

Le ralentissement de la croissance économique, une situation financière contraignante, une conjoncture internationale incertaine, avec ses conséquences possibles sur les approvisionnements énergétiques, le renchérissement rapide de ces derniers, tout confirme, en ce début de 1980, que les années 1973-1974 n'ont pas seulement ouvert une parenthèse dans la croissance ininterrompue de la production, de la consommation, du bien-être, mais marquent bien l'entrée progressive dans une période à beaucoup d'égards nouvelle, qui se cherche encore, battant en brèche nombre de nos repères et de nos certitudes d'il y a peu.

Notre entreprise ne vit pas seule, mais se trouve intégrée dans cet environnement en pleine transformation qui impose des contraintes à son développement mais aussi lui offre des perspectives nouvelles.

Il est bien confirmé que le service public du transport est plus que jamais nécessaire à la ville. Tout en écartant l'hypothèse d'une véritable économie de pénurie, on peut raisonnablement admettre qu'un certain style de vie caractérisé par l'individualisme et l'insouciance à l'égard des coûts collectifs est révolu.

Le transport public, économe en énergie, en espace, protecteur de l'environnement, se trouve bien placé pour répondre aux besoins et aux désirs nouveaux. La RATP aborde en bonne condition cette nouvelle étape : elle recueille aujourd'hui les fruits de quinze années d'investissements et de créativité intenses qui lui ont permis d'offrir à sa clientèle des conditions de transport d'une qualité incomparablement meilleure que dans le passé et aussi de reconstituer presque partout une marge de capacité de transport.

L'année 1980, qui verra la mise en service de 13 km de réseau nouveau — métro et RER —, le quasi-achèvement du renouvellement des trains du métro, l'arrivée du nouveau matériel destiné à la ligne B, témoignera bien, avec des investissements supérieurs de 18 % à ceux de l'année précédente, de la bonne santé de l'entreprise.

Le développement se poursuit donc, malgré l'importance des réalisations récentes, mais le transport public urbain coûte cher à la collectivité : cette charge doit être supportable. Aussi, plus que jamais, notre développement doit-il être fondé sur une gestion stricte, qui est l'affaire des responsables à tous les échelons et de tout le personnel. Les réductions des coûts de fonctionnement, les opérations de productivité qui sont encore possibles au bureau, à l'atelier, à l'exploitation, doivent être réalisées, sans négliger la part revenant à l'indispensable progrès social, conduit dans un esprit de mesure et de solidarité.

Toutes ces actions sont clairement énoncées dans le plan d'entreprise de la Régie, que la majorité d'entre vous connaissent pour en avoir demandé le document, marquant ainsi, ce dont je me félicite, leur intérêt pour l'avenir de l'entreprise.

Vous savez donc qu'il n'est question dans ce plan qui, seul, engage la direction de la Régie, ni de régression du transport public, ni d'atteinte à l'intégrité d'une entreprise à laquelle je suis aussi attaché que vous.

C'est en vous demandant de ne pas prêter attention à certaines rumeurs contraires, aussi persistantes qu'infondées que je terminerai ces propos, en souhaitant, que la nouvelle année vous soit favorable ainsi qu'à vos familles.

Jacques Deschamps

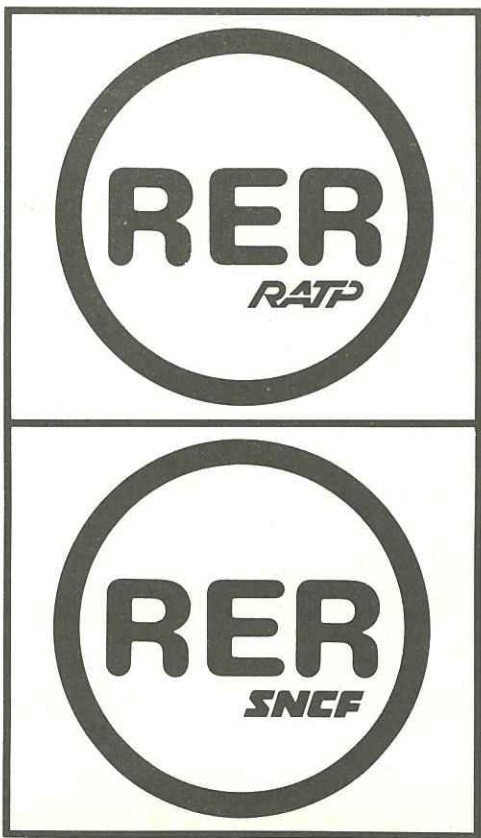
Meilleur ouvrier de France

+ 15 % : telle est l'augmentation du nombre des candidatures enregistrées depuis le concours de 1976. Mais cet accroissement des candidats en quantité, s'est également doublé d'une amélioration en qualité.

A cet égard les chiffres sont éloquentes : sur les 1 500 candidats répartis entre plus de 200 métiers, qui ont participé au Concours des meilleurs ouvriers de France 1979, 450 ont obtenu une médaille d'or et 250 une médaille d'argent.

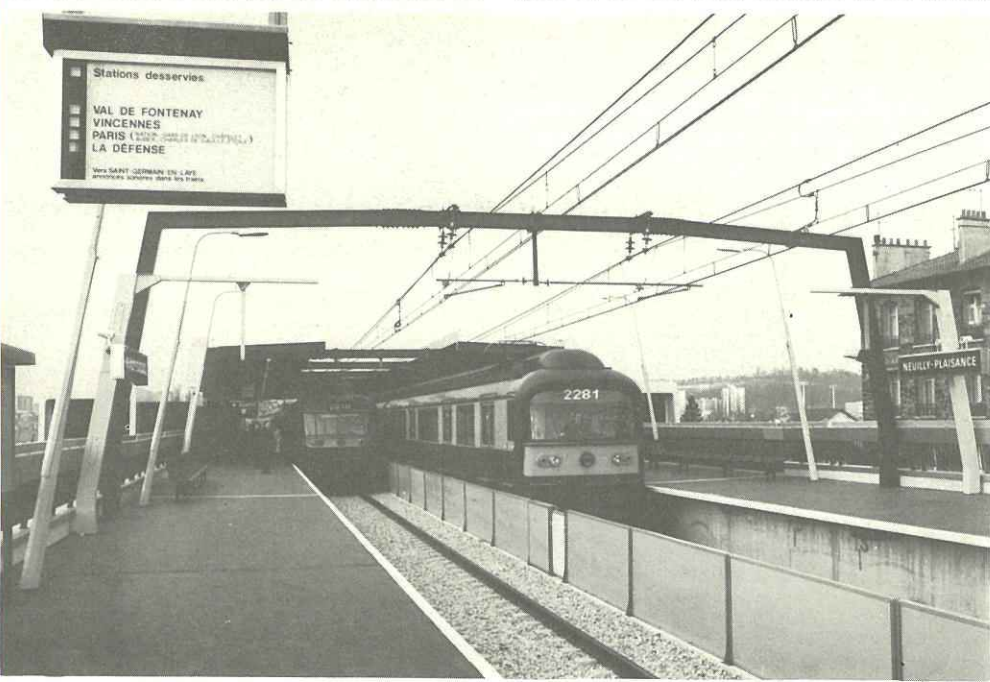
A en juger par les chiffres — 13 médailles d'or, 5 d'argent sur 54 candidats — les résultats « maison » ne démentent pas les statistiques nationales. Loin s'en faut. Une bonne « cuvée », en vérité.

LE RER, LA RATP ET LA SNCF



DU PREMIER RER AU PROJET D'INTERCONNEXION

Le concept de RER s'est précisé en deux étapes. Plus exactement, la notion de ligne régionale a précédé celle de RER. En 1956, après la décision de créer un centre d'affaires à La Défense, on s'interrogea sur le mode de desserte le plus adéquat, étant entendu qu'une liaison directe et rapide avec Paris était considérée comme une nécessité. L'idée de prolonger le métro fut vite écartée, car la solution n'était pas à l'échelle des be-



RATP-Ardillon

Réponses à quelques questions

Le RER est à l'ordre du jour. On se souvient de l'événement majeur que constitua, en décembre 1977, la constitution des lignes A et B, grâce à la jonction, à Châtelet-Les Halles, des branches est et ouest et de l'ancienne ligne de Sceaux. Dès lors, le RER cessait d'être un concept pour devenir un véritable réseau, inscrit sur le terrain.

Ce réseau s'est enrichi, depuis septembre 1979, d'une troisième ligne, la ligne C, née de la jonction des lignes SNCF de Versailles à Invalides et d'Orsay à Etampes.

« Entre les lignes » a régulièrement suivi pour ses lecteurs le développement de ce réseau complexe. Les cinq prochaines années seront jalonnées de réalisations : dès 1980, prolongement jusqu'à Torcy de la branche Marne-la-Vallée de la ligne A ; en 1981, la ligne B atteindra la gare du Nord, prélude à son interconnexion avec la ligne Roissy-Mitry de la SNCF ; en 1983-1984, les trains en provenance de la ligne SNCF d'Orly-la-ville pourront « descendre » jusqu'au Châtelet ; vers la même époque, une branche d'Ermont viendra se greffer sur la ligne C à Champ-de-Mars. Il est, en outre, très probable que l'actuelle ligne SNCF de Cergy-Pontoise deviendra une branche nord-ouest de la ligne A, à partir de Nanterre-Préfecture ; enfin, il est envisagé de réaliser, au-delà de 1985, une quatrième ligne, la ligne D, destinée à relier directement les banlieues nord et sud de la SNCF.

Toutes ces opérations vous seront naturellement présentées en temps utile dans notre journal.

Mais nous pouvons constater dès maintenant que notre effort d'information n'a pas été suffisant puisque vos questions traduisent une certaine incertitude sur la nature du RER, la raison d'être et la portée du projet d'interconnexion. A ces questions se mêlent parfois des inquiétudes sur l'avenir des personnels concernés ou sur celui de l'entreprise.

Nous voudrions tenter de répondre ici à ces diverses préoccupations.

soins et la saturation de la gare Saint-Lazare empêchait de faire fond sur une ligne de banlieue traditionnelle. Aussi reprit-on à cette occasion, en 1959, l'idée déjà ancienne d'une ligne est-ouest Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger, affranchie des handicaps du métro par l'adoption du grand gabarit et la limitation du nombre de ses gares dans Paris ; son objectif était, outre la desserte de La Défense, l'élimination d'un certain nombre de points noirs du système de transport : la saturation de la ligne 1 du métro et des gares SNCF de Saint-Lazare et de Lyon. Le projet, qui supposait le transfert à la RATP des lignes SNCF de Saint-Germain et de la Bas-

seille, à moderniser entièrement, fut accepté par les pouvoirs publics et les travaux du premier tronçon « Défense-Etoile » commencèrent en 1961.

En 1965, cette ligne fut intégrée par le schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) dans une vision plus globale, qui fondait véritablement le RER. L'objectif était de réaliser un réseau capable de desservir les cinq villes nouvelles et de casser l'urbanisation en « tache d'huile ». Cela, ni le métro, ni les réseaux de banlieue classiques ne le pouvaient.

Le métro, prisonnier de caractéristiques le vouant à un service de type urbain ne pouvait offrir ni une capacité de transport, ni une rapidité de déplacement suffisantes (petit gabarit des installations et des voitures, stations trop nombreuses limitant la vitesse commerciale).

Le chemin de fer de banlieue ne présentait pas de moins grandes lacunes : impossibilité de traverser Paris sans ruptures de charge, saturation de gares terminales situées pour la plupart aux frontières et non au cœur des quartiers les plus actifs, donc mauvaise diffusion des voyageurs dans Paris. Le schéma directeur proposa alors de réaliser après la ligne est-ouest, deux lignes nord-sud, afin d'obtenir un réseau original, ayant vocation à assurer l'unité de la région sur le plan des transports.

Situé à l'étage supérieur du système de transport, le RER assurerait à la fois des traversées complètes et rapides de Paris, des liaisons rapides avec les banlieues éloignées et les villes nouvelles, faciliterait les trajets directs entre ces dernières et des banlieues opposées.

Suite page III

Parez à virer

IV. Une famille à la mer

« Avis de tempête le 21 décembre : dépression 987 millibars se déplaçant nord-est en se creusant. Coup de vent ou tempête force 10 avec aggravation à force 11 sur les zones ouest Corse, ouest Sardaigne et nord Baléares. Mer très forte et grosse, visibilité inférieure à 3 miles ».

Somme toute, un bulletin météo banal, capté sur Radio-Marseille par Claude Balay, alors que Gulliver est bloqué à Port-Vendres depuis une dizaine de jours. Mais voilà... dans ces conditions pas question de hisser les voiles. Que cette halte nous laisse remonter un peu le temps, à

l'allure des chevaux de halage, pour retrouver Gulliver sur son canal, ce canal qui est un peu comme la rue d'un village — les éclusiers remplaçant les commerçants — dont la vie dépend de chacun et intéresse le plus grand nombre. Au fil de l'eau des noms colorés résonnent, évoquant des rencontres historiques ou gastronomiques : Cadillac, Meilhan, Fontet, Le Mas-d'Agenais, Buzet, Agen, Valence-d'Agenais, Moissac, Castelsarazin, Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne et enfin Port-la-Nouvelle.

Des dégustations de spécialités ponctuent le voyage ainsi que des comparaisons de crus ou de vignobles environnants. Mais quelques émotions aussi : une nuit, amarrés à un ponton sur la Garonne, dans le port de Cadillac, nos marins sont réveillés en sursaut : le bateau, mais aussi

Suite page IV



Claude Balay

Massy-Palaiseau : un atelier à la mesure de l'interconnexion

La circulation prochaine du matériel MI 79 sur la ligne B nécessite des infrastructures spécifiques d'entretien : un atelier de grande révision raccordé au réseau, un atelier de petite révision, un tour en fosse et un atelier de réparations accidentelles. Or, la réalisation complète de l'interconnexion RATP/SNCF, prévue pour 1983, verra la mise en service d'environ 120 éléments de 4 voitures de MI 79. La propriété de ce matériel se répartissant approximativement par moitié entre les deux entreprises, s'est posée la question de la responsabilité de l'entretien d'un parc de matériel à la fois important et nouveau.

Le bon choix

S'il était parfaitement envisageable que la RATP et la SNCF prennent chacune à sa charge l'entretien de son matériel, il est toutefois apparu plus judicieux, tant sur le plan technique que sur le plan économique, de confier cette tâche en totalité à l'une ou l'autre.

La SNCF ne disposant d'aucun atelier dans le nord de Paris susceptible d'accueillir le MI, son dépôt de Chapelle étant saturé, le choix se porta sur la RATP, moyennant bien entendu le paiement par la SNCF d'une redevance appropriée.

D'une part, pour les grandes révisions, le regroupement aux ateliers de Boissy s'imposait de toute évidence, étant donné leur grande capacité d'ores et déjà suffisante pour prendre en charge la totalité du matériel de la ligne B, les seuls dépenses à prévoir étant l'adaptation des installations au MI 79.

D'autre part, pour les petites révisions, la Régie devait de toute façon transformer son atelier de Massy pour lui permettre d'accueillir son propre parc de MI 79. Il lui fallait également compléter cet atelier par un tour en fosse et un atelier de réparations accidentelles. Et en utilisant pour l'ensemble du parc ces deux installations complémentaires, leur rentabilité se trouvait du même coup sensiblement améliorée.

Ainsi, tout bien pesé, la prise en charge de la totalité de l'entretien par la RATP est apparue comme la solution la moins coûteuse en investissement. Plus avantageuse a priori quant aux coûts de fonctionnement puisque se rapportant à une activité plus importante, elle permet, en outre, d'unifier l'entretien.

A la taille du train tricolore

Massy-Palaiseau, à la fois gare voyageurs, terminus, gare marchandises, lieu de garage et de nettoyage des trains, atelier d'entretien et abritant aussi de nombreux parcs techniques devait se préparer à connaître un second souffle en même temps que la ligne B et vivre dorénavant à l'heure de l'interconnexion.

Matériel MI 79 sur la voie d'essais. Au fond, à gauche, l'entrée de l'atelier.



Il a été prévu de réaliser l'aménagement complet des ateliers en deux étapes. La première, directement liée à l'arrivée du nouveau matériel, s'est achevée au mois de septembre 1979, tandis que la seconde qui prépare directement le projet d'interconnexion démarre au premier trimestre 1980 pour une durée de trois ans.

La première phase des travaux concernait l'entretien : la mise au point du MI 79. Ce matériel, dont il a été souvent question dans les précédents numéros d'« Entre les Lignes », se différencie notamment de l'actuel matériel RER par sa longueur : les éléments de 4 voitures font 104 mètres contre 75 mètres pour les éléments de 3 voitures du MS 61. Il a donc fallu mettre l'atelier de Massy à sa taille. D'où la nécessité d'allonger les voies sur fosses existantes tout en augmentant leur nombre puisque le parc de la ligne B va grossir sensiblement avec son prolongement à Gare du Nord : création de 6 voies sur fosse avec un allongement à 104 mètres du hall d'entretien à 4 voies et du hall de décaissage à 2 voies ; ce dernier étant transformé en hall d'entretien de 2 voies sur fosse.

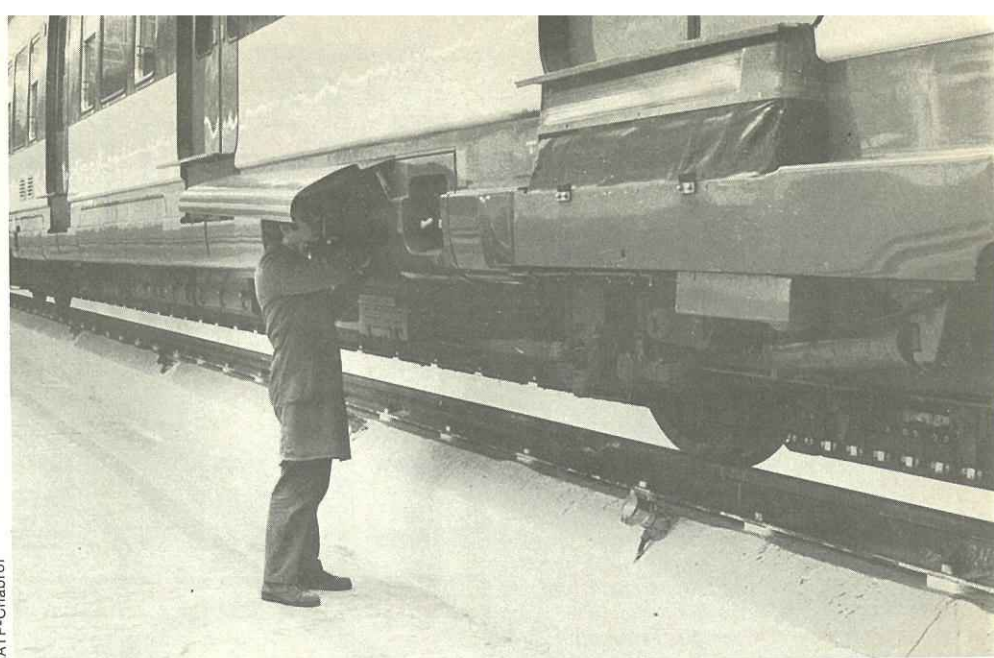
Cette première étape comprend également une augmentation des surfaces des locaux annexes (techniques et sociaux) grâce à un étage supplémentaire construit au-dessus des locaux existants.

Enfin, la mise au point d'un matériel nouveau, bi-courant, à performances élevées, ne peut s'effectuer que sur une voie d'essais de longueur suffisante, d'où la réalisation d'une voie de 1 300 mètres qui a exigé d'importants remaniements des infrastructures existantes. Depuis le mois d'octobre dernier, un prototype du train tricolore évolue sur cette voie, confronté à de nombreux tests et autres épreuves d'endurance pour être fin prêt à accueillir ses futurs voyageurs.

L'atelier de l'interconnexion

La deuxième étape de la transformation de l'atelier de Massy prépare la mise en service de l'interconnexion RATP/SNCF.

Elle comprend, outre la construction de 4 voies sur fosse supplémentaires (ce qui



Les nouvelles fosses permettent aux agents d'entretien de travailler debout.

porte à 10 le nombre de voies sur fosse), la mise en place de l'atelier de réparations accidentelles et du tour en fosses.

Le premier, doté de moyens de levage autonomes, doit permettre d'effectuer rapidement, sans interférence avec les travaux de petite ou de grande révision, les opérations nécessitant le levage des caisses.

Le tour en fosse, quant à lui, permettra le reprofilage des roues sans démontage des bogies. Au cours de ces dernières années, la Régie a été conduite, par suite de la sensibilité croissante des riverains vis-à-vis du bruit, à accroître considérablement la fréquence de cette opération. L'installation du tour en fosse, à côté de l'atelier de petite révision, facilitera par conséquent ce travail d'entretien des roues.

Ces deux réalisations situées au nord-est de l'atelier de petite révision éviteront d'envoyer à Boissy les trains à réparer ou à reprofiler, transfert pas très aisé pendant le service voyageurs et qui entraîne une immobilisation plus longue des trains accidentés. Enfin, pour

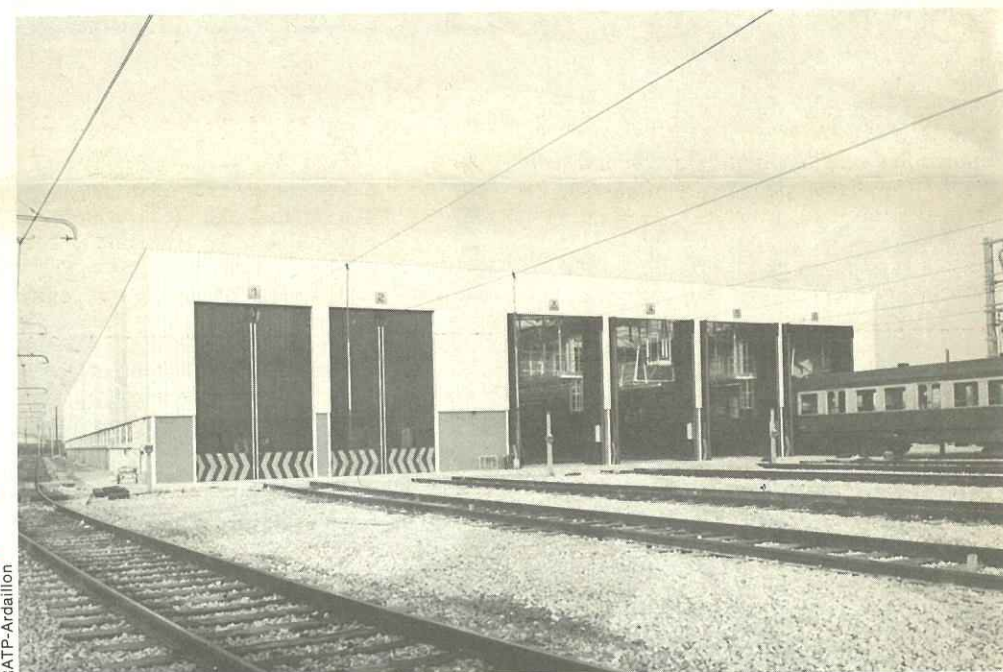
En 1983, l'atelier de Massy sera alors en mesure d'entretenir l'ensemble du parc de matériel interconnexion, à savoir les 120 éléments du MI 79.

Jaune et violet

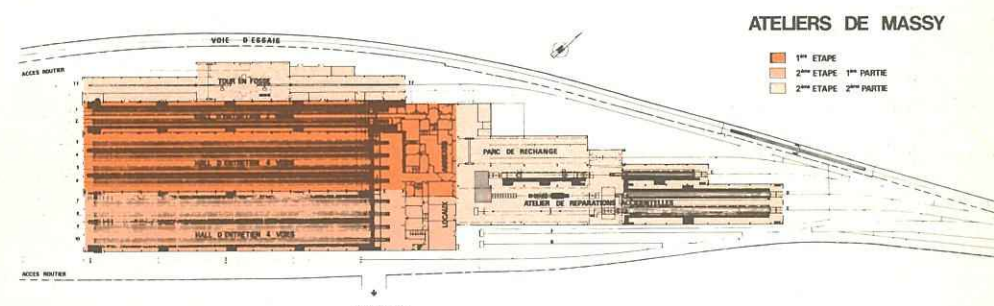
Cet atelier, sans être de conception révolutionnaire puisqu'il fallait partir d'un bâtiment existant, présente toutefois quelques caractéristiques intéressantes.

Les plus appréciées par le personnel devaient être sans conteste les dispositions intérieures du hall à deux voies avec ses quais surbaissés qui facilitent l'accès latéral aux coffres et aux bogies et, dans ce même hall, l'installation de poutres roulantes qui permettent de déposer les organes situés en toiture sur un élément formé, sans aucune manœuvre de découplage.

Voilà pour la technique. Sur le plan esthétique, la couleur a fait son entrée avec la



Entrée de l'atelier avec à droite le hall à quatre voies et à gauche celui à deux voies.



utiliser au mieux les surfaces disponibles à Massy, il a été décidé de réorganiser la gare de telle façon que les fonctions techniques soient distinctes de l'exploitation. Une partie du parc des services techniques a dû déménager, de même que la machine à laver devra être déplacée pour ne pas rompre le faisceau de voies d'accès à l'atelier.

peinture des halls, des passerelles et des portes où le jaune et le violet rivalisent de luminosité.

Enfin, un effort particulier concerne les installations sociales : restaurant, réfectoire, vestiaires et sanitaires ainsi qu'une salle de formation du personnel occupent le premier niveau.

Spécial retraités

Les cartes de famille d'ancien agent actuellement détenues par :

- des membres des familles des agents pensionnés,
- des titulaires d'une pension de réversion et, éventuellement, de leurs enfants à charge, seront périmées le 1^{er} octobre 1980.

Pour en obtenir le renouvellement, les intéressés sont invités :

- soit, à adresser à la Régie autonome des transports parisiens, direction du per-

sonnel, B.P. 70.06, 75271 Paris Cedex 06.

— soit, à déposer au bureau des titres de circulation, 29, boulevard Richard-Lenoir, 75011 Paris,

si possible avant le 15 avril 1980, une photographie, format identité (3,5 x 4 cm) de chacun des ayants-droit, comportant au verso leurs nom et prénom ainsi que le numéro de pension du demandeur.

Les nouvelles cartes, valables pour la période s'étendant jusqu'au 1^{er} octobre 1982, seront expédiées par voie postale dans le courant de l'été au domicile de leurs titulaires qui pourront les utiliser dès leur réception.

LE RER, LA RATP ET LA SNCF

Suite de la page 1

Les réseaux de banlieue prenaient dès lors en charge les dessertes sectorielles, le métro, modernisé et prolongé en proche banlieue, assurait la desserte maillée de la zone dense d'urbanisation continue, tandis que l'autobus se voyait confié le porte à porte et le rabattement sur les réseaux ferroviaires.

Le projet d'interconnexion est ensuite venu modifier la physionomie première de ce RER qui devait être totalement indépendant des autres réseaux. Remarquons d'ailleurs que ce sont les moyens proposés par le schéma directeur de 1965, mais non ses objectifs qui ont été modifiés. Pourquoi cette nouvelle orientation ? En fait, l'ampleur des travaux souterrains à réaliser — pratiquement trois tunnels à grand gabarit d'une vingtaine de kilomètres chacun — fit rapidement mesurer l'importance des délais de réalisation et des coûts de ce premier RER. D'autant plus qu'on pouvait redouter l'utilisation insuffisante de ces infrastructures conçues comme un réseau pratiquement nouveau et indépendant de tous les réseaux ferroviaires existants. Aussi la RATP et la SNCF proposèrent-elles en 1972 à l'Etat et à la Région de limiter le nombre des ouvrages à construire dans Paris et d'en prévoir l'utilisation intensive par l'interconnexion des premières lignes régionales (lignes de Saint-Germain à Boissy et ancienne ligne de Sceaux prolongée au Châtelet et à Gare du Nord) avec certaines lignes SNCF, choisies parmi celles qui permettraient d'atteindre les objectifs assignés au RER et rappelés plus haut. Cette nouvelle conception devait être intégrée, en 1975, dans le nouveau schéma directeur.

LE «STATUT» DU RER

Avec ce projet, l'appellation RER n'est plus la propriété exclusive de la RATP, mais devient commune aux deux transporteurs et se traduit par un sigle associé aux sigles SNCF et RATP, en fonction de la propriété, par exemple, d'une gare ou d'un train déterminés. La désignation « RER » résulte désormais d'un accord entre les deux entreprises : elle est donnée aux lignes régionales à grand gabarit traversant Paris, qu'elles appartiennent à la RATP ou à la SNCF : *sigle commun, mais responsabilités et domaines distincts*. Ces lignes peuvent se situer sur des infrastructures appartenant exclusivement à l'une ou à l'autre entreprise ou se développer successivement sur les infrastructures de l'une et de l'autre.

La notion de RER déborde donc celle d'interconnexion et une ligne « indépendante », purement SNCF, comme la ligne C, relève depuis septembre 1979 du RER parce qu'elle en présente les caractéristiques. En revanche, une ligne interconnectée est toujours une ligne RER.

Les trains RER peuvent, sur certains itinéraires, passer du domaine RATP à celui de la SNCF et inversement : c'est même là l'essence de l'interconnexion.

Il ne s'ensuit nullement une banalisation des infrastructures : des trains SNCF circuleront dans des tunnels centraux appartenant à la RATP ; les trains RATP passeront à Gare du Nord, ouvrage dont la SNCF a la propriété ; à Gare de Lyon, la RATP conservera tous ses droits sur l'ouvrage actuellement en service, cependant que la nouvelle gare de banlieue souterraine qui lui est superposée sera naturellement propriété de la SNCF (cette dernière gare aura d'ailleurs un double usage : gare de passage pour la ligne D du RER, gare terminale pour les autres lignes de la banlieue sud-est).

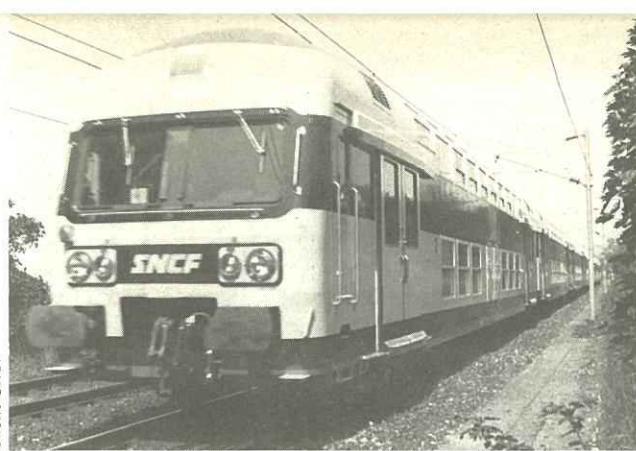
Chaque entreprise conservera donc son *domaine propre* et il n'y aura aucune confusion de responsabilité au plan de l'exploitation, de l'entretien des installations, etc.

Les trains seront placés sous le contrôle d'exploitation de l'entreprise dont ils traverseront le domaine. Naturellement, des procédures communes seront définies pour la solution des incidents.

De même, sur les lignes interconnectées, la SNCF et la RATP détermineront ensemble les horaires et les missions des trains, les heures de début et de fin de service, etc.



RATP-Thibaut



Cliché SNCF



RATP — Gallard

La question de l'utilisation ou non des conducteurs au-delà du domaine de leur entreprise n'est pas encore tranchée, les deux solutions étant concevables.

Quant à l'entretien du matériel roulant, il est réglé, sur les lignes interconnectées, par l'accord des deux parties.

Il est ainsi convenu que la totalité du parc en service sur la ligne B sera entretenu dans les ateliers de la RATP.

On voit que les deux entreprises conservent des responsabilités distinctes et que le RER ne présage absolument pas l'absorption, par l'une d'elles, d'un secteur d'activité attribué à l'autre.

POUR LE VOYAGEUR, UNE PERCEPTION UNIQUE

Mais naturellement, la RATP comme la SNCF doivent harmoniser leurs actions pour que la clientèle ait bien le sentiment d'utiliser le même réseau, qu'elle emprunte des lignes SNCF, RATP ou interconnectées. Un protocole a été signé à cet effet en mars dernier par les deux directions générales.

Les deux entreprises s'efforceront de promouvoir sur ces lignes un service attractif et un niveau de prestations homogènes. C'est ainsi que, par exemple : sur une ligne RER exploitée en totalité par la même entreprise, les cadences devront être au même niveau que sur celles exploitées en commun. Les partenaires se fixent pour l'avenir un objectif identique de confort : la proportion des voyageurs assis devra être de l'ordre des deux-tiers sur les branches extérieures et le taux de charge moyen ne devra pas, à terme, dépasser 4 voyageurs debout par m² sur la section la plus chargée. En heure creuse, la fréquence minimale des trains est fixée à un quart d'heure jusqu'à 15 km de Paris, à une demi-heure au-delà.

De même, les matériels roulants ne sont pas nécessairement identiques. Ils doivent cependant répondre aux mêmes critères de qualité, dont le MI 79, matériel commandé en commun par la RATP et la SNCF pour ré-

pondre à certaines contraintes techniques, est le symbole. C'est ainsi que les trains Z seront réformés sur la ligne B et que la SNCF a décidé d'introduire les trains à étage sur la ligne C et sur la ligne D. Après l'interconnexion ouest, les missions Cergy-Pontoise seront assurées, sur la ligne A, par du matériel MI 79, qui coexistera ainsi avec les actuels trains MS 61. Si les divers matériels doivent atteindre le niveau de performance et de qualité exigé par le RER, il n'est pas apparu pour autant nécessaire d'imposer l'uniformité du matériel roulant.

La signalétique sera harmonisée dans les gares. Enfin, et ce point est essentiel, une tarification commune sera appliquée à l'ensemble des lignes du RER, les mêmes techniques de distribution et de contrôle étant introduites. Cette année, la ligne C accèdera à la tarification RER et le contrôle automatique sera étendu sur la ligne B.

* *

Tels sont les principes de gestion du RER : un réseau commun dans sa conception, son organisation générale et son régime d'exploitation ; des lignes exploitées, les unes en commun, les autres séparément, la règle de la domanialité permettant dans chaque cas de distinguer clairement les responsabilités ; un personnel demeurant attaché à son entreprise d'origine. La réalisation du RER a été l'occasion d'un rapprochement entre les deux principaux transporteurs de la région parisienne : un enrichissement mutuel est né de la confrontation des points de vue, qui ne pouvaient, bien légitimement, coïncider sur tous les plans, l'expérience des deux entreprises étant différente. Le rapprochement des deux partenaires s'est effectué dans le respect absolu de l'un par l'autre, les dirigeants de chaque entreprise ayant veillé soigneusement à préserver l'intégrité de leur domaine et de leur champ d'action.

Le résultat est la construction d'un réseau certes complexe, mais à la mesure de la complexité des problèmes de transport en région parisienne. Le pragmatisme de cette démarche est sans doute le meilleur gage d'une bonne adaptation aux réalités actuelles.

Un pool pas comme les autres

Une expérience originale a été menée dans un pool de dactylographie de la direction du personnel. Expérience qui visait à améliorer les conditions de travail grâce à la mise en place d'une nouvelle organisation de celui-ci. Cette opération s'inscrit dans une plus large réflexion sur la recherche d'une amélioration des conditions de vie au travail, à savoir les conditions matérielles, le contenu et l'organisation du travail mais aussi les relations entre les personnes.

L'expérimentation de ces principes a été déclenchée par une question d'un représentant du personnel qui mettait en cause les conditions matérielles et l'intérêt du travail dans les pools de dactylographie.

Pour ceux qui ne sont pas familiarisés avec le travail administratif, rappelons qu'un pool se présente généralement comme un grand bureau où arrivent chaque jour des pages et des pages de manuscrits et autres formulaires qu'il faut taper à la machine, souvent assez rapidement car, c'est bien connu, tout est toujours urgent.

Un malaise général

Le pool du sixième étage des Grands-Augustins présentait ces caractéristiques, mises à part les dimensions du bureau, plutôt réduites, ce qui n'arrange rien lorsqu'une dizaine de machines crépitaient en même temps. Treize personnes y étaient installées : la responsable du pool, séparée de ses employées par une cloison vitrée, son adjointe et 11 dactylos.

Chaque jour, le travail s'organisait de la façon suivante : l'enregistrement des documents effectué, le chef de bureau et son adjointe répartissaient le travail de frappe le plus équitablement possible entre les dactylos ; puis les feuilles dactylographiées revenaient chez la responsable du pool, qui relisait et faisait procéder aux corrections éventuelles avant de remettre le travail au rédacteur du manuscrit.

Au bout du compte, une organisation trop rigide aux yeux des dactylos qui lui reprochaient de donner à leur travail un caractère répétitif que la non relecture accentuait, et où la marge d'initiative était extrêmement faible.

Pour la direction du personnel, la mise en place d'une nouvelle organisation dans ce bureau passait par une participation à tous les niveaux, concrétisée par des réunions avec toutes les dactylos du pool et des interviews individuelles de l'ensemble des personnes concernées par le futur aménagement.

Les modifications

A l'issue de cette période de réflexion et d'analyse de la situation, une proposition de plan de réorganisation a été soumise aux dactylos. C'est en février 1979 que le projet prenait forme.

Première nécessité : améliorer les conditions matérielles grâce à un aménagement des locaux. Une cloison sépare maintenant le bureau de la responsable du pool de celui des dactylos. Un revêtement de sol et des peintures aux couleurs plus agréables et choisies par les dactylos elles-mêmes contribuent à améliorer le cadre de travail.

En ce qui concerne les tâches proprement dites, si le contenu du travail n'a pratiquement pas changé (il émane évidemment toujours des mêmes services), c'est plutôt son organisation qui a évolué pour devenir plus souple. Le bureau est maintenant divisé en trois groupes de quatre personnes, dont la responsabilité a été confiée à des « animatrices ». Ce sont ces dernières qui reçoivent et répartissent le travail en trois parts à l'intérieur de leurs groupes respectifs qui s'organisent pour se laisser le temps de procéder à la relecture. En outre, chaque dactylo a la possibilité de contacter le rédacteur du document qui lui a été confié pour demander d'éventuelles explications. Au total, un travail plus vivant où chacune a plus de responsabilités et « participe



RATP-Chabrol

davantage à la vie de bureau » car chaque groupe « organise son propre travail ».

Le rôle du chef de bureau a également évolué. Elle a maintenant la responsabilité du pool voisin et son activité relève davantage de la gestion du personnel que d'un commandement direct sur le travail de ses employées qui lui font chaque semaine un rapport sur l'activité du bureau.

o o

A l'origine, cette nouvelle organisation devait être testée pendant trois mois. Mais l'expérience s'est prolongée et semble être maintenant définitive, un an après. N'allez pas croire toutefois que tout est parfait. Le souhait de faire un « travail complet de A à Z », difficilement compatible avec la notion de pool, n'a pas été complètement exaucé, même si la re-

lecture du travail par les dactylos elles-mêmes leur donne le sentiment d'une tâche accomplie de façon plus globale. De plus, si le bureau est plus agréable, le bruit persiste, on n'a pas pu repousser les murs et il n'a pas été possible de faire des petits bureaux séparés comme les dactylos l'avaient demandé au départ, « on est toujours dans un grand pool ».

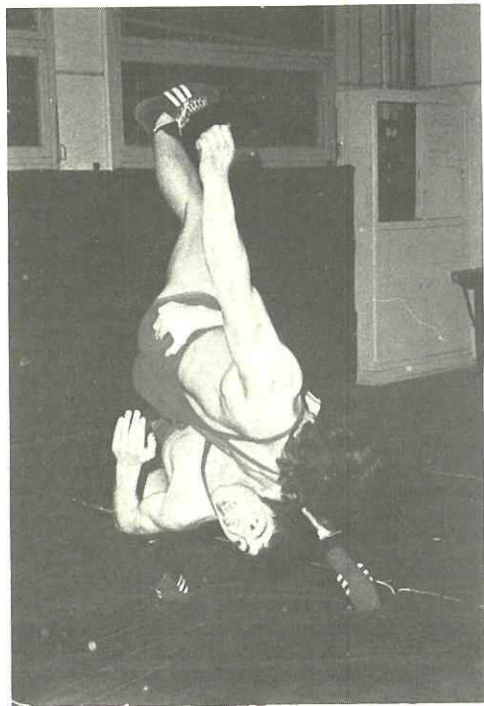
Pourtant, malgré ces réserves, le bilan reste positif et il n'est pas question de revenir en arrière. D'ailleurs, les dactylos du pool de réserve voisin demandent que leur bureau fonctionne de la même façon. Il faut savoir que presque toutes les dactylos embauchées à la Régie passent par ce pool de réserve de la direction du personnel avant toute affectation ultérieure. La première impression n'est-elle pas très importante lorsqu'on découvre une entreprise ?

La lutte

La lutte gréco-romaine n'a rien de grec ni de romain. Certes, elle remonte aux temps les plus anciens — puisqu'elle figurait aux Jeux Olympiques dès la XVIII^e olympiade — mais les combats d'alors évoquaient plutôt la lutte libre d'aujourd'hui. Les origines de la lutte libre sont extrêmement lointaines puisqu'elle était à l'honneur dans la Grèce et l'Égypte anciennes comme en témoignent d'innombrables pièces. Les formes locales — ou folkloriques — de ce sport qui peut se réclamer de la tradition antique nous conduisent dans le monde entier. Quelques arrêts pour découvrir les luttes turques « à l'huile » ; les luttes « au caleçon » qui ont contribué à la haute réputation des Suisses dans le monde de la lutte libre ; les luttes japonaises dont les adeptes — ces montagnes humaines de 200 kg — constituent depuis 20 siècles dit-on, une race à part et une corporation jalousement gardée ; la lutte bretonne qui eut les honneurs de l'histoire, puisqu'elle fut l'occasion du premier succès de Bertrand du Guesclin et que c'est « par un tour de Bretagne » que François 1^{er}, au Camp du Drap d'or, tomba son hôte Henri VIII de peu diplomatique façon.

Pourtant, cette empoignade sans chocs qu'est la « gréco-romaine » est née en France et c'est elle qui fut la première codifiée. Elle a été sinon conçue, du moins lancée par un ancien grognard de l'Empire, un certain Exbroyat. Savait-il qu'il rénovait la coutume d'un terroir voisin ? On peut en douter... mais il reste que dans les commentaires, en latin, du voyage du baron de Rossmat, publiés en 1577, on lit que, lors de sa visite à la cour de Charles le Téméraire, un seigneur tchèque de sa suite défia à la lutte le champion du pays. Ignorant les usages locaux, l'étranger demanda s'il fallait lutter nu. On se récria, et on lui expliqua que la coutume bourguignonne était de garder ses vêtements et qu'on ne devait pas saisir l'adversaire au-dessous de la ceinture. Exbroyat fonda avec les frères Marseille une baraque ambulante ; après le Midi de la France, Paris était conquis vers 1845 et la lutte devint un des spectacles à la mode.

Les prises de lutte gréco-romaine se retrouvent dans la lutte libre. Pour vaincre il s'agit de faire toucher terre simultanément des deux épaules à l'adversaire qu'on ne doit jamais projeter à terre mais déposer en accompagnant la prise. A la fin du siècle, toutes les grandes capitales avaient leur tournoi ; mais le Championnat du monde, organisé à Paris à partir de 1898, restait le plus prestigieux. La première fédération nationale fut fondée en 1913.



ENTRE les lignes

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins 75271 Paris Cedex 06.
Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71.
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopo
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Chantal Naar, Martine Pelletier.
Conception SVB/Souchal/Van Bever
Imprimerie L'Avenir Graphique
325, rue de Charenton, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
P. Aguiló, J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, B. Laurin, G. Lucie, Atelier photographique RATP

Les lutteurs se répartissent en 8 catégories déterminées par le poids : des poids mouches (52 kg) aux poids lourds (au-dessus de 87 kg). La lutte figure au nombre des épreuves des Jeux Olympiques et des Championnats du monde. Elle est pratiquée dans tous les pays : URSS (3 millions de licenciés), Bulgarie, Turquie, Iran, USA ; la France compte 10 000 licenciés.

A L'USMT

La section qui a été créée en 1928, compte parmi les meilleures de France. Depuis lors, la section a obtenu plus de 80 titres de champion de France ; elle peut s'enorgueillir de compter 5 sélectionnés olympiques : 1932-Los Angeles : Chasson ; 1948-Londres : Charles Kouyos Liamis (médaillé de bronze), Jean Leclère (4^e), Faloux et Bruneau. Aux Championnats d'Europe — lutte libre — Chasson s'illustre en 1930 (médaillé de bronze) et 1931 (médaillé d'argent) ; en gréco-romaine, Bouazzat remporte la médaille de bronze en 1935. Jean Leclère (TB), (médaillé d'argent aux Jeux Méditerranéens en 1955) reçoit la ceinture d'or de la FFL pour son palmarès : 13 fois champion de France, 23 fois champion d'Ile-de-France, et 3 fois sélectionné aux J.O., il fut un exemple pour tous. Plus près de nous, Christian Boetsch a remporté le titre de champion de France juniors en 1976 et seniors en 1977. Comptant 80 adhérents, dont 30 à l'école de lutte, la section se classe 4^e sur 33 clubs en Ile-de-France et 3^e sur 13 clubs FSGT Ile-de-France/sud. La création de l'école de lutte du mercredi après-midi a permis à de nombreux jeunes de découvrir ce sport complet et de participer aux tournois et championnats. Ils seront peut-être les champions de demain, parmi eux, citons Marc et Franck Lemeur, Kamel Mammeri et Luc Cusi.

Entraînements :
Mardi, jeudi de 18 h 30 à 20 h 30
Mercredi de 14 h 30 à 16 h 30

Responsable et entraîneurs :
M. Louis François
M. Daniel Descamps Tél. : 371-56-40 (dom.) 9015 (intérieur)
Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, M. Descamps se fera un plaisir de vous répondre et de vous faire visiter la salle d'entraînement située 77, rue du docteur Arnold-Netter, dans le 12^e.

Derniers résultats :

Tournoi cadets-juniors FFL : en juniors, Kamel Mammeri se classe 2^e (57 kg) et Marc Lemeur premier (62 kg) ; en cadets, Hamid Mammeri prend la 2^e place des 52 kg et Franck Lemeur enlève la première place en 60 kg. Métro 1^{er} par équipe.

Tournoi de 1^{re} série gréco-romaine : chez les 62 kg la première place revient à Fard Salehi, tandis que Daniel Descamps remporte la catégorie 74 kg. Par équipe, le Métro termine second.

FSGT

Franck Lemeur (cadets-57 kg) et Marc Lemeur (juniors - 62 kg) sont champions d'Ile-de-France lutte libre et sélectionnés au Championnat de France.

D'autre part, en Coupe de France des clubs, l'U.S.Métro est qualifiée pour le 3^e tour.

En bref



Alpin : le Challenge du rail, disputé le 5 janvier à Courchevel a permis de constater que l'équipe se porte très bien, tant en individuel — où, Patrick Berthonaud enlève la 3^e place en géant, la 5^e en spécial et la 2^e en combiné — qu'en équipe où elle se classe 3^e (classement 3 hommes + 1 dame), 2^e au classement sur 4 hommes et enfin vainqueur du slalom parallèle (4 hommes).

Fond : à l'issue du Championnat de Paris, épreuve courue sur 15 km, Claude Leroy se classe 17^e tandis que Pascal Rambaud et Jean-Claude Defaut, Jean-Michel Piermé et Gérard Luche obtiennent les 22^e, 26^e, 27^e et 30^e places sur 103 participants. Un beau résultat d'ensemble qui confirme la progression constante du niveau de l'équipe. Cela se passait aux Rousses, le 20 janvier.

Dans la catégorie des cadets, Jean-Marc Etcheberry remporte le titre de champion de Paris.

En Biathlon (tir et ski de fond), 4 coureurs du club ont participé aux Championnats de France, à Peisey-Nancroix (11-13 janvier), par une température de — 20° ! Bonnes performances réalisées par Claude Leroy (26^e), Pascal Rambaud (28^e), Bertrand Chabrol (31^e) et Michel Ambroise (32^e).



Le Challenge Salomon réunissait cette année 70 participants en seniors, le 8 décembre dernier, au stade de la Croix-de-Berny.

La victoire revient à Jean-Marc Guyot (service FE), après une course très animée, devant des athlètes belges ; Alain Bouiller, Daniel Ray et Luc Hvala se classent respectivement 4^e, 6^e et 7^e. L'U.S.Métro l'emporte par équipe devant Namur. En cadets, l'école technique est victorieuse ; Jean-Louis Jallet, de son côté, remporte le cross vétéran.



Daniel Ray, après l'effort ; son but est de réaliser une saison hivernale aussi réussie que sa saison d'été.

Aux Championnats départementaux, les seniors se classent seconds par équipe avec Jean-Luc Guyot (5^e), Gilbert Bessièrès (6^e), Daniel Ray (9^e) et Alain Bouiller (12^e).

Les Championnats régionaux ont vu les brillantes 2^e places de Gilbert Bessièrès en seniors et Jean-Louis Jallet en vétérans. Pour ces athlètes comme pour leurs camarades l'objectif majeur demeure les Championnats de France à Vichy.



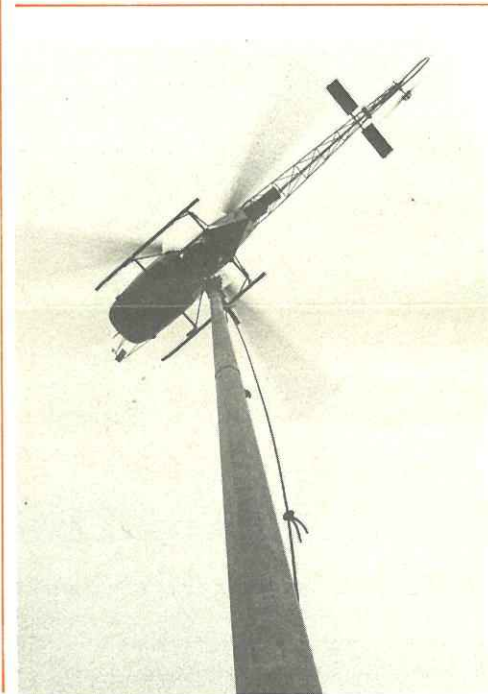
La saison 79 se termine bien grâce aux résultats enregistrés par la section tant en cyclocross qu'en cyclotourisme.

C'est ainsi que Christian Luc enlève 2 victoires à Carrières, puis à Châtenay-Malabry.

Au cyclo-cross P. Rondot, en seniors, la 2^e place revient à Raviel ; en juniors, Lesault se classe 3^e devant Lebigot (6^e) ; chez les dames, un triplé « maison » avec Noëlle Merpault (1^{re}), Chantal Colonna (2^e) et Chantal Chapuis (3^e).

Par équipe l'USMT remporte de nombreuses places d'honneur.

En Coupe de France de cyclotourisme, l'U.S.Métro se classe seconde avec 643 points ; derrière l'A.S. Basse-Seine (165 points) ; il est à noter que depuis 1954, la section cyclo s'est illustrée 14 fois à la 1^{re} place et 12 fois à la deuxième.



Pleins feux

Le stade de la Croix-de-Berny n'est plus dépendant du roi Soleil. Un astre, tout aussi lumineux, mais électrique celui-là, pourra désormais le faire briller de mille feux. Eclairage dont l'installation était loin d'être banale, comme en témoignent nos photos.

Parez à virer...

Suite de la page 1

le ponton, bougent violemment. Encore un coup du « mascaret » ! — cette vague qui remonte le fleuve avec plus ou moins de violence selon les marées. Ouf !

Tout au long du canal, la vie s'écoule au ralenti, au rythme des écluses et des péniches. Que de beauté, de souvenirs et de rencontres avec les bateliers, es éclusiers et d'autres bateaux de plaisance. A Moissac, par exemple, rencontre avec des Suédois qui partent pour le tour du monde sur un bateau de 7 mètres. Lou, le petit suédois, n'a pas tardé à conquérir le cœur de Marion, qui l'aime « comme un papa ». Si Neptune y consent, ils passeront Noël ensemble aux Baléares.

L'arrivée à Port-la-Nouvelle, le 24 novembre, allait tirer l'équipage de cette douce léthargie : il fallait tout préparer pour amarrer le bateau. Le 29, c'est le départ... pour une courte distance d'ailleurs, car le moteur tombe en panne et force Gull ver à l'arrêt à Canet. La grande révision effectuée (il a fallu procéder au démontage complet, une fois de plus), le cap est mis sur Collioure et Banyuls. Hélas, c'est le pilote automatique qui fait des siennes et abandonne le

skipper en chemin : retour à Port-Vendres où Claude va bricoler une réparation de fortune, obligé de limer et de découper des éléments électroniques pour les loger ! Enfin ça marche et c'est le principal. Un vrai miracle.

Le mauvais temps s'est donc installé et même dans le port, le ressac est très violent. Marielle et les enfants commencent à ressentir le mal de mer. Claude occupe ses journées à modifier le bateau : il transforme une couchette tribord en soute à provisions, modifie le pied du mat afin de rendre les prises de ris — permettant de diminuer la surface de voile par mauvais temps — plus faciles.

Les premiers contacts avec la Méditerranée en hiver la font un peu redouter : avec des vents soit très violents, soit absents, des changements très brutaux, la navigation est parfois difficile. Ce n'est que le 24 décembre que les voiles sont hissées. Noël sera fêté à Cadaquès, en Espagne. Le réveillon et le repas de fête permettront d'attendre la distribution des cadeaux tant attendus. Les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas, les nuits sont très froides. Le vent souffle assez fort poussant Gulliver à la vitesse de 8 nœuds. La pluie rend la visibilité très mauvaise, la Costa Brava — pourtant à 500 mètres — s'étire dans un léger brouillard. Lou devra encore attendre Marion...

