

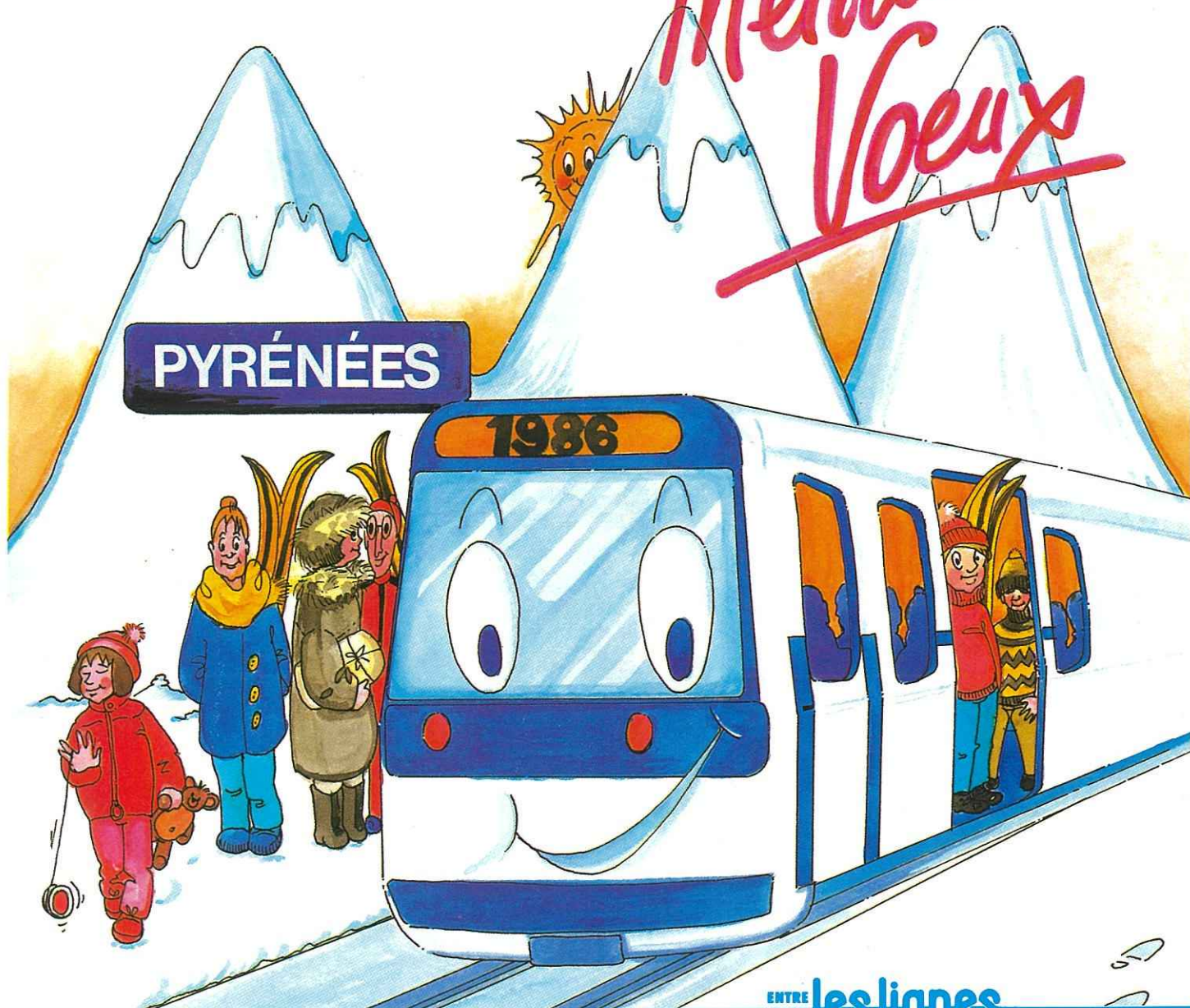
ACC

ENTRE les lignes

**TUBE :
LE RÉSEAU
VIDÉO**

RATP

Meilleurs Voeux



N° 88
Janvier 1986

SOMMAIRE

COUVERTURE :
RATP - Chabrol

3 Éditorial

4 Carte bleue :
Payez vous le métro.

5 Le PCC de la ligne B

9 La RATP dans les écoles

11 Le budget d'investissement

13 Tube :
Le Transport Vidéo

18 La journée d'un délégué
départemental

20 Le lorry moteur de la voie

22 La décentralisation
dans les dépôts

24 Johnny dans le métro

25 La chronique du Conseil

26 Actualités-Sport

Dernière : RATP-CPA
Le métro en flagrant Delhi :
L'Inde danse dans le métro.

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchart, Jacques Marion,
Christian Chaumereuil.

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

Maquette : Triangle Création.

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



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

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

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre
les lignes* n'engagent que la res-
ponsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités ap-
partenant à des organismes exté-
rieurs ne sauraient engager la
RATP.

POUR QUE L'ANNÉE SOIT BONNE !

A chacun d'entre vous, actif ou retraité, ainsi qu'à vos familles, nous présentons nos meilleurs vœux pour cette année 1986.

L'année qui vient de s'achever a permis à la RATP de poursuivre son développement, dans des conditions marquées par un environnement économique encore difficile. Le trafic a continué à croître. Les services ont été développés, notamment sur le métro avec la mise en service de deux prolongements de lignes à Villejuif et Bobigny et, sur le RER, avec une nouvelle étape de l'interconnexion et l'arrivée accrue de matériel moderne.

Pour la vie de l'entreprise et les agents, il faut surtout retenir la mise en place des nouvelles institutions représentatives du personnel et l'extension de l'expression directe.

1985 a vu notamment la mise en chantier de deux opérations majeures pour la modernisation de l'entreprise : la restructuration des activités de nettoyage et le développement du réseau de vidéocommunication.

L'année 1986 se situera dans le prolongement de ces efforts. Les moyens dont nous disposons et qui sont inscrits dans les budgets d'exploitation et d'investissement permettront la poursuite et l'engagement concret de ces deux grandes opérations, ainsi que le début des travaux du prolongement de la ligne 1 vers La Défense et du tramway Saint-Denis - Bobigny. Les effectifs supplémentaires obtenus permettront le renforcement de la lutte contre la fraude et la surveillance des couloirs d'autobus parisiens.

Nous aurons ainsi la possibilité d'accroître l'efficacité de l'entreprise, condition de son développement et de sa capacité à assurer sa mission de service public.

La RATP se modernise. C'est, pour elle et pour chacun de ses agents, une chance à saisir. Il est compréhensible que devant des mutations importantes, des transformations dans l'organisation de l'entreprise, naissent des craintes et des appréhensions. Nous devons en discuter tranquillement et profondément avec le souci primordial du service à rendre aux voyageurs. Évitions, en effet, d'opposer les intérêts des uns et des autres. Tout ce qui intéresse chacun de nous concerne aussi les usagers du service de la RATP. N'oublions pas que la RATP n'a de justification qu'à travers la qualité du service qu'elle rend.

Effectivement, la RATP ne peut avancer qu'avec l'ensemble de ses agents. C'est pourquoi, à l'aube de cette nouvelle année, nous voulons réaffirmer clairement que la concertation, notamment sur les objectifs à atteindre, est la règle d'or du dialogue social dans l'entreprise et la clef de la solidarité. La modernisation n'a de sens, et ne se fera que si chacun y trouve sa place. C'est pourquoi les efforts importants que l'entreprise consacre à la formation seront poursuivis, visant un développement de la qualification, élément majeur du progrès social.

En 1986, nous voulons aussi faire aboutir la réflexion sur le financement de la Régie, dont le budget marque une première concrétisation.

C'est donc une année importante qui s'ouvre, pour la RATP, pour ses agents, pour le service public. Nous ferons en sorte, avec vous, qu'elle se situe dans le prolongement des efforts entrepris ces dernières années.

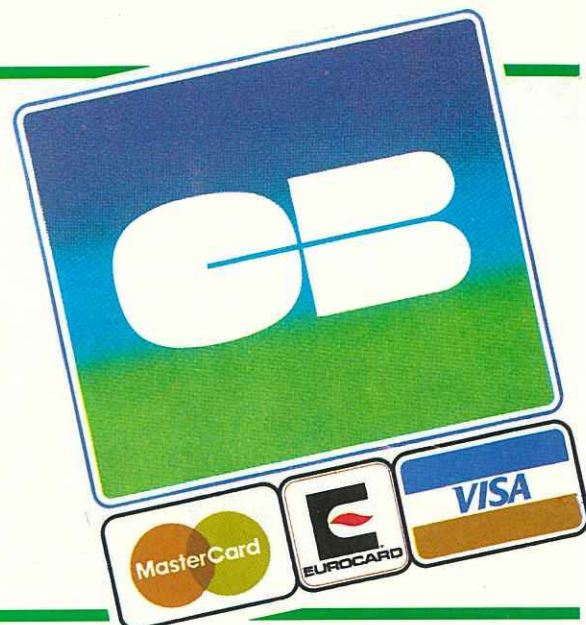


Claude QUIN
Président



Michel ROUSSELOT
Directeur général

Payez-vous le métro... (avec la carte de paiement)



Depuis mars 1983, une expérience était tentée dans la gare RER de Saint-Germain-en-Laye et à la station Franklin-Roosevelt : le paiement des titres de transport par carte bleue pour toutes les sommes supérieures à 30 F. Aujourd'hui, compte tenu du développement rapide des cartes de crédit et du succès de l'expérience, elle commence à se généraliser puisque progressivement, durant les deux premiers mois de cette année, 100 terminaux de paiement électroniques – ainsi sont appelés les appareils qui reçoivent les cartes de paiement (voir encadré) – sont installés sur le réseau : 70 dans le métro et 30 dans le RER.

Des atouts chocs

La formule comporte des avantages pour la RATP comme pour le voyageur. En offrant un mode de paiement de plus en plus répandu, la RATP permet à ses utilisateurs de gagner du temps. Il est en effet plus facile et plus rapide de payer par carte que par chèque ou espèces et il n'y a pas de problème de monnaie ! Ainsi, le temps d'attente des voyageurs aux guichets devrait être diminué.

Pour le personnel de station, la mise en place de ce type d'appareil est synonyme de simplification du travail puisque les terminaux éditent à la fin de chaque service un ticket comptable récapitulant le nombre et la valeur totale des paiements enregistrés. Ce système allège, voire même évite une trop grande manipulation de chèques ou de numéraires.

C'est aussi un moyen de paiement sûr : chaque terminal a en mémoire une liste noire de 4 000 cartes perdues ou volées, liste actualisée chaque jour et qui garantit ainsi à la RATP le paiement de toutes les transactions réalisées. Par souci d'assurance supplémentaire, pour toute somme supérieure à 1 000 F, le terminal demandera automatiquement l'accord au centre d'autorisation bancaire.

Enfin, chaque nuit, toutes les transactions enregistrées sont transmises au concentrateur RATP situé à Bercy qui effectue le tri entre les informations de gestion comptable et celles de domiciliation bancaire. Ces dernières sont envoyées au centre de traitement carte

bleue pour permettre un encaissement rapide (voir *Entre les lignes* n° 80).

Promouvoir le service

La mise en service des terminaux se fera, pour tenir compte des possibilités de l'entreprise, progressivement. Chacune d'entre elles sera localement accompagnée d'une campagne de promotion auprès des usagers : apposition de la signalétique sur la vitre des bureaux de recettes et affiches informatives installées sur des chevalets.

Par ailleurs, une campagne de communication plus générale aura lieu du 27 février au 9 mars prochain, lorsque tous les terminaux auront été installés. Sur le thème « La nouvelle façon de se payer le métro », RATP et BNP (c'est la banque qui est la plus étroitement associée à l'opération), vanteront les mérites de ces petites cartes de paiement qui peuvent faire gagner à leurs propriétaires beaucoup de temps.

Sylvie FRÉCHARD

Quelles cartes

Depuis le 1^{er} novembre 1985, et c'est l'aboutissement d'accords interbancaires, les trois réseaux français de cartes de crédit (Carte bleue, Crédit Agricole et Crédit Mutuel) ont été réunis au sein du groupe « carte bancaire ». Ceci permet aux terminaux de la RATP d'accepter ces trois types de cartes (auxquelles vient s'ajouter pour une durée transitoire d'un an l'ancienne carte bleue actuellement en cours de remplacement) et les cartes étrangères des réseaux correspondants (Visa, Eurocard et Mastercard).

S. F.

BNP & RATP
LA NOUVELLE FAÇON DE SE PAYER
LE MÉTRO.

carte bleue
14 123 456 789
BANQUE NATIONALE DE PARIS
01/23
MONIQUE DUVAL

Visa
CLASSIC

RATP

Denfert : le nouveau PCC de la



Le 21 décembre dernier, le nouveau poste de commande centralisé (PCC) de la ligne B du RER est entré en service. Dans un an environ, la totalité des équipements du PCC seront fonctionnels. Le PCC de Denfert-Rochereau sera alors le plus moderne du réseau de la RATP et il constituera une vitrine pour l'exportation des technologies ayant permis sa réalisation.

Depuis près de dix ans, la ligne B, ex-ligne de Sceaux, vit au rythme des chantiers et des opérations de modernisation. Allongement des quais, arrivée des trains tricolores MI 79, construction des ateliers de Massy-Palaiseau, mise au code SNCF de la signalisation lumineuse, renforcement de l'alimentation en énergie de traction, interconnexion avec les trains SNCF de Mitry et de Roissy : autant de transformations qui ont changé profondément la ligne B en en faisant une des grandes artères du RER d'Ile-de-France. L'inauguration du nouveau poste de commande centralisée de Denfert-Rochereau marque l'aboutissement de cette métamorphose.

• Treize ans de provisoire

A la fin des années soixante, l'organisation de l'exploitation sur la ligne de Sceaux s'inspirait beaucoup de celle en vigueur sur le métro. Un régulateur, installé à poste fixe à Denfert, veillait au bon écoulement du trafic. Mais en cas d'incident, les répercussions ne tardaient pas à s'amplifier du fait du manque d'information sur l'état de la ligne et du manque de moyens de transmission avec les agents sur le terrain. Une situation somme toute comparable avec celle du métro, mais en pire, les utilisateurs

de la ligne de Sceaux n'ayant guère d'autres moyens de transport pour se déplacer.

En 1970, pour faire face aux incidents les plus graves (chutes de caténaires, pannes sur le matériel roulant), une première installation sommaire voit le jour dans la gare de Denfert-Rochereau. Elle comporte un tableau de contrôle et de télécommande de l'énergie électrique de traction, auquel s'ajoute quelques mois plus tard un ensemble de liaisons radiotéléphoniques avec les trains. En 1972, un PCC provisoire est implanté à Bourdon, à côté des autres PCC du métro. Le chef de régulation dispose alors de quelques moyens de liaison supplémentaires et d'un tableau de contrôle optique du trafic qui lui indique globalement la position des trains en ligne.

Cette installation provisoire a facilité l'exploitation de la ligne mais elle n'était plus à la hauteur pour faire face à l'accroissement du trafic et aux retombées de l'interconnexion avec la SNCF. Le 27 mars 1981, le Conseil d'administration de la RATP approuvait la première phase des travaux de construction d'un nouveau poste de commande centralisée, situé à Denfert-Rochereau sur l'emplacement d'anciennes voies de garage du faisceau G1. Le bâtiment a été achevé en 1984. Il accueille, depuis le commandement de la ligne B, les techniciens des équipements électroniques (service TC) chargés de la maintenance du PCC et les policiers du SPSM (1). Quant aux installations techniques du PCC, la première tranche a été mise en service le samedi 21 décembre à 5 heures du matin.

• Les nouvelles installations

Située au deuxième étage du nou-

veau bâtiment de Denfert, la salle de commande du PCC couvre plus de 250 mètres carrés. Le tableau de contrôle optique, d'une longueur de 20 mètres, forme une sorte d'hémicycle au centre duquel sont disposés les quatre pupitres de travail des aiguilleurs. Chaque pupitre se trouve ainsi placé devant la partie de ligne qu'il contrôle (2). Pour cela l'aiguilleur dispose de toutes les télécommandes d'itinéraires dans la zone concernée, d'un dispositif de visualisation des trains au moyen des caméras de quai (à Gare du Nord et Denfert-Rochereau), de liaisons téléphoniques et radiotéléphoniques avec les gares, les conducteurs et les agents de manœuvre...

Les deux chefs de régulation sont installés un peu en retrait, derrière les aiguilleurs. Ils ont ainsi une vision globale de la ligne. Sur leurs pupitres, une console informatique permet d'effectuer la télécommande de l'énergie de traction. Pour manœuvrer un appareil (dijoncteur, sectionneur) ou réaliser une consignation des caténaires (coupure locale de l'alimentation électrique), le chef de régulation affiche le schéma des installations électriques du secteur concerné sur un écran couleur. Puis, à l'aide d'un spot lumineux qu'il déplace à sa guise sur l'écran, il télécommande l'ouverture ou la fermeture des appareils qu'il doit actionner. Ces consoles

(1) Service de protection et de sécurité du métro.

(2) Les quatre pupitres « aiguilleurs » couvrent les zones suivantes : Châtelet-Les Halles - Denfert-Rochereau, Bourg-la-Reine-Robinson, Croix-de-Berny-Massy-Palaiseau et Orsay-Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Ces quatre pupitres sont servis par quatre aiguilleurs, sauf en nuit et les samedis, dimanches et fêtes où ils ne sont que trois. Entre 1 h40 et 5 heures du matin, la fonction aiguillage est assurée par les chefs de régulation.

Denfert le nouveau PCC de la B

de dialogue informatiques constituent l'une des innovations technologiques du nouveau PCC. Grâce à cela, la partie « énergie » du tableau de contrôle optique ne comporte plus aucun bouton de commande. Elle a donc été placée à plus de deux mètres du sol, au-dessus de la partie « trafic » du tableau de contrôle. Ainsi, les aiguilleurs ne risqueront plus d'attraper des torticolis à force de lever la tête pour regarder les signaux ou suivre le mouvement des trains.

Outre les liaisons RATP classiques (téléphone, appel général, radiotéléphonie...), les deux chefs de régulation de Denfert possèdent aussi des moyens de liaison avec la SNCF, en particulier avec les régulateurs du poste 1B de Paris-Nord. Ceux-ci commandent le trafic sur la partie nord de la ligne B.

L'information des voyageurs est un élément important de la qualité de service. L'expérience acquise sur le métro, puis sur la ligne A du RER montre que cette tâche doit être confiée à un agent spécialisé. En cas d'incident, les chefs de régulation n'ont pas toujours le temps de transmettre aux agents des

gares les données permettant de préparer les messages à diffuser auprès des voyageurs. Comme au PCC de Bourdon et à celui de Vincennes, il existe désormais un poste d'informateur au PCC de Denfert (3).

Le pupitre de l'informateur se situe derrière ceux des chefs de régulation. Il dispose de consoles interactives, analogues à celles des chefs de régulation, de liaisons directes avec les gares, l'inspecteur de permanence de Bourdon, l'informateur de Vincennes, le centre d'information téléphonique (CIT), d'une visualisation des trains et des quais dans les gares importantes.

Enfin, à la droite de l'informateur, on trouve le pupitre du chef d'incident. Celui-ci dispose des mêmes équipements que les chefs de régulation. Ce poste est réservé à un cadre de la ligne qui ne l'occupe qu'en cas d'incident grave entraînant une perturbation majeure du trafic. Le pupitre servira aussi à la formation des chefs de régulation arrivant au PCC de la ligne B.

Le cerveau électronique du PCC est situé juste sous la salle de commande. A terme, il comportera trois calculateurs *Bull-Solar*. Les deux premiers assureront la gestion du trafic et le troisième celui de l'énergie. À côté des calculateurs, de multiples équipements de télétransmission et des armoires de commutation assurent le relais avec les pupitres de la salle de commande et les installations en ligne. Le PCC de Denfert-Rocheville rassemble plus de 2 000 télécommandes et 5 000 télécontrôles. Vingt kilomètres de câbles relient calculateurs et équipements électroniques divers aux installations de la salle de commande. Quant aux liaisons entre le PCC et les diverses installations techniques en ligne, elles transitent par deux gros câbles, un de

56 paires jusqu'à Massy-Palaiseau et un de 28 paires au-delà. L'équivalent de deux grandes artères téléphoniques des PTT ! Le coût global des équipements du PCC avoisine 38 millions de francs (hors taxes).

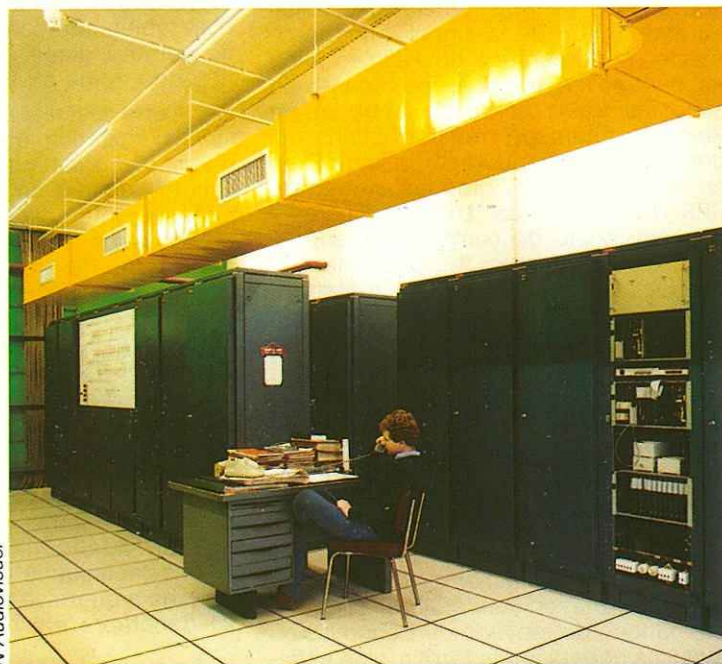
● Les fruits de l'expérience

Le premier poste de commande centralisée a vu le jour en juin 1967 sur la ligne 1 (Vincennes-Neuilly) du métro. Depuis bientôt vingt ans, la RATP a accumulé une longue expérience dont le nouveau PCC de Denfert profite aujourd'hui pleinement.

Aux heures de pointe, 20 000 à 25 000 personnes empruntent la ligne B du RER. Sur les quarante-six trains en circulation, une trentaine se trouvent ensemble sur la partie exploitée par la RATP. Le rôle des agents présents au PCC (aiguilleurs, chefs de régulation, informateur) consiste à veiller au respect du programme théorique d'exploitation, en minimisant les conséquences d'éventuels incidents. Pour cela, le PCC doit coordonner l'action des agents des gares, des conducteurs et des gradés de ligne. On compare quelquefois le PCC à un cerveau chargé de commander à distance le fonctionnement d'une ligne de métro ou de RER. On a tort ! Le PCC représente un ensemble d'équipements permettant de collecter en temps réel de multiples informations sur l'état d'une ligne. Ces informations sont traitées et présentées de manière synthétique sur le tableau de contrôle optique et sur les différentes consoles placées sur les pupitres. Au regard de cet instantané de l'état de la ligne, les agents du PCC analysent la situation réelle de l'exploitation et déterminent les actions permettant de « recoller » à la situation prévue par le graphique théorique. À partir de là, les équipe-



Vingt kilomètres de câbles relient les calculateurs à la salle de commande du PCC de Denfert.



Aujourd'hui tous ces câbles sont dissimulés dans des gaines et dans des faux planchers.

ments du PCC retransmettent en ligne les informations permettant de réaliser concrètement les actions décidées par les agents du PCC. Par ailleurs les installations en ligne sont prévues pour continuer à fonctionner sans le PCC. En cas de sinistre, les commandes d'aiguillage, d'énergie de traction et d'affichage peuvent être reprises en local. Dans chaque poste de manœuvre de la ligne B, un calculateur de secours pourra assurer le suivi des trains dans la zone d'action du poste. Cela facilitera la reprise des commandes et l'affichage de la destination des trains.

Le PCC est donc un lieu hybride où des hommes et des équipements doivent travailler en symbiose. Cela explique l'importance des études ergonomiques au moment de la conception d'un nouveau PCC. Il y a quelques années, l'INRIA (4) avait analysé en détail le travail des chefs de régulation du PCC de Vincennes. Les progrès des écrans de visualisation et des consoles interactives condamnaient, semble-t-il, le classique tableau de contrôle optique, symbole des salles de PCC. En définitive, il est apparu qu'il y avait avantage à conserver le tableau de contrôle puisque sa forme et ses dimensions facilitaient une certaine synthèse visuelle des données essentielles. « Les progrès de consoles graphiques sont très rapides », précise Christian Ledain qui a piloté la conception du PCC de Denfert au service des études d'exploitation du réseau ferré. « Avec les technologies disponibles il y a deux ans, au moment de lancer la réalisation du PCC, nous aurions été obligés de placer trop de consoles devant les chefs de régulation. En outre, ceux-ci ont l'habitude de travailler avec un tableau de contrôle optique ». La salle de commande du PCC de Denfert est la résultante de ces

diverses observations. A terme, les informations nécessaires en permanence pour le suivi des trains s'inscriront sur la partie « trafic » du tableau de contrôle optique. En revanche, les informations dont l'utilisation sera plus occasionnelle viendront s'afficher sur les consoles des pupitres.

Les treize PCC du métro sont regroupés à Bourdon ; en revanche, les deux PCC du RER sont situés sur les lignes qu'ils gèrent, à côté des bureaux de commandement. Cette proximité s'explique par les caractéristiques particulières des lignes RER : une exploitation diversifiée avec des omnibus, des semi-directs, des trains longs, des trains courts, un horaire affiché dans les gares, des distances importantes à parcourir, il faut parfois vingt minutes pour dégarer un train... L'interconnexion avec la SNCF a ajouté d'autres contraintes spécifiques : répartition du matériel roulant, équilibre des mouvements de trains, échange des conducteurs...

« Sur le RER, les incidents prennent vite de l'ampleur, souligne A. Martin, le chef de la ligne B. La suppression d'une mission aux heures de pointe peut se traduire par un trou de quinze à vingt minutes dans la desserte de certaines gares... Avoir le bureau de répartition du personnel à quelques mètres du PCC est une chose utile quand il faut savoir en quelques minutes où se trouvent les conducteurs de réserve encore disponibles. »

Si les PCC du RER ne sont pas comparables à ceux du métro, à Denfert on compte bien profiter de l'expérience de Vincennes. L'arrivée d'un PCC met dans les mains des exploitants un outil dont les performances dépassent de loin celles des outils existant auparavant. On doit alors prendre garde à ne pas se laisser griser par les possibilités

techniques en transférant peu à peu, vers le PCC, des tâches normalement dévolues aux gens présents en ligne. Au sein du PCC, les tâches des aiguilleurs ne doivent pas glisser elles aussi vers les chefs de régulation.

« Les aiguilleurs présents au PCC ont les mêmes prérogatives que ceux des anciens postes répartis le long de la ligne (5), insiste A. Martin. Ils établissent les itinéraires, commandent les manœuvres, gèrent l'occupation des voies des faisceaux de garage, règlent les incidents de signalisation... Si un appareil de voie ne fonctionne pas et que cela provoque des répercussions sur la circulation des trains, le chef de régulation intervient alors pour en atténuer les effets... L'aiguilleur règle localement l'incident, tandis que le chef de régulation anticipe et limite les effets de cet incident sur la ligne. Les tâches sont différentes et les niveaux de responsabilité distincts. De même, en cas de problème sur un train, le conducteur dépanne son train tandis que le chef de régulation adapte la circulation des autres trains. La situation est identique en cas de retard, les agents des gares devront prévenir les voyageurs en adaptant à la situation locale les renseignements transmis par l'informateur... Au cours des prochains mois, j'entends veiller de près au respect de ce partage des compétences. Ce n'est pas la formation aux nouveaux équipements du PCC qui me semble la chose la plus délicate à mener ! »

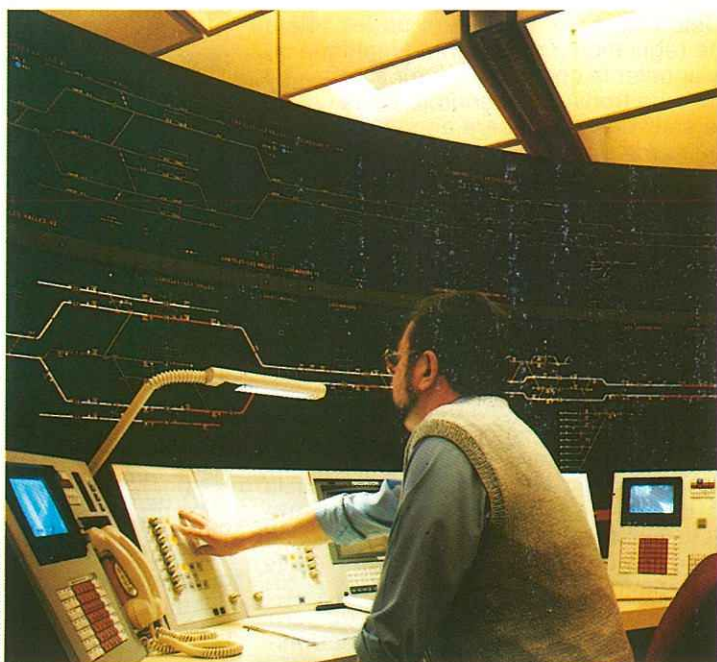
(3) Ce poste n'est couvert qu'en jour et en mixte les jours ouvrables. Durant les autres périodes, la fonction est reprise par les chefs de régulation.

(4) Institut national de recherches en informatique et en automatique.

(5) Voir « Massy-Palaiseau au fil des aiguilles », Entre les lignes n° 79, p. 19 à 23.



N-Audiovisuel



RATP-Chabrol-Contrail

juillet 1984, le montage du tableau de contrôle optique vient juste de commencer.

L'aiguilleur joue un rôle essentiel dans la gestion de la circulation des trains.

Denfert le nouveau PCC de la B

les gares. L'informateur disposera d'une console de surveillance qui lui servira aussi pour collecter rapidement les renseignements à transmettre aux agents des gares en cas d'incident. La télécommande de l'affichage constituera une autre originalité du PCC de la ligne B. On ne devrait plus voir passer des trains desservant des gares autres que celles affichées sur le quai. « Les procédures informatiques nécessaires pour réaliser ces fonctions sont compliquées à établir », précise Luc Niederst,

Depuis longtemps déjà, la RATP a cherché à communiquer avec les jeunes de tous âges scolaires. Mais à l'époque, il s'agissait plutôt de visites organisées, en règle générale, par le service des relations extérieures qui, pourtant, n'en détenait pas le monopole. Aucune politique envers les scolaires n'était véritablement définie, la RATP répondant seulement à des demandes ponctuelles formulées par des enseignants, ce qui pour l'époque – il y a plus de 15 ans – n'était déjà pas si mal.

Aujourd'hui, après plusieurs années d'efforts et de recherches, les données ont beaucoup évolué. Le service des relations extérieures a travaillé en collaboration étroite avec de nombreux inspecteurs et organismes représentant l'Éducation nationale (inspecteurs d'académie, inspecteurs départementaux d'éducation nationale, centres départementaux, régionaux et national de documentation pédagogique) et aujourd'hui, la RATP est en mesure de proposer à ces jeunes une série d'actions susceptibles de la faire mieux connaître.

Aujourd'hui... c'est pour demain

En s'adressant ainsi aux enfants et adolescents, la RATP travaille pour l'avenir. Elle forme par là des générations de meilleurs utilisateurs de transports en commun. Demain, ils sauront mieux utiliser tout ce que la RATP et les transports en commun en général mettent à leur disposition.

Se faisant par là même mieux connaître et sans doute mieux apprécier, la RATP espère que ces jeunes devenus adultes sauront mieux respecter les installations et lutter ainsi à plus long terme contre le vandalisme.

C'est aussi un moyen de faire connaître les emplois très variés de la RATP. Bien sûr, et surtout dans la conjoncture actuelle, le nombre d'embauches est très limité, mais c'est un moyen de faire savoir qu'il y a peut-être à la RATP des emplois qui pourraient un jour intéresser les lycéens d'aujourd'hui.

Enfin, il faut savoir que communiquer avec les jeunes, c'est en définitive dialoguer avec un public beaucoup plus vaste. Ils savent mieux que quiconque se faire l'écho de ce qu'ils ont vu ou entendu auprès de leurs propres parents et de leur entourage.

Par ce biais, la RATP touche également les enseignants et leurs familles.

La RATP a ainsi mis en œuvre une action en quatre volets. Elle s'est particulièrement développée depuis 3 ans



N-Audiovisuel

La télécommande de l'énergie de traction s'effectue par l'intermédiaire de consoles graphiques interactives à écran couleur. Rassurez-vous, les lumières rouges allumées sur le tableau de contrôle de l'énergie de traction (au fond de la salle) ne signalent pas une gigantesque panne d'alimentation sur la ligne B. Ce cliché a été pris en novembre dernier au moment des essais techniques, donc avant le raccordement des installations au PCC.

• Les derniers travaux

L'intégralité des équipements du PCC n'est pas encore en service. Aujourd'hui, le tableau de contrôle optique ne donne que la position des trains, sans indiquer leur numéro de mission. Cela oblige les aiguilleurs ou les chefs de régulation à regarder le graphique ou à appeler le conducteur pour savoir quel train se trouve à tel endroit. Dans un an, le suivi des trains sera en service et les numéros de mission s'afficheront directement sur le tableau de contrôle. A cette époque, les calculateurs électroniques du PCC de Denfert seront en liaison avec ceux du poste 1B de la SNCF. Par ailleurs, les chefs de régulation disposeront de consoles informatiques supplémentaires leur permettant d'assurer la gestion du trafic et la gestion du matériel roulant, une tâche routinière qu'occupe aujourd'hui beaucoup de leur temps. Devant chaque aiguilleur, un écran indiquera la liste des trains devant parcourir leur secteur. Par le biais d'un clavier, ils pourront modifier cette liste en fonction des hauts-le-pied, des garages ou des déclassements qu'ils commanderont.

En utilisant les informations du suivi des trains, les calculateurs électroniques du PCC télécommanderont l'affichage de destination des trains dans

chargé de la construction des commandes centralisées au service TC (6). « C'est la première fois qu'un système électronique de gestion en temps réel est conçu pour être commandé simultanément par plusieurs opérateurs : aiguilleurs, chefs de régulation, informateur. Ceux-ci ne doivent pas pouvoir intervenir au même moment, de manière contradictoire. Nous avons encore du pain sur la planche, d'autant que la mise en route du PCC complique notre tâche. Beaucoup d'essais devront se dérouler la nuit afin de ne pas gêner l'exploitation. Dans la journée, les techniciens travailleront à la programmation des calculateurs. »

Le PCC de Denfert fera vite partie intégrante de la ligne. Une loggia est même prévue avec une vue plongeante sur la salle de commande. On s'apprête à accueillir, non sans fierté, de nombreux visiteurs ! Doté des derniers perfectionnements techniques et fruit de vingt années d'expérience RATP, le PCC de la ligne B est aussi une vitrine ouverte sur l'exportation. Enfin, le PCC de Denfert fournira des enseignements qui permettront de préparer dans quelques années le renouvellement des PCC du métro.

Christian CHAUMEREUIL

(6) Service des équipements électroniques.

Dessine-moi un métro. Raconte-moi un bus...



Des journées pour les enseignants.

environ et atteint aujourd'hui une certaine ampleur qui continuera de se développer dans les années à venir.

Il y a tout d'abord les visites d'installations techniques qui sont maintenant de pratique courante et qui, chaque année, intéressent 15 000 élèves environ du secondaire.

« Pédagogie : le dialogue »

Les trois autres actions sont plus nouvelles et moins visibles du grand public : il s'agit de l'expo-bus, des visites thématiques destinées aux ensei-

gnants et du matériel pédagogique adapté aux classes de CM1 et CM2.

– Un autobus spécialement aménagé –

Après plusieurs années de conception et de réalisation qui ont été délicates et assez coûteuses, l'expo-bus sillonne régulièrement la région parisienne depuis deux ans et demi maintenant. A son bord, une équipe de trois personnes – Émile Rodi, Jacques Khiel et Henri Allyn. Ils se déplacent généralement à tour de rôle, deux sur l'expo-bus, le troisième assurant la préparation des visites à venir. Tous essaient, et ce n'est pas toujours facile, de dialoguer et d'informer au mieux ces jeunes.

Conçu initialement pour être surtout utilisé dans les collèges et les lycées de Paris même, il se heurte bien souvent à un obstacle insurmontable : l'exiguïté des rues de la capitale et des entrées des différents établissements. Mais, comme dit le proverbe, « ce qui fait le malheur des uns fait le bonheur des autres », c'est bien ce qui se passe puisqu'il élit le plus souvent domicile pour une semaine dans les établissements de la région parisienne où les difficultés d'accès sont plus limitées.

Aujourd'hui, 15 000 élèves du 1^{er} cycle du secondaire (6^e, 5^e, 4^e et 3^e) ont visité l'expo-bus. Un chiffre qui, à première vue, peut sembler modeste, mais il s'agit là d'une action d'information en profondeur et qui reste longtemps gravée en mémoire de ces adolescents.

A chaque fin de semaine, des réunions sont organisées avec les professeurs et les chefs d'établissement ou leurs représentants. Sans se vanter, la RATP peut affirmer avoir toujours reçu de la part des enseignants un accueil généralement bon, et souvent même excellent.

– Des journées réservées aux enseignants –

Ce sont les journées dites thématiques qui, comme leur nom l'indique, sont consacrées à un sujet donné : (le recrutement et les carrières, la publicité, l'informatique, le réseau ferré, le réseau routier, etc.). Une trentaine d'enseignants y participent. Au programme de la journée : conférence le matin par un représentant du service concerné suivie d'un échange questions-réponses, puis visite d'installations l'après-midi.

Compte tenu de l'organisation qu'elles nécessitent, ces journées ne peuvent être multipliées indéfiniment : il en est prévu entre sept et dix par an.

– Le matériel pédagogique –

Il a été pensé par un conseiller pédagogique et, comme pour toutes ces actions, par le service des relations extérieures de la RATP. Ce livret (tiré pour la première fois en 1984) est

DESSINE-MOI UN MÉTRO RACONTE-MOI UN BUS

conçu pour présenter l'entreprise à des enfants de CM1 et CM2 sous une forme agréable et amusante, mais en se rapprochant le plus possible des matières enseignées à l'école. Il est accompagné du jeu du Ticketoc qui permettra peut-être à certaines classes de décrocher une récompense... Mais là, chut ! C'est le top-secret...

Comme pour toute chose, il faut un début : le livret est édité cette année à 45 000 exemplaires, ce qui, bien sûr, ne lui permet pas d'être diffusé dans l'ensemble des établissements. Au fil des années, en fonction de ses moyens, mais aussi des appréciations recueillies, la RATP continuera d'éditer le document.

A l'heure actuelle, tout n'est pas encore parfait dans cette démarche de l'entreprise vers les jeunes. Certains enseignants seront mécontents de ne pas avoir été prévenus de telle ou telle journée thématique, d'autres auraient voulu profiter tout de suite de l'expo-bus ou du matériel pédagogique.

Encore une fois, c'est une politique nouvelle qui nécessite une organisation stable et assez coûteuse. En ce qui concerne la diffusion de l'information et des documents, le service des relations extérieures n'en est pas responsable. Il est en effet impensable, compte tenu du nombre d'établissements, qu'il soit présent partout. Il travaille en étroite collaboration avec les centres départementaux de documentation pédagogique et les inspecteurs départementaux de l'Éducation nationale qui sont chargés d'être le relais entre l'entreprise et les établissements.

Des projets, la RATP en a ; elle espère notamment, dans les mois à venir, relier les opérations entre elles. Ainsi, les journées thématiques pourraient être complétées par une visite d'installations pour les élèves tandis qu'après une présentation de l'entreprise par l'expo-bus, là encore une visite dans différents services serait la bienvenue pour ces jeunes qui se rapprocheraient ainsi du monde du travail.



Les enseignants visitent aussi les installations.

L'équipe « action en milieu scolaire », du service des relations extérieures, souhaite engager un dialogue avec les enseignants conjoints d'agents (primaires et secondaires).

Elle ne veut nullement substituer des relais nouveaux à ceux dont l'expérience de ces dernières années a prouvé toute l'efficacité (inspections académiques et départementales, CRDP, CDDP, etc.), mais désire permettre à des hommes et femmes connaissant déjà la Régie, grâce à leur situation familiale, d'approfondir encore cette connaissance et de mieux la transmettre à leurs élèves, dans le cadre d'un rapprochement de plus en plus nécessaire entre l'école et l'entreprise.

Si cette proposition vous intéresse, nous vous invitons à écrire à Mlle Paganelli ou M. Kuentz, service des relations extérieures, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

À bientôt



Sylvie FRÉCHARD



RATP-Thibaut

L'EMPLOI DE L'ARGENT

Quand la RATP vote son budget, cela intéresse beaucoup de monde. Le montant de ses dépenses détermine le niveau du service, pour les usagers, les collectivités locales, les agents. Mais ces dépenses intéressent également des fournisseurs et jouent un rôle important pour l'économie nationale.

Pour le constater avec plus de précision, prenons un exemple : les dépenses d'investissement du titre 4, c'est-à-dire les commandes de matériel roulant.

Bien entendu, on n'achète pas un train ou une série d'autobus comme un moulin à café. Aussi le budget fait apparaître ce que la Régie pourra commander (autorisation de programme) et ce qu'elle paiera dans l'année (crédits de paiement). De ce fait, le budget indique aussi la tendance pour les années à venir puisqu'une commande sera payée sur les budgets suivants. Vus sur une longue période, autorisations de programme et crédits de paiements doivent être identiques.

Ainsi, selon le plan, le futur matériel métro (appelé MF 88) apparaîtra au budget dès 1987 mais ne sera livré qu'à partir de 1990.

De ces prévisions et de ces paiements dépend l'activité de nombreuses entreprises françaises. Pour beaucoup,



Le pantographe, la toiture et vue générale de la fabrication à Raismes.

ces commandes sont vitales, étant donnée leur spécialisation.

Commandes = emplois

Au réseau ferré, l'effort porte en ce moment sur les commandes de trains pour le RER : vingt-trois trains bleu-blanc-rouge reçus en 1985, on en attend vingt-deux en 1986 et vingt et un en 1987.

Pour l'entreprise « Franco-Belge » qui fabrique les caisses, au rythme de deux éléments par mois, cela représente environ cinq cent soixante emplois. Il faut 45 000 heures de travail pour les construire. A cela, il faut ajouter environ 90 000 heures de sous-traitance.

Les bogies consomment moins d'heures de travail. Leur fabrication concerne cent emplois à l'usine « ANF » et une vingtaine en sous-traitance.

RATP-Thibaut

L'EMPLOI DE L'ARGENT



Saviem à Annonay : un poids économique important en Ardèche où les bus font leurs premiers tours de roues.

LA RATP ROULE FRANÇAIS

Une étude de l'INSEE* souligne les effets positifs pour l'économie française des investissements de la Régie : « Un milliard de dépenses d'équipement effectuées par la RATP est sensiblement plus profitable à l'économie nationale qu'un même milliard investi en moyenne dans la branche transports. »

Ce résultat a deux causes : la nature des produits utilisés et les

choix nationaux faits par la RATP.

L'INSEE a calculé les conséquences de chaque milliard investi :

- l'effet de relance pour l'économie (en milliards) ;
- le coût en devises (commerce extérieur) ;
- les emplois concernés par cette relance.

	Relance	Devises	Emplois
RATP	1,2	- 0,35	2 070
Branche transport	1,1	- 0,48	1 680

En mesurant sur le long terme, cet avantage est encore accentué.

Comparé à l'ensemble de

l'économie dans des activités voisines, l'investissement de la Régie n'entraîne que des importations minimales :

Part du contenu direct en importation des investissements

	Ensemble de l'économie	RATP
Matériel de transport terrestre	32,9 %	4 %
Matériel électrique et électronique	45,1 %	2,5 %
Fonderie et travail des métaux	13 %	2,5 %

BONNE STRATÉGIE

L'enquête continue avec une étude sur la structure du financement.

Les investissements n'ont pas le même effet bénéfique selon leur origine. L'autofinancement « rapporte plus » que le financement public ou les transferts.

Dans les trois domaines (emploi, relance, commerce extérieur), les résultats de l'autofinancement

multiplient par 4 les conséquences favorables. Cela peut encourager la Régie à souhaiter une réforme de son système de financement : augmentation des tarifs supérieurs à l'inflation (+ 2,5 %) pour « rattrapage » et augmentation des fonds propres.

J. M.

* Institut national de la statistique et des études économiques, Brigitte Durand et Hervé Passeron, octobre 1985.

Les équipements de traction et le moteur sont fabriqués chez TCO (Alsthom). Quatre-vingts personnes sont utilisées pour les équipements et cent soixante en sous-traitance. Pour fabriquer les seize moteurs de deux éléments, on estime que trente jours ouvrables à trente personnes sont nécessaires et le double en sous-traitance.

On voit donc le lien direct entre la commande et l'emploi. En raison de commandes moindres, l'usine de Raismes qui fabrique les caisses a baissé ses horaires à 32 heures. Il est impossible d'apprécier précisément les conséquences d'une commande sur la sous-traitance car les entreprises sont nombreuses. Une étude faite pour la construction du métro blanc (MF 77) montre cependant qu'il faut ajouter 35 000 heures de sous-traitance aux 17 000 heures consacrées à sa construction.

Pour le réseau autobus, la question se pose dans les mêmes termes généraux. On commandera en 1986 l'équivalent de trois cent quarante-cinq autobus standard. Cette même année, on pourra payer la livraison de cinquante autobus articulés, d'environ deux cent cinquante autobus SC 10 et quelques autobus à gabarit réduit (CBM 220) comme ceux qui circulent sur la ligne Montmartrobus.

Là encore, les conséquences sur l'emploi sont importantes. Renault Véhicules Industriels consacre 1 130 heures de travail à la construction d'un SC 10 et 1 800 heures pour un autobus articulé. RVI par ailleurs estime les heures consacrées par la sous-traitance à une fois et demie sa propre charge de travail.

Ce sont donc des centaines d'entreprises qui ont dû surveiller de près ce budget, dans tous les secteurs. Des décisions comme le prolongement de la ligne 1 à La Défense, comme le tramway Saint-Denis-Bobigny, comme celle qu'on attend pour Disneyland à Marne-la-Vallée les auront peut-être rassurées alors qu'on annonçait depuis plusieurs années la fin des grands travaux. En plus des matériels roulants, ils entraîneront des marchés importants pour les entreprises de bâtiment-travaux publics.

Et quand le bâtiment va...

Jacques MARION



Tube, c'est le Transport Vidéo

Depuis le 23 décembre, un programme vidéo appelé *Tube* est diffusé sur 160 moniteurs implantés dans les stations Argentine, F-Roosevelt et Étoile du métro et du RER.

C'est la première étape vers un futur réseau complet de vidéodiffusion dont la RATP, en collaboration avec la Direction générale des télécommunications et dans le cadre du Groupement d'intérêt économique *Transcommunications* a décidé de se doter progressivement.

Des objectifs de grande ampleur...

En quelques années, le réseau couvrira l'ensemble des stations du métro et du RER, tous les terminaux bus en correspondance avec le métro, les terminaux bus et les points d'arrêt dont le trafic est important et, pour parler des futures réalisations, les stations du tramway Saint-Denis - Bobigny et d'Aramis sur la Petite Ceinture sud.

Le programme diffusé pourra être

unique ou différencié par zone géographique, ligne de métro et de RER ou par lieux : quais, couloirs, salles de recettes, terminaux d'autobus, etc.

Nous n'en sommes pas encore aujourd'hui à ce stade et le réseau sera édifié de manière progressive et réaliste à mesure que les ressources obtenues par son exploitation commerciale se développeront.

... mais une réalisation progressive

Dès à présent, *Tube* peut diffuser différents types de messages et de renseignements aux voyageurs.

- 3 minutes de pages magazine sur la RATP.

- Ses animations, les chantiers qu'elle entreprend comme la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER ; les produits de la boutique chic et choc...

- 1 minute de conseils.

- Conseils sur la carte orange (quand l'acheter), le Montmartrobus, Formule 1...

- 12 minutes de magazine sur la vie et la ville.

- Les perspectives de l'année, les couleurs « branchées », les tendances de la mode...

- 10 minutes de publicité.

- 2 fois 2 minutes d'informations générales.

Dans un premier temps, il s'agit d'un défilement de texte sur un fond d'images. D'autres formules pourront ensuite être envisagées.

Tous les sujets pourront être abordés sauf ceux à caractère polémique.

Les informations sont renouvelées au moins deux fois par jour mais – actualité oblige – rien n'empêche les deux journalistes qui ont cette tâche d'intervenir à tout moment.

Au cours de cette année, des essais de services interactifs auront lieu. Ils permettront aux usagers de ne plus être des spectateurs passifs mais de demander les renseignements qu'ils souhaitent obtenir dans différents domaines ; réseaux RATP tout d'abord mais aussi plus tard spectacles et environnement.

Pour une clientèle plus exigeante, moins contrainte qu'autrefois par les déplacements domicile-travail, moins économe de son temps. *Tube* doit remplir – surtout lorsqu'il sera utilisé au maximum de sa capacité – quatre fonctions essentielles : informer, distraire, sécuriser et rendre service.

Il est le symbole de la modernisation de l'entreprise. Sa mise en ser-

Tube, c'est le Transport Vidéo

vice, mais surtout à terme son utilisation en interactivité aura un effet d'entraînement sur l'industrie de la vidéo-communication. Ce sera pour la RATP l'occasion de prouver son savoir-faire et de transposer dans d'autres secteurs les compétences acquises.

Sylvie FRÉCHARD



La régie technique.



RATP-CHABROL



La vidéocommunication dans le métro, c'est aussi un travail d'équipe.

A bas les frontières Un entretien avec Jacques Banaszuk*

Entre les lignes - On avait vu le métro à la télé, maintenant, c'est la vidéo dans le métro. Pourquoi ?

J. Banaszuk - Il s'agit de mettre la deuxième voiture de plain-pied avec son temps. Au début du siècle, il y avait une grande harmonie entre la ville haussmannienne, le métro et la civilisation de l'écrit. Et le métro a joué un rôle important dans l'apprentissage de la ville. Le plan du métro, c'était le plan de la ville. En 1985, la ville est diverse, dans sa géographie, dans ses cultures, dans les raisons qu'elle donne de se déplacer. Et les médias audiovisuels sont devenus les médias dominants. Le métro pouvait-il rester un pays étranger

à la ville, dont on passerait la frontière avec un ticket-passeport ?

Notre ambition est de faire tomber cette barrière et de redonner au métro son rôle d'apprentissage de la culture urbaine. Nous avons commencé il y a déjà plusieurs années avec les campagnes publicitaires et les animations. *Tube* est dans cette continuité, mais avec une puissance considérable et permettra de répondre à toute une série de questions que se posent les voyageurs : relations entre la ville et les transports, changement de l'espace du métro, du RER et des terminus d'autobus, services nouveaux, informations sur les réseaux...

Entre les lignes - Mais la RATP n'est pas seule ?

J. Banaszuk - La Régie est à l'initiative du projet. Mais il est évident que pour cette première, nous avons voulu nous entourer des meilleures compétences techniques, ce qui nous a conduit à rechercher l'aide de la Direction générale des télécommunications. De plus, nous avons pensé que la gestion de ce nouveau moyen de communication devrait avoir une certaine autonomie vis-à-vis de la RATP, d'une part, parce qu'il s'agit d'un nouveau métier et d'autre part, parce que cette réalisation doit s'autofinancer. Mais, bien évidemment, la RATP détient un rôle d'orientation important car tout ce qui se passe dans son réseau de transport lui est attribué.

Entre les lignes - Quel est l'intérêt d'un tel réseau pour le voyageur ?

J. Banaszuk - La richesse du réseau de vidéocommunications se découvrira progressivement. Dans un premier temps, le voyageur recevra des distractions, des nouvelles, des informations sur le réseau de transport et des conseils sur son utilisation. Ensuite, nous voulons lui permettre d'obtenir des informations plus personnalisées concernant d'abord le transport. Il jouera donc un rôle actif. Enfin, troisième temps, nous voulons développer d'autres services pour les voyageurs, dépassant le seul problème des déplacements. Trois étapes donc pour aller à la rencontre du voyageur en recevant ses impressions au fur et à mesure pour adapter notre service. A terme, ça n'est pas la RATP qui prendra en charge le temps de transport du voyageur, mais l'utilisateur qui vivra son temps comme il l'entendra.

Propos recueillis
par Sylvie FRÉCHARD

* Adjoint au directeur du développement.



Informer en sous-sol

Tube dans le métro c'est distraire, rendre service mais c'est également informer les voyageurs. Son public se trouve dans une situation particulière puisqu'il est dans un univers clos et c'est là une des originalités du système qui doit être le lien avec le monde extérieur en captant et retenant l'attention des usagers. Quoi de mieux dans ces conditions que des informations d'ordre général diffusées régulièrement mais qui peuvent être modifiées à tout moment en fonction d'une actualité plus ou moins brûlante ?

Le service des relations extérieures de la RATP a été chargé de la conception et de la réalisation de ces informations. Une tâche d'une grande ampleur et qui nécessite une attention particulière et une présence permanente à la régie technique de *Transcommunications* d'où sont émis les programmes. Sous l'égide du service, c'est une jeune femme Elisabeth Le Disez – vous vous souvenez peut-être de l'expérience *Studio A* qu'elle animait – assistée de plusieurs journalistes qui assument ce travail.

Bon pied, bon œil ; c'est de bon matin qu'il faut se lever lorsque l'on est journaliste à *Tube* et chargé des éditions du matin qui démarrent à 6 h 30. Compte tenu de la grande amplitude d'émission de *Tube*, deux équipes de journalistes se partagent la journée l'une le matin, l'autre l'après-midi. C'est très tôt que la journée commence puisqu'il faut dès 5 h écouter les flashes d'informations, des radios, feuilleter les journaux du matin, tandis qu'à 20 h l'équipe de l'après-midi prépare les titres du lendemain et ainsi de suite. *Entre les Lignes* leur a rendu visite et Elisabeth Le Disez a confié ses impressions sur le nouveau réseau.

... « Il n'y a pas vraiment de sujet tabou, sauf certains actes de violence individuelle, il faut pourtant savoir que nous devons informer mais aussi distraire... » ... « Nous devons tenir compte de la spécificité du support, les gens sont sur les quais pour peu de temps, aussi les informations que nous diffusons doivent être claires et concises, le titre doit contenir en lui-même le message... et si possible avec un peu d'humour en fonction du sujet... » D'après une des journalistes présentes ... « Ce support ne ressemble à aucun autre. Il est à mi-chemin entre la radio et l'agence. Nous tenons à être à la pointe de l'actualité mais nous ne recherchons pas forcément le scoop comme *RTL*. Dans les faits, nous nous adaptons à notre support... » La station disposera bientôt d'un téléscripateur relié à l'AFP.

On peut se demander où est l'intérêt pour les voyageurs d'écouter des informations qu'ils ont pour la plupart d'entre elles déjà entendues. Ce n'est pas l'opinion d'Elisabeth « ... non, nous sommes un relais d'information et de toute façon les gens ne sont pas aussi informés que ça. Tous n'écoutent pas forcément la radio à leur domicile, certains ne sont même pas au courant de ce qui se passe... »

Laissons le mot de la fin à Elisabeth Le Disez : « ... C'est un travail qui est pour moi très enrichissant professionnellement parlant. Il faut toujours être à la pointe de l'actualité et ensuite, ensemble, avec l'équipe de journalistes, nous adaptons les messages au support... »

Sylvie FRÉCHARD

Compte tenu des délais techniques nécessaires à la fabrication du journal, *Entre les lignes* n'a pas pu dans ce numéro se faire l'écho des réactions des usagers. Ce sera chose faite prochainement.



RATP-ARDAILLON

Interview d'Alain Coquard Président de la société Transcommunications

Entre les lignes : Vous présidez l'organisme chargé de la diffusion des programmes vidéo dans le métro. Pouvez-vous nous en parler davantage ?

Alain Coquard : *Transcommunications* a été créé dans le courant de l'année dernière ; son statut est celui d'un groupement d'intérêt économique dont les partenaires sont la RATP mais aussi l'État au travers de la Direction générale des télécommunications. Dans les semaines qui viennent, son statut devrait évoluer pour prendre la forme d'une société anonyme où les partenaires cités devraient être rejoints par des investisseurs institutionnels publics – assurances, banques, etc. – ainsi que par des partenaires de l'économie sociale comme les mutuelles.

La société bénéficiera pour créer ce réseau de vidéocommunication – qui

Tube, c'est le Transport Vidéo

est un projet très ambitieux puisque la RATP est la première entreprise au monde qui décide de se doter d'un tel réseau totalement en fibres optiques avec tout ce que cela comporte pour l'avenir – d'une convention avec la RATP et d'une concession lui accordant le droit de diffuser les programmes.

Entre les lignes : Quel est alors le rôle de la RATP ?

Alain Coquard : La RATP garde un rôle prédominant dans le fonctionnement du réseau. Il se situe dans son enceinte. Elle conserve donc en permanence un droit de regard sur ce qui se réalise.

Entre les lignes : Qui est chargé de la conception des programmes ?

Alain Coquard : Actuellement, les programmes sont seulement télédiffusés, c'est-à-dire qu'ils sont envoyés sur un certain nombre de moniteurs que seuls les voyageurs intéressés regardent puisqu'il existe des zones de silence.

C'est *Transcommunications* qui conçoit les programmes, mais comme ce ne sera jamais un groupe énorme, elle les fait fabriquer et les achète à des professionnels indépendants, ce qui offre l'avantage de les diversifier au maximum.

Pour les informations générales, nous avons mis en place – avec le service des Relations extérieures de la RATP – une équipe de journalistes qui en ont aujourd'hui la charge. Les renseignements proviennent essentiellement de l'Agence France-Presse et je souhaite que dans les mois prochains, on puisse largement associer la presse parisienne à leur confection.

Entre les lignes : Pensez-vous que ces programmes évolueront ?

Alain Coquard : Un réseau de fibres optiques est un moyen d'information considérable et pour l'instant, avec la télédistribution, on ne va en utiliser qu'une petite partie. Pour le public, on peut faire bien d'autres choses : de la commande d'images, par exemple. Les utilisateurs pourraient alors, selon leurs besoins, consulter des grandes banques d'images par l'intermédiaire de bornes dites interactives. On peut aussi

utiliser ce système pour de la télématique, de la transmission de données, etc. Encore une fois, on peut tout imaginer à partir d'un réseau aussi vaste et aussi large que celui-là.

Entre les lignes : Et pour le personnel ?

Alain Coquard : Si nous avons la concession du réseau et si la définition du contenu des programmes pour le voyageur nous incombe, il ne nous appartient pas de faire les choix en ce qui concerne le personnel. Cela dépend de la politique de l'entreprise. Par contre, nous avons l'outil de transmission. Nous pouvons parfaitement être le support de canaux de formation, d'information, de banques de données mises à la disposition du personnel. Dans ce cas-là, nous avons la même vocation que vis-à-vis des voyageurs. C'est-à-dire celle d'une société de diffusion.

Entre les lignes : Pensez-vous que l'équilibre financier de Transcommunications pourra être atteint grâce à la publicité ?

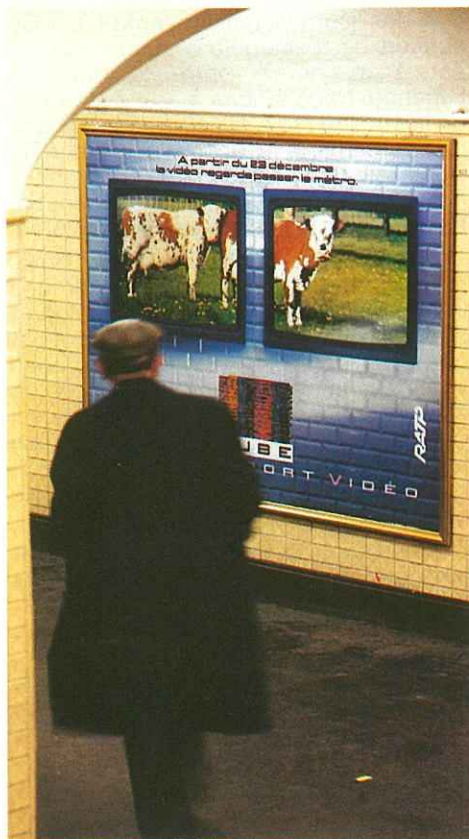
Alain Coquard : Oui, l'équilibre financier doit être atteint. Le réseau représente un investissement très important, un pari. La meilleure réponse au sujet de cet équilibre que nous sommes sûrs d'atteindre, est de voir la réaction des milieux financiers. Ils n'ont pas l'habitude de prendre des risques inutiles et aujourd'hui, ces milieux sont largement décidés à prendre un tel pari pour la RATP.



Entre les lignes : Et les annonceurs ?

Alain Coquard : Quand je parle de la réaction des financiers, il faut qu'eux aussi aient l'intime conviction que les annonceurs suivront. C'est vrai que pour les annonceurs, ce n'est pas quelque chose de simple. C'est un nouveau support qui apparaît, il faut l'intégrer, savoir travailler avec. Pour beaucoup d'entre eux, le contenu du message ne pourra pas être le même. C'est peut-être là une nouvelle industrie de la programmation qui est en train de naître aujourd'hui.

Propos recueillis
par Sylvie FRÉCHARD

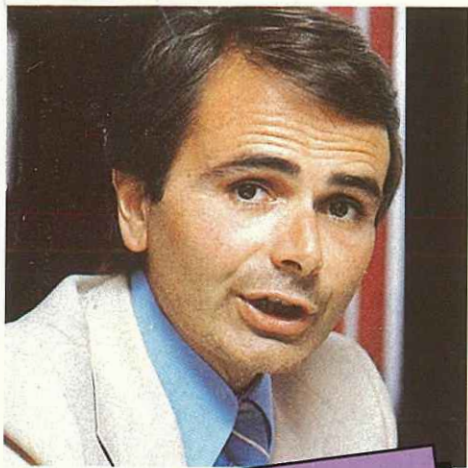


Une campagne par affiches pour sensibiliser le public.

UN PEU DE TECHNIQUE...

Les programmes vidéo sont retransmis aux voyageurs par l'intermédiaire de moniteurs. Mais que se passe-t-il donc derrière cet écran ? Les programmes sont émis par une régie située au siège de *Transcommunications*. C'est elle qui est notamment chargée de transformer les signaux électriques en signaux optiques transmis par des câbles en fibre de verre. Ce sont ces câbles qui, au fin fond du tunnel, relient la régie aux stations avec une grande qualité de transmission et c'est là l'intérêt principal – avec le coût – de l'utilisation d'un tel matériel. A l'entrée de chaque station qui dispose de moniteurs vidéo, les signaux optiques sont transformés à nouveau en signaux électriques – on dit démodulé – et ainsi transmis jusqu'aux écrans diffuseurs par l'intermédiaire de câbles co-axiaux.

Sylvie FRÉCHARD



« Persuader les annonceurs »
Gérard Gros
 Directeur général
 adjoint
 de Métrobus-Publicité

Entre les lignes : Quel est le rôle de Métrobus-Publicité dans le fonctionnement du réseau de vidéocommunication ?

Gérard Gros : Notre rôle, maintenant, c'est de vendre de l'espace publicitaire audiovisuel. Et cela n'a rien à voir avec la vente d'espaces publicitaires affichés : la vente est directement liée au programme proposé. Je passe la phase de surprise, les gens ont été intrigués. Ce qui est important, au bout de cette période de surprise, c'est que ces programmes intéressent les voyageurs et qu'ils aient une audience.

La difficulté de commercialisation a été particulièrement grande lors du lancement du réseau. Nous manquions de temps et les annonceurs avaient quelques réticences à se lancer alors qu'ils ne connaissaient pas le produit. A partir du moment où l'on a pu montrer ce qu'étaient les programmes, la vente d'espaces publicitaires a été plus facile.

Pour l'instant, nous nous contentons de commercialiser des espaces sous une forme traditionnelle, c'est-à-dire essentiellement des spots. Par la suite, cela pourra être des émissions patronnées ; ou même une partie des programmes pourrait être des publi-reportages.

A Métrobus, nous sommes parfaitement équipés. L'équipe commerciale diffuse toute l'information nécessaire sur ce nouveau support et en plus, nous avons embauché un spécialiste de l'audiovisuel de haut niveau. Mais au début, cela a été très difficile et nous avons usé de tout le poids de Métrobus.

Entre les lignes : Quels sont les annonceurs qui sont intéressés par ce nouveau support ?

Gérard Gros : Nous avons plusieurs ty-

pes d'annonceurs qui peuvent utiliser le réseau de vidéocommunication.

D'abord les annonceurs locaux : restaurants, fast-food, gros commerçants du quartier.

Les cinémas, puisque les trois stations concernées font partie d'un endroit où il y en a beaucoup, mais le problème est que les bandes-annonces sont souvent longues.

Enfin, la clientèle nationale qui utilise la télévision. C'est pour eux un moyen de tester un support qu'ils pourront largement utiliser lorsqu'il touchera toutes les stations du métro.

Entre les lignes : Tous les produits peuvent-ils être vantés ?

Gérard Gros : Le métro touche le grand public, la télévision aussi. Je ne vois pas les produits qui ne pourraient pas être concernés. Simplement, nous n'acceptons pas certains secteurs comme le tabac ; nous n'acceptons pas certaines publicités à caractère politique ou religieux. Mais ceci est vrai aussi pour l'affichage. Je ne vois pas d'emblée les annonceurs qui ne pourraient pas être intéressés.

Entre les lignes : Quel est le coût d'un spot publicitaire ?

Gérard Gros : Pour une semaine, le prix d'un spot publicitaire de 30 secondes est de 20 000 F, commission d'agence comprise. Ce spot passera 40 fois par jour et 280 fois par semaine.

Ce n'est pas cher mais encore une fois, tout est fonction de l'audience. C'est un prix qui a été calculé pour l'expérimentation à trois stations et ne préjuge pas du tarif pour un réseau plus grand.

Entre les lignes : Quels en sont les avantages pour un annonceur ?

Gérard Gros : Quels sont les raisons qui poussent un annonceur à faire de la publicité dans le métro ? C'est que le métro est un univers clos fréquenté par

beaucoup de gens. C'est un des supports les plus puissants pour toucher les habitants de la région parisienne.

Le nouveau support offre les mêmes avantages, et en plus, les annonceurs peuvent faire passer leur message sous une autre forme que l'affichage.

Le réseau, utilisé en tant que support publicitaire, peut être le complément de la télévision, il peut être aussi le complément de l'affichage dans l'enceinte métro.

Entre les lignes : À terme, pensez-vous que l'équilibre financier de Tube sera atteint ?

Gérard Gros : C'est une question très difficile. Nous ne disposons pas actuellement de tous les éléments pour y répondre. Un réseau comme celui-ci coûte cher et les recettes publicitaires dépendent de son audience.

Dans le cas de l'installation d'un réseau audiovisuel complet à l'intérieur du métro, il faut également envisager quelles peuvent être les transferts de budgets de publicité de l'affichage métro vers « Tube ». Les budgets des annonceurs ne sont pas élastiques. S'ils consacrent 100 francs au métro, certains pensent qu'ils feront des transferts de l'affichage quai vers l'affichage audiovisuel. C'est un phénomène sur lequel, il faut être extrêmement vigilant parce qu'il pourrait être dangereux.

Entre les lignes : Cela reviendrait à dire que ce que l'on donne d'une main, on le reprend de l'autre ?

Gérard Gros : Non, pas intégralement. L'audiovisuel fonctionnant bien, il y aura sûrement une augmentation des investissements dans l'univers métro. Mais je dis que l'on peut difficilement mesurer, dans l'état actuel des choses, quelle sera l'importance des transferts.

Propos recueillis par Sylvie FRÉCHARD





RATP-Marguerite

LE DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL VRP de la RATP

« Si vous aimez les certitudes, ne faites pas ce métier. Il est rare en arrivant au bureau qu'on sache de quoi sera faite la journée. Même quand nous avons des rendez-vous, avec un ordre du jour, les questions les plus inattendues peuvent venir. » Cette prédiction devait se réaliser.

M. Aulagnier est l'un des quatre délégués départementaux de la RATP. Son domaine s'étend sur le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne. Attachement : Créteil. La délégation se trouve au troisième étage d'un immeuble de bureaux, au fond du couloir. Une salle d'attente avec trois fauteuils à rayures vertes, une table basse où l'on trouve les derniers numéros... d'Entre les lignes, une plante verte et une reproduction de Magritte complètent l'accueil : c'est un peu froid, c'est fonctionnel. À côté, le bureau de la secrétaire, Mme Clausse. Machine à traitement de texte – protocole oblige –, télex, photocopieuse, le minimum vital. Comme tout l'ensemble, le bureau du délégué est bleu : turquoise au sol, clair aux murs. Deux aquarelles, des placards, un bureau en verre fumé et acier, quelques fauteuils. Avec un décor si austère, l'issue de l'entretien ne pourra dépendre que de la qualité du contact humain.

Les bons offices

Les premiers visiteurs arrivent, ce sont des techniciens de la Direction départementale de l'équipement. Ils viennent aux nouvelles : la desserte d'Orly,

un site propre d'autobus, le Trans-Val-de-Marne. Le délégué est au carrefour des informations, des procédures. Souvent une opération est un puzzle qu'il faut bien connaître. On jongle avec des sigles, des millions de francs, des points de vues différents. Si le délégué est en quelque sorte l'ambassadeur de la Régie dans un département, la comparaison n'est pas simplement géographique. Paradoxalement, dans le domaine du transport, la Régie apparaît souvent comme un médiateur, joue les bons offices entre les différents intervenants locaux.

Les visiteurs sont partis. La réunion leur a permis de placer dans leur contexte de nombreuses informations. Un exemple ? Comment parler de la desserte des aéroports sans peser totalement que Air Inter est filiale et concurrente de la SNCF ?

« Notre travail n'est pas codifié. Il doit être imaginatif. Il faut connaître tout le monde. J'assiste à toutes les réunions du Conseil général, ajoute M. Aulagnier, et la moisson des informations se fait aussi pendant la pause. »

Ces informations sont déterminantes pour l'avenir des projets. D'ailleurs, la journée avait commencé au siège de la Régie par une réunion bimensuelle avec le Directeur général adjoint. Là, les délégués échangent leurs informations, reçoivent celles de la Direction générale, mais avant tout informent l'entreprise de ce qui se passe dans chaque département. À partir de ces informations, les services pourront adapter plus

finement leurs activités. À cette même réunion, ils sont informés de l'état de certains dossiers qui les concernent.

20 décembre 1985 : nous avons eu quelques difficultés pour retourner à Créteil à cause de la grève. Il nous faudra prendre le RER C jusqu'à Choisy-le-Roi, puis un autobus. Le machiniste semble heureux de voir nos cartes de service, car dans le bus bondé, la grogne est évidente. J'avais choisi cette journée car la délégation du Val-de-Marne a été mise en place le 20 décembre 1980...

« Nos interlocuteurs sont souvent les élus. Il faut bien connaître la situation des communes et la situation politique pour ne pas commettre d'impair. J'ai un exemple d'actualité : nous devions inaugurer le nouveau réseau de transport pour handicapés dans le Val-de-Marne au mois de janvier. Un retard de livraison des matériels nous empêche d'ouvrir le service avant fin février... en pleine campagne électorale. Aucune solution ne fera l'unanimité. »

Personnalité locale

Depuis cinq ans pour le Val-de-Marne, plus pour la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine, les délégués départementaux ont su faire reconnaître leurs lettres de créance, comme tout ambassadeur. « Nous sommes invités à de nombreuses réunions, consultés sur des sujets très divers. La RATP bénéficie d'une image de compétence technique. Par contre, les critiques, ou les

DOSSIER PERMANENT : LA SÉCURITÉ

Dans le Val-de-Marne, 80 % des agresseurs de machinistes et de conducteurs sont retrouvés par la police.

Cette statistique étonnante montre l'attention qui est portée à la question de la sécurité. C'est un dossier permanent du délégué départemental, auprès de deux types d'interlocuteurs :

Le préfet et, à travers lui, tout l'état-major des polices. Le contact personnel avec les commissariats permet également des interventions efficaces. Parfois des actions sont coordonnées entre les surveillances des réseaux et la police.

Les maires, qui n'ont pas en région parisienne de pouvoir de police, mais qui connaissent bien la réalité des quartiers. Des solutions originales peuvent être apportées.

Un exemple peut en montrer l'aspect complémentaire. Des lou-bards de la cité Balzac à Vitry avaient pris l'habitude d'agresser régulièrement les machinistes de la ligne 182 à son terminus. Devant une situation bloquée, la cité ne fut plus desservie.

Pendant que la Régie faisait un effort d'équipements de protection (cabines anti-agression, téléphonie), elle s'adresse au maire. La mairie de Vitry délégua dans cette cité un éducateur. Au bout de 6 mois, un essai de reprise fut dé-

cidé en demandant à la police une surveillance particulière pendant un mois.

Le plus gros des incidents a aujourd'hui disparu.

Une autre préoccupation, outre la protection et la répression, est de mettre en contact les interlocuteurs, pour qu'ils se connaissent.

Ainsi, chaque année, une réunion rassemble, sous l'autorité du préfet, des dirigeants de la Régie, des représentants syndicaux du personnel, l'état-major de la police. Chacun pouvant évoquer ses préoccupations et ses difficultés, c'est une bonne base pour engager des actions plus ponctuelles et travailler ensemble.

« Parfois, ajoute M. Aulagnier, la solution fait sourire, après. Une bande avait élu domicile dans une gare du RER, d'où salissures, altercations, difficultés avec le personnel. L'action a consisté à trouver un travail au chef de la bande, et celle-ci s'est disloquée.

— Et les polices municipales ?

— Nous évitons d'y avoir recours pour des problèmes de délinquance. Elles ne sont ni formées, ni équipées pour cela. De plus, elles n'ont pas de pouvoir de poursuites ultérieures. Par contre, nous les sollicitons pour faire respecter les couloirs de circulation, en complément de nos propres brigades. »



La voiture individuelle reste le moyen indispensable pour couvrir les départements.

demandes, touchent aux questions commerciales, aux relations humaines, au social. Je suis inscrit dans la plupart des fichiers « protocole » comme le percepteur et le commandant de gendarmerie. »

Bien sûr, le Val-de-Marne est la plus grande part de l'activité du délégué. Mais la Seine-et-Marne, avec ses contrastes, n'est pas en reste. Un très grand département quasi provincial, avec une énorme concentration de banlieue à Marne-la-Vallée.

Témoin cette réunion à Épamarné l'après-midi où l'on devait évoquer la venue de Disneyland. Journalistes interdits, tant pis. Cela d'autant plus qu'au moment où vous lisez ces lignes, même entre les lignes, une bonne part des secrets du 20 décembre auront été publiés par nos confrères.

Le délégué a ainsi en permanence une bonne douzaine de dossiers à suivre qui requièrent des connaissances très différentes, mais surtout une grande disponibilité d'esprit.

Chaque service concerné, chaque instance décisionnelle vit avec des logiques et des certitudes. Le délégué départemental doit essayer de les marier ou au moins de les concilier.

Avec des questions aussi sensibles que la ligne A du RER, Eurodisneyland, le transport des handicapés dans le Val-de-Marne, le site propre du Trans-Val-de-Marne, la desserte d'Orly, le site propre sur la RN 305...

M. Aulagnier prend cette gageure avec optimisme. C'est tout l'intérêt de son travail.

« Ce qui compte, c'est la volonté d'aboutir » me dira-t-il en conclusion.

Jacques MARION

Photo en tête d'article : Une fonction primordiale : la remontée des informations.



La délégation départementale est au carrefour des informations et des différentes préoccupations.

DELEGATION DÉPARTEMENTALE

RATP



Fabriqué par TE-Michel-Bizot

Prenez une idée, ajoutez du savoir-faire et vous obtenez un petit rien qui rend de grands services. Tel pourrait être la philosophie de cette histoire de lorry moteur.

Une simple idée

Pour entretenir une voie ferrée, il faut un matériel, à la fois lourd et encombrant. Le transport, jusqu'aux chantiers, s'effectue avec des lorries qui sont des petits wagonnets plats et légers, que deux ou trois hommes peuvent facilement enlever ou remettre sur les rails. Une fois chargés, les lorries se manœuvrent « à l'os » c'est-à-dire que

les poseurs les poussent devant eux comme de simples chariots de supermarché. A cette différence près que la charge frise souvent quatre ou cinq cents kilos et qu'il faut retenir fermement le lorry dans les descentes. En mai 1982, au moment des travaux de renouvellement de la voie sur la ligne 11, un lorry chargé avait dévalé une pente à plus de 80 kilomètres-heure, tuant au passage un ouvrier occupé à meuler un joint de rail.

« Cet accident nous a incité à concrétiser des idées que nous avions plus ou moins en tête » confie Claude Quentin, « le père du lorry moteur » comme le surnomment ses collègues. Cet ancien ajusteur-fraiseur est depuis

de longues années à la division outillage de NV (1). Passionné de mécanique, bricoleur dans l'âme et habile de ses dix doigts, il aura l'idée d'assembler deux pignons d'autobus, une plaque de tôle et un moteur de tondeuse à gazon pour créer un engin inconnu jusqu'alors à l'inventaire.

« Sur la branche de Marne-la-Vallée, il y a au moins trois kilomètres entre chaque point d'accès à la plate-forme du RER. Pour peu que le chantier soit situé entre deux, les poseurs doivent pousser leurs lorries chargés sur 1 500 ou 2 000 mètres. Par ailleurs, sur les voies à traverses béton, la présence d'entretoises rend quasiment impossible la marche au milieu des rails... Nous avons imaginé un lorry motorisé dont le prototype a été testé dans différentes conditions. J'ai d'ailleurs eu la surprise de voir apparaître sa photo dans Entre les lignes (2). »

L'engin a donné satisfaction, d'autant qu'il ne risquait plus de partir à la dérive. En effet, la présence d'une motorisation bloque les roues motrices ou agit comme un frein moteur. C'est la même chose sur votre voiture quand vous rétrogradez dans une descente ou lorsque vous enclenchez une vitesse avant de quitter votre véhicule.

Les as du mouton à cinq pattes

Une fois les premières améliorations repérées et la première liasse de plans dessinée, on avait besoin d'un engin de présérie pour voir ce qu'il valait « à l'usage ». Son usinage et son montage demandaient des spécialistes, « mais qui allaient s'ennuyer avec un machin fabriqué à un ou deux exemplaires ». Après bien des péripéties, c'est l'atelier TE (3) de Michel-Bizot qui a



Un exemple de mouton à cinq pattes fabriqué à Michel Bizot : des poignées de commande des itinéraires pour les postes de manœuvre du métro.

RATP-Marguerite

décroché le marché. Décroché pas vraiment ! « C'est en faisant un stage de voile que j'ai rencontré un des gars de la voie » confie André Laurent, chef de l'atelier TE « Entre deux virements de bord, nous avons parlé un peu du boulot ».

En plein cœur du quartier Picpus, Michel Bizot est un atelier tranquille qui a rarement les honneurs de la presse. Une dizaine de personnes (tourneurs, fraiseurs, ajusteurs...), un contremaître et un cadre : voilà l'équipe. « Tout se passe en famille » tient à préciser A. Laurent. Ancien apprenti de Mozart, il s'est occupé pendant vingt ans de l'entretien des ascenseurs avant d'arriver à Michel-Bizot voici bientôt huit ans. « Notre travail consiste à usiner, à la demande des équipes d'entretien, des pièces spéciales pour les ascenseurs, les escaliers mécaniques, les postes d'épuisement... Elles nous indiquent leurs besoins et nous transformons les pièces brutes qu'elles ont en stock. Il y a de multiples différences suivant les équipements... Nous intervenons souvent en urgence, lorsqu'une pièce lâche. Entre-temps, nous ne pouvons pas rester l'arme au pied en attendant qu'on nous appelle. Alors nous réalisons les moutons à cinq pattes que les services

n'arrivent pas à faire fabriquer ailleurs. Nous avons ainsi travaillé avec les caténaires sur des modèles de pièces pour les isolateurs de section. Aujourd'hui, ces pièces sont fabriquées en série par moulage ».

Ça roule

Trois lorries ont vu le jour à Michel-Bizot et un quatrième est en cours de montage. « Il n'y en a pas un pareil... A chaque fois nous apportons des améliorations » reconnaît C. Quentin. Le premier lorry est en service depuis plusieurs mois à la subdivision de Nogent de NV. Il a longuement été testé sur les chantiers. Les réactions des poseurs et l'appui théorique des méthodes d'analyse de la valeur ont facilité la mise au point de l'engin. « Nous sommes une petite équipe ce qui permet à nos clients de discuter directement avec nous » insiste A. Laurent. « Cela se passe le plus souvent dans l'atelier, devant les machines. Chacun participe, indique son point de vue, défend ses solutions... Les bonnes idées sont partout, d'autant que nous ne pouvons pas nous reposer sur la routine ». Ici pas de longs discours sur la motivation ou l'initiative,

mais un simple climat de confiance et de camaraderie naturelles. Un esprit de famille qui fait « qu'on se sent bien à Michel-Bizot ».

Les deux autres lorries sont partis à la SNCF. L'un d'eux sert aux équipes d'entretien de la ligne TGV Paris-Lyon. Par ailleurs, la division NV-RER souhaiterait s'équiper avec ces engins. Vingt à vingt-cinq lorries seraient nécessaires. La manufacture de Championnet a été contactée. « Nous ne sommes pas équipés pour une production de série souligne A. Laurent. Ce n'est pas notre rôle ».

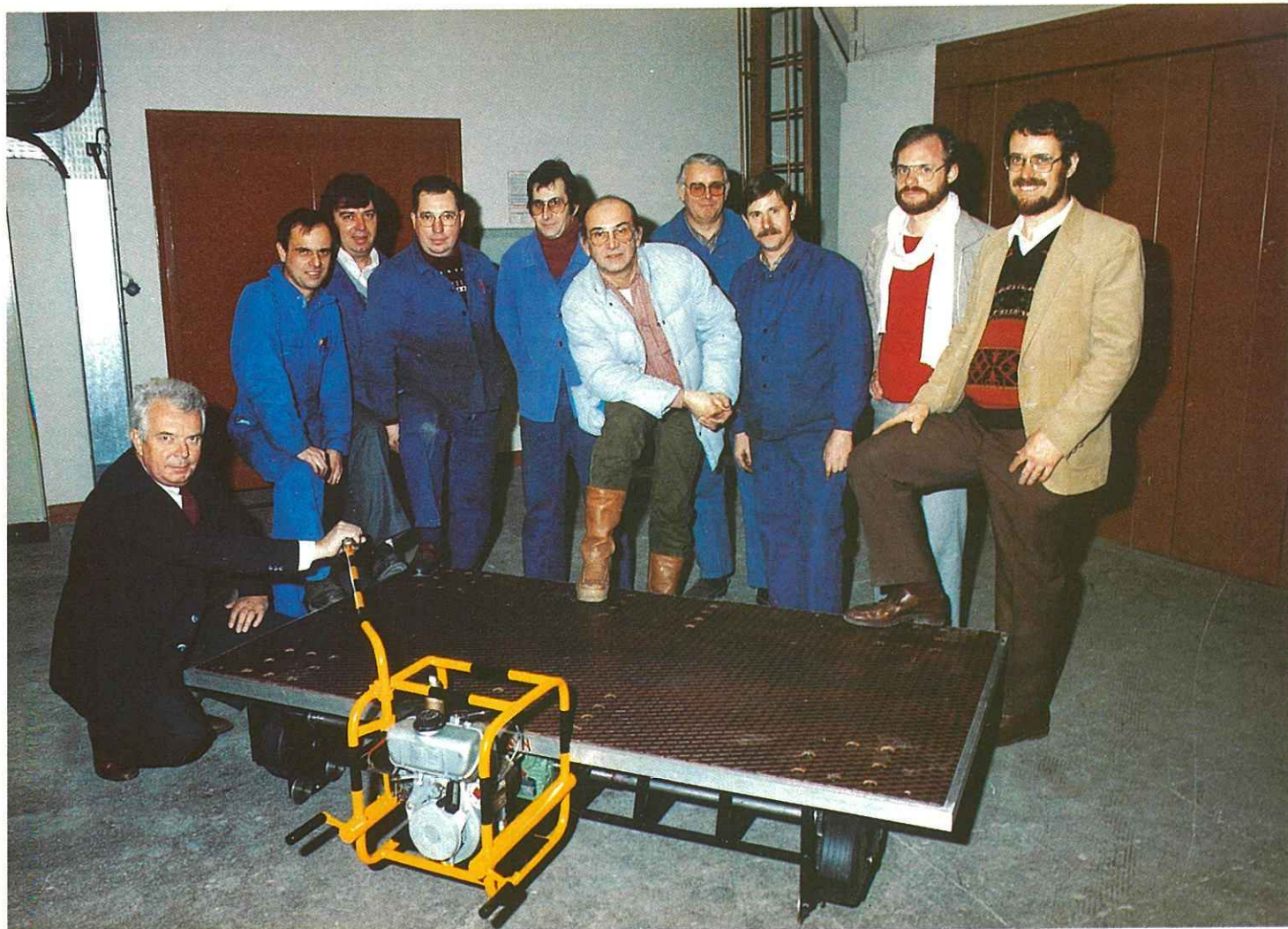
Et voilà, l'affaire semble bien engagée. Le lorry moteur figurera-t-il un jour au palmarès de l'innovation à la RATP ? Face à des robots, un petit wagonnet à moteur c'est en apparence peu de chose. C'est pourtant un exemple symptomatique d'innovation locale et de coopération décentralisée entre des gens de services différents dans l'entreprise.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Service de la voie.

(2) Voir Entre les lignes n° 72, p. 24.

(3) Services des équipements électriques.



A. Laurent (au centre) entouré de quelques-uns des membres de son équipe et des promoteurs, côté NV, du lorry moteur. C. Quentin (à l'extrême gauche), pilote d'une main ferme son engin.



ALBUM DE PHOTOS

Dans un album, le premier cliché rassemble les principaux personnages dans une activité familière : un dépôt d'autobus est une véritable entreprise moyenne.

Autour du chef de dépôt, on apercevra de nombreux agents (environ 500), des véhicules (disons 170), des locaux. Au second plan, nous apercevons le paysage urbain, arrondissement ou commune de banlieue. Les arbres ont pris la forme de lettres : RATP. Les pages suivantes nous montrent les amis de la famille : les usagers, les services centraux, d'autres directions de la Régie, des interlocuteurs locaux.

Cet album est posé sur une grande table avec vingt-deux autres, semblables d'aspect.

Leur vie est rythmée par les mêmes préoccupations, dans des conditions différentes. Une question se pose : comment leur permettre de s'y adapter au mieux par la décentralisation ?

LA « CAISSE » DES DÉPÔTS

« Avant d'aller plus loin dans la décentralisation, me dit un chef de dépôt, il nous faut souffler un peu, faire le point, penser quelques mesures d'accompagnement. »

Ce qui essouffle ? Une série de mesures financières appliquées depuis deux ans dans dix dépôts volontaires. Depuis le 1^{er} janvier, les vingt-trois dépôts sont concernés. Dans le principe, il s'agit de transférer au dépôt la responsabilité d'une partie de ses dépenses pour mieux « coller » aux besoins.

D'un certain côté, cela ne change rien : il n'y a pas un sou de plus.

Vu du dépôt, cela peut changer beaucoup de choses, y compris les relations de travail dans certains cas.

LE DROIT A LA DIFFÉRENCE

En simplifiant, deux lignes budgétaires ont été décentralisées partiellement :

- 100 000 francs pour le budget d'exploitation « outillage » ;
- 200 000 francs pour le budget d'investissement « bâtiment ».

Les décisions d'engager ces dépenses sont prises par le chef de dépôt avec un fournisseur de son choix.

Ces dépenses sont contrôlées a posteriori une fois par an, par les services centraux du réseau routier.

Les conséquences au niveau du dépôt dépendent du savoir-faire du chef d'établissement. Partout, cela permet une meilleure adaptation aux besoins : un dépôt récent n'a pas les mêmes préoccupations d'entretien des bâtiments qu'un plus ancien. Il est possible de faire un effort important dans un outillage particulier une année. Auparavant, le service central craignait qu'un équipement demandé et accordé ne soit ensuite réclamé vingt-trois fois.

Pour définir au niveau local ces priorités, une concertation est en général organisée avec les utilisateurs. Bien entendu, les plus concernés sont ceux

FAUX DÉBAT ET VRAIES QUESTIONS

Changer la façon de faire pose de nombreuses questions. Ce qui manque souvent, c'est le temps de tout faire. Alors, pour ne pas ajouter une réunion supplémentaire nous avons regroupé ces questions, entendues dans les dépôts, sous forme de débat.

« Tout faire, ça n'est pas possible.

- Acheter trois clefs plates d'accord, mais analyser un devis et suivre la conformité de travaux, c'est moins simple.

- Moi je trouve que les relations sont meilleures depuis qu'on peut faire appel à l'extérieur.

- C'est vrai, même quand ce sont les services de la Régie qui réalisent en fin de compte ou qui contrôlent.

- Ce qui serait bien, c'est qu'on puisse donner notre avis pour les travaux d'entretien aussi.

- Ça viendra sûrement, tout le monde y a intérêt.

- Même nos services centraux.

- Au lieu de tout choisir pour nous, ils nous aident.

- Ça peut encore s'améliorer.

- Sans moyens supplémentaires, ça sera difficile.

- Tant que nous n'aurons pas une marge de manœuvre en voitures, on ne pourra pas faire du commercial.

- C'est vrai, les vaches sont maigres.

- Tu sais bien que quand on essaie de mettre une voiture de plus, on ne peut plus la récupérer.

- Les gens ne comprennent pas souvent nos problèmes ?



L'informatisation : des premiers pas prometteurs.

qui « habitent » le dépôt, les agents chargés de l'entretien des véhicules.

VIVE L'INCONFORT !

La nécessité de souffler a aussi d'autres sources. De nombreuses autres évolutions sont intervenues dans la vie des dépôts ces dernières années.

L'informatique a modifié le travail de quelques-uns, mais aussi les habitudes de tous. L'expression directe et la mise en place des délégués du personnel au niveau des divisions ont changé la « façon de discuter ». Comment intégrer les préoccupations commerciales à celles du service public ? Comment conserver le bénéfice de l'expérience acquise tout en mettant en place des technologies nouvelles (SEHPIA, CDS, SAE*).

RATP-Ardillon

- Il n'y a qu'à voir les plaintes.
- Moi je préfère aller les voir plutôt que leur écrire. Ils ont une meilleure impression.
- Oui, mais les machinistes ne comprennent pas toujours qu'on se déplace pour des brouilles.
- On a quand même les moyens d'en discuter aussi avec eux.
- Les moyens, mais pas toujours le temps.
- C'est sûr qu'il faut choisir. Mais la question n'est pas que tout le monde soit convaincu. Il faut que tout le monde puisse poser ses questions.
- Souvent, la poser, c'est commencer à y répondre.
- C'est un peu commercial, votre truc. C'est comme nous donner la formation à gérer au dépôt, alors qu'on sait que ça ne débouchera pas toujours sur un poste.
- Ça aussi on peut l'expliquer aux gens. Après c'est eux qui décident.
- Et les sanctions, pourquoi ça reste centralisé ?
- Ça permet un équilibre entre les dépôts.
- Oui, mais quand on ne donne pas de suite au central, on a bonne mine et il faut ensuite l'expliquer aux agents de maîtrise.
- C'est pas trop souvent. On peut s'expliquer aussi.
- On va y passer notre vie.
- C'est vrai que notre travail a changé.
- Tant qu'on sera spécialisé entre administratifs, exploitation et entretien, on ne pourra pas se répartir certaines tâches.
- Ça évolue quand même. Assez vite même.
- Il nous faudrait un peu de temps pour souffler. »



Le travail de quelques-uns... Les habitudes de tous.

RATP-Ardillon



L'expression direct un langage différent.

En fait, on n'aura pas le temps de souffler longtemps, puisqu'on parle déjà de décentraliser la gestion des congés (1987), d'élire des délégués du personnel au niveau du dépôt, d'associer les machinistes à la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation, et d'adapter les budgets décentralisés à chaque dépôt.

« Le chef de dépôt n'est plus le gardien du règlement, mais un gestionnaire, un animateur, conclut l'un d'eux. Il faudra absolument que l'encadrement du dépôt, même s'il appartient à des services différents, devienne une véritable équipe. » Et il ajoute, sans une once de regret : « La décentralisation, c'est nécessaire mais moins confortable pour tout le monde. »

Jacques MARION

* SEHPIA : Système d'enregistrement des heures de passage par identification des autobus.
CDS : Commande du service.
SAE : Système d'aide à l'exploitation.

RATP-Chabrol

MÉLÉGRAMME

N° 698 TÉLÉGRAMME		Étiquettes		N° d'appel	
Ligne de numérotation	N° télégraphique	Taux principale		INDICATIONS DE TRANSMISSION	
ZCZC		Taxes accessoires		N° de la ligne du P.V.	
Ligne pilote		Total		Bureau de destination	
Bureau d'origine	Mots	Date	Heure	Département ou Pays	
Services spéciaux demandés (voir au verso)		Mentions de signature			
Inscrire en CAPITALES l'adresse complète (rue, n° bloc, bâtiment, escalier, etc.) le texte et la signature (une lettre par case : laisser une case blanche entre les mots)					
Nom et adresse					
ENTRE LES LIGNES 53 TER					
QUAI DES GRANDS AUGUSTINS					
75006 PARIS					
TEXTE et éventuellement signature très lisible					
QUE JE TE DIS QUE LE MÉTRO C'EST BRANCHE-STOP-MÊME LA NUIT TU PEUX AVOIR UNE ROCK'N ROLL ATTITUDE-STOP-LE SERVICE E C'EST UN VRAI PÉNITENCIER OÙ TU RETIENS LA NUIT-STOP-AU MATIN, AU PETIT MATIN L'IDOLE DÉJEUNE-STOP-QUAH... LA NUIT EST CLOUTÉE D'ÉTOILES COMME MON BLOUSON. YE STOP-ATTENDS, NE ME QUITTE PAS, ELLE REVI ENT COMME UN AIR DE TENNESSEE-STOP-DANS LA VALLEE DE L'OKLAHOMA, Y'AVAIT AUTANT DE FUMÉE MAIS MOINS DE TRAINS-STOP-C'ES T CHER UN TRAIN ? LES COÛTS ÇA FAIT MAL.					
Pour accélérer la remise des télégrammes indiquer le cas échéant le numéro de téléphone (1) ou de télé du destinataire			Pour avis en cas de non remise, indiquer le nom et l'adresse de l'expéditeur (2)		
TF			T.X		

Pour tourner une émission de Mariette et Gilbert Carpentier et pour le film « Conseil de famille », Johnny Hallyday est redescendu dans le métro. Choisy, Auber, Porte des Lilas..., il était difficile à suivre partout. Aussi n'avons nous entendu que l'écho qui a quelque peu mélangé et déformé les paroles.

Il reste les musiques ; après 25 ans de carrière, Johnny en fait toujours de belles.

Jacques MARION



RATP-Minoli

La « meule » n'est pas toujours un cyclomoteur...



RATP-Chabrol

25 ans... Johnny persiste et... signe



RATP-Minoli

Sunlights et fumée, Choisy retient la nuit.



RATP-Chabrol

Avec Guy Marchand et Costa Gavras « Conseil de famille »

La Chronique du Conseil

La séance du Conseil d'administration du 29 novembre dernier avait une dominante sociale nettement marquée dans sa première partie puisque le débat d'orientation portait sur la politique sociale de l'entreprise. Elle était plus financière dans un second temps avec l'approbation – entre autres décisions de gestion – du budget pour l'année 1986.

La politique sociale de l'entreprise

Ce débat, rappelons-le, n'a fait l'objet d'aucune délibération mais a permis de dégager les points d'accord ou de divergences entre les administrateurs. Pour certains, la politique comporte de nombreux points contestables et notamment ses objectifs qui vont à l'encontre des aspirations du personnel et tendent à « casser » le statut de l'entreprise ; pour d'autres, au-delà de la théorie, les objectifs proposés doivent se traduire par un certain nombre de mesures concrètes et être rattachés à la stratégie globale de l'entreprise.

De nombreux administrateurs ont souligné l'importance de la motivation du personnel. Plus que des intentions, il faut que des actions précises, ayant fait au préalable l'objet d'études et de négociations avec les organisations syndicales, soient entamées.

De l'avis général, il semble que la plus importante d'entre elles soit la formation des agents – y compris dans le domaine des nouvelles technologies et de la fonction commerciale. Par ailleurs, le développement de l'information et de la communication, l'évolution des filières, l'aménagement du temps de travail et les conditions dans lesquelles il s'exerce, et la responsabilisation des agents sont autant de préoccupations pour le personnel.

La Direction générale a retenu les suggestions faites et notamment celles concernant le développement de l'information et de la communication, et noté qu'un certain nombre d'objectifs trou-

vent leur inspiration dans l'amélioration du service rendu aux usagers.

Pour conclure le débat, le président a insisté sur la nécessité d'appliquer concrètement les principes qui doivent guider la politique sociale de l'entreprise, celle-ci restant essentiellement du domaine de la politique contractuelle et de la négociation avec les organisations syndicales : une forte volonté de décentralisation, de décloisonnement et de mobilité ; le souci du service au public, le lien entre modernisation et politique sociale, la concertation généralisée et le désir de marier travail en équipe et satisfaction personnelle.

Il a insisté sur la nécessité d'apporter des solutions à des questions concrètes comme l'inaptitude, la prime de gestion, l'absentéisme. Le président a rappelé son attachement au maintien du pouvoir d'achat pour tous et son souhait d'une réflexion permanente sur la hiérarchisation des salaires. Il a ensuite demandé la poursuite de l'effort de formation avec notamment une préparation à l'utilisation des outils informatiques modernes et l'étude paritaire des obstacles au bon fonctionnement des institutions représentatives.

Le budget d'exploitation 1986

Dans un contexte général difficile, le budget de la RATP pour l'année 1986 devrait lui permettre de faire face à l'essentiel de ses obligations de service public et de poursuivre sa modernisation.

Pour cette question qui, là, était suivie d'un vote, les approches sont différentes, certains administrateurs estiment que les efforts d'amélioration de la productivité du travail sont insuffisants. D'autres, au contraire, font remarquer qu'une trop grande rigueur ne permettrait pas d'atteindre certains objectifs affichés et notamment en matière sociale.

Le directeur général a souligné la difficulté de mettre au point un tel budget : en ce qui concerne les effectifs, il apparaît indispensable de poursuivre les efforts d'efficacité qui conduiront à un redéploiement d'un peu plus de 200 agents afin que puissent être améliorés en quantité et en qualité les services rendus aux usagers et réalisées certaines actions prioritaires. Les 200 effectifs supplémentaires pourraient alors être exclusivement affectés à des tâches prioritaires de grande efficacité comme la lutte contre la fraude, la protection des itinéraires des autobus et l'amélioration de la sécurité du public.

Tous les efforts dans le domaine de la sécurité continueront d'être faits. Pour la maintenance du matériel roulant et des grands équipements, la RATP ne descendra pas en-dessous d'un certain seuil qui lui paraît nécessaire.

Ce budget est obligatoirement délicat et des économies ont dû être réalisées, notamment sur certaines actions commerciales et sur des études extérieures en matière d'informatisation.

En conclusion, le président a reconnu qu'il s'agissait effectivement d'un budget de rigueur, mais que la poursuite du développement de certains services, la mise en œuvre de l'opération de modernisation du nettoyage, le maintien du pouvoir d'achat global en masse seront possibles. La croissance de l'emploi (+ 200 personnes) et les redéploiements externes vont par ailleurs permettre certaines opérations nouvelles notamment pour la lutte contre la fraude, le contrôle des couloirs d'autobus et la sécurité.

Le budget a été adopté par 14 voix pour, 8 contre et 4 abstentions ; la délibération fixant les effectifs en année pleine à 39 050 agents a été adoptée par 13 voix pour, 5 contre et 8 abstentions.

Après avoir approuvé la totalité des différents marchés qui lui étaient soumis, le Conseil d'administration – déjà amputé, compte tenu de l'heure avancée, d'une partie de ses membres – se sépara non sans avoir pris son prochain rendez-vous : le 17 janvier 1986.

Marne-la-Vallée : Oui à MICKEY !

Ça y est, c'est décidé ! En 1991, Mickey, Donald et autres oncs' Picsou poseront leurs bagages dans la vallée de la Seine-et-Marne. C'est en effet à Marne-la-Vallée que sera installé le seul Disneyland d'Europe.

Maintenant que le principe est acquis, il reste à en déterminer les modalités et notamment définir avec précision la desserte de ce gigantesque parc d'attractions qui drainera chaque jour dans l'Est parisien de nombreux visiteurs de la capitale, des provinciaux et des étrangers.

C'est le prolongement de la ligne A du RER qui a été retenu. D'autres solutions avaient pourtant été envisagées : l'exploitation par autobus articulé ou mégabus en site propre, construction d'une navette du type véhicule automatique léger. Un tronçon d'une dizaine de kilomètres entre Torcy et le centre de loisirs sera donc construit en même temps que Disneyland. Le RER devrait pénétrer dans le parc, s'arrêterait à l'intérieur

mais il y aurait effectivement ensuite une desserte interne de Disneyland dont la nature n'est pas définie.

La réalisation de ce prolongement soulève certains problèmes. La desserte RER de Disneyland vient se greffer sur une ligne qui connaît une croissance rapide de son trafic. Le prolongement vers le parc d'attractions ne devra pas compromettre les efforts accomplis, pour améliorer l'exploitation de la ligne A du RER. Par ailleurs, cette nouvelle réalisation devra s'insérer dans le programme d'amélioration du réseau des transports en commun en région parisienne, sans remettre en cause les priorités déjà retenues. En ce qui concerne les investissements, il s'agit d'une opération « lourde » non prévue, dont le financement ne devrait pas obéir aux règles classiques du financement des transports en Ile-de-France.

Sylvie FRÉCHARD

Commandes de matériel roulant

Méto

4 trains, type MF 77, appelés également métro blanc, auront été livrés au cours de l'année 1985. Les 6 derniers de la commande concernant 197 trains au total le seront courant 1986.

Destinés à assurer les déplacements des trains de travaux au cours des chantiers de nuit, 3 tracteurs à marche autonome ont été réceptionnés en 1985. 12 le seront au cours de l'année prochaine.

RER

22 éléments MI 84 ont été livrés en cours d'année et 20 le seront en 1986.

Autobus

180 autobus « standard », 101 articulés, 2 R 312 (dit autobus futur), 5 CBM (Montmartrobus), 8 minibus et 8 autobus à moteur arrière ont été livrés en 1985.

La commande 1985/1986 porte sur 263 autobus standard, 42 articulés et 8 CBM. Une partie de ces voitures a déjà été livrée dans les derniers mois de 1985. Il reste ainsi 156 bus standard à réceptionner d'ici l'été.

Prochaines lignes d'autobus

Dans le cadre du budget 1986, l'accroissement prévu du niveau de service (+ 1,2 million de kilomètres-voitures par rapport à 1985) sur les lignes régulières du réseau d'autobus permettra la mise en service de la ligne 315 « Villejuif-Louis Aragon-Orly » ainsi que le prolongement du 83 « Levallois - Place-d'Italie » jusqu'à la Porte-d'Ivry. À cette occasion la ligne sera scindée en deux : au sud « Porte d'Ivry - Friedland-Haussmann » au nord « Invalides-Levallois ».

La création du 315 s'accompagnera d'une modification du service sur la ligne 215 « Orlybus » Denfert-Rochereau-Aéroport d'Orly. Celle-ci assurera une liaison directe Orly-Paris, sans arrêt à Rungis. Une antenne sera créée pour assurer la desserte « Denfert-Rochereau-Rungis ».

Le 135 B grandit

Depuis le début décembre, la ligne 135 B a été prolongée à travers le centre de Colombes jusqu'au quartier de l'Europe (Ile Marante). Ainsi, de nombreux habitants de Colombes peuvent rallier directement le terminal bus d'Asnières-Gennevilliers et emprunter ensuite la ligne 13 du métro. Ce prolongement, long de 1 800 mètres, avait fait l'objet de nombreuses discussions entre la RATP et la municipalité de Colombes. On peut seulement regretter la manie de certains voyageurs indécents qui marquent leur place à coups de feutre et de canif. Qu'ils se rassurent, le 135 B fonctionne tous les jours. Inutile donc d'inscrire par avance sa réservation dans la moleskine des sièges !

C.C.



Parlez-moi de la ligne A

Humaniser le métro, mieux accueillir les voyageurs : c'est le leitmotiv et l'idée directrice de l'action RATP dans les stations. Après l'opération « Parlez-moi d'accueil » dans les stations de métro (voir ELL n° 87), c'est au tour des voyageurs de la ligne A du RER d'être interrogés par le biais de l'enquête « Parlez-moi de la ligne A » qui s'est déroulée du 4 au 18 décembre dernier. Un total de 40 questions étaient posées et ce afin de connaître l'opinion des voyageurs sur la qualité du service rendu sur cette ligne, l'information qui leur est donnée, etc.

Même chose que pour « Parlez-moi d'accueil », ce sont les agents des gares qui ont été, en cette occasion, les porte-parole de l'entreprise pour aller à la rencontre des voyageurs. Ils ont ainsi recueilli toutes les réponses et les ont rapportées de la façon la plus rigoureuse possible pour que le résultat final de l'étude soit absolument fiable.

Seuls les agents volontaires (personnel de station et maîtrise de la ligne) ont participé à l'opération. Leur participation importante prouve – si besoin est – que les agents des gares comme ceux des stations souhaitent voir évoluer leurs fonctions et leurs tâches s'enrichir.

Sylvie FRÉCHARD



RATP-Ardillon

Un nouveau parc au Vésinet

Depuis le 2 décembre dernier, les travaux d'extension du parc de stationnement ont débuté à la gare RER du Vésinet. Au mois de novembre prochain, le nouveau parc offrira 250 places, soit le double de l'ancien parc. En attendant, les habitués de la gare du Vésinet doivent chercher de nouvelles places de parking dans les environs.

La sécurité dans le métro

Durant les douze derniers mois, de décembre 1984 à novembre 1985, le nombre d'agressions de voyageurs avec coups et blessures volontaires a été de 642 (494 pour la période correspondante décembre 83-novembre 84) et celui des actes de violence sans conséquences physiques (voies de fait) de 487 (669), le nombre de vols avec violence a été de 2 456 (2 934) dont 1 534 (1 879) vols de bijoux.

Ces résultats traduisent, globalement, un tassement du nombre des agressions de l'ordre de 12 %.

Mesures informatiques

Selon une information publiée dans le dernier *TT-Contact**, le groupement « mesures et essais » du service des études techniques a réceptionné fin novembre le prototype d'une chaîne de mesure informatique destinée aux essais de performance du matériel roulant. Construite autour d'un minicalculateur et d'une unité de stockage des données sur disquette, cette chaîne a été testée, dans les conditions réelles d'utilisation, à bord de plusieurs véhicules : un train RER MI 84, une rame du métro articulé de la ligne 10 et un autobus standard. Aucune anomalie n'a été détectée. Cette chaîne de mesure informatisée sera mise en service dans quelques semaines. Elle permettra d'automatiser le relevé des mesures lors des essais. En outre, le mini-calculateur effectuera immédiatement le traitement des données. Ainsi les techniciens pourront avoir tout de suite le résultat des essais, sans avoir à attendre le dépouillement effectué par la suite en laboratoire. Cette chaîne de mesure, la première du genre à la RATP, rendra sans aucun doute de grands services.

C.C.

*TT-Contact est une lettre d'information mensuelle qui fait le point des études et des projets en cours au sein du service TT. Si vous souhaitez obtenir des informations sur cette lettre, contactez Philippe Bibal au 3884.



Correspondance métro/RER

Le Syndicat des transports parisiens a examiné, le 17 décembre, le projet d'aménagement d'un couloir souterrain de correspondance entre la gare SNCF « Champs-de-Mars » (RER C) et la station « Bir-Hakeim » (métro : ligne 6).

POURQUOI CES TRAVAUX ?

Depuis la mise en service de la liaison Invalides-Orsay, la fréquentation de la partie ouest de la ligne C du RER a augmenté. La réalisation d'aménagements destinés à améliorer les correspondances de cette ligne avec les stations concernées du métro est désormais indispensable.

Ces aménagements complètent les dispositions tarifaires favorisant l'intégration des différents réseaux de transport : titres communs SNCF-RATP, et permettant d'améliorer le confort et la sécurité des usagers.

Actuellement, les voyageurs qui quittent le RER doivent traverser le boulevard de Grenelle et le quai Branly pour prendre le métro. Cette opération demande du temps ; elle est dangereuse, particulièrement aux heures de pointe.

2 000 voyageurs sont concernés chaque jour. 4 000 échanges ont donc lieu.

LE PROJET

Côté SNCF

L'accès actuel situé à l'extrémité du quai SNCF, côté Versailles, sera supprimé.

Une salle d'échanges munie d'appareils de contrôle automatique et de dispositifs de vente de billets sera construite sous terre, à proximité du souterrain existant.

Côté RATP

Un passage souterrain de 47 m de long, 4 m de large débouchera dans la station.

Le financement

Le coût des travaux est estimé à 20,7 MF - HT :

- Syndicat des transports parisiens	10 MF
- Région d'Ile-de-France	10 MF
- SNCF	0,7 MF

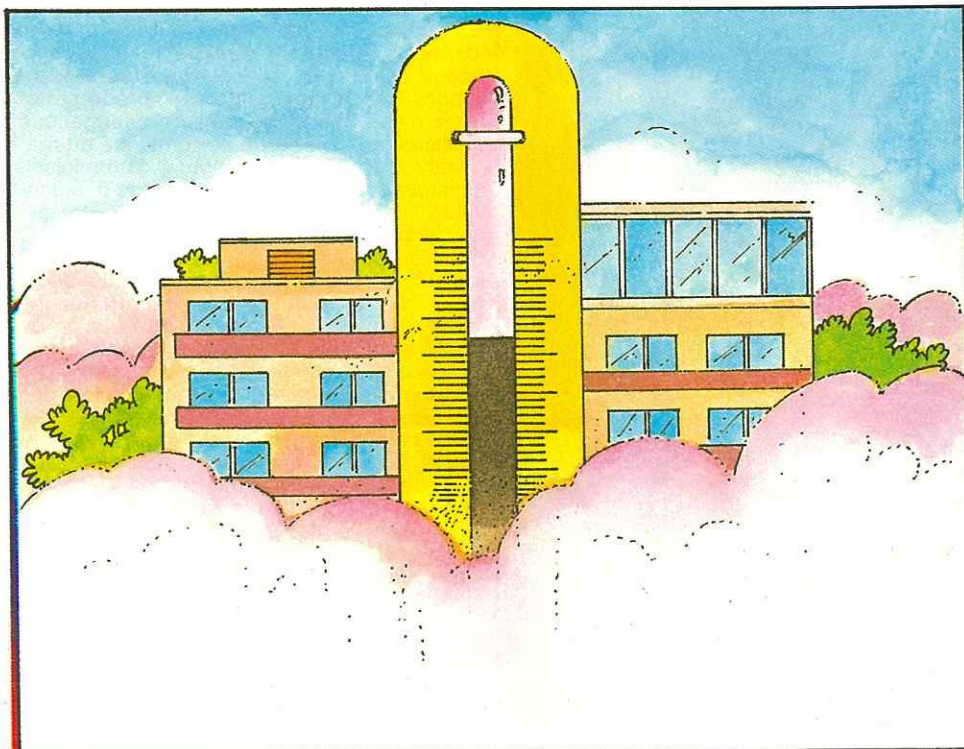
Mise en service prévue fin 1988, début 1989.

Chaud métro

Onze appartements et trois ateliers d'artistes d'un immeuble construit par l'office d'HLM d'Ivry sont chauffés en partie par l'air du métro. La chaleur est récupérée, au moyen d'une pompe à chaleur, dans l'aire de

lavage des trains située près de la station Porte d'Ivry sur la ligne 7. Une installation analogue fonctionne depuis 1982 à Pantin (voir *Entre les lignes* n° 70, p. 22).

C. C.



Spécial métro

La revue *Connaissance du Rail* a consacré au début de l'année un numéro spécial au métro de Paris, à l'occasion de son 85^e anniversaire. Ce numéro, d'une cinquantaine de pages abondamment illustrées, se divise en deux parties : une partie historique retraçant l'évolution du métro des origines à nos jours, une partie actualités décrivant les réalisations récentes (prolongement des lignes 7 et 5) et les projets de la RATP. En outre, ce numéro renferme un certain nombre de renseignements insolites sur la vie cachée du « tube » parisien.

Les personnes intéressées par ce numéro spécial peuvent se le procurer en écrivant à *Connaissance du Rail* - L'Ormet - Valignat - 03330 Bellenaves et en joignant à leur commande un chèque de 38 F à l'ordre des Éditions de l'Ormet.



Secours populaire français, comité RATP

Le 9 novembre dernier, le comité RATP du Secours populaire français a fêté son 10^e anniversaire. Profitant de cette manifestation, le comité RATP a inauguré son nouveau local de rencontres et de réunions situé 150, boulevard Gabriel-Péri - 92240 Malakoff (tél. 46.54.02.21). Une permanence est assurée dans ce local tous les lundis et mercredis après-midi de 13 h 30 à 17 heures. Par ailleurs, vous pouvez toujours entrer en contact avec le comité RATP du Secours populaire français en écrivant 6, résidence Normandie, avenue de Montrouge - 92340 Bourg-la-Reine.



Faites vos vœux !

C'est d'une manière très sympathique et encore jamais vu que la RATP a offert cette année ses vœux aux voyageurs. Ils n'étaient pas seulement affichés dans les couloirs mais ils fournissaient l'occasion d'un grand jeu organisé par la RATP.

En guise de vœux, il n'y a pas plus beau qu'un cadeau... et les prix décernés aux vainqueurs ne manquaient pas d'attrait.

L'opération s'est déroulée du début de l'année jusqu'à la mi-janvier pour le métro, le RER, les autobus de Paris et de la banlieue. Les « tickets vœux » étaient autant de bulletins de participation au jeu. En complétant celui-ci, le voyageur pouvait espérer être tiré au sort et figurer parmi les nombreux gagnants des cadeaux de la gamme « Chic et

Choc ou, - s'il était vraiment chanceux, et il y en a eu deux dans ce cas -, gagner le super cadeau des vœux RATP : soit un séjour pour 2 personnes pour assister à l'un des 4 grands événements 86.

- La Coupe du Monde de Football au Mexique,
- la comète de Halley observée de l'île de la Réunion,
- le lancement du satellite Spot 1 par Ariane à Kourou,
- le centenaire de la statue de la Liberté à New York.

Le ticket était chic, choc ; il devient maintenant carte de vœux branchée sur les grands événements 1986.

Sylvie FRÉCHARD



« Les enfants d'Édouard »

C'est le titre de la comédie que vous propose le groupement artistique de la RATP Aurère, les samedis 8, 15 et 22 février et les dimanches 2, 9, 16 et 23 février à 15 heures. Location (27 francs) au poste 9045 à partir du 27 janvier.

Spectacle

La Société mutualiste du personnel de la RATP organise le 1^{er} mars prochain à 20 h 30 à la Maison de la Mutualité son grand spectacle suivi de son bal au profit de tous les orphelins de la RATP.

Au programme, le groupe « service public », Julie, Yves Lecoq et bien d'autres artistes.

Vous pouvez dès maintenant réserver vos places à la Société mutualiste. Leurs prix : 35, 80 ou 110 francs.

« La ligne de Sceaux au fil du temps »

Un livre en deux parties raconte la vie de cette ligne par l'image et le texte :

- autour de documents (affiches, tracts, journaux, archives...), évocation historique de 1846 au RER. L'œil est celui du riverain de l'époque ;

- d'après des cartes postales, une halte dans chaque gare de Paris à Limours, pour une promenade au fil de la ligne.

Format 21 x 30, 208 pages, 350 illustrations. Cet ouvrage est en vente chez l'auteur : Jean-Marie Jacquemin, 4, allée de la Savoie - 91300 Massy - au prix de 123 F (franco).

L'écho des sections



ATHLÉTISME

En salle, à l'INSEP, ont eu lieu le 22 décembre les championnats interrégionaux des épreuves combinées (pentathlon). D'excellents résultats y ont été obtenus grâce à Patrick Françoise, 2^e ; Olivier Deniaud, 7^e ; Marc Lejeune, 9^e et Jean Roy 24^e parmi une cinquantaine de participants.

Bruno Guillaud, 2,10 m en hauteur, Sylvain Semba, 14,33 m en triple saut, Patricia Petitbois sur 200 m et 400 m et... 1 500 m ainsi que le jeune marcheur Stéphane Martin ont été les athlètes les plus en vue du début de la saison de l'athlétisme en salle. Leur objectif est désormais les championnats de France qui se déroulent cette année à Liévin.



ESCRIME

Que des brillantes performances pour ce sport à l'US Métro : les jeunes se distinguent à Paris où 8 sabreurs cadets du club prennent les 8 premières places du championnat de Paris mais aussi à l'étranger et plus précisément à Madrid où Hervé Carillo et Pascal Jeanny obtiennent respectivement les 1^{re} et 4^e places devant 160 tireurs. A l'issue de cette épreuve qui s'est déroulée le 24 novembre, Hervé Carillo se plaçait en tête de la coupe du monde des moins de 20 ans.



LUTTE

Encore une section de l'USMT très en vue et de plus en plus grâce à ses résultats bien sûr, mais aussi à Antenne 2 à l'occasion des finales du championnat de France par équipes de 1^{re} division.

L'US Métro est ainsi devenue le club numéro 3 de la hiérarchie française en battant en finale B le club de Chamalières par 5 victoires à 3.

Le « président-entraîneur-capitaine-lutteur » Descamps peut être fier de ses troupes, mais il reste encore deux marches à franchir sur le podium. Rendez-vous donc fin 1986 pour une nouvelle ascension du podium.



TENNIS DE TABLE

Après une difficile saison 84-85 passée en Nationale II, l'équipe féminine a renoué avec le succès dans le championnat de Nationale III où elle se trouve mieux à sa place. Elle est classée à la 3^e place de la poule à l'issue des matches aller.

L'équipe masculine qui dispute le championnat de Régionale I occupe également la 3^e place à la moitié de l'épreuve comptant notamment deux belles victoires sur Useg 13 à 7 et sur Ponthierry 11 à 9.

- pour les enfants jusqu'à 16 ans : 275 F
- pour les adultes : 340 F.
- A noter sur son agenda :

La fête de l'USMT se déroulera le dimanche 1^{er} juin au parc des sports de la Croix-de-Berny.

Rendez-vous important également le 24 avril prochain à la Cafétéria de Bercy pour l'assemblée générale du club.

- Plusieurs assemblées se sont récemment tenues :

En aviron, M. Autef président de la section. Il a comme adjoint M. Morucci, vice-président ; M. Serve, trésorier et Nathalie Autef, secrétaire.

En gymnastique, le nouveau président se nomme Jean-Pierre Loviat tandis que l'ancien président B. Chenevat devient vice-président ; Ch. Rault et Mlle Charles-Félicité sont les autres membres du bureau de cette section.

Gérard LUCHE



FOOTBALL FSGT

- FSGT

La traditionnelle coupe de France FSGT Auguste-Delaune a bien débuté pour l'USMT qui a éliminé le FC Morlaix 1 but à 0 en 64^e de finale.

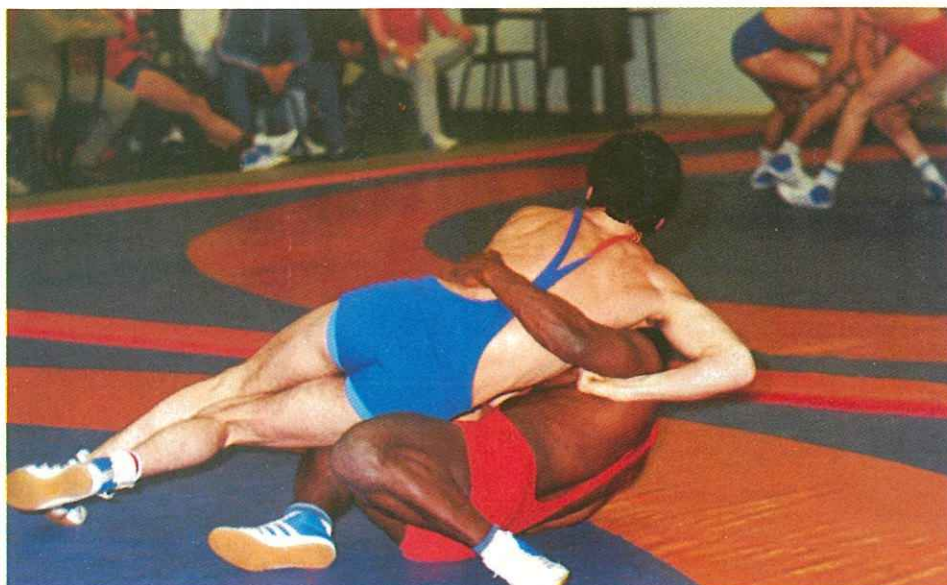
- Dépôts et ateliers

En 64^{es} de finale de la même coupe Auguste-Delaune victoire de la sélection contre APGG 2 buts à 0, mais défaite de Dulong 3 buts à 1 contre CCM Sulzer.



HAND-BALL

Tandis que les seniors hommes et femmes ne font pas particulièrement d'étincelles dans leur championnat respectif, les jeunes et notamment les cadets accomplissent de brillantes performances puisqu'ils sont invaincus depuis le début du championnat. Les juniors ne sont pas en reste et sont également premiers de leur poule comptant en particulier deux victoires probantes sur le PUC : 27 buts à 16 et sur le Club des Finances : 36 buts à 23.



Le lutteur de Chamalière au tapis : l'USMT triomphe pour la 3^e place 5 victoires à 3.



Ces sabreurs en herbe deviendront grands et seront peut-être un jour médaillés olympiques comme leur aîné Franck Ducheix.

En bref

- Patinage à tout âge

La section patinage sur glace du club sportif des cheminots de Paris (CSCP) met à la disposition des agents de la RATP la patinoire des Buttes-Chaumont située 20, rue Ed.-Pailleron, tous les mardis soir de 18 h à 20 h et ce jusqu'au 10 mai.

Coût des cartes d'entrée :

- pour les enfants jusqu'à 10 ans : 220 F

