

# ENTRE LES LIGNES

Un tramway  
nommé avenir

N° 21 NOUVELLE SERIE AVRIL 1992 15F



— 3 —

### AMSTERDAM, LE RENDEZ- VOUS MANQUE



A la rencontre d'Amsterdam et de son métro.

— 6 —

### REPETITION GENERALE



Exercice incendie à Point-du-jour.

— 8 —

### LA GRANDE LESSIVE



Au centre d'Aubervilliers, une station de traitement des eaux d'un nouveau type.

— 11 —

### EVOLUTION MAITRISEE



Décentralisation : interview de Jean-Paul Bailly.

— 14 —

### UN PILOTE SUR LA LIGNE



Le chef d'équipe de ligne (CEL), l'interlocuteur privilégié des machinistes.

— 22 —

### REFLEX

Le portfolio de la RATP.

— 23 —

### L'ACTUALITE

Les nouvelles en bref.

— 16 —

### UN TRAMWAY NOMME AVENIR



Le retour du tram en région parisienne et dans plusieurs grandes villes de France.

# AMSTERDAM LE RENDEZ-VOUS VOUS MANQUE



3

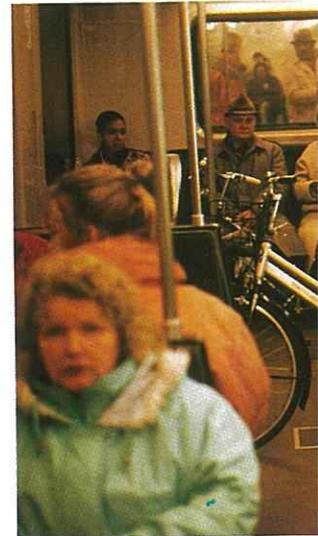
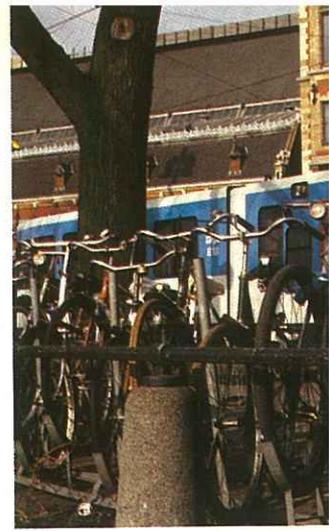


Il est des rendez-vous qu'il vaut mieux ne pas rater. La rencontre d'Amsterdam et de son métro en est un exemple.

Si Amsterdam n'est plus ville capitale, elle demeure avec ses 700 000 habitants, l'agglomération la plus importante des Pays-Bas. Son expansion rapide, du fait de l'activité de sa zone portuaire, a largement contribué à un urbanisme sauvage, certes pittoresque, mais peu conforme aux exigences d'une grande ville moderne. En 40 ans, Amsterdam a perdu près de 150 000 habitants tant la pénurie de logements est restée grande.

## Métro : la mauvaise conscience

Aussi, Amsterdam a-t-elle cherché hors de ses murs l'espace qui lui faisait défaut. C'est ainsi que la municipalité a décidé de construire un ensemble immobilier à mi-chemin entre la ville nouvelle et les barres de Sarcelles : Amsterleen. Dans l'esprit des urbanistes et des architectes, il s'agissait de créer un habitat collectif de haute qualité, préfiguration de la ville idéale : les immeubles étaient isolés les uns des autres, les automobiles circulaient sur des voies réservées en sous-sol, tandis que bicyclettes (nous sommes en Hollande !) et piétons se partageaient un espace urbain enfin débarrassé de ses dangers et de ses pollutions. Et si Amsterdam possède un réseau dense de trams et de bus, Amsterleen se devait d'avoir le meilleur transport public : un métro qui mettrait les habitants de ce quartier neuf à quelques minutes seulement de la gare centrale ou Central Station. C'était sans compter avec la force considérable des mouvements alternatifs (écologie, coopératives, etc.) qui ont toujours occupé à Amsterdam une place très particulière. En effet, c'est d'Amsterdam que sont partis en 1967 les premiers « happenings » d'étudiants qui ont vite dégénéré en puissantes manifestations contre l'Autorité (les « provos »), et qui allaient dé-



ferler sur les Universités américaines, faire naître, malgré les chars soviétiques, le printemps à Prague, précéder les manifestations de mai 1968 à Paris. C'est aussi au Conseil municipal d'Amsterdam qu'ont siégé pour la première

fois des écologistes. Lorsqu'en 1975, il fut décidé de percer le métro depuis la gare centrale, et que les bulldozers allaient défoncer le vieux quartier de Nieuwmarkt, les mouvements écologiques s'opposèrent aux tra-

voux. « La ville était en état de siège, se souvient Philip Freriks, journaliste au quotidien *De Volkskrant*. Dans ce vieux quartier assez vétuste, les squatters avaient transformé chaque maison en un véritable fort Chabrol.

mais cette victoire a laissé aux Amsterdamois un goût étrange. Certes le métro a été construit ... enfin deux lignes d'une vingtaine de kilomètres avec une seule correspondance.

Les stations sont belles, car un gros effort a été fait pour la décoration. On peut même prendre le métro avec son vélo. Mais les habitants d'Amsterdam sont restés fidèles aux tramways qui sont partie intégrante du paysage urbain.

Dans une ville où rien n'est fait pour faciliter la circulation des voitures, il n'est pas rare sur certaines artères d'entendre uniquement le brinquebatement des trams et les sonnettes des bicyclettes. Progressivement, les vieux trams jaunes des années 50 font place à des trams plus modernes gris-bleu aux portes rouges.

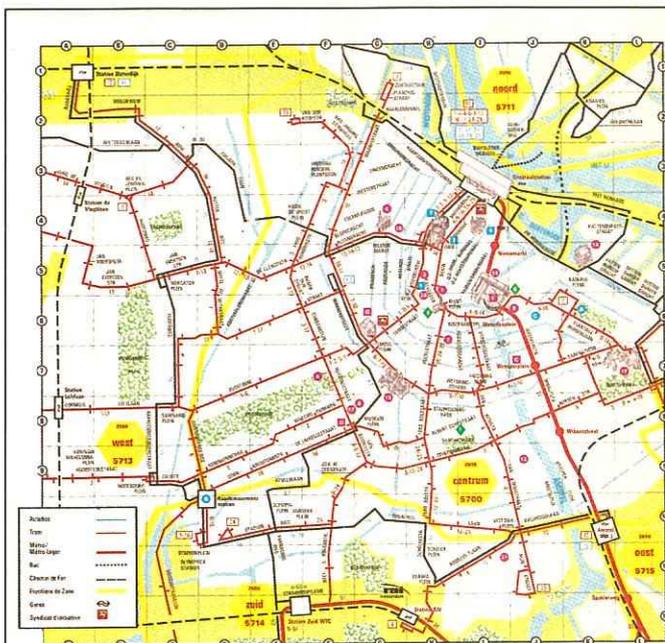
## Tram : le souffle vert

C'est cette même livrée que l'on trouve sur la ligne 51 de tram rapide (Sneltram), la première ligne Amsterdam-Amsterleem.

Cette ligne est entrée en exploitation en 1991, et elle relie la commune périphérique à la gare centrale. Pour ce faire, la ligne 51 emprunte sur son parcours les infrastructures souterraines du métro, puis en site propre les installations d'une ligne de trams classique, la ligne 5.

L'alimentation des rames se fait soit par une ligne aérienne, soit par un troisième rail. La vitesse commerciale est plus élevée que pour un tram classique (40 km/h), les distances plus longues entre les points d'arrêts (800 m) mais les correspondances avec les autres modes de transports permettent d'offrir aux banlieusards une véritable alternative à la voiture particulière.

Le Conseil municipal d'Amsterdam, où siègent les représentants des mouvements écologistes (Groen Links), a d'ailleurs inscrit à son budget une seconde ligne qui devrait



## Amsterdam en chiffres

A Amsterdam, il existe 16 lignes de trams, 30 lignes de bus, 2 lignes de métro et 1 ligne de tram rapide. L'Etat est organisateur unique des transports de voyageurs. C'est lui qui définit les dessertes, donne les autorisations d'exploiter, finance et fixe les tarifs. Il existe un système original d'intégration tarifaire qui s'applique sur l'ensemble du territoire. Le pays est divisé en zones et le passage d'une zone à une autre implique l'utilisation d'un coupon transport supplémentaire : une carte unique nationale à coupons multiples (strippenkaart) est vendue dans les bureaux de transports (15 coupons pour 32 francs et 45 coupons pour 95 francs). Pour le centre d'Amsterdam, il existe des billets horaires (10 francs) valables sur l'ensemble des modes de transports (métro, trams, trams rapides), ainsi que toutes les possibilités d'abonnement (1 jour, une semaine ...). Les transports interurbains sont assurés par une ving-

taine d'entreprises dont les 15 principales appartiennent à l'Etat (94 % du marché). Ces entreprises publiques sont des sociétés anonymes, filiales d'un holding dont l'Etat est l'unique actionnaire. La participation de l'Etat au financement des déficits des réseaux urbains a donné lieu à l'élaboration d'accords d'objectifs quant à la qualité des prestations, la maîtrise des coûts et la réorganisation des services.



relier entre elles les communes périphériques et les principales zones d'emplois qui ont quitté Amsterdam. Mais ne parlez pas de ligne de métro : il faut dire Sneltram. Métro est encore synonyme de bouleversements, de

grands travaux, d'artères éventrées. A Amsterdam on n'est pas loin de penser que Paris a eu beaucoup de chance, il y a un siècle, d'avoir un préfet Haussmann. ■

**Yves-Bernard Fogel**

*Ils avaient l'appui actif des mouvements alternatifs qui avaient trouvé là leur Larzac urbain. La police devait déloger les gens un à un, et les affrontements étaient très violents. »*

Force est restée à l'ordre,



PHOTOS : MINOLI/COM-AV

10 h 30, les fumigènes envahissent le dépôt.

# REPETITION GENE

**E**  
 Exercice incendie  
 à Point-du-Jour :  
 bilan positif  
 pour les procédures  
 d'intervention  
 et d'évacuation.

Centre de Point-du-Jour, 11 février, 10 h 30 : des fumées s'élèvent entre les bus, les enveloppent et envahissent rapidement la zone de garage. Une première alarme retentit. 10 h 35, après trois coups de sirène, le personnel est évacué. 10 h 38 les pompiers du centre de secours d'Auteuil sont sur les lieux. 11 h : l'incendie est circonscrit, les agents reprennent leur travail.

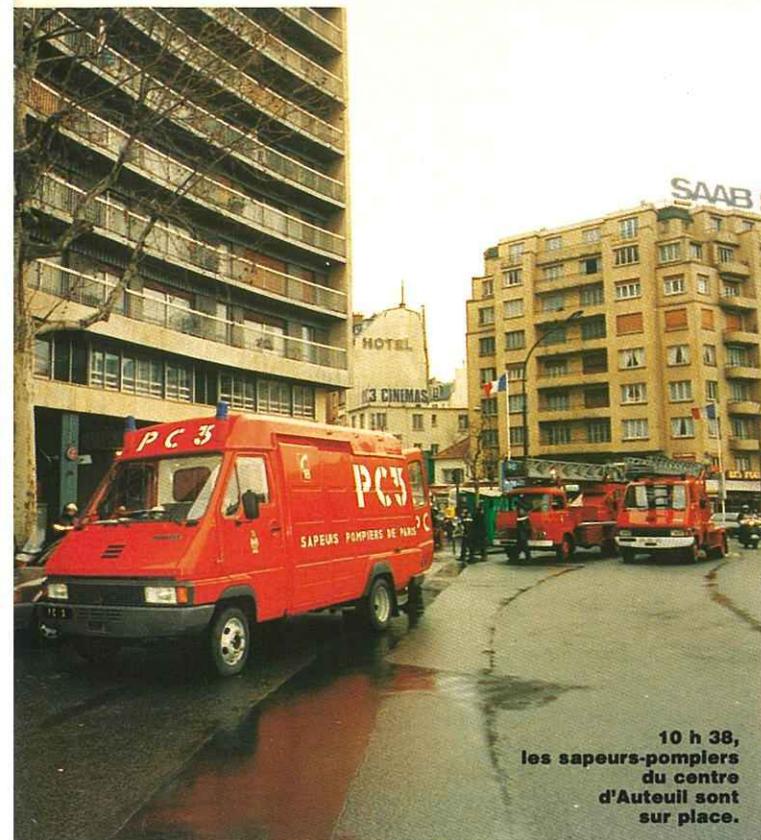
Heureusement, il ne s'agissait que d'un exercice incendie ! Un exercice d'évacuation piloté, au département Bus, par l'équipe Prévention des risques professionnels (GS Politique sociale et Ressources humaines). Entrent dans les fonctions de l'équipe, la formation secourisme, les formations d'équipiers de première intervention en sécurité incendie, chargés d'intervenir en attendant l'arrivée des secours (il s'agit d'équipes de huit à dix personnes environ, qui vont être mises en place dans les cen-

tres et les ateliers ; c'est fait depuis le mois de mars à l'atelier de carrosserie de Championnet, et prévu ensuite au centre de Créteil-Saint-Maur). Autres activités à mentionner : la prévention des accidents et l'amélioration des conditions de vie au travail, les études de conformité des bâtiments à la sécurité incendie.

## Les agents évacués en 5 minutes

« Prescrits par le code du travail, précise Jean-Claude Couignoux, responsable de la formation incendie et secourisme, les exercices d'évacuation sont faits à la demande des responsables de centre. En 1990, deux exercices ont déjà eu lieu dans les centres

de Créteil et Fontenay. En février, c'était au tour de Point-du-Jour. » Une véritable première car il pose des problèmes particuliers en raison de son environnement : situé dans Paris, le centre est en effet construit sous un immeuble d'habitation et attenant à l'hôpital de la Croix-Rouge Henri Dunand. Difficultés qui s'ajoutent aux risques, inhérents à tout centre, dus à la présence d'hydrocarbures, d'huiles, de systèmes électriques... « L'exercice a été préparé, dans le plus grand secret, avec la brigade des sapeurs-pompiers de la 6<sup>e</sup> compagnie (casernes d'Auteuil). A l'issue de cette collaboration, le jour et l'heure ont été fixés, l'importance du sinistre et les lieux concernés décidés, les secours prévus, soit une dizaine de véhicules dont un PC opérationnel. » Au jour J, la mise à feu des fumigènes sous deux autobus déclenche l'opération : son but étant de vérifier les temps d'alerte, les modalités d'éva-



10 h 38,  
les sapeurs-pompiers  
du centre  
d'Auteuil sont  
sur place.



# ALE

cuation des personnes, les interventions nécessaires en attendant les secours, le bon état des installations, les actions à recommander (par exemple isoler en priorité le bus « en feu » en éloignant les voitures garées à proximité), comme celles à ne pas faire (essayer de sortir d'abord toutes les voitures).

Une semaine après la manœuvre, une réunion bilan est tenue pour discuter des erreurs, des insuffisances remarquées en matière de sécurité mais aussi pour faire le point sur ce qui a bien fonctionné, émettre des préconisations. En cas de sinistre, l'alerte doit être donnée le plus rapidement possible, et le personnel évacué dans les plus brefs délais, ce qui a pris, à Point-du-Jour, à peine 5 minutes : un bon point. L'exercice en revanche a mis en évidence, entre autres, la nécessité d'accueil par un seul agent, parfaitement au courant des installations du centre, pour guider les pompiers. « L'opé-

ration a été appréciée, selon Bernard Guidali, chef d'entretien adjoint à Point-du-Jour mais, il ne faut pas en rester là, et d'autres exercices devraient être réalisés dans le cours de l'année. Une formation et une information du personnel doivent être également assurées. » Rendez-vous est aussitôt pris par J.-C. Couignoux pour une journée de formation théorique, au centre Bus, et pratique sur le site de Sucy-en-Brie.

« L'avantage de ces exercices est de sensibiliser le personnel du département Bus et de MRB, apprécie Alain Guérin chef d'entretien de Point-du-Jour, de l'alerter sur les risques encourus et la façon de s'en prémunir. Ceci a été bien compris par tous les agents du centre, qui ont effectué l'exercice dans la plus grande discipline, une des conditions de sa réussite. » « Le travail dans le domaine de la prévention incendie ne peut être mené qu'en collaboration avec les centres et les ateliers, constate J.-C. Couignoux. Nous jouons un rôle de conseil, ce qui n'est pas toujours facile ; mais aujourd'hui il faut reconnaître que les mentalités ont évolué, et que l'on est plus attentif aux problèmes de sécurité incendie. » ■

**Simone Feignier**



11 h, l'incendie  
est stoppé.  
Fin de l'exercice.

# LA GRANDE LESSIVE

Le 23 avril, la RATP inaugure au centre d'Aubervilliers une station de traitement des eaux d'un nouveau type. Un mariage heureux entre politique industrielle et environnement.

Lavage des bus et des rames, nettoyage des pièces mécaniques, des sols, des fosses, dégraissage de surface par bains dans les machines à laver, la RATP consomme — et pollue — près de 437 000 m<sup>3</sup> d'eau par an. La loi relative aux installations classées pour la protection de l'environnement est formelle, ces eaux résiduaires industrielles (ERI), qui ont subi une foule de pollutions, ne peuvent être rejetées telles quelles dans les égouts. Comme établissement industriel, la RATP dépense plus de 10 millions de francs par an en consommation et élimination des ERI. Et ce, alors qu'une série d'années de sécheresse a rendu les pouvoirs publics plus attentifs à la gestion de l'eau. En 1989, le département ITA, chargé de l'application de la loi sur la protection de l'environnement, met sur pied un concept nouveau de traitement, au moment où la RATP lance la construction du centre d'Aubervilliers : ce dernier sera choisi comme centre pilote pour la mise en œuvre du projet. Expert pour la RATP à ITA-Bâtiments, André Arnoud, le « père » du « système de traitement de ERI par ultrafiltration bio-assistée », en explique le mécanisme. « L'eau polluée passe au travers d'un tamis qui retient les plus grosses pollutions — sables, papiers —, et est ensuite stockée. Puis elle passe dans un réacteur biologique, où des enzymes fa-

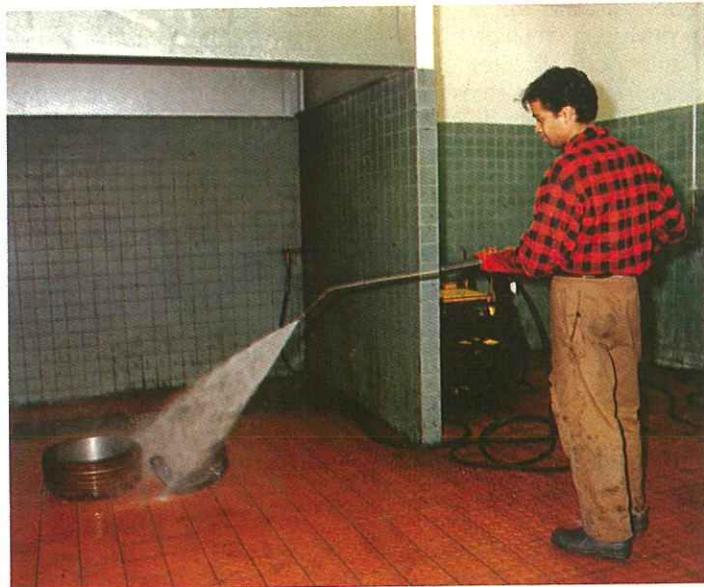
*briquées par des bactéries "apprivoisées", transforment les pollutions en une "boue biologique". Nous pouvons réutiliser l'eau que nous obtenons ensuite après ultrafiltration. »*

## Une invention pleine d'avenir

Cela paraît simple comme l'œuf de Colomb, encore fallait-il y penser et réussir à le mettre en œuvre. L'originalité du système réside en l'utilisation d'un procé-

dé non plus chimique, mais biologique — les bactéries —, et en son couplage avec l'ultrafiltration. Il permet d'obtenir un débit d'eau suffisant pour couvrir les consommations journalières du centre. Sélectionner une souche de bactéries parfaitement adaptée aux pollutions rencontrées dans les ateliers n'est pas, bien sûr, du domaine de la RATP.

André Arnoud a donc fait appel à Sogeval, une société spécialisée dans l'agro-alimentaire, filiale de EMC (Entreprise minière et chimique), pour sélectionner la « bonne » bactérie et étudier la faisabilité du montage en laboratoire. André Arnoud dresse l'inventaire des pollutions à traiter : « Les solvants, les graisses, les gas-oil, dont



DUMAX/COM-AY

**André Arnoud**  
procède aux  
derniers réglages  
de son réacteur  
biologique, pivot  
du système de  
retraitement.





DUMAX/COM-AY

**Aubervilliers : 35 m<sup>3</sup> d'eaux résiduaires à traiter quotidiennement.**

Le seuil de tolérance fixé par la législation est très bas ; les phénols que l'on trouve dans l'huile de coupe ; des métaux lourds comme le plomb, le fer ou le cadmium... Les produits de lessivage vont nettoyer pièces et surfaces, mais aussi décapier la peinture, dont certaines composantes, comme le chrome VI, se retrouvent dans l'eau. Si les détergents eux-mêmes sont biodégradables, certains, comme les potasses, ne peuvent être rejetés tels quels. » Les analyses, menées en parallèle au laboratoire de la RATP et au SATESE du Val-de-Marne, organisme relevant du Conseil général qui aide les industriels à régler leurs problèmes de pollution, sont concluantes. Tous les ateliers de maintenance, les 26 établissements de MRB et les 16 de MRF, les parcs et ateliers des services techniques sont concernés par cette découverte. Il faut savoir qu'à la RATP, la gestion des ERI diffère selon les établissements, certains équipements remontant à l'entre-

deux-guerres, alors que les produits et la législation ont évolué. Le plus courant est la fosse de stockage — de 12 à 15 par établissement —, onéreuse et d'une efficacité discutable. Elle collecte pour traitement aussi bien des eaux de pluie que les ERI, qui devraient être les seules à subir une dépollution spéciale. La RATP paie pour éliminer ces eaux, qu'elle ne peut réutiliser même après traitement chimique, et qui sont rejetées dans les égouts. Avec le système mis en place à Aubervilliers les ERI sont collectées à part et ces eaux, recyclées, peuvent être réutilisées. Une installation est à même de traiter entre 20 et 100 m<sup>3</sup> d'eau par jour. A titre de comparaison, le centre d'Aubervilliers produit environ 35 m<sup>3</sup> de ERI par jour. Les boues biologiques, quant à elles, ne représenteront que 15 tonnes par an au lieu des 400 tonnes de pollution actuellement rejetées. Les économies sont donc de tous ordres : eau, traitement,

taxes... Ce n'est pas tout, associées pour le brevet de découverte, la RATP et Sogéval le sont aussi pour la commercialisation. Après étude de marché, la société partenaire se montre très confiante dans l'avenir de cet équipement. Il faut dire que les utilisateurs potentiels sont nombreux, car toutes les entreprises équipées de postes de nettoyage de véhicules importants sont concernées. Ainsi, la SNCF, la Poste et l'armée se montrent intéressées. D'autant que la nouvelle législation sur l'eau est très

contraignante, et que le prix de cet élément naturel ne cesse d'augmenter.

Le 23 avril prochain, la station d'épuration des eaux sera inaugurée à Aubervilliers. La RATP devrait y gagner une avance technologique quant à la préservation de l'environnement, et — à travers l'inventeur André Arnoud, un ancien de l'école technique de Mozart devenu expert à coups de concours et de formations — la confirmation que les hommes sont la plus sûre richesse de l'entreprise. ■

**Yvonne Kappès-Grangé**

## Histoires de brevets

Le traitement des eaux résiduaires industrielles à Aubervilliers a fait l'objet d'un dépôt de brevet (parmi les 33 inventions concernant des brevets déposés par la RATP depuis 1970) en partenariat avec la société Sogéval. Mais quels sont les critères qui régissent un brevet ? Qui peut déposer un brevet ? Auprès de quelle institution ? Qu'est-ce qu'une invention ? Comment est-elle protégée ?... Autant de questions qui prouvent la complexité d'un phénomène qui a régulièrement entraîné de rudes batailles juridiques, car l'enjeu financier et industriel est souvent colossal. Au départ, il faut une invention, car sans elle point de brevet. Ensuite, elle doit remplir impérativement trois caractéristiques pour être brevetable : la nouveauté, l'activité inventive (l'invention ne « tombe pas sous le sens ») et le caractère industriel (l'invention est exploitable industriellement). Quelle que soit l'invention, le salarié de toute entreprise, y compris du domaine public, est tenu de la déclarer à son employeur.

Le brevet protège donc une invention dans le pays où il est déposé, ce qui implique autant de brevets que de pays dans lesquels on veut protéger l'invention ! Par exemple, le brevet déposé par la RATP en mai 1982 relatif au dispositif d'orientation des essieux (le métro BOA) concerne une vingtaine de pays : tous les pays d'Europe, les USA, la Corée

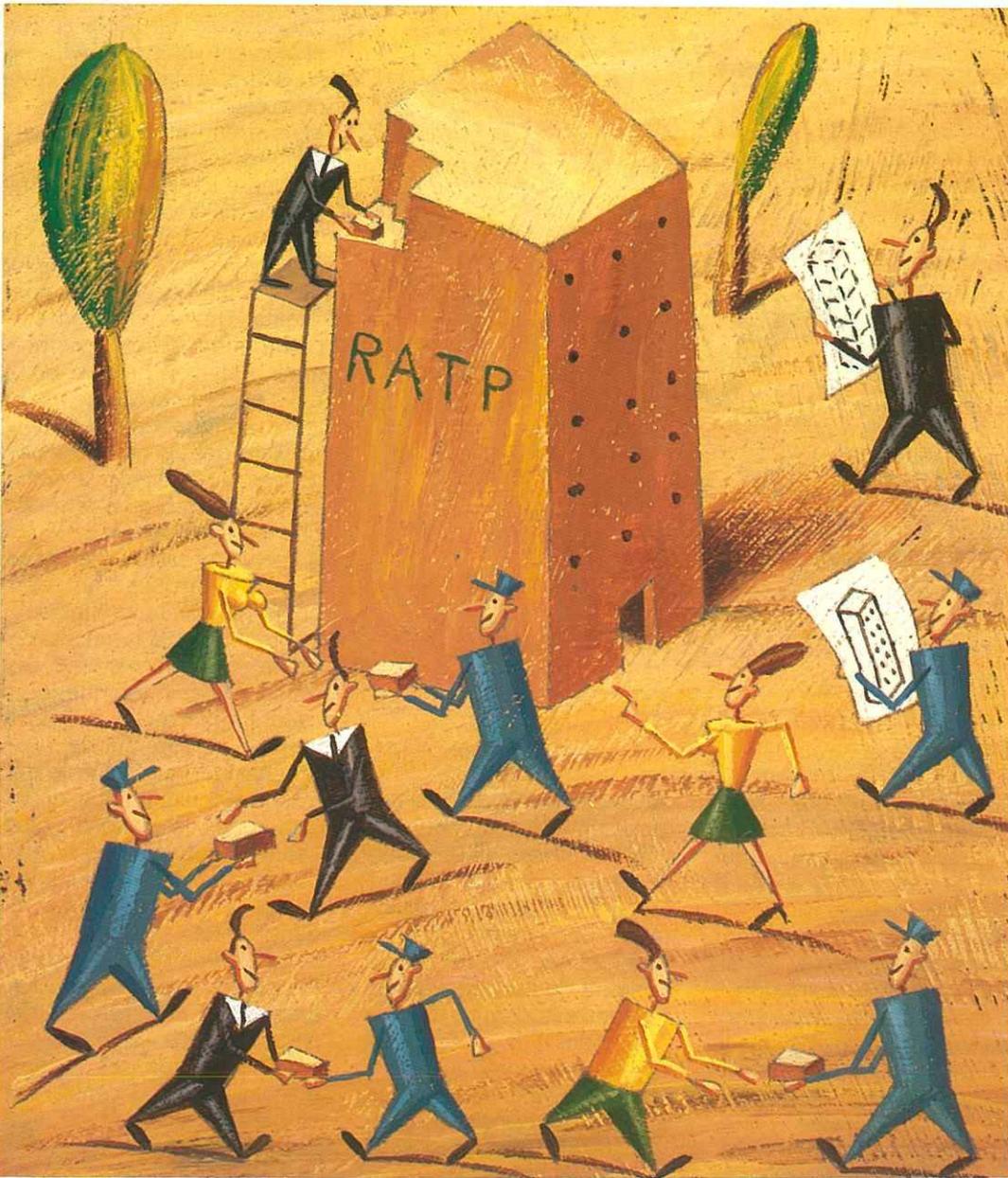
du Sud, l'Australie, le Japon...

Le brevet est déposé, mais ce n'est pas une obligation, devant l'Institut national de la propriété industrielle (INPI) qui a son siège principal à Paris. En France, il faut compter de trois à quatre ans pour obtenir la délivrance du brevet lui-même (examen, formalités, critères, paiement des taxes...), mais sa validité sera considérée à partir de la date précise du dépôt. Le propriétaire d'un brevet bénéficie d'un monopole d'une durée de vingt ans en France et en Europe, qui lui confère un droit exclusif d'exploitation (fabrication, vente, concession, importation, utilisation).

Le département Logistique a la responsabilité de déposer, de protéger et d'exploiter les inventions de la RATP. Le brevet doit avoir un intérêt commercial ou économique pour la Régie, qui favorise plutôt le dépôt de brevet en partenariat. En effet, le fabricant avec lequel on dépose un brevet en copropriété est en général un spécialiste dans le domaine où l'on a créé l'invention, et est mieux placé pour apprécier les critères d'inventivité et de nouveauté. De plus, il a intérêt à ce que l'invention lui rapporte et, dans la mesure où il s'implique dans le dépôt du brevet, c'est pour la RATP une garantie supplémentaire d'obtenir des résultats financiers intéressants.

**Philippe Carron**

# UNE EVOLUTION MAITRISEE



ILLUSTRATIONS ORIGINALES DE MARTIN JARRÉ

**La décentralisation se met progressivement en place dans l'entreprise et une nouvelle phase vient de s'ouvrir dans laquelle on se rapproche un peu plus du terrain. Comment se traduit cette nouvelle étape ?**

**Jean-Paul Bailly :** Il ne s'agit pas d'une deuxième étape de la décentralisation en tant

que telle, puisque ce qui se met en place actuellement était déjà contenu dans les objectifs de la décentralisation. Il serait plus juste de parler de continuité et de concrétisation : chacun prend aujourd'hui conscience que le changement est sérieux, qu'il ne répond pas à une mode passagère. Ce n'est pas une

décentralisation de façade mais bien une évolution en profondeur des modes de fonctionnement de l'entreprise : on ne décentralise pas pour décentraliser, mais pour des objectifs précis, que l'on peut rappeler brièvement. Tout d'abord, la qualité de service au service du client : elle implique certes des in-

d

Depuis mai 1990, la décentralisation imprègne progressivement la RATP. Aujourd'hui, elle investit le terrain. Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint, fait le point.

2 vestissements et des dépenses importants (Nouveau service en station, opérations de dégraissage...) mais surtout que les acteurs, dont dépend 80 % de la qualité de service perçue par les voyageurs, puissent résoudre effectivement sur le terrain l'essentiel des problèmes, notamment en termes d'accueil, d'information, ou de disponibilité des équipements. Deuxième objectif : la maîtrise des coûts, qui suppose que la ligne hiérarchique des responsabilités soit claire et bien identifiée. Elle suppose aussi que les « bonnes idées » pour trouver des solutions efficaces ne soient pas exclusivement le monopole des fonctionnels. Les hommes du terrain, eux aussi, ont leur rôle à jouer. Le troisième objectif de l'entreprise est que les agents puissent valoriser leur savoir-faire et leurs compétences, qu'ils aient des capacités d'initiatives, ce qui renvoie directement à la nécessité de décentralisation. D'après Echo IV, le motif principal de frustration des agents est en effet engendré par le sentiment de ne pouvoir utiliser et développer leurs compétences, ainsi que par l'insuffisance de dialogue avec la hiérarchie.

La politique de décentralisation doit permettre à l'entreprise de lever l'essentiel des freins qui l'empêchent d'atteindre ces objectifs. Et nous sommes confortés dans cette orientation par les exemples d'autres entreprises de transport en France comme à l'étranger (Montréal, Madrid ou Stockholm) : partout existe cette démarche, cette volonté de décentraliser, seule manière de bien servir le public, d'être plus efficace et de motiver le personnel des entreprises. Donc continuité et persévérance, car il est indispensable de modifier en profondeur le fonctionnement de l'entreprise.

**Quels sont les moyens qui permettent de mettre en place le changement ?**

La décentralisation continue à se mettre en place dans l'entreprise de façon organisée, malgré le sentiment que l'on peut parfois éprouver de prises d'initiatives semblant intempestives, voire parfois

incontrôlées ou contradictoires !

Mais la décentralisation est organisée et maîtrisée : des outils ont été mis en place pour garantir l'unité de l'entreprise et la cohérence de sa politique. Premier exemple « d'outil », la politique sociale, définie dans le « Progrès partagé ». Elle permet d'avoir des axes généraux et donc de démultiplier et décentraliser les accords locaux, tous



**Permettre de développer les compétences des agents et de valoriser leur savoir-faire**

cohérents entre eux (NSS, Métiers de sécurité, Lachambeaudie, CCAS, restructuration à SIT...). Deuxième exemple, le Plan formation qui constitue, notamment pour l'encadrement, le ciment culturel de l'entreprise : chacun y apprend des méthodes et des valeurs communes afin que, en situation de prises d'initiatives, l'ensemble des responsables de l'entreprise réagisse de manière cohérente. Troisième exemple, le Protocole de formation qui permet à chacun de mieux trouver sa place et de s'adapter à l'évolution de l'entreprise par les possibilités individualisées qu'il offre comme l'investissement partagé et le crédit formation. Enfin, quatrième exemple d'outil sur le plan commercial : la politique d'information des voyageurs et la multimodalité : on doit

décentraliser mais, pour le voyageur, notre service doit continuer à apparaître comme un service unique et cohérent. On pourrait ainsi multiplier les exemples.

**Les directeurs d'unités voient leurs responsabilités accrues. Cela se traduit-il déjà concrètement et de quelle façon ?**

Dès aujourd'hui, les choses changent sur le terrain. Dans certaines unités, notamment

cisif et déterminant en matière d'avancement — au travers de l'appréciation et du système des fourchettes qui permettent de moduler les carrières (et c'est le cas d'ores et déjà pour le personnel de station du Nouveau service en station) —, et de recrutement — si les conditions de recrutement et la pré-sélection des candidats restent de la compétence de l'entreprise, le responsable d'unité participe au choix final du candidat. Rôle accru également dans le suivi des stagiaires et dans la décision de commissionnement.

Mais attention, tout ceci doit se faire en restant attentif à la cohérence et à la cohésion sociale de l'entreprise. La décentralisation mise en place a également des conséquences dans la vie quotidienne des agents. Un exemple en est l'attribution des congés annuels dans les centres bus, qui s'effectue avec une meilleure adéquation entre les souhaits des agents et les exigences du service ; la décision étant désormais prise au plus près du terrain.

A cette occasion, je ferai deux remarques sur des points qui méritent réflexion : la première sur la nécessité de trouver un système de mobilité géographique des agents afin qu'ils puissent comme aujourd'hui se rapprocher de leur domicile en évitant la multiplication incessante des mutations. Ces « sauts de puce » vont à l'encontre de l'esprit d'équipe, de la solidarité souhaitée dans l'unité.

Le deuxième point porte sur l'existence dans certains établissements de formes de gestion encore « archaïques » telle l'obtention des TC des machinistes. La décentralisation est un élément de modernité de l'entreprise, elle doit aller de pair avec la considération portée aux agents. **La poursuite de la décentralisation conduit à un rapprochement de certains secteurs de la maintenance et de l'exploitation. Quels en sont ses principes et ses limites ?**

L'entreprise est tournée vers la qualité du service aux voyageurs et la meilleure maîtrise des coûts : c'est ce

dont est responsable le directeur d'unité. Il convient donc qu'il ait à sa disposition un ensemble de leviers lui permettant d'exercer une véritable maîtrise de cette qualité. Le rapprochement exploitation-maintenance concerne exclusivement la qualité de service et la disponibilité quotidienne relative aux voyageurs, et les locaux du personnel.

La maintenance garde un secteur important qui lui est propre. Il s'agit de la responsabilité de la conservation des équipements et du matériel qui constitue notre patrimoine et de tout ce qui est relatif à la sécurité ferroviaire des équipements et du matériel roulant. La maintenance en a la totale responsabilité, elle en fixe les objectifs et dispose des budgets.

Ce rapprochement peut prendre différentes formes et, par exemple, se traduire par la mise à disposition d'agents de maintenance auprès des unités opérationnelles. Ceux-ci conservent leur filière et restent à l'effectif de leur unité d'origine ; ils y sont pris en compte pour toutes formes de représentation du personnel ainsi que pour la mise à jour et le développement de leur compétence professionnelle. Un lien fort et essentiel est conservé avec leur métier, car le dispositif ne doit en aucun cas porter atteinte au professionnalisme des agents.

**Les agents concernés par ce rapprochement exploitation-maintenance, qu'ont-ils à y gagner, qu'ont-ils à y perdre ?**

Ce rapprochement peut générer chez certains la crainte d'être coupés du monde professionnel auquel ils appartiennent.

Il faut dire clairement que tout sera fait pour que les agents conservent, développent et mettent à jour leur savoir-faire professionnel. Ils bénéficieront d'une plus grande proximité avec l'exploitant et le voyageur dont ils gagneront la reconnaissance, le fossé existant entre exploitation et maintenance étant appelé à disparaître progressivement. Ils ne seront plus dans cette situation ambiguë où l'exploitant for-

mule ses exigences sans avoir le budget correspondant, en méconnaissant les problèmes de coûts et de moyens, et où la maintenance doit répondre à ces demandes sur son budget propre. Un bon exemple de ce qui est recherché et qui fonctionne depuis longtemps : c'est le contremaître visiteur de MRF qui est à disposition des exploitants et travaille dans les terminus.

chers, il faut savoir prendre la décision de sous-traiter en réglant les problèmes sociaux qui se posent.

Ce qui génère des difficultés, ce n'est pas la sous-traitance mais le fait de laisser les gens dans l'incertitude. Lorsque l'on informe bien du « pourquoi », lorsque l'on traite les gens avec considération et sur un plan individuel en leur proposant des vraies possibilités de formation et de qua-



## La multimodalité doit offrir un service cohérent aux voyageurs

Il conserve tout un savoir-faire technique, garde un contact étroit avec l'atelier où il retourne travailler régulièrement, mais c'est avec l'exploitant que sont définies les priorités pour intervenir sur un train plutôt qu'un autre. **Pour optimiser les coûts, la qualité et les délais, les responsables d'unité peuvent mettre en concurrence fournisseurs internes et fournisseurs externes. N'est-ce pas la porte ouverte à une généralisation de la sous-traitance et, de ce fait, à une réduction des effectifs ?**

Deux cas sont à distinguer. L'activité n'est pas au cœur du savoir-faire de l'entreprise : c'est l'exemple du nettoyage des autobus. Si les comparaisons avec l'extérieur montrent que nous sommes beaucoup plus

lification, tout se passe correctement, comme cela est le cas aujourd'hui pour le nettoyage des bus.

Dans le cas où l'activité est au cœur de notre savoir-faire : il convient de faire en sorte que notre capital de compétences, notre expérience soient maintenus, protégés, développés, tout en gardant en permanence une référence externe pour s'assurer que l'on reste bien compétitifs en termes de qualité, de méthodes et de coûts : c'est la meilleure défense de l'entreprise et du service public.

En ce qui concerne les effectifs, il faut rappeler le principe évoqué à plusieurs reprises par le président Christian Blanc d'un effectif global de l'entreprise en 1994, comparable à l'effectif actuel de 38 000 agents. Nous allons vivre les trois prochaines an-

nées en organisant un redéploiement des effectifs du tertiaire et de la maintenance vers l'exploitation, pour faire face aux besoins d'extension des réseaux. A un moment où la quasi-totalité des grandes entreprises publiques ou privées réduisent leurs effectifs, la RATP assure le maintien des siens grâce à la combinaison d'une politique de développement et d'une politique de productivité.

**Quels sont les dispositifs mis en place qui garantissent que chacun sera partie prenante des évolutions en cours, que personne ne sera laissé sur le bord du chemin ?**

La question ne se pose ni au sein des unités ni pour les opérateurs. Là où ils étaient ou sont confinés dans des tâches d'exécution, ils disposent ou disposeront demain de marges d'initiatives élargies incluant des aspects de programmation et de contrôle de leur activité.

Elle peut se poser en revanche pour l'encadrement fonctionnel à la suite de la réduction et de la clarification de la ligne hiérarchique.

Mais si l'évolution de l'entreprise conduit à un allègement des fonctionnels centraux, elle conduit aussi à un redéploiement de ces compétences vers les unités opérationnelles où des postes ont été créés. 75 cadres ont postulé pour les 40 postes offerts dernièrement à l'exploitation. Avec le départ volontaire à la retraite, solution après une longue carrière de plus de trente années, une autre solution pour « ne pas rester au bord du chemin » est offerte par le plan et le protocole de formation.

Ils donnent la possibilité à ceux qui le désireraient de discuter de leur projet professionnel et de voir, en fonction des besoins de l'entreprise et de leurs propres souhaits, comment leur projet peut être mis en œuvre au travers des crédits d'évolution professionnelle.

C'est cet ensemble de dispositions qui devraient permettre à chacun de trouver une place qui lui convient dans l'entreprise. ■

**Propos recueillis par Simone Feignier**

# UN PILOTE SUR LA LIGNE

**O**mniprésent sur le terrain, le chef d'équipe de ligne (CEL) est désormais l'interlocuteur privilégié des machinistes.

« Un machiniste bien dans sa peau va bien faire son travail ! », explique Claude Navenec, chef d'équipe de la ligne 31, au centre de Belliard. Créé dès le début de l'année 1992 dans tous les centres, le chef d'équipe de ligne (CEL) est devenu l'interlocuteur professionnel privilégié des machinistes. « Pour gérer les 59 machinistes en roulement de ma ligne, sans compter le groupe de 29 agents hors ligne qui relèvent maintenant de ma responsabilité, je suis actuellement secondé par deux agents de maîtrise pour assurer le bon fonctionnement de la ligne par une présence continue. » En effet, les activités du CEL sont centrées sur la ligne, dénominateur commun du travail des machinistes. « Cette omniprésence est souhaitée et unanimement appréciée par les machinistes... Je vais sur la ligne pour voir si tout se passe bien, s'il n'y a pas, par exemple, une ouverture inopinée de travaux... il arrive souvent qu'on ouvre une tranchée en plein milieu de la rue ! Il faut trouver immédiatement un parcours de déviation où le matériel puisse passer, ce qui nécessite une bonne connaissance du terrain. » Le souci majeur du CEL est de trouver la déviation la plus courte, celle qui ne lèsera pas les voyageurs et qui ne perturbera pas le service.

Les chantiers sont vraiment la « bête noire » du CEL. « Nous avons maintenant un gros

suivi des travaux qui impliquent des perturbations, notamment en participant aux conférences travaux sur le terrain comprenant les différents intervenants : la police, la voirie, la mairie, les entreprises... Les convocations pour ces réunions sont adressées le plus souvent aux centres, voire directement au CEL ! » Ce dernier doit également assurer le suivi professionnel de ses machinistes.

## Créer une bonne harmonie

« Avec mes collègues régulateurs, nous avons un meilleur suivi des machinistes — puisque nous circulons en permanence sur la ligne — d'autant que je dois effectuer leur évaluation professionnelle avec la responsabilité, toujours délicate, de proposer des sanctions... mais aussi des récompenses ! Pour qu'une ligne marche bien, il faut créer une bonne harmonie entre tout le monde... C'est pourquoi, actuellement, j'ai proposé aux machinistes de faire leurs relevés de temps de parcours pour qu'ils soient impliqués dans l'élaboration des nouveaux TM (tableaux de marche). » En effet, depuis le début de l'année, la ligne 31 est équipée de matériel articulé et l'encadrement n'a pas en-

core suffisamment d'éléments pour adapter au mieux les nouveaux TM à ce type de matériel. « Je suis agréablement surpris car près de la moitié des machinistes s'est portée volontaire pour effectuer ces relevés : heures de départ et d'arrivée aux terminus ainsi que les heures de passage au point de régulation. C'est très positif car cela nous permet, à l'inspecteur de ligne et à moi-même, d'avoir des informations plus complètes. » La recette de Claude est simple mais pétrie de bon sens : en incitant les machinistes à relever leurs temps de parcours le plus finement possible, il crée un climat de confiance et permet d'établir des TM véritablement adaptés au type de matériel et aux conditions de circulation selon les heures d'affluence de la journée. Cela contribue aussi au confort de travail des machinistes. « C'est mon cheval de bataille ! Si le machiniste n'a pas un temps de parcours adéquat, il sera enclin à rouler vite pour maintenir son horaire et obtenir un minimum de battement arrivé à son terminus... c'est le stress inévitable avec un risque accru d'accident. Il est vital de lui assurer une sécurité et une sérénité de conduite... pour faire bénéficier les voyageurs d'un service de qualité. Depuis la mise en place de la décentralisation avec l'autonomie qui l'accompagne, on tend vraiment vers l'amélioration des conditions de travail. »

Philippe Carron



**Claude Navenec :**  
« Il est vital d'assurer aux  
machinistes une sécurité  
et une sérénité de conduite. »



T

1

Bobigny - Pablo Picasso M



# UN TRAMWAY NOMME AVENIR

*Le 24 février, le premier élément de tramway RATP a fait quelques tours de roue dans les rues de Bobigny. Depuis plusieurs années, le tramway moderne, appelé aussi métro léger, revient en France. Nantes, qui a ouvert une première ligne de tramway moderne en 1985, vient de commander 12 rames supplémentaires. Grenoble a mis en service une ligne en 1987 et une seconde en 1990. Saint-Etienne, Lille, Marseille modernisent leurs anciennes lignes. Pendant ce temps, Brest et Reims renoncent à leur projet, Rennes passe du tram au Val, mais, en sens inverse, Strasbourg lâche le Val pour le tramway, et Rouen s'est mise sur les rails. Pourquoi ces choix ? Quels sont les avantages et les limites du tramway moderne ? Comment se situe-t-il dans la panoplie métro, Val, bus ? « Entre les Lignes » fait le point.*



PHOTOS: LA VIE DU RAIL

« **L**e tramway moderne n'a pas plus de points communs avec son ancêtre que le TGV avec la locomotive à vapeur », déclarait en 1985 un responsable des transports de Nantes (la Semitan) au moment de la mise en service du premier tramway moderne en France. Moins de trente ans auparavant, en 1958, c'est dans la joie que les Nantais avaient fêté la disparition de leur ancien tramway. Ce mode, qui circulait en voirie banalisée et sans signalisation particulière, était alors considéré en France comme dépassé, dangereux, encombrant et inefficace. C'était la période du dénigrement, du rejet de ces engins bondés, grinçants, déglingués. Il faut dire que l'on était à l'âge du tout pneu ! Maintenant, tout a changé. Pour prendre un exemple frappant, qui aurait pensé, il y a quel-

ques décennies, que Los Angeles, en Californie, ouvrirait en 1990 une ligne de métro léger de 35 km, la ligne de Long Beach ? Ce revirement spectaculaire est en fait le résultat d'une lente évolution constatée ici et là, la nécessité d'un changement étant apparue de plus en plus clairement non seulement aux politiques et aux urbanistes, mais également aux électeurs. Pourquoi un tel renouveau du tramway ? Mais au fait, tramway ou métro léger ? « *Théoriquement, système nouveau, mot nouveau* », indique Jacques Veinberg, de l'unité Projets de transport (département du Développement). « *Mais, poursuit-il, entre le bus sur rails et le métro dans la rue, il n'y a pas de discontinuité. Il faut bien dire qu'il règne une certaine confusion dans le vocabulaire entre tramway et métro léger.* » Tronçons souterrains ou

non, circulation en voirie banalisée ou en site propre interrompu uniquement aux carrefours, voies peu ou très protégées de la circulation générale, ancien matériel ou matériel

**Confort, absence de pollution, efficacité... le tram ne manque pas d'atouts**

moderne à gabarit plus ou moins large, autant de critères qui ne permettent pas toujours de faire un classement spécifique, d'autant plus que des phénomènes de mode et d'image peuvent interférer dans le choix

d'obtenir l'acceptation d'un site propre pour un tramway que pour un bus, car, de par son coût, le tram s'inscrit dans le temps et permet de restructurer l'espace.

Pour ce qui est des performances, le tramway se situe entre le bus et le Val, qui est un métro. Du premier, il a la facilité de l'accessibilité, du second, l'efficacité, le confort et la non-pollution.

## A Grenoble, un choix de transport apprécié par les habitants

Le choix du tramway est économique, mais également politique. Compte tenu des investissements qu'il entraîne, un tel choix s'inscrit dans une stratégie de développement du réseau à moyen et long termes. Notons que, contrairement au métro, qui, par définition, est en site propre intégral, le tramway ne sera jamais un mode entièrement automatique, en raison des points de contact aux carrefours, en particulier, avec la circulation des voitures et des piétons. Le tramway moderne implique des voies en site propre, ce qui conduit à des contraintes d'insertion dans le tissu urbain, et généralement à un partage de la voirie, à une appropriation d'une partie de l'espace urbain. C'est une décision difficile à assumer par les élus, particulièrement en centre-ville. Certains vont alors jusqu'à l'organisation d'un référendum municipal, comme à Grenoble et à Brest. En fait, cet aménagement de l'espace constitue un élément tout à fait fondamental dans l'aménagement de l'ensemble de la cité, dont les conséquences dépassent le strict cadre du transport urbain. Ce renouveau du tramway en France s'est tout d'abord manifesté en province (voir l'article « *La France prend le tram* »). L'idée a été lancée par l'Etat, qui dès 1975 s'est préoccupé des potentialités du tramway. En Ile-de-France, le schéma directeur de 1976 prévoyait un ensemble de liaisons en proche banlieue, mais la mise en œuvre de sites propres pour les bus n'a été possible que ponctuellement, hormis pour le Trans Val-de-Marne, qui sera mis en servi-

ce dans le courant de 1993. Pour le tronçon Saint-Denis-Bobigny, c'est le tramway qui a été retenu en 1983-1984 par toutes les parties Etat, région, département, communes et bien entendu par la RATP. « *Le bon degré d'acceptation par les collectivités locales a autorisé une réelle prise en compte des contraintes d'insertion du site propre* », ajoute Jacques Veinberg. « *Attractivité, bon niveau de service, effet structurant, absence de pollution, intérêt pour l'industrie ferroviaire, tels sont les éléments qui ont fait pencher la balance face au bus ou au trolleybus articulé.* » L'on connaît la suite. ■

### LE TRAMWAY EN ILE-DE-FRANCE

Le tramway va se développer à Paris à partir de 1873. Il a d'abord été tracté par des chevaux, la traction mécanique s'épanouissant dès 1887. La traction électrique prend son essor à la fin du siècle avec l'autorisation de construire des lignes aériennes d'alimentation, en banlieue puis à Paris. Les années 20 marquent l'apogée des tramways parisiens ; en 1929, ils transportent 727 millions de voyageurs. Mais, à partir de 1930, le tramway, qui était le principal moyen de transport de surface de Paris, voit peu à peu son importance décroître au profit du bus. En 1937 et 1938, les deux dernières lignes sont fermées, l'une à Paris, et l'autre en banlieue. Toutefois, la suppression « définitive » du tramway en région parisienne date de la fin des lignes du réseau de Versailles, en 1957. Trente-cinq ans plus tard... le tramway moderne fait son entrée en Ile-de-France, avec sa mise en service entre Bobigny et La Courneuve fin juin/début juillet 1992, et sur l'ensemble de la ligne jusqu'à Saint-Denis à la fin de l'année.

Choix confirmé du tramway en Ile-de-France avec le projet Tram Val-de-Seine (TVS) entre Issy-Plaine et la Défense porté au contrat de plan Etat-région (ELL n° 16). Ouverture en 1995. Des extensions de TVS sont possibles, au-delà d'Issy-Plaine sur la Petite Ceinture jusqu'à Météor, et au nord en direction de Bezons sur la N 192. La ligne Saint-Denis-Bobigny pourrait être prolongée à Noisy-le-Sec. Enfin, d'autres applications sont envisagées. Citons l'étude menée par Sofretu sur la desserte par un tramway de l'actuelle ligne SNCF des Coquetiers, qui relie Bondy à Aulnay.

des appellations. Mais, au-delà du vocabulaire, la difficulté c'est le choix du mode de transport lui-même ! Tramway, bus ou métro ?

Avec des problèmes de circulation et une capacité unitaire limitée, le bus atteint rapidement ses limites. La création d'axes lourds, avec 80 bus à l'heure au moment de la pointe, comme à Grenoble, à Marseille et à Toulouse, entraîne pollution, effet de coupure dans le paysage urbain, régulation difficile. Avec une capacité unitaire supérieure, le tramway permet de réduire la fréquence, tout en assurant, avec un moins grand nombre de conducteurs, une meilleure qualité de service aux voyageurs. « *Le passage du bus au tramway moderne se traduit par un saut qualitatif* », précise Jacques Veinberg. Il faut constater, de plus, qu'il est plus facile



# LA FRANCE PREND LE TRAM

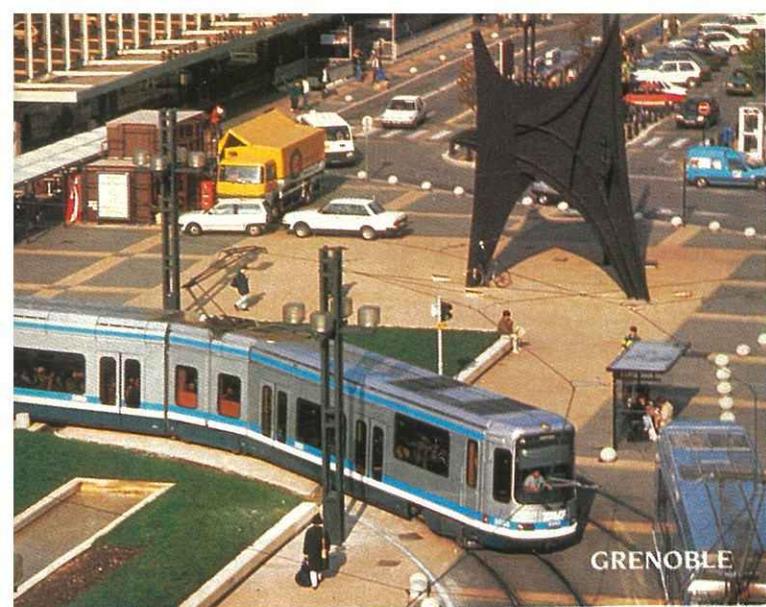
*Nantes, Grenoble, Rouen...  
des villes qui (re)découvrent le métro léger.  
Tour de piste.*

## ***Nantes, le premier tramway moderne***

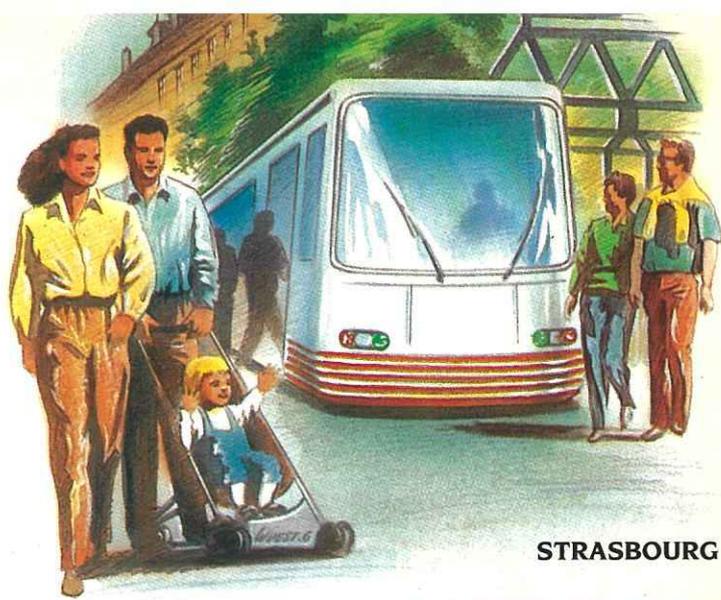
Agglomération de 475 000 habitants, Nantes est la première ville française à avoir décidé l'implantation d'une ligne de métro léger et à renouer ainsi avec le tramway. C'est le résultat

d'une volonté marquée de la municipalité. En 1985, une ligne de 10 km et de 22 stations était mise en service ; elle est à la lisière du centre-ville. Le matériel : le « tramway français standard », très « high-tech », comme il n'en existait jusqu'ici que hors de nos frontières. Compte tenu des résultats obtenus,

50 000 voyageurs par jour ouvrable, il est décidé dès 1987 du principe du prolongement de cette première ligne, mis en service en 1989, et de la création d'une deuxième ligne de 6 km dans le centre-ville, qui ouvrira en septembre 1992. Celle-ci sera à son tour prolongée de 8 km en 1994.



GRENOBLE



STRASBOURG



SAINT-ETIENNE



LILLE

## **Saint-Etienne, 110 ans de succès**

Créée en 1881, la ligne de tramway de Saint-Etienne a quelque 80 000 voyageurs par jour. En décembre dernier, elle a été prolongée de 2,2 km et 15 rames à plancher bas, fruit d'une collaboration industrielle européenne, ont été mises en service. Objectif : 100 000 passagers par jour.

## **Grenoble, le tram au cœur du centre-ville**

Dixième agglomération française, Grenoble a mis en service, en 1987, une première ligne de métro léger de près de 9 km traversant le cœur du centre-ville par des voies coupées de la circulation générale. Pour la municipalité, qui a organisé un référendum à ce sujet, cette création s'inscrit dans une stratégie d'aménagement urbain et de mode de vie des Grenoblois. Caractéristique, le matériel est à gran-

de accessibilité, c'est-à-dire que son plancher bas, situé à 34 cm seulement du niveau des rails, est accessible de plain-pied depuis le niveau des quais. C'est ce type de matériel qui est progressivement livré à la RATP pour la ligne Saint-Denis-Bobigny. Une deuxième ligne de 5,8 km a été mise en service fin 1990.

## **Strasbourg : « Avec nous le tram »**

Tel a été le slogan publicitaire de la communauté urbaine de Strasbourg pour le projet tramway publié en 1990, qui s'est substitué à un projet Val. Dans une première phase, la ligne, dont le chantier a été ouvert en automne 1991, s'étendra sur 12 km, avec une mise en service en 1994. Parallèlement, vient d'être mis en place par la municipalité un plan de circulation qui implique un partage de la voirie en faveur des transports collectifs et des piétons, en interdisant

aux voitures toute traversée du centre-ville.

## **Lille se modernise**

Les travaux de modernisation du Mongy, la ligne de tramway qui relie Lille, Roubaix et Tourcoing, ont été engagés en 1990. Achèvement en 1993 avec l'ouverture d'une nouvelle gare commune au tramway, à la ligne 1 bis du Val et au TGV.

## **Rouen aura son tramway**

Le projet aura mis douze ans à voir le jour. Il s'agit d'une ligne en forme de Y de 11 km de long, de 22 stations, comprenant un souterrain de 1,9 km. Matériel adopté, celui de Grenoble et de Saint-Denis-Bobigny. Mise en service : septembre 1994. Dans le domaine du tramway, Sofretu intervient actuellement en France à Lille, à Nantes et à Rouen. ■

**Dossier réalisé par Alain Malglaive**



CHABROL/COM-AY

# Sur la Butte

**93 : la solution au bout du fil • Pavillons fête ses 20 ans • TVM fait le pont • Santé : la prévention à l'ordre du jour • Orlyval • SOFRETU : de nombreux contrats en France •**

## UN MUSEE POUR LA RATP

Une rue de Paris de plus de 100 mètres de long avec 12 véhicules retraçant l'histoire des transports de surface dans la capitale, 6 voitures de métro des années 1910, 1930 et 1950, présentées en station, tels sont deux des points forts du futur musée de la RATP et des transports urbains, dont le projet a été approuvé le 28 février par le conseil d'administration de la Régie. Le musée s'inscrit dans la Maison de la RATP, futur siège de l'entreprise qui, en 1994, s'élèvera entre Gare de Lyon et Quai de la Rapée, en bord de Seine. Avoir le sens de l'histoire, c'est aussi avoir le désir de créer l'avenir. L'objectif est de concevoir un musée vivant, contemporain, ouvert sur la ville, le monde, l'avenir, s'adressant à tous les publics. D'une surface de 9 700 m<sup>2</sup>, le musée se développera sur deux niveaux, tous deux en contrebas de



CREATIME

L'espace métro et RER, villes de province et villes du monde, au niveau inférieur.

Il est important d'associer le personnel de la Régie à la mise en œuvre du projet du musée, telle a été l'une des conclusions du colloque organisé le 13 février par le département du Patrimoine sur le thème : « Entreprise et Mémoire, l'exemple de la RATP ». Une affaire à suivre.

la grande artère traversante de la Maison de la RATP. Les pièces majeures présentées seront bien entendu les véhicules, 45 pièces de base étant sélectionnées suivant des critères technologiques, historiques et sociaux. Ils proviendront essentiellement du Musée des transports de Saint-Mandé\*, mais aussi du fonds de la RATP, notamment pour les métros. Bus, tramways, métros, trolley-

bus, funiculaires, omnibus à chevaux, et même fiacres et taxis, environ la moitié des véhicules présentés concerneront la région parisienne, les autres proviendront des villes de province et du monde. Hormis les véhicules, le musée présentera des collections diverses relatives à l'histoire technologique, humaine, sociale, urbaine, et bien entendu à l'histoire de la RATP. L'organisation sera

simple : deux pôles opposés, la « place » côté rue de Bercy et le « forum » côté quai de la Rapée, seront joints par quatre parcours : la rue de Paris, et l'espace RATP au niveau supérieur, l'espace métro-RER, et les villes de province et du monde au niveau inférieur. C'est à ce niveau qu'une baie vitrée permettra au public d'avoir une vue plongeante sur Météor en con-

trebas. Le musée, qui comportera des animations pédagogiques, des cinémas, ainsi qu'une boutique et une cafétéria, sera coordonné avec d'autres espaces culturels, une médiathèque, un centre de formation.

\* Musée de l'AMTUIR (Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux) créé en 1957, installé depuis 1974, 60, avenue Sainte-Marie à Saint-Mandé.

**Dernière minute**

*Le prolongement de la ligne A du RER devait être un moment important dans l'histoire de la RATP.*

*Des arrêts de travail l'ont gravement perturbé.*

*Ces mouvements suscitent un vaste débat dans l'entreprise dont nous vous tiendrons informés dans nos prochains numéros. Envoyez-nous dès à présent vos avis et témoignages.*

*La Rédaction s'en fera l'écho.*

*« Entre les Lignes » - Bureau 6.10 ter - Grands Augustins*

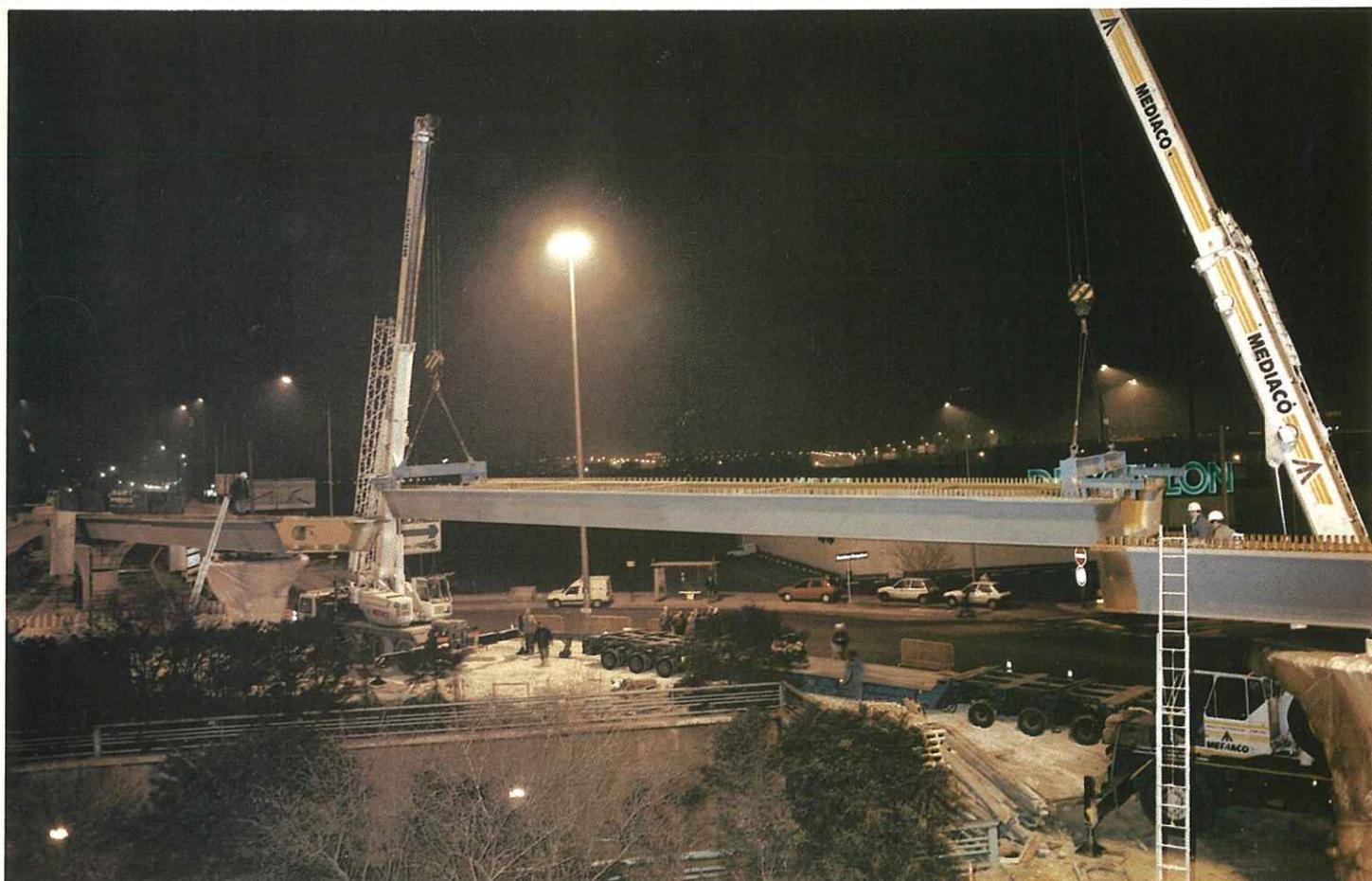
**93 : LA SOLUTION AU BOUT DU FIL**

« Allô, je n'arrive pas à me connecter avec le serveur! » « Bonjour, je n'ai plus de tonalité sur ma ligne... » « Allô, l'écran de mon Macintosh siffle! » « Le 93? La porte du garage ne veut plus s'ouvrir avec mon badge... » « Allô, le 93, les feuilles sortent en flamme de mon imprimante! — Éteignez immédiatement votre imprimante! — Ah! certainement pas. Je ne veux pas perdre mes documents! » Un petit échantillon des cinq mille appels mensuels reçus au numéro 93 par l'équipe de l'accueil technico-commercial de l'UDT 6, Installations locales des établissements (IET) au département SIT. Six agents tournent sur quatre postes, pour répondre à une clientèle

potentielle évaluée à 7 000 personnes : la clientèle « tertiaire », les Centres et Ateliers, les attachements techniques notamment. Les missions : réaliser et maintenir les installations du domaine d'activité du département SIT, terminaux et connexions, dans les différents secteurs de la clientèle. Les domaines d'activité traités par l'équipe « 93 » recourent la téléphonie, la micro-informatique, les réseaux locaux, la reprographie, les équipements audiovisuels, les matériels de sonorisation, les alarmes et protections... « 50 % des signalements concernent la micro au sens large, 30 % les systèmes téléphoniques, et 20 % les alarmes, sonorisations... », explique Jean-Michel François, l'ad-

joint de Marie-Claude Millard, responsable de cette unité. « Nous guidons, conseillons, dépannons nos clients avec le souci permanent de les traiter le plus rapidement possible. A cet égard le pôle téléphonique comprend une console de gestion de files d'attente, car nous ne voulons perdre aucun de nos clients! »

La RATP a déjà mis en place plusieurs structures « réception » du type de l'accueil technico-commercial : outre le 93 donc, il existe le Centre d'informations téléphonées (CIT) au 43 46 14 14, le Centre technique de résolution des signalements (CTRS) au 42 500 (voir ELL n° 8 de janvier 1991) qui prend d'ailleurs le relais en dehors des horaires du 93!



**A Créteil, spectaculaires travaux de construction du viaduc du Trans Val-de-Marne (TVM) au carrefour Pompadour pour la traversée de la RN 6. Rappelons que TVM, premier véritable site propre pour autobus en Ile-de-France, s'étend sur 12,5 km, entre Chevilly-Larue (MIN de Rungis) et Saint-Maur (gare RER de Saint-Maur-Créteil), par Thiais, Choisy-le-Roi et Créteil. Sa mise en service est prévue à la mi-1993.**



Le 21 février, Christian Blanc inaugure l'espace santé Lachambeaudie.

GAILLARD/COM-AY

## SANTÉ : LA PREVENTION A L'ORDRE DU JOUR

Lors de l'inauguration de l'espace santé Lachambeaudie, le 21 février dernier, Christian Blanc a annoncé l'interdiction de toute boisson alcoolisée dans l'entreprise : « *Dorénavant, du bureau du Président jusqu'à un attachement éloigné, toute consommation d'alcool sera interdite.* » Le 2 mars 1992, une première note de la Direction générale signée par le Président, précisait à l'ensemble du personnel « *... que toute introduction, détention ou consommation de boisson alcoolisée est interdite dans l'entreprise...* » Il n'est un secret pour personne que l'alcool représente un fléau majeur dans toutes les sociétés. Une des étapes essentielles pour vaincre ce grave problème passe par l'entrepri-

se en y développant une sobriété exemplaire. A cet effet, un projet de modification du règlement intérieur concernant cette interdiction vient d'être transmis aux présidents des CDEP. L'examen de ce texte sera intégré à l'ordre du jour des différentes réunions prévues par ces instances selon leur calendrier propre. Dans un troisième temps, à l'issue des discussions relatives à cette modification du règlement intérieur, les directeurs des départements dresseront les modalités pratiques adaptées aux différents secteurs de l'entreprise où chaque établissement aura la charge de les diffuser auprès des agents.

D'ores et déjà, à toutes les manifestations officielles de la RATP (inaugurations, ac-

cueil de délégations étrangères...) les boissons éventuellement prévues seront non alcoolisées. Aussi, les départs à la retraite, les promotions... célébrés par le personnel à l'intérieur de l'entreprise doivent s'aligner de la même manière sur cette réglementation. La RATP, entreprise de transport, se devait de donner l'exemple.

A propos de l'espace santé, le Président a ajouté : « *C'est une très belle réalisation, un acte fort, symbolique majeur dans la politique de modernisation de l'entreprise...* »

Privilégiant l'humain par un accueil chaleureux, cet ensemble est également doté de nouveaux équipements techniques performants où les services médicaux « *travaillant en équipe* », avec

« *compétence* » et dans un « *climat de confiance* », selon les mots du Président, pourront assurer à tout le personnel de la Régie, un service de qualité. Il a notamment rappelé la mise en œuvre de la clarification des rôles respectifs de la médecine de soins, du travail et de conseil de sécurité sociale.

Félicitant tous les départements de l'entreprise qui ont contribué à la réalisation de ce « *très bel outil* » au service des agents, il a également avancé que la RATP pourrait lancer une expérimentation sur la carte de santé, multiservice, afin de proposer au ministère de la Santé que la Régie devienne une plate-forme d'essai significative de la future carte nationale.

## CARTE A PUCE A BOURDON

● Conformément à la loi, il est porté à la connaissance des agents que le site de Bourdon sera équipé, à compter du mois d'avril 1992, d'un système de carte d'entreprise multiservice (contrôle d'accès, horaires variables et paiement du restaurant). Le droit d'accès aux informations stockées sur le serveur informatique s'exerce directement auprès du responsable de l'unité Gestion des Ressources humaines, Dépt ITA, 21 bd Bourdon.

## SECURITE SNCF : LE STP FINANCE

● Le Syndicat des transports parisiens a décidé, lors de son conseil d'administration du 12 mars 1992, de participer au financement de la mise en place de bornes d'appel sur le réseau SNCF. Ces bornes vont être mises à la disposition des voyageurs dans 35 gares SNCF de la banlieue Paris-Montparnasse, et, en complément d'équipement, dans 18 gares de la ligne C du RER. Elles permettront un appel rapide des secours et l'arrêt de la circulation en cas de danger (incendie, chute d'un voyageur sur la voie...).

## UN PARTENAIRE POUR LA FORMATION

Une convention de partenariat a été signée, le 21 février dernier, entre le Centre de formation technique de Noisiel (département PHF) et le lycée technique voisin René-Cassin. Ce partenariat concerne la formation initiale et la formation continue.

En formation initiale, l'Education nationale va prendre en charge l'enseignement des mathématiques et des sciences aux élèves préparant un bac professionnel à

l'Ecole technique de la RATP. La classe préparatoire au bac pro « Maintenance des systèmes mécaniques automatisés » a été ouverte à l'Ecole en septembre 1991. Cet accord est la première étape d'une coopération dans ces domaines. Le partenariat concerne également la formation continue, avec une collaboration entre les deux établissements, élargie au club Qualité RATP, sur le concept Qualité.

## ORLYVAL: PREMIER BILAN

Près de cinq mois après sa mise en service, le 2 octobre 1991, Orlyval a un trafic quotidien de 4 à 5 000 voyageurs, ce qui est bien inférieur aux prévisions. Selon la société d'exploitation RVS, filiale de la RATP, cette situation s'expliquerait par le manque de notoriété de ce nouveau service qui relie les deux aéroports d'Orly au centre de Paris en

moins de trente minutes, et non par une quelconque insatisfaction des utilisateurs. Aussi la société Orlyval qui a la concession d'exploitation de la ligne, va lancer une nouvelle campagne de communication pour faire connaître le produit. Enfin, elle envisage de créer de nouveaux tarifs destinés à une clientèle autre que celle des hommes d'affaires.

## LA DEFENSE: UN BUS TOUTES LES 20 SECONDES

Le prolongement de la ligne 1 à la Grande Arche de La Défense a entraîné une réorganisation des lignes de bus du secteur Neuilly-La Défense-Puteaux-Courbevoie, afin d'harmoniser les différents modes de transport. Ce nouveau terminal devient le plus important du réseau bus avec un trafic devant atteindre 13 000 voyageurs par heure cette année. Quinze lignes partiront de cette gare, soit un autobus toutes les 20 secondes ! Depuis le 1<sup>er</sup> avril une trentaine de lignes ont modifié leur itinéraire ou leur exploitation

afin de faire face à l'augmentation prévisible du trafic, d'améliorer les correspondances bus-méto-RER-SNCF et de faciliter le stationnement et la circulation des autobus. Le financement de ces travaux est assuré conjointement par le Syndicat des transports parisiens, la Région Ile-de-France, l'EPAD et la RATP. Ce remaniement sera complété, en fin d'année, par l'opération Autrement bus 92 Nord qui permettra d'assurer la desserte des lignes de rocade et l'irrigation des pôles nouveaux du secteur Rueil-Nanterre-Suresnes.

## CHALLENGE SECURITE: BOULOGNE ET AUTEUIL A L'HONNEUR



Tenue par Jean-François Ragueneau, contremaître d'atelier, la Coupe du Challenge Sécurité MF67 est à Boulogne pour une année !

Le Challenge de sécurité des sept ateliers de l'UDT Maintenance du MF67\* (département MRF) a été attribué pour 1991 à l'atelier de Boulogne de la ligne 9, qui a reçu la Coupe de sécurité et une enveloppe de 8 000 F. L'atelier d'Auteuil de la ligne 10 a

reçu un second prix, avec une enveloppe de 4 000 F, ces sommes étant destinées à faciliter l'amélioration du cadre de vie et des conditions de travail.

Le critère de base d'attribution des prix est la diminution des accidents du travail. Mais, est pris égale-

ment en compte, tout ce qui peut contribuer à une authentique et efficace prévention.

\* Choisy grande révision, Charonne ligne 2, Saint-Fargeau ligne 3, Bobigny ligne 5, Boulogne ligne 9, Auteuil ligne 10 et Vaugirard ligne 12.

## LES BUS TROUVENT LEURS MOTS

Le 63 n'est plus remis au « dépôt » de Lebrun et le 38 rentre plus au « dépôt » de Montrouge... A nouvelle organisation, nouvelles appellations : le dépôt devient « centre » avec un « directeur » à sa tête.

Les fonctions des cadres et de la maîtrise se modifient, les noms se transforment : l'ancien inspecteur de lignes est devenu « respon-

sable transport », l'ancien inspecteur de dépôt « responsable des ressources humaines ». Pour la maîtrise, le chef de fuseau (en banlieue) et le chef de ligne (à Paris) sont désormais des « CEL » (chef d'équipe de ligne) véritables patrons de la ligne.

Parmi les nouveaux métiers de développement, on peut citer les « assistants

d'exploitation », machinistes (ou conducteurs ?) qui auront la possibilité d'assurer des remplacements de régulateurs.

Faute de pouvoir tout mentionner, on signalera toutefois, et enfin, que la formation ne sera plus assurée par le CIP (Centre d'instruction et de perfectionnement), mais par le NEF (Nouvel espace formation)...

## SOFRETU, DE NOMBREUX CONTRATS EN FRANCE

A Lille, pour le Val, SOFRETU réalise les études et assure le suivi des travaux du tronçon de jonction entre Mons-en-Barœul et Roubaix. De plus, poursuite des études des équipements du nouveau tramway entre Lille, Roubaix et Tourcoing, et suivi des travaux de poses des voies.

Dans le cadre de la réalisation d'une deuxième ligne de tramway à Nantes, SOFRETU fournit des prestations de maîtrise d'œuvre concernant en particulier la mise au point des avant-projets détaillés et le suivi de fabrication des équipements d'énergie. Par ailleurs, réalisation d'une étude ergonomique de réaménagement du PCC du réseau de tramway, en vue de l'ouverture du tronçon sud de la ligne 2, en septembre prochain.

A Rouen, SOFRETU poursuit sa mission de consul-

tant-ensemblé pour l'élaboration des dossiers de reprise de l'appel d'offres de la première ligne de tramway. De plus, le programme prévu pour la ligne A du Val-de-Toulouse suit son cours en vue d'une mise en service à la mi-93. La société pour la concession du métro et du réseau de bus de Bordeaux vient de confier à SOFRETU une mission d'assistance technique visant à établir un état des lieux technique et administratif du projet de concession des deux lignes de Val et du réseau bus. SOFRETU a obtenu trois contrats avec la ville du Havre : réalisation d'une étude de circulation, et d'un pré-diagnostic sur le système de transport. A Lyon, plusieurs nouveaux contrats ont été obtenus par SOFRETU dans le cadre de l'automatisation de la ligne D du métro.

SOFRETU vient de signer un contrat d'assistance technique pour la préparation de la réponse à la consultation de prestataire de services exploitant du réseau de transports de Mulhouse. Signalons à ce sujet que la RATP s'est associée avec Agir (Association pour la gestion indépendante des réseaux, regroupant dix-sept entreprises indépendantes de transports publics) pour répondre à la consultation. SOFRETU a obtenu à Rennes une mission d'assistance relative à la coordination technique du projet Val et de ses opérations liées.

En Ile-de-France, SOFRETU a été chargée d'une étude de préféabilité d'un transport hectométrique dans Charenton. Par ailleurs, elle réalise pour Chennevières, une étude diagnostic du réseau de transports collectifs.

## DIX-SEPT CENTENAIRES A LA RATP

La RATP compte 17 centenaires parmi ses retraités. Au cours de cette année, 16 retraités atteindront 100 ans.

Parmi les pensionnés directs, Constance Noally est la doyenne. Elle est née en décembre 1889 dans le Puy-de-Dôme. Veuve de guerre et mère de deux enfants, elle est entrée au Nord-Sud\* en novembre 1915 comme receveuse au service du mouvement. Elle a terminé sa carrière à la CMP en tant que receveuse hors classe. Constance Noally vit à La Roche-Posay dans la Vienne. Elle est aussi la doyenne de nos lecteurs. « Entre les Lignes » lui adresse son cordial salut.

\* Nord-Sud : société concessionnaire des lignes A, B et C, qui deviendront 12, 13 et 14, après la fusion du Nord-Sud et du Métropolitain en 1930.

## LIGNE 13 : ANNONCES CORRECTES

En janvier, la ligne 13 a procédé à une évaluation des annonces faites par les conducteurs sur les trains à La Fourche. Les résultats sont satisfaisants : 72 % des annonces étaient correctes et 28 % incomplètes, tous les conducteurs ayant effectué une annonce. Cependant la ligne 13 compte encore améliorer la formulation des annonces qui contribuent à la qualité du service offert aux voyageurs.

## FETE SUR LE PARVIS

Les 21, 24 et 28 mars, quelques jours avant l'inauguration du prolongement de la ligne 1 à La Défense, le parvis a accueilli l'illustre TN 4H, un R 312 et le Bus « expo » pour annoncer aux voyageurs la réorganisation des lignes de bus du secteur et des correspondances avec les réseaux RATP et SNCF, et leur donner toutes les informations sur cette opération. Cette animation était organisée par des machinistes et des agents de maîtrise de ligne des centres bus de Nanterre et Charlebourg, ainsi que des agents de la ligne 1 et de la ligne A du RER.



BERNIER/MRB

## DES BUS POUR SAINT-PETERSBOURG

A l'initiative du ministère des Affaires étrangères, une vingtaine de bus de diverses villes de France ont

quitté en mars Le Havre à destination de Saint-Petersbourg. Pour sa part, la RATP a fourni quatre SC10.

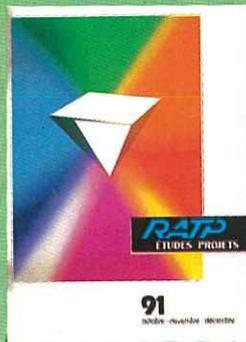
Ceux-ci ont fait, dans les ateliers de Championnet (MRB), l'objet d'aménagements pour le froid et d'une

remise en peinture, blanc avec en bas de caisse une bande rouge et une bleue, les couleurs de la Russie.

## REVUE DE PRESSE INTERNE

habits (tissus trop légers, manque d'une casquette pour la maîtrise...).

Une autre nouvelle concerne la formation à l'anglais, montée au centre des Lilas, pour les machinistes du 76, ligne fortement touristique. La formation se déroulera au dépôt et le temps sera également partagé entre l'agent et l'UDO. Des formations analogues sont prévues aux centres de Belliard et Ivry (en particulier pour Orlybus). « Repères » numéro 2 — février 1992.



La nouvelle organisation de la RATP et son accompagnement pédagogique est l'un des articles présentés dans la revue « Etudes et Projets ». La réforme entreprise à la RATP vise à la moderniser sous tous ses aspects, notamment sociaux et organisationnels, pour qu'elle soit en mesure d'exercer avec efficacité sa mission de service public de transport urbain... « L'originalité de cette réforme réside moins dans les objectifs ni même dans la modalité choisie — la décentralisation — que dans la démarche utilisée pour conduire ce changement. Celle-ci vise une évolution des comportements et des cultures plus qu'une simple transformation des

modes de gestion. La méthode planificatrice classique laisse la place au choix d'une vision souhaitable, à la spécification d'une ligne de conduite et à une structuration partielle laissant les hommes, le temps et les expériences faire le reste, selon une démarche expérimentale faisant une large place aux apprentissages. » « Etudes et Projets » — oct.-nov.-déc. 1991.

Le dossier du « Journal des Ateliers de Championnet » porte sur la nécessité de réduire les coûts, une nécessité mais aussi un challenge. Après avoir fait le point sur la concurrence dans le marché du transport de voyageurs par autobus et comparé les différents coûts, un premier bilan des actions et des résultats obtenus est dressé. On peut citer notamment « le regroupement des ateliers dont les activités sont proches ou complémentaires, la formation à la méthode de résolution de problèmes à l'aide de la démarche de progrès Defi 2000, la réduction des coûts par le biais des temps d'opération TMO, la recherche de nouvelles organisations d'atelier par ligne de produits plus performantes que les organisations tayloriennes par métiers, l'incitation à la

création d'unités autonomes de production. » « Journal des ateliers de Championnet » — janvier-février 1992.

« Info ligne 9 » annonce l'arrivée prochaine d'une nouvelle catégorie d'agents sur la ligne. « Ce sont des agents momentanément inaptes à leur emploi statutaire. Ils constitueront des cellules de 4 à 5 personnes qui, sous la responsabilité d'un tuteur (inapte définitif), se chargeront de porter assistance aux personnes, d'apporter une information dynamique, d'aider à la canalisation et de veiller à l'état des installations... cela en étroite collaboration avec le chef de station. » « Info ligne 9 » numéro 6 — février 1992.



B ce du service juridique. La comparution immédiate est d'une efficacité remarquable. Un compliment adressé par « Info ligne 10 » à la suite d'une agression d'un agent de contrôle le 29 décembre dernier, suivie d'une condamnation le 30 décembre : « l'agresseur est condamné à 3 mois de prison ferme. Le tribunal de grande instance de Paris a fait droit intégralement aux demandes des parties civiles. » « Info ligne 10 » numéro 5 — janvier 1992.



Comme dans d'autres centres, le journal de février de « Croix-Nivert », présente le rôle du nouveau chef d'équipe de ligne dans un numéro « spécial nouvelle organisation ». « Le CEL est le patron de la ligne. Il aura pour tâche de superviser les problèmes d'exploitation, apprécier la qualité du service offert et proposer les évolutions nécessaires dans l'offre de transport, assurer le suivi professionnel des machinistes de son équipe, leur apporter l'information et être à leur écoute. » « Journal du centre de Croix-Nivert » — février 1992.

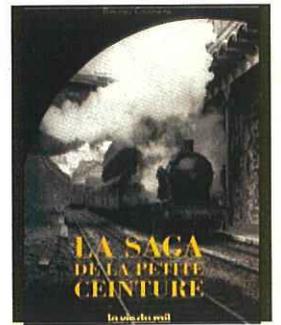


Dans la rubrique actualité de « Repères », les premières réactions sur la nouvelle tenue à la suite du questionnaire adressé aux agents du centre de Créteil. « L'essentiel des critiques porte sur la coupe de la veste de machiniste et sur l'aspect fonctionnel des

## MEMOIRE DE PETITE CEINTURE (SUITE)

La saga de la Petite Ceinture permet de découvrir l'histoire vivante de cette ligne, ses anecdotes et sa vie quotidienne. Bruno Carrière, historien, a réalisé cet ouvrage de référence au moyen d'archives et d'articles de presse de l'époque, de cartes et plans anciens qui viennent compléter une illustration déjà abondante.

(Livre relié, couverture pleine toile, format 210x297 - 288 pages, plus de 300 documents noir et blanc. Éditions La Vie du Rail. En vente à la Boutique de La Vie du Rail - 11 rue de Milan - 75009 au prix de 380 F et par correspondance : Service Commandes - La Vie du Rail, BP 519, 60505 Chantilly Cedex au prix franco de 420 F).



## DEDICACE

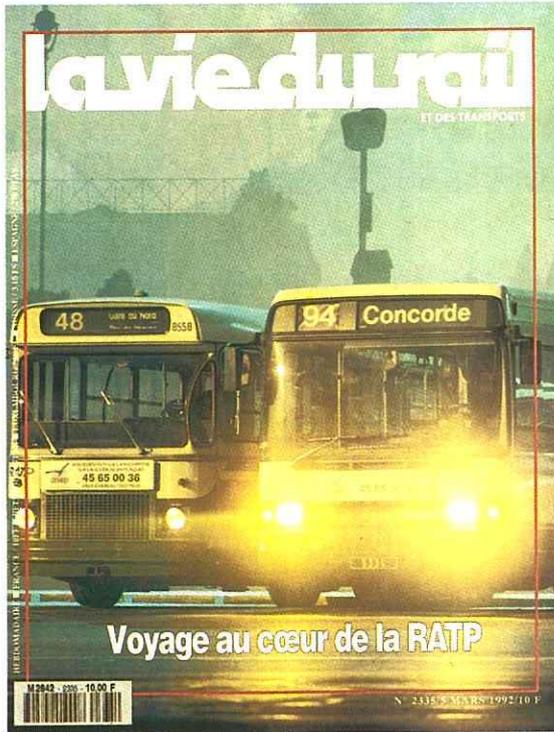
Le 18 mai prochain, Marc Gaillard dédicacera son ouvrage *Du Madeleine Bastille à Météor*, à partir de 14 heures, à la Médiathèque (département de la Communication publique, 8, avenue des Minimes à Vincennes, métro Bérault, ligne 1 ou RER Vincennes). Ce livre y sera disponible au prix exceptionnel de 180 francs au lieu de 295 francs.

## « LA VIE DU RAIL » A LA RENCONTRE DE LA RATP

La Vie du Rail a proposé à ses lecteurs, dans son numéro du 5 mars dernier, un voyage au cœur de la RATP, « le géant des transports en région parisienne qui, avec ses 38 000 agents, assure 80 % du trafic des transports en commun de la région ».

Ce dossier de 17 pages présente tout d'abord les dernières réalisations et les projets de l'entreprise : « ...depuis le 1<sup>er</sup> avril, le RER va jusqu'à Chessy, le métro va jusqu'à La Défense. Le métro veut conquérir la petite couronne. En vedette, le tram, qui fait cette année son retour aux abords de la capitale... cela faisait 55 ans qu'il avait disparu de la région parisienne... et le futur métro automatique. Double révolution pour une entreprise en pleine mutation ».

Sous le titre « La révolution Blanc », La Vie du Rail aborde ensuite la réforme entreprise par le Président de la RATP qui « depuis son arrivée tente de souder l'entreprise autour d'un thème : la modernité publique. Le levier de son action : la décentralisation... Il y avait



deux mondes superposés. Qui plus est, chacun de ces mondes était coupé en deux : l'exploitation d'un côté, le matériel de l'autre... d'une part tout ce qui relève des opérationnels et les fonctions... La réforme Blanc a tranché : les opérationnels prennent le pouvoir... ». Un article sur la maintenance « Pour les bus, c'est à Belliard », évoque l'entretien du matériel avec

l'exemple du centre de Belliard, « premier centre conçu pour des remisages à ciel ouvert. » Pour les métros, c'est à Choisy, « grand spécialiste des rames de métro MF 67. Celles-ci subissent des révisions limitées tous les 530 000 km. Elles sont immobilisées de 50 à 90 jours selon la nature des interventions. » Complètent le dossier des témoignages, avec « Dans

la cabine de Zeus », interview d'un conducteur du RER et des reportages : « Vincennes : en direct du PCC ». « La ligne A du RER est la plus chargée du monde. Quotidiennement sur le fil du rasoir elle est équipée d'un poste de contrôle centralisé qui, en avril, est renforcé par un voisin ultrasophisticé. » « Station Charlemagne » ou la formation des agents du métro : « 3 500 stagiaires suivent 650 000 heures de cours chaque année. A leur disposition, des outils de simulation, un vrai-faux bureau de station, des clients grincheux et une gamme complète de scénarios catastrophiques. »

En fin de dossier, place est faite à la famille RATP, c'est « SOFRETU : hors Paris » et « Metrobus : l'affichage ». Dossier qui s'achève par un regard sur une ligne de métro, « Ligne 2, impressions... », « il y a des rêves d'un métro propre et beau et il y a la réalité, plus glauque mais plus animée. » Une occasion pour les personnels de la SNCF de mieux connaître l'entreprise RATP.

## RVB, LIGNE 8

● Les travaux de renouvellement des voies ballastées sur la ligne 8 démarrent ce mois-ci. La première phase de ces travaux devrait durer jusqu'au mois d'octobre environ. Le service sera interrompu les jours ouvrables vers 20 h 30 entre Maisons-Alfort-les Julliottes et Reuilly-Diderot. Les samedis, dimanches et jours fériés, et pendant le mois d'août, le service sera assuré normalement jusqu'à 1 h 15.

## HONNEUR AUX FEMMES

● A l'occasion de la Journée internationale des femmes, le 8 mars, la station Robespierre (ligne 9) a présenté une exposition photo, du 9 au 15 mars, représentant divers métiers exercés par des femmes, avec notamment une conductrice de métro et une femme chef de manœuvre. Une quarantaine de photos, 30 x 40, ont été réalisées par des étudiantes d'une école photo de Montreuil.

## EN CONCERT

● Le 16 mai, pour son dernier concert de la saison, l'Orchestre philharmonique de la RATP interprétera trois œuvres : les Quatre Saisons de Antonio Vivaldi, l'Elégie de Gabriel Fauré et la Symphonie en ut de Georges Bizet. Rendez-vous Salle Gaveau à 20 h 30.

## UN COLLOQUE INTERNATIONAL SUR LA SECURITE

La RATP organise avec l'Union internationale des transports publics une conférence — et une exposition — sur le thème : « Transports publics, sécurité et environnement », qui se tiendra du 11 au 13 mai prochain au Cnit à La Défense.

En ouverture de ce colloque, et conformément au vœu exprimé par le président Christian Blanc il y a deux ans, Christian Kozar, directeur du département

Environnement et sécurité, présentera le bilan de la politique menée en matière de lutte contre l'insécurité, les graffitis, la fraude... (vous en trouverez tous les éléments dans le dossier du prochain numéro d'« Entre les Lignes »). Par ailleurs, une vingtaine de responsables de l'entreprise interviendront tout au long de ces trois jours.

La tenue de ce colloque rappelle, si besoin était, que partout dans le monde,

les réseaux constatent un accroissement des actes de vandalisme, de violence et de dégradation de l'espace public.

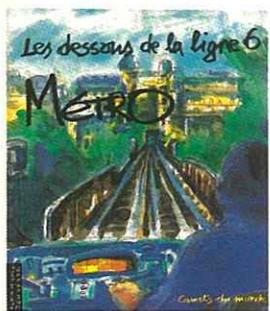
Pour faire le point, pour « donner des exemples de réussite, échanger les connaissances sur les différentes expériences, inciter une discussion entre les différents partenaires », plus de 500 délégués nationaux et internationaux, représentant les réseaux, les polices, des responsables d'entre-

prises se réuniront à cette occasion.

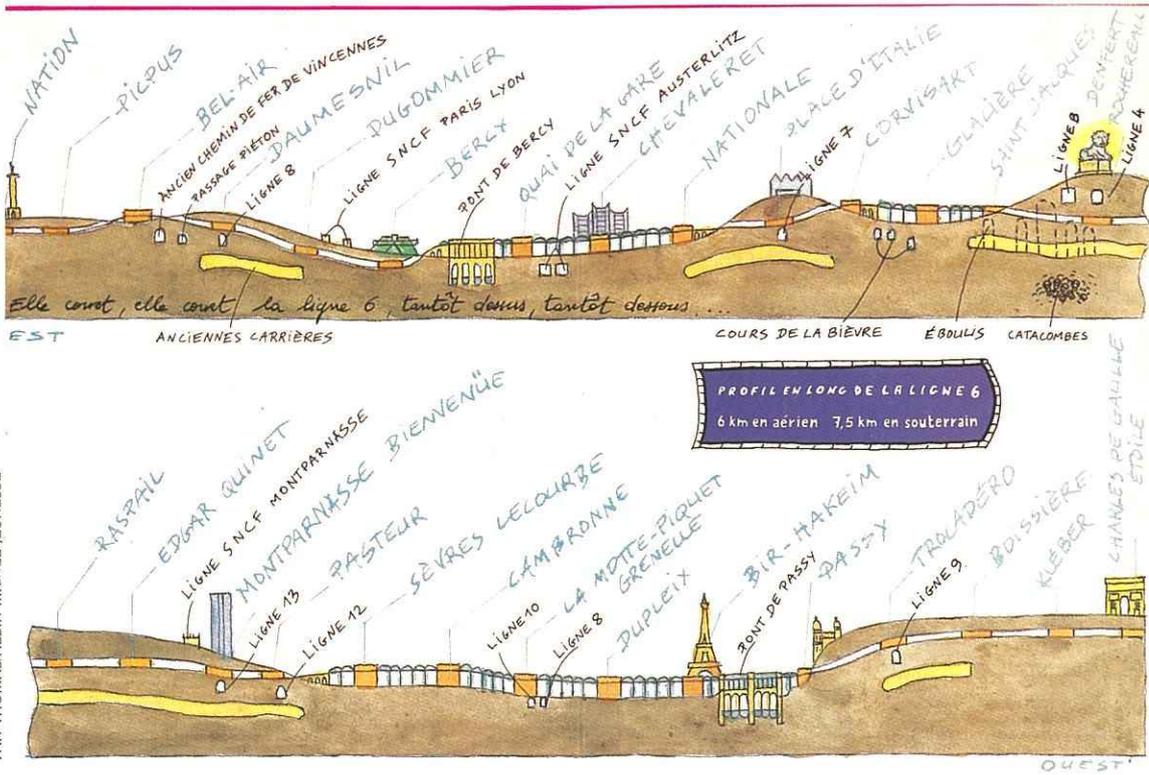
Une exposition se tiendra dans le même temps pour présenter les dernières technologies en matière de sécurité, d'environnement. Et la RATP y sera largement représentée. Cette exposition est ouverte à tous les agents sur simple présentation de leur carte de service. Une façon pour chacun de découvrir la sécurité et la propreté sur les réseaux de demain.

# LA LIGNE 6 S'ILLUSTRE

Du 15 au 23 avril, la station Glacière va présenter une exposition aussi originale qu'inattendue... Les dix-neuf panneaux de 4 x 3 mètres que comportent les quais de cette station reproduisent de remarquables dessins couleurs, illus-



YAN THOMAS/ALBIN MICHEL JEUNESSE



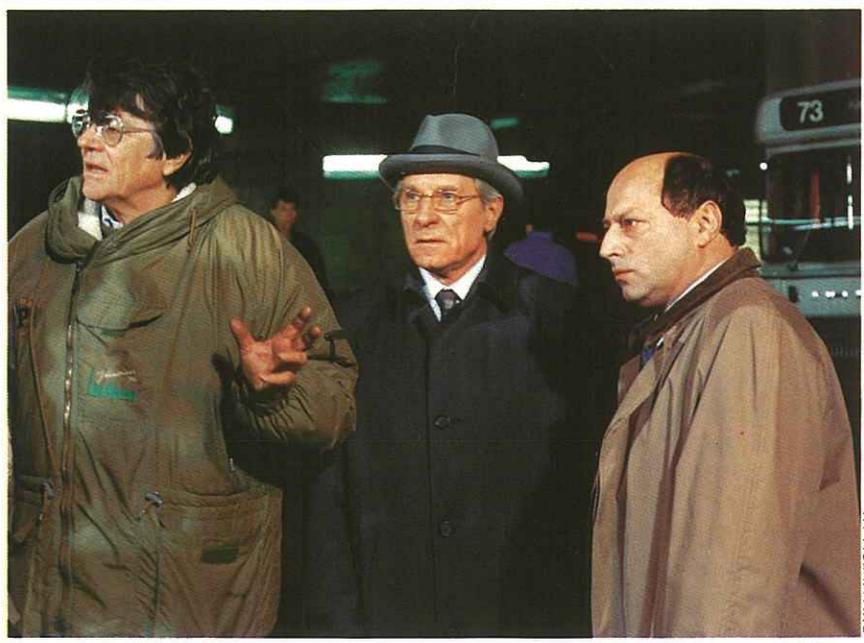
trant différents métiers d'exploitation du métro, ainsi que plusieurs vues des cinq arrondissements traversés par cette ligne, en grande partie aérienne. Fruit d'une étroite collaboration, née il y a un an déjà, entre un dessinateur artiste peintre, Yan Thomas, et un écrivain, René Gaudy, qui ont « vécu » pendant

trois mois avec le personnel de la ligne en explorant les terminus, les corps de garde, les loges de conduite... cette exposition présente un large extrait d'un livre édité par Albin Michel, dans la collection « jeunesse », joliment intitulé *Les dessous de la ligne 6* (prix public : 69 F). Toutes les planches couleurs sont ac-

compagnées d'un texte élaboré par l'écrivain René Gaudy. A l'occasion de la parution début avril de cet ouvrage, le groupe d'agents baptisé « la ligne 6 aime les enfants » a donc décidé d'offrir aux voyageurs un aperçu du talent de ces deux artistes. Cette initiative a pu se concrétiser grâce au concours de toute

l'équipe de l'unité spécialisée Réseau opérationnel commercial (ROC) du département Commercial. Cette exposition sur le quai en cache une deuxième située sous le viaduc de cette même station : une véritable visite guidée, effectuée à tour de rôle par trois agents de cette ligne (un agent de station, un

chef de manœuvre et un conducteur), fera découvrir aux voyageurs les différentes facettes des métiers d'exploitation. Elle se fera à l'aide de l'ensemble des illustrations issues du livre et montées sur panneaux, mais avec des commentaires écrits, réalisés cette fois par les agents eux-mêmes !



Jean Poret, à la gare routière de La Défense, aux côtés du réalisateur Jean-Pierre Mocky : c'était son avant dernier film, « Ville à vendre » sorti en février dernier sur les écrans.

## LE 10 MAI, PAVILLONS FÊTE SES 20 ANS

Le 1<sup>er</sup> mai 1972, le dépôt d'autobus de Pavillons-sous-Bois ouvrait ses portes, celles du Raincy se fermaient. Les bus avec leur personnel — machinistes, opérateurs de maintenance, encadrement — sont venus du Raincy, de Flandres, des Lilas, du Hainaut. Ainsi Pavillons était né... Aujourd'hui, le centre de Pavillons se voit confier l'exploitation de la première nouvelle ligne de tramway en Ile-de-France. Pour fêter les vingt ans de leur dépôt devenu centre, le personnel organise une journée portes ouvertes, le

dimanche 10 mai, à partir de 10 heures. Le matin : conduite sur des voitures TN4 prêtées par les STL, sur voitures écoles du Nouvel espace formation d'Aubervilliers, et sur voitures particulières anciennes mises à disposition par Daniel Roques, machiniste sur la ligne 147. A midi, possibilité de déjeuner sur place. L'après-midi, promenade en vieux bus et en tramway à Bobigny. Pour tous renseignements, s'adresser à René Conrod et à René Miquel. Tél. : (480) 4 26 36.

## LE TRAM S'EXPOSE

Le tramway, après ses premiers essais, fait encore parler de lui avec deux expositions qui se tiennent dans le métro, depuis le 4 février et jusqu'au mois d'avril. A la station Saint-Denis-Basilique, le « Tram est passé au crible », une exposition à caractère technique pour tout connaître, si ce n'est déjà fait, sur ce mode de transport.

A Pablo-Picasso sur la ligne 5, c'est le fonctionnement du tramway (poste de commande d'énergie, poste de commandement local, suivi de l'horaire, radio téléphone...) qui est présenté sous la forme de dessins. Une création signée Adolphe Delourme, responsable du bureau de dessin des Etudes de circulation (GS « Etudes et développement » - département BUS). L'idée de ce dessinateur, qui a déjà réalisé pour la RATP de nombreuses affiches, a été concrétisée par un membre de son équipe, Mauricette Rognié.



E.AROUNICOM-AY

## METRO ET TRAMWAY : MEME TOUR EN FOSSE

Un tour en fosse, équipement permettant de reprofiler les roues sans découpler les voitures, vient d'être installé à l'atelier de Bobigny (MRF). Sa particularité, il permet de reprofiler les roues du matériel de la ligne 5 du métro (MF67),

mais également celles du tramway et du prototype BOA. C'est le quatrième tour en fosse du métro, le RER en disposant également d'un quatrième, au nouvel atelier de Torcy ouvert en partie en décembre 1991, et maintenant pleine-

ment opérationnel. Précisons que l'atelier de Bobigny, ouvert en avril 1988 pour le matériel de la ligne 5, a fait l'objet, depuis octobre 1990, de travaux d'extension pour lui permettre d'entretenir le tramway.

## UNE EXPO A BELLIARD

● L'ADAAC (Association pour le développement des actions d'animation et de communication, créée à l'initiative d'agents du centre bus de Belliard), présentera une exposition sur le thème des transports à Belliard, le 16 mai, à l'occasion de la finale du Challenge bus 1992. Transports parisiens, transports de province, illustrés notamment par les transports d'Angoulême et l'intervention de la RATP (ingénierie et formation) en province avec des intervenants de l'Union des transports publics (UTP) et des transports d'Angoulême.

## LA BOUEE

● Pour lutter contre la toxicomanie, une nouvelle association est née à la RATP, La Bouée. Ses objectifs : aider les toxicomanes de la Régie, leurs conjoints ou leurs enfants à sortir de leur dépendance, participer aux démarches administratives nécessaires, et à la réinsertion sociale, veiller à la mise en place d'une prévention réelle et efficace.

La Bouée RATP, 141, bld Diderot - 75012 Paris, tél. : 40 48 79 88 / 79 95.



CHABROL/COM-AY

Le XV de France (maillot rouge, ici emmené par son capitaine Philippe Sella, s'est entraîné avec l'équipe de l'US Métro (maillot bleu) juste avant son match comptant pour le Tournoi des cinq nations à Murrayfield en Ecosse. Le résultat ne fut pas à la hauteur de la prestation des avants français qui ont pourtant malmené comme jamais le pack écossais sur ses terres. En revanche, l'équipe de l'US Métro a remporté la finale de l'Union sportive des cheminots de France face à l'équipe de la région Atlantique sur le score de 21 à 15, le 12 mars dernier à la Croix de Berny. Merci au XV tricolore !

