétaires : c'est ce que nous expérimentons.

L'enjeu est important pour les agents, jeunes embauchés ou personnel en place depuis un certain temps. Ils vont acquérir de nouvelles compétences avec l'aide de formations adaptées et pour préparer très concrètement les métiers de demain, anciens agents administratifs et anciennes dactylos travailleront en osmose, chacun transmettant à l'autre une part de son savoir-faire.

Jusqu'à présent, les essais ont été limités et ponctuels, mais des expérimentations plus proches de la réalité que nous préparons sont maintenant en cours. A la Direction du personnel, c'est tout un « pool » qui va se trouver réparti dans tous les services. Dans quelques mois, une nouvelle intersyndicale fera le bilan de ces expériences. On peut envisager leur généralisation pour 1987.



RATP-Ardailon

Mention bien !



RATP - Ardailon

Elles sont deux à la direction des équipements électriques (T) à avoir expérimenté la nouvelle organisation : Françoise Gauthier et Michèle Donjon. La première, à la RATP depuis dix ans, travaille au bureau du courrier mais a également en charge certains travaux statistiques : la comptabilité des heures effectuées par les agents de T pour le compte de Sofretu. La seconde, embauchée depuis plus longtemps est maîtrise-sténodactylographe. Toutes deux étaient volontaires pour une nouvelle organisation de leur travail, une autre répartition des tâches permettant un travail commun. Aujourd'hui, après dix mois d'expérience, elles sont satisfaites.

Comme pour toute nouveauté, elles ont rencontré quelques difficultés d'organisation mais cela n'a jamais altéré leur volonté

Mention bien !

« ... Aujourd'hui, nous n'avons pas le choix. Il faut savoir s'adapter aux nouveaux matériels, sinon nous serons très vite distancés et notamment par les jeunes qui arrivent dans l'entreprise... ».

F. Gauthier connaissait la dactylo. Elle a une formation de secrétaire de direction. Ça l'a bien aidée. « J'ai suivi au préalable une formation de quelques jours. Elle m'a été utile mais je pense qu'elle est trop courte pour quelqu'un qui n'a jamais tapé à la machine. » M. Donjon a aussi suivi un stage sur l'organisation de la RATP. Sa durée lui a semblé insuffisante.

Toutes deux pensent que la fusion des tâches entre dactylo et agent administratif peut apporter de nouvelles compétences.

« ... L'important c'est de jouer le jeu et de bien expliquer à l'autre ce que nous faisons quotidiennement. Il faut transmettre son savoir. Si on n'a pas un minimum d'esprit d'équipe, ce n'est pas la peine... »

F. Gauthier : « ... Cela m'a permis de mieux comprendre ce qui se passe à la RATP. J'ai une meilleure vue d'ensemble, Maintenant quand je fais un travail, je le fais de A à Z, et c'est plus intéressant... »

M. Donjon : « ... Les dactylos vivent en circuit fermé. Cette organisation va nous faciliter les contacts avec les autres agents de l'entreprise. Nous allons faire autre chose que du travail sur machine, des tâches différentes et plus diversifiées que celles que nous effectuons jusqu'à présent. »

En 1986, pour F. Gauthier et M. Donjon, l'expérience continuera. Certains travaux au bureau du courrier seront mis sur micro-ordinateur ; cela suscite quelques inquiétudes. « ... Il ne faut pas que d'un travail sur système à traitement de textes, on passe à un travail sur micro. Notre travail doit comporter autre chose. Il faut lui conserver une part créative... »

A cette réserve près, toutes deux abordent la nouvelle année optimistes. Elles croient aux avantages d'une réorganisation du travail administratif et veulent partager leur enthousiasme avec leurs collègues.



Sylvie FRÉCHARD

La communication avec les voyageurs



Contre les maux, le verbe ?

Peut-on désamorcer certains problèmes de sécurité en parlant bien ? Au moins autant que parler mal peut en aggraver certains autres. S'il n'y a pas de recette pour désamorcer il semble y en avoir pour aggraver. Pour en savoir un peu plus, nous avons voulu savoir comment, au réseau routier, cette question était abordée. Pour le vérifier, une « ligne à problème », le 304, et un vécu un peu étonnant.

La délinquance, ça existe sur le 304 : contre les usagers, bagarres ou insultes. Contre les agents, insultes, lacrymogènes, vols d'empoche. Contre le matériel, lacération de coussins (128 en cinq mois), vitres brisées (25 en cinq mois). Certains voyageurs fument au fond de l'articulé, parfois même on y trouve de la drogue. Et pourtant, sur le chemin, un record : une gendarmerie et six commissariats.

Le 304 c'est soixante à soixante-dix minutes à passer entre Nanterre place de la Boule et Gennevilliers-Gabriel-Péri, via Colombes et Asnières. Tous les clichés de la banlieue difficile viennent à l'esprit, a priori. Cités pauvres, chômage, immigration, Maison de Nanterre, Petit-Colombes.

Certains clichés de l'exploitation de ligne difficile complètent : ligne jeune, circulation routière importante, mise récente en bus articulés (octobre 1985), commandement en milieu de ligne la semaine, en terminus le dimanche, sans borne de départ, une navette de nuit entre la cité du Luth et le métro Gabriel-Péri, des contrôles difficiles à ce terminus.

Pourtant, derrière ces clichés, une ligne plutôt bien vécue par les agents, ou en tous cas assumée au point de ne rien en dire.

« Il est évident qu'il faut tenir compte de la réalité de cette ligne pour bien s'en sortir. Ça fait partie du métier. Un machiniste qui applique très rigoureusement la réglementa-

tion aura des problèmes. Si au contraire il laisse tout passer, il en aura aussi » me dit le chef de fuseau, Monsieur Lejeune.

Cette ligne récente a en effet déjà une histoire. Monsieur Lecoq, le chef du dépôt de Nanterre, la connaît bien.

« L'insécurité grave est plutôt en régression. Ici, on a connu les pierres dans le pare-brise, les coups de carabine. Trois cités à problème ont été démolies : Gutenberg, Doucet, Le Havre. Les banquettes lacérées ont toujours existé. Les gens, aussi surprenant qu'il soit de le dire ainsi, n'avaient pas « l'habitude de payer ». Le passage à l'exploitation avec des autobus articulés a apporté des problèmes nouveaux auxquels ils nous faut trouver des réponses. »

Banquette volée

En effet, pour l'utilisateur, le changement a été perçu brutalement. Comme sur toutes les lignes « articulées » les contrôles sont devenus très importants, alors qu'il n'y en avait pratiquement pas auparavant. La riposte des contrevenants a été rapide : on ouvre les fenêtres « issue de secours » et on saute sur la route. Comme ces fenêtres sont étudiées pour tomber automatiquement après 5 centimètres d'ouverture...

A L'ÉCOLE DES RELATIONS

Dès la septième semaine de leur formation initiale, les machinistes participent à une étude des relations avec les voyageurs. Typologie et jeux de rôles en sont la base. Mais, à cette période, les machinistes n'ont pas encore l'expérience de la ligne. C'est simplement une préparation à communiquer. Depuis quelques années, le besoin d'une formation complémentaire a été pris en compte. Une première expérience en 1982 d'une journée de sensibilisation pour les agents ayant 5 ans d'expérience est apparue insuffisante.

Aujourd'hui, un stage de 3 jours basé sur le volontariat a pris le relais. Il n'apporte pas de recette, mais des outils de compréhension des réactions de l'interlocuteur et des siennes propres. Axé sur l'« analyse transactionnelle », il utilise beaucoup le film et les jeux de rôles. Il reste ensuite à l'agent d'expérimenter ces techniques qui visent, avant tout, à prendre du recul sur la situation.

CONTRÔLER... L'AGRESSIVITÉ

La brigade de surveillance du réseau routier est en première ligne pour vivre les relations agressives : 385 agents, en civil ou en tenue, pour la plupart anciens de l'exploitation. En 1984, sur 71 accidents du travail, 58 étaient dus à des agressions. En 1985, 79 sur 89. Si l'on y ajoute les insultes, les protestations, le métier devient difficile à vivre.

Aussi a-t-on recherché des moyens de formation qui permettraient de mieux contrôler les situations conflictuelles. Un stage a été mis au point suite à une enquête faite parmi les gradés. C'est un professeur de psychiatrie qui assure la formation de deux fois trois jours à un mois d'intervalle.

La première partie porte sur le métier. On y apprend à connaître et à reconnaître les types de voyageurs et à adapter l'intervention. L'objectif est d'éviter l'agression, même verbale.

Un mois plus tard, des jeux de rôles prennent le relais, avec magnéscope.

131 agents ont déjà suivi ce stage. S'il ne permet pas d'éviter les lacrymogènes, il semble qu'il ait permis aux agents de dédramatiser le contrôle pour les voyageurs. Il est même envisagé d'étendre cette possibilité aux agents chargés de la surveillance des itinéraires de lignes d'autobus.

J. M.

L'autre réponse, outre les lacérations, c'est le vol de banquettes... Le bouloignement est en effet plus apparent sur les nouveaux matériels. Il n'est ainsi pas rare de monter dans un 304 où il manque plusieurs banquettes. A l'expérience, le machiniste n'ayant plus vraiment la police de ce long véhicule, les « gens bien » montent devant, et les « autres » derrière.

Plusieurs parades sont à l'étude : une modification du système de sécurité des fenêtres, et un nouveau type de banquettes, antivol-et antilacération.

« Nous essayons avant tout de connaître et de comprendre plus précisément ces problèmes » ajoute Monsieur Lecoq.

Ainsi on a pu localiser dans l'espace et dans le temps les difficultés. Les dégradations et les bris de vitres semblent imputables à certains jeunes du lycée, entre les arrêts Sadi-Carnot et Les Peupliers, de 7 h 30 à 8 h 30 et 17 h-17 h 30. Le vol à la tire se concentrerait entre le Petit-Colombes et la gare de Colombes, les pickpockets se multiplient à la pointe du soir et en période de fêtes.



Place de l'église à Colombes, le commandement du lundi au samedi.

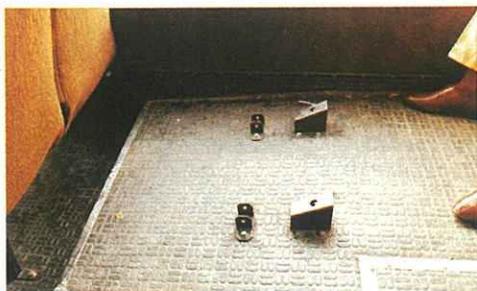
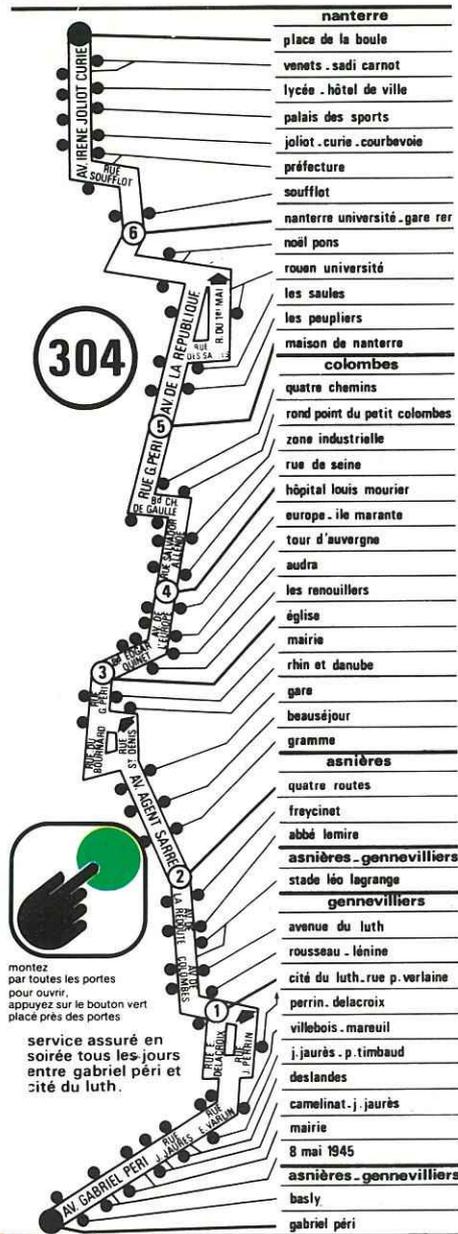


Changement de plaque peu orthodoxe, place de la boule.

Maison de Nanterre ; une section parfois folklorique, mais plutôt calme de la ligne.



Contre les maux le verbe ?



Un certain nombre de 304 ont « perdu » des places assises.

L'AVIS D'UN DÉLÉGUÉ DE LIGNE

(par téléphone)

- Je suis surpris de l'absence d'inquiétude des machinistes pour la sécurité.

C'est parce qu'il y a beaucoup moins de problèmes qu'auparavant. J'ai moi-même été « bombé » derrière ma vitre sur un SC10 quand je demandais les tickets. Aujourd'hui ceux qui ne veulent pas payer montent derrière et ils nous laissent tranquille. Par contre, c'est le matériel neuf qui souffre.

- N'est-ce pas un peu une « démission » ?

Avec ces gens-là, non. Ce sont des bandes de petits loubards qui de toute façon ne paieront pas. Si on ne fait pas quelques exemples avec des agents en civil, on ne s'en sortira pas. Quand vous avez un service de 7 heures 22, ça suffit à vous occuper l'esprit.

- Pour vous la ligne s'est améliorée ?

Oui pour les faits d'insécurité, et oui pour la façon de travailler. L'articulé c'est beaucoup moins de bruit et la priorité à la conduite. D'ailleurs, malgré des tableaux de marche très tendus la ligne est très demandée.

COMMUNIQUÉ

La communication, c'est « que dire », mais aussi « comment le dire ». César et Cambronne étaient des exemples de brièveté, mais cela ne leur a pas toujours réussi. Entre les lignes, dont c'est la préoccupation permanente, vous offre cette fable et ces conseils.

Un noble grec, Xantos, demanda à son esclave de lui servir le repas le plus fin. L'esclave s'appelait Esope, il acheta de la langue. Xantos lui demanda le lendemain d'acheter le plus mauvais, Esope lui servit... de la langue. « La langue est la meilleure et la pire des choses » conclut celui qui deviendra le plus grand fabuliste grec.

Si la langue... française a retenu la leçon qui distingue la langue maternelle, vivante, celle des poètes, ou la langue verte, le problème reste celui de l'usage. Pour prendre langue avec quelqu'un, il convient de ne l'avoir pas avalée, mais aussi de ne l'avoir ni trop bien pendue, ni trop longue. Pour éviter la médisance des coups de langue, mordez-vous la langue ou tournez-la sept fois dans votre bouche. Si le mot vous échappe, si vous l'avez sur le bout de la langue, ne soyez pas mauvaise langue et ne la tirez pas.

Et si vous ne connaissez pas l'expression « Qui langue a, à Rome va », donnez... votre langue aux chats.

J. M.

Lacrymogènes ?

Là encore, les remèdes ne sont pas toujours évidents. Au début, on avait eu l'idée d'intervenir auprès de la direction du lycée. La « leçon de morale » se traduisait par une augmentation immédiate des dégradations. Par contre, notamment contre les pickpockets et la drogue, les opérations « coup de poing » avec les gradés, la brigade de surveillance et la police amènent un calme relatif pendant plusieurs semaines. A l'inverse la multiplication des opérations de contrôle retarde les véhicules et aboutit à une dérégulation de la ligne lézant les usagers. Par ailleurs, après 18 h, plus de contrôle. Après 20 heures la police suit certains bus.

Marc est un machiniste qui souhaite obtenir un roulement sur le 304. La ligne n'aurait donc pas que des inconvénients !

« La ligne est jeune à cause de sa réputation. L'ambiance est bonne grâce à cette homogénéité. Nous sommes amenés à être « cool ». On essaie de savoir le pourquoi du vandalisme en sachant qu'être trop pointilleux fait du tort à tous. Un vrai problème vient des gens qui fument, pour la sécurité. Les

machinistes savent que c'est aussi un moyen de nous faire quitter notre cabine pour voler l'empoche.

Les bombes lacrymogènes ? Les agressions directes sont rares aujourd'hui, c'est plutôt un arrosage général du bus. Alors on aère. De ce point de vue le fait de ne pas avoir de vitre anti-agression est plutôt positif. La brigade de surveillance essaie d'être souple. Quand c'est un gosse ils préfèrent le forcer à acheter un billet que de mettre un PV qui ne sera jamais payé. »

Comme beaucoup des machinistes rencontrés les préoccupations ne vont pas principalement à l'insécurité. Par contre on préfère parler de la circulation des bus aux deux terminus et de l'équipement en toilettes du terminus La Boule. Actuellement il faut traverser la place et aller... au bistrot.

Au bureau d'Asnières-Gennevilliers 1, difficile aussi de parler de ces problèmes. « Bien sûr on trouve beaucoup de choses dans les poubelles du terminal », me dira-t-on. Mais ici les problèmes c'est la gare routière où le 54 et le 140 n'avaient pas été prévus, les temps de passage qui font perdre les petits trajets, la fréquence des navettes et les bornes de départ.



RATP-Roy

E pericoloso sporgersi ! 25 glaces cassées en cinq mois !

Quelle insécurité ?

Pas de dramatisation non plus dans la voiture de régulation. « C'est vrai qu'on nous appelle pour des lacrymogènes ou pour des agressions. Un peu plus sur le 304, oui, mais c'est une ligne longue et peuplée et qui charge tout le temps. Mais les appels c'est avant tout des travaux, des déviations, des stationnements dans les couloirs « en dur » d'où on ne peut sortir, et quelques chutes car les PR 180 sont nerveux. Les jours noirs, c'est le mercredi et les vacances scolaires... »

Et la brigade de surveillance ? Chic, je « tombe dessus » à Asnières-Gennevilliers.

« Le 304 n'est pas une bonne ligne, pour nous. Le libre-service les incite encore plus à la fraude. Il y a un arrêt juste avant le terminus, aussi près du métro. Si nous n'y sommes pas, tout le monde descend ; si nous y sommes, ils continuent... En plus, juste avant le contrôle, il faudrait que le machiniste puisse mettre le sectionnement à zéro pour éviter les compostages tardifs. » Si ça ne chôme pas – un contrôleur met chaque jour de 20 à 30 procès-verbaux, on ne parle pas non plus de sécurité.

On m'a pourtant dit que le groupe de 6 contrôleurs s'était retrouvé deux jours de suite à l'hôpital Louis-Mourier, pour se faire laver les yeux...

Les faits sont là, divers, à l'image des problèmes d'aujourd'hui. Mais, contrairement au métro où le sentiment d'insécurité est 100 fois plus fortement ressenti que le risque réel, il ne semble pas y avoir de dramatisation. Certes, certains machinistes se seraient « équipés » pour éventuellement faire face. Chacun s'accorde cependant à dire que c'est plus pour se rassurer ou éviter le « coup dur » que pour gérer quotidiennement son service. La préparation à l'analyse du comportement et de la communication semble porter ses fruits pour transporter dans des conditions pas simples plus de 35 000 personnes chaque jour sur le 304.

Jacques MARION

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 À LA DÉFENSE

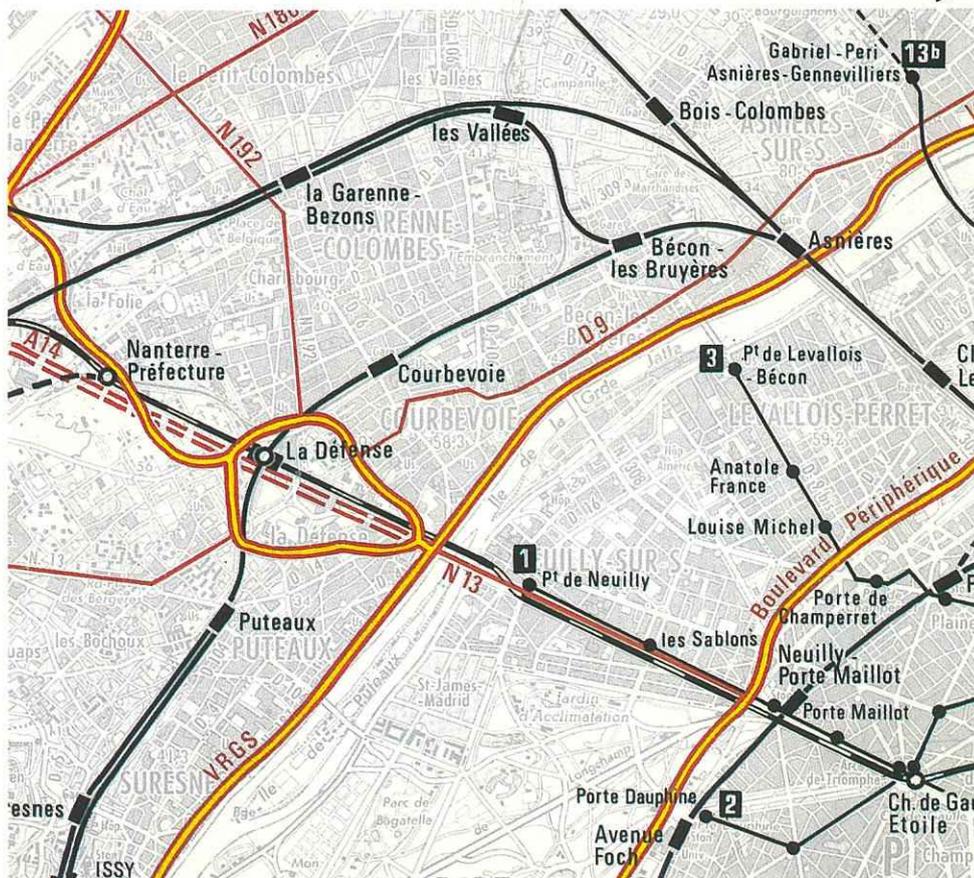


RATP-Roy

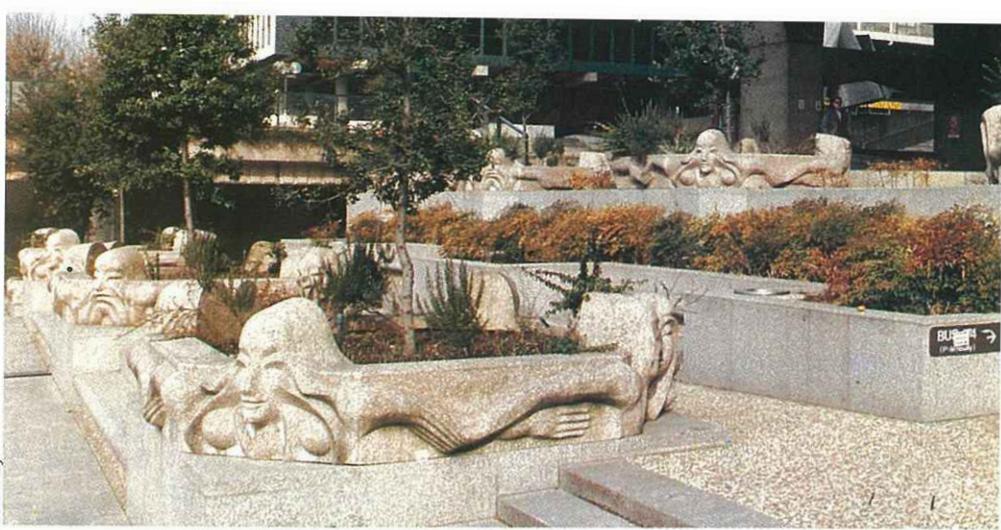
Ça n'est ni un quartier ni une ville, c'est immense, c'est La Défense. Ne pas se conduire comme un smicard dans un casino et demander s'il s'agit d'anciens ou de nouveaux francs. Les surfaces de bureaux se comptent en millions de mètres carrés, les commerces par centaines de milliers de mètres carrés, les emplois et les habitants en dizaines de milliers. Les objectifs sont régulièrement réévalués et le transport y joue un rôle prépondérant.

En 1962 on décide de desservir la Défense par le RER, un service rapide mais des interstations longues. Quand se pose la question des points intermédiaires, le RER est commencé, les deux projets ne peuvent plus être joints.

Le premier projet de prolongement du métro depuis Pont de Neuilly est conçu en 1970.



IL SUFFIT DE PASSER LE PONT



RATP-Roy

La Défense abrite de nombreuses œuvres d'art mettant... (SELINGER - La Danse)

La Défense, c'est en tout 760 hectares sur trois communes : Courbevoie, Nanterre, Puteaux.

Créer ce centre d'affaires à cinq kilomètres du centre traditionnel est décidé en 1956. Pour le réaliser, un outil est créé :

l'EPAD (établissement public d'aménagement de La Défense) doté de pouvoirs ex-

ceptionnels. Sa mission devrait normalement prendre fin en 1988.

Le quartier d'affaires s'étend sur 160 hectares. Ensuite, sur la commune de Nanterre, le quartier du parc compte 120 hectares. Enfin, une extension a été décidée à la frontière des deux ensembles, le projet « tête Défense ».

On pourrait ajouter encore quelques chiffres impressionnants : 100 000 lignes téléphoniques, 25 000 places de parking, 29 % de cadres supérieurs et patrons... 9 agences de voyages.

LE PROLONGEMENT

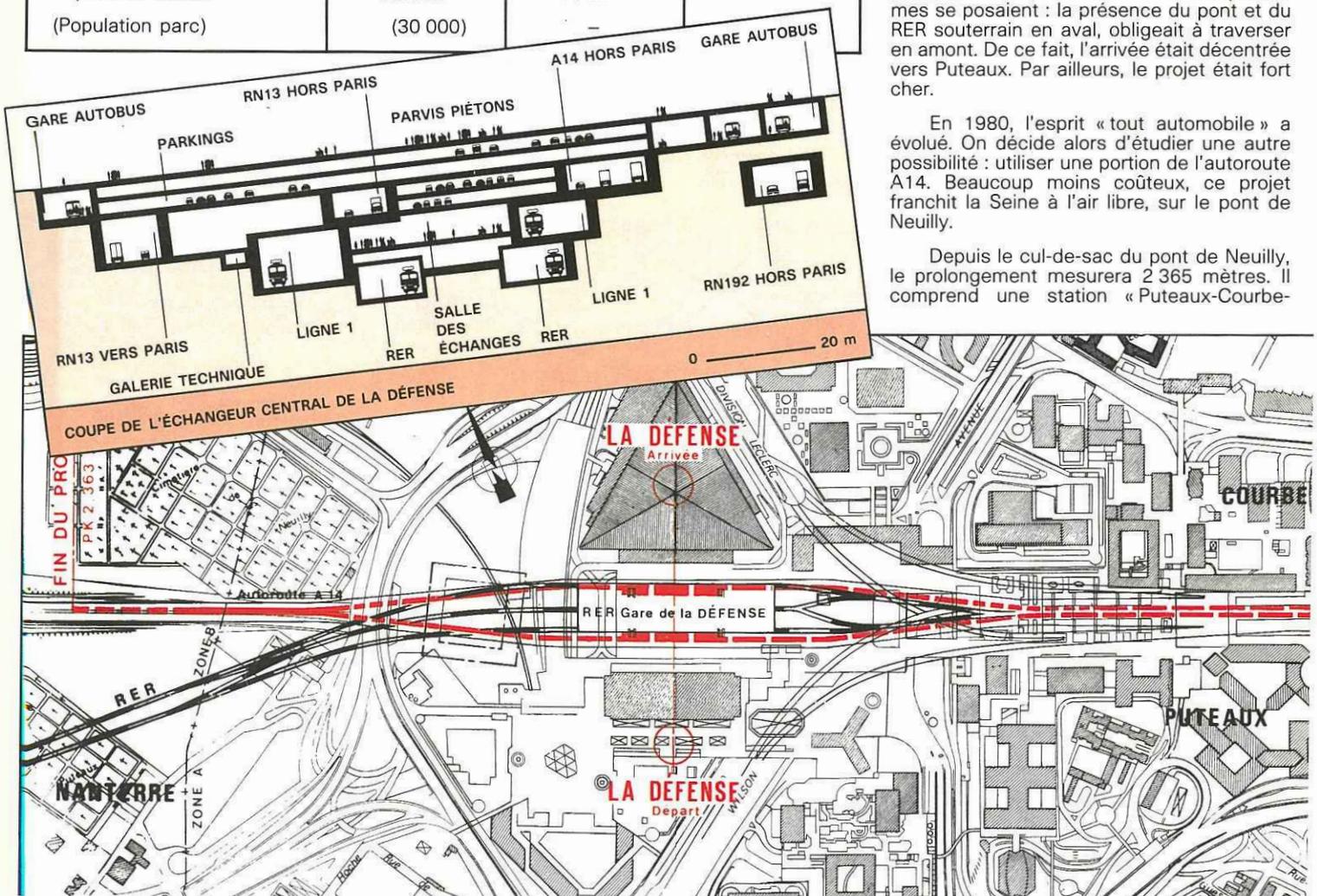
De très nombreuses études ont préparé ce prolongement étudié dès 1970. Résumons la fréquentation actuelle : Métro Pont de Neuilly : 36 000 entrants par jour et RER Défense : 56 000 entrants par jour.

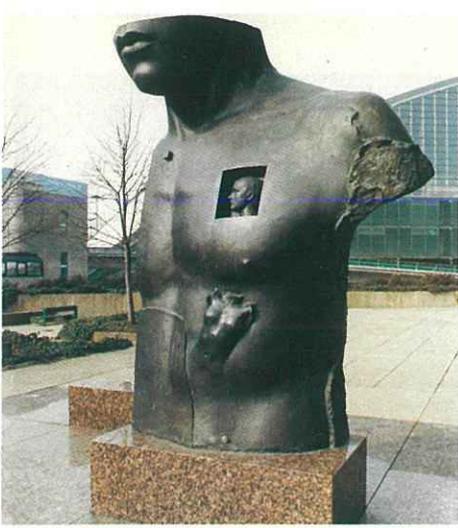
Le premier projet prévoyait un prolongement souterrain, sous la Seine. Deux problèmes se posaient : la présence du pont et du RER souterrain en aval, obligeait à traverser en amont. De ce fait, l'arrivée était décentrée vers Puteaux. Par ailleurs, le projet était fort cher.

En 1980, l'esprit « tout automobile » a évolué. On décide alors d'étudier une autre possibilité : utiliser une portion de l'autoroute A14. Beaucoup moins coûteux, ce projet franchit la Seine à l'air libre, sur le pont de Neuilly.

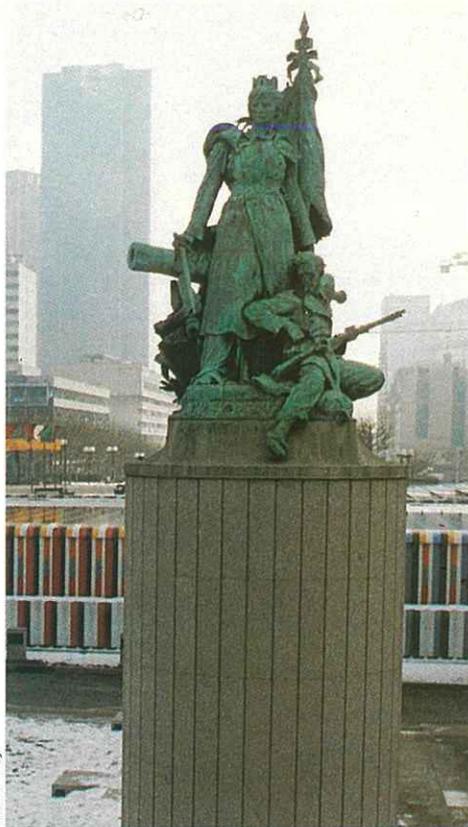
Depuis le cul-de-sac du pont de Neuilly, le prolongement mesurera 2 365 mètres. Il comprend une station « Puteaux-Courbe-

	Objectif initial	Réalisé en 1985	Nouvel objectif
Surface de bureaux	1 500 000 m ²	1 200 000 m ²	2 020 000 m ²
Emplois	80 000	60 000	90 000
Logements	8 000 m ²	6 000 m ²	—
Population centre (Population parc)	20 000 (30 000)	15 000	—





... l'homme au cœur de l'homme pour créer à ce quartier une histoire (MITORAJ - Grand Toscano)



« La Défense » de Barrias a donné son nom au quartier en 1883, placée au centre du Rond-point de Courbevoie.



Une architecture à la fonctionnalité parfois tranchante.

voie » à 830 mètres et un terminus « La Défense » 950 mètres plus loin, en correspondance avec le RER. En fond, les ouvrages d'arrière-garde mesureront 615 mètres.

Depuis la station Pont de Neuilly, la ligne remontera pour se placer dans l'axe du pont. Elle le traverse au centre. Les voies automobiles de ce fait condamnée seront restituées sur l'emplacement des trottoirs, eux-mêmes reconstruits en encorbellement. Le métro emprunte ensuite l'axe de l'autoroute A14. Après la station Puteaux-Courbevoie, la ligne se sépare en deux, pour pénétrer dans les tunnels routiers. Elle arrive à La Défense en deux demi-stations, de part et d'autre de la salle des échanges.

TIRER LA COUVERTURE

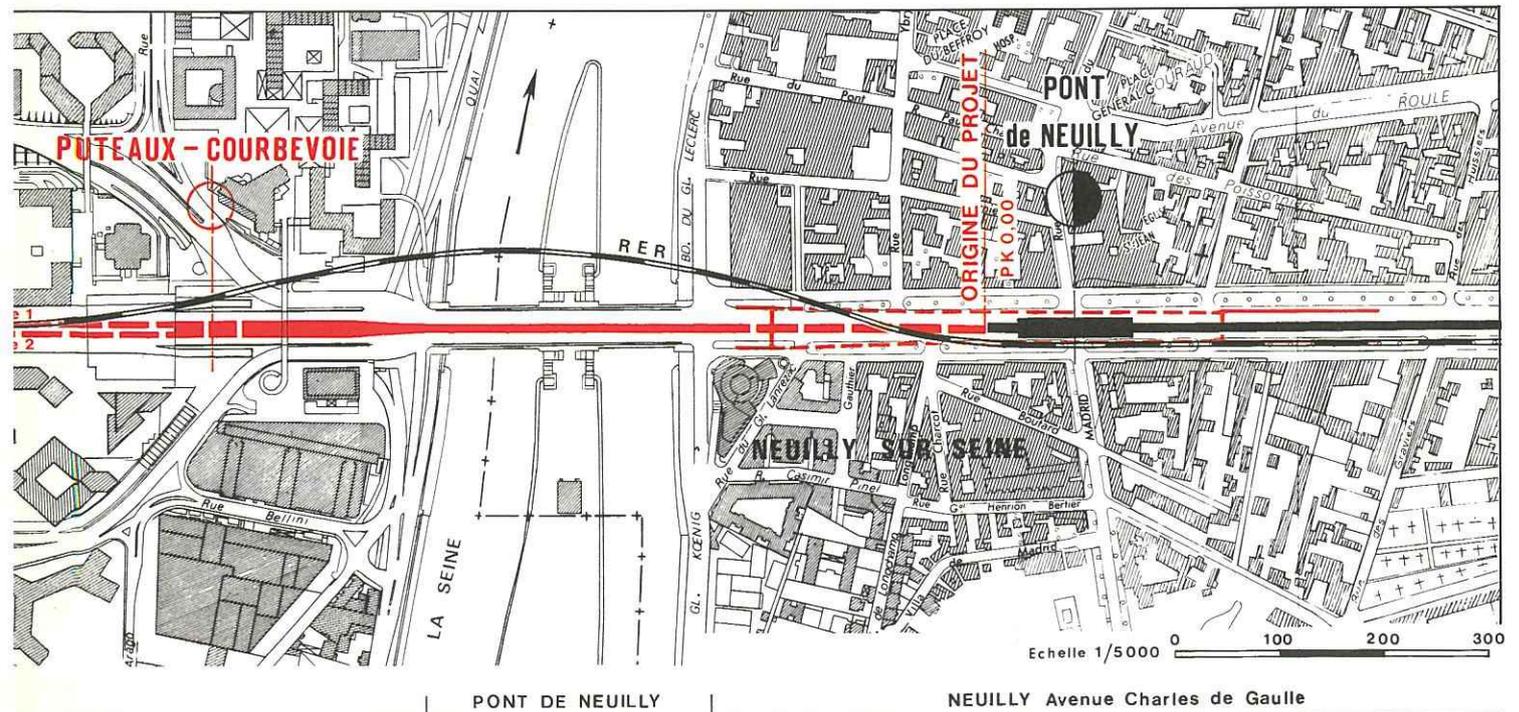
Prélever au réseau automobile sa surface de roulement, le crime ne devait pas rester impuni. Aussi une bonne part de l'économie réalisée par le franchissement aérien sera réinvestie pour couvrir l'avenue Charles-de-Gaulle avant la station et jusqu'au pont. Il est vrai que cet axe routier, la Nationale 13, coupe Neuilly en deux. C'est souvent le cas des communes de banlieue. Aussi, la couverture de la nationale a-t-elle été décidée sur 400 mètres. Cette dalle améliorera bien sûr les problèmes phoniques, mais aussi la

A l'heure de pointe

La plupart des employés pointent à La Défense. Le transport est déterminant. A l'heure de pointe, la desserte est impressionnante : 21 métros à Pont de Neuilly, 22 trains SNCF de Saint-Lazare, 24 trains RER, 198 autobus de 18 lignes.

Dans l'avenir, cette desserte s'améliorera encore avec le prolongement du métro, l'interconnexion Ouest à Nanterre des trains de Cergy et Poissy, la correspondance à Porte Maillot des trains de Montmorency à Invalides. Les estimations font en effet apparaître que sur 51 000 personnes qui travaillent aujourd'hui à La Défense, 35 000 utilisent les transports en commun, et à l'avenir, ils seront près de 60 000 usagers.

J. M.



IL SUFFIT DE PASSER LE PONT

Tourisme historique

En décidant de « La Défense », la République a bien montré que l'histoire avait longtemps hésité, en France. Chaque gouvernement s'est complu à apporter sa pierre dans les jardins faits par d'autres. D'où l'épaisseur des guides touristiques. Ainsi cet axe « noble », axe royal qui relie le Palais Royal au Château de St-Germain-en-Laye, rassemble-t-il les traces les plus diverses. Ainsi, cet arc de Triomphe du Carrousel d'un Napoléon, déjà empereur, en 1806. Ainsi cet arc de Triomphe de l'Étoile décrété cette même année mais inauguré en 1836 sous Louis-Philippe roi des Français. Il porte d'ailleurs le nom de 386 généraux des guerres... de la République et de l'Empire. Ainsi, cette place de La Défense, hommage par sa statue de Barrias aux derniers combats de 1870. L'Empire avait capitulé à Sedan en 1870, le peuple de Paris avait décidé la Commune, Thiers qui la réprimait dans le sang allait devenir... président de la République.

Aujourd'hui, comme le CNIT, la statue de l'ancien rond point de La Défense semble devenue aiguille dans une botte de foin.

circulation dans Neuilly pour les véhicules et pour les piétons qui bénéficieront d'une esplanade.

Au bilan, un bon résultat global pour la collectivité. Les estimations placent la station Puteaux-Courbevoie en première position des stations de banlieue (7,2 millions d'entrants par an) et La Défense en 7^e position (4,3 MEA). Le délai de réalisation étant de trois ans et demi, on peut raisonnablement parler de 1989/1990.

Jacques MARION



Des bruits venus du souterrain

Ces derniers mois, il ne faisait pas bon habiter à Charenton, et plus généralement aux alentours de la ligne 8 du métro qui dessert la ville et va même au-delà jusqu'à Maisons-Alfort et Créteil. Bruits et vibrations se succédaient, non pas à la cadence de tous les métros, mais de certains d'entre eux qui, au dire des riverains, étaient plus bruyants que d'autres. Seuls certains secteurs de la ligne étaient concernés : la ville de Charenton, celle de Maisons-Alfort, une partie du 12^e arrondissement et le quartier de Balard.

Un phénomène surprenant qui, de mémoire RATP, n'avait jamais encore atteint un tel degré et pour lequel une solution devait être trouvée.

Des décibels redoutés

Un peu d'histoire. En 1942, la ligne 8 est prolongée jusqu'à Charenton-Écoles. Jusqu'en 1984, rien de bien particulier ne se produit ou plus exactement ne s'entend. Les métros circulent régulièrement sans apporter de nuisances spécifiques aux riverains.

De temps à autre, on entend bien le métro mais pas plus qu'ailleurs, serait-on tenté de dire. C'est alors que des plaintes plus nombreuses concernant le métro parviennent : « On l'entend de plus en plus sou-

vent » - « Il nous dérange » - « Les vibrations de certains trains qui circulent nous empêchent de dormir », etc. La gêne provoquée par un bruit quelconque étant fonction de l'individu et de sa sensibilité, il pourrait encore s'agir de cas isolés et de personnes particulièrement réceptives à ce type de nuisance.

Loin de là, le problème va en s'amplifiant tout comme le bruit qui dérange de plus en plus souvent et les vibrations qui sont ressenties de plus en plus loin.

En 1985, la RATP, saisie du problème, effectue toutes les recherches nécessaires à l'élaboration d'une solution.

Tester, mesurer...

La difficulté est grande et les données complexes. Il faut répondre à plusieurs questions à la fois, ce qui donnerait alors la clé du problème.

Cette ligne est équipée de matériel MF 77 tout comme les lignes 7 et 13. Pourquoi connaît-on ce type d'inconvénient sur la 8 et pas ailleurs ? La ligne 8 est longue puisqu'elle va de Balard à Créteil. Or elle n'est pas concernée dans son intégralité. Pourquoi ? - Pourquoi autant d'années se

sont écoulées avant que le problème se manifeste ? Pourquoi tous les trains qui passent n'entraînent pas avec eux la même intensité de vibrations ? Pourquoi... Pourquoi... Pourquoi...

Autant le dire tout de suite, toutes ces interrogations n'ont pas encore reçu de réponse complète. La RATP a d'abord procédé à une série de mesures pour connaître l'intensité du phénomène en le comparant avec les autres lignes de métro équipées de MF 77 : la moyenne des vibrations enregistrées est à peu près identique, mais c'est sur la ligne 8 que l'écart des vibrations enregistrées entre différents trains est le plus important. La voie ne peut être désignée comme responsable de tous ces maux. Aux endroits les plus critiques, elle a déjà été « meulée »* sans que cela apporte aux riverains une amélioration sensible.

Si ce n'est pas la voie, c'est donc le matériel et c'est dans ce sens que les études se sont engagées.

... Décider

Bien évidemment, ce n'est pas le matériel en lui-même qui est à incriminer, c'est le moment du contact voie-roues qui pose un problème. Après avoir identifié les trains qui provoquent le plus de nuisances aux riverains, les roues de ces matériels ont été reprofilées. Et là – satisfaction – la diminution du niveau des vibrations mesurées en décibels ont été sensibles, chez les riverains.

Pour satisfaire tous ces habitants mécontents, la RATP a décidé que les trains les plus bruyants subiraient ce même traitement avant le milieu du mois de mars. C'est un travail important que la RATP a entrepris dans un laps de temps réduit. 1/5 du matériel de la ligne est concerné, soit 12 trains. Lorsque l'on sait que chaque train comporte quarante roues, on comprend mieux le volume du travail... et la nécessité de faire appel à tous les ateliers du réseau ferré ayant le matériel adapté : Javel, Boulogne et Choisy.

Pour les métros, la RATP prévoit en général une correction du profil des roues tous les 200 000 km, soit tous les quatre ans environ. Là, il ne sera pas fait référence au nombre de kilomètres des voitures mais au niveau des vibrations engendrées par chaque train. Enfin, les deux trains reconnus comme les plus bruyants ne circuleront plus sur cette ligne à l'exception des heures de pointe du matin et du soir, le niveau du parc de matériel roulant ne permettant pas une solution plus radicale. Il est toutefois nécessaire de les conserver dans leur état pour permettre la poursuite des recherches.

Pour les habitants de Charenton et d'ailleurs, le bruit des métros qui, quotidiennement, venait perturber leur existence a disparu depuis le milieu du mois de mars. Pour la RATP par contre, une partie du problème demeure et les investigations se poursuivent. Pour prendre le problème à sa base, il faudrait déterminer ce qui a bien pu, après plusieurs années de service, provoquer cette déformation excessive des roues de certains trains. Ce serait alors trouver la cause profonde de la maladie et non pas seulement son remède.

S. F.

* Meuler une voie : procédé qui consiste à niveler les usures de la voie.

Le tour en fosse, pour faire quoi ?

Une roue de métro comporte un bandage et un boudin de guidage, en contact avec le rail. Ils subissent lentement une usure naturelle qui altère l'état de surface des roues. Ne pas les reprofiler serait préjudiciable au confort du voyageur et à la longévité du matériel.

Cette opération se fait aux ateliers d'entretien du réseau ferré et entraîne un temps d'immobilisation du matériel relativement court. Le tour et ses outils de coupe sont placés sous la voie où le véhicule vient se positionner. Le reprofilage peut alors s'effectuer sans intervention de démontage ou de remontage des essieux.

S. F.



RATP-Chabrol



Alain Griotteray député-maire de Charenton : s'organiser pour se défendre

Vue générale de la rue de Paris à Charenton

Les habitants de Charenton se plaignent du bruit provoqué par le métro. Depuis quand ce phénomène existe-t-il ?

ALAIN GRIOTTERAY - En 1985, je parlais déjà, lors de mes vœux, des gênes causées par les vibrations du métro. Petit à petit, elles se sont généralisées dans toute la ville. Les vibrations sont sensibles partout y compris dans la mairie. Il est toutefois très difficile d'arriver à savoir ce qu'il y avait avant, de mesurer l'augmentation. Comme nous n'avons pas de réponse de la RATP, nous avons décidé d'organiser une petite manifestation courtoise, mais ferme à son égard le jour du Conseil d'administration de novembre 1985. Elle a provoqué une réunion présidée par son président Claude Quin.

S'agit-il d'un phénomène très important ?

ALAIN GRIOTTERAY - Oui, de nombreux Charentonnais sont gênés par le bruit du métro. Dès cinq heures du matin, ils ne peuvent plus dormir. C'est là pourtant un phénomène très subjectif, fonction de la personne.

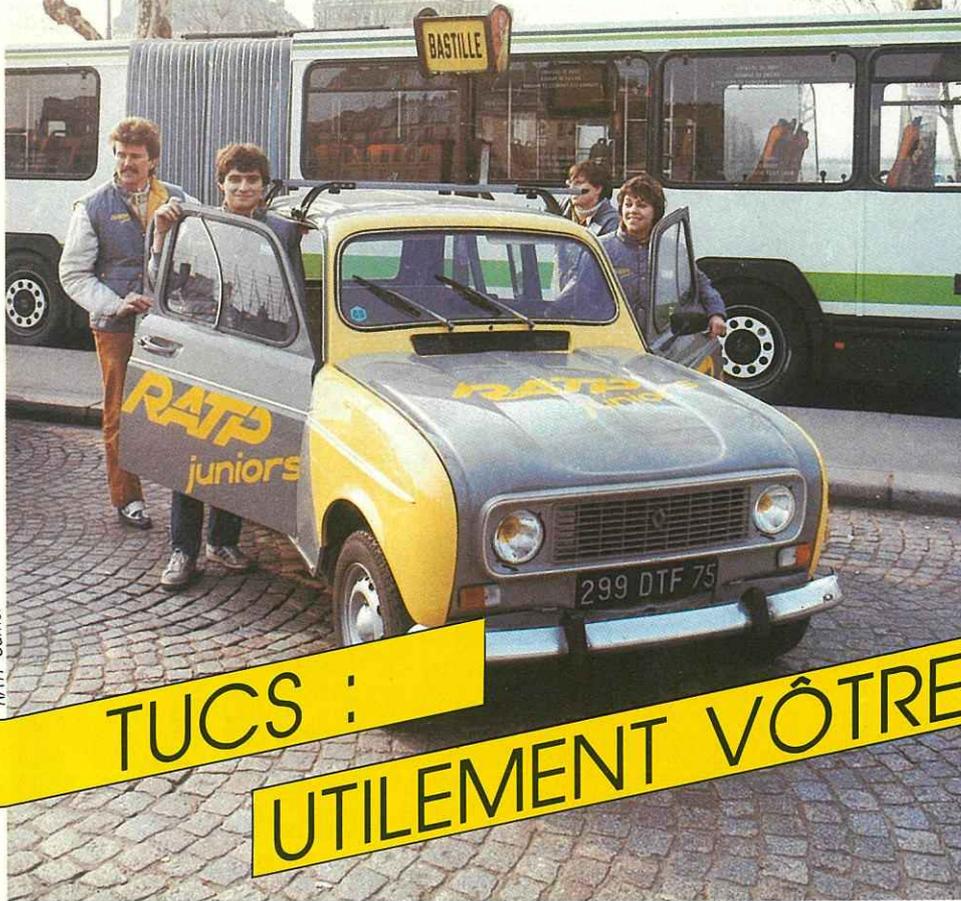
Je suis né à Paris avec le métro, aussi je suis moins sensible à cet égard que ceux qui sont nés plus tard ou venus à la capitale à l'âge adulte. J'habite moi-même au 9^e étage d'un immeuble nouveau qui est très proche du métro, mais pas sur le métro. Mon épouse est réveillée par le bruit, moi quand je suis réveillé, je me dis : « Tiens, il y a le métro. »

Comment avez-vous fait pour défendre votre cause ?

ALAIN GRIOTTERAY - Une association a été créée. Je suis très satisfait de voir que ses responsables sont des gens très raisonnables. Quand ils ont vu que la RATP s'occupait véritablement de leur préoccupation, ils ont su être patients. Dans cette association, nous avons un ingénieur de la SNCF. Il est tout à fait l'interlocuteur qui convient. Il parle le même langage que les responsables de la RATP, ce qui a permis, et nous avons pu nous en rendre compte, une collaboration active et fructueuse entre les différents partenaires.

Propos recueillis par Sylvie FRÉCHARD

EN ATTENDANT
DES JOURS
MEILLEURS

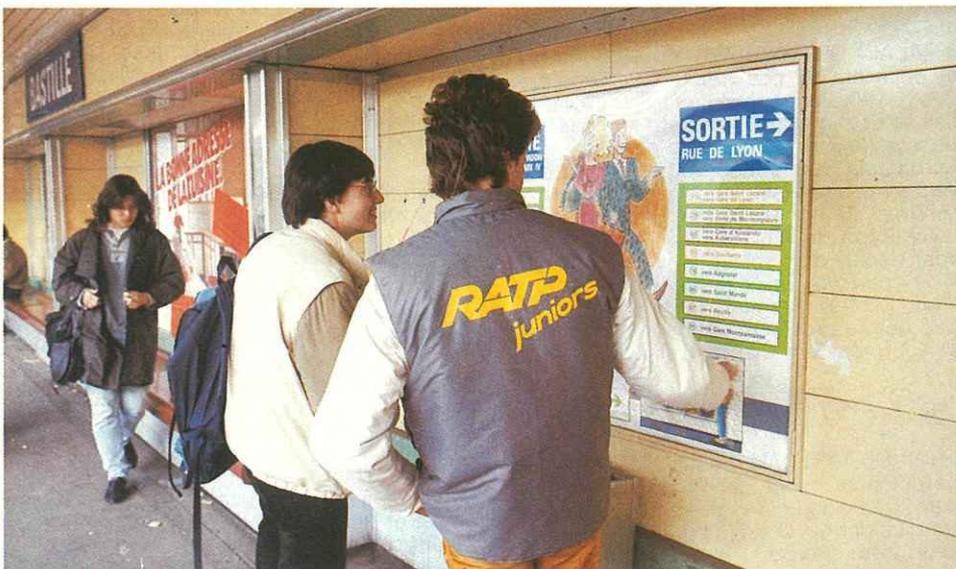


RATP-Carrier

TUCS :
UTILEMENT VÔTRE

Sans emploi et bien souvent sans qualification professionnelle, ils sont arrivés à la RATP il y a un an comme stagiaires.

Un temps de travail hebdomadaire de 20 heures, une rémunération mensuelle de 1 250 F versée par l'État à laquelle la RATP ajoute une indemnité de 300 F, une carte de circulation valable sur l'ensemble des réseaux, une formation complémentaire possible, les stages ont été bien souvent l'occasion d'un premier contact avec le monde du travail.



RATP-Carrier

Dans le métro, ils aident et renseignent les voyageurs.

Sélectionnés en fonction de leur niveau scolaire, le plus « gros des troupes » – 950 stagiaires – a été affecté au service de l'exploitation du réseau ferré, un plus petit nombre au réseau routier tandis qu'une centaine ont travaillé au service du développement commercial.

Sans toit, ni emploi

Au ferré, répartis en quatre centres : le Kremlin-Bicêtre, Maisons-Alfort-Les Juilliottes, Église de Pantin et Nation, ils sillonnent couloirs et stations de métro, signalant les anomalies dans le fonctionnement des installations. Mais surtout, ils accueillent les voyageurs dispensant aide, conseils et renseignements. Sur la ligne A accompagnés du personnel RATP, ils facilitent les échanges de voyageurs dans les grandes gares.

Deux agents de la direction du réseau ferré se sont occupés des jeunes depuis leur arrivée : Geneviève Brotte et Daniel Bruguera. Aujourd'hui, ils nous livrent leurs impressions.

« ... A leur arrivée, ils sont très dynamiques, volontaires et vont vaillamment au devant des voyageurs perdus ou en difficultés de toute sorte. Au fil des mois, bien sûr, il y a une certaine usure, souvent due aux réactions étonnées voire hostiles de voyageurs qui ignorent encore leur rôle exact. Leur désir de bien faire est tel qu'au début de l'opération, il a fallu les freiner dans leur zèle : le nombre de certains signalements était si important que les services concernés n'arrivaient pas à y faire face !... »

Ces jeunes ont 1 550 F par mois, comment se débrouillent ceux qui sont seuls dans la vie ? On rencontre deux catégories de jeunes : il y en a qui habitent chez papamaman et pour lesquels les problèmes sont atténués. « ... Il y a aussi les cas dramatiques de ceux qui sont complètement isolés dans la vie et n'ont aucune autre ressource. A la période du mois qui précède l'arrivée de leur rémunération, certains souffrent visiblement de la faim, même s'ils ne disent rien. Il n'est pas rare alors que les agents de maîtrise les « aident » pour acheter un sandwich. Un autre problème crucial est celui du logement. Sans avoir de réponse immédiate à tous les cas, nous leur indiquons leurs droits et les démarches qui leur permettront d'aboutir. Nous sommes aussi en relation avec un certain nombre de foyers qui nous indiquent les places libres dont ils disposent... »

Le temps des copains

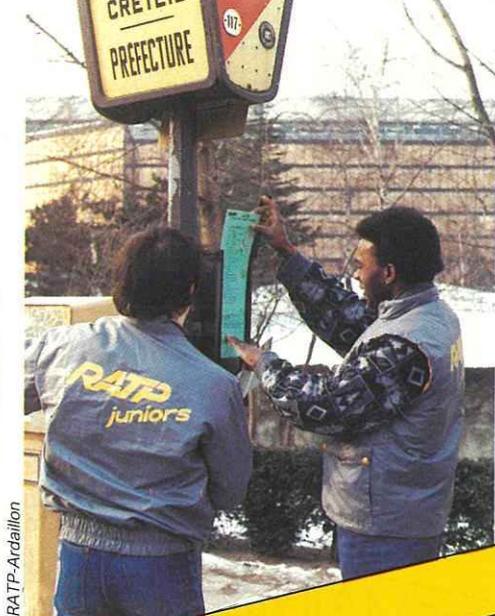
Initialement ces stages devaient faciliter la recherche d'un emploi en donnant une petite expérience professionnelle. Cela a-t-il été le cas ? « Dans l'ensemble, ils sont assez désemparés devant la recherche d'emploi et



RATP-Ardailion



RATP-Carrier



RATP-Ardailion

ne savent souvent pas par quel bout la prendre. Certains ont reçu de telles baffes de la vie qu'ils sont découragés. Ils sont angoissés par leur avenir et ont parfois tendance à ne pas y croire. Alors, beaucoup vivent à l'instant. Ce n'est tout de même pas le cas de tous et en un an, le stage aura tout de même permis à 250 stagiaires environ, de trouver un emploi sans avoir connu le vrai chômage. Ils restent beaucoup entre stagiaires. Avec le personnel, il n'y a pas conflit mais pas vraiment intégration. Ce sont deux mondes qui se côtoient... »

« ... En douze mois beaucoup ont appris les contraintes du monde du travail. Au départ, ils ne les connaissaient pas. En général, ils sont assez contents de leur stage mais souvent restent critiques. Heureusement, à leur âge... »

Au routier, ils sont répartis dans les 22 dépôts. Sur les points d'arrêt et les abris bus figurent des informations pour les voyageurs : plan de quartier, itinéraire de ligne, horaires, etc. Les stagiaires sont chargés de signaler les anomalies et, en cas de besoin, de réafficher les renseignements exacts. Un travail qui semble ne pas avoir suscité l'intérêt de tous les stagiaires... Il aurait sans doute été plus intéressant de varier les tâches mais le pouvait-on vraiment sans empiéter sur le travail du personnel des dépôts ? Ces derniers par manque de temps, n'ont d'ailleurs pas pu encadrer les stagiaires d'aussi près qu'on aurait pu le souhaiter. Par contre, les contacts avec les voyageurs ont été faciles. Les plans d'autobus ne sont pas compris de tous les usagers et l'aide des jeunes tucistes est précieuse pour distribuer et expliquer les documents d'information.

Jean-Claude Thuilliers s'est occupé des stagiaires au service du développement commercial. Ils ont participé pendant leur six premiers mois dans l'entreprise à des opérations type. « Branchez-vous sur Canal Bus ! » « Jouez en superbus et gagnez ! ». Maintenant ils réalisent sondages et enquêtes.

« ... Nous arrivons en fin de stage et tous les jeunes s'accrochent, espérant rester à la RATP... »

« ... J'ai toujours essayé de les diriger vers des travaux intéressants. Beaucoup nous disent que 1 250 F ce n'est pas assez pour ce qu'ils font mais tous veulent faire quelque chose d'utile. Et là, ils ne rechignent pas à la tâche. Ils ont du mal à s'intégrer. Il existe une condition de tuciste. C'est pour certains le lycée qui continue avec une bande de copains. D'autres, plus mûrs, pensent que le stage, indépendamment de l'expérience acquise montre leur volonté d'intégration ».

Alors... objectif atteint ou l'obstacle qu'il faudra de toute façon franchir, est-il simplement reculé... L'avenir le dira.

DIALOGUE

Ils sont quatre jeunes. Trois garçons et une fille, choisis au hasard, parmi les stagiaires TUC de la RATP. Gais comme on peut l'être. Et pourtant rien n'est facile pour eux. Ils ont peut-être la vie devant eux... Mais quel avenir espèrent-ils ? Ont-ils encore quelques espoirs ?

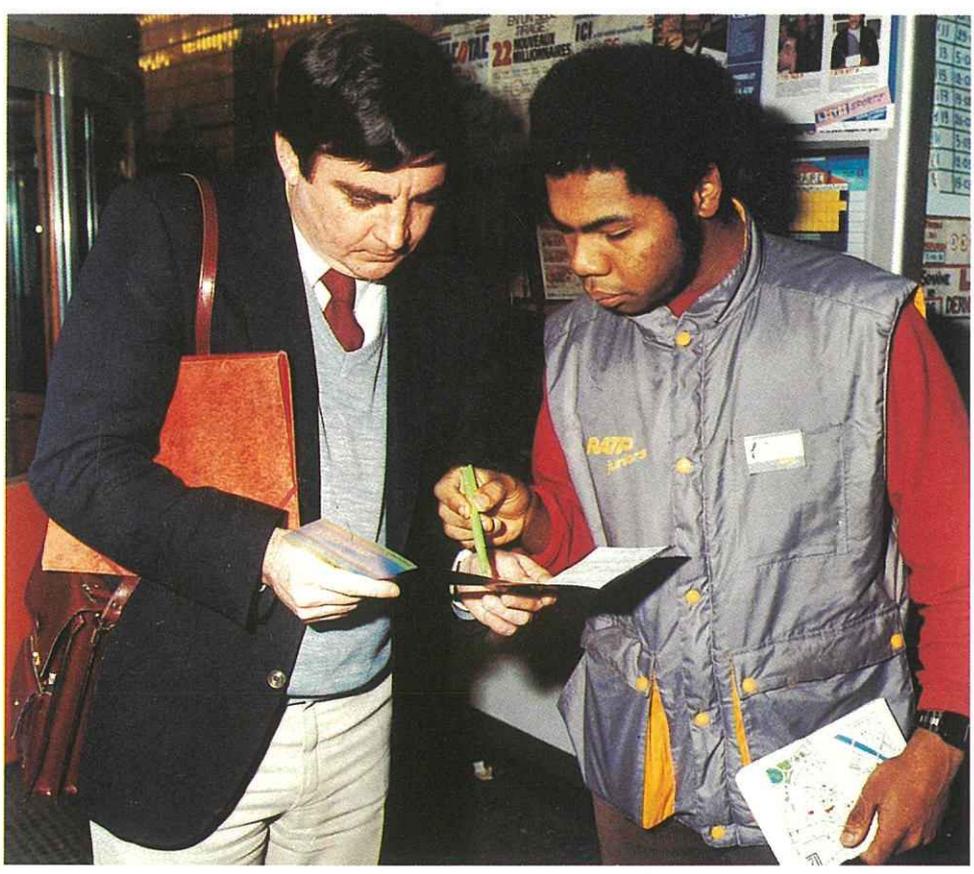
Jeudi 6 février 1986 – station le Kremlin-Bicêtre. Ils discutent et chahutent. Nous avons retiré quelques bribes de leurs conversations. Celles qui traduisent le mieux leurs impressions. L'un d'entre eux est marié : « ... Ma femme est étudiante. Alors, au début de chaque mois, on divise par 30 ou 31 les

1 550 F que j'ai, c'est pas facile, mais comme on a que ça, il faut bien faire avec... ».

« ... On se fait souvent jeter par les voyageurs, il n'y a que les touristes qui sont sympas, parce qu'ils ont vraiment besoin de nous. Ah, ces Parisiens... ».

« ... J'ai l'impression d'en être au même point que l'an dernier, mais 12 mois se sont écoulés... »

Qu'il est difficile d'être Tuciste en 1986... Il y a comme un goût d'amertume. ▶



RATP-CFA

TUCS : UTILEMENT VÔTRE

DEMAIN, UN EMPLOI ?

Remplissant son contrat, la RATP a accueilli progressivement 1 410 jeunes depuis le mois de mars 1985. 415 d'entre eux ont démissionné ayant trouvé pour la plupart - 70 % - un travail ailleurs.

Les stagiaires ont pu suivre diverses formations. Certains ont souhaité en bénéficier mais peu se sont montrés vraiment assidus aux cours. Aujourd'hui 15 ont obtenu le permis de transport en commun et ils sont une

cinquantaine à aller au CPTA* comme au CPTI*. C'est peu mais ça s'explique puisque les stagiaires vont à des cours qui ne débouchent sur aucun diplôme ou qualification professionnelle. Ils suivent une formation générale dispensée d'habitude aux agents de la RATP désireux de passer des concours internes auxquels ils ne peuvent se présenter.

Moyennant une participation financière, l'indemnité versée par la RATP est alors réduite à 200 F pendant 10 mois, 150 jeunes ont suivi 60 heures de cours dans des collèges et lycées d'enseignement professionnel. Là encore, même souci d'améliorer les compétences professionnelles. Parmi les quatre matières proposées - Informatique de gestion, Dactylo traitement de texte, Anglais commercial et Initiation à la micro-informatique, ce sont les deux premières disciplines qui ont rencontré le plus d'adeptes.

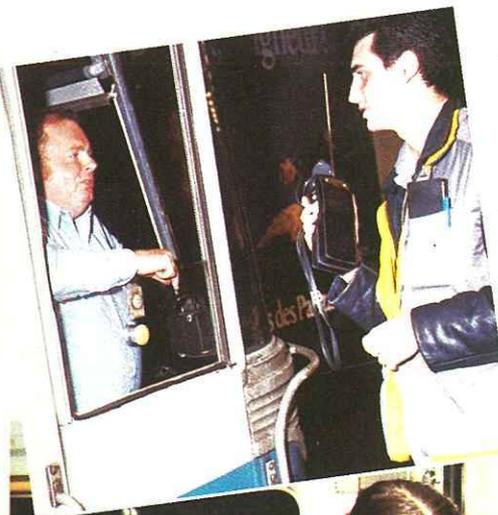
Après douze mois, on peut évaluer les premiers résultats de l'opération, travaux d'utilité collective. Ce n'est effectivement pas une solution au problème de l'emploi des jeunes mais on le savait dès le départ ! Tous les stagiaires ne seront pas embauchés à la RATP et d'ailleurs le souhaitent-ils vraiment ? 55 % d'entre eux - 710 - ont fait acte de candidature, 296 remplissent aujourd'hui les conditions d'embauche mais - et c'est la règle pour tous - pas de priorité ! Ils doivent prendre rang parmi la liste des demandeurs d'emploi RATP. Ils seront recrutés au fur et à mesure des besoins de l'entreprise. Pour 55 d'entre eux, les dossiers de recrutement sont en cours d'instruction. Ils seront donc embauchés prochainement.

Mais c'est loin d'être un échec, et les travaux d'utilité collective auront donné à ces jeunes, en quête de travail, une arme supplémentaire par un début d'expérience professionnelle. La RATP a d'ailleurs décidé de poursuivre, au même niveau, l'opération en 1986.

Sylvie FRECHARD

* CPTA : Centre de perfectionnement technique et administratif.
* CPTI : Centre de perfectionnement technique et industriel.

Sur le RER, leur présence facilite la résolution de petits incidents.



RATP-Ardillon

LES SCIOUX DU TRIANGLE D'OR

Une cinquantaine d'autobus standard ont repris du service sur le réseau de Rangoon en Birmanie. Cette opération est un exemple spectaculaire des nouvelles activités de l'Atelier central de Championnet.

*
* *

Chaque année, la RATP réforme entre 300 et 350 autobus. Après douze à treize années de service en moyenne sur le réseau de la Régie, les véhicules qui ont encore du souffle (ou plutôt un bon moteur et une carrosserie pas trop abîmée) sont revendus à des tiers : municipalités, associations, particuliers... A titre indicatif, un *Sciou* (1) « remis à niveau technique avec un an de garantie » coûte près de 111 000 F. Depuis un an, c'est l'agence VOO (2) de l'Atelier central qui s'occupe de ces opérations. La plupart des autobus revendus ne quitte pas l'Ile-de-France. On en retrouve parfois en province, mais il est plus rare que des *Sciou* traversent les océans pour aller à l'autre bout du monde.

• Les aventures de Tintin

Mi-mars, 36 autobus standard réformés ont quitté le port du Havre pour aller à Rangoon, capitale de la Birmanie. L'embarquement s'est déroulé sous le regard attentif de Guillaume Duplessy qui travaille à la division « Planification et Technico-commercial » (PTC) de l'Atelier central. Dans quelques semaines, ces autobus arriveront à destination et ils retrouveront les douze *Sciou* livrés l'été dernier par G. Duplessy.

Passionné de sport automobile et de mécanique, G. Duplessy est à la RATP depuis 1983. Après quelques mois passés à l'entretien au dépôt de Créteil, il entre au département « Ensembles mécaniques » de l'Atelier central de Championnet. Début 1985, au vu des contrats de coopération amenés par SOFRETU, il change d'activité et intègre la division PTC. A cette époque, on parle beaucoup de la Thaïlande, de la Chine et de la Birmanie (3).

G. Duplessy tend l'oreille. « Les pays asiatiques m'attirent beaucoup. J'ai certainement trop lu Tintin et le Lotus bleu dans mon enfance ». 28 ans, sportif, le front haut et le



G. Duplessy - RA-PTC



G. Duplessy - RA-PTC



G. Duplessy - RA-PTC

visage ovale, G. Duplessy a un peu le physique du célèbre héros de Hergé. La chance aussi lui sourit, comme à Tintin, et le 16 août, il s'envole : destination Rangoon, capitale de la Birmanie !

• Bus-pagode

La Birmanie est un pays que les industriels français connaissent bien. C'est d'ailleurs un des principaux clients de notre industrie ferroviaire : *Alstom* y est implanté depuis 26 ans ! Rien d'étonnant donc à ce que notre ministre des Transports ailé de temps en temps en visite dans la région !

Fin 1982, après l'une de ces visites, un accord est conclu entre les autorités françai-

ses et les autorités birmanes pour la fourniture d'autobus à la *Road Transport Corporation* (RTC : Société nationale de transport birmane). Quelque temps plus tard, la RATP est contactée. Il s'agit de trouver des bus d'occasion en bon état de marche et pouvant former l'ossature d'un parc homogène. Malgré les frais de douane et de transport, les bus français s'avèrent moins chers que ceux fabriqués localement sous licence japonaise. Après bien des péripéties (n'oublions pas que 15 000 kilomètres séparent Rangoon de Championnet), un premier lot de douze bus standard est sélectionné. Le 15 juillet, les véhicules quittent le port du Havre et le 28 août, ils arrivent à Rangoon où G. Duplessy les attend depuis une semaine.

« La ville de Rangoon compte plus de deux millions d'habitants. La RTC dispose de 300 autobus dont beaucoup d'origine japo-

naise. Certains datent des années 1968-1969 et ils ont encore la conduite à gauche, alors qu'aujourd'hui en Birmanie, on roule à droite... Mais la RTC ne possède qu'un tiers du parc autobus circulant à Rangoon, le reste appartient à de nombreuses sociétés privées... On voit d'ailleurs rouler un peu de tout, y compris des vieux GMC de l'armée américaine recarrossés en autobus avec des éléments en bois... La desserte est vraiment suprenante... Beaucoup de lignes privées n'ont pas d'arrêts fixes : le client est roi... Quant aux lignes de la RTC, elles partent dans toutes les directions à partir des terminus situés en centre-ville... Les Birmans ont une véritable horreur de la marche à pied. Cela ne les gêne pas d'attendre deux heures un autobus à condition qu'il les dépose à deux pas de leur domicile ! »

• Représentant multi-cartes

G. Duplessy est resté trois mois environ à Rangoon, le temps nécessaire pour mettre les bus en exploitation. « Les *Scioux* ont trois mètres de plus que les autres bus de la RTC. Ils roulent sur une ligne empruntant uniquement de larges avenues. Celle-ci dessert les faubourgs situés au nord-ouest de la ville. C'est par ailleurs, une ligne chargée qui avait besoin d'un renfort en matériel... Avant la mise en service, j'ai dû aussi étudier le TM (4) et former les conducteurs. Il faut être didactique et prêt à sortir de sa spécialité Régie !... Les six premières voitures ont roulé le 1^{er} octobre. Elles devaient impérativement tourner avant les élections locales du Parlement, prévues le mois suivant. La ligne choisie passe d'ailleurs devant le Parlement ! Une fois l'exploitation lancée, j'ai consacré beaucoup de mon temps à la formation des équipes d'entretien... Pour les gens de la RTC, j'étais l'interlocuteur unique, le Monsieur RATP devant avoir réponse à tout... C'est cela qui est passionnant dans ce boulot ».

G. Duplessy devrait repartir bientôt pour Rangoon afin de réceptionner la seconde livraison de *Scioux*. Les premiers véhicules tournent comme des horloges, à la grande satisfaction des gens de la RTC. « Avec les derniers bus, nous leur livrons un stock de pièces détachées. Ensuite, ce sera à Renault de prendre le relais ». La livraison d'autobus réformés à des réseaux étrangers pourrait devenir une des activités nouvelles de l'Atelier central. *SOFRETU* est actuellement en négociation avec la Chine et l'Équateur. Chaque acheteur a ses exigences propres. Il n'y a pas de règles fixes. De tels contrats peuvent aussi fournir l'occasion d'ouvrir de nouveaux marchés à l'exportation. Après avoir suivi les *Scioux* jusque dans les contrées du « Lotus bleu », G. Duplessy espère bien retrouver leurs traces dans la contrée des « Picaros ». Ira-t-il un jour convoier des autobus sur la Lune. L'idée ne lui déplairait certainement pas.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Surnom des autobus standard au réseau routier. Le mot *Scioux* provient de la déformation phonétique du sigle SC 10 U qui désigne l'autobus standard de Renault Véhicules Industriels.

(2) Véhicules et Organes d'Occasion, voir *Entre les lignes* n° 89, p. 30.

(3) Voir *Entre les lignes* n° 81, pl 23.

(4) Tableau de marche fixant la desserte de la ligne.

Après le psychanalyste, le ticket aura rendez-vous chez le dentiste.

L'envers de la Régie

• Le samedi 26 avril prochain, l'association *Sauvabus-RATP** vous fera découvrir quelques-uns des aspects cachés de la Régie. Rendez-vous à 13 h 30, au point d'information dans la salle des échanges de la gare RER de Châtelet-Les Halles. Après une courte présentation ponctuée de films divers, visite de la gare du Châtelet, du poste de commande centralisée du métro à Bourdon et du centre de dépannage du réseau routier à la Bastille. Retour vers 18 heures au Châtelet. Le transport sera assuré par un des vieux bus Régie, remis en état par *Sauvabus*. Renseignements et inscriptions auprès de *Sauvabus* - 7, cité Verte - 94370 Sucy-en-Brie.

(*) Voir *Entre les lignes* n° 66, p. 28.

CHIC AND CHOCOLATE. J'AI LE LOOK CHOCO

CRÉATION J.F. BAUBE. CHOCOLATIER 16200 JARNAC



RER Philatélie

Le 24 août 1837, en présence de la reine Marie-Amélie et de nombreuses personnalités, la ligne de chemin de fer du « Paris - Saint-Germain » est inaugurée en grande pompe. Parti vers midi de l'« embarcadère » de la place de l'Europe, le train fait halte en gare du Pecq avant de gravir la rampe de Saint-Germain grâce au « *chemin de fer atmosphérique mû par la force de l'air comprimé* », les locomotives de l'époque n'étant pas assez puissantes pour monter la pente. Quelques lignes de chemin de fer avaient déjà vu le jour auparavant, mais la ligne de Saint-Germain fut la première ligne française vouée au trafic des voyageurs. La gare du Pecq devint ainsi la première gare de voyageurs du pays. C'est ce que rappelle aujourd'hui un cachet illustré mis en service depuis quelques semaines par les PTT. Voilà un titre de plus à inscrire sur le livre d'or de la ligne A du RER.

C. C.



Pierre Bouvier, chargé de recherches au Centre national de la recherche scientifique, vient de publier un livre consacré à l'évolution des rapports de travail dans le métro de Paris depuis un vingtaine d'années. Vous pouvez vous procurer cet ouvrage auprès de votre libraire ou en écrivant à la Librairie des Méridiens Klincksieck, 11, rue de Lille, 75007 Paris. Prix de l'ouvrage : 90 F plus 11 F de frais d'envoi.

C.C.

Technologie,
Travail,
Transports

Pierre Bouvier
Librairie des Méridiens
Réponses sociologiques

Le train à Moustache

Pour fêter à sa manière ses quarante années de spectacle, Moustache vient de sortir un 30 cm avec le pianiste de boogie woogie, Jean Peron Garvanoff. Les douze thèmes de ce disque « *Roule train blues* » sont consacrés à l'histoire du chemin de fer. Le texte de pochette indique :

« *L'histoire du boogie et les chemins de fer ont toujours été très liés. A l'origine en Amérique, ce style musical était joué à la guitare par des musiciens ambulants qui se*

déplaçaient en utilisant en particulier les wagons de marchandises. Ces voyageurs sans billet étaient régulièrement pourchassés par les chefs de train. Tous ces musiciens ont créé des « trains blues » en souvenir de leur existence mouvementée. »

Pour toute commande, 55 F, s'adresser à SDS, 1bis, rue des Trois Parts, 91000 Bondoufle. Envoi à domicile, port de 15 F en plus.



département du Val de Marne
conseil général

RATP
GIHP

**Serval
a servi**

Ce nouveau service pour le transport des personnes handicapées du Val-de-Marne, nous l'avons présenté le mois dernier. Il fonctionne depuis le 24 février à 7 heures. Charles Journeau prend en bas de chez lui le premier circuit. Destination, les ateliers de Choisy où il travaille au service de l'entretien du matériel roulant. Atteint de paraplégie, il se déplace désormais en fauteuil roulant. C'est grâce au GIHP (Groupement pour l'insertion des handicapés physiques) partenaire de la RATP dans le Serval, qu'il avait pu reprendre son travail après sa maladie. En taxi tout d'abord, avec une importante facture en fin de mois. Aujourd'hui, en transport en commun, avec sa carte de service.

Voilà, c'est tout, c'est important.

J. M.

La règle de trois

Les parents changent, les familles bougent, la société s'interroge... Ce triplet aboutit à une question : « Comment être parent en 1986 ». La réponse dans trois stations - Auber, Châtelet et Miromesnil - du 15 au 19 avril à l'initiative de « L'école des parents et des éducateurs d'Ile-de-France ». Spectacles, animations à thème, débats, tout va par trois. Le père, la mère, l'enfant, c'est toujours le troisième qui pose question aux deux autres. Sans créateur ou sans serpent, Adam et Eve auraient vécu heureux... Sans troisième personne dans le placard, les couples n'auraient pas beaucoup de spectateurs au théâtre, ce soir. Mais là, le sujet est sérieux, au point que cette manifestation se nomme : « États généraux des parents dans le métro ». États généraux (noblesse, clergé, tiers-état) des parents (déjà vu) dans le métro (voyageurs, personnel, autres).

L'objectif : recenser par cet échange les interrogations, les expériences, les difficultés. Tout cela sera écrit, résumé et adressé à tous les partenaires sociaux.

Trente associations y participeront, avec des expositions, des stands, des animations tous les après-midi.

J. M.



ça continue

170 000 habitants, 55 000 emplois c'étaient les chiffres phares de l'accord RATP/Transports du Val-d'Oise concernant les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville. Une nouvelle phase de complémentarité et d'unification vient d'être franchie. Pour parler complémentarité, il faut partir des transports lourds : cinq gares SNCF desservent la région représentant quarante-huit trains à l'heure de pointe. A terme, viendront s'ajouter la liaison Ermont - Invalides, qui concerne deux gares et l'interconnexion Ouest concernant elle-aussi deux gares.

La situation, où cinq entreprises de transport par autobus différentes assuraient la desserte plus fine, posait problème. Trois sociétés géraient chacune une ligne, TVO en gérait huit et la RATP huit. L'accord, dans le respect de cette pluralité, a fixé quatre objectifs :

- Meilleure complémentarité et efficacité des moyens.
- Arrêts communs sur les tronçons communs.
- Meilleure information du public.
- Unification tarifaire.

A mi-parcours

- La première phase a été mise en place en mai 85 : elle comportait une création, la ligne 34, une amélioration de fréquence sur une rocade, la ligne 514, un prolongement du 164.

- Une seconde phase, qui concernait moins la RATP a permis un renforcement de fréquence des lignes 1, 2, 4, à partir des gares.

- La troisième est intervenue en mars, restructurant certaines lignes et unifiant les tarifs.

- La ligne 272 (RATP) sera desservie en service total du lundi au dimanche.
- La ligne 161 (RATP) est prolongée de 3,7 km à Epinay, avec une meilleure fréquence (+ 3 voitures).
- Une ligne 8 (TVO) est créée entre le Val d'Argenteuil et l'Hôtel de Ville.
- La ligne 9 (TVO) pourra assurer la desserte locale d'Argenteuil.
- La tarification mixte s'étend aux lignes 1, 8, 34 et 272.
- Un point d'arrêt commun est créé à l'Hôtel de ville d'Argenteuil pour les correspondances avec la RATP (lignes 1, 2, 4, 9, 514).

A suivre...

J. M.

Rencontres provinciales

• Bretagne : l'Amicale des retraités de la RATP du Finistère organise la 4^e rencontre annuelle de ses adhérents le jeudi 29 mai, à 12 heures, au restaurant J.-C. Beurrier, 33, Grande-Rue à Pont-de-Buis. Renseignements et inscriptions auprès de Georges Courric, Ty Eol Kuzet, Kervan, 29114 Le Trevou. Tél. : (16) 98.71.84.00.

• Centre : l'Amicale des retraités de la RATP de la Corrèze et du Lot organise elle aussi son assemblée générale dans le courant du mois de mai. Renseignements auprès de l'Amicale RATP, La Cave Saint-Pantaléon-de-Larche, 19600 Larche. Tél. : (16) 55.85.31.20.

AVIS AUX ANCIENS DE LA LIGNE DE SCEAUX

En quelques années, la ligne de Sceaux s'est profondément transformée. La ligne actuelle n'a plus grand chose à voir avec celle que vous connaissiez du temps de votre activité, d'autant que les quelques papiers publiés dans *Entre les lignes* donnent une image partielle des changements intervenus. Afin de vous faire découvrir le nouveau visage de la ligne B, Robert Michel, chargé de la formation RER au CFPR de la rue de Lagny, organise dans la matinée du 31 mai une visite guidée entre Massy et le PCC de Denfert. Ce sera, en outre, l'occasion de renouer des contacts interrompus, pour certains, par la retraite. Alors, si vous avez fait vos classes sur la ligne de Sceaux et si vous y êtes resté sentimentalement attaché, contactez M. Robert Michel - RATP, Centre d'instruction du réseau ferré - 92, rue de Lagny - 75020 PARIS. Il vous donnera tous les renseignements nécessaires pour participer à cette visite. Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse.

C. C. Q



RATP - Ardailion

Une station se met au vert

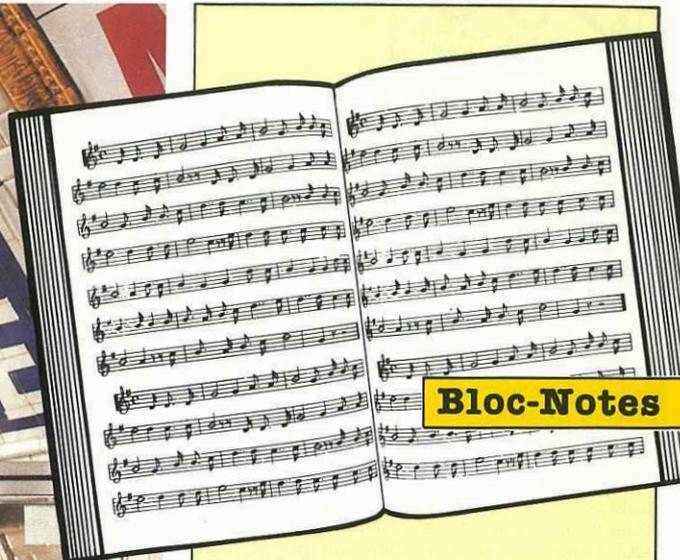
Pour aller du Bois de Boulogne au Jardin des Plantes en deuxième voiture, il faut prendre la ligne 10 du métro. Un trajet qui passe obligatoirement par Sèvres-Babylone. Même point de chute si vous suivez « les traces de l'ours », c'est à dire l'annonce pointo on lot tres géantes sur le trottoir rue de Sèvres et qui vous conduit sur le quai de la station devenue depuis peu vitrine du ministère de l'Environnement. Un appel de la forêt qui, au travers d'une dizaine de vitrines animées, rappelle aux voyageurs que le ministère de l'Environnement veille et travaille pour la nature. Il fait le point, avec des chiffres, des

images sur ce qui va bien... et moins bien.

L'écologie, ses différents départements, ses différents partenaires : chaque activité trouve sa place à Sèvres-Babylone depuis un sonomètre qui mesure le bruit dans la station jusqu'à la carte lumineuse des parcs et réserves nationaux en passant par la liste des espaces protégés de chaque région.

L'exposition est permanente... mais vous trouverez très rapidement de bonnes raisons pour vous y rendre.

Sylvie FRÉCHARD



L'orchestre symphonique de la RATP organise, le samedi 26 avril prochain (métro Miromesnil) à 20 h 30, un grand concert à la salle Gaveau. Au programme :

- *Deuxième concerto brandebourgeois* de J.-S. Bach (Solistes : B. Gabel, F. Jongejans, J.-M. Roquefort, N. Vandeling) ;

- *Concerto pour clarinette et orchestre* de W.-A. Mozart (Soliste : S. Obertò) ;

- *Concerto pour violon et orchestre* de P.I. Tchaïkovsky (Soliste : C. Lorrain) ;

- *Boléro* de M. Ravel.

L'entrée est gratuite. Alors n'hésitez pas à venir vous régaler les oreilles. Renseignements et réservations auprès de l'orchestre symphonique de la RATP - 44, rue des Maraîchers - 75020 Paris. Tél. : (PTT) 43-72-20-27 ou (intérieur) 9042.



ÉCHOGRAPHIES A BERCY

Depuis mars 1986, une salle d'échotomographie est ouverte au service radiologie de Bercy.

Les échographies du foie, de la vésicule, du pancréas, des reins, de la prostate, également des parties molles, des glandes superficielles (thyroïdes, testicules) et des vaisseaux (aorte, carotides) sont assurées. En revanche, sont exclus pour l'instant les examens se rapportant à la cardiologie et l'obstétrique.

Les consultations auront lieu mardi et jeudi matin.

Les agents munis d'une prescription d'un généraliste ou d'un spécialiste, devront pour prendre rendez-vous, s'adresser au service de radiologie de Bercy. Tél. : 43-46-34-75 (téléphone intérieur : 34-75).

LES AILES DU DÉSERT

L'été dernier, nous vous annonçons la création du Delta-Club de la RATP*. Aujourd'hui, celui-ci a pris l'air et le nombre des adhérents augmente. Mais pour J.-P. Henry, le président du Delta-Club, l'année 1985 restera celle de la traversée du Sahara en aile volante. Un projet fou dans lequel il a entraîné quelques mordus du club !

« Les premiers projets ont pris corps en mai et jusqu'au jour du départ, l'impatience n'a fait que grandir », précise J.-P. Henry. Et puis, un jour de septembre, l'aventure commence. « Ghardaïa, formalités douanières. La crise de rire des douaniers algériens quand l'un de nous déballe son aile delta. Déjà, ils nous ont pris pour des fous !... Départ en direction de Tamanrasset et premier contact avec le désert ; d'abord la rocaïlle, puis les dunes, la chaleur et les Touaregs... ».

« La première tentative de vol s'est déroulée près du village touareg de Terranenett. Une heure de portage des ailes dans les cailloux. On déplie le matériel, on se prépare... Et le vent change de direction. Impossible de décoller ! On attend une heure, deux heures, en vain. Il faut alors replier les ailes avec beaucoup de déception. »

« Le lendemain, on recommence. Cette fois c'est bon. Le décollage est délicat. Courir dans un pierrier, ce n'est pas facile... Le vol se déroule devant quelques Touaregs qui nous regardent, assis tranquillement à l'ombre. »

Pendant deux semaines, J.-P. Henry et ses compagnons de voyage planèrent au-dessus du désert. « Beaucoup de tentatives et peu de réussite. Moralité : au Sahara comme en France, le vol libre est d'abord une école de patience... On y retournera, c'est sûr ! Peut-être dès la fin de cette année, mais on espère partir avec plus de matériel et plus de membres du club. Alors avis aux amateurs ! »

Pour l'heure, J.-P. Henry organise les autres activités du Delta-Club : des sorties en avril en région parisienne et un stage de perfectionnement, peut-être à Chamonix. De son aventure saharienne, il lui reste plein de souvenirs et quelques photos. A vous maintenant de rêver, histoire d'oublier le tunnel !

Christian CHAUMEREUIL

(*) Voir *Entre les lignes* n° 85, p. 30.

