

ENTRETIEN

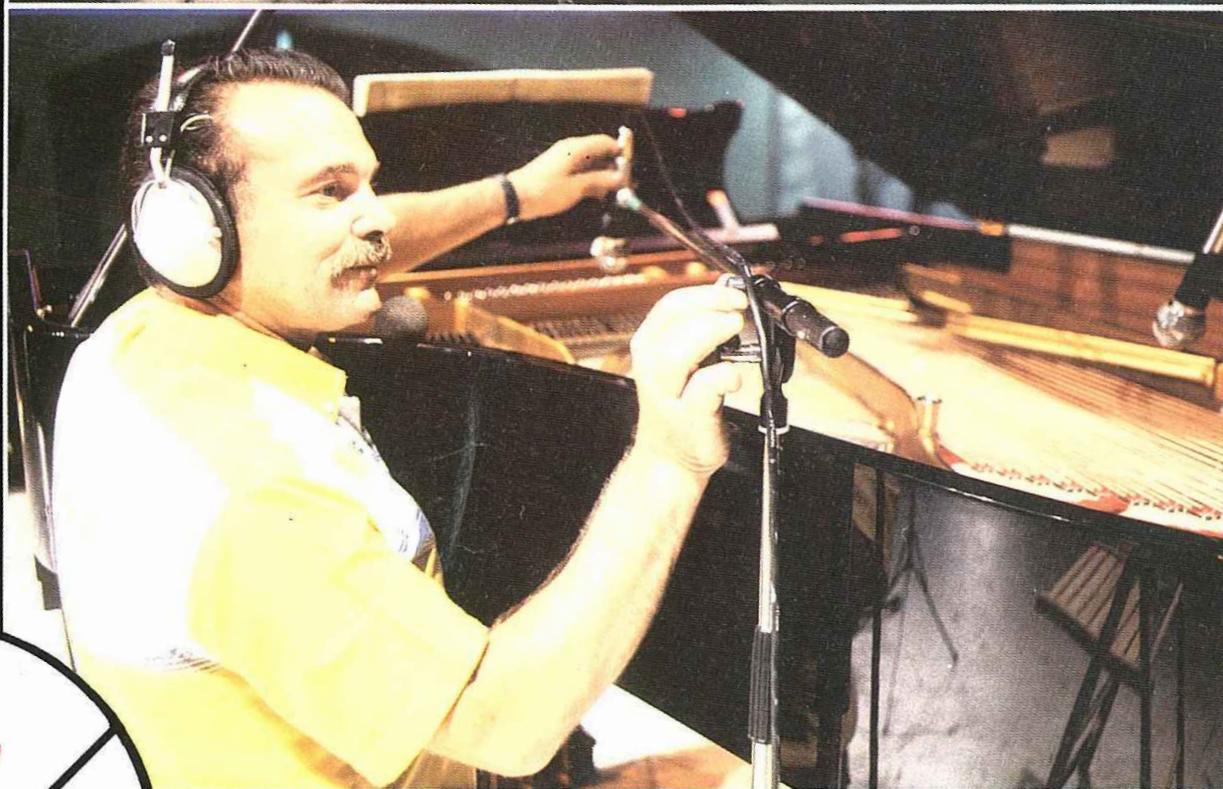
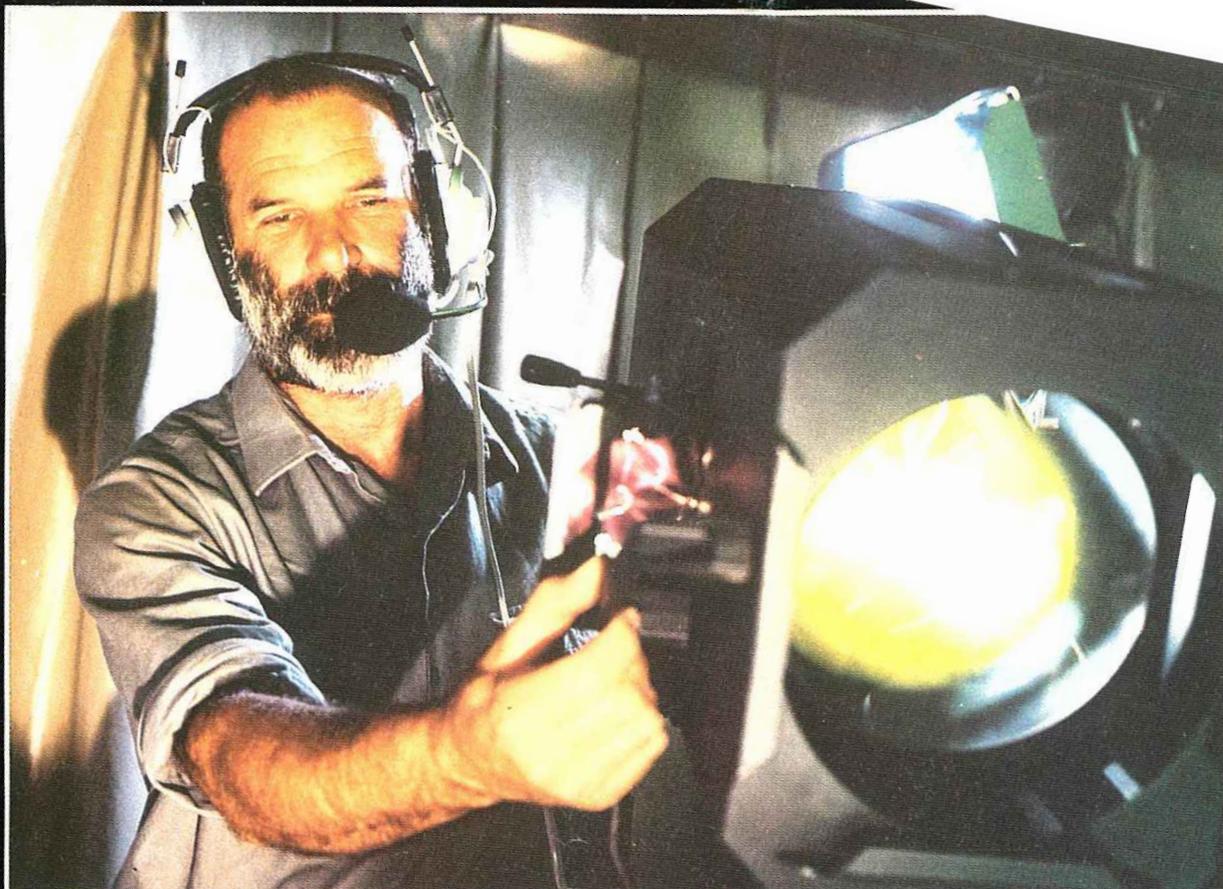
Les lignes

**MÉTRO:
ÇA SENT LE PROPRE**

**ENTRETIEN:
EMR APRES LA CRISE**

**RER: DES TRAINS
EN HIVER**

RATP



REFLEX MACHINISTES DU SPECTACLE

Le son ? C'est bon. La lumière ? OK. En scène...
La magie d'un spectacle, c'est aussi l'art de régler un micro
ou d'orienter un projecteur. A Auber, comme à l'Opéra
ou à l'Olympia, c'est le travail d'une équipe de machinistes.

Électriciens en bâtiment à l'origine, ils sont aujourd'hui des techniciens
de l'audiovisuel. Avec leurs autres collègues de la manufacture de l'Atelier
central, ils contribuent à faire d'une animation un grand spectacle.

SOMMAIRE

Magazine

Trafic : l'espoir revient. Le trafic progresse sur tous les réseaux.

Ramsès élu ! Ce projet, mené à bien par 4 techniciens de NA a représenté la RATP dans un concours interentreprises.

Les MI 79 reprennent du coffre : l'offensive antineige pour permettre aux MI de rouler dans la poudreuse.

8

TE-EMR : et après ? Restructuré, EMR a traversé une tempête sociale. Une situation exemplaire : oui, mais de quoi ?

Queneau dans le Tromé : à la découverte de Raymond Queneau en compagnie de Zazie.

Machinistes : l'été du protocole. Un an après la signature du protocole sur les conditions de travail, où en est-on ?

16

La propreté par les sentiments : la propreté, c'est une réalité mesurable plus une ambiance subjective.

Une belle histoire : celle des transports parisiens, de Blaise Pascal à nos jours. Un ouvrage écrit par Marc Gaillard.

Super ne fait pas le plein : on ne change pas les habitudes en quelques mois.

Une gestion dans le vent : l'information du courrier permet désormais de suivre facilement chaque lettre.

Maquette en kit : démontage de la maquette d'instruction du centre de formation du réseau ferré.

Actualités

Le rapport Doucet • Budget des transports 88 • Le ticket primé • Clip : J.J. Goldman tourne dans le métro.

Première (RATP - Marguerite)
La propreté, c'est aussi une impression.

Dernière (RATP - Marguerite)
Le funiculaire en fête pour les vendanges de Montmartre (voir actualité p. 33).



RATP-Ardalillon



RATP-ECOM/UNIVAS

ENTRE LES LIGNES

N° 106

Novembre 1987

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction-abonnements :

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

Directeur de la publication :

Jacques Barrau de Lorde

Rédacteur en chef :

Christian Chaumereuil
Rédaction : Pascal Bègue, Simone Feignier,
Jacques Marion, Jean Tricoire

Photographie :

N-Audiovisuel
Centre de production Audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



Membre de l'Union des Journalistes
et Journalistes d'Entreprise
de France UJEF

Maquette : Triangle Création
Imprimerie : Avenir Graphique

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les Lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.



TRAFIC

L'ESPOIR

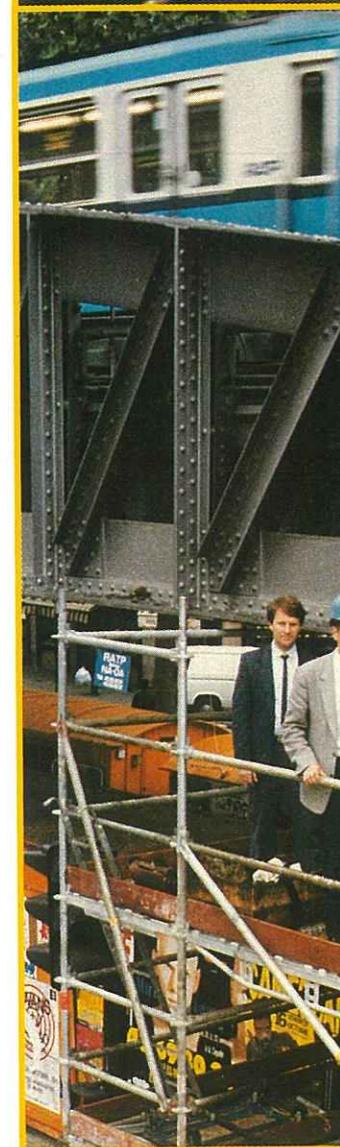
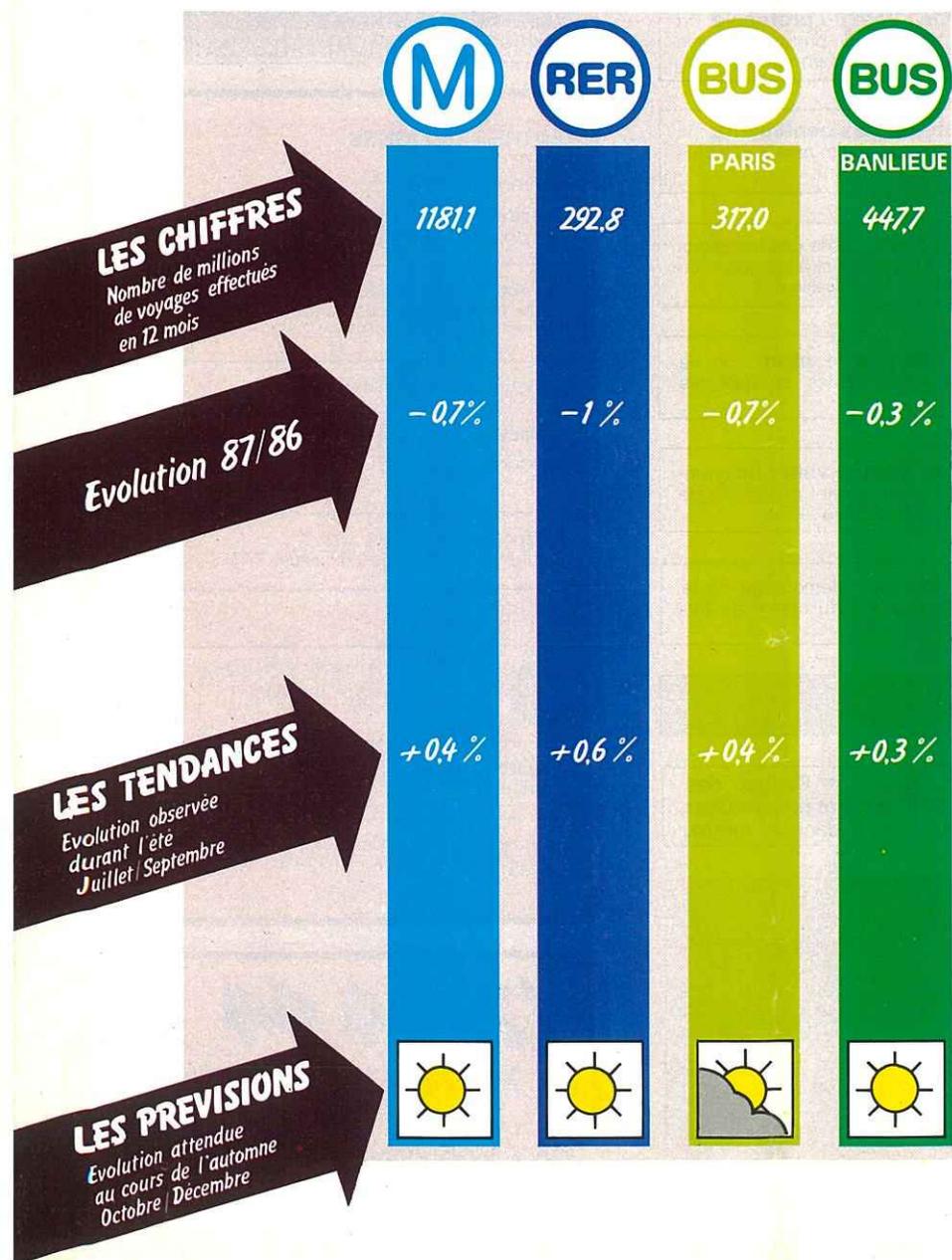
Les chiffres de trafic connus fin septembre ont ramené un peu d'espoir. Cumulé sur 12 mois (et corrigé de l'effet des grèves), le trafic RATP avoisinait alors 2 milliards 270 millions de voyages, soit un recul de 0,7 % par rapport à septembre 1986. Il y a trois mois (voir ELL 104, p. 4), la baisse atteignait 1 %.

Sur le métro, la reprise est engagée depuis le mois de mai. Sur les autres réseaux, l'évolution est plus irrégulière, mais la tendance générale reste là aussi favorable. Cette évolution du trafic sera d'autant plus intéressante à analyser qu'aucun événement extérieur majeur (afflux de touristes, extension des réseaux RATP, conditions météorologiques providentielles) ne paraît a priori l'expliquer.

Les prévisions pour les prochains mois s'annoncent également bonnes. La remontée du trafic sera-t-elle néanmoins suffisante pour effacer les mauvais résultats de janvier et de février ?

Réponse dans notre numéro de février.

C.G.



10 mètres carrés au sol au lieu de 8
lieu de 160 000. Les quatre mousq

LA QUADRATURE DE LA PYRAMIDE HUMAINE RAMSES ELU !

C'est une équipe du service des aménagements et de l'entretien (NA) qui a été désignée pour représenter la RATP au prix Marie-Claude Dassonville*. Leur groupe a mis au point un système de « remplacement des appuis mobiles sans emploi de soutènement ».

Si on ne vend pas de glacière à un Lapon, le cordonnier est parfois mal chaussé. Rien n'exclut donc qu'un jour SOFRETU vende RAMSES aux Égyptiens qui viennent d'inaugurer leur métro ! C'est un système destiné à soulever les travées du métro aérien afin de remplacer les appareils d'appui (voir ELL - septembre 87).

Le jury n'avait pas à juger la qualité technologique du résultat, mais l'importance de l'implication de ses acteurs.

Laissons « parler » leur dossier :

« Cette action a été menée à l'initiative des agents de façon discontinue en fonction de leur charge de travail. Elle a été très bien accueillie par la hiérarchie, puis encouragée.

Le groupe s'est constitué par affinités, et de façon non institutionnalisée. L'historique met en évidence l'implication des personnes de la cellule Travaux dans les fonctions « Études », et la participation active des personnes du bureau d'études dans les fonctions « Travaux ». Le contact se réalise de façon directe et non formalisée. La discussion commune engendre les idées. Elles sont ensuite concrétisées par les personnes « études » ou « travaux » du groupe, puis réajustées ou affinées à nouveau par l'ensemble du groupe. Le recours aux organismes extérieurs nécessite un accord hiérarchique.

Ce type de fonctionnement s'est instauré naturellement, dès la seconde ébauche du dispositif de levage. Remarquons d'autre part qu'il n'y a jamais eu d'esprit de compéti-

tion entre les personnes du groupe, mais plutôt le souci d'apporter un concours à l'élaboration du projet commun. Cette collaboration, volontaire et recherchée par les participants, a permis d'améliorer considérablement l'efficacité de la technique développée.

Les motivations étaient, à l'origine, un certain désir d'entreprendre, l'intérêt technique d'un projet original avec des conséquences économiques certaines. Puis le temps, l'investissement personnel réalisé, la conviction d'un succès futur ont créé une volonté profonde d'aboutir. Enfin, la conscience des risques inhérents à une opération prototype et les difficultés rencontrées ont développé un sentiment de responsabilité qui a encore renforcé l'implication des personnes et la cohésion de groupe. »

Cette équipe se compose principalement de Gérard Barbarin, Gérard Gémeiner, Joël Le Cam, Michel Morvan. Le 15 octobre, ils auront présenté leur projet face à sept autres, issus d'entreprises publiques et privées.

L'objectif de la Direction du personnel, en participant à ce concours, pour les années suivantes : qu'un projet représente la RATP mais, en plus, qu'il soit représentatif de tous les services, que l'implication créatrice de rapports humains soit devenue la règle.

Jacques MARION

* Ce prix récompense les opérations réussies dans les entreprises grâce à la motivation et l'implication du personnel (voir ELL - septembre 87).

Les six autres

Six autres projets ont été présentés au jury. *Entre les Lignes* vous les présentera également.

- FE L. 9 - Élaboration d'un module de formation par diapositives ;
- TE - Saint-Albin - Nouvelles méthodes de travail dans la maintenance des installations électriques ;
- NA - Chantiers de nuit : Réorganisation et reprise de sous-traitance ;
- FR - Restructuration des équipes de maintenance électronique (EK 3) ;
- RM - Mise au point d'une formation pour l'assistance technique aux dépôts d'autobus ;
- RC/RE - L'information des voyageurs en terminus de Choisy (Voir ELL n° sept. 1987).

Ramsès grâce à Hercule !

Hercule, c'est le logiciel informatique qui a permis de vérifier le dimensionnement de l'appareil. Le système permet de soulever la travée métallique en prenant appui sur la colonne qui la supporte.

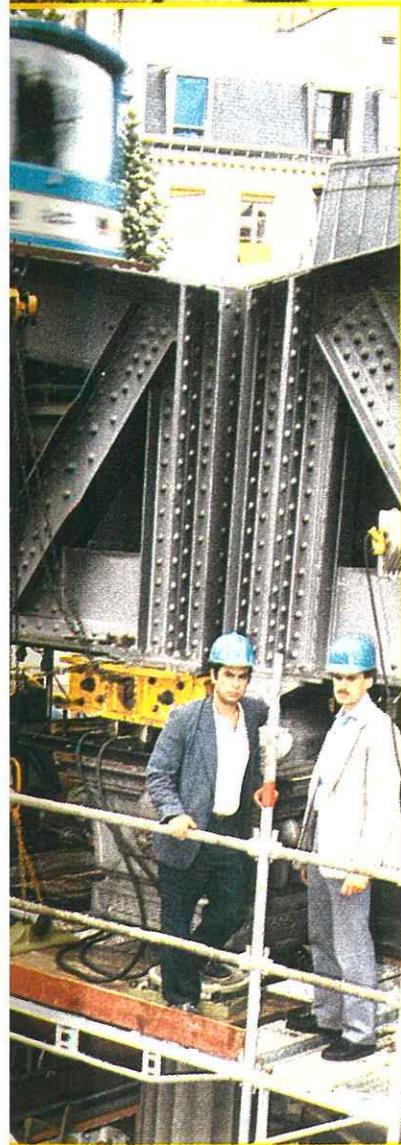
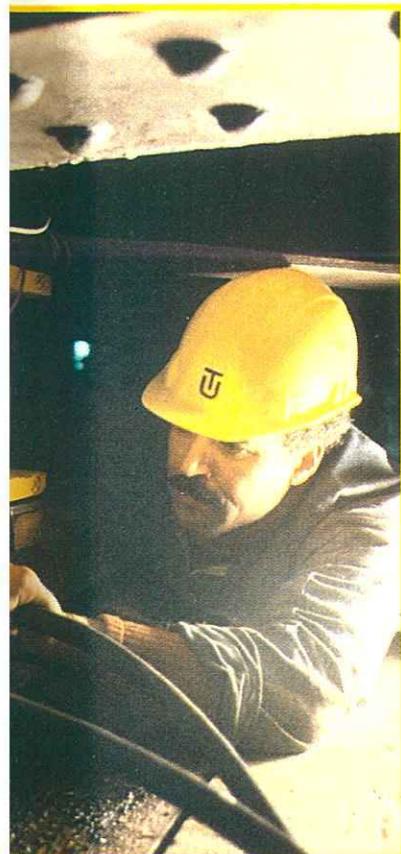
Auparavant on prenait appui au sol (après renforcement éventuel des fondations) ce qui nécessitait d'importants moyens techniques.

Le bilan de Ramsès c'est :

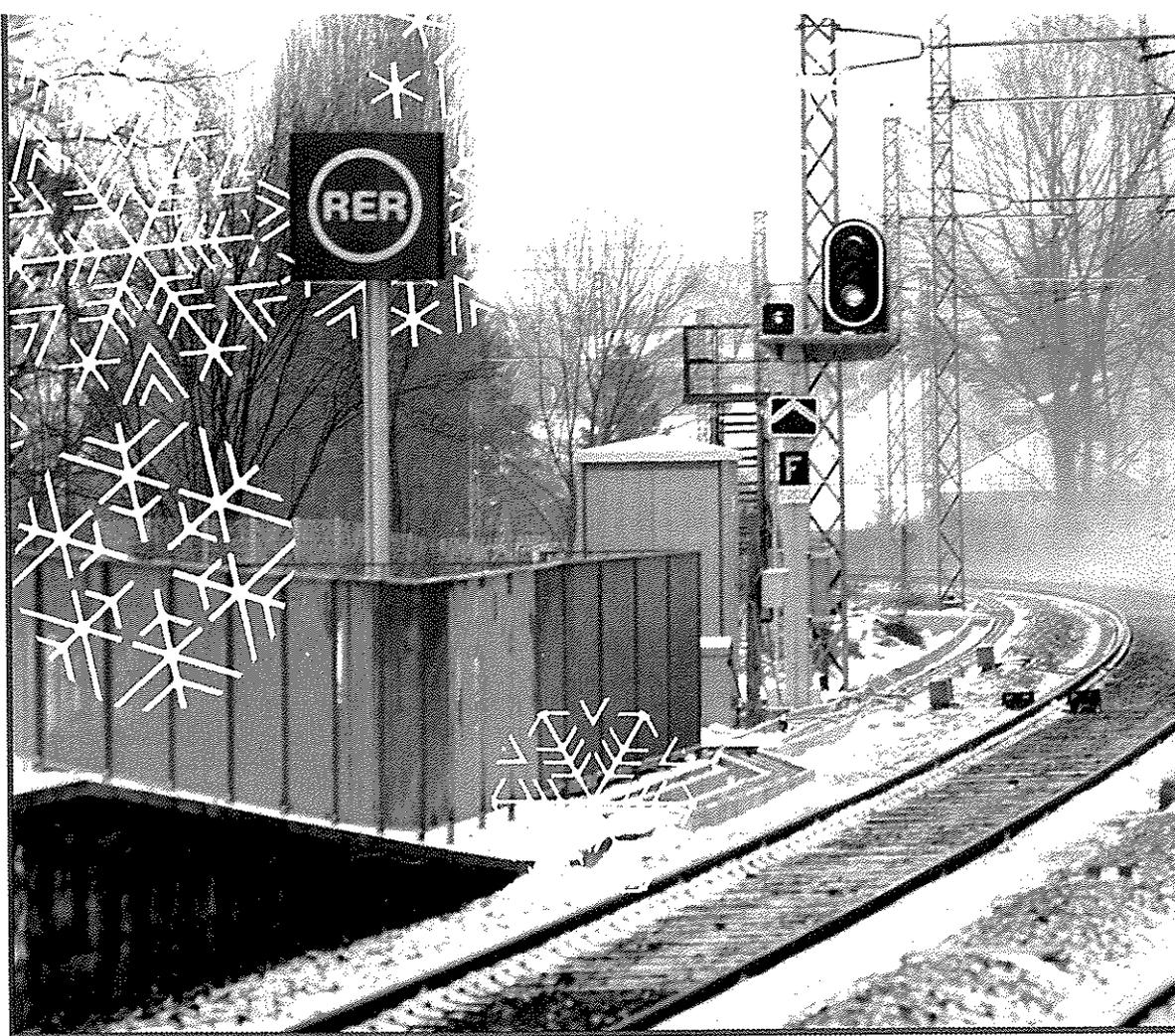
- simplification
- gain de temps (plus de 80 %)
- gain d'argent (économie d'environ 70 %)
- gain de place (simple échafaudage au sol)
- diminution des nuisances sur la voie publique.

Comme il reste au moins 600 opérations à réaliser, l'équipe de Ramsès étudie désormais une nacelle qui permettrait d'éviter l'échafaudage et faciliterait les manutentions.

Photos RATP - CPA



dant 2 jours au lieu de 12, 35 000 francs au s de Ramsès préparent Ramsès II.



OPÉRATION GEL ET NEIGE : LES MI 79 REPRENENT

Les nombreux voyageurs de la ligne B ont passé un hiver 86/87 particulièrement difficile. Des infiltrations de neige poudreuse, provoquant des courts-circuits dans certains équipements électriques du MI 79, ont entraîné la suppression de nombreuses missions et la suspension de l'interconnexion à Gare du Nord. Le service du matériel roulant (FR) du réseau ferré a donc décidé de réagir vigoureusement afin de protéger les trains contre cet ennemi insidieux et maintenir ainsi la qualité de service de l'un des principaux axes du transport régional.

Hiver 84/85 :
les problèmes commencent, les premières solutions apparaissent.

Sous la caisse des motrices et des remorques du MI 79 se trouvent de nombreux coffres contenant les équipements indispensables à la

bonne marche des trains. Ces coffres doivent être ventilés afin d'éviter tout échauffement.

Deux de ces coffres situés sous la motrice renferment les « hacheurs de courant » destinés à la commande des moteurs de traction. Ils sont ventilés mécaniquement par une circulation d'air créée par motoventilateur. Et c'est là que réside le principal problème. En cas de chute de neige poudreuse les prises d'air aspirent celle-ci qui n'est pas arrêtée par le filtre. Le train pénétrant dans le tunnel à partir de Denfert-Rochereau et la température augmentant, la neige accumulée dans le coffre des hacheurs fond et occasionne des courts-circuits provoquant l'arrêt du train.

Des phénomènes analogues se produisent sur deux autres coffres situés sous les remorques, coffres renfermant l'un le pont redresseur (en service sous 25 kV), l'autre le convertisseur statique qui produit le courant basse tension du train.

Enfin, il a été constaté que la neige poudreuse s'insinuait partout où se trouvaient des orifices y compris dans... les trous de serrure des dits coffres. A la suite de ces

constatations, une première série de mesures fut prise consistant en :

- l'installation de pré-filtres (chaussettes) au niveau des entrées d'air devant le filtre afin de retenir au maximum la neige poudreuse et l'empêcher ainsi de pénétrer dans les gaines d'aération menant aux coffres ;
- l'application de la demi-ventilation sur les coffres hacheurs afin de réduire l'appel d'air et... de neige ;
- l'amélioration de l'étanchéité de tous les coffres.

Malheureusement ces mesures s'avèrent insuffisantes et l'hiver dernier en apporta la preuve évidente.

Gel et neige : l'offensive générale.

Dans la nuit du 13 au 14 janvier dernier, la région parisienne fut recouverte par plus de 10 cm de neige. Aggravée par des températures quasi sibériennes pour nos latitudes, la situation des transports parisiens empira rapidement. Sur la ligne B, alors que le nombre de trains indisponibles était de 25 le 13 janvier, il dépassait les 70 le 14. De ce fait, l'interconnexion à Gare du Nord était

QUAND LE CHAUD VIENT DU NORD

Pour se défendre contre la neige poudreuse, il existe des solutions. Des techniciens de la SNCF et de la RATP les ont rencontrées... en Finlande. Dans ce pays où la neige est omniprésente pendant la moitié de l'année, les précautions sont bien sûr plus importantes que sous nos latitudes. On imagine mal le réseau finlandais dans la même situation que la ligne B en janvier dernier et cela pendant plus de 6 mois.

D'abord les bouches d'aspiration d'air sont en général dans les parties supérieures du train. D'autre part, des radiateurs font fondre la neige derrière les persiennes d'aération et l'eau est recueillie dans des drains afin de l'évacuer. Sinon, les coffres ventilés sont aussi étanches que possible et chauffés. Dans le futur, le carénage complet des voitures est envisagé.

Sur le MI 79, l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre a été celui de la place pour loger tous les équipements. Ceux-ci sont répartis sur les 2 motrices et les 2 remorques d'un élément : le poids d'une motrice est d'ailleurs équivalent à celui d'une remorque. Dans le cas qui nous intéresse ici, il a été considéré qu'en raison des faibles probabilités de chutes fréquentes de neige poudreuse en grande quantité, l'équipement de protections « sophistiquées » ne s'imposait pas, sauf à constituer des éléments de... 4 voitures et demi pour les loger. Quant au surcoût, il est difficile à évaluer : relativement faible (environ 3 %) s'il y avait eu la place, il apparaît incalculable dans le cas d'une redistribution totale (mais pas forcément possible) des équipements sur 4 voitures.

PETIT GLOSSAIRE

HACHEUR DE COURANT :

découpe en « tranches fixes » mais d'épaisseur variable, la tension du courant issue de la caténaire et permet ainsi une grande souplesse de conduite par une variation continue de l'effort en traction et en freinage.

PONT REDRESSEUR :

transforme le courant alternatif 25 kV (SNCF) en un courant redressé dont la tension est réglée à 1,5 kV continu pour alimenter les moteurs.

CONVERTISSEUR STATIQUE :

fournit, à partir de la tension continue 1,5 kV, toutes les basses tensions nécessaires au fonctionnement des équipements du train.

FRÉON :

désigne une famille de dérivés fluorochlorés du méthane et de l'éthane, utilisés comme agents frigorigènes ; a l'avantage d'être non toxique et ininflammable.



RATP-Chabrol

DU COFFRE

suspendue et le trafic fortement perturbé sur les parties RATP et SNCF.

Travaillant d'arrache-pied, le service FR réussissait à partir du 19 janvier à faire progresser le nombre de trains bons et le 24 l'interconnexion était rétablie.

Face à cette offensive générale du froid, allait se développer une contre-attaque destinée à éviter autant que possible le retour de telles situations à l'hiver 87/88.

Les modifications d'un coût de 11,2 MF sont en voie d'achèvement et seront prêtes pour le début de l'année prochaine.

Sur les coffres hacheurs, la ventilation sera interrompue par sonde dès que la température atteindra les -2°C . Sur le coffre redresseur, elle pourra être arrêtée par un commutateur.

Par ailleurs, des bavettes en caoutchouc calfeutreront le périmètre de contact des coffres avec le châssis et les ouvertures des serrures seront protégées. Enfin, lorsque le moto-ventilateur sera arrêté, une grille empêchera la pénétration de la neige au niveau de l'ouverture d'extraction.

Pour les coffres non-ventilés mécaniquement, les ouïes d'aération seront obturées pendant la période de froid.

Toute la question est maintenant de savoir si ces mesures seront efficaces à 100 %. Réponse cet hiver, s'il est rigoureux. Mais d'ores et déjà on sait que seul un coffre totalement étanche est sans risque. L'exemple du MI 84 de la ligne A est significatif à cet égard. Sur ce matériel, l'électronique de puissance (hacheur) est placée dans une cuve étanche, refroidie par fréon et donc protégée intégralement. Par contre, le pont redresseur ne l'est pas de la même façon. Ceci ne présente pas d'inconvénient actuellement car il n'est pas en service sous les caténaires 1,5 kV de la ligne A. Mais il devra être protégé lors de son utilisation sous les 25 kV de la ligne SNCF de Cergy (interconnexion Ouest). L'étude est sur le point d'aboutir pour le placer également dans une cuve à fréon, ce qui demandera plusieurs années de travaux. Des équipements identiques en cours d'étude pourraient être réalisés pour le MI 79, en ce qui concerne les hacheurs et le pont redresseur.

Jean TRICOIRE

TE-EMR : ET APRÈS ?

En janvier dernier, la restructuration du groupement chargé de l'entretien des installations électromécaniques du RER (TE-EMR) se mettait en place à l'issue d'un conflit social particulièrement dur. Aujourd'hui où en est-on à EMR : groupement pilote ou simple cas particulier ?

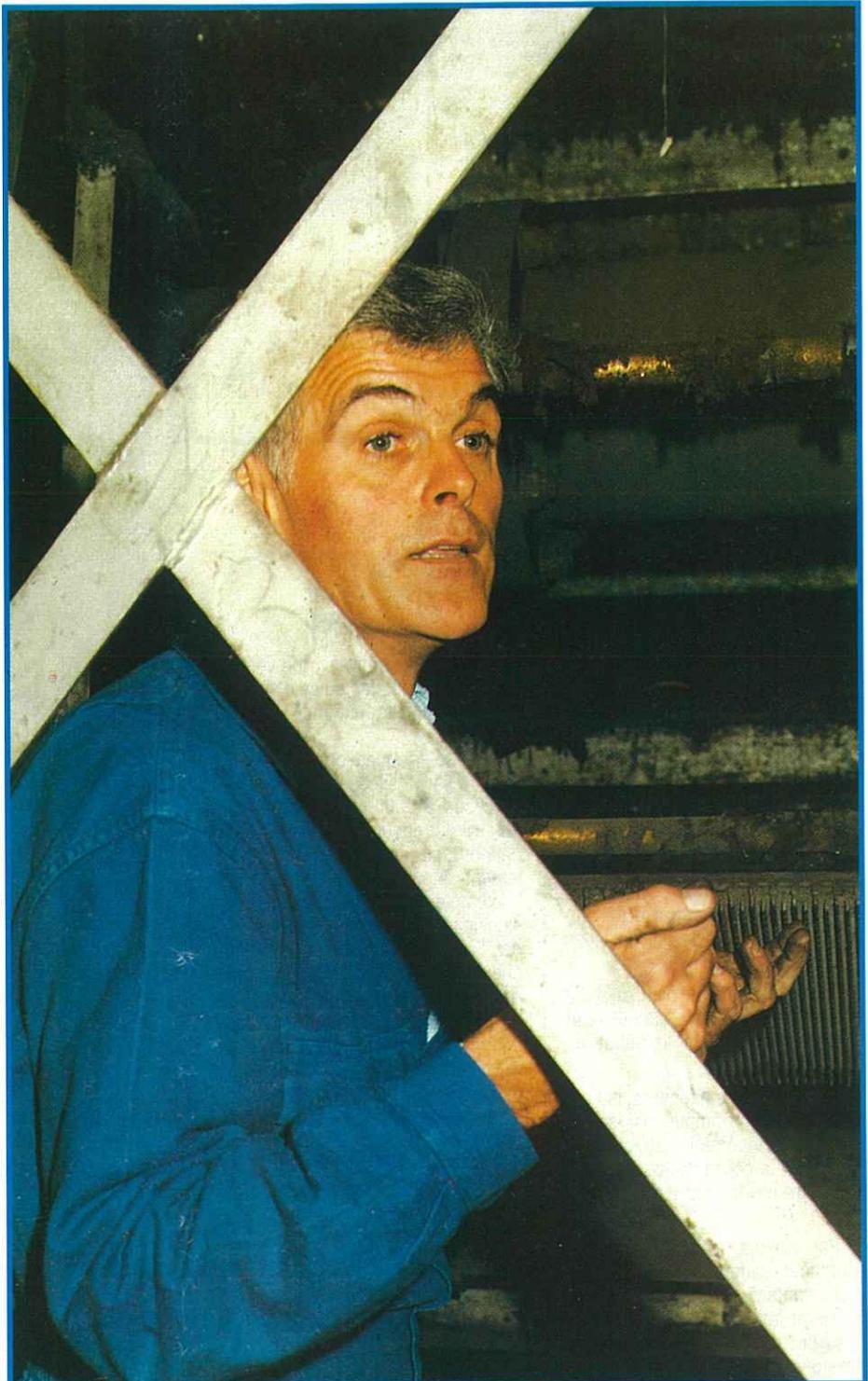
EMR C'EST QUOI ?

Les 143 personnes du groupement TE-EMR ont en charge la maintenance des principales installations électromécaniques du RER (EMR : Électro Mécanique Rer).

Cela représente un millier d'équipements de diverses sortes (escaliers mécaniques, monte-charge, ventilateurs, postes d'épuisement, postes d'éclairage...) dont certains sont essentiels pour garantir la sécurité et la continuité d'exploitation du RER.

L'organisation de la maintenance repose sur des équipes polyvalentes de deux personnes (un technicien et un ouvrier de qualification supérieure) assurant par roulement un service continu 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Les dépannages (interventions sur dépêches) représentent 8 % des activités du groupement. L'entretien préventif (nettoyage, graissage, inspection des installations) en représente un peu moins de la moitié. Les opérations de révision et de modification des installations se partagent le reste, soit un peu plus de 40 %.



« Venez voir à quoi cela ressemble, vu d'en dessous, un trottoir roulant », lance Louis Lèprevost. « La graisse des escaliers mécaniques, la poussière des ventilateurs, la boue des puisards, c'est aussi cela la vie d'EMR. »

« Alphaville ». Les images du film de Jean-Luc Godard viennent à l'esprit quand on pénètre dans les coursives techniques de Gare de Lyon - RER. D'impressionnants couloirs quasi déserts, la froide lumière des néons, le ronronnement de la climatisation ; difficile d'imaginer qu'à quelques mètres de là, des milliers de banlieusards se pressent dans la salle des échanges.

Seules quelques plaques discrètes indiquent l'emplacement des locaux de TE-EMR. Trois ou quatre bureaux, un magasin, un atelier, un réfectoire « maîtrise », un réfectoire « exécution », des vestiaires : la panoplie immobilière classique de l'attachement RATP. Dans cet espace confiné cohabitent 68 personnes, soit la moitié de l'effectif EMR. L'autre moitié est en attachement à La Défense. Voici encore quinze mois, peu de gens à la Régie connaissaient l'existence d'EMR. Un groupement sans histoire ou plutôt sans histoires publiques. Tout au plus parlait-on ici ou là dans le service TE (service des équipements électriques) des « aristos du RER ».

« L'histoire pèse lourd à EMR. C'est impossible de comprendre la situation actuelle sans replonger dans les débats sur l'origine du groupement. » À 47 ans, Louis Leprevost dit « Grand Louis » fait figure de patriarche. Arrivé à EMR en 1969, le département ne comptait alors que douze agents regroupés à Nation, il a été l'un des protagonistes de cette histoire, comme délégué syndical puis comme délégué du personnel. « Il y a eu à l'époque une volonté de faire du neuf. J'ai toujours défendu l'idée de la polyvalence. La variété du boulot me semble un élément important de la qualité du travail. Par ailleurs, mon passage au service des sous-stations m'avait habitué à un travail impliquant de fortes responsabilités individuelles. On ne joue pas avec le courant ! C'est pourquoi j'étais également partisan d'une organisation du dépannage où le technicien agissait de manière autonome... Certains de nos patrons voulaient aussi faire d'EMR un groupement pilote. Mais nous avons bien vite compris que cela remettait en cause les prérogatives des uns et les habitudes des autres. La discussion s'est donc limitée au RER. Quand ensuite nous avons obtenu, vers 1972, non sans d'âpres discussions, les primes et les qualifications afférentes à notre travail, on a vu apparaître une petite jalousie chez nos collègues de l'urbain ».

L'ABRÉGÉ D'UN PROJET

Le projet de réorganisation mis en place en janvier dernier est la conséquence d'une double analyse technique et économique. Une modification de la périodicité des entretiens préventifs ne devrait pas avoir d'effets significatifs sur le taux de disponibilité des équipements (aujourd'hui l'objectif affiché de la RATP est un taux de disponibilité de 97 %). Le gain escompté devrait avoisiner 19 500 heures, soit un quart du total consacré aux opérations d'entretien préventif. Par ailleurs, la majorité des dépêches arrivent entre 6 h 30 et 8 h 30 du matin. On peut donc, sans affecter la disponibilité des installations, concentrer la maximum des effectifs sur les services du matin (6 h 30 - 14 h 30), limiter le nombre des agents travaillant l'après-midi et maintenir seulement quelques équipes de permanence la nuit, le samedi et le dimanche.

La baisse des activités d'entretien préventif et la volonté de ne pas détériorer les conditions de travail des agents sont les causes directes de la fermeture du centre d'Auber. Au plan des effectifs cela se traduit par la suppression de 26 postes. Au plan de la gestion cela se traduit par une organisation articulée autour de deux centres seule-

ment (Gare de Lyon et La Défense) dont l'importance permet de mettre en place une décentralisation dans les domaines du suivi financier et de la formation. Quant à la nouvelle répartition des services, elle se traduit par une modification sensible des roulements. Pour les agents, la conséquence la plus importante réside dans une augmentation du nombre des repos les samedis et les dimanches. Toutefois, des discussions sont encore en cours, en particulier sur les problèmes d'astreinte durant les week-ends et les jours fériés.

En année pleine, la réorganisation de TE-EMR permettra une économie d'environ 13 % sur les dépenses du groupement.

Les progrès technologiques accomplis dans les domaines de l'entretien préventif (graissage automatique des escaliers mécaniques par exemple) et de l'aide au diagnostic (système Marstel, voir *ELL n° 96 p. 20*) devraient entraîner à moyen terme une profonde transformation des méthodes d'entretien. La restructuration accomplie à EMR ne prend pas en compte l'ensemble de ces évolutions, toutefois elle tend à favoriser leur introduction à la RATP.

La période 72-80 a été pour EMR une période de rodage et de montée en régime. Il est vrai qu'on ne se met pas en tête en quelques semaines les données nécessaires pour réparer un escalier mécanique, démonter une pompe dans un poste d'épuisement, réviser un ventilateur ou modifier une armoire d'éclairage. D'autant qu'avec chaque nouveau tronçon du RER surgissait une nouvelle génération d'équipements de plus en plus sophistiqués.

Avec les années 80, un tournant s'amorce à EMR. Limités aux seuls agents d'entretien du RER, le « statut » d'EMR devient un piège pervers. Certes, on continue à se bousculer dès qu'un poste se libère. Mais ceux-ci sont rares car personne n'a objectivement avantage à se lancer dans une opération de mobilité (pertes de primes et du classement liés au service en 3 x 8 et 7 jours sur

7). Beaucoup plus redoutable encore, on assiste à un blocage progressif des avancements. Les uns après les autres les techniciens (la moitié de l'effectif dit « exécution ») arrivent au dernier échelon possible de leur filière. Par ricochet, les promotions de leurs collègues OQS sont coincées. La seule issue réside dans les concours d'agent de maîtrise, mais la porte est étroite (deux places en 1987) et les postes guère attractifs pour des techniciens. Bref, une situation a priori figée, mais qui n'est plus aujourd'hui l'apanage du seul groupement EMR.

Ajoutez à ce cocktail social de gros zestes de conflits hiérarchiques entre cadres, maîtrise et exécution. Pimentez avec des problèmes relationnels liés à l'attitude de certains individus, vous obtenez alors un mélange des plus inflammables.

L'incendie se déclare à la fin 80. EMR coûte trop cher, les équipements sont fiables et n'exigent pas un entretien aussi fréquent, les contraintes de la polyvalence sont peu à peu tombées en désuétude et l'entreprise n'en tire désormais aucun avantage. Voici pour les arguments de la partie civile. On demande aux agents d'EMR de porter le poids de mauvais choix économiques, on ne tire pas vraiment profit de leurs compétences techniques, on remet en cause les résultats de négociations sociales antérieures. Voilà pour les principaux points avancés par la défense.

Après de rudes passes d'armes, le projet de restructuration est enterré dans l'été 1981. L'affaire est réglée et l'on repart. Ou plutôt rien n'est changé et l'on continue... Jusqu'à la sortie du plan Ampère à la mi-85. L'optimisation des méthodes d'entretien s'impose comme un des éléments concourant à une amélioration de l'efficacité de l'entreprise. Des groupes de travail visant à définir une nouvelle organisation de TE-EMR sont mis en place. En dehors des cadres et des agents de maîtrise, peu de personnes n'y participe.

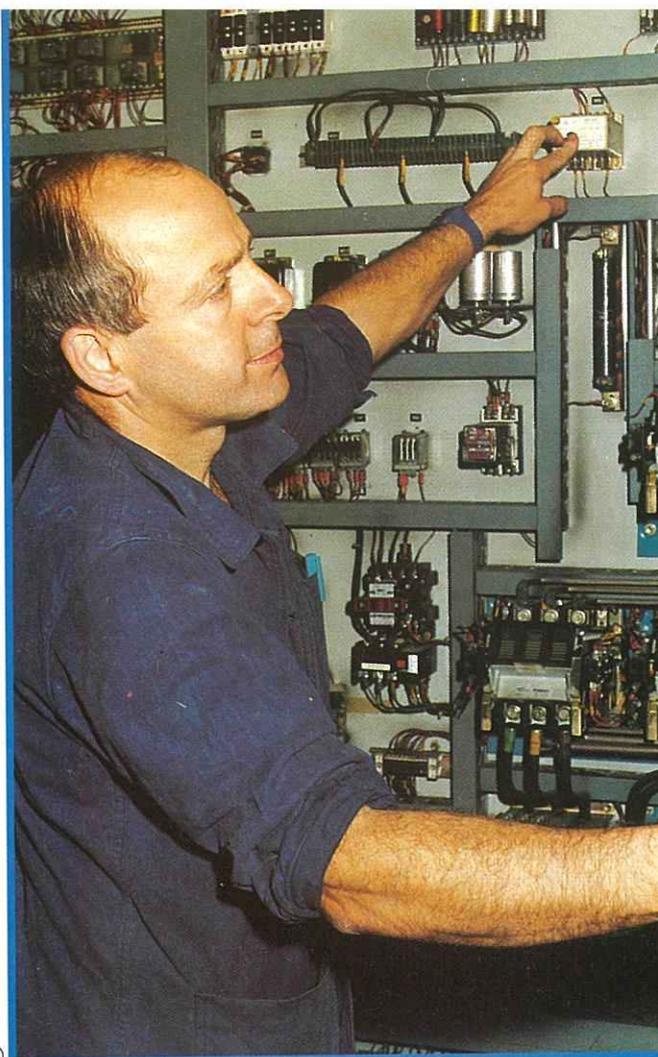
« La direction voulait refaire le coup de 81. Nous ne pouvions quand même pas nous associer à quelque chose qui visait à nous faire porter le chapeau de la réorganisation avec sa contrepartie : la diminution des effectifs », proclame Louis Aubry. Depuis 15 ans, L. Aubry et L. Leprevost font équipe. Associés sur le terrain, ils sont souvent solidaires dans l'action syndicale. « Le projet initial prévoyait la modification des cycles d'entretien et la reprise des travaux sous-traités à des entreprises privées. Puis au début de l'été 1986, on a vu sortir un projet calqué sur celui de 81 et annonçant la fermeture d'un des trois attachements, celui d'Auber, sans reprise de la sous-traitance. Dans toute cette histoire, j'ai le sentiment qu'il n'y a jamais eu de compromis possible... J'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi la direction a pris EMR pour cible », ajoute avec amertume L. Aubry. « Notre mode de travail, fondé sur la polyvalence, me semble le mieux adapté à l'évolution technologique. D'ailleurs sous d'autres appellations (polyvalence), on voit une organisation identique se mettre en place dans d'autres secteurs de l'entreprise ».

Pendant six mois, EMR va être sous tension. Le conflit prend quelquefois des allures de bras de fer,

②

①

Photos RATP-Ardailleur



notamment quand des agents d'EMR plongent dans le noir des grandes gares parisiennes du RER. Le 5 janvier 87, la restructuration d'EMR devient effective. L'attachement d'Auber ferme ses portes après plusieurs jours d'occupation. Au plan des effectifs cela se traduit par la suppression de 26 postes : quatre cadres, huit agents de maîtrise et quatorze agents d'exécution. « Dans cette opération, la direction des services techniques atteignait un de ses objectifs financiers : la diminution du taux d'encadrement » commente L. Aubry.

Daniel Hurgon est un ancien d'Auber. Depuis janvier il est en atta-

chement à La Défense. Il fait désormais équipe avec Patrick Picardet, un EMR-Défense pure souche. « L'intégration s'est bien passée » reconnaît D. Hurgon. « Les problèmes viennent surtout de l'allongement des temps d'intervention », poursuit P. Picardet. « Je ne comprends pas pourquoi il ne reste pas un magasin à Auber. Par ailleurs, il n'y a qu'un véhicule pour ici et pour Gare de Lyon. À chaque fois, c'est des histoires sans fin dès qu'il s'agit de transporter de grosses pièces... Mais le comble c'est que nous n'avons plus le droit d'intervenir avant d'avoir reçu la dépêche, même si nous sommes au pied d'un escalier mécanique en

① Louis Aubry inspecte un des relais d'une armoire de commande. « Dans ce domaine, la technique évolue très vite. Il importe de se former dès aujourd'hui aux métiers de demain. C'est une des clés de notre avenir. »

② Daniel Hurgon (à gauche) et Patrick Picardet (à droite) tentent d'extraire une marche d'escalier mécanique. L'équipe, c'est la base du travail à EMR.

panne. Et puis nous n'avons aucun intérêt à diminuer artificiellement le nombre des interventions ! ». « C'est vrai qu'on ne travaille plus dans les mêmes conditions, ni avec le même état d'esprit », reprend D. Hurgon. « Nous avons l'impression d'avoir été menés en bateau... On se demande parfois si à terme, l'on ne confiera pas à d'autres l'entretien des installations RATP. »

Plus que la colère ou la résignation, c'est l'attentisme qui prédomine actuellement à EMR. Fin 87, tous les sureffectifs liés à la fermeture d'Auber ne seront pas résorbés. Malgré cela les économies de fonctionnement réalisées en 1987 devraient avoisiner 10 %. Chacun sait par ailleurs que d'autres évolutions sont inéluctables. « Il est capital d'anticiper

per le progrès technologique », affirme L. Aubry. « C'est un problème de formation des hommes à de nouveaux métiers. C'est également un problème de gestion prévisionnelle de notre patrimoine technique... Une des manières de s'en sortir consisterait à se poser ouvertement ces questions. Elles sont l'affaire de tous. Dans les documents publiés sur la réorganisation, il y a des présentations financières qui vont dans le sens de cette transparence. Pourquoi ne pas continuer dans cette voie ?

« Je suis convaincu que l'on aurait pu concevoir une organisation différente débouchant sur des gains de productivité, sans pour autant fermer le centre d'Auber », confie L. Le-

prevost. « Mais cette productivité, il faudrait la partager en particulier à travers un volet social permettant entre autres de débloquer les déroulements de carrière des agents d'exécution. Maintenant, l'avenir d'EMR est indissociable de celui des autres groupements de TE. Une négociation globale sur les objectifs serait souhaitable. Il me semble toutefois difficile d'en parler sereinement car beaucoup de personnes, moi le premier, sont marquées par les événements d'EMR. Peut-être que des hommes neufs parviendraient à discuter sans a priori, ni arrière-pensées. »

Une manière pour EMR de devenir enfin un groupement sans histoire.

Christian CHAUMEREUIL

LE DÉFI DE L'EXCELLENCE

ENTRETIEN AVEC PAUL-ANDRÉ BOLGERT, DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES.

L'annonce d'une restructuration entraîne inévitablement des tensions. L'histoire d'EMR ne les a-t-elles pas accentuées ?

Il existe sans contexte un passé qui est une des particularités d'EMR. Les personnels de ce groupement jouissent certes d'éléments de rémunération exceptionnels au sein de ma direction. Mais cela n'a pas empêché des discussions constructives. D'ailleurs au cours des intersyndicales qui précéderont la restructuration d'EMR, direction et syndicats purent marquer leur accord sur plusieurs points du projet : nécessité d'une évolution de l'organisation, adaptation des techniques d'entretien, chiffrage des conséquences économiques et budgétaires. Le point de désaccord qui a subsisté est l'utilisation du potentiel dégagé par la diminution des heures d'entretien préventif.

La brusque modification du projet de restructuration n'est-elle pas en partie responsable de ce blocage ?

Dans cette affaire, nous touchons du doigt les risques de la transparence. Les projets initiaux de reprise d'activités sous-traitées n'étaient pas complètement bouclés lorsque nous les avons évoqués. Si nous

avons conclu sur ces bases, la direction aurait respecté ses engagements, au prix même de certaines difficultés qui auraient affecté le bilan économique de l'opération. Mais nos partenaires n'ont montré aucun empressement à discuter de ces propositions. Il ne faut donc pas s'étonner que nous ayons alors modifié notre projet en fonction des résultats définitifs de nos études. Mais le passé est le passé ! On pourra toujours nous dire que présenté d'une autre manière, avec d'autres formes, le projet aurait été mieux accepté. Toutefois si nous l'avions peaufiné dans l'ombre, ne dirait-on pas aujourd'hui que nous avons le goût du secret.

L'évolution des techniques d'entretien annonce d'autres transformations des méthodes de travail. Pourquoi ne pas avoir adapté d'emblée les structures d'EMR à ces évolutions prévisibles ?

Il faut être clair sur le sens des restructurations qui ont été engagées à TE. Elles ne visaient pas à remettre en cause ni les compétences, ni les champs d'activité de chaque groupement. La restructuration d'EMR visait en revanche à adapter la charge de travail du groupement en fonction des besoins réels de l'entreprise et en tenant compte seulement des techniques d'aujourd'hui. Il s'agissait de redonner à ce

groupement un état de compétitivité économique normal. Les progrès ultérieurs, liés notamment à l'apparition de nouvelles technologies, feront l'objet d'études et de discussions spécifiques. Celles-ci auront lieu à l'échelon de l'ensemble du service TE, si les problèmes se posent à ce niveau. C'est à ce stade que nous pourrions aborder les problèmes généraux de l'entretien à TE.

Sur la base de quels critères mesurez-vous cette compétitivité ?

Toute comparaison doit être maniée avec prudence car certaines de nos activités sont spécifiques de notre fonction de transporteur public. Maintenant, quand un groupement d'entretien de la RATP et une entreprise extérieure réalisent des prestations équivalentes sur des installations similaires, les coûts de maintenance devraient être comparables. La RATP doit relever le défi et faire aussi bien sinon mieux que les entreprises extérieures. Nous avons pu vérifier dans certains secteurs particuliers qu'il en est déjà ainsi. Je suis confiant dans la volonté et la capacité de notre personnel à réussir dans cette voie de la compétitivité. Dans ce domaine, il faut progresser sans cesse pour permettre à la RATP de garder son rang, parmi les meilleurs.

ZAZIE A 40 ANS : « C'EST CHOUETTE LA VILLE ! »

QUENEAU DANS LE TROMÉ

RATP-CPA

RATP-Dumax



« Tu causes, tu causes, c'est tout c'que tu sais faire ! » jase Laverdure, le perroquet du Taulier.

Si ses personnages semblent dire peu, Raymond Queneau cause pour dire beaucoup.

Imaginez-le avec une tête de journaliste, un corps de brave homme, des bras d'écrivain et un habit de poète. C'est un peintre qui a reçu le prix de l'humour noir, un

voisin attentionné, un rapporteur des rues, des villes et de leurs « usagers ». La RATP a rendu hommage à « Zazie dans le métro » et à son père en nommant Queneau une station ; Paris lui a donné une exposition (1) et s'apprête à lui offrir une rue. *Entre les Lignes* vous emmène à la bibliothèque, au cinéma et dans la rue.

D'accord, Zazie parle comme un charretier mais, au fond, elle n'a pris qu'un peu d'avance sur nos propres mômes. D'accord, le livre commence par ce raccourci onomatopé « Doukipudonktan », mais le « verlan » d'aujourd'hui n'a que relayé d'autres jeux comme le « javanais » ou l'hermétique « louchebem ».

Derrière tout cela, Queneau est un auteur précis et affectueux, réaliste et minutieux. Il est un arpenteur

des rues, c'est à dire qu'il y a marché et qu'il en a pris toutes les mesures.

« Il se mit à visiter Paris. Il essaya les musées, mais préférait les rues. Il préparait avec soin de longs itinéraires qu'il suivait scrupuleusement. Il allait en long, en large, en rond, en zigzag » (2). Autoportrait ? Au fond Zazie pourrait bien n'être qu'un masque pour Queneau cachant son amour juvénile de Paris et certainement de plusieurs Paris.

Des Paris où le métro aérien n'est pas vraiment le métro, où confondre le Panthéon et la Gare de Lyon n'a, de fait, pas d'enjeu.

« Invalides » ou « Caserne de Reuilly » peu importe : « Quelques fois, il sort de terre et ensuite il y rentre. Des histoires » (3).

Des histoires qui par l'humour, le merveilleux et la poésie sont des formes de protestation de l'ancien étudiant philosophe. Comme les surréalistes, ce directeur de la très sérieuse encyclopédie de la Pléiade joue avec les mots, joue avec la vie, sans jamais se complaire dans la dérision : « le travail du créateur s'apparente parfois à l'activité du cruciverbiste » disait-il. Membre de l'Académie Goncourt ou créateur de mots comme Jacques Prévert et Marcel Aymé, sa forme se substitue au style, son récit vit de logiques mathématiques. Queneau, « grand conservateur de l'ordre de la grande Gidouille », restaure la qualité des mots contre les centralismes, révolutionnaire ou bourgeois-de-Paris.

Il ne cherche pas une résurgence ou la simple survivance des langues régionales : il crée. Dans ce domaine, Bérurier, le personnage de Frédéric Dard alias San Antonio (ou l'inverse), parodie Queneau de l'intérieur.

RAYMOND QUENEAU
1903 - 1970

POÈTE ET ECRIVAIN FRANÇAIS
AUTEUR NOTAMMENT DE
"ZAZIE DANS LE METRO"
"LE CHIEN A LA MANDOLINE"
"EXERCICES DE STYLE"

La contrepèterie est un art et le néologisme une science. Il y a beaucoup d'autres choses à prendre dans Raymond Queneau.

Comme son complice en « pataphysique », Boris Vian, il aurait pu signer :

« Cette histoire est entièrement vraie puisque je l'ai imaginée d'un bout à l'autre ».

Jacques MARION

- 1) Organisée par la Mairie de Paris et la Société des gens de lettres.
- 2) *Les derniers jours* (1936).
- 3) *Zazie dans le métro* (1959).

Queneau, magique

Jugez-en d'après ce dialogue et ses suites...

« - Moi, déclara Zazie, je veux aller à l'école jusqu'à soixante-cinq ans.

- Jusqu'à soixante-cinq ans ? répète Gabriel un chouia surpris.

- Oui, dit Zazie, je veux être institutrice ».

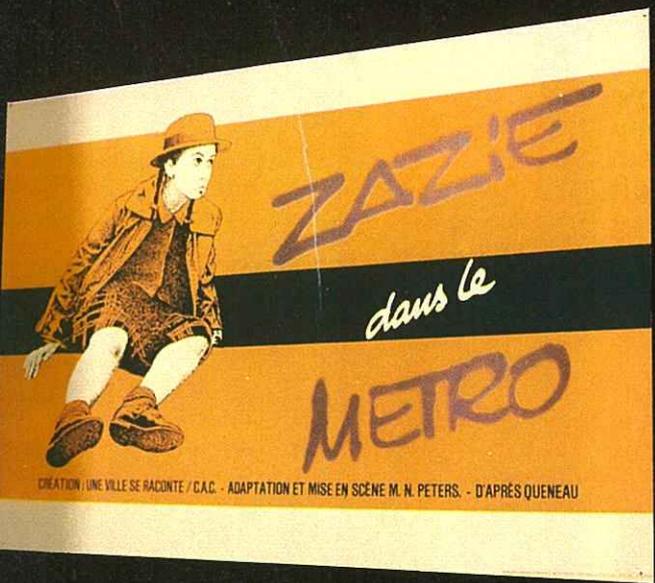
Après avoir joué dans le film les 12 ans de Zazie, Catherine Demongeot est devenue... professeur d'économie dans un lycée de banlieue.

« - Je serai vache comme tout. Je leur ferai lécher le parquet. Je leur ferai manger l'éponge du tableau noir. Je leur enfoncerai des compas dans le derrière », ajoutait Zazie.

D'anciens élèves du lycée intercommunal de C..., nous ont affirmé que la promesse n'avait pas été tenue jusqu'au bout !

Zazie a quarante ans. L'âge de chanter *Si tu t'imagines, fillette, fillette*, paroles de Raymond Queneau.

Cette plaque se trouve dans la salle des billets de la station Bobigny - Pantin - Raymond Queneau.



Le film passe encore :
Allez voir *Zazie dans le métro*.

« J'AI LA RACONTOUZE »

Ça commence avec une musique de gosse mal élevé, sifflée par un adulte. Aux manettes, le réalisateur Louis Malle. Entre *Ascenseur pour l'échafaud* et *Lacombe Lucien*, son Zazie ne pouvait pas être un film pour enfant, pas plus que le livre. Certains passages évoquent Charlot ou Tex Avery, d'autres Bunuel ou Charles Chaplin, mais dans *Le Dictateur*.

C'est un film pour mêmes adultes, avec plein de Prévert et de ciel gris. C'est Zazie mais avant tout Paris. Philippe Noiret joue déjà démesuré, solitaire et costaud, Jacques Dufilho délirant, Sacha Distel souriant. Le métro est déjà en grève et Paris en bouchon. Il y sévit déjà des pickpocket et des gens bien-pensant. Là-haut, des ours blancs contemplant déjà la ville, de ce phare en pleine mer nommé tour Eiffel. La copie s'est fatiguée mais Zazie ne fait pas son âge, même quand le film saute ou quand le son anticipe l'image. Les cinquante mêmes des centres aérés et les adultes venus ce jour de pluie ont bien ri, mais pas aux mêmes moments.

Comme le livre, le film qui ne lui ressemble pas conclue :
« - T'as vu le métro ?
- Non
- Alors, qu'est-cè que t'as fait ?
- J'ai vieilli. »

Queneau méconnu

La ville n'a pas rendu à Queneau son amour : peu de noms de rues donc peu de stations de métro ou d'arrêts de bus.

En 1985 pourtant, sur le prolongement de la ligne 5, s'ouvre la station « Bobigny - Pantin Raymond Queneau ». Encore a-t-il fallu débaptiser d'urgence une « rue Hippolyte Boyer » pour que cela soit possible. Autour de la station cinq arrêts de bus portent désormais ce nom.

A Paris, entre la rue de la Chapelle et la rue Jean-Cottin (XVIII*), la voie AN/18 deviendra, prochainement et enfin, rue Raymond Queneau.

Ailleurs, malgré quelques exceptions, c'est pour... la « Saint Glinglin ».

Lire Queneau à la RATP

Les différentes bibliothèques du Comité d'entreprise et de la SLAM vous proposent les ouvrages de Raymond Queneau.

Si chaque livre a un « port d'attache », il peut être demandé dans n'importe quel point bibliothèque.

Honneur à Zazie dans le métro (1959), le roman qui a fait connaître Queneau du grand public. Vous le trouverez à : Championnet, Grands-Augustins, Rapée, Noisy-le-Grand, Charonne, Fontenay, Noisiel, Stalingrad, Maraîchers.

Le chiendent (1933) « une imagination qui unit le délire du mathématicien à la raison du poète » (R. Roussel) à Charonne, Rapée, Noisy, Championnet, Maraîchers, Montrouge.

Les derniers jours (1936), un roman autobiographique et assez pessimiste, à Maraîchers, Maltournée, Thiais, Porte d'Orléans, Choisy.

Chêne et chien (1937), un roman en vers où Queneau évoque son propre traitement psychanalytique, à Charonne, Grands-Augustins, Maraîchers.

Un rude hiver (1939), faux roman d'espionnage, à Maraîchers, Clichy, Charonne, Grands-Augustins, Rapée.

Pierrot mon ami (1942), faux roman policier, à Grands-Augustins, Maraîchers.

Saint-Glinglin (1948), la ville natale paradis perdu, à Charonne.

Exercices de style (1947), richesse et arbitraire de la langue façon Queneau, à Rapée, Grands-Augustins, Charonne, Noisy, Maraîchers.

Cent mille milliards de poèmes (1961), l'écriture est l'art de tourner en rond, de nier pour affirmer, à Maraîchers.

Et encore *Queneau un poète* (Charonne, Noisy), *Les fleurs bleues* (Grands-Augustins, Rapée, Maraîchers), *Loin de Rueil* (Charonne, Grands-Augustins), *Les œuvres complètes de Sally Mara* (Charonne, Grands-Augustins, Noisy, Rapée), *Le dimanche de la vie*, *En verve* et de petits ouvrages pour enfants (Maraîchers).

ZAZIE EN RÉDUCTION

Le film restera programmé jusqu'en janvier : cinéma Le République, 18 rue du Fg-du-Temple ou le Denfert, place Denfert-Rochereau. Sur présentation de la carte de service, conjoint et retraité, sur tous les films pendant cette période dans les cinémas République et Le Denfert, tous les jours : 18 F au lieu de 32 (+ tarif enfant).

En juin 1986 était signé le protocole d'accord sur les conditions de travail des machinistes. La principale mesure concernait la disparition quasi totale du mois de mai du cycle d'attribution des congés. Un an après, comment cela fonctionne-t-il ?

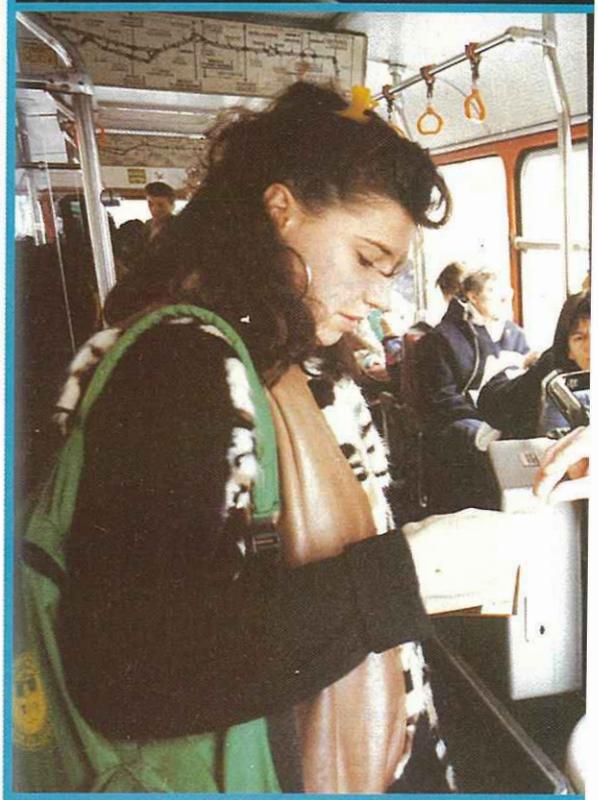
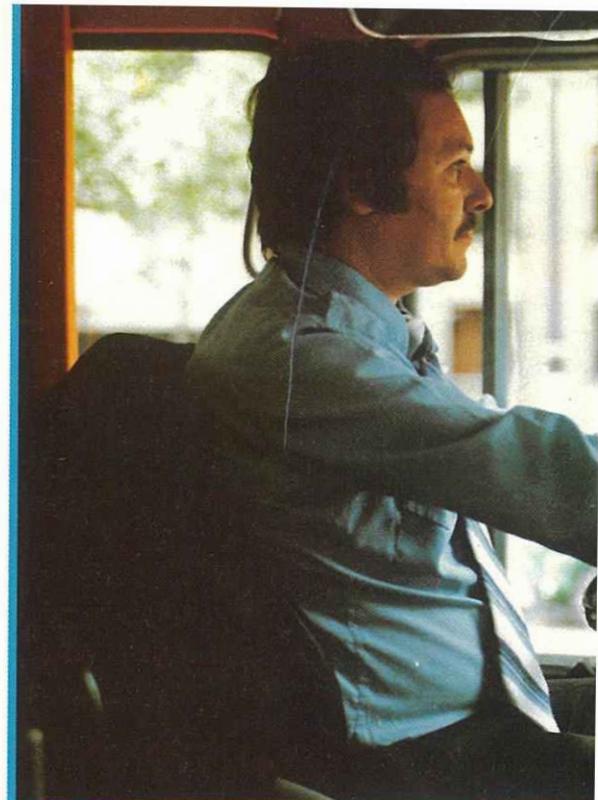
MACHINISTES : L'ÉTÉ DU PROTOCOLE

377 sur 9668. Le joli mois de mai ne fait plus recette. Qui s'en plaindrait ? Certainement pas les machinistes de la Régie.

377 : c'est le nombre moyen de machinistes qui sont partis en congés annuels en mai dernier. Cela représente un peu moins de 4 % de l'effectif total. En 1985 et 1986, ils étaient plus de 7 %. Mieux encore, si l'on en croit le bilan fait il y a quelques semaines par les responsables du service de l'exploitation, 190 personnes seulement ont pris quatre semaines de congé consécutives en mai. A l'inverse, les « juilletistes » et les « aoûtistes » sont plus nombreux en 1987. Ils représentent au total les deux tiers des machinistes.

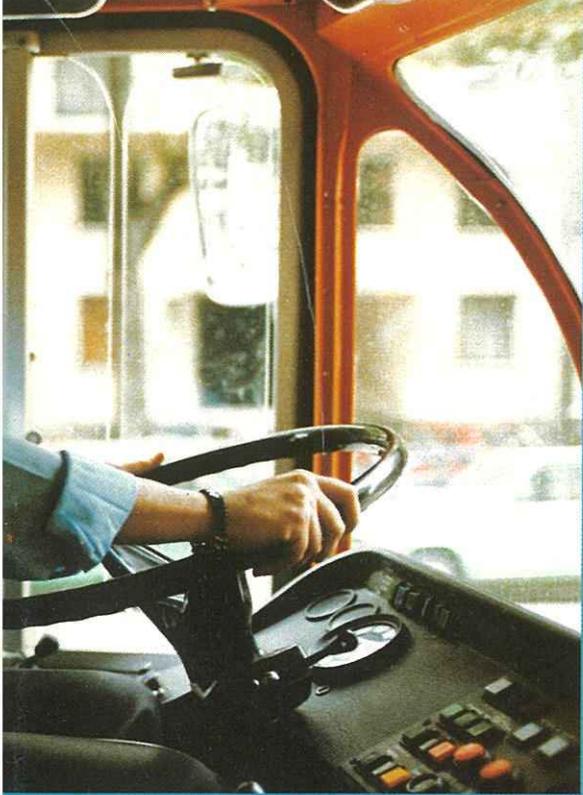
Cet aménagement des congés annuels résulte d'une très légère modification des cycles de repos entre l'été et l'hiver (en moyenne par agent, un jour de repos en moins l'été compensé par un jour de plus l'hiver). Hormis quelques volontaires, les congés du mois de mai ne concernent plus que les jeunes agents, embauchés depuis moins d'un an. En contrepartie, ceux-ci sont prioritaires pour l'attribution de leurs congés d'hiver, soit à Noël, soit au jour de l'An. Baptisés désormais « congés protocolaires », les congés d'hiver sont un peu symétriques des congés d'été : un « mauvais mois » en été est ainsi compensé par une « bonne semaine » en hiver.

Le protocole d'accord de juin 1986 comportait également plusieurs mesures ponctuelles dont l'application n'a soulevé aucun problème majeur (augmentation du nombre des jours de TC garantis, détachements entre dépôts assurés en priorité par des agents volontaires). « Le protocole de juin 1986 est exemplaire d'une démarche menée en concertation avec la plupart de nos partenaires », précise Jacques Coussedière, chef du service de l'exploitation du réseau routier. « L'amélioration des conditions de travail résulte de réaménagement qui se font pour l'essentiel à moyens équivalents. Cet accord

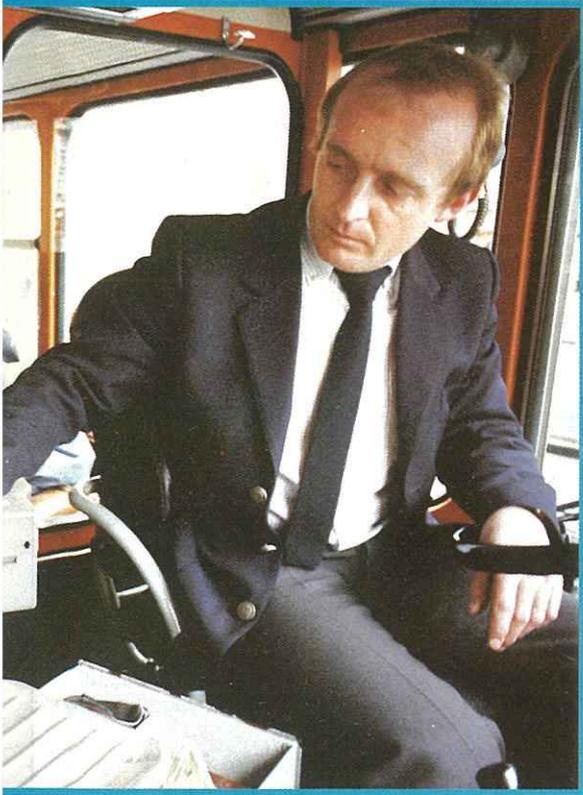


permet de satisfaire un certain nombre d'attentes de nos agents tout en respectant les contraintes financières qui pèsent sur nous ».

Le protocole prévoyait aussi une expérimentation de « roulements à la carte » pour les services de soirée dans deux dépôts, Les Lilas et Montrouge. Ces services devaient être assurés par des agents volontaires. Lancée à l'automne dernier, cette expérience a rapidement tourné court, la plupart des machinistes de Montrouge se montrant hostiles à l'idée d'une personnalisation des roulements. « On ne change pas les habitudes en une fois, constate avec philosophie J. Coussedière. Nos agents sont très attachés aux règles actuelles des roulements. Elles font partie de la tradition du métier de machiniste à la



RATP-Chabrol



RATP-Marguerite

j'y suis!

NANTES : LE ROULEMENT PERSONNALISÉ

Une quarantaine de lignes, un millier de salariés, un trafic annuel dépassant les 50 millions de déplacements, la SEMITAN (Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise) figure dans le peloton de tête des entreprises de transports urbains.

L'une des originalités de la SEMITAN tient à la manière dont sont organisés les roulements des conducteurs. Ceux-ci, au nombre de 650, sont répartis entre trois dépôts regroupant chacun une quinzaine de lignes. Chaque conducteur doit connaître à fond l'ensemble des lignes de son dépôt. Mais, par le jeu des mutations, beaucoup d'entre eux savent aussi où passent les autres lignes du réseau.

A Nantes, les services réguliers sont de quatre types :

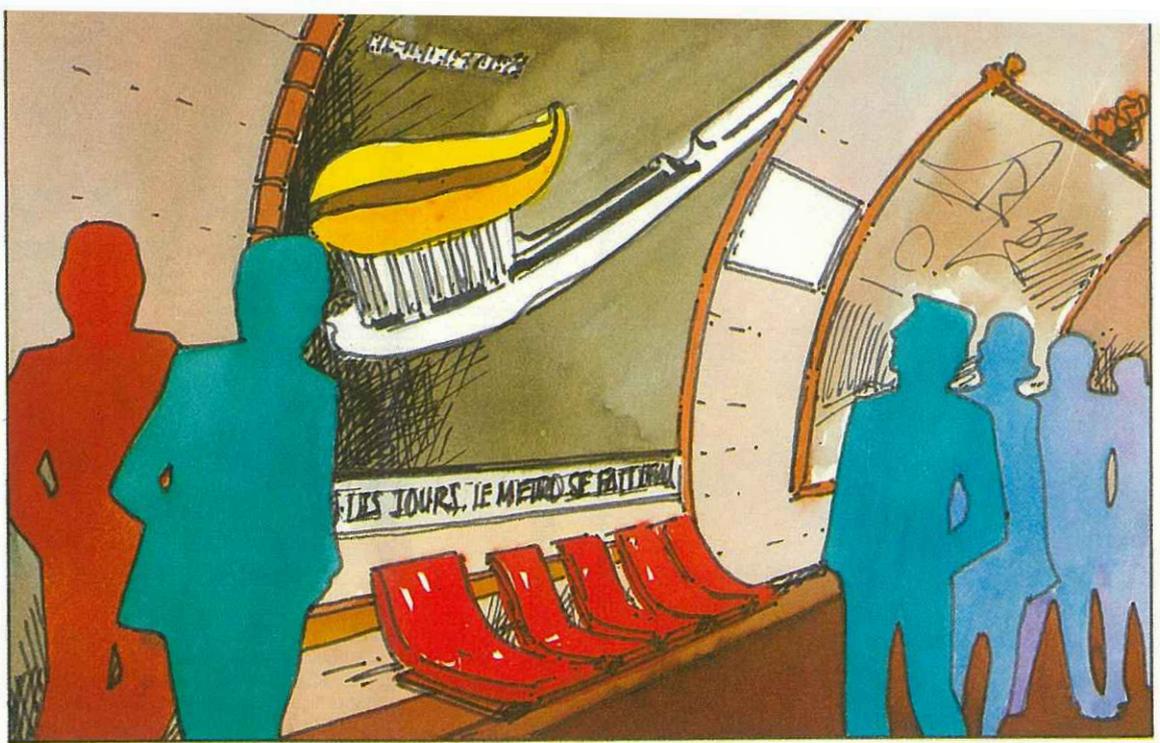
- les services du matin (début entre 4 et 6 heures, fin entre 12 et 14 heures) ont une amplitude proche de 8 heures avec une mini-coupure de 20 à 40 minutes. (La durée moyenne du travail est de 7 h 20 par jour) ;
- les services du soir (début entre 12 et 14 heures, fin entre 20 et 22 heures) sont le pendant de ceux du matin ;
- les services en deux fois servent à couvrir les pointes du matin, du midi ou du soir. Leur amplitude varie entre 10 et 12 heures avec une coupure de 2 à 5 heures ;
- les services de nuit qui comprennent la période de 22 heures à 1 heure du matin.

Les roulements sont établis en regroupant quatre par quatre des services de même nature. Cela n'est possible qu'en jouant à fond sur la souplesse procurée par la connaissance des lignes. Ainsi, beaucoup de conducteurs changent de ligne à la coupure, d'autres commencent sur un bus et finissent sur un tramway. Les conducteurs choisissent le roulement qu'ils préfèrent parmi ceux proposés. Le choix se fait par ordre d'ancienneté. Un tiers des conducteurs (les plus anciens en majorité) optent pour des roulements du matin, un tiers prennent les roulements du soir, les autres se répartissent les roulements en deux fois ou restent disponibles, hors roulement régulier.

Ce mode de répartition des roulements existe à Nantes depuis près d'un demi-siècle. Les critiques les plus vives viennent de jeunes conducteurs qui doivent attendre plusieurs années (3 à 5 ans) avant d'obtenir un roulement régulier. Ce délai est la conséquence du nombre réduit des départs en retraite. La SEMITAN étudie diverses mesures visant à anticiper au mieux l'affectation des conducteurs hors roulement. (La règle actuelle veut que les services hors roulement soient aussi affectés en fonction de critères d'ancienneté : les plus anciens parmi les jeunes conducteurs obtiennent en priorité les services du matin et ainsi de suite. Résultat : les agents hors roulement ne connaissent souvent leur service que la veille à midi pour le lendemain.) Malgré cela, personne n'a jamais songé à remettre en cause le système de répartition des roulements.

Régie. Elles traduisent en outre une exigence d'équité partagée par l'ensemble de notre personnel. Nous sommes prêts à retenter d'autres expériences, sous d'autres formes, mais à condition qu'une volonté très nette de changement s'exprime parmi les machinistes. Il existe d'autres réseaux où les règles des roulements sont radicalement différentes des nôtres, Nantes, par exemple. Mais je crois que dans cette ville nos collègues rencontreraient les mêmes réactions s'ils tentaient de modifier ces règles. L'échec de l'expérience des roulements séparés ne modifie cependant pas mon jugement d'ensemble sur le protocole de 1986. Les résultats enregistrés depuis le début de l'année ne font d'ailleurs que renforcer ma conviction ».

Christian CHAUMEREUIL



LA PROPRETÉ PAR LES SENTIMENTS

La RATP veut un métro propre. Elle l'a dit et pense que les moyens mis en œuvre par COMATEC le permettront. Cependant, les études menées auprès des voyageurs montrent qu'il ne suffit pas que le métro ne soit pas sale pour qu'on le dise propre. C'est pourquoi, à côté d'un indice de propreté objectif, des mesures sont prises pour que le propre soit ressenti autrement. Alors propre ? Pas propre ? *Entre les Lignes* a essayé de faire le tour de la question, de vous présenter la propreté dans tous ses états.

C'est simple comme un sentiment de malaise ! Plutôt gris, pas très propre, parfois bruyant, pas toujours sûr ou sentant mauvais, le métro n'est pas facile à vivre. Tout cela s'additionne dans un sentiment confus : dans un long couloir de correspondance le gris, le seul, le sale, le sent mauvais se dissocie mal.

Par contre, quand on parle et réfléchit, on fait la part des choses : c'est sale parce que... ça n'est pas sale parce que...

ATMOSPHÈRE

L'impression de « propre » est donc plus que la réalité du « non sale ». D'autres s'en sont aperçus, notamment les marchands de lessive : que votre lessive nettoie, c'est bien le moins. Le linge n'est plus sale. Mais en plus « il sent le propre » (sic !). Fraîcheur citron, pin des Landes, champs de lavande, l'impression est nécessaire au propre, du nettoyant ménager au dentifrice en passant par la vaisselle. D'ailleurs, qui n'a jamais entendu les anciens évoquer l'odeur de citronnelle qui régnait dans le métro.

Pour cela, à la demande de la RATP, COMATEC intègre désormais des essences parfumées à ses produits lessiviels. Les quatre senteurs ont été mi-

ses au point dans les laboratoires de Grasse.

MAIS ENCORE...

Ça n'est pas parce que 99 % des voyageurs interrogés pensent que « c'est aussi aux voyageurs de se soucier de la propreté en ne jetant pas n'importe quoi par terre » que le métro est moins sale. S'il reste sali, c'est que « c'est pas moi, c'est l'autre », le voyageur ne se sent pas personnellement concerné.

C'est pourquoi une campagne de communication en direction des voyageurs a été préparée :

- qui souligne l'effort de la RATP pour nettoyer ;
- qui valorise chaque voyageur en lui montrant que ses actes ont un sens ;
- soulignant que ses choix démontreront son « savoir-vivre » personnel ;
- qu'il y trouvera une liberté de choix.

Dans le même temps les agents, qui ont une perception objective de la propreté de leur lieu de travail, ont contribué à ce débat sur la propreté. Un prétexte, celui de recueillir l'avis du voyageur sur l'odeur de sa station. Un but, engager le débat sur la propreté, montrer que chacun s'en occupe.

Jacques MARION

la propreté dans tous ses états

L'HYGIÈNE DU BÉBÉ

Dès avant sa naissance, le métro a été marqué par des fées « hygiénistes » prédisant mille morts à ses innocents voyageurs*. « Si le métro souterrain traverse ces couches de débris pestilentiels provenant des immondices de l'ancienne ville », prédisent certains, il en sortira « des exhalaisons infectes qui se répandront dans tous les quartiers de la ville ».

Les Parisiens respireront les « odeurs empyreumatiques qui imprègnent les sous-sols de Paris. La mort guette les voyageurs du tunnel ».

D'ailleurs « quelle figure feraient les Parisiennes, toujours si fraîches et si pimpantes, en sortant de cet enfer ? ».

Par contre, grâce aux viaducs, « chaque année, 10 000 habitants de Paris au moins échapperont à la mort et surtout à la phtisie et à la fièvre typhoïde ».

Contre de tels ennemis, un balayage humide avec une serpillière n'était plus de force, même s'il a maintenu en survie des millions de Parisiens pendant 80 ans. Par prudence dit-on, dans un premier temps, les robots seront parlants mais resteront sourds.

INSTANTANÉ PRINTANIER

Au printemps 86, une approche a été menée pour connaître, dans les grandes lignes, la perception de la propreté du métro par le voyageur. L'échantillon apporte des enseignements sur la hiérarchisation des problèmes.

Le métro est perçu comme :

- sale : 37 %
- assez sale : 35 %
- pas si sale : 25 %
- propre : 3 %

Ce qui le rend sale (classement) :

1. les débris au sol (papiers, mégots, tickets)
2. non propreté des murs (graffitis, salissures, peintures)
3. présence de clochards
4. odeurs
5. différence de propreté entre stations
6. détérioration du matériel (quais et trains)
7. ambiance terne

Le RER est jugé plus propre que le métro. Le métro est perçu plus sale que les aéroports et autant (ou moins) sale que les gares.

Une appréciation qui peut donc sembler assez logique, voire objective.

Mais quand on demande quelles sont les stations propres et pourquoi, trois axes apparaissent :

l'esthétique (couleur, éclairage, décoration, animation...),

la sécurité (taille de la station, foule, quartier, clochards...),

l'hygiène (débris, odeurs, eau suintante...).

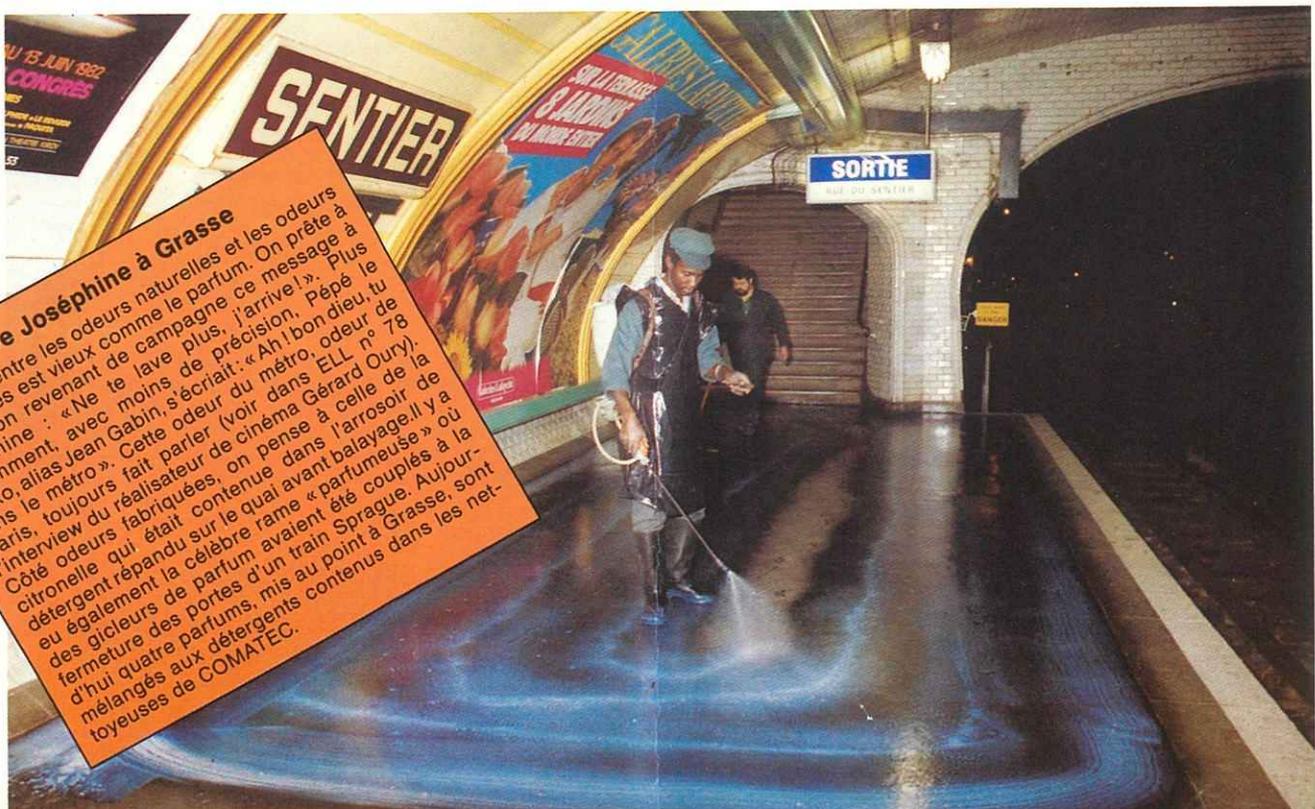
Ces remarques ont été prises en compte pour mettre au point une nouvelle approche de la propreté : conception des stations, nettoyage, campagne comportementale en direction des voyageurs. Les voyageurs d'aujourd'hui apparaissent :

- attachés au métro,
- concernés,
- gênés par la saleté mais habitués,
- très réalistes mais assez passifs,
- sensibles à l'ambiance et créatifs.

* Citations extraites du livre « La belle histoire des transports parisiens » de Marc Gaillard (voir actualités).

De Joséphine à Grasse

Le débat entre les odeurs naturelles et les odeurs fabriquées est vieux comme le parfum. On prête à Napoléon revenant de campagne ce message à Joséphine : « Ne te lave plus, j'arrive ! ». Plus récemment, avec moins de précision, Pépé le Moko, alias Jean Gabin, s'écriait : « Ah ! bon dieu, tu sens le métro ». Cette odeur du métro, odeur de Paris, toujours fait parler (voir dans ELL n° 78 l'interview du réalisateur de cinéma Gérard Oury). Côté odeurs fabriquées, on pense à celle de la citronnelle qui était contenue dans l'arrosoir de détergent répandu sur le quai avant balayage. Il y a eu également le célèbre rame « parfumeuse » où des gicleurs de parfum avaient été couplés à la fermeture des portes d'un train Sprague. Aujourd'hui quatre parfums, mis au point à Grasse, sont mélangés aux détergents contenus dans les nettoyeuses de COMATEC.



La propreté un état d'esprit ? Certes. Mais avant tout des hommes et des moyens mis au service d'un nettoyage journalier et d'opérations de grand lavage trimestrielles.

Pour cela, Comatec compte 1250 agents formés progressivement aux nouvelles techniques du nettoyage. Parmi eux, 80 sont en attente pour intervenir « à la demande » dans le cadre du « Service + ».

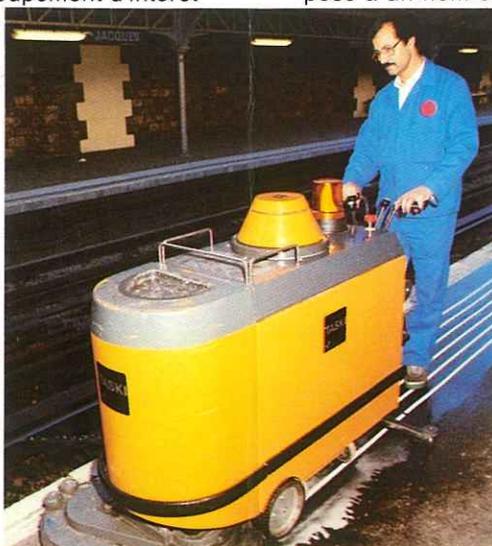
Depuis 1986, ce sont 500 machines diverses qui ont été achetées pour un montant de 25 MF : autolaveuses, autonettoyeuses, générateurs d'eau chaude à haute pression, etc. En même temps, dans le cadre d'un groupement d'intérêt économique créé avec la RATP, des recherches pour la robotisation sont en cours. Ainsi, plusieurs prototypes de robots de balayage-aspiration ont déjà évolué ou feront bientôt leur apparition dans les stations.

Enfin, un effort particulier sera fait pour permettre au voyageur de s'associer à l'effort de propreté, en multipliant le nombre de poubelles. Aux 2000 corbeilles actuelles, sont progressivement ajoutés des milliers de « bornes de propreté », plusieurs par quai et dans les accès (actuellement lignes 4 et 9).

Le contrat qui lie Comatec à la RATP porte sur une rémunération globale supérieure à deux milliards de F en dix ans. Cette rémunération est dégressive sur la durée du marché pour tenir compte des efforts d'investissement à réaliser au cours des premières années, puis de l'amélioration de la productivité réduisant, de ce fait, les coûts de production.

Aujourd'hui, les dépenses de nettoyage se répartissent ainsi :

- 70 % stations et gares du métro et du RER,
- 20 % matériel roulant du réseau ferré,
- 10 % diverses installations.



Un doute ? Prenez le dictionnaire et tout s'éclaircit.

A la lettre S, *sale*, trois définitions : 1. malpropre, plein d'ordures. 2. terne (couleur sale). 3. méprisable (sale type).

Salé, malpropre, est bien le contraire de propre. C'est net !

A la lettre P, *propre*, trois définitions au moins : 1. propriété exclusive (le rire est le propre de l'homme). 2. apte (il est propre à le faire). 3. net, exempt de taches.

« Propre » est donc d'abord le contraire de « figuré ». En grammaire, un nom propre s'oppose à un nom commun. Quand on dit « métro propre », « propre » est un adjectif qui précise le sens du verbe, verbe entendu comme nom ou phrase ! Pas simple.

De là à imaginer ces rencontres :

Agent

— Figurez-vous le métro propre !

Voyageurs

- On n'est jamais trop propre.
- Ça laisse à désirer.
- Le net n'est pas le propre du métro.
- Il est proprement dégoûtant !

Agent

— Oui, mais quels éléments contestez-vous en propre : les quais, les trains, les salles ?

Voyageurs

- C'est d'une saleté propre à susciter la gêne.
- Il a une sale odeur qui lui est propre.
- A proprement parler, c'est plutôt comme l'insécurité : une sale impression.

Agent

— Il n'y a quand même pas des sales types à chaque virage ?

Voyageurs

- C'est vrai, encore que certains ne sont pas propres sur eux.
- Voire salement négligés.
- Au sens propre du terme.

Agent

— Ne pensez-vous pas que le voyageur a une responsabilité propre dans cette saleté ?

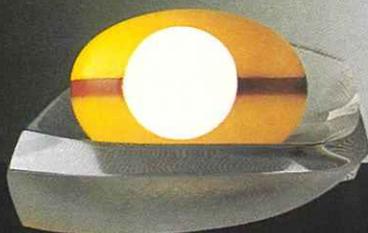
Voyageurs

- Nous voilà propres ! On nous accuse.
- C'est du propre.
- Une sale histoire.

Agent

— Mais non ! Nous voulons seulement dire que le métro est votre bien propre. De la propre initiative du voyageur peut dépendre la sécurité du mouvement propre des trains. Vous le constaterez bientôt de vos propres yeux. Salut !

Il suffit d'un geste pour être brillant.



RATP

TOUS LES JOURS, LE MÉTRO SE FAIT BEAU.

Minibibliographie

Depuis deux ans, Entre les Lignes a souvent abordé les questions de la propreté du métro :

N° 89, mars 86

La nouvelle organisation du nettoyage.

N° 99, février 87

Le train aspirateur des voies.

Les graffittis.

N° 101, mai 87

Conférence de presse : nous voulons un métro propre.

N° 102, juin 87

Les nouveaux matériels COMATEC., La chasse aux moustiques et cafards.

N° 104, juillet 87

Réunions sur ligne : COMATEC/RATP.

De plus, la revue « RATP. Etudes et Projets », 2^e trimestre 87, y consacre un long exposé.

HONIE DES CINQ SENS

ÉCOUTE COMME ÇA SENT BON

Les fabricants de produits nettoyants et parfums — appelés lessiviers — n'aiment pas dévoiler leurs petits secrets. L'un d'eux a bien voulu cependant, mais discrètement, nous livrer son analyse.*

— Il y a deux questions très différentes: la première, la moins importante, c'est la mode de tel ou tel parfum, de telle dominante. La seconde est celle de l'association mentale qui se produit entre une odeur et le vécu des individus, abouissant à l'impression de propre. Tout le monde ne réagit pas de la même façon et c'est pourquoi nous avons multiplication de produits.

Vous pouvez parler plus concrètement ?

— C'est à la fois simple et compliqué. Gardons le simple. Cela tient d'abord du réflexe de Pavlov: bonne odeur de nourriture entraîne salivation pour peu qu'on ait faim. Mais cela tient aussi de la « madeleine de Proust »: une référence à sa propre expérience.

Exemple: mes confrères lessiviers se sont un peu « plantés » avec les savons déodorants, parce que l'individu sent peu sa propre odeur et qu'il ne peut admettre qu'il sente mauvais. Par contre, le savon dit « de Marseille » revient en force.

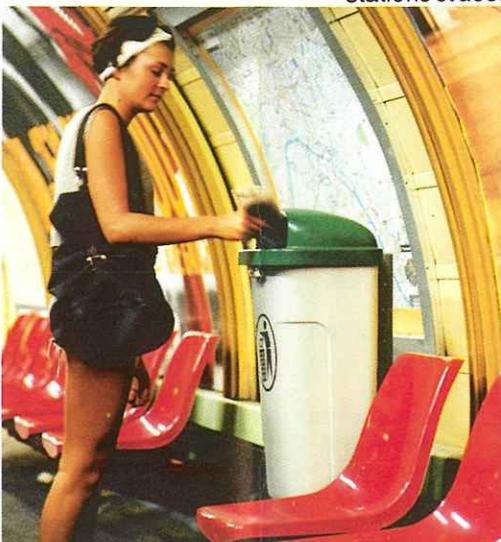
Pour le métro, alors ?

— Si c'est l'impression de propre que vous voulez donner, il ne faut pas le parfumer à la rose. Il faut que votre parfum, associé au détergent, évoque le propre dans la mémoire de votre visiteur. Ce qui évoque en général le propre, le nettoyage, c'est l'odeur de l'ammoniaque qui cède de plus en plus sa place au retour du chlore (eau de Javel). Pour être perçues comme propres, des toilettes publiques doivent sentir le crésyl (il faut ensuite que la vue ne contredise pas trop l'odorat!).

Pour le linge ou la maison, la lavande évoque les armoires parfumées d'antan, l'évasion à la campagne pour le pin. Mais vous n'empêchez pas les maniaques de l'automobile, abonnés des embouteillages, de déclarer « le métro sent mauvais » et de rentrer dans leur voiture qui pue le tabac, l'essence et les gaz d'échappement.

Cependant, même si vous voulez manger des frites, vous hésitez devant un restaurant qui sent trop les frites. CQFD, isn't it ?

Interview reconstituée d'après un entretien.



Pas vraiment facile à mesurer, la propreté. Surtout quand il s'agit de 429 stations et gares, plus de 3000 voitures, 270 ouvrages techniques divers. Imaginez — le calcul a été fait — l'équivalent de 1,1 million de mètres carrés. Encore difficile ? Pourtant il faut bien vérifier. Dès la passation du contrat d'entretien, l'idée d'une mesure objective d'un indice de propreté était retenue (annexe 2 du marché). COMATEC, en effet, ne s'est pas engagé à mettre en œuvre des moyens mais à être jugé sur les résultats. Le principe de cet indice est le suivant.

Cinq « familles d'équipements » ont été dégagées :

- stations et accès, dans lesquels ont été sélectionnés 900 points de vérification,
- trains : 35 points,
- ouvrages techniques : 270 points
- gares et bureaux de recette : 45 points,
- points d'arrêt d'autobus : 118 points.

Parmi ces 1400 points de surveillance, 300 sont « tirés au sort » par ordinateur (180 pour les stations et 30 pour chacune des autres familles) chaque semestre. Le sondage, effectué par 1 surveillant de travaux, 1 agent Comatec, 1 photographe RATP (ou vidéo), dure environ deux heures sur le lieu retenu.

L'équipe attribue une note (1 : inacceptable, 2 : insuffisant, 3 : satisfaisant, 4 : excellent).

VISITES SURPRISES

Ces notes s'appuient sur un état des lieux de référence, établi en photographies couleur. De plus, elles sont « corrigées » par un coefficient, en fonction de deux priorités : intérêt pour l'utilisateur (voyageur ou personnel) et importance pour la sécurité. Ces centaines de notes établies tout au cours de l'année sont ensuite traduites sur une échelle de — 100 à + 100, l'indice moyen se calculant sur la médiane.

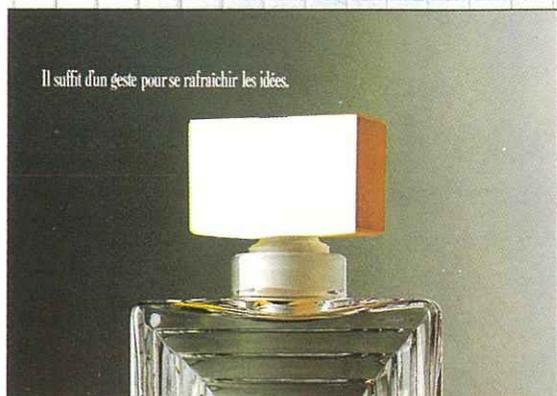
C'est un peu compliqué en quelques lignes, mais on peut retenir que 600 sondages approfondis, choisis en n'importe quel lieu et n'importe quel moment, donnent un résultat statistique reconnu comme sérieux.

Evidemment, seul le responsable de la gestion du marché de la RATP connaît les visites du jour. D'autres « garde-fous » ont été prévus. Sachez encore qu'à la prise de service de Comatec (1.1.86), le niveau se trouvait à — 48 mais que ce chiffre n'a pas de signification directe pour le voyageur : on ne pourra pas dire « à tel indice le métro est propre, très propre ou... ». C'est une convention qui permet de constater une évolution et aussi qui influe sur la rémunération de COMATEC.

(voir tableau page 20).

INDICE ONZE, DOUZE

RATTEZ
I SENTEZ
BOUCHON



TOUS LES JOURS, LE MÉTRO SE FAIT BEAU.

RATP

LA PROPRETÉ CAPITALE

En créant en 1980 une direction de la propreté, la Mairie de Paris a mis d'importants moyens pour renverser une image très médiocre de sa propreté. De 711 millions en 1979, le budget est passé à 1450 millions en 1987. Dès le départ, la nouvelle Direction commande des études pour mieux connaître la perception du Parisien. Des hiérarchies surprenantes en sortent. Nicole LETOURNEUR, chargée des relations publiques de la Direction, l'évoque brièvement.

« — C'est ainsi que nous nous sommes rendu compte que les techniciens, les élus et la population n'avaient pas la même vision du problème. Si tout le monde est d'accord sur les salissures organiques — excréments, nourriture, déchets putrescibles — un ticket de métro jeté à terre ne gêne pas le passant. Un vieux sommier sur un trottoir choque plus qu'un frigo (...). Nous avons défini, en plus, un baromètre de la propreté à partir de nombreux critères.

En même temps que vous preniez en compte une dimension subjective de la propreté ?

— Bien sûr. Par exemple, vos confrères ont beaucoup écrit à propos des « caninettes », ces motos équipées pour les excré-

ments canins. C'est que nous avons constaté que les gens faisaient une fixation sur les déjections des 200 000 chiens de Paris. Il fallait montrer que notre préoccupation était à la hauteur de celle des Parisiens. Cette action spectaculaire s'est tout de suite traduite en positif dans l'appréciation des gens.

Il faut donc non seulement le résultat mais aussi que l'action se voit ?

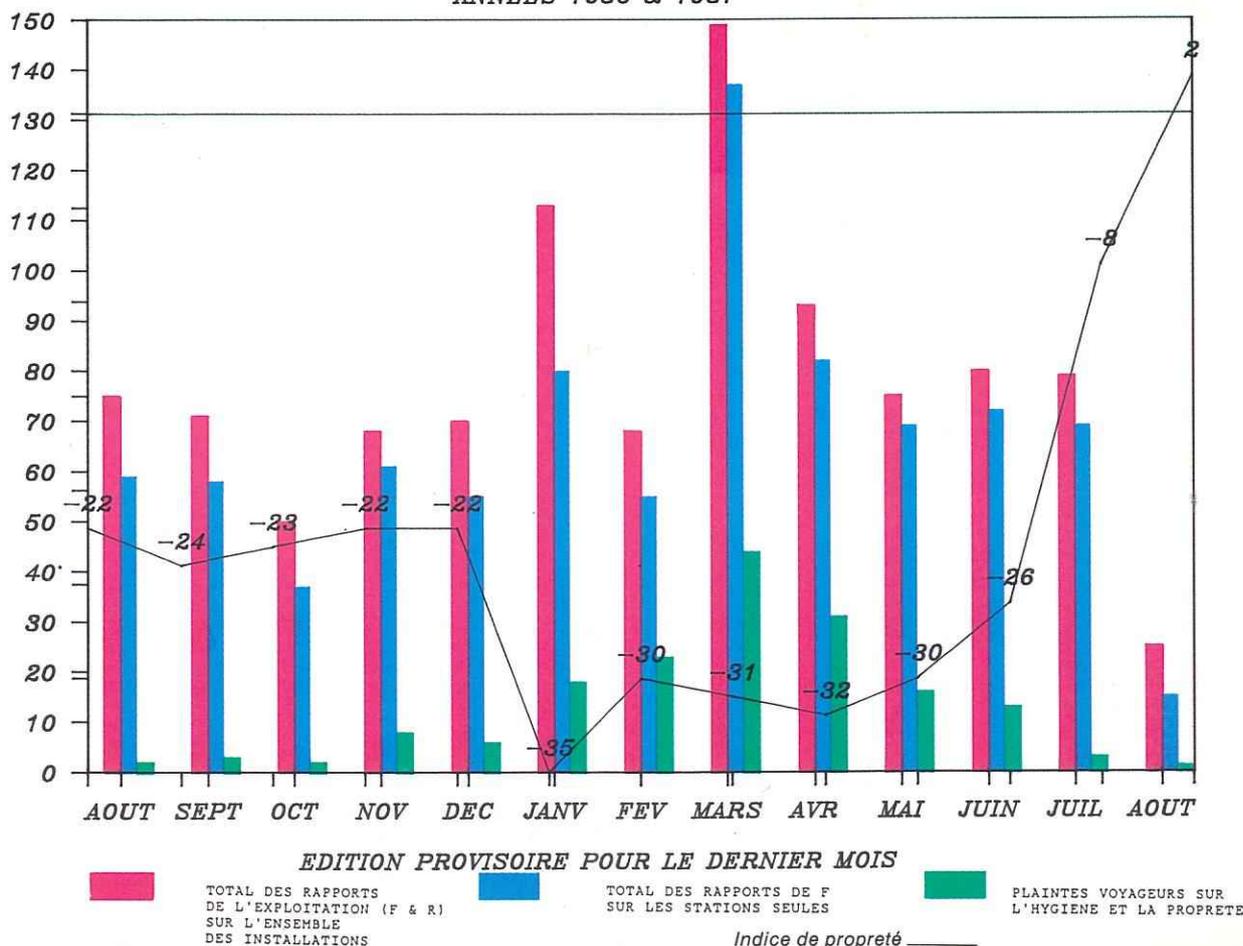
— C'est exact et l'une de nos premières mesures a été de développer une identité visuelle pour nos actions, avec le thème « propreté de Paris » et la couleur verte rayée de blanc. Parce que c'est un sujet sensible, nous développons aujourd'hui des relais, pour être plus proches des questions et plus rapides pour les réponses, en mettant en place des équipes de communication par arrondissement. »

Dossier réalisé par Jacques MARION
Concept P.PRINT

Le Service nettoyage-robotisation a superposé plusieurs graphiques de propreté : les rapports des services d'exploitation, les rapports concernant les seules stations, les plaintes des voyageurs et l'indice de propreté constaté. On voit que la relation est inversement proportionnelle.

EVOLUTION DES PLAINTES

ANNEES 1986 & 1987



UNE BELLE HISTOIRE

Ce mois-ci paraît un ouvrage sur l'histoire des transports en commun à Paris.

Son titre : *L'histoire des transports parisiens, de Blaise Pascal à nos jours*. Cet ouvrage, abondamment illustré et très anecdotique, est signé Marc Gaillard.



Photo : Bulloz

Les transports parisiens de Blaise Pascal à nos jours

« Ces voitures où l'on entassait huit personnes visitaient les environs de Paris. Dans leurs flancs arrondis, des banquettes, d'une dureté métallique, étaient couvertes de velours d'Utrecht pauvre et râpé »*. Ce n'est pas seulement l'histoire des transports parisiens à l'époque de Balzac que nous conte Marc Gaillard mais bien leur étonnante aventure depuis Blaise Pascal, leur inventeur.

Il nous relate tout d'abord l'histoire des carrosses à cinq sols, carabas, coucous, vinaigrettes et autres berlines. Puis vient le temps des omnibus et celui des tramways. Et c'est, enfin, l'aventure du métro. Les autobus ne sont pas oubliés pour autant et l'ouvrage s'achève sur une présentation de la RATP, la première entreprise de transport du monde.

Historique très complet des transports publics, le livre comporte une importante iconographie, d'origine RATP en grande partie : quelque 350 photos sur l'évolution de la rue, du paysage parisien et des transports.

L'auteur Marc Gaillard, historien, collabore à différentes revues d'architecture et d'art ; il a déjà publié plusieurs ouvrages sur Paris : *Quais et ponts de Paris*, *Paris au XIX^e siècle*, *Les chevaux de Paris*. Pourquoi, aujourd'hui, un livre sur les transports ? Ce n'est pas sans raison ! Marc Gaillard s'est en effet vu confier par la RATP la recherche et la mise en scène des documents iconographiques pour les rénovations des stations Hôtel-de-Ville, Saint-Germain-des-Prés et Bolivar ainsi que pour l'exposition célébrant le centenaire

de l'Atelier Central de Championnet en 1983.

C'est ainsi qu'à fréquenter métro et autobus, lui est venue naturellement l'idée d'écrire un ouvrage sur les transports parisiens. Avec l'aide du Centre de production audiovisuelle (CPA) et du Service des relations publiques.

L'histoire des transports parisiens, une idée de cadeau pour les fêtes de fin d'année ?

Simone FEIGNIER

* Balzac *Un début dans la vie* - 1820.

SI CET OUVRAGE VOUS INTÉRESSE

Histoire des transports parisiens. Éditions Horvath, format 220 x 240 mm, 240 pages. Prix de vente en librairie : 198 F.

Une édition originale numérotée est réservée aux lecteurs d'*Entre les lignes*. Prix de souscription jusqu'au 10 décembre 1987 : 160 F.

Bulletin de souscription à adresser à : Service de la promotion et des relations publiques 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

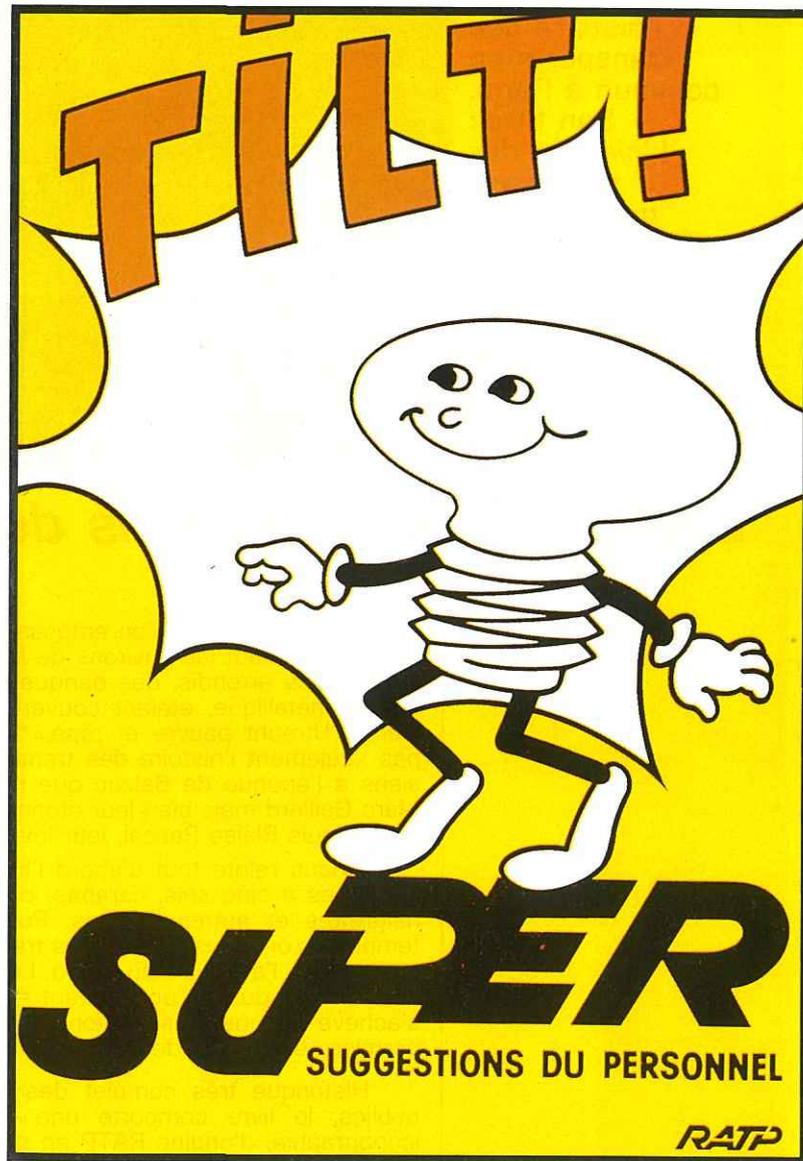
(Joindre un chèque à l'ordre de : Éditions Horvath.)

SUGGESTIONS DU PERSONNEL

SUPER

**NE FAIT
PAS
LE PLEIN**

Dix mois après le lancement de l'expérience dans cinq services pilotes, le premier bilan de SUPER est en demi-teinte. Dans les ateliers du ferré et du routier, la tradition des suggestions ne se dément pas. Ailleurs, c'est beaucoup plus calme.



Lancé officiellement le 16 janvier dernier, SUPER, le nouveau système de suggestions du personnel (voir *ELL* n° 95) ne concerne pour l'instant que cinq services pilotes : le service du matériel roulant du réseau ferré (FR), celui du réseau routier (RM), le service des aménagements (NA), le service médico-social (PM) et le service des sous-stations (TS).

Après quelques mois de fonctionnement, le premier bilan de SUPER fait apparaître des zones d'ombre et de lumière. À FR, on

constate un quasi-doublement du nombre des suggestions. Amorcé dès 1986 (avant donc le lancement de SUPER), le mouvement devrait encore s'amplifier cette année. Fin octobre, une quarantaine de projets étaient déjà déposés. (On n'en comptait que 17 en 1985.) Quant aux sommes versées, elles varient de 250 à 8 000 F suivant l'importance des économies réalisées.

À PM ou à TS, l'expérience SUPER n'a guère reçu d'écho jusqu'à présent. Contrairement à FR ou à RM, ces services n'ont pas de

« tradition de la suggestion ». L'information faite sur SUPER a rencontré beaucoup d'indifférence. Gadget pour les uns, source de contraintes supplémentaires pour les autres, le déclic ne s'est pas produit et SUPER est vite retombé dans l'ombre.

A NA, SUPER a été inclus dans la panoplie des moyens mis en œuvre pour promouvoir une transformation tant des méthodes d'entretien que des modes d'organisation du travail. L'effort de promotion accompli autour de SUPER n'a pas encore donné son plein effet. Pour l'instant, deux suggestions ont été déposées et une seule prise en compte. Mais l'idée est des plus originales puisqu'il s'agit d'utiliser une sorte de filet de pêche, fait avec des cordes de chanvre, pour drainer l'eau s'infiltrant dans les maçonneries des ouvrages souterrains. Expérimenté dans trois stations, dont la gare RER d'Auber, ce dispositif devrait préserver l'aspect des carrelages en évitant qu'apparaissent des concrétions ou des taches d'humidité. Les économies d'entretien réalisées grâce à ce dispositif n'étant pas encore chiffrables, l'auteur de la suggestion a reçu pour l'instant « une prime d'idée » de 900 F environ.

À RM enfin, l'arrivée de SUPER n'a pas eu d'influence sur le nombre des suggestions retenues (une petite dizaine dans l'année). En revanche, elle a provoqué des demandes de renseignements de certains chefs d'entretien auprès du conseiller-suggestions du service. L'information semble avoir circulé puisque quelques suggestions commencent à arriver des dépôts. Mais, l'Atelier central est loin d'être en reste. Deux suggestions récentes y ont d'ailleurs fait l'objet de primes de 900 F environ pour des créations d'outillages.

Le bilan définitif de SUPER ne sera dressé que dans le courant de l'année prochaine. Toutefois, d'ores et déjà, plusieurs enseignements apparaissent. En fournissant un cadre commun, SUPER facilite le traitement des suggestions. En outre, le nouveau mode de calcul des primes se traduit par un sensible accroissement des sommes versées aux agents. En moyenne, les primes de suggestion avoisinent aujourd'hui 1 000 F alors qu'elles étaient inférieures à 500 F en 1985.

Les différents résultats enregistrés dans les services pilotes montrent par ailleurs qu'une part du succès de SUPER dépend notamment de la manière dont l'ensemble de la hiérarchie relaye l'information. Des idées pour rendre le travail quotidien plus sûr, moins pénible, plus efficace : il y en a sans doute beaucoup. Des projets concrets d'amélioration, il n'y en a en revanche qu'un petit nombre. Comment faire une suggestion ? À quoi cela sert-il ? Voilà deux questions auxquelles des réponses seront apportées dans quelques mois par le biais d'une exposition itinérante qui fera le point des diverses initiatives visant à une meilleure implication du personnel RATP dans la vie de l'entreprise. Le système SUPER, les ERIL* et le prix de l'ADEFIPE**

Les points SUPER

Vous appartenez à l'un des cinq services pilotes et vous désirez des informations sur SUPER. N'hésitez pas à contacter votre conseiller-suggestions :

- service FR : François Saboureau - Tél. (2) 4817.
- service RM : Alain Batier - Tél. (2) 5323.
- service NA : Pierre Chasse - Tél. (2) 3029.
- service PM : Gilles Bercis - Tél. (2) 3502.
- service TS : José Gonzalez-Velez - Tél. (2) 4514.

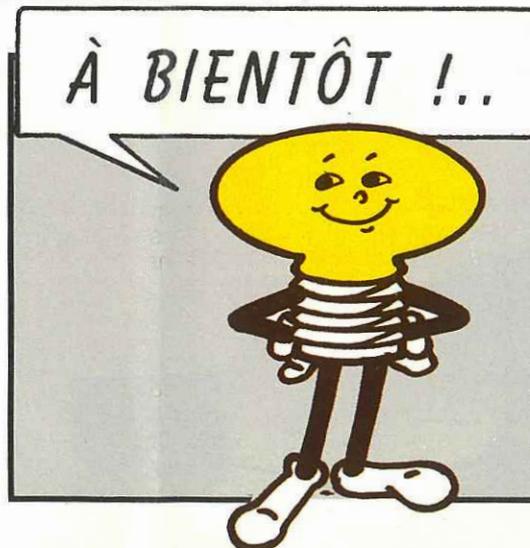
Si vous n'êtes pas dans l'un de ces services, interrogez votre hiérarchie ou prenez contact avec Alain Spielvogel, service PF - tél. (2) 3041. Peut-être serez-vous comme cet agent de TE qui vient de recevoir une SUPER-prime de 3 000 F pour avoir proposé une modification du dispositif de guidage des marches des escaliers mécaniques. Grâce à cette modification, on espère réduire sensiblement les dépenses d'entretien.

constitueront les trois volets de cette exposition qui parcourra pendant quelques semaines les principaux attachements de la Régie. Une occasion de lancer ou de relancer la dynamique SUPER, là où l'idée tarde à germer.

Christian CHAUMEREUIL

(*) Equipe de recherche et d'innovation locale (voir ELL n° 105 p. 6)

(**) Association pour le développement de l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise (voir ELL n° 104 - juillet-août - p. 18 et dans ce numéro l'article consacré au projet Ramsès p. 5).



SIRROCO OU L'INFORMATISATION DU COURRIER À R UNE GESTION DANS LE VENT

Une première à la RATP : l'informatisation du courrier extérieur de la direction du réseau routier est chose faite depuis le mois de mai dernier.

Grâce au système SIRROCO (Système Informatique du Réseau Routier pour le Courrier), une gestion moderne du courrier est mise en place qui ne va pas sans entraîner d'importants changements dans les habitudes de travail des agents.

Date d'arrivée, numéro, nom de l'expéditeur, objet, diffusion et suivi... l'enregistrement du courrier sur bordereau constitue sans nul doute une tâche administrative répétitive et quelque peu fastidieuse.

Les systèmes les plus modernes d'exploitation et d'entretien du matériel sont utilisés au réseau routier. Par contre, dans le secteur tertiaire, et en particulier en ce qui concerne la gestion du courrier, les méthodes de travail n'ont guère évolué, à l'instar des autres directions, ces dernières années.

La direction du réseau routier étant « éclatée » dans Paris (Grands-

Augustins, Championnet, Mont-Cenis, sans compter les nombreux dépôts) il devenait de plus en plus nécessaire, dans un souci d'efficacité, de moderniser la gestion du courrier.

Il fut décidé de « s'attaquer » d'abord au courrier extérieur. Ce sont en effet environ 12 000 lettres qui sont adressées chaque année au Routier. Courrier émanant notamment des organismes de tutelle, de la Voirie, de la Préfecture de Police... mais aussi de particuliers. Enregistrées tout d'abord à la direction générale, elles parviennent à « R »* qui en assure la diffusion auprès des différents services (RE - RC - RM) disséminés dans Paris et sa région. D'où des délais souvent longs de transmission, des difficultés pour suivre une lettre, la retrouver ou obtenir une réponse rapide surtout si elle est envoyée dans plusieurs services.

Comment gérer, de façon moderne, ce courrier ? Un système informatique, MERMOSE**, avait bien déjà été mis en place à Championnet. Mais trop localisé, il ne correspondait pas aux besoins de R qui souhaitait se doter d'un véritable réseau pour l'ensemble de ses services.

Les systèmes existant s'avérant coûteux et inadaptés, un produit « sur mesure » fut conçu avec la collaboration efficace de la direction des systèmes d'information. Après appel d'offres, la société Logista fut retenue qui élaborera un programme répondant aux exigences de la direc-

tion du routier : avoir un enregistrement complet par lettre et accessible, à distance, par tous les utilisateurs disposant d'un minitel, localiser rapidement tout courrier et retrouver, à l'aide de mots clés, par une seule interrogation, les lettres traitant le même sujet. Et SIRROCO offre d'autres possibilités, telle la relance automatique des réponses en attente ; grâce à lui aussi, le dossier d'archivage de toute lettre est désormais connu de façon précise.

Autre intérêt important de SIRROCO, l'établissement de statistiques : statistiques d'usage qui permettent un contrôle sur l'utilisation fonctionnelle du système (comptage des mots clés, nombre de saisies...); mais aussi statistiques d'activité fournissant une analyse globale du courrier (répartition des lettres par service, niveau de signature ou par lignes d'autobus, délais de réponse).

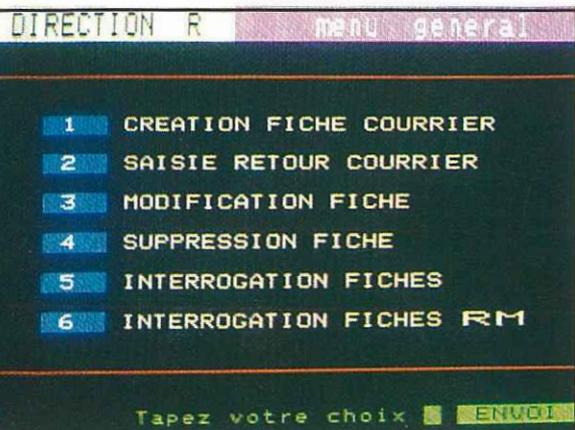
SIRROCO, système d'informatisation du courrier, élaboré pour R peut parfaitement s'étendre à d'autres directions de la RATP. Certaines d'entre elles E - F - C - P - D..., ont d'ailleurs déjà manifesté leur intérêt pour le système. SIRROCO paraît avoir le vent en poupe !

Simone FEIGNIER

* Avec une particularité pour le service RM qui reçoit directement une partie de son courrier de l'extérieur.
** MERMOSE : Moyen d'Enregistrement et de Recherche de Missives et d'Ordonnancement Sélectif Epistolaire.



RATP - Minoli



RATP - CPA

Changer les habitudes

Sylvie Savignac est responsable du bureau du courrier et des archives de la direction du réseau routier (R) depuis 1985.

Dès son arrivée elle a été associée, avec les représentants des autres services RE, RC, RM, à l'élaboration du système informatique de gestion du courrier. La société Logista, retenue fin 1986, réalise le programme dès le début de l'année 1987. « Tout est allé très vite, trop vite peut-être, ce qui n'a pas permis aux agents intéressés de bien se préparer à l'informatisation. Chaque service gérait de façon différente le courrier, les habitudes ont dû être changées pratiquement du jour au lendemain ».

Sylvie Savignac a suivi une formation de 3 jours assurée par la société Logista : « Sur le moment et en peu de temps, il a fallu acquérir un vocabulaire particulier et beaucoup de notions nouvelles ! Aujourd'hui, avec le recul, cette formation s'avère très utile ».

SIRROCO correspond à une valorisation du travail pour Sylvie Savignac. « Si la saisie du courrier reste une tâche inévitable et paraît encore un peu longue à effectuer, le système donne toute sa mesure lors du suivi et de la recherche d'une lettre ». Une réponse immédiate est assurée alors que jusque-là l'outil de travail était le téléphone...

Sous réserve de modifications

« Les méthodes de travail n'ont guère évolué depuis mon arrivée, au secrétariat du service de l'exploitation, il y a quatorze ans », constate Chantal Arduini. Aussi a-t-elle été très attentive au projet d'informatisation du courrier à R. Elle n'est cependant pas totalement satisfaite, regrettant de ne pas avoir été suffisamment associée à l'élaboration du programme. Chantal Arduini apprécie les améliorations apportées par SIRROCO qui « constitue un plus à la disposition du secrétariat et des différents groupements ; maintenant, avec leur minitel, ils peuvent suivre l'avancement des lettres les concernant ou connaître tout de suite le dossier dans lequel est archivé le document qu'ils recherchent ».

Cependant, elle estime assez lourdes les contraintes nouvelles imposées pour la saisie du courrier. D'autre part, « la gestion du courrier à RE qui comporte de très nombreux groupements est différente de celle des autres services. Les circuits sont longs et une même lettre connaît souvent plusieurs allers et retours. SIRROCO ne répond pas complètement aux besoins du service ».

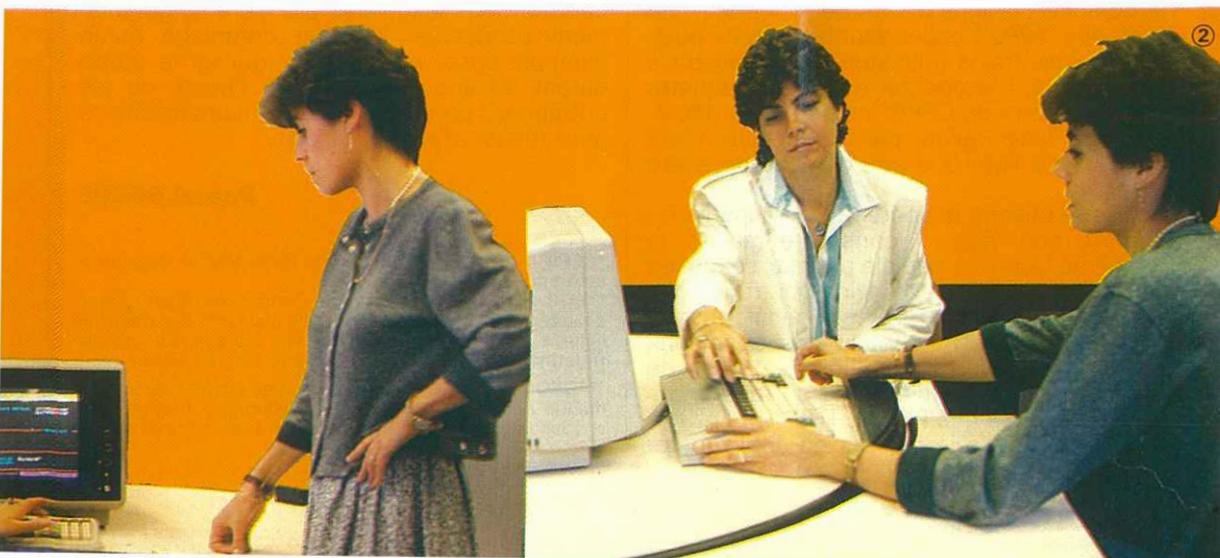
Un bilan du système doit être fait, avec tous les services de R. Chantal Arduini ne manquera pas de demander des modifications, afin de mieux adapter SIRROCO aux besoins de RE.

Le réseau SIRROCO

Il est constitué d'un serveur (SPS 7 BULL) relié par le réseau RACINE à des minitels (Vidéotex) et de deux catégories de minitel installés aux Grands-Augustins, à Championnet et au Mont-Cenis

- des minitels DESMET pour la saisie des lettres à l'arrivée par R direction et les services RC, RE, RM.

- des minitels M1 pour la consultation uniquement.



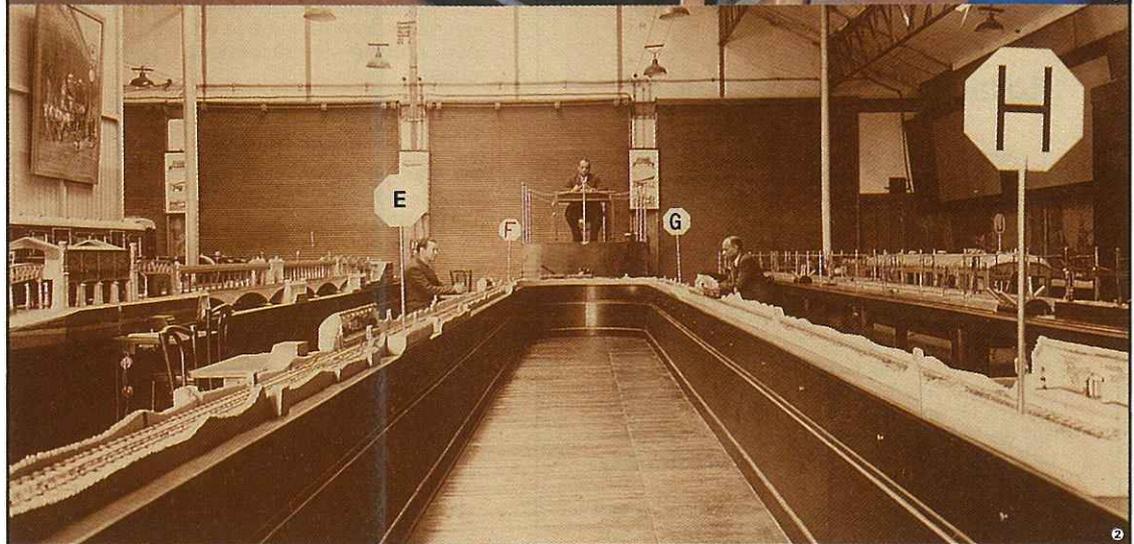
① La page « menu » sur l'écran du minitel.

② Sylvie Savignac et Chantal Arduini (en tailleur clair).

« Monument historique » de la formation au réseau ferré, la maquette d'une ligne de métro servant à l'apprentissage des agents disparaît. La page du métro de papa est bel et bien tournée.



MAQUETTE EN KIT



RATP-Ardillon.

RATP CPA

« Il est toujours joli le temps passé... » Ce n'est pas sans tristesse que ceux qui ont passé une bonne partie de leur carrière à former les agents sur la maquette la voient partir. Voici ce qu'elle a inspiré à l'un de ceux-là.

AU BONHEUR
QUI S'EN VA
Avignon, Bordeaux,
Corbeil, Dijon...
Vous connaissiez la
chanson.
Nous allons, et elle prend
fin.

Adieu jeunesse.
Épinal, Grenoble,
Honfleur, Issoudun.
Ce matin nous n'irons
pas plus loin :
Juvisy, c'est fini, et le
Pont de Passy.
N'est plus rue de Lagny.

Adieu splendeur.
Kembs, Lorient, Melun,
Nemours
« Appel général
d' Avignon » :
Plus personne ne répond.
Demain Avignon à son
tour...
Adieu Amis.

Orange, Poitiers,
Quimper/Rambouillet,
Senlis et Toulon.
« Allo, Chef de Départ.
La rame 16 stationne à
Quimper
Cinq minutes à prévoir... »
Voici les cinq dernières
minutes.
Adieu bonheur.

Bernard SAWICKI

① Portée, à gauche, par J.P. Guays qui a « amoureuxment » entretenu la maquette pendant plusieurs années, la station K comme Kembs va être mise en caisse. ② L'instruction aux ateliers d'Italie en 1948.

« Appel général d'Avignon ! Allo Bordeaux - Corbeil - Dijon - Épinal - Fécamp - Grenoble - Honfleur - Issoudun - Juvisy - Kembs - Lorient - Melun - Nemours - Orange - Poitiers - Quimper - Rambouillet - Senlis et Toulon... » Ce tour de France alphabétique a été énoncé pendant plus de 30 ans par tous les futurs chefs de départ du réseau ferré. Ce sont les noms des stations d'une ligne de métro fictive, la ligne maquette (voir ELL n° 86 - oct. nov. 1985) cependant bien réelle puisque de vrais trains (miniatures) s'arrêtaient à ces stations. L'évocation de cette maquette « d'instruction » du CFPR* ne peut plus désormais se faire qu'au passé puisque c'est au cours de l'été que son démontage a été entrepris.

Deux raisons majeures à sa disparition : d'abord son âge : construite avant la Deuxième Guerre mondiale pour être exposée elle avait commencée à servir à l'instruction en 1941. Agrandie en 1953 elle avait pris sa forme définitive en fonction des conditions d'exploitation d'alors. Ensuite ses 196 m de voies doubles occupaient une surface imposante. Et depuis que PCC**, THF** et DSO*** avaient repris le rôle de l'ancien chef de sta-

tion dans la régulation des trains et la transmission des informations, elle était devenue quelque peu anachronique.

Place aux jeunes ! La maquette a dû céder la sienne et le CFPR n'est pas un musée. Elle devrait être remplacée par des outils pédagogiques adaptés aux techniques modernes d'exploitation. Espérons seulement qu'elle pourra ressortir un jour prochain des caisses dans lesquelles elle sera soigneusement conservée. Il serait dommage qu'un exemple aussi vivant de ce qui fut le métro durant 50 ans disparaisse à l'heure où les entreprises prennent appui sur leurs traditions pour mieux affronter l'avenir.

Pascal BEGUE

*CFPR : Centre de Formation du Personnel et Réglementation du réseau ferré.

**PCC : Poste de Commande Centralisée. Il est chargé de la régulation et de la gestion des incidents des trains en ligne. Il entre en contact direct avec les conducteurs par l'intermédiaire du THF ou Téléphone Haute Fréquence.

***DSO : Départ sur Ordre. Avertissement lumineux commandé par le PCC. Pendant son allumage, il interdit au conducteur de quitter la station même si le signal est au vert.

Rapport Doucet : la magie du verbe

« L'agglomération parisienne est engorgée ? La RATP doit être privatisée ! » Telle est, résumée par notre confrère *Le Matin*, la philosophie du rapport Doucet, adopté en avril dernier par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. En trente pages, le rapport avance une série de propositions visant « à améliorer le fonctionnement de la RATP et mettre fin à l'expansionnisme de la Régie des transports parisiens ».

Ces propositions s'articulent autour de quatre axes : premièrement, une augmentation de 25 % de la tarification voyageur de manière à couvrir la moitié des dépenses d'exploitation par les recettes directes du trafic (aujourd'hui, celles-ci en couvrent un peu plus du tiers), deuxièmement une dissociation du réseau métro et RER et du réseau autobus dont une partie pourrait être confiée, après appels d'offres, à d'autres entreprises, troisièmement un aménagement du droit de grève de manière à garantir un service

minimum, quatrièmement la renégociation de certains avantages sociaux (retraite à partir de 50 ans les roulants par exemple).

Enfin, charité bien ordonnée commençant par soi-même, le rapport Doucet préconise la disparition du versement transport (prélèvement de 1 % environ sur la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés). Celui-ci sert à compenser les pertes de recettes induites par l'utilisation de la carte orange.

Profitant de la présentation du budget de son ministère, Jacques Douffiagues a démenti toute idée de privatisation de la RATP. La Régie de son côté a tenu à souligner les avantages (au plan économique, au plan de la qualité de service) qui résultent du fonctionnement d'un réseau de transport unique et cohérent, dont l'exploitation est confiée à une seule entreprise.

Les réactions les plus vives sont venues de Jean-Michel Gadrat, maire-adjoint d'Angoulême et président du GART (Groupe des autorités responsables de transports : le GART regroupe 113 collectivités - villes, départements, régions - répar-

tions dans toute la France). Selon lui, à une bonne question (comment améliorer les transports en commun à Paris ?), le rapport Doucet n'apporte que de fausses réponses. J. M. Gadrat critique tout particulièrement la suppression du versement transport qui reviendrait à « priver les autorités organisatrices de transport d'une part essentielle de leurs ressources... Il s'agit d'une proposition d'apprentis sorciers ». Enfin, il ajoute « les propositions de la Chambre de Commerce ne résolvent en rien les problèmes de vitesse commerciale qui sont les facteurs les plus pénalisants pour la production de la RATP, notamment sur son réseau de surface. Elles ne règlent pas non plus la question fondamentale de l'organisation politique des déplacements, tous modes confondus, dans la région parisienne sur le modèle du droit commun des agglomérations françaises ».



La micro-informatique vous intéresse, mais vous voulez vous y mettre à votre rythme. Vous pensez qu'un micro-ordinateur faciliterait votre travail et qu'il vous rendrait aussi des services à la maison. Alors n'hésitez plus, le Club *Œdipe* * est fait pour vous !

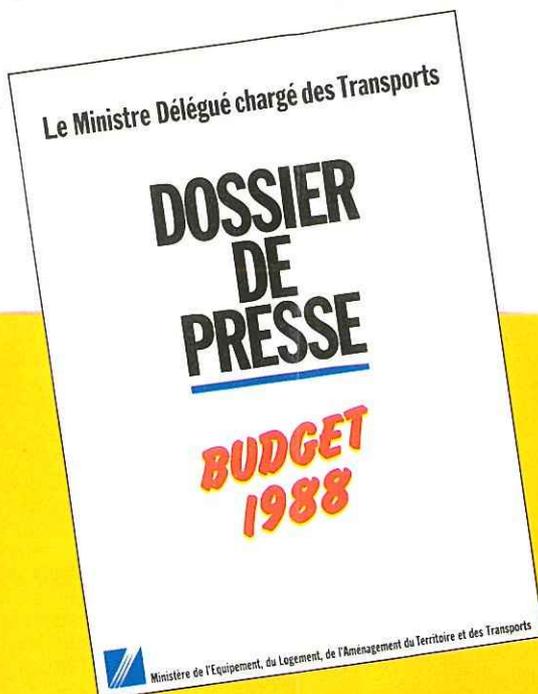
Œdipe, c'est la possibilité offerte à des agents Régie volontaires d'acquérir à titre personnel un équipement micro-informatique avec une participation financière de la RATP. L'entreprise finance 70 % de l'équipement et l'utilisateur 30 %. Pour lui, cela se traduit

par le versement de 36 mensualités de 185 F auxquelles s'ajoute, au terme du contrat, une option d'achat de 370 F.

Le matériel choisi étant portable, l'agent peut utiliser le micro où il le désire, seul, en famille ou avec ses collègues de travail. En contrepartie de la mise à disposition du matériel, les personnes intéressées devront présenter un projet professionnel d'utilisation de la micro. C'est sur la base de ce projet que seront départagées les candidatures.

Pour en savoir plus sur l'opération *Œdipe*, contactez le plus rapidement possible, avant la fin du mois, dernier délai, les affaires générales de votre service. Vous y trouverez tous les renseignements sur la manière de devenir un des membres du club *Œdipe*.

(*) Voir ELL n° 99, p. 30 et n° 100, p. 34.



Le 18 septembre dernier, Jacques Douffiagues a présenté à la presse les grandes lignes du budget des transports pour 1988. Celui-ci marque une sensible diminution par rapport à 1987 (- 5 % pour les crédits de fonctionnement, - 11 % pour les autorisations de programme, - 13 % pour les crédits de paiement). Le ministre s'est déclaré « néanmoins satisfait de son budget » qui est un « faux maigre ». « Le recul se produit sur des points où l'État ne devrait pas intervenir. Mais partout où l'avenir est en cause, le budget est en progression ».

En ce qui concerne la région parisienne, 280 millions de francs serviront à financer les opérations liées au contrat de plan État/Région. Parmi celles-ci figurent : le prolongement de la ligne 1 à La Défense, la desserte d'Eurodisneyland par la ligne A du RER, le Trans Val-de-

Marne et le site propre Saint-Denis Bobigny. Pour ce dernier, le choix du mode de desserte (tramway ou bus articulé) fait l'objet de discussions autour du préfet de région.

Par ailleurs, le ministre a indiqué que les tarifs de la RATP devraient poursuivre « un rattrapage modéré de 3 % au-dessus de l'inflation ». Si les prévisions de hausse de prix se confirment, les tarifs de la RATP augmenteraient alors de 6 % l'an prochain. Enfin, J. Douffiagues a annoncé que l'indemnité compensatrice versée en 1988 par l'État à la RATP sera maintenue au même niveau que cette année.



Les sauveteurs de Bastille

Le 12 octobre dernier vers 21 heures 30, René Bouvet et Louis Daucé rentraient au dépôt de Bastille après avoir dépanné un bus dans les rues de Paris. Parvenus à hauteur du pont Notre-Dame, plusieurs voitures sont immobilisées sur la voie sur berge. Pensant à un banal accident, ils s'apprêtent à continuer quand des gens leur crient : « Arrêtez-vous ! Arrêtez-vous ! Il y a quelqu'un dans l'eau. »

R. Bouvet et L. Daucé stoppent et vont chercher une corde dans le matériel de dépannage. Ils la lancent à la jeune femme qui se débat dans les eaux de la Seine. Elle s'y agrippe et ils parviennent à la hisser sur la berge.

Pendant qu'un des agents sauveteurs installe la jeune femme frigorifiée dans la dépanneuse, son collègue alerte la permanence générale par radio. Celle-ci prévient immédiatement la police qui arrive quelques minutes plus tard... à bord d'une 305 !

Plutôt que d'attendre encore l'arrivée d'une ambulance, R. Bouvet et L. Daucé proposent de conduire tout de suite la rescapée à l'hôpital. Précédée par la voiture de police, la dépanneuse gagne rapidement l'Hôtel-Dieu avant de repartir pour Bastille. Sauvetage réussi !

À quand les bouées de sauvetage dans les dépanneuses de la Régie ?

Assurances sociales

Renseignez-vous sur les nouvelles modalités de prise en charge à 100 %

Les mesures Séguin prises au début de l'année 1987 ont profondément modifié les conditions de prise en charge à 100 % des malades atteints d'une affection de longue durée.

La caisse de coordination CCAS est à votre disposition pour vous renseigner sur l'étendue de vos droits.

- Pour obtenir des renseignements sur les cas d'exonération du ticket modérateur (prise en charge à 100 %), les conditions (revenus, critères médicaux) de prise en charge à 100 % des médicaments à vignette bleue (remboursés ordinairement à 40 %), les prises en charge en cas d'hospitalisation, les demandes d'entente préalable, contactez le contrôle médical de la CCAS :

tél. (PTT) : 40.06.78.16 ou 40.06.78.18

tél. (int) : 26816 ou 26818

- Pour obtenir des renseignements sur la carte d'assuré social où figure l'étendue de vos droits à remboursement, vous pouvez appeler soit au 40.06.77.38, soit par le téléphone intérieur le poste 26738.

- Si vous avez besoin d'autres précisions ou si vous éprouvez des difficultés dans vos démarches, contactez le bureau de renseignements ou l'accueil de la CCAS :

tél. (PTT) : 40.06.78.49 ou 40.06.77.40

tél. (int) : 26849 ou 26740

- Enfin, pour toutes les informations à caractère général sur la CCAS, contactez le bureau d'information :

tél. (PTT) : 40.06.77.50 ou 40.06.78.42

tél. (int) : 26750 ou 26842.

Un clip et des agents

« Elle a fait un bébé toute seule ! » C'est le dernier clip de Jean-Jacques Goldman que l'on a pu voir sur toutes les chaînes de télévision à la rentrée.

Tourné entièrement dans le métro à la station Porte des Lilas, il met en scène des agents de la RATP, « l'héroïne » étant, pour les besoins du scénario, un agent de station.

Pour le service de la promotion et des relations publiques qui a « supervisé » le tournage, la participation de la RATP à la réalisation de ce clip lui a permis d'utiliser un moyen original pour valoriser l'image de ses agents.



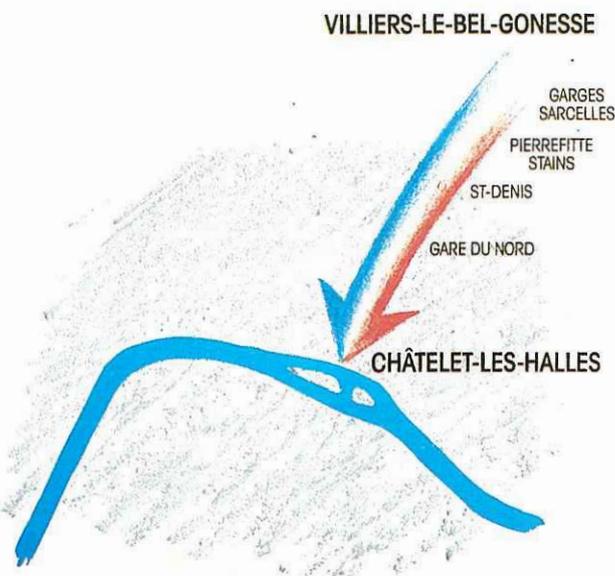
Châtelet-Les Halles : l'arrêt en bout de ligne

Depuis le 27 septembre, les trains de la ligne D du RER arrivent à Châtelet-Les Halles (voir *ELL* n° 104, septembre 1987 pp. 12 et 13). Trente mètres plus loin la ligne D se termine par un mur. Pour éviter qu'un train entrant un peu trop vite en gare, finisse brutalement sa course contre ce mur, un heurtoir à absorption d'énergie a été placé avant l'obstacle.

Conçu par les équipes de la division « Études d'équipements » du service de la voie (NV), ce heurtoir est l'héritier de celui installé en 1981 au terminus de la ligne 10 à Boulogne-Pont de Saint-Cloud. Le principe technique est toutefois différent. A Châtelet, le freinage du train est obtenu par l'intermédiaire de mâchoires qui ensèrent deux bandes métalliques placées dans l'axe de la voie, sous le heurtoir. Le freinage se déclenche dès qu'un train commence à pousser le heurtoir.

Testé une quinzaine de fois avant l'été, ce dispositif est capable d'arrêter un train de 750 tonnes arrivant à 30 km/h. Cela représente un effort de 120 tonnes, absorbé en une vingtaine de mètres. Un grand clic pour éviter le gros choc !

DIRECT AU COEUR.



AVEC LA LIGNE D DU RER
GARDEZ VOTRE PLACE
JUSQU'AU CHATELET

RATP

SNEF
C'EST POSSIBLE!

RATP-ECOM/UNIVAS



RATP - N - Audiovisuel.

CHIC, UN PRIX

Le jury du 14^e grand prix de l'affichage, réuni le 27 septembre dernier à Marbella, a inscrit la RATP et l'agence ECOM en tête de son palmarès.

La Régie a été primée pour l'ensemble de ses campagnes d'affichage réalisées en 1987. À

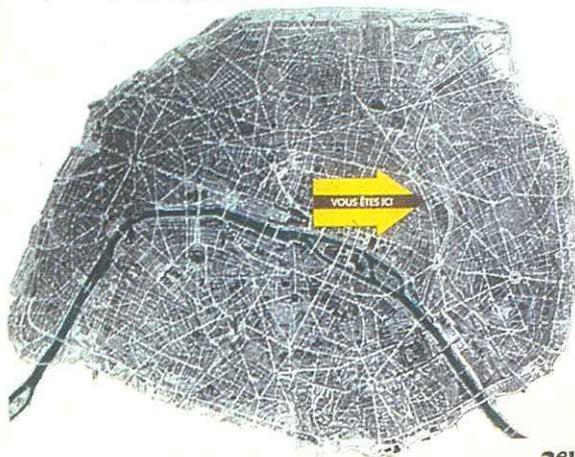
côté du Ticket guide « Vous êtes ici » et de l'étrange « Paris-beurre », on trouve une affiche du Ticket mis en bouteille, utilisée durant quelques jours sur les flancs des bus de la capitale. Un clin d'œil à tous les gavroches qui veulent mettre Paris (pardon, le Ticket) en bouteille !

UN PARIS-BEURRE, UN!



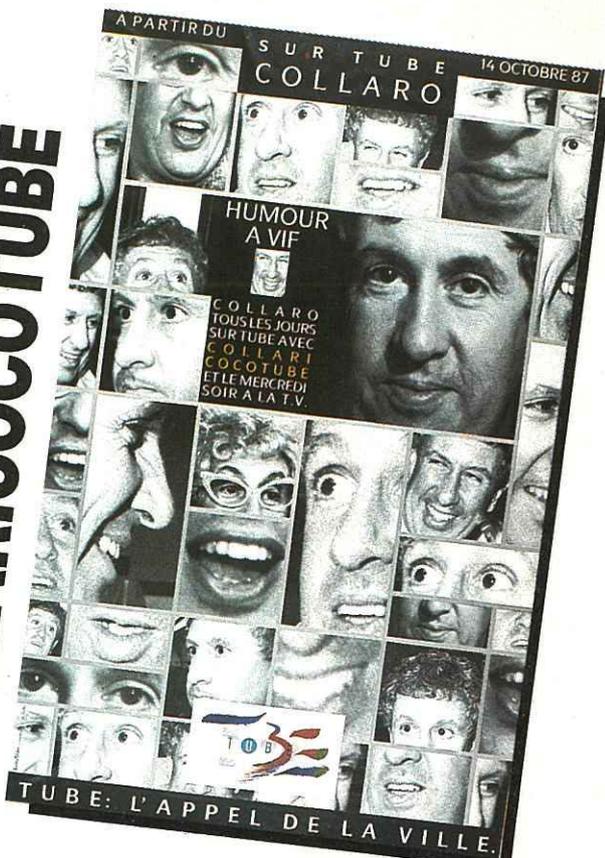
RATP
2^e VOITURE

Mais non vous n'êtes pas perdu puisque vous êtes là.



RATP
2^e VOITURE

COLLARICOCOTUBE



Du 14 au 21 octobre dernier, Stéphane Collaro a animé les 1 000 écrans du réseau Tube avec trois minutes d'extraits des sketches de son émission Cocoricocoboy. « Pub », « Gag » et « Madame Foldingue », autant d'occasions de sourire qu'elles que soient l'heure et l'importance du trafic.

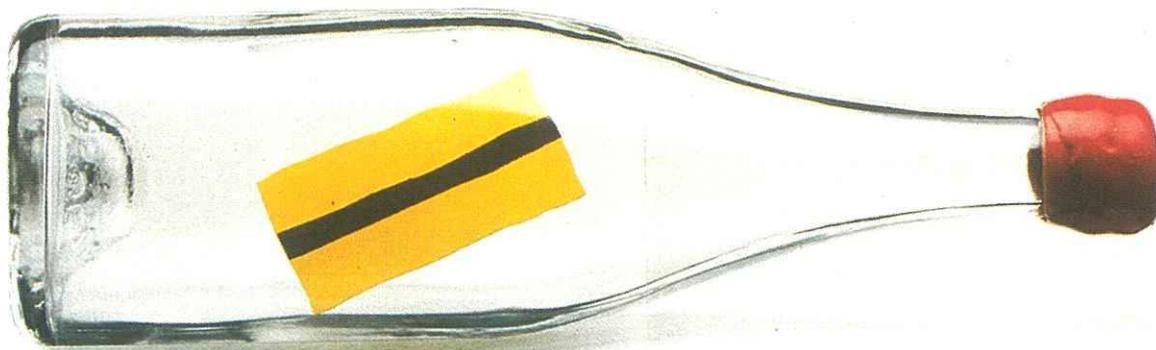
Après les événements sportifs (Roland-Garros, le Tour de France, les matches de football du Matra Racing), les événements culturels (les clips sur Cocteau, Léonard de Vinci et Monet), voici la télé du métro à l'heure de l'événement « spectacle ».

Ces modifications progressives de la grille des programmes donnent à Tube un second souffle. Selon les sondages de la Sofres et l'Institut Ipsos, 1,6

million de personnes regardent Tube chaque semaine; ce qui équivaut à 8 points dans l'indice d'écoute « Audimat » des médias audiovisuels. À titre de comparaison, l'indice « Audimat » de la « 5 » n'est que de quatre points.

Côté publicité, le montant des recettes reste encore insuffisant (et de loin), pour combler le déficit d'exploitation des premiers mois du réseau Tube. La RATP, qui détient 38 % du capital de la société *Transcommunications*, n'entend pas s'engager financièrement au-delà de ce qui a été fait jusqu'à maintenant. L'avenir de Tube n'est donc pas assuré. À l'heure actuelle, plusieurs solutions sont examinées, allant de l'arrêt du réseau à sa reprise par un partenaire extérieur. Pas de décision véritable avant quelques semaines. *Entre les lignes* suit l'affaire...

Paris en bouteille.



RATP

ALL OF PARIS WITH JUST ONE TICKET



RATP-ECOM/UNIVAS

PARIS-SÉSAME. A 2, 4 OR 7 DAYS TICKET FOR UNLIMITED TRAVELS ON METRO, BUSES AND RER*.

RATP

En français dans le texte

Quoique vous disiez, expliquez-vous toujours dans la langue de Molière. Pour avoir cru que les touristes anglo-saxons visitant notre capitale ne seraient guère sensibles à des informations rédigées en français, la RATP, son Président et son Directeur général viennent d'être assignés devant le Tribunal de police de Paris par l'AGULF (Association générale des usagers de la langue française).

La plainte de l'AGULF se fonde sur une loi du 31 décembre 1975 qui prévoit l'emploi obligatoire de la langue française dans la publicité écrite. En outre, comme le mentionne l'un des attendus de la citation à comparaître : « ... il n'est pas nécessaire de s'appesantir sur la faute commise par les dirigeants d'une entreprise publique dans la mesure où ils ont ordonné cette campagne publicitaire au travers d'affiches rédigées uniquement en anglais, alors que la majorité des usagers est constituée de Français

et que les quelques étrangers qui empruntent le métro ne sont pas spécifiquement des Anglo-Saxons, même si joue en faveur de leur langue un snobisme qui n'est pas sans danger pour l'identité et l'indépendance culturelles et linguistiques du pays ».

Grande naïve, la RATP s'était dit qu'une affiche en anglais serait plus claire pour beaucoup de touristes étrangers. C'était oublier qu'un des charmes du voyage tient dans le dépaysement. Quel charme en effet que de commander à l'aveuglette dans un menu incompréhensible; quel ravissement que de marcher le long des rues faute de comprendre la moindre ligne aux principes généraux de tarification. Au plan commercial, la Régie a encore beaucoup de progrès à faire. Espérons que le Tribunal lui pardonnera cette faute née d'une profonde méconnaissance des attentes véritables de ses clients.

Wait and see !

Une coproduction signée C et N

La gestion de la collecte et de l'élimination des déchets est désormais informatisée à la RATP : grâce à GICED*, un logiciel conçu par le service des bâtiments (service NB), et la société Chimirec-Aprochim.

Ses fonctions sont multiples puisqu'il permet de gérer la production, le transport et l'élimination des déchets.

Ce logiciel étant susceptible d'intéresser d'autres entreprises ou administrations, il a été décidé de le commercialiser. Une plaquette promotionnelle contenant une disquette de démonstration a été réalisée avec l'aide de la direction de l'action commerciale et de la communication (C).

Ce n'est pas le premier exemple de collaboration entre C et d'autres directions. Déjà, une plaquette sur le prolongement de la ligne 1 avait été conçue pour le service NP, puis, plus récemment, lors d'une opération « sécurité chantiers » au printemps 87, divers documents avaient été réalisés pour le compte de la direction des équipements électriques.

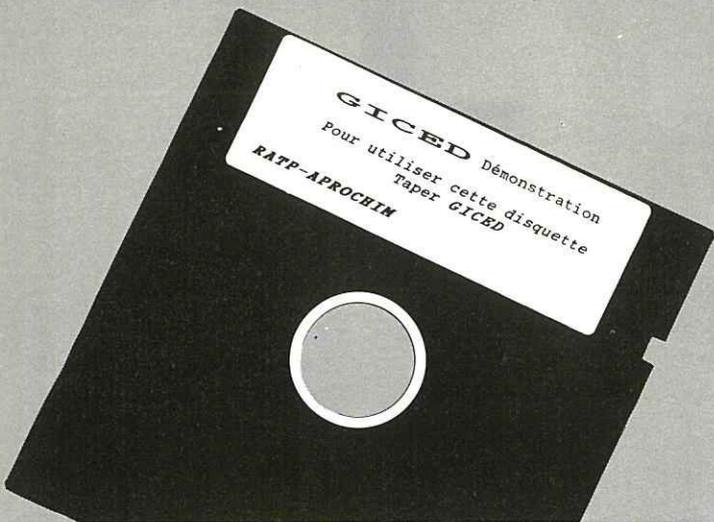
Des exemples intéressants de collaboration qui permettent de tenir à l'extérieur de l'entreprise un langage de communication unique et cohérent.

* Gestion des installations classées et de l'élimination des déchets.

Une flamme pour Parmentier

Il aurait 250 ans aujourd'hui. Pour célébrer cet anniversaire la RATP a réaménagé et décoré, avec le concours du ministère de l'Agriculture, la station Parmentier sur la ligne 3 (Gallieni-Pont de Levallois). On y voit désormais une exposition consacrée à Antoine Parmentier et à ... la pomme de terre.

Et toujours à l'initiative de la RATP et du ministère de l'Agriculture, une flamme illustrée a été mise en service par la Direction des Postes. Il est possible de l'obtenir en s'adressant au bureau de Poste de Paris 81, 13, rue des Capucines, 75001 Paris, jusqu'au 31 décembre 1987 (joindre une enveloppe timbrée pour la réponse). Avis aux philatélistes !



Gestion des Installations Classées
et de l'Élimination des Déchets

GICED

RATP-APROCHIM

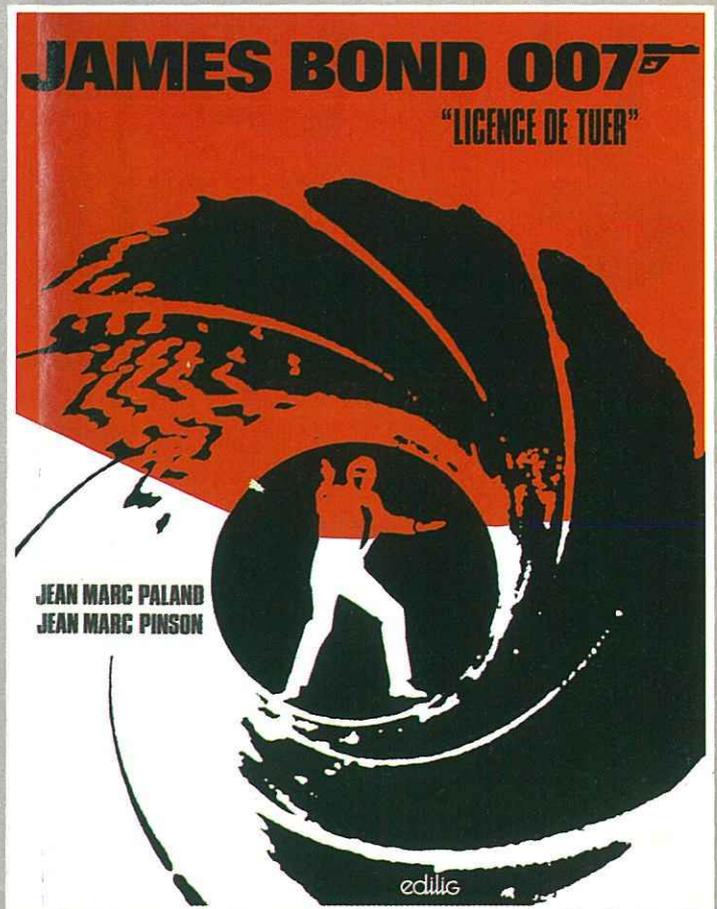
Le funiculaire fête Bacchus

Sur un air d'accordéon, le funiculaire de Montmartre a célébré, à sa façon, les vendanges de la Butte.

Du 28 septembre au 3 octobre, les attachés commerciaux de la ligne 2 (Nation-Porte Dauphine) ont monté une exposition : divers objets vinicoles prêtés par le musée du Vin et le musée de Montmartre voisinaient avec les affiches officielles des vendanges de Montmartre depuis 1974.

Et, chaque après-midi, les Montmartrois se retrouvaient à la station inférieure de « leur » funiculaire. Ils participaient nombreux aux jeux organisés et animés par deux agents, Gilles Dubois et Raphaël Lamasse – de vrais « pros » –, qui avaient préparé plus de 300 questions sur Montmartre, Paris, et... la RATP.

Pour les vendanges de la Butte 1987, le funiculaire aussi était de la fête !



Ian Fleming a créé James Bond 007 en 1953. Le premier film (*Docteur No* - 1962) a 25 ans. Pour cet anniversaire, Edilig propose une revue-souvenir richement illustrée. Un agent peut en cacher un autre : Jean-Marc Pin-

son, agent 86262 de la RATP, est chef de station à Europe (ligne 3) et co-auteur de l'ouvrage (163 F). Pour le rencontrer, vous pouvez changer à Villiers (mais aucun rapport avec Gérard de Villiers, le père de SAS).

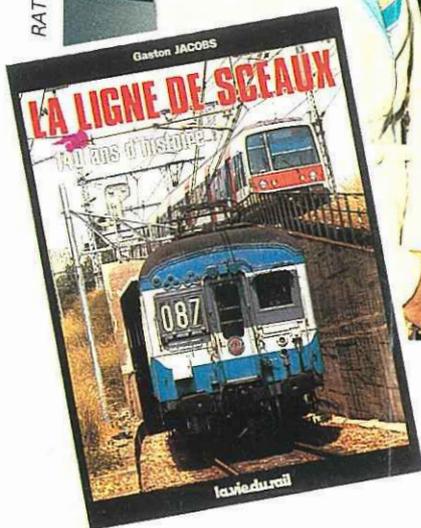


PARIS 81 13-10-87





RATP - Roy.



EPOQUE ARNOUX

L'arrière-petite-fille d'Arnoix, le constructeur de la ligne de Sceaux en 1846, a également visité l'exposition.

Z : L'EXPO FINALE

Le 27 septembre au matin, le nouvel horaire d'hiver de la ligne B entrain en application. Avec lui, s'achevait le processus d'interconnexion SNCF-RATP engagé en 1983. Quelques heures plus tard, l'exposition consacrée à l'histoire de la ligne de Sceaux et du matériel Z fermait ses portes à Denfert.

Pendant quinze jours cette expo, installée dans un vieux train Z, a parcouru la ligne B. Documents historiques, touristiques, techniques faisaient bon ménage. La partie la plus insolite était sans doute l'évocation du passé de la ligne à travers des témoignages de voyageurs aussi célèbres que George Sand, Alain-Fournier ou Robert Doisneau.

Le 19 septembre, l'ultime voyage avec les Z de la ligne de Sceaux avait attiré de nombreuses personnes. Parmi elles, beaucoup de retraités qui avaient fait spécialement le déplacement. Pour ces antiques trains, c'est désormais le temps du musée. Deux trains de deux éléments en état de marche seront conservés par la RATP. Trois autres éléments devraient être restaurés. L'un d'entre eux partira au musée des Chemins de Fer, à Mulhouse.

Mais si, sans attendre, vous souhaitez vous replonger dans l'atmosphère de la ligne, allez faire un tour au musée de l'Île-de-France installé dans le parc de Sceaux. Une salle est entièrement consacrée à la ligne de

Sceaux. Maintenant, si vous désirez devenir incollable sur l'histoire, le fonctionnement, la vie de la ligne, lisez l'ouvrage de Gaston Jacobs intitulé *La ligne de Sceaux, 140 ans d'histoire*. Ancien inspecteur « Transport » de la B. G. Jacobs connaît à fond le sujet. Vous pouvez vous procurer cet ouvrage jusqu'au 30 novembre en profitant du prix spécial « souscription ». Pour cela écrivez à *La Vie du Rail*, 11, rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09. Indiquez lisiblement vos nom, prénom, adresse, numéro matricule ou numéro de pension RATP et joignez un chèque de 198 F à l'ordre de *La Vie du Rail*. À partir du 1^{er} décembre, l'ouvrage sera disponible en librairie (prix public 249 F franco).

aurora

demandez le programme

Le groupement artistique Aurore inaugure sa saison 87/88 par un spectacle de variétés intitulé : « Mon tube sur la commode ». Pastiche grinçant des émissions de télévision, ce spectacle sera joué les 14, 15, 22 et 28 novembre, ainsi que le 6 décembre, à la salle de théâ-

tre de l'ASIEM, 6, rue Albert-de-Lapparent, Paris 75007, métro Ségur. Renseignements et location des places auprès du groupement Aurore, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

Tél. : 40-02-49-39.

La saison se poursuivra en

février prochain par une série de représentations de la comédie *Pygmalion* de Bernard Shaw, puis, en mars, par l'opérette *La vie parisienne* de Jacques Offenbach. Pour tous renseignements sur ces spectacles, adressez-vous au groupement Aurore, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

La boîte à Maillot

La société Promo/Méto, chargée de gérer les espaces commerciaux de la RATP, est en discussion avec un entrepreneur qui souhaite implanter un « espace polyvalent d'animation » dans l'enceinte du métro de Paris. Le lieu choisi est l'ancienne station d'arrivée de Porte-Maillot. Située sur la boucle de retournement de la ligne 1 construite en 1900, cette station n'est plus utilisée depuis 1937, date d'ouverture du prolongement entre Maillot et Pont-de-Neuilly.

Suivant les heures ou suivant les semaines, cet espace se transformerait en salle de spectacle, en cabaret, en boîte de nuit, en lieu de présentation pour des activités de promotion ou de relations publiques... L'éventail est large de manière à rentabiliser au mieux l'endroit.

Les conditions matérielles d'implantation de ce nouvel espace commercial font actuellement l'objet d'études détaillées dans plusieurs services de la RATP. À NA, service des aménagements, on regarde comment réaliser les accès extérieurs qui devraient déboucher avenue de la Grande-Armée, côté 17^e arrondissement. De son côté le service TT (service des études) se penche sur le problème de la ventilation des lieux. Celle-ci se ferait finalement à partir de l'air du métro, *a priori* moins pollué que celui collecté au ras des trottoirs. Pour le vérifier, ML, service du contrôle et du laboratoire, a effectué le 13 octobre dernier une série de prélèvements d'air dans l'ancienne station de Maillot. Après analyse, les mesures effectuées durant plusieurs heures permettront d'avoir une idée précise de la qualité de l'air du métro, à cet endroit du réseau.

Quant à la date d'ouverture de ce nouveau lieu insolite de Paris, rien n'est prévu avant la fin de 1988.



44 44

du 2/10/1987

« FAITES-LES PARLER »

Notre machiniste du mois de septembre a excité votre verve. La légende retenue nous a été transmise par Philippe Binet, conducteur à Porte d'Auteuil.

Parmi les autres réponses, citons celles de G. Lamour (RM) : « M'embêtent avec leur mégabus. J'veis demander une audience au méga...boss ! » ; ou celle de C. Tournier (RE) : « ça change de mon solex ».

Enfin, nous avons été gratifiés de nombreuses réponses du genre « A. Préboist le déluge ». Ne laissez pas filer l'imagination, nous attendons vos lettres.

Ca y est
Mōman, je suis
rentré à la RATP!



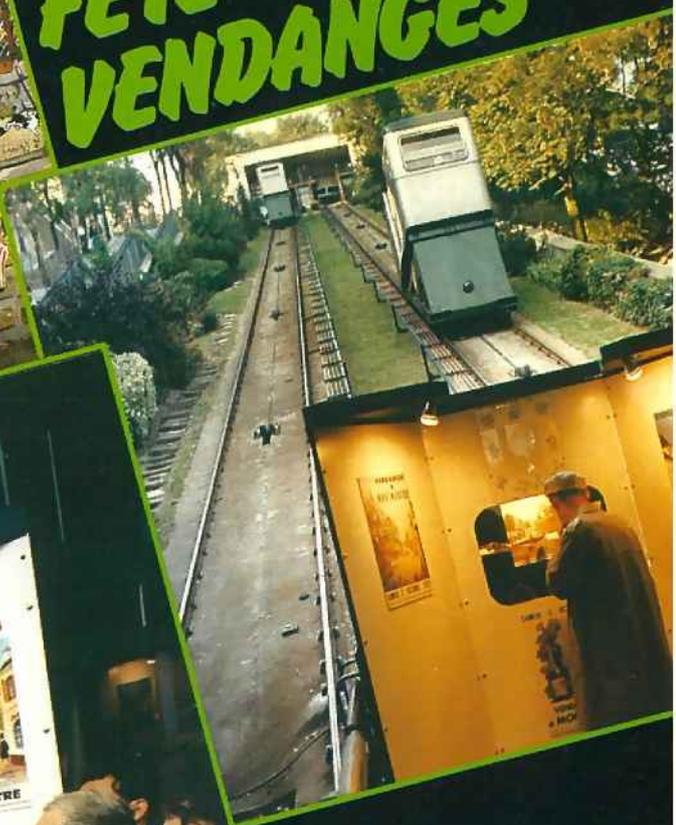
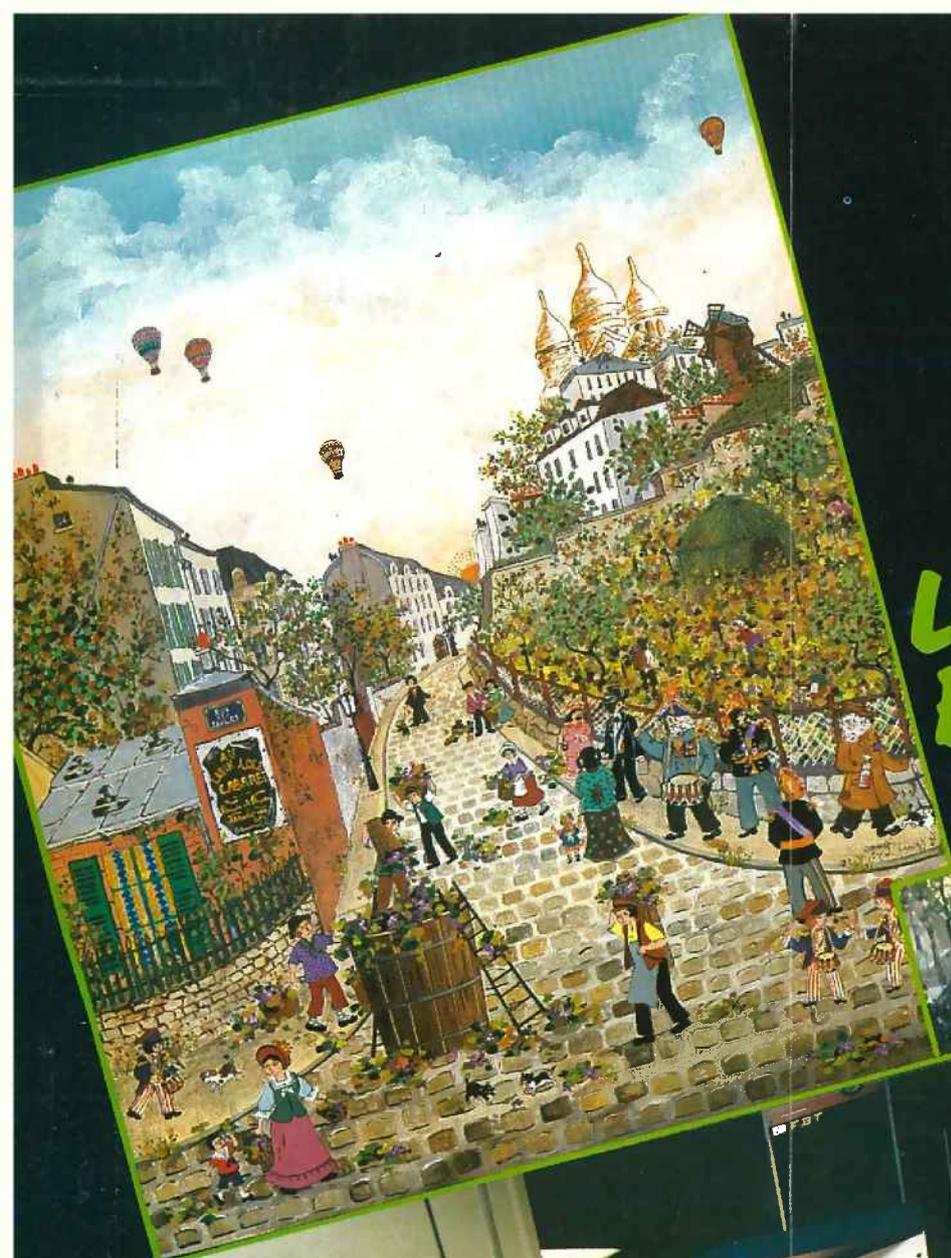
RATP-Roy

LA PHOTO DU MOIS



RATP-Carrier

LE FUNICULAIRE FETE LES VENDANGES



photos : RATP-MARGUERITE