

ENTRE les lignes



EN QUÊTE D'UNIFORMES

LE VAL À ORLY

SAINT-MICHEL

RATP



JUNIORS ACCOMPAGNATEURS

Pas toujours facile de prendre le bus ou le métro quand on a dix ans ou quatre-vingt-dix ans, qu'on est aveugle ou malentendant. Depuis une quinzaine de mois, de jeunes tucistes, les « RATP juniors », accompagnent les personnes en difficulté dans leurs déplacements parisiens. Au rythme de 500 par mois, ces voyages accompagnés représentent plus qu'un simple service d'assistance personnalisée. Pour beaucoup de ceux qui y participent, c'est aussi une manière de redonner un sens au mot solidarité.



Photos RATP - Ardaillon

EFLEX

SOMMAIRE

Magazine

4

Le Val décolle à Orly : après un long suspense le Syndicat des Transports parisiens a choisi le Val de MATRA pour desservir Orly.

8

Propre et parfumé : le sentiment des voyageurs sur la propreté du métro.

10

Saint-Michel : B + C + M4 + M10. Une nouvelle interconnexion et des légionnaires l'arme au pied.

14

Autrement bus : les réunions d'expression directe.

16

Des agents très spéciaux : ceux de la surveillance générale du métro.

18

L'uniforme, reflet de l'image de l'entreprise ? Une première enquête auprès du personnel de la RATP et deux exemples avec La Poste et Air France.

23

Les cordonniers des bus : comment entretenir 18 000 roues.

26

Les démarches participatives à la RATP.

28

La sécurité en diapos : un nouveau mode de formation des conducteurs du métro.

Actualités

30

Un train de nominations. • Interconnexion ouest : derniers préparatifs. • ATCO : Expo Boa. • Les Jeux Olympiques dans le métro.

Première

Illustration (P. Print)

Dernière

Frank War'Ocquier



LES JO DU MÉTRO

ENTRE LES LIGNES

N° 109

Février 1988

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction :

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

Photographies :

N-Audiovisuel
Centre de production audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



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

Maquette : P. Print

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.

LE VAL À ORLY

DÉCOLLE

Le 9 décembre dernier, le conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens choisissait le VAL pour desservir les aéroports d'Orly. Ainsi était mis un point final à un long suspense qui tenait en haleine d'une part Matra et la RATP, d'autre part la SNCF et ses partenaires.



Le VAL à Orly-Sud

Orly : un aéroport à desservir

Aujourd'hui l'aéroport d'Orly est relié à Paris par divers moyens de transport : bus Air France, bus RATP, RER - SNCF, Athis-Cars.

La RATP pour sa part assure une desserte routière dont le fleuron est la ligne « Orlybus ». Empruntant l'autoroute A6, les bus articulés à la décoration spéciale relient Denfert-Rochereau à Orly en une trentaine de minutes à raison d'un départ toutes les 10 minutes aux heures de pointe. D'autres lignes RATP desservent l'aéroport, soit au départ de Paris, soit à partir du terminus Villejuif-Louis-Aragon de la ligne de métro n° 7.

La SNCF quant à elle propose depuis mai 1972 une relation combinant le train (aujourd'hui la ligne C du RER) jusqu'à Pont de Rungis et une navette routière entre cette gare et les aéroports : « Orly-Rail ».

Tout le monde s'accorde pour dire que ces dessertes ne sont pas entièrement satisfaisantes. Orlybus ne garantit pas un temps de trajet régulier, Orly-Rail n'offre qu'une liaison omnibus et impose un changement de mode.

Une bonne solution restait donc à trouver. Bonne, c'est-à-dire : fréquente, rapide et pratique.

Un premier rapport présentait en décembre 1986 plusieurs projets parmi lesquels deux — une antenne de la ligne C depuis Pont de Rungis et la création d'une ligne VAL en correspondance avec le RER à Antony — apparaissaient comme les meilleurs pour répondre aux objectifs visés, à savoir, accroître la fréquentation des transports en commun, susciter l'intérêt des investisseurs privés et assurer une qualité de desserte comparable à celle des grands aéroports européens.

De l'avis de tous le choix fut difficile, ces deux projets étant également « défendables » quant à leur sérieux, leur compétence technique et leur assise financière.

Le VAL à Orly-Ouest



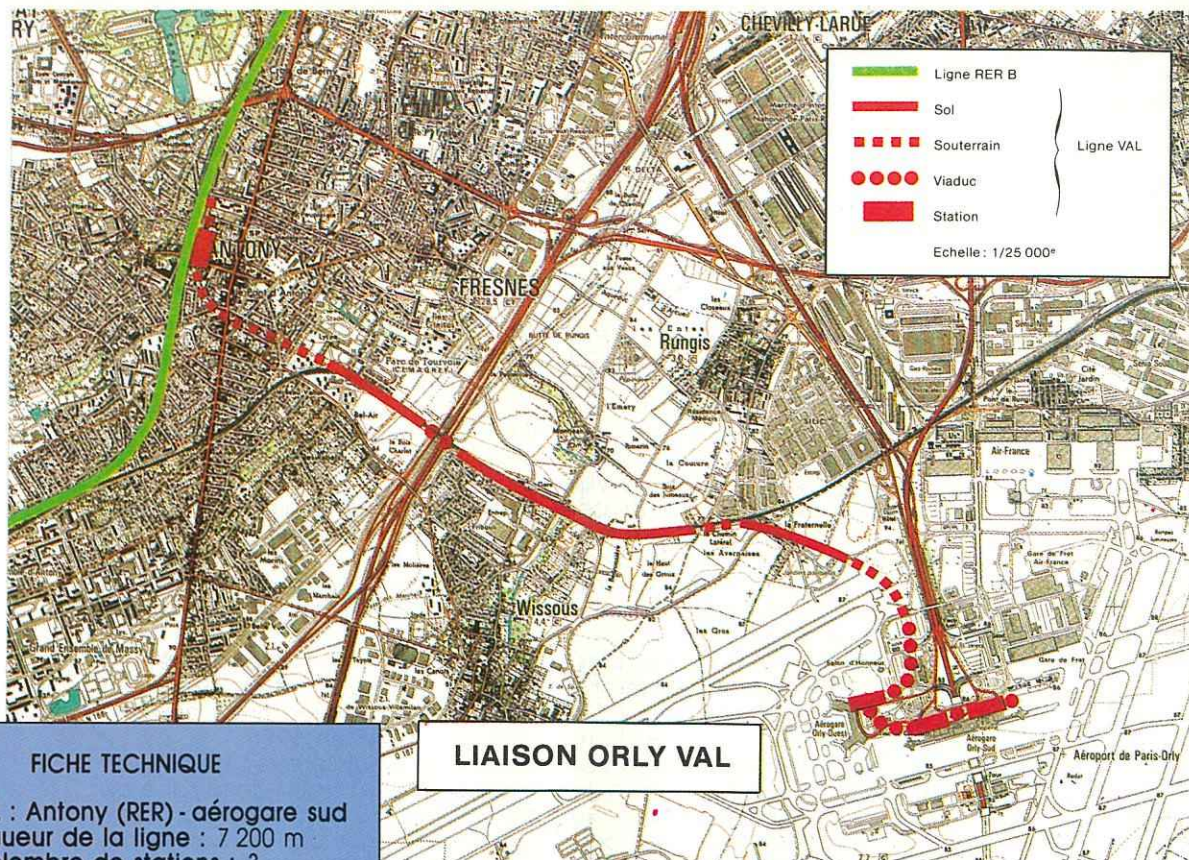
L'AÉROPORT D'ORLY

Deuxième place aéroportuaire en Europe après Londres, « Aéroport de Paris » exploite les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget ainsi que onze autres petits terrains.

Le 24 février 1961, le général de Gaulle, Président de la République, inaugurait la nouvelle aéroport d'Orly-Sud, qui d'ailleurs n'avait pas, à l'époque, ce qualificatif « cardinal ». Ce n'est qu'en mars 1971 qu'elle le prit, avec la mise en service de l'aéroport d'Orly-Ouest.

Situées à 14 km de Notre-Dame, les installations d'Orly couvrent 1 550 ha, à cheval sur les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne ; 26 300 personnes travaillent sur ses emprises.

En 1986 Orly a accueilli 18,6 millions de passagers, soit 11,1 millions à Orly-Ouest et 7,05 millions à Orly-Sud. Par rapport à 1985 le trafic a augmenté de 5 % en moyenne avec une nette progression pour Orly-Ouest et un certain tassement pour Orly-Sud. En outre 202 000 tonnes de fret ont été traitées par l'aéroport.



FICHE TECHNIQUE

Orly-VAL : Antony (RER) - aéroport sud
 Longueur de la ligne : 7 200 m
 Nombre de stations : 3
 (Antony, Orly-Ouest et Orly-Sud)
 Nombres de rames en service : 8
 Temps de trajet Antony-Orly-Ouest : 8 min
 Coût du projet : 1 275 millions de F
 dont 105 pour le matériel roulant

LIAISON ORLY VAL

ORLY - VAL : un choix à deux dimensions

Le Syndicat des Transports Parisiens a opté pour le projet VAL en fonction de considérations d'ordres interne et externe.

À l'interne, le VAL est apparu plus « performant » par :

- la bonne image d'un transport moderne, argument important aux yeux de la clientèle spécifique attendue,
- l'excellente intégration de la ligne et de ses stations dans l'aéroport,
- la souplesse de l'automatisme qui, d'une part autorise une fréquence élevée avec 4 trains au quart d'heure (deux aux heures creuses), soit 160 liaisons dans chaque sens entre 5 h 50 et minuit et, d'autre part, permet de faire face à une affluence inopinée par injection immédiate d'un train supplémentaire,
- la correspondance assurée dans les meilleurs délais à Antony par la concordance des horaires arrivée/départ du VAL avec ceux des passages de trains RATP de la ligne B,
- les temps de trajet réduits, avec par exemple 36 min. garanties entre Orly-Ouest et Châtelet-Les Halles à l'heure de pointe,
- le trafic escompté, selon MATRA, à 4,2 millions de voyageurs annuels en 1992, augmentant ainsi la part des transports en commun pour rejoindre Orly de 20 à 30 %,
- le montage financier qui ne fait pas appel aux fonds publics et permet une tarification adaptée : par exemple 38 F pour un voyage Orly-Paris pour les passagers d'Air Inter.

À l'externe, la réalisation d'un VAL en région parisienne fournira une vitrine capitale pour cette technologie à l'ambition exportatrice. En outre, l'expérimentation de ce nouveau mode de transport renforcera la mobilisation des équipes de MATRA et de la RATP dans l'exploitation d'un système entièrement automatisé. Enfin, l'engagement d'AIR INTER a été l'un des facteurs déterminants, la compagnie aérienne s'étant engagée à hauteur de 27 % environ dans le capital initial de la société concessionnaire.

La nouvelle ligne (voir fiche technique) pourrait être exploitée conjointement par MATRA et la RATP à l'été 1994 si la mise au point des différents éléments du dossier permettait un début des travaux dès l'été de cette année.

Jean TRICOIRE

LA DESSERTE DES GRANDS AÉROPORTS EUROPÉENS

L'aéroport d'Orly sera directement connecté à un axe « lourd » de transport en commun — la ligne B du RER — pour rejoindre Paris et, au-delà, celui de Roissy-Charles-de-Gaulle. C'est beaucoup mieux que certaines agglomérations qui n'ont pas (ou pas encore) de liaison ville-aéroport ; mais c'est moins bien que certaines autres qui disposent d'un « porte-à-porte » reliant directement les installations aéroportuaires et le centre-ville.

La plus ancienne des dessertes ferrées est celle qui relie Londres à l'aéroport de Gatwick : elle a été ouverte en septembre... 1935, sur la ligne de Brighton.

Huit ans plus tard, l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem) était relié au réseau national par une courte antenne se branchant sur la ligne de Liège.

C'est ensuite dans les années soixante-dix qu'ont été réalisées la plupart des liaisons ville-aéroport en Europe : Francfort en 1972, Barcelone et Düsseldorf en 1975, Vienne et Londres-Heathrow en 1977 par la ligne de Piccadilly du métro, Amsterdam en 1978.

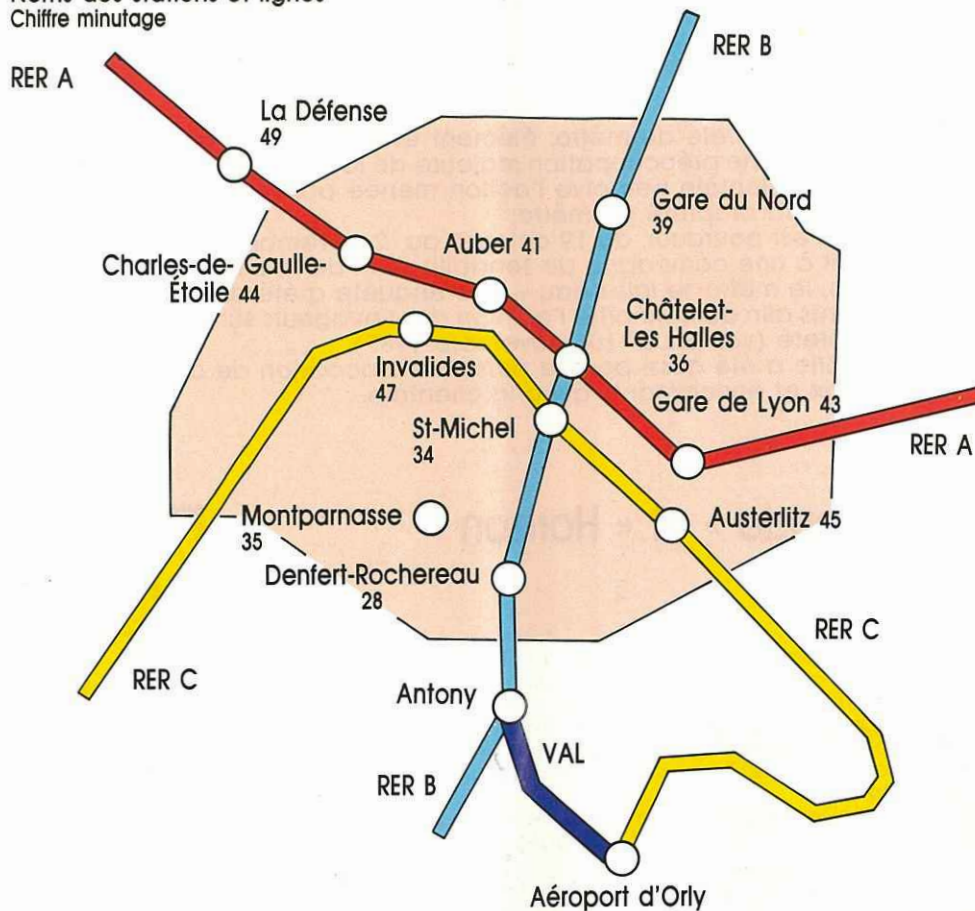
Mais la palme revient en ce domaine à la Suisse avec d'une part l'aéroport de Zürich-Kloten qui est desservi par les trains de la ligne de Winterthur « dérivée » pour la cause depuis 1980 et d'autre part celui de Genève-Cointrin où les convois grandes lignes ont vu leurs terminus reportés de la gare de Cornavin à celle, toute nouvelle, de l'aéroport.

Le VAL en service à Lille.

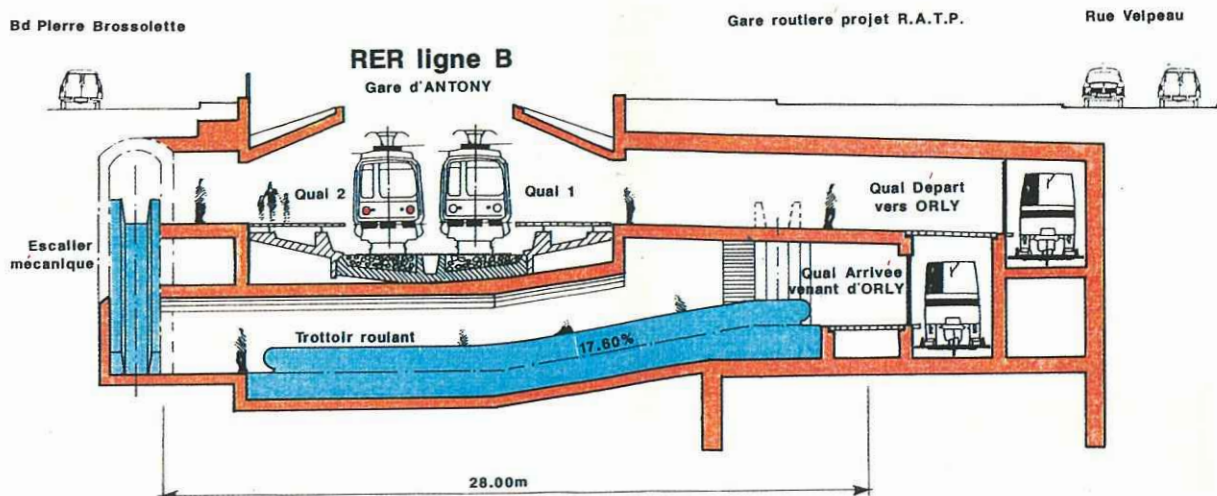


VAL-ORLY : TEMPS DE PARCOURS GARANTIS AUX HEURES DE POINTE (en minutes)

Noms des stations et lignes
Chiffre minutage



STATION ANTONY



Les résultats de l'enquête sur la propreté du métro

Propre et parfumé

La propreté du métro, élément essentiel de la qualité du service, est une préoccupation majeure de la RATP. Mais encore faut-il que la clientèle perçoive l'action menée par l'entreprise et participe à la propreté du métro.

C'est pourquoi, du 19 octobre au 2 novembre 1987, parallèlement à une campagne de sensibilisation de la clientèle « Tous les jours, le métro se fait beau », une enquête a été effectuée par les agents afin de connaître l'opinion des voyageurs sur le thème de la propreté (voir *ELL* n° 106 novembre 1987).

Elle a été aussi pour le personnel l'occasion de contacts nouveaux et enrichissants avec la clientèle.

« Légende » et « Horizon »

Ils sont 63 % à juger satisfaisants les efforts faits par la RATP pour améliorer la propreté et 55 % à penser que le métro est plus propre qu'avant. Cela, malgré l'augmentation des graffitis selon 54 % des voyageurs.

Ce sont les municipalités qui devraient être responsables des sans-abris d'après 37 % des personnes interrogées ou un organisme d'action civique (37 % également). Seulement 12 % des voyageurs estiment que la responsabilité en incombe à la RATP.

Ce qui est perçu par les voyageurs comme « sale » dans le métro : les rails pour 57 % d'entre eux. En revanche ne sont pas jugés sales les accès (59 %), les voitures (58 %) et les quais (56 %).

Si la RATP est jugée responsable de la propreté du métro (selon 54 % des personnes interrogées), 98 % d'entre elles pensent que c'est aussi aux voyageurs de s'en soucier en ne jetant pas n'importe quoi par terre. Elles ont remarqué également la présence plus importante de personnel chargé du nettoyage (60 %), d'autolaveuses (51 %) et de poubelles (48 %).

Pour le voyageur, un métro propre c'est aussi un métro qui « sent le propre ». La RATP a donc décidé de parfumer ses stations, ce qui est approuvé par 94 % de la clientèle. Au cours de l'enquête, il lui a été demandé de se prononcer sur différents parfums. Son choix s'est fixé sur la note exotique de « Légende » et la note fleurie boisée de « Horizon ».

Perçues comme modernes, légères, reposantes, plaisantes et naturelles, les deux senteurs créent une atmosphère agréable selon 80 % des voyageurs. Ces deux parfums qui masquent moins que les autres les mauvaises odeurs (selon 65 % des personnes interrogées) se rapprochent ainsi plus du monde des parfums que de celui des désodorisants.

Selon un sondage effectué après la campagne, celle-ci a été appréciée par 82 % des voyageurs qui reconnaissent les efforts accomplis par la RATP pour améliorer la propreté du métro. 62 % des personnes interrogées sont, depuis la campagne, favorables à ce que l'entreprise parfume ses stations (contre 54 % avant), tout en étant bien conscientes que les voyageurs ont aussi un rôle à jouer, en évitant de salir le métro.





CPA - RATP

À l'écoute des voyageurs

Pour les 1 358 agents de station du métro et du RER qui ont participé à l'enquête et ont rempli 17 000 questionnaires, le bilan de l'opération s'est révélé positif. L'ensemble des agents a été satisfait des contacts avec la clientèle qui se sont déroulés dans « une atmosphère sympa ».

Certains se sont même sentis plus aptes à mener cette action que des enquêteurs extérieurs à l'entreprise ; les agents étaient en effet en mesure de répondre aux questions posées par les voyageurs et ces derniers se prêtaient sans doute plus facilement à un sondage fait par les agents.

Un autre mode de relation s'est établi avec le public : les agents allaient au-devant des voyageurs au lieu d'attendre, comme à l'habitude, d'être interpellés.

Si le public considérait autrement l'agent, le « traitant avec respect », de son côté le personnel a parfois découvert la clientèle. Il n'était plus en présence d'une foule anonyme mais pouvait discuter avec des individus différents les uns des autres. Le cadre du questionnaire fut souvent dépassé et les entretiens prévus pour une dizaine de minutes se poursuivaient parfois pendant une heure !

Peu avares de leur temps, les agents ont écouté, discuté, expliqué et informé.

Ils ont aussi réalisé que l'image RATP était parfois moins négative qu'ils ne le croyaient auprès des voyageurs : « les métros étrangers sont souvent sales », « La RATP n'est pas responsable de la présence des clochards sur le réseau... »

Des réserves, malgré tout, sont émises par certains agents qui ont trouvé le questionnaire trop long ou qui se sont heurtés au refus des voyageurs de répondre au sondage ; d'autres ont jugé certaines questions difficiles à traiter, notamment celles concernant les clochards et les parfums.

Malgré ces quelques critiques, les agents ont été satisfaits de participer à l'enquête qui leur a permis de revaloriser leur propre image.

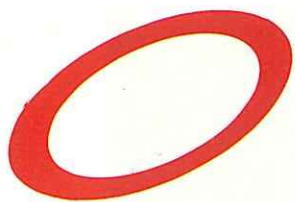
Une illustration en est donnée par la ligne 7 (La Courneuve - Mairie d'Ivry). Des agents du contrôle de ligne se sont portés volontaires pour effectuer l'enquête à bord des trains. C'était pour eux l'occasion d'avoir des contacts différents avec la clientèle, d'améliorer leur image auprès des voyageurs.

À citer également la ligne A du RER où une cinquantaine d'agents particulièrement motivés ont participé à l'enquête dans les gares du tronçon central. Ces agents qui, pour la plupart, occupent des postes d'accueil ont apprécié ces entretiens qui leur ont permis de dialoguer véritablement avec les voyageurs.

Sur les 17 500 questionnaires retournés, 15 000 ont été correctement remplis. Le faible taux d'irrecevabilité (17,6 %) est la preuve du professionnalisme des agents et du sérieux avec lequel ils ont effectué l'enquête. Et pourtant, au dire de l'un d'eux, « le travail d'enquêteur n'est pas à la portée de tous » !

Simone FEIGNIER



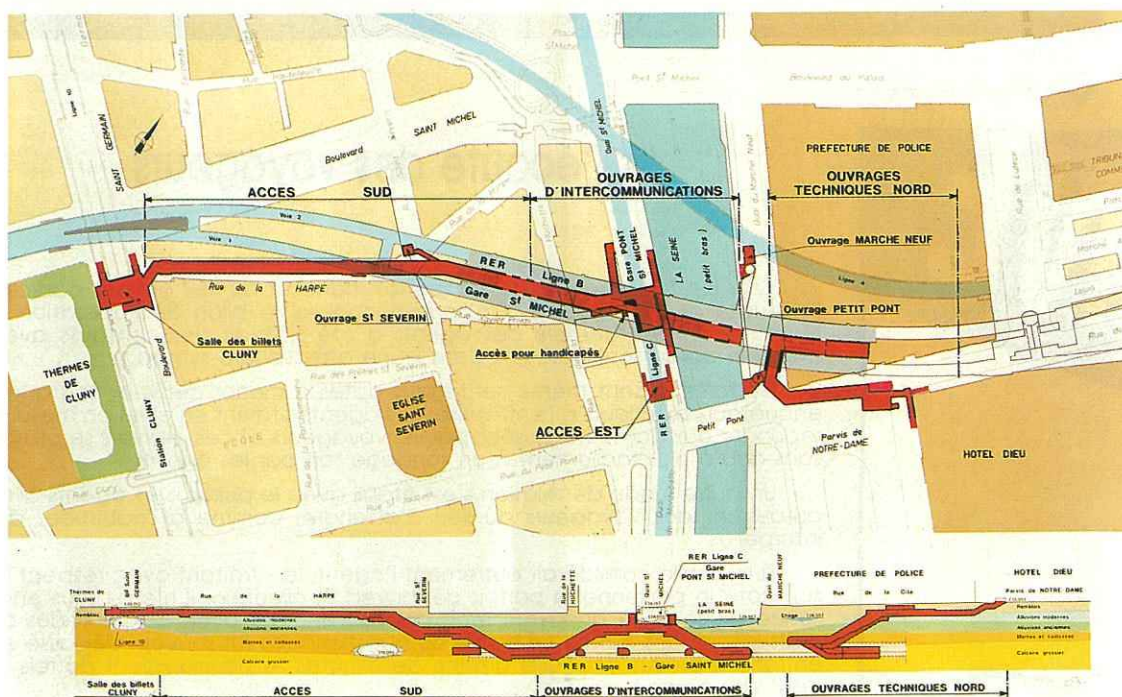


SAINT-MICHEL

RER C + RER B + M 10 + M 4

Courant février doit s'ouvrir la nouvelle gare Saint-Michel, qui met en correspondance les lignes B et C du RER. 30 millions de voyageurs l'emprunteront chaque année.

La correspondance permettra de gagner jusqu'à 9 minutes sur certains parcours pour Paris ou interbanlieue. L'aboutissement de cinq ans de travaux et, provisoirement, la fin des gros chantiers.



Plan des ouvrages Saint-Michel et des voies des RER B et C, du métro ligne 10.

Entre le Palais de Justice, Notre-Dame et le Quartier latin, la gare RER Saint-Michel sera certainement la plus historique et touristique de la capitale. L'emplacement de cette gare existe depuis plus de dix ans. Il a été prévu dès le percement des deux tunnels à voie unique du prolongement de la ligne B entre Luxembourg et Châtelet. L'essentiel des travaux a consisté à relier les deux quais par neuf passages pour réaliser une station à quai central. A relier ce quai (— 26 mètres) à ceux de la ligne C (— 7 mètres) et à créer une salle d'échange (— 13 mètres), à ouvrir des accès supplémentaires au nord (Notre-Dame) et au sud (carrefour Saint-Germain-Saint-Michel, permettant la correspondance avec la ligne 10 du métro — Boulogne/Austerlitz).

En collaboration avec Châtelet et Luxembourg, elle desservira dans un rayon d'un kilomètre, 67 700 emplois et 52 300 habitants. Saint-Michel prendra ainsi place immédiatement parmi les « grandes » gares RER.

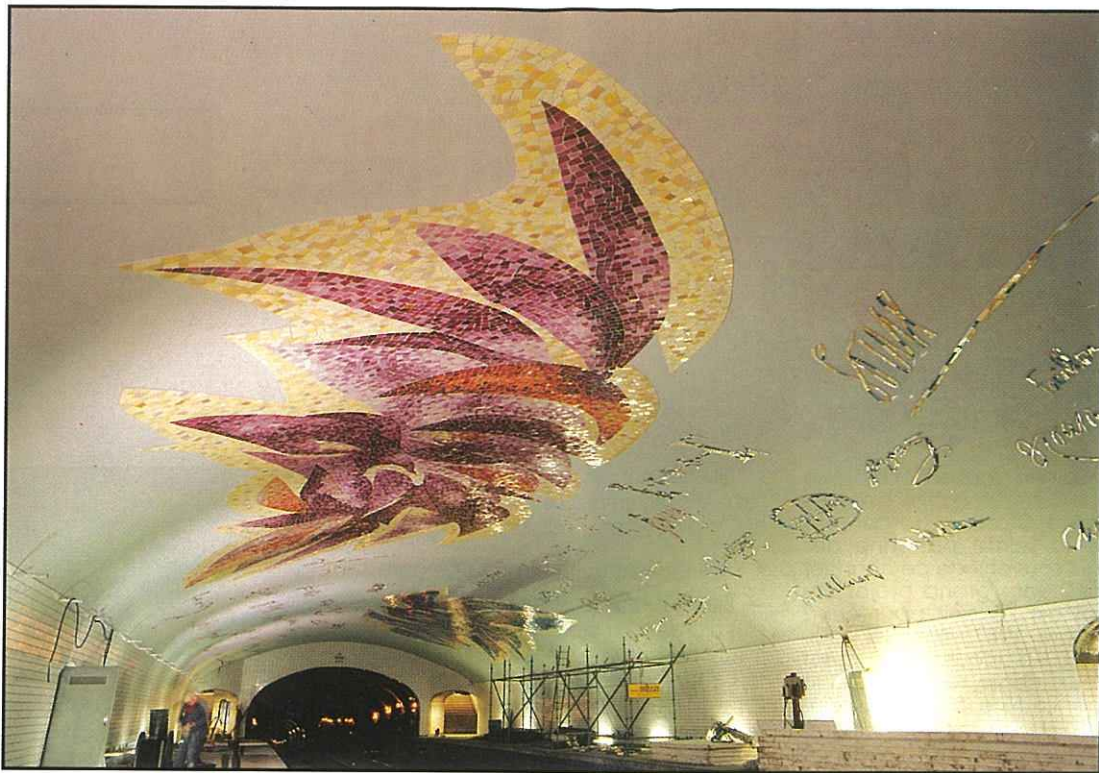
La ligne B (RATP) comme la ligne C (SNCF) devraient recevoir 22 millions de voyageurs chacune, en fait 30 millions réels, en tenant compte des phénomènes de correspondance.

Cette correspondance permettra en outre d'intégrer la ligne C à l'ensemble du RER par un trajet rapide à Châtelet et la ligne A.

A l'inverse, les voyageurs de la ligne B accéderont plus facilement aux 7^e, 13^e et 15^e arrondissements desservis par la ligne C.

Pour compléter l'ensemble, la station Cluny-La Sorbonne (fermée en 1939) sera réouverte et un couloir permettra la correspondance entre le RER et la ligne 10 du métro. Rappelons en outre que la station Saint-Michel (ligne 4 métro) est déjà en correspondance avec la ligne C du RER.

Jacques MARION



La voûte de la nouvelle station Cluny-La Sorbonne (L 10) a été rehaussée de l'œuvre de Jean Bazaine : « Les oiseaux ». Les oiseaux entourés de flammes, l'un à dominante bleue, l'autre à dominante rose mesurent ensemble 13 m sur 8 m. Ils sont réalisés en mosaïque de lave émaillée. S'ajoutent les signatures des hommes illustres ayant fréquenté ce quartier, (coût 6 MF).



De chaque côté du quai Saint-Michel sur la Seine, quai du Marché-Neuf, le chantier était partout, sous l'œil étonné des gargouilles de Notre-Dame.



La salle des échanges et le couloir de la rue de La Harpe ont été confiés à l'art de Claude Maréchal. Les fresques en émaux de Murano symbolisent l'Île-de-France (coût 2,5 MF).

Photos RATP - N. Audiovisuel

SUR LE TERRAIN : LES LÉGIONNAIRES DE SAINTE-BARBE

Construire en sous-sol n'est pas un métier comme les autres dans les travaux publics. D'ailleurs, la congrégation fête la sainte patronne des mineurs. Quel souvenir de ce chantier de cinq ans ? Sans grand projet immédiat quel est l'avenir pour eux ? Le 4 décembre 1987, dans le « cul-de-sac » de Luxembourg, ils étaient plus de deux cents réunis pour la Sainte-Barbe. La fête et un peu d'inquiétude. ELL a rencontré à cette occasion Michel Houeix pour en parler. Barbu, quarante-huit ans, à la RATP depuis 1956, dès sa sortie de l'école Mozart, il a connu tous les grands chantiers du RER.

• **Un chantier comme Saint-Michel, en plein cœur de Paris, ça pose des questions d'environnement humain ?**

— Évidemment, la première chose à dire est que, avec nos interlocuteurs, ça c'est plutôt bien passé. Avec les concessionnaires de la Ville de Paris, avec la préfecture, avec la SNCF, avec les riverains des rues qu'on défonçait, avec la navigation.

Il faut dire qu'on a essayé de faire les choses bien. Avec les archéologues, par exemple, nous avons proposé tout de suite des lieux de fouilles qui pouvaient les intéresser. De ce fait, il n'y a pas eu d'arrêt de chantier et ils auront même des vitrines dans la salle des billets proche de Notre-Dame pour exposer.

Autre exemple, il a fallu parfois travailler dans les caves des riverains. Comme nous les avons plutôt consolidées, ils n'y ont pas perdu.

• **Et l'environnement matériel ?**

— De ce point de vue-là non plus, on n'a pas été déçu. Les immeubles étaient vétustes, il y avait de nombreux concessionnaires. C'est comme ça qu'on a déplacé un égout, une conduite de gaz, etc. Et puis il y a la Seine et les terrains environnants gorgés d'eau. Pour passer sous la Seine, il a fallu congeler le sol ; ailleurs, nous avons appuyé les immeubles sur des pieux forés depuis les caves.

Ça a été parfois périlleux, mais en cinq ans, on n'a pas eu un accident humain sérieux.

Finalement, pour toute l'équipe de Saint-Michel, ça aura été un chantier difficile, mais combien passionnant.

• **Vous en êtes content de cette gare ?**

— Bien sûr, même si avec un petit peu plus d'argent on aurait pu faire beaucoup mieux. Les quais ne mesurent que 3,20 mètres de large, moins qu'un quai de métro. C'est très juste pour évacuer les gens, surtout que certains trains arriveront en rafale.

... Qu'un escalier mécanique tombe en panne, ou pendant l'entretien, il y a jusqu'à cent vingt marches à monter. Les emplacements d'autres escaliers mécaniques ont été réservés, mais leur mise en place ultérieure coûtera cher. C'est vraiment dommage.

• **Qu'allez-vous faire maintenant ?**

— Pour l'instant notre équipe n'a plus de travaux programmés. Un certain nombre de collègues ont dû se tourner vers d'autres activités. Nous allons faire des études pour d'autres projets, comme le renforcement de la ligne A. Dans les trois années à venir, nous risquons de ne plus avoir de travail de chantier véritable.

• **C'est grave ?**

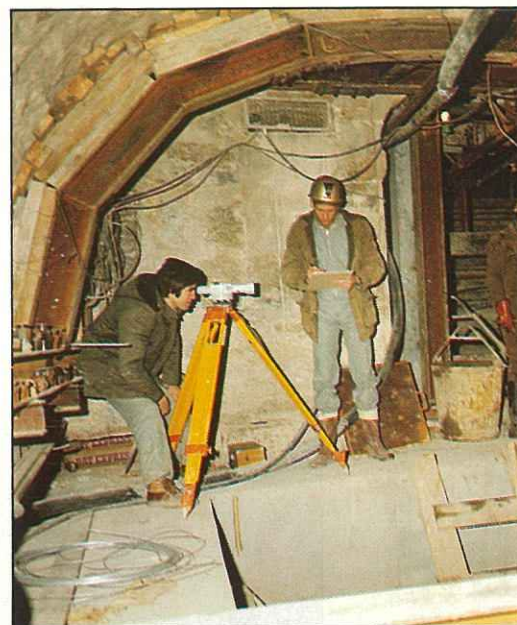
— C'est ennuyeux au sens où le besoin urgent d'amélioration des transports existe. Oui également d'un point de vue technique. Les équipes éclatent, on n'embauche plus de jeunes depuis quelques années. Les 25 ans d'expérience acquises seront impossibles à transmettre. Plusieurs entreprises spécialisées dans ces travaux ont disparu. C'est le savoir-faire qui en prendra un coup. Bien sûr, on est prêt à faire autre chose, même si après 25 ans de terrain on n'a plus beaucoup « l'esprit études ».

• **Si on vous proposait demain un chantier à la SNCF ou chez Bouygues, vous iriez ?**

— ... Un jour, un gars qui habitait la rue de La Harpe est venu nous voir. « Depuis les travaux, nous a-t-il dit, j'entends mieux les légions romaines qu'avant ! »

On a bien ri.

Aujourd'hui, je ne sais pas si je pourrai me passer des bruits des légions romaines... de Lutèce.



Un certain nombre d'opérations ont été effectuées quai Saint-Michel. Ici la cave du numéro 15.

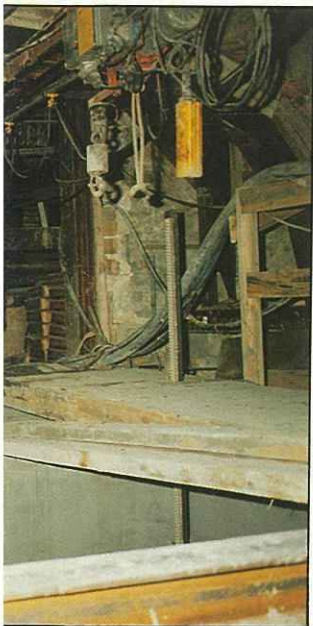


SAINT-MICHEL ET LES AUTRES

« **L**es hirondelles à Saint-Michel, l'hiver s'en vient après Noël ». D'après le dicton, il devrait faire froid le jour de l'inauguration, puisque nous avons quasiment passé « Noël au balcon ».

Saint Michel est l'un des plus populaires parmi les 2 470 saints ou bienheureux canonisés individuellement (576 pour la France). Son nom a été donné à 69 des 4 376 communes dédiées à un saint (loin derrière les 242 Saint-Martin). Il est un saint patron éclectique : armuriers, balanciers, boulangers, escrimeurs, parachutistes, tonneliers ; Saint Michel Archange ajoutant les banquiers et partageant avec trois autres le saint patronage de la France. Il est l'un des vingt-deux noms de saints portés par des stations du réseau RATP : Ambroise, Augustin, Cloud, Denis, François-Xavier, Georges, Germain, Jacques, Lazare, Mandé, Marcel, Martin, Maur, Ouen, Paul, Philippe, Placide, Rémy, Sébastien, Sulpice et Gervais (Pré-Saint).

Rappelons que Saint-Fargeau (Louis-Michel Lepeletier de Saint-Fargeau) Président du Parlement de Paris, qui vota la mort de Louis XVI, n'a rien à voir avec ces noms d'origine religieuse.



Sortir des caves des riverains du

IMAGES D'ARCHIVES

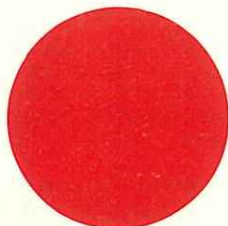
Entre les lignes vous a déjà présenté Saint-Michel dans son numéro 56, le déplacement de la canalisation de gaz en Seine (58), le travail des archéologues (66 et 76), les économies sur les équipements mécaniques (80), « les techniques laser » pour la connaissance du gabarit (64), la visite du chantier (75).

Par ailleurs, la revue *Études et Projets* a consacré un exposé de 26 pages aux travaux de Saint-Michel dans son numéro du 1^{er} trimestre 1987. Un « tiré à part » a été réalisé.

Voie, quai et l'un des neuf passages reliant les deux tunnels aux escaliers débouchant dans la salle des échanges, à la fin des travaux (déc. 1987).



Outre de nombreux objets les fouilles archéologiques ont permis de mettre à jour différentes voies et ouvrages romains, (I^{er}, II^e et III^e siècle ap. J.-C.).



« AUTREMENT BUS » EXPRESSIONS DIRECTES

Une cinquantaine de réunions, des centaines de questions, le projet « Autrement Bus » est passé cet automne au crible de l'expression directe des agents de Fontenay et de Malakoff. Résultat : des interrogations, des attentes, mais aussi un sondage en vrai grandeur sur l'état d'esprit des « routiers » de la RATP.

« **A**utrement Bus », c'est d'abord une autre approche commerciale visant à accroître le trafic des bus de banlieue (voir *ELL* n° 105). « Autrement Bus », c'est aussi une autre façon d'impliquer les équipes de terrain chargées de l'exploitation et de l'entretien du réseau d'autobus. « Autrement Bus », c'est enfin une autre façon de communiquer pour essayer de mieux se comprendre.

L'automne 1987 aura été l'occasion d'engager cet autre dialogue. Le coup d'envoi a été donné en octobre avec l'expédition au domicile des agents de Fontenay et de Malakoff d'un livret d'informations sur la Régie et sur le projet « Autrement Bus » (voir *ELL* n° 107 p. 5). Quelques jours plus tard se tenait la première des 50 réunions d'expression directe consacrées à la présentation du projet. Là, première surprise : dans la salle, pêle-mêle, des agents de l'exploitation et des agents de l'entretien. Parfois, on se connaissait de vue mais sans plus. Alors inutile de dire qu'à quelques reprises les discussions ont dévié sur la question des relations entre RE et RM. Ensuite deuxième surprise, six clips de quelques minutes, composés d'interviews d'agents et de voyageurs. Thèmes abordés : la répartition des moyens, l'information du public, la circulation des bus, l'avenir du bus en banlieue. Après chaque projection, le débat était relancé. D'autant que, troisième surprise, un cadre du dépôt, un agent de maîtrise de ligne et une des personnes du groupe projet « Autrement Bus » assistaient à la réunion pour apporter des informations et tenter de répondre en direct au maximum de questions. « Ça a été une expérience intéressante et très enrichissante », soulignent-ils avec force.

D'octobre à décembre, les réunions se sont succédées dans un climat détendu, voire bon enfant. Cela n'excluait nullement la franchise, ni parfois de vives critiques sur la manière « de détourner ainsi l'objet des séances d'expression directe ». Au total, 62 % des agents de Malakoff et 74 % des agents de Fontenay ont assisté à ces réunions. Cela représente 6 et 12 % de plus qu'à l'ordinaire. C'est au moins la preuve qu'une majorité d'agents s'intéressent au contenu du projet.

En dépit du nombre des séances, la plupart des questions posées tournent autour de quelques thèmes seulement. Les animateurs du groupe projet « Autrement Bus » en ont repéré six : la communication interne, le service aux voyageurs, le produit bus, l'information du public, les conditions de circulation, les suites du projet. L'effet des clips de sensibilisation est indéniable, mais gare aux réactions hâtives : ce n'est pas en brisant le miroir que l'on fait disparaître les traces de ses rides !

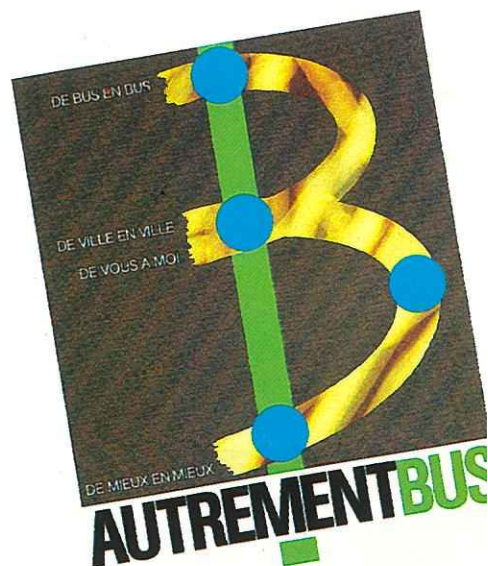
C'est sans doute sur l'aspect communication interne que le consensus est le plus large entre tous les agents. « Vous parlez de communication. Et bien prouvez-nous qu'on va nous écouter, prendre en compte ce que l'on dit, nous répondre ». Ce n'est plus une demande, c'est carrément la question de confiance. Maintenant la communication, c'est aussi du concret et du quotidien. « Y aurait-il concertation sur les nouvelles affectations des lignes démontées ? ». « Pourquoi ne pas afficher au dépôt le plan des lignes restructurées ? ». « Combien coûtent votre classeur et les fiches d'information ? ». Et puis, cette demande : « pourquoi ne pas nous présenter (badge, affichette) les nouveaux chefs qui arrivent au dépôt ? ». Il est vrai que sur ligne, on ne voit pas l'inspecteur tous les jours.

Côté service aux voyageurs, la plupart des questions concernent « les règles du jeu de l'action commerciale ». « La Régie continuera-t-elle à sanctionner en cas d'accident le machiniste qui s'est arrêté en dehors des arrêts ? ». « Entre le radar (tableau de marche de chaque machiniste) et les réponses aux demandes des voyageurs, qu'est-ce qui prime ? ». « Pourquoi la RATP ne présente-t-elle pas au public les métiers des agents de la Régie ? Comme cela les gens comprendraient mieux nos contraintes ». Et puis cette proposition pour le moins expéditive : « toutes les plaintes des voyageurs ne devraient-elles pas être mises au panier ? ».



En ce qui concerne « le produit bus », force est de constater que le « produit Superbus » (l'autobus articulé exploité en libre-service) est en passe de modifier les mentalités. « Quand allez-vous généraliser le libre-service ? ». « A quand la troisième porte ? ». La fraude, le vandalisme et le démontage des cabines anti-agression furent aussi l'objet de nombreuses questions. A cela, il faut ajouter des interrogations de nature très commerciale (« Pourquoi ne pas adapter les horaires des bus aux horaires variables des entreprises ? ») et des remarques pertinentes (« Pourquoi ne pas laver les vitres des bus en même temps à l'intérieur et à l'extérieur ? »).

L'information du public et la circulation des bus sont une source in-





tarissable de questions, de propositions, de suggestions. Visiblement, on touche là au cœur des préoccupations les plus quotidiennes. « Y aura-t-il des TUC ou des agents Régie aux points clés ? ». « Pourquoi ne pas indiquer les correspondances sur les plans de ligne ? ». « Pourrait-on supprimer les annonces sonores ? ». « Les lignes du secteur seront-elles surveillées par les ACSI ? ». « Pourquoi la Régie n'a-t-elle pas de budget pour financer les améliorations de voirie ou les aménagements de carrefours ? ». Pour beaucoup d'agents, les réunions ont été l'occasion de découvrir que la Régie devait négocier parfois longtemps avant d'obtenir 150 mètres de couloir ou le déplacement d'un point d'arrêt. Une manière concrète d'aborder ce bon vieux ser-

pent de mer de la « priorité aux transports en commun ».

Les conséquences du projet « Autrement Bus » furent aussi au cœur des débats. L'actualité, en particulier le rapport Doucet (voir *ELL* n° 106 p 27), a nettement marqué les discussions. « Autrement bus n'est-il pas un premier pas vers la privatisation de la Régie ? ». « Pourquoi un objectif de + 8 % sur le trafic ? ». « Est-ce plausible sans moyens supplémentaires ? ». « Comment comptez-vous répartir les gains de productivité réalisés ? ». « Votre projet, c'est tout pour le voyageur et rien pour les agents ! ». Des questions de fond qui portent la discussion au plan de la stratégie d'entreprise.

Face à cette avalanche d'interrogations, trois impressions se dégagent. D'abord, c'est la fin du « on est les meilleurs » ou du « rien ne va ! ». La majorité des agents ont une vision assez lucide du « service bus de la RATP », de ses forces et de ses faiblesses ; une vision qui recoupe assez souvent celle des utilisateurs. Ensuite, il y a indéniablement prise en compte des problèmes d'information du public. « Notre boulot, c'est de faire rouler mais c'est aussi de faire rouler les autres avec nous ». Enfin, il y a émergence d'une volonté de transparence. « Quels sont les objectifs ? ». « Quelles sont les nouvelles règles ? ». « Quels sont les critères de jugement ? ». « Quelles seront les conséquences sur notre métier, sur notre vie ? ».

Dans quelques jours, les agents de Malakoff et de Fontenay vont recevoir une nouvelle série de fiches d'information. Dessus, les réponses aux principales questions sorties des réunions d'expression directe. De son côté, l'équipe projet d'« Autrement Bus » affiche la volonté de jouer carte sur table et de ne pas chercher à éluder les problèmes. Un défi ou une nécessité ? Car tant à Malakoff qu'à Fontenay, certains agents ont fait savoir qu'ils souhaiteraient que « de prochaines réunions soient consacrées à Autrement Bus et aux réponses apportées à nos questions ».

Alors la suite dans un prochain numéro...

Christian CHAUMEREUIL

(*) Agents chargés de la surveillance des itinéraires de lignes d'autobus.

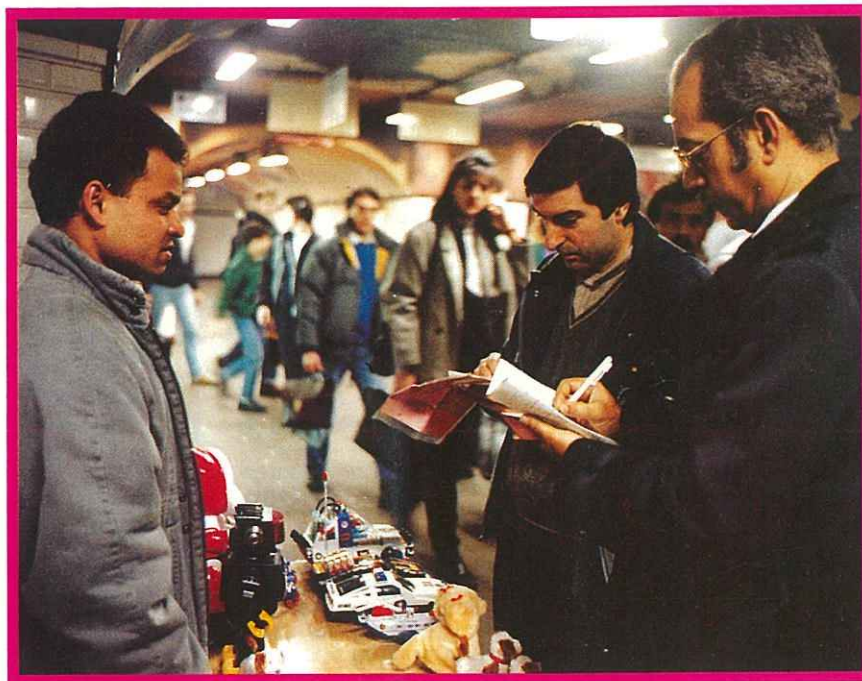


Photos RATP-Chabrol

Expression photographique

Pour planter le décor des réunions d'expression directe, le Centre de production audiovisuelle de la RATP a réalisé plusieurs séries de clichés à Malakoff et à Fontenay. Ils montrent, pris sur le vif, différents aspects du travail sur ligne ou en dépôt. Des photos témoignages, mais aussi des prétextes pour engager une discussion sur le métier, les difficultés de tous les jours, les espoirs pour demain...

LA SURVEILLANCE GÉNÉRALE DU MÉTRO DES AGENTS TRÈS SPÉCIAUX



Photos RATP - Thibaut

Ils sont présents sur le réseau 24 heures sur 24, pendant la durée du service, mais aussi la nuit pendant l'interruption du trafic. Ce sont des agents en civil, la plupart du temps ignorés des voyageurs. Le rôle des agents de la surveillance générale est de veiller sur la sécurité des voyageurs et du personnel, mais aussi sur les locaux, installations et sur le matériel. Mais des missions particulières leur incombent également ; telles, actuellement, le ramassage ou l'expulsion des « sans abri », la surveillance des vendeurs à la sauvette ou des musiciens qui investissent, de plus en plus nombreux, les couloirs du métro.

Gare du Nord, Strasbourg-Saint-Denis, Saint-Michel, Montparnasse et Châtelet sont les stations de prédilection d'un nombre important de personnes sans abri qui viennent pendant l'hiver chercher refuge dans le métro. Des équipes constituées de 4 agents, si possible volontaires, effectuent le ramassage des vagabonds, sept fois par jour, à l'aide de bus aménagés à cet effet. 80 à 90 personnes sans domicile fixe étaient conduites chaque jour au centre d'hébergement de Nanterre en décembre 1986. En décembre 1987, c'est environ 130 sans abri qui sont ramassés quotidiennement par la BAPSA (Brigade

d'Aide aux Personnes Sans Abri). Cette mission de la surveillance générale s'est en outre compliquée ces derniers temps, avec la venue de chiens qui accompagnent de plus en plus souvent les sans abris. Les voyageurs se laissant en effet plus facilement apitoyer par la présence d'animaux ! Mais « Nanterre » n'accepte pas les chiens. La Société protectrice des animaux contactée a refusé également de prendre en charge les animaux. La surveillance générale doit donc se contenter d'expulser ces individus, et ne peut éviter leur retour — rapide — sur le réseau.

Cette fonction est d'autant plus ingrate et délicate que la surveillance générale la mène seule. S'y ajoutent des problèmes de moindre importance, sans doute, mais auxquels sont confrontés chaque jour les agents. Tel l'entretien des bus : il est assuré par le dépôt où est garé le véhicule mais uniquement pour la partie de la voiture où se trouve le machiniste. Le reste du véhicule, réservé aux sans abri, doit être entretenu par les agents de la surveillance générale à Nanterre.

Ils sont des habitués des stations Strasbourg-Saint-Denis ou Montparnasse, Odéon ou Châtelet. Musiciens de talent ou joueurs de crinclin, détenteurs pour une minorité d'une autorisation délivrée par la surveillance générale (une vingtaine d'autorisation est délivrée par trimestre, la sélection s'effectuant par l'ordre d'arrivée).

Le problème peut paraître simple puisqu'il suffit aux agents de la surveillance de faire circuler et de verbaliser les musiciens non autorisés. Mais, il est parfois difficile d'intervenir auprès de certains groupes de musiciens, sans autorisation certes, mais de talent, en présence d'une foule de voyageurs intéressés. Cependant, si les attroupements créent une gêne importante pour la circulation des voyageurs, la surveillance générale intervient à la demande des agents de station. Ne disposant pas du droit de saisir les instruments de musique, le rôle de la surveillance se limite à verbaliser et à faire circuler les musiciens qui reviennent sans tarder dans le métro. C'est le cas à Châtelet sur la ligne A où un groupe de joueurs de tam-tam s'est installé à demeure sur les quais et perturbe l'exploitation déjà difficile de la ligne, en couvrant, par leur musique, les annonces sonores.

Ananas, kiwis, bijoux ou fleurs : vendeurs à la sauvette ou autres camelots font aussi partie des principales préoccupations de la surveillance générale. De 1974 à 1985, la saisie de marchandise en vente ou stockée à proximité permet aux agents de contrôler efficacement la situation. Depuis 1985, une nouvelle loi supprime cette possibilité. Seule peut être désormais réclamée une indemnité de 200 F (qui n'est quasiment jamais payée). Le résultat ne s'est pas fait attendre. Le nombre de camelots verbalisés chaque jour est passé d'une vingtaine avant 1985, à 180-240 aujourd'hui. Du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre 1987, 31 186 vendeurs à la sauvette ont été verbalisés. Les chiffres ne peuvent être plus éloquent ! Les stations les plus fréquentées ? Barbès, République où leur présence perturbe de façon importante la circulation des voyageurs de la ligne 8 (Balard-Créteil). C'est aussi Stalingrad où les vendeurs autorisés ont dû plier étal devant l'attitude agressive des camelots !

Autre action particulière menée par les agents de la surveillance générale : l'opération Sisyphé (voir ELL n° 107 de décembre 1987) pour laquelle ils ont prêté main forte aux agents de la ligne 4 (Porte d'Orléans-Porte de Clignancourt). Pendant

le mois de juin 1987, ils ont assuré la surveillance de la station Réaumur chaque jour, en début d'après-midi, jusqu'à l'arrivée vers 15 h des agents de la « 4 ».

Aujourd'hui, c'est à Strasbourg-Saint-Denis où se pose encore de façon cruciale le problème des dealers, que des rondes plus fréquentes ont été décidées par la surveillance générale et le SPSM*, en soirée, à partir de 19 h. La surveillance générale souhaiterait maintenant, comme ce fut le cas à la station Réaumur Sébastopol, pouvoir être relayée par les agents de la « 4 »...

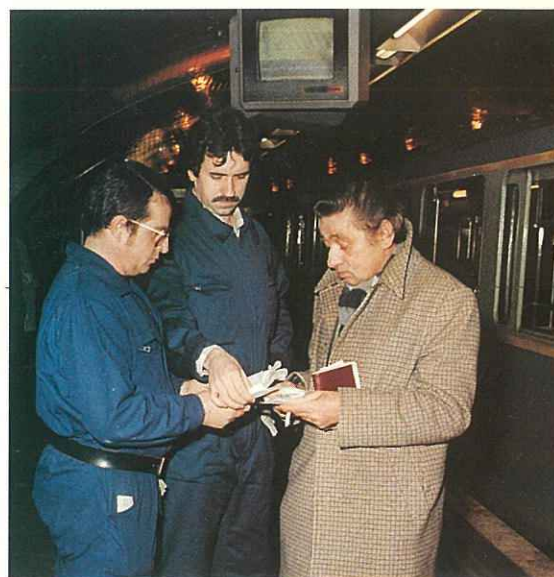
En dehors de ces missions particulières la surveillance générale verbalise toutes les infractions à la police des chemins de fer et réprime tous les actes délictueux — vols à la tire, agressions... — Ils sont présents lors des incidents d'exploitation pour canaliser et aider les voyageurs, mais aussi lors des inaugurations, animations ou toute autre manifestation ayant des répercussions sur l'exploitation. Ce fut le cas, par exemple, lors du concert donné dans le Parc de Sceaux par Madonna le 29 août dernier où les agents de la surveillance générale ont été sur la brèche toute la nuit.

« On ne les voit jamais quand il y a un incident », « quand on les appelle, ils viennent toujours trop tard », « ils ne sont pas assez nombreux » : les agents de la surveillance générale qui font partie du service de l'exploitation n'ont pas très bonne réputation, il faut le reconnaître, auprès de certains agents de station ! Mais Alain CHAUVET, responsable de la surveillance générale rétorque : « Sur un effectif de 300 personnes, je ne dispose, en fait, sur le terrain, que de 35 à 40 agents par service répartis en 9 équipes de 4 agents. Le terrain ? C'est 367 stations de métro et 63 gares du RER, 1 490 km de couloirs et près de 650 trains en service. Comment faire face aux 150 appels quotidiens des agents de station ? Faute d'effectifs suffisant et en raison des temps de déplacement (les équipes se déplacent soit à pied, soit en voiture-radio — surtout la nuit), nous ne pouvons pas toujours répondre rapidement à toutes les demandes. » C'est pour remplir leur tâche avec plus d'efficacité que, depuis le mois de mars 1987, 2 maîtres-chiens surveillent les stations « difficiles » dès 18 h et non plus seulement en nuit à partir de 22 h 30, ce qui est apparemment apprécié par les voyageurs.

Libérer un voyageur enfermé dans une station de nuit, expulser un vagabond qui a élu domicile dans une rame en terminus, appréhender un voleur à la tire ou canaliser les voyageurs dans les stations desservant les gares SNCF lors des départs ou retours de vacances : de multiples facettes des fonctions assurées par la surveillance générale en liaison constante avec le SPSM.

Simone FEIGNIER

* Service de Protection et de Sécurité du Métro.



UNE NOUVELLE TENUE POUR LES AGENTS ?

L'UNIFORME, REFLET D'UNE IMAGE

Alors que le rôle des agents dans le métro et les bus évolue vers des fonctions plus commerciales, un nouvel uniforme serait pour le personnel et la clientèle une façon de marquer ce changement.

Mais changer d'uniforme ce n'est pas seulement adopter une nouvelle coupe ou des coloris différents. L'uniforme participe en effet à l'identité de l'entreprise, et contribue à son image de marque.

Aujourd'hui s'engage une réflexion sur l'évolution de l'uniforme et une première enquête vient d'être réalisée auprès du personnel. ELL vous en présente les résultats.

L'image d'une entreprise comme la RATP se décline sur de multiples supports : apparence des stations, des arrêts d'autobus, du matériel roulant, des documents édités ou de la communication publicitaire...

Mais cette image est également véhiculée par les agents eux-mêmes. Et l'un des aspects essentiels de la perception de l'agent par le public est la tenue qu'il porte. Cette tenue doit donc être cohérente avec le discours de communication de la RATP.

Aujourd'hui, le rôle des agents évolue vers des fonctions plus commerciales : dans le métro, le nouveau service en station fait des agents de véritables représentants commerciaux de l'entreprise ; pour le réseau d'autobus, un secteur pilote « Autrement Bus », au sud-ouest de Paris, permettra d'impliquer le personnel dans l'action commerciale.

L'entreprise, d'autre part, veut mieux exprimer sa présence dans la ville par une identité visuelle forte. C'est pourquoi il paraîtrait opportun d'accompagner cette évolution, pour le personnel et pour la clientèle, par la création d'une nouvelle tenue.

Mais avant d'engager les études sur un nouvel uniforme à la RATP, la Direction du personnel et la Direction de l'action commerciale ont voulu connaître les attentes des agents et comprendre leurs attitudes vis-à-vis de l'uniforme.

Une première enquête a été menée en juin et juillet 1987. Elle porte sur un petit échantillon (tant par le nombre d'agents interrogés : 56, que par les lieux : 3 dépôts d'autobus et 2 lignes de métro) et doit donc être interprétée avec prudence.

Pour les agents, la tenue est le signe de reconnaissance de l'entreprise : le rôle symbolique de l'uniforme est reconnu par tous. Ils sont entièrement convaincus qu'il concourt à l'image de marque de la RATP.

Rôle symbolique mais aussi rôle pratique de l'uniforme qui contribue à la qualité du service mais aussi aux conditions de travail.

Le principe de la tenue est donc rarement rejeté par les agents ; mais des résistances existent au port complet de l'uniforme et ceci de façons différentes selon les réseaux. Les attitudes les plus critiques viennent des agents de l'exploitation du ferré : les comportements allant du port réglementaire de la tenue jusqu'à son abandon pur et simple, en passant par tous les degrés de liberté pris avec telle ou telle partie de l'uniforme.

Ces « idées-forces » qui se dégagent de l'enquête devront cependant être vérifiées lors d'un deuxième sondage portant sur un échantillon plus représentatif.

L'idée que se font les agents de l'image de la RATP pèse parfois lourd dans le refus de porter une tenue qui les désigne comme représentants de l'entreprise. Ce sont les agents de station qui supportent parfois le plus difficilement de revêtir

en permanence l'uniforme : « Quand on est aux lignes de contrôle et que les gens fraudent, la plupart du temps on ne peut rien faire, et les autres voyageurs pensent qu'on ne sert à rien. » On préférerait être sans uniforme. »

Deux exceptions toutefois : lorsqu'ils assurent des fonctions de sécurité « notre présence rassure les voyageurs » et de contrôle en ligne « un uniforme, ça renforce l'autorité. »

Ces agents, cependant, ne rejettent pas le principe de l'uniforme mais prennent quelques libertés avec lui.

Quant aux agents qui ont une bonne image de l'entreprise — au réseau routier en particulier — ils posent le problème de l'uniforme en terme de confort physique et d'esthétique : ils souhaitent une « tenue plus près de la mode, plus jeune, plus gaie »... Ils sont fortement attachés au symbole uniforme : « toutes les grandes boîtes ont un uniforme, c'est une marque de respect pour le public »...

La tenue est un outil de travail. Elle est aussi un élément de confort dans l'ambiance métro plus ou moins propre ou par rapport aux conditions atmosphériques très importantes pour les agents.

Elle permet de reconnaître ses collègues ce qui est ressenti comme très utile, voire indispensable, particulièrement pour les agents du réseau ferré. Elle facilite également l'identification des agents par le public. Les agents sont en quelque sorte des repères sur le parcours des voyageurs pour les informer, assurer leur sécurité mais aussi les dissuader de frauder.

L'enquête auprès des agents montre également l'attachement d'une majorité du personnel à l'avantage matériel et professionnel que représente une dotation vestimentaire.

Une nouvelle tenue dessinée par un styliste et propre à donner une image performante, si elle ne tient pas compte de certaines demandes des agents (tissu facile à repasser, dotation en chemises suffisante...) est évidemment vouée à un échec certain.

Mais, de plus, le problème du port correct de l'uniforme est intimement lié au problème du rapport au travail : plus le travail est valorisant dans l'esprit des agents, moins est pesant le poids de l'image de l'entreprise, plus l'uniforme sera porté. Encore faut-il s'interroger sur la signification de « port de l'uniforme réglementaire » la notion de « tenue correcte » se substitue en effet de plus en plus à la notion de « tenue réglementaire ».

Dans ce cas et sans doute pour la majorité des agents, le costume blazer — pantalon ou jupe — suffirait à constituer la tenue.

Pour les autres éléments — tels chemise, chemisier ou cravate — un choix offert au personnel permettrait de les personnaliser.

Mais l'ensemble de la tenue devra être toujours identifié comme image de marque de la RATP.



Illustration Frank War'Ocquier



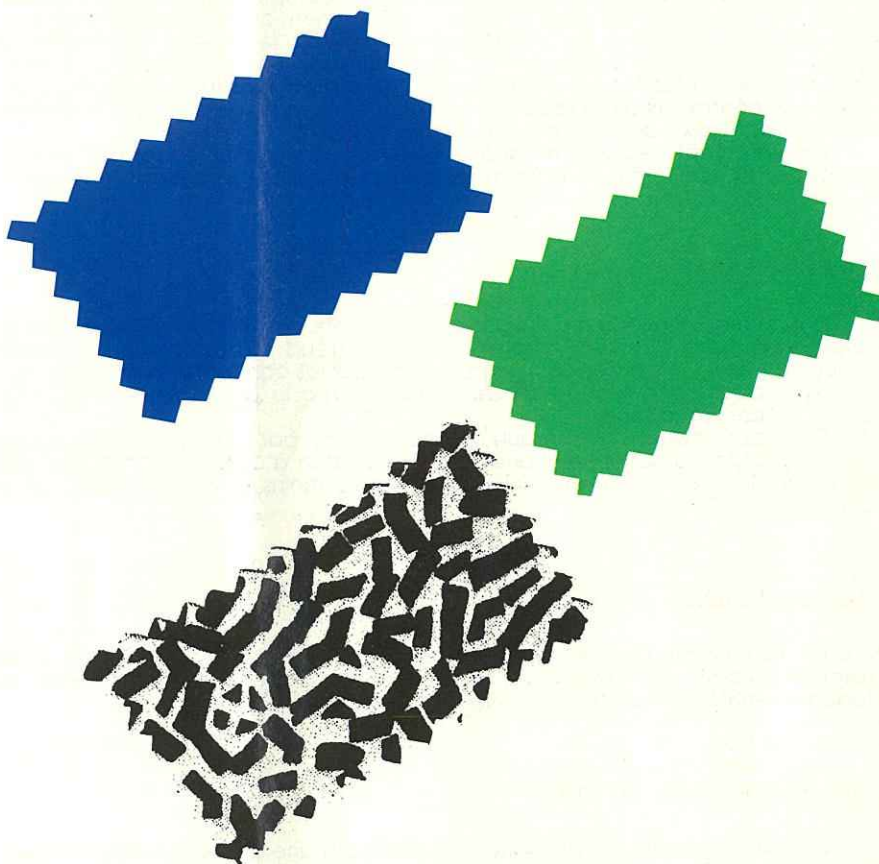
Mini-sondage sur la ligne 7

La toque ou la casquette rejetée par 90 % du personnel, la veste détrônée par le blazer par 73 % des femmes, et si le coloris bleu marine et gris est bien accepté, la coupe de la cravate est jugée trop large, démodée, par 94 % des agents.

Les agents ? Ce sont ceux des lignes 7 et 7 bis. Interrogés par l'équipe commerciale de la ligne qui souhaitait recueillir leurs avis et propositions sur l'uniforme...

Les « commerciaux » de la 7 se sont ensuite rendus à la division habillement du service des achats (MA) à Championnet. Les critiques et suggestions des agents y ont été étudiées et même prises en compte, notamment celles portant sur la cravate.

Elle sera désormais, pour l'ensemble des agents, de coupe plus étroite...



CASQUETTE OU DÉBARDEUR ?

Adopté en 1976 (et modifié en 1982 pour les femmes) l'uniforme actuel des agents de la RATP avait fait l'objet, en 1974, d'enquêtes auprès du personnel avant d'être testé sur les réseaux. 91,5 % des agents interrogés s'étaient alors montrés favorables à la nouvelle tenue.

Les vêtements (veste, blazer, pantalon, jupe) sont confectionnés par trois fournisseurs sous contrat de trois années — les autres articles sont obtenus par l'intermédiaire du service des achats (MA) à Championnet.

Sur ce point, surgit une première difficulté pour les agents. Le fournisseur, situé en général à Paris, est parfois éloigné du lieu d'habitation de l'agent qui doit s'y rendre sur son temps personnel. Ajouté à cela un service d'essayage pas toujours satisfaisant : deux facteurs dissuasifs pour retirer des vêtements que l'on critique par ailleurs !

Une caquette ou un débardeur ? L'information des agents sur le système de dotation et les règles très complexes de l'habillement ne semblent pas satisfaisantes : si pantalon et blazer peuvent être renouvelés tous les neuf mois, il faut attendre trois ans pour le débardeur. En revanche, deux chemises et deux cravates sont attribuées chaque année.

Une information mieux adaptée, c'est-à-dire précise et simple, donnée à chaque agent lors de son embauche et un document accessible sur le lieu de travail dans tous les attachements permettraient sans doute de supprimer le « flou » actuel en matière d'habillement qui est un frein supplémentaire au port de l'uniforme.

Uniforme et fonction

A la RATP, près de 23 000 agents doivent porter l'uniforme. Le budget habilement, de l'ordre de 17 MF concerne principalement 9 600 machinistes, 5 600 agents de station, 3 300 conducteurs et 2 500 agents de maîtrise au routier et au ferré, les buralistes et les ACSI.

Mais l'attitude de ces agents, vis-à-vis du port de l'uniforme, varie de façon importante selon les fonctions assurées.

Les chefs de station

La situation des agents de station est très complexe par rapport à l'uniforme : le chef de station peut en effet — notamment quand il est de réserve — occuper tous les postes de travail en station. Selon les agents, la recette ne justifie pas la part de la tenue complète, le lieu de travail suffisant à les identifier. Si la tenue facilite les contacts avec le public dans leurs fonctions d'accueil, par contre lors de la dissuasion aux lignes de contrôle, l'uniforme devient gênant face aux fraudeurs plus ou moins arrogants.

Les vêtements les plus marquants (cravate, casquette ou toque) sont les moins portés, l'uniforme se limitant alors au blazer et au pantalon (ou jupe).

Les conducteurs

L'uniforme, identique à celui des autres agents, a été adopté à la suite d'un référendum réalisé en 1982 auprès des conducteurs. Il a remplacé l'ancienne tenue, le « bleu ». Il est cependant peu porté par les conducteurs qui avancent plusieurs raisons dont l'absence de contact avec le public et l'état plus ou moins propre de la loge.

C'est dans cette fonction que la distance mise par rapport à l'uniforme est la plus grande. La notion de correction se substitue à celle de conformité : on considère le conducteur en tenue s'il porte au moins la veste de bleu ou la chemise et la cravate !

Les contrôleurs

C'est la fonction dans laquelle l'uniforme est le mieux ressenti. Marque de respect vis-à-vis des voyageurs, la tenue complète — avec casquette ou toque — renforce l'autorité de l'agent lors du contrôle.

Gradés de ligne du métro

Les agents de cette catégorie souhaiteraient une distinction plus marquée dans la tenue de la maîtrise : actuellement seuls boutons et badges dorés distinguent la maîtrise des agents exécution dont les accessoires sont nickelés.

Machinistes

D'une manière générale, ils sont attachés au principe de la tenue, même s'ils en critiquent le tissu, la coupe ou la composition de la dotation.

Gradés de ligne et de terminus du routier

Très attachés eux aussi au port de l'uniforme, ils estiment que la tenue actuelle est correcte et convient bien à leur fonction. Mais si la casquette est portée en ligne (par obligation) quelques libertés sont parfois prises avec chemise et cravate... Enfin, certains gradés souhaiteraient une distinction plus marquée avec l'uniforme des machinistes.

L'ensemble des agents, au routier comme au ferré, émet des critiques identiques sur la coupe (jupe à pli creux, cravate trop large, col du chemisier gênant sous la veste...) le tissu (pantalon d'hiver trop chaud et d'été trop mou...) ou la composition de la dotation. Quant à la casquette, selon certains, elle est à ranger au magasin des antiquités. Personne ne la défend, peu la portent sauf pour le contrôle, et encore, pas toujours.



DES UNIFORMES CHOISIS PAR LES AGENTS

AIR FRANCE - LA POSTE

Air France et la Poste viennent de renouveler l'uniforme de leur personnel. Ces nouvelles tenues qui se veulent être le reflet de l'image de marque de l'entreprise ont été définies avec les agents. Les deux entreprises ont en effet tenu à associer leur personnel à la réalisation des nouveaux uniformes en leur permettant d'exprimer leurs critiques et suggestions.

AIR FRANCE... PERSONNEL AU SOL

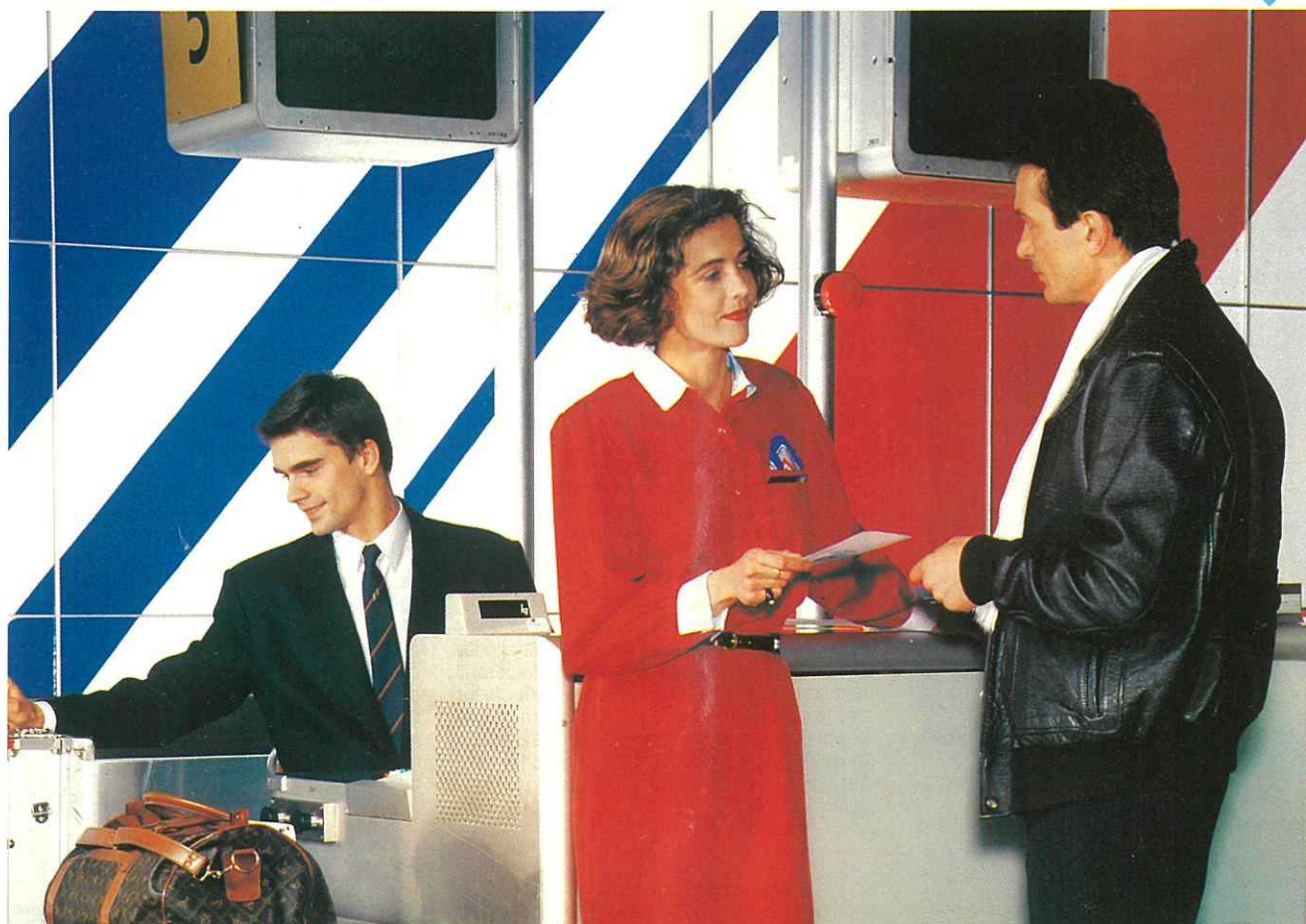
Élégant, raffiné, confortable et aisément identifiable par le public. Le nouvel uniforme du personnel au sol d'Air France est l'une des composantes de l'image de marque de la compagnie.

Remplaçant l'ancienne tenue créée en 1976, il est porté depuis le mois d'avril 1986 par plus de 5 000 agents commerciaux répartis dans 176 escales de 77 pays. Ce personnel assure des fonctions de vente et réservation des billets dans les agences Air France, d'accueil et d'assistance de la clientèle (à l'arrivée et au départ) dans les aéroports et le traitement du fret.

Le principe de l'uniforme est accepté par l'ensemble des agents. La nouvelle tenue a été choisie par la Direction générale mais aussi par le personnel, largement consulté et à plusieurs repri-

ses. Un questionnaire destiné à connaître leurs critiques et souhaits a tout d'abord été envoyé à tous les agents, qu'ils soient en poste à Roissy, Rio de Janeiro ou Pointe à Pitre.

Une proposition d'uniforme, prenant en compte leurs suggestions et entérinée par un « comité image de marque » existant au sein de l'entreprise, a ensuite été présentée aux agents. Sur une trentaine de couturiers et stylistes contactés par la Direction du transport, les quatre projets retenus ont été proposés au personnel de toutes les escales de France et de l'étranger. Les agents se sont prononcés à près de 80 % pour le couturier Georges Rech — choix entériné par la Direction générale — qui a donc conçu le nouvel uniforme aux couleurs de la Compagnie, bleu marine, rouge et blanc.



... ET PERSONNEL NAVIGANT

Ambassadrices de l'élégance et de la mode française, les 2 500 hôtesses de bord d'Air France ont également renouvelé leur tenue (datant de 1978), en juin 1987. Gai et original, susceptible de plaire à une clientèle diverse, l'uniforme doit être confortable et d'entretien facile. Là aussi, il a été tenu compte de l'avis du personnel : à la suite de l'appel d'offres lancé auprès de grands couturiers, une dizaine de projets, soumis au « Comité image de marque », ont été testés auprès d'un échantillon représentatif d'hôtesses. Puis elles ont été invitées à répondre à un sondage. 52 % d'entre elles ont pu exprimer leurs préférences pour les projets de trois couturiers qui ont été retenus par la Direction générale : Nina Ricci, Carven et Louis Féraud.

Un uniforme bien accepté, tant par le personnel au sol que par les hôtesses de bord, qui contribue à faciliter la communication avec les passagers tout en renforçant le sentiment d'appartenance à une société de services où l'accueil et la disponibilité sont essentiels.



LA POSTE

« C'est une antiquité. A part le blouson, la tenue est vraiment démodée... » En province et dans les milieux ruraux l'uniforme de la Poste, pratiquement devenu une « institution » est bien accepté ; en revanche, dans la région parisienne (où débute les jeunes facteurs) il est peu porté, considéré comme inutile puisque le facteur n'a plus de contact avec la clientèle. Basket, jean et pull ont largement remplacé le costume bleu !

Alors pourquoi un nouvel uniforme ? L'entreprise PTT évolue, sa campagne « Bougez avec la Poste » exprime sa volonté de modernité : un nouvel uniforme pour ses facteurs doit en être une preuve. Un budget de 125 millions de francs, 140 000 agents à habiller, 1 200 km de tissu. L'affaire est d'importance ! Pour qu'il soit accepté, donc porté, l'uniforme devait être fonctionnel et répondre aux attentes des agents de tous âges, mais aussi aux différentes conditions climatiques régionales et aux diverses fonctions exercées. Il sera en effet porté par 80 000 agents effectuant des tournées à bicyclette, à pieds ou en voiture et par 30 000 agents chargés de la manutention et de l'acheminement du courrier dans les centres de tri : en fait, un vêtement de travail plus qu'un uniforme.

Une importante consultation a été engagée au niveau des régions. Très motivés, les agents ont constitué des dossiers avec critiques de l'uniforme actuel (coupe démodée, tissu peu agréable à porter...) et suggestions pour la future tenue (tissu souple, tenue confortable...) et croquis à l'appui.

Dans leur ensemble, les agents de la Poste restent attachés au port d'un uniforme à condition qu'il les valorise et améliore l'image des P et T auprès de la clientèle. Image toujours présente dans les propositions des facteurs tant par les coloris demandés (jaune et bleu) que par l'apposition du logo jaune « La Poste ».

Parmi les treize modèles sélectionnés après l'appel d'offres lancé auprès de jeunes stylistes, figurait la tenue dessinée d'après les suggestions du personnel. Si elle n'a pas été choisie, les propositions des agents seront cependant prises en compte lors de la réalisation du modèle gagnant qui sera testé sur 500 facteurs, le mois prochain, avant de trouver son « allure » définitive.

LE PARC AUX ROUES D'AUBERVILLIERS

Photos RATP-Thibaut



Le parc aux roues d'Aubervilliers : grand, propre, silencieux.

LES CORDONNIERS DES BUS

La vie d'un pneu c'est marche ou crève ! Avec ses 18 000 roues d'autobus divers, la RATP essaie de les faire rouler le plus longtemps possible avant de les réformer. En même temps, elle garde une marge de sécurité importante par rapport aux prescriptions de sécurité du code de la route. C'est un service de la Manufacture du réseau routier, le Parc aux roues, qui est chargé de leur achat, de leur réparation, de leur réforme.

Aucun ne roule avec quatre pneus neufs. L'une des premières opérations que connaissent les deux cents à trois cents autobus neufs achetés selon les années, sera l'équipement à l'arrière en pneus rechapés ou resculptés. C'est un des principes de gestion du parc aux roues pour assurer la meilleure péréquation entre la sécurité et l'usage (l'usure ?) maximum des pneus. Pendant leurs quinze années, en moyenne, de vie les autobus rencontreront des lignes plus ou moins roulantes, plus ou moins « mangeuses de gomme ». La constatation de l'usure des pneus relève donc de la responsabilité des ouvriers d'entretien de chaque dépôt. Régulièrement, les roues à entretenir sont acheminées à Aubervilliers.

Les pneus accidentés y seront réparés, recomposés (voir illustrations) et « recuits », les pneus usés étant retaillés dans un premier temps ou rechapés par le construc-

Dites-leur bien

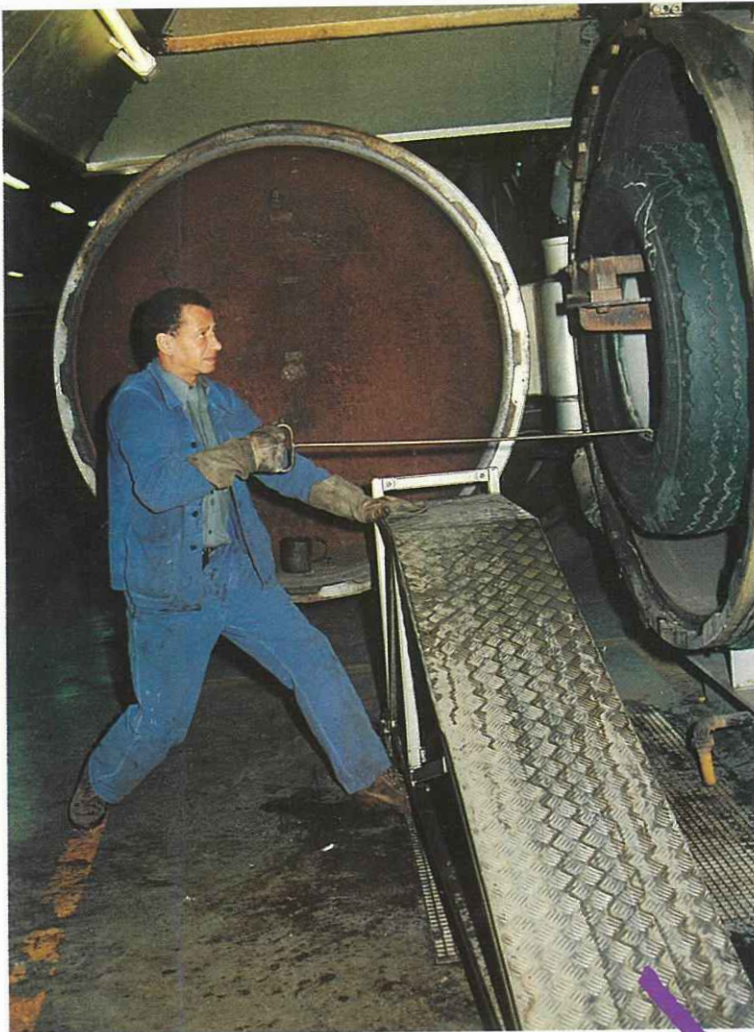
leur. Cette préoccupation de la sécurité qui conduit à ne placer que des pneus neufs à l'avant du véhicule, a une seconde raison qui mène au même résultat : un pneu s'use deux fois moins vite à l'avant qu'à l'arrière. Par contre, les pneus atteints dans leur géométrie ou dans leur structure par un incident sont systématiquement réformés. Ils seront revendus avec les pneus usés, « au poids du caoutchouc », ou repris par le constructeur en cas de défaut.



Si l'entretien des pneus (usure) est à peu près régulier, les « accidents » du pneu connaissent des hausses saisonnières : le caoutchouc — c'est comme cela qu'il se découpe le mieux — est plus tendre dans l'eau froide. On « crève » donc plus dans la neige, par exemple. « Dites-leur bien, aux gens des dépôts, qu'on ne peut pas fournir plus de cent huit roues par jour. » Cette limite, c'est bien sûr une question de quantité de travail mais aussi de transport. Trois voyages sont assurés chaque jour par le camion spécial du Parc central de rechange, avec trente-six roues par tour (environ 5,5 tonnes).

Encore pénible

Autour de cette activité, aussi discrète et essentielle que partout, un gestion précise des pneus, de leur vie, leurs mouvements, leur réforme. A leur arrivée, ces roues de 150 kg sont tout d'abord triées en



La vulcanisation.

Le pneu endommagé a été poncé, a reçu une gomme de liaison puis une gomme de bourrage. Là on taille le surplus avec un couteau humide avant vulcanisation et retailage.

fonction de leur « problème ». Certaines sont réformées immédiatement. Les autres sont inspectées, retillées, démontées, réparées. Les jantes à repeindre sont orientées sur Championnet. Et quand on ignore l'origine de la crevaison, comme pour votre chambre à air de vélo, c'est le bac à eau. Des activités diverses, à caractère artisanal et qui, malgré une certaine mécanisation, restent encore pénibles : nombreuses manipulations, poussières et odeurs de siccatif. L'installation dans des locaux neufs a permis une modernisation, l'installation d'outils aspirant et la pose d'éléments de sécurité.

Entrant dans ces locaux, trois choses étonnent : c'est grand ou bien rangé, c'est silencieux, c'est propre.

Jacques MARION





Le retailage : une lame chaude pour creuser en force 4 mm de caoutchouc.

LE PNEU : TAILLABLE ET CORVÉABLE

Neuf, le pneu dispose de 15 millimètres de sculpture. Monté à l'avant, chaque millimètre lui permettra de parcourir 10 000 km. A 6 mm il est remonté à l'arrière.

Lorsqu'il ne dispose plus que de 3 mm de dessin (le code de la route dit 1 mm), il est retailé sur 4 mm et repart donc avec 7 mm pour être monté à l'arrière (mais sur les roues motrices, 1 mm ne permet plus que 5 000 km). Lorsqu'il arrive de nouveau à 3 mm, on le rechape, ce qui lui redonne 15 mm de sculpture. Arrivé à 3 mm, on le retailera encore une fois ($3 + 4 = 7$ mm) jusqu'à la réforme à 3 mm.

Selon qu'ils sont ou non rechapables, les pneus, sauf accident, ont donc deux ou quatre vies.

Sachez encore qu'un pneu, selon la marque, est garanti pour parcourir de 85 à 120 000 km, mais tous ne sont pas rechapables. En 1988, la Régie quittera Michelin (120 000 km, 2 400 francs, 15 % de rechapables) pour Uniroyal (85 000 km, 1 400 francs, 50 % de rechapables). Enfin, un rechapage coûte 1 000 francs et le marché porte sur environ trois mille cinq cents pneus neufs (1987).

PRODUCTIVITÉ EN PRIME

Au parc aux roues, comme ailleurs, la question de la productivité a été posée. Originalité, la solution s'est traduite dans un « contrat d'évolution de productivité » signé entre l'équipe et sa hiérarchie.

Dans un plateau : le non-remplacement de deux agents partis en retraite (sur un total de vingt) ; des normes quotidiennes de production augmentées (moyenne + 10 %) ; augmentation du pourcentage d'ouvriers qualifiés permettant une meilleure répartition des tâches ; le maintien de la qualité actuelle.

Dans l'autre plateau : un poste de niveau 8 (OIT), un poste de niveau 7 (OTR), des grades de niveau 6 au choix (OQVE-HC), un concours d'OQ pneumaticien (deux postes en 1988) et une gratification exceptionnelle et non hiérarchisée de 3 000 francs en 1988.

Phase mécanique de démontage d'un pneu. Montage d'une roue après retailage de la bande de roulement. Prégonflage à 2 kilos sur place, puis, dans une cage de sécurité, gonflage à 7 ou 8 kilos.



Photos RAPT - Thibaut



...TION

Électronique, informatique, bureautique, productique. Il y a peu, les progrès des entreprises s'affichaient avec un vocabulaire en « IQUE ». Et puis sont apparues les entreprises « du troisième type », sorte d'OVNI du management social. Pour les décrire, il fallait un vocabulaire en « TION ». Aujourd'hui la Régie aborde cette mutation. C'est une période critique dont il est encore difficile de tirer une conclusion.

SUGGES
CONCERTA
IMPLICA
COMMUNICA
MOTIVA
RETRIBU
PARTICIPA

Le 25 novembre, Henri Guillaudeau était à l'honneur. Son chef de service lui remettait un chèque de 9 000 francs correspondant au montant de sa prime de suggestion (voir *ELL* n° 108 p. 32). Le 17 décembre, il se retrouvait à la Maison de la Chimie devant plus de 200 agents de la RATP pour présenter son projet d'amélioration. « Je ne vois pas ce qu'il y a d'extraordinaire à chercher une combine pour éviter de se masser les mains », confie-t-il avec modestie.

Ancien mécanicien-électricien-dieseliste dans la marine marchande, H. Guillaudeau a posé son sac en 1983 aux ateliers de Saint-Ouen, victime de la multiplication des pavillons de complaisance. Mécanicien d'entretien dans l'équipe « montage électrique », il a vu arriver en février 1987 un nième projet de « modif » sur le MF 77 (le métro blanc). Cette fois, il s'agissait de remplacer les supports isolants des coupleurs électriques qui assurent les liaisons entre les voitures. Motif : ces supports prennent l'humidité et ils n'isolent plus rien.

27 broches métalliques par coupleur, 60 coupleurs par train, 54 trains à modifier : soit un total de 87 480 broches à enlever des anciens supports et à replacer dans les nouveaux supports isolants. Pour faire le boulot, un simple outil avec des allures de tournevis.

Inutile de dire que dans l'équipe « ça rôlait dur ». On tente néanmoins le coup. Il manque d'y avoir deux blessés avant de terminer la première rame. Il faut impérativement un outillage. H. Guillaudeau est mis sur le coup. Il a l'esprit bricoleur et puis « dans la marine, on est habitué à faire avec les moyens du bord ».

L'idée vient comme ça, d'un coup. La simplicité même dans le principe : un support pour tenir la pièce et un bras de levier pour démultiplier l'effort. Vive Archimède ! « J'ai passé plus de temps à faire les plans qu'à fabriquer l'outillage », reconnaît H. Guillaudeau. Mais il est vrai qu'il s'est appliqué à monter un dossier de suggestion de première classe. « Au départ, j'ai pas fait cela pour la prime. Mais il s'est trouvé qu'au même moment nous recevions le dépliant SUPER * ».

Ce n'est qu'après l'été qu'H. Guillaudeau entend parler des suites données à son dossier. Le groupe technique de Saint-Ouen est chargé de chiffrer l'économie du projet : celle-ci avoisine



35 heures par rame soit un gain de 50 %. Résultat : une prime de suggestion de 9 000 F. Pour H. Guillaudeau, c'est la surprise et la notoriété.

« Les agents ont des idées à revendre. La Régie est acheteuse » lançait Camille Bony, directeur du personnel, dans un des clips diffusés le 17 décembre dernier à la Maison de la Chimie. H. Guillaudeau a eu une idée, la Régie la lui a achetée. En 1987, plus de 100 suggestions ont été déposées. Elles permettent de réaliser près de 300 000 F d'économie. Le total des primes versées aux agents dépasse 80 000 F.

« Ils auraient dû montrer des exemples de projets qui n'ont pas été retenus, indique H. Guillaudeau. Sinon, chacun va se mettre à proposer n'importe quoi dans l'espoir de toucher une prime. » Il est indéniable que l'équation « participation implique rétribution » était sous-jacente à beaucoup d'interventions faites lors de la rencontre de la Maison de la Chimie sur les démarches participatives à la RATP (SUPER, ERIL **, ADE-FIPE ***). Jusqu'à maintenant, seul le système SUPER donnait lieu au versement de primes. À par-

tir de 1988, les ERIL seront rétribuées sur la même base que SUPER.

Mais il n'est pas toujours facile de chiffrer les effets d'un projet d'amélioration lorsque ceux-ci touchent à l'hygiène ou à la sécurité du travail. À combien estime-t-on une main ? Quel est le coût d'une affection respiratoire ? Difficile de le savoir à moins de se lancer dans une étude de longue durée sur les statistiques d'accidents du travail. Mais la sécurité, c'est aussi une question d'appréciation personnelle tant il est vrai qu'on invoque parfois une meilleure sécurité alors qu'on ne respecte pas toutes les règles élémentaires de protection !

« Si l'occasion se présente, je ferai d'autres suggestions, ajoute H. Guillaudeau. Maintenant s'ils n'avaient pas voulu du projet, les copains auraient quand même continué à se servir de l'outillage », confie-t-il non sans une certaine fierté. À l'aise dans ses baskets, H. Guillaudeau ? Sans aucun doute ! Il a conservé un bon souvenir de son expérience SUPER. Des chefs qui l'ont laissé faire, pas de heurts avec les gens des méthodes,

un bon chèque : un cas idéal. Mais il est vrai que les démarches participatives sont aussi des révélateurs de l'état d'esprit et des relations entre les individus. Naturelles pour les uns, pour d'autres c'est « faire gagner de l'argent au tôle ». S'agit-il vraiment de deux approches aussi inconciliables qu'il y paraît ? Et s'il y avait une troisième approche. Une approche qui permettrait de passer des règles de la productIUE aux bases des contrats de production. Ne serait-ce pas là l'enjeu véritable des démarches participatives ?

Christian CHAUMEREUIL

(*) Nom du nouveau système de suggestions du personnel : voir ELL n° 106.

(**) Equipes de recherche et d'innovation locale : voir ELL n° 105.

(***) Association pour le développement de l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise : voir ELL n° 107.



Le remplacement des supports isolants : avant (en haut) et après (en bas) la suggestion d'Henri Guillaudeau.



LA SÉCURITÉ EN DIAPOSITIVES

Le problème de la sécurité est une préoccupation essentielle et permanente de toute entreprise de transport ferroviaire. Bien qu'en avance par rapport à de nombreux autres réseaux, la RATP ne relâche pas ses efforts pour mieux répondre à cet impératif. Le nouveau module de formation des conducteurs en est un parfait exemple.



Lune des caractéristiques des lignes ferroviaires en milieu urbain et suburbain est la présence de nombreux signaux, multipliant ainsi les observations et donc les risques de franchissements intempestifs lorsque ceux-ci sont rouges. Ces dernières années, de telles fausses manœuvres ont été de plus en plus nombreuses que ce soit avec les signaux d'espacement (1) au métro (sémaphore sur le RER), ou avec les signaux de manœuvre (2) (carré sur le RER). Une action s'imposait donc à tous les niveaux.

C'est ainsi que les responsables de l'exploitation s'efforcent depuis quelques mois de bien cerner les causes des défaillances afin d'en dresser une typologie ; cette dernière ne concerne pas exclusivement les aspects strictement ferroviaires, mais tient compte de l'« environnement » dans lequel s'est déroulé l'incident (nombre d'heures de présence sur le train, nombre de jours consécutifs de travail, coupures, etc.).

Au niveau du recrutement des conducteurs, il s'est agi de réfléchir davantage sur les caractéristiques du poste mais surtout sur son évolution aux plans de la qualification, des aptitudes, du profil psychologique, de la motivation, etc. Bref, on pense qu'un conducteur de MF 77 en 1988 ne peut plus être le même que son collègue conduisant un Sprague dans les années 60-70.

Enfin, il a été décidé de rendre la formation sur la sécurité plus adéquate en sensibilisant davantage les conducteurs. L'idée partait du constat que ceux-ci connaissaient en général bien les textes réglementaires en matière de sécurité ferroviaire mais les appliquaient mal. Il fallait donc trouver un nouveau moyen de maintien des connaissances assurant ce difficile passage à l'acte. L'implication du personnel de conduite, en

lui offrant une formation personnalisée, s'imposa donc. Le point fort de cette « nouvelle école » fut de placer les conducteurs dans des situations proches du vécu quotidien sur leur ligne. Ainsi, lors des séances, on projette une série de diapositives représentant diverses configurations de signalisation dégradée en défilant sur toute la ligne. On demande alors au conducteur ce qu'il ferait, le formateur présente — et implique dans l'élaboration et la réalisation du module — réagissant en s'appuyant sur la réglementation en vigueur.

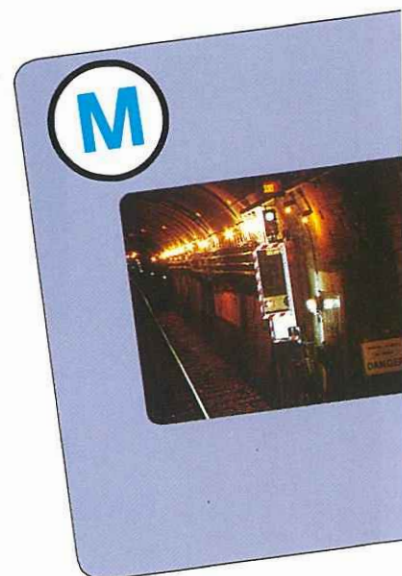
Débutée en avril 1986 sur l'initiative du commandement de la ligne 9, cette nouvelle formation reçut un excellent accueil de la part des participants qui se sentirent pleinement impliqués dans cette « quasi-simulation ». Il fut donc décidé de l'étendre à toutes les lignes du réseau. La procédure est en cours actuellement et leur succès ne semble pas se démentir.

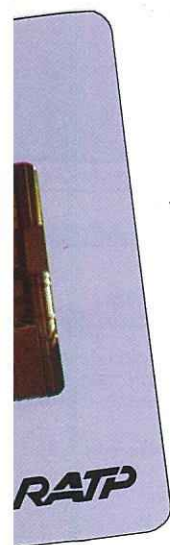
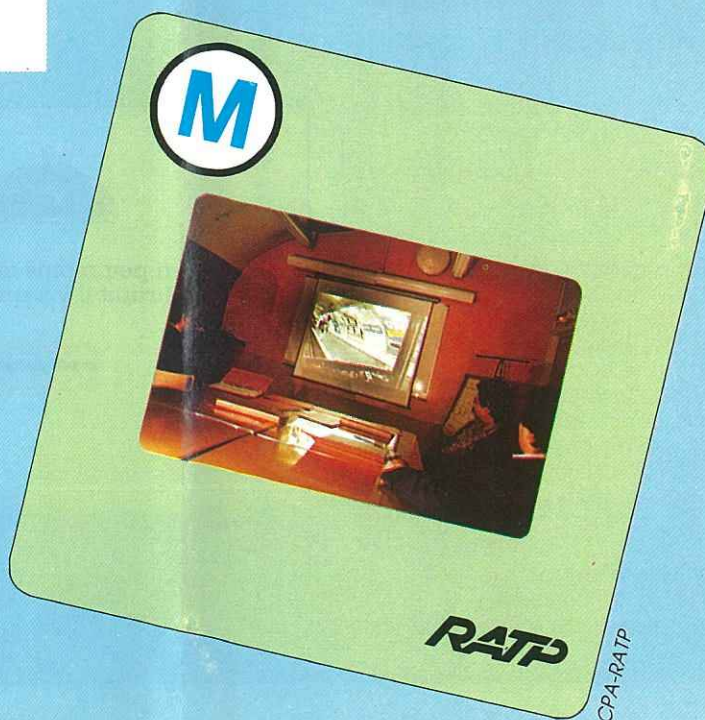
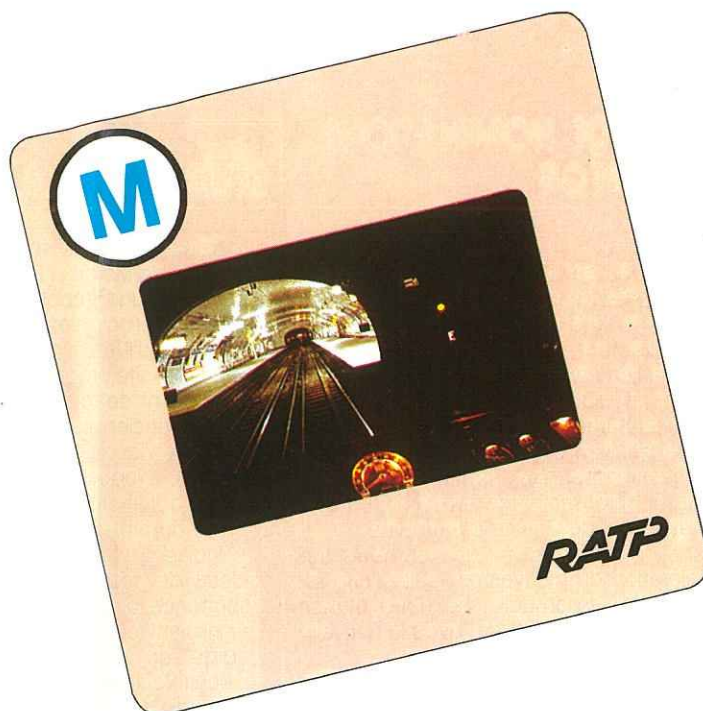
Il est bien entendu encore trop tôt pour faire un bilan global, même si on note une diminution des franchissements intempestifs de signaux fermés. D'une façon générale, il semble que par ce biais — et cela en était bien le but — les conducteurs soient mieux sensibilisés à la signalisation.

Jean TRICOIRE

(1) Signal d'espacement : signal interdisant à un train de rattraper celui qui le précède en maintenant une distance de sécurité.

(2) Signal de manœuvre : signal protégeant une manœuvre au croisement, à la divergence ou à la convergence de plusieurs itinéraires.





TRAIN DE NOMINATIONS À LA RÉGIE

La réorganisation de la direction de l'entreprise poursuit son cours. Lancée au début de l'été à l'initiative du président et du directeur général, elle avait déjà donné lieu début septembre à la nomination d'un nouveau secrétaire général, Emmanuel Duret (voir *ELL* n° 104, p. 11), et à la redéfinition de ses attributions au sein de l'entreprise. Ainsi, depuis la fin novembre, E. Duret remplace André Marcq à la présidence du Comité d'entreprise.

Au premier janvier dernier, nette accélération du mouvement puisqu'une dizaine de responsables de notre maison ont changé de fonctions avec la nouvelle année.

Louis Guieysse est devenu conseiller auprès de la direction générale pour les problèmes de recherche et de développement.

Pierre Fauchaux a quitté le réseau ferré pour devenir conseiller, chargé des problèmes techniques et industriels, auprès du directeur général.

C'est Paul-André Bolgert qui le remplace à la direction du réseau ferré. Il est secondé par Alain Tourneur et c'est Jean-Paul Bailly qui a pris la tête de service de l'exploitation.

Le service du matériel roulant du réseau routier est désormais dirigé par Jean-Pierre Mercier. Quant à Pierre Barrier, il a pris en charge la direction des équipements électriques.

Enfin, Pierre Dutel devient chef des services d'approvisionnement. Il remplace Marcel Besnier qui vient de partir à la retraite.

RÉUNION DE LA DERNIÈRE CHANCE POUR TVM ?

Depuis plusieurs mois le dossier du Trans-Val-de-Marne (TVM) semblait engagé dans une impasse. La municipalité de Créteil, principalement, était hostile au projet tel qu'il était présenté, arguant du fait que le « site propre » mettait à mal l'environnement de la ville, notamment dans le centre ancien. Le dossier de Déclaration d'Utilité Publique ne pouvait donc pas être présenté, bloquant par là même une phase administrative importante pour l'avenir du projet.

Inquiets de cette situation, tous les décideurs de cette opération de première importance pour le sud de la région, se réunissaient le vendredi 11 décembre sous l'égide du préfet du Val-de-Marne, M. Henri Rouanet, afin de sortir le TVM de cette voie sans issue.

Il semble que l'on soit parvenu à un compromis entre les impératifs de qualité de service de la nouvelle ligne RATP et les exigences de la ville de Créteil. Ainsi, entre le carrefour des Mèches et le pont de Créteil, à la limite de Saint-Maur, les aménagements préserveront au maximum l'environnement, notamment les espaces fleuris ou plantés de la place de l'Eglise où le site propre se présentera en position bi-latérale. D'une façon générale, seule l'approche des principaux carrefours sera équipée de protections facilitant leur franchissement par les autobus. La RATP n'en attendait pas moins.

Dans ces conditions, l'enquête publique devrait être terminée pour la fin février. Une étape fondamentale pour le Trans-Val-de-Marne serait ainsi franchie.



La place de l'Eglise à Créteil, un des points durs du

Le ticket ose et soutient la comparaison

Ferrari, Land-Rover, Peugeot : le « ticket » n'a vraiment pas froid aux yeux. Il ose maintenant se comparer à des voitures de prestige ! Seul, Rolls Royce qui n'a pas coutume de s'associer avec des partenaires pour ses campagnes publicitaires, a refusé de se mesurer au « ticket ».

Cette nouvelle campagne publicitaire de la RATP était affichée à Paris et en proche banlieue du 16 au 29 décembre, puis dans le métro du 4 au 13 janvier 1988. La 2^e voiture y démontrait ses atouts en ville pour triompher des encombrements, des feux rouges et des parcmètres.

La 2^e voiture : une sacrée tenue de ville !



Ça coûte un peu moins cher qu'une Rolls,
et pourtant il y a un chauffeur.



RATP
2^e VOITURE

L'affiche que vous n'avez pas vue : elle a été refusée par Rolls Royce.



On a gagné moins de rallyes
Peugeot, mais on prend tous les
sur Vincennes-Neuilly.



C'est moins rapide
mais plus rapide qu'

EVM EMM EFB : Nouveau départ



Ces sigles mystérieux ne cachent pas des prototypes ultrasecrets. Ce sont simplement les appellations officielles de trois groupements d'entretien du service TE (service des équipements électriques). EVM s'occupe des ventilateurs, des pompes d'épuisement et des appareils de climatisation du métro. EMM entretient les escaliers mécaniques, les trottoirs roulants et les ascenseurs du métro, ainsi que le funiculaire de Montmartre. Quant à EFB, il a en charge l'éclairage et la distribution d'énergie à l'intérieur des bâtiments administratifs, des dépôts et des ateliers. Au total, 330 personnes environ (électriciens, électromécaniciens, ajusteurs, techniciens de la maintenance), réparties dans une petite dizaine d'attachements.

Depuis quelques semaines, ces trois groupements ont changé leur organisation et leurs méthodes d'intervention. Ces restructurations font suite à celle déjà réalisée en 1987 dans un autre groupement d'entretien, TE-EMR (voir *ELL* n° 106). L'objectif général vise à adapter les méthodes de maintenance de la Régie aux nécessités réelles des équipements, aux évolutions de la technique et aux contraintes financières qui pèsent sur l'entreprise.

Le détail des différents projets varie suivant les groupements. Toutefois, il existe deux lignes directrices communes :

- adaptation des cycles d'entretien périodique (nettoyage, graissage, remplacement préventif de certaines pièces, révision) en fonction de l'âge et de la nature exacte des équipements ;
- affectation permanente à un même groupe d'agents des tâches d'entretien préventif et des petits travaux relatifs à un parc d'équipement donné. Cela permet une meilleure adéquation des effectifs à la charge de travail et une plus grande prise de responsabilité dans le fonctionnement des installations.

Ces changements entraîneront une sensible diminution du nombre des heures consacrées chaque année aux opérations d'entretien traditionnelles. Une partie des gains réalisés servira à accentuer l'effort de maintenance sur les équipements vitaux pour la qualité ou la sécurité du service voyageurs. Ainsi les ventilateurs qui permettent en cas d'incendie d'évacuer la fumée des stations et des tunnels du métro seront contrôlés sept fois par an. Une autre partie de ces gains permettra aux agents RATP d'assurer désormais l'entretien d'équipements jusque-là confiés à des entreprises privées. Ainsi les 249 escaliers mécaniques compacts* du métro et du RER seront entretenus par les agents d'EMM.

La mise en place de ces différentes restructurations se fera progressivement au cours des dix prochains mois. Au terme de cette période transitoire, l'effectif par catégorie et par groupement aura varié, à la hausse ou à la baisse, pour s'adapter aux nouvelles charges de travail. Globalement sur les trois groupements, il devrait y avoir une diminution de 25 postes (17 à EVM, 7 à EMM et 1 à EFB), dont 15 postes cadres et maîtrises. Dans le même temps, une quarantaine de postes, parmi le personnel ouvrier, seront transformés d'OAT et ORT** en postes.

Un important effort de formation est également prévu, ainsi que le versement de primes exceptionnelles de 4 000 à 10 000 F suivant les catégories. Enfin début 1989, un bilan détaillé sera réalisé pour apprécier l'impact réel de ces réorganisations.

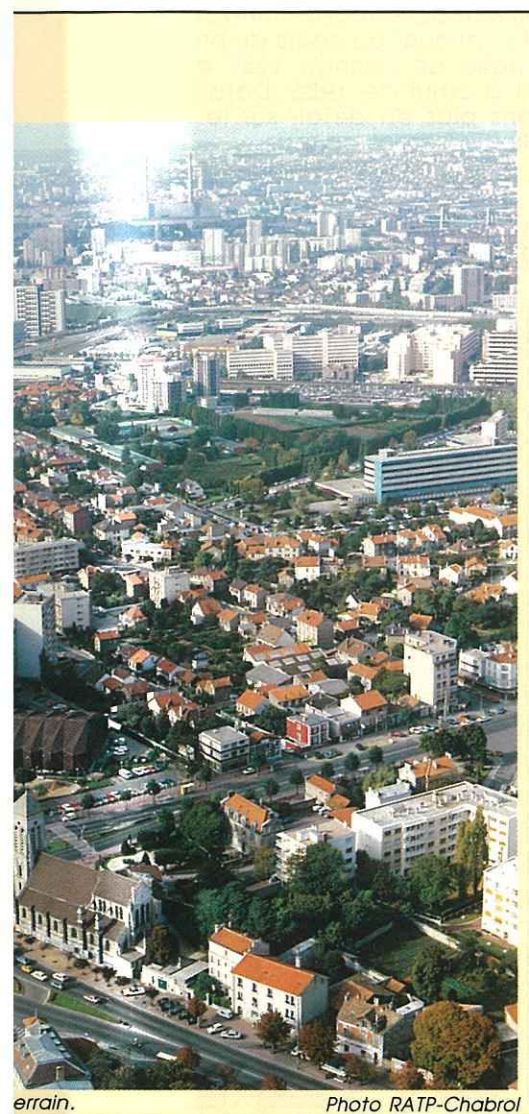
La présentation devant le Comité d'entreprise des projets de restructuration à EVM, EMM et EFB a donné lieu à de longs débats. Une séance exceptionnelle s'est même tenue le 28 décembre. L'incendie du métro de Londres a focalisé une partie des discussions sur les questions de sécurité. Paul-André Bolgert, directeur des équipements électriques, a indiqué que ces réorganisations n'auraient pas a priori d'incidence sur la disponibilité des équipements et qu'en outre une partie des mesures allaient dans le sens d'un renforcement de la sécurité incendie. Il a par ailleurs souligné que ces projets ne remettaient pas en cause les compétences du personnel, mais au contraire visaient à enrichir les tâches par une diversification plus large des interventions et une plus grande responsabilité des intéressés. Enfin Emmanuel Duret, président du Comité d'entreprise, a précisé que le problème de la redistribution des gains de productivité faisait actuellement l'objet d'une réflexion animée par la direction du personnel.

Dans de prochains numéros, *Entre les lignes* reviendra de façon plus détaillée sur les activités de ces groupements et sur les effets de ces réorganisations des méthodes de maintenance.

4444 du 17, 21 et 29-12-1987 (extraits).

(*) Escaliers dont l'ensemble du mécanisme et la motorisation sont inclus dans la charpente. Plus « compacts » que les escaliers traditionnels, ils ont été installés en grand nombre depuis dix ans.

(**) Ouvrier assistant technique et ouvrier responsable technique.



errain. Photo RATP-Chabrol

C'est moins pratique qu'un 4x4 pour aller à Dakar, mais plus pratique pour descendre les Champs.

2^e VOITURE

qu'une Ferrari sur autoroute
e Ferrari bloquée à un feu rouge.

2^e VOITURE

La direction des équipements électriques a élu domicile au 127, avenue Ledru-Rollin dans le 12^e arrondissement. Après avoir dû libérer l'immeuble du boulevard Diderot, occupé, dès le début des années 1930, par la Compagnie du Métro, puis par la RATP.

Le déménagement s'est effectué courant décembre avec deux journées spectaculaires les 21 et 22 décembre : les machines de l'atelier de reprographie, situé au 7^e étage, ont dû être « passées » par les fenêtres, en particulier l'imposant électrocopieur, modèle unique en son genre à la RATP.

2 900 m² (contre 2 600 m² à « Diderot »), accueillent désormais sur 5 étages (l'immeuble en compte 7), 200 agents de la direction T. Les locaux existants ayant été réaménagés avant l'installation afin de les rendre plus fonctionnels.

Un quartier sans doute moins bien desservi que celui de la gare de Lyon — le temps de trajet domicile-travail des agents a augmenté en moyenne de 15 minutes — pas de cantine sur place, mais celle de l'immeuble de Charonne n'est pas éloignée, à quelques minutes de là : de nouvelles habitudes à prendre...



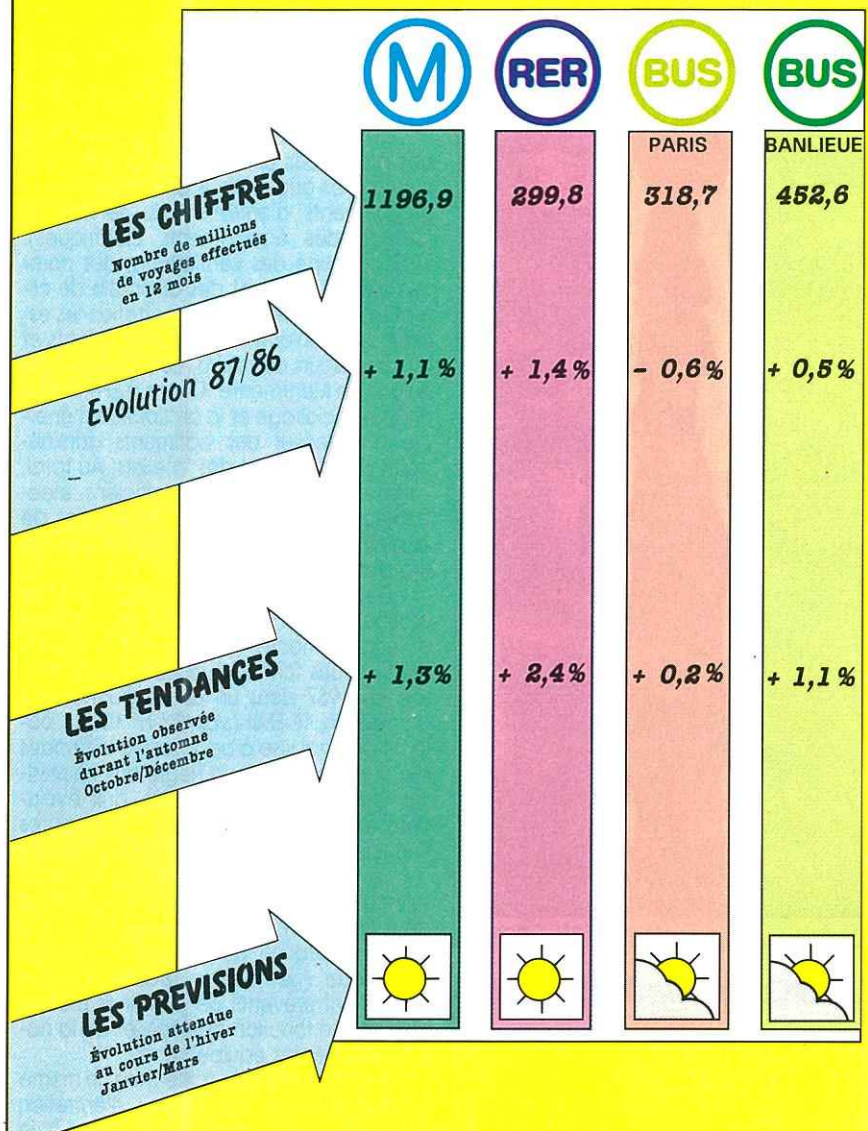
Photo RATP-Ardillon

INTERCONNEXION OUEST : DERNIERS PRÉPARATIFS

Dans un peu plus de trois mois, les premiers trains venant de Cergy emprunteront le nouveau raccordement de Nanterre (voir photo), pour rejoindre la gare de Nanterre-Préfecture, sur la ligne A du RER. Aujourd'hui, les chantiers de l'interconnexion ouest tirent à leur fin. Depuis quelques jours, les travaux en cours dans le secteur de La Défense (mise en place des installations de télécommande depuis le PCC de Vincennes) sont achevés. Près de 15 000 personnes à l'heure de pointe devraient utiliser ce nouveau maillon du RER pour se rendre à Paris.

TRAFIC : LA REPRISE

L'automne 1987 prolonge et amplifie les tendances de l'été 1987 (voir ELL n° 106). Tous les réseaux sont à la hausse. Seuls les bus de Paris, enlignés au milieu des embouteillages, ont du mal à suivre le rythme. La reprise devrait continuer au cours du premier trimestre 1988. Globalement, le trafic de l'année 1987 est en progression de 0,8 % par rapport à celui de 1986. Dans notre prochain numéro, nous reviendrons plus en détail sur le trafic 1987, une fois que les chiffres définitifs seront connus.



RER. Ligne A.
Interconnexion des réseaux SNCF et RATP à Nanterre. Vue générale, partie à ciel ouvert.
Raccordement en saut de mouton sur la ligne SNCF de Paris à Cergy-Poissy.

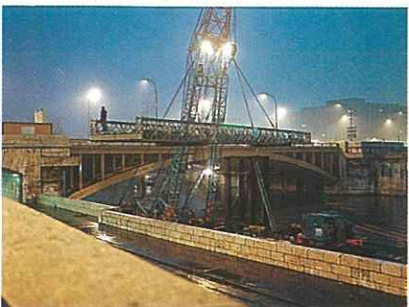


UN NOUVEAU PONT À NEUILLY

Les travaux du prolongement de la ligne 1 à La Défense ont pris depuis quelques semaines un caractère spectaculaire. À la mi-décembre, une passerelle provisoire a été installée en aval du pont de Neuilly. Depuis les premiers jours de janvier, elle permet aux piétons de traverser la Seine car, sur le pont, les trottoirs ont été condamnés pour permettre d'élargir la chaussée en vue du passage du métro. À la même époque, les travaux de construction du mur de séparation entre le métro et la chaussée de la future autoroute A 14 se sont achevés. Enfin, début février, l'un des accès de la station Pont de Neuilly a été fermé pour permettre d'engager les premiers travaux sur l'avenue Charles-de-Gaulle.



Prolongement de la ligne n° 1 à La Défense. Construction d'une passerelle provisoire en vue des futurs travaux sur le pont.



Prolongement de la ligne n° 1 à La Défense. Mise en place d'un élément de la passerelle pour piétons.

FERMÉ POUR TRAVAUX

Depuis le 4 janvier, le trafic sur la ligne 3 bis du métro est interrompu tous les soirs, du lundi au vendredi, à partir de 20 h 55. Il s'agit de permettre la réalisation d'importants travaux de voie. En fait, la ligne 3 bis va servir de chantier expérimental pour les techniques de renouvellement mécanisé de la voie et du ballast dans les tunnels du métro (voir ELL n° 104, p. 5).

Un dispositif d'information du public a été mis en place dans les stations (panneaux signalétiques, affiches...). Les conducteurs des lignes 3 et 11 font par ailleurs des annonces dans les trains. Après 21 heures, les agents de station de Gambetta et de Porte des Lilas reçoivent le renfort de leur collègues de Pelleport et de Saint-Fargeau, mais aussi d'autres agents qui viennent les aider à renseigner les voyageurs. La fin des travaux n'est pas prévue avant la mi-mars.

Dans un prochain numéro, *Entre les lignes* vous présentera ce chantier qui constitue une première mondiale.

Faites-les parler février 1988

Cette photo vous a surtout fait penser aux « stations végétales » du réseau. Jardin des Plantes, Chemin Vert, Porte des Lilas et même Couronnes : tout y est passé. La légende retenue joue aussi sur les mots. Elle nous a été envoyée par Alain Daix du service RM. Une manière originale

de mettre un peu de nature dans le RER. Enfin, nous avons reçu diverses réponses du genre « Tiens, le métro reverdit ! ». Comme quoi l'art du calembour a encore de fidèles adeptes à la Régie. Enfin : « Tu veux un plant ? » (agent d'accueil), « J'suis dur d'la feuille » (jeune).



Photo RATP-Ardailion

LA PHOTO DU MOIS

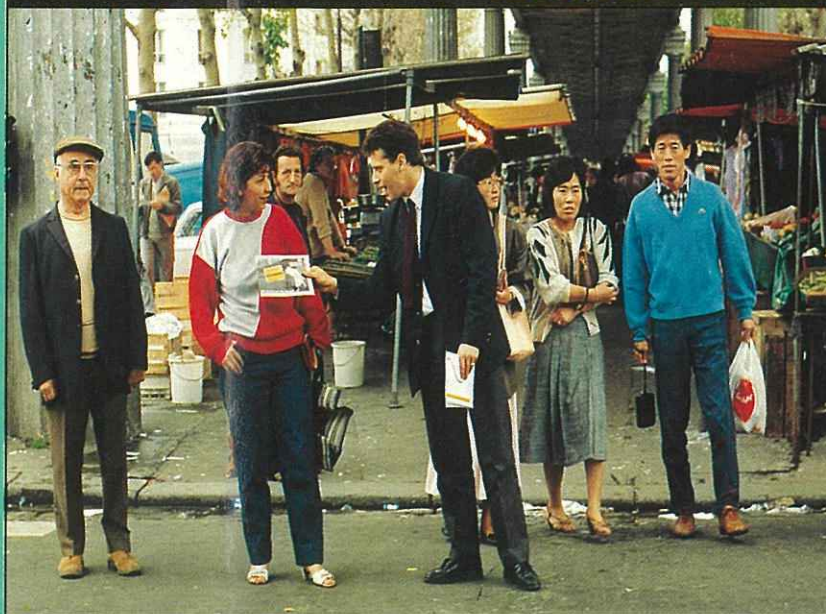


Photo RATP-Dumax

LA DÉPANNÉUSE NOMMÉE DESIR

Depuis la mi-octobre, l'ancienne D 1 du dépôt de Bastille a cédé la place au camion-atelier « maintenance 1 ». L'événement est de taille puisqu'aux dires de certains chauffeurs il y avait plusieurs années que l'on parlait de remplacer les vieilles dépanneuses. Maintenant, avec l'arrivée des superbus, le remplacement devenait « super » urgent, les dépanneuses de Bastille manquant un peu de puissance pour remorquer sans difficulté un articulé en panne.

Après dix-huit mois d'études pilotées par un groupe de travail réunissant des spécialistes de Championnet et des agents de Bastille (chauffeurs, agents d'entretien, agents de maîtrise...), « le prototype » des futures dépanneuses a pris enfin en service à l'automne. Construit sur un châssis RVI (*), peint et aménagé par l'Atelier central, l'engin a une puissance de 260 chevaux et il peut remorquer des charges allant jusqu'à 40 tonnes. Les mégabus ne lui feraient donc pas peur ! Long d'à peine 7 mètres, le véhicule peut se faufiler partout, y compris dans les petites rues du Marais. Véritable saint-bernard, le

nouveau camion peut aussi ravitailler un bus en gasoil, en huile, en liquide de frein. Il peut suppléer une batterie défectueuse et bien évidemment apporter l'indispensable roue de secours ! A l'intérieur, une multitude de pièces détachées, un établi pour effectuer de petites réparations et même un petit lavabo.

Mis à l'épreuve de façon intensive, le camion-atelier est soumis aux critiques des équipes de Bastille. « Il faudrait déplacer l'établi. L'étau nous gêne pour voir derrière quand on remorque un bus. » « Pour monter et descendre, un petit escabeau amovible comme sur des camions de déménagement, ça serait bien pratique »... Les remarques ne manquent pas mais dans l'ensemble on paraît assez content. Sauf

d'une chose : la décoration du camion. « Ils ont flanqué le RATP en lettres minuscules, comme si on avait honte que ce soit un camion de la Régie ! Et puis ce mot maintenance, ça veut tout dire et rien dire. Quand les flics nous voient dans les couloirs de bus, ils se demandent bien ce qu'on fait là. Résultat, on avance moins vite qu'avec l'ancienne D 1 ! »

Ces diverses critiques serviront à améliorer les deux prochains camions-ateliers qui seront livrés en 1988. Deux autres seront livrés en 1989. A cette date, les dépanneuses de Bastille auront enfin fait peau neuve.

(*) Renault Véhicules Industriels.



UN MÉTRO À CHAMPIONNET

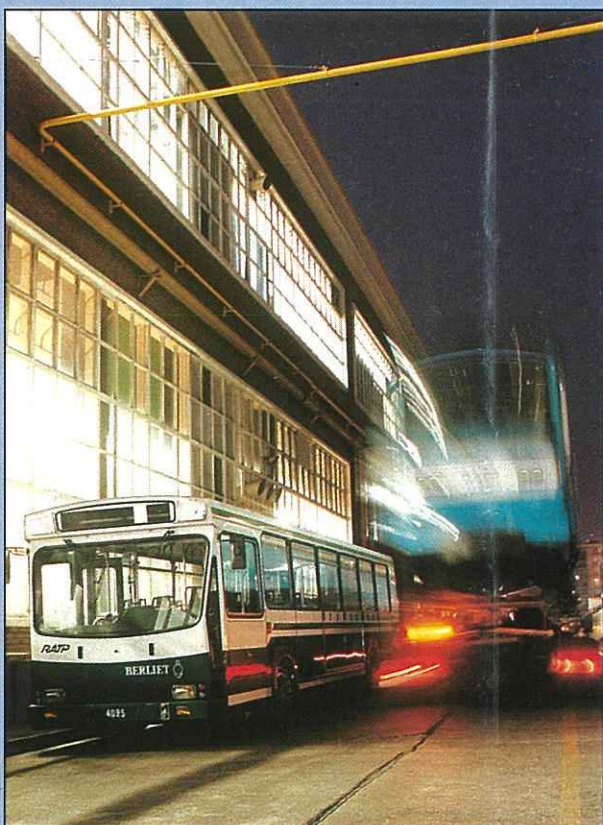
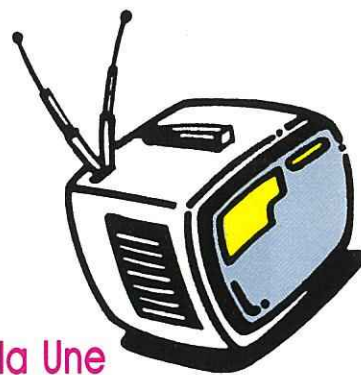


Photo RATP - Dumax

Il est rare qu'un métro « serre » d'aussi près un autobus pour le dépasser. Cette voiture de type MF 67 a rejoint Championnet par camion le 4 décembre : destination l'atelier essais-prototypes du réseau routier. Des essais de transmissions hydrostatiques seront menés en même temps sur ce matériel fer et sur un autobus R 312. En fait, les études ont été conduites avec la société CCM Sulzer sur les deux matériels.

Sur le MF 67 il s'agit maintenant d'adapter le système, de mettre en place les supports qui recevront les organes. Pour le R 312, tout sera fait à Championnet. On devrait voir en effet une douzaine de R 312 en exploitation sur la ligne 38 (Gare de l'Est-Porte d'Orléans) fin mars pour une exploitation complète deux mois plus tard. ELL vous en reparlera.



La 1 sur la Une

Le 2 janvier dernier, l'émission de Jean Offredo « Bonjour la France, bonjour l'Europe » diffusée par TF 1 avait pour cadre la ligne 1 du métro Vincennes-Neuilly. Après avoir fait découvrir aux téléspectateurs les coulisses de l'exploitation du métro, J. Offredo a interrogé Michel Rousselot, directeur général, sur les projets de la RATP pour 1988. L'émission fut également le prétexte d'une promenade dans Paris le long de la ligne 1. Enfin, le groupe « Service public » devait conclure en musique avec son tube : *Métro mambo*.



Photo RATP - Minoli

« Bon de tabac »... à *Entre les lignes*, pour son article « Météor : une nouvelle rencontre est-ouest » où il fallait lire dans le paragraphe « l'intérêt d'un tel projet » : « les premières prévisions de trafic annoncent un chiffre de 25 000 voyageurs heure de pointe du matin » (...) au lieu de 250 000,00.



CPA RATP

NOËL DANS LE MÉTRO



Alors que pour Noël, avenues, boutiques et grands magasins s'étaient illuminés et décorés, le métro décidait de se mettre à l'unisson. Sur plusieurs lignes, les agents de station avaient tenu à décorer les bureaux de recette afin de leur donner un air de fête. Au palmarès, mention spéciale à la ligne 4.

Une façon sympathique de souhaiter de bonnes fêtes aux voyageurs.

CITÉS CINÉS : LE MÉTRO À LA VILLETTE

Jusqu'à la fin du mois, une importante exposition consacrée à la ville dans l'art cinématographique se déroule dans la grande halle de La Villette, à la porte de Pantin. Le métro, élément important pour planter un décor urbain y est présent. Un morceau du tunnel parisien a été reconstitué, grandeur nature, avec le concours de la RATP. Il abrite un écran sur lequel sont projetés des extraits de films tournés dans divers métros du monde. Une exposition vivante, qui n'est pas réservée aux seuls cinéphiles.

LES DESSOUS DE LA VILLE
Durée du programme: 15'
Entracte 2'

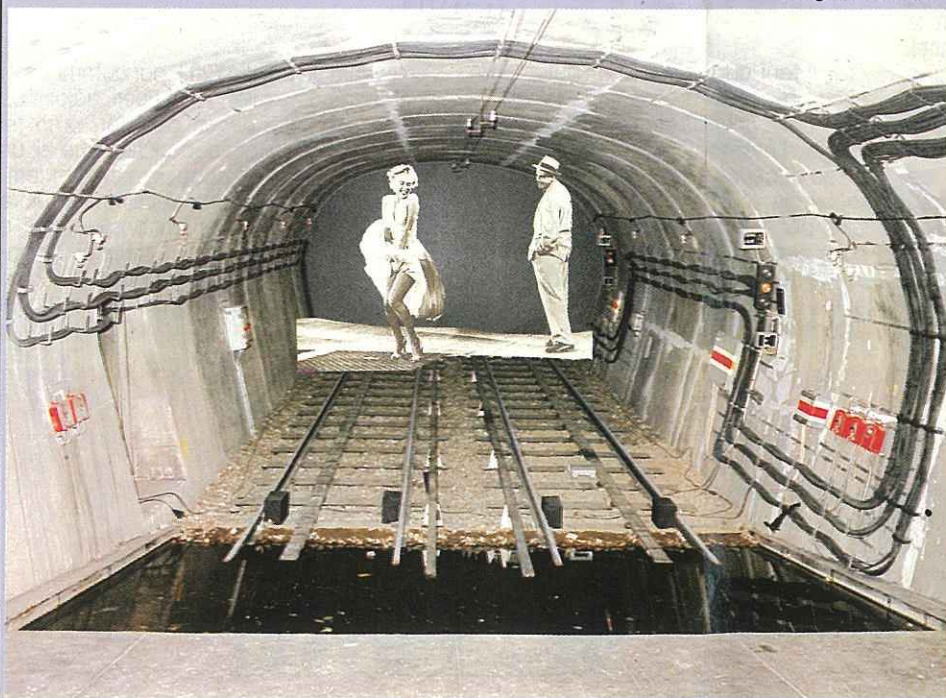
Décor: Atelier Grande Halle
Atelier Norbert Journo
Atelier R.A.T.P.

LES DESSOUS DE LA VILLE
ont été réalisés
avec l'aide de
la R.A.T.P.



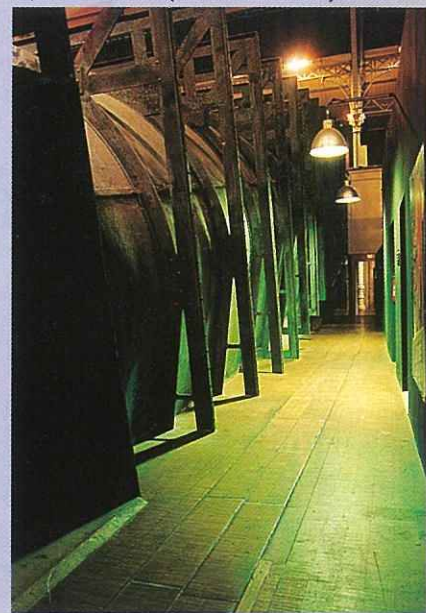
La grande Halle

Photos RATP-Roy



Espace Villette. Cités-Cinés (tunnel extérieur). Décor RATP. L'intérieur du tunnel RATP

Espace Villette (tunnel extérieur).



L'envers du décor

LE RETOUR
DES GRANDS TRAVAUX

Prenez une capitale au bord de l'asphyxie automobile, ajoutez de grosses entreprises du « bâtiment et travaux publics » à la recherche d'un second souffle économique, évoquez « l'impérieuse nécessité de nouvelles infrastructures de transport » : et voilà le tour est joué ! En quelques mois vous assistez, par presse interposée, à une floraison de grands projets.

Au début de l'été, c'étaient les sociétés Cofiroute et Spie-Batignolles qui s'associaient avec la SNCF pour la desserte de l'aéroport d'Orly. Le projet n'a pas abouti, mais la construction des infrastructures de la future ligne VAL représentera un marché « non négligeable » pour l'entreprise qui emportera le morceau.

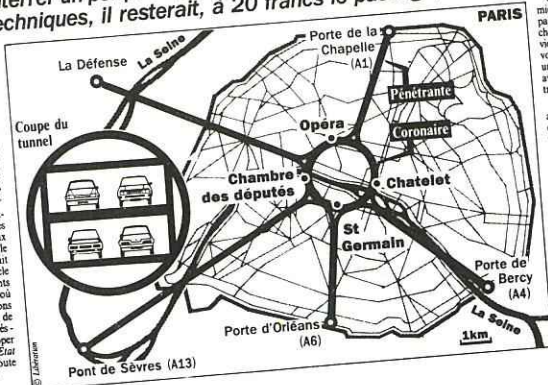
Début décembre, Jean-Louis Giral, président de la fédération nationale des travaux publics, lançait l'idée d'une ligne VAL ceinturant complètement la capitale. Une cinquantaine de kilomètres de long, des correspondances avec la plupart des lignes de métro ou de RER : l'idée est séduisante. Mais dès que l'on regarde de près, on a une furieuse impression de déjà vu ! Petite ceinture sud de Paris, liaison Saint-Denis-Bobigny, liaison La Défense-Ville-neuve-La Garenne : autant d'éléments de rocade figurant ou ayant figuré parmi les projets RATP. Rabouter tous les morceaux, « c'est donner une cohérence qui peut servir la structuration de certaines banlieues et favoriser l'utilisation globale des transports en commun », comme le souligne le dossier de presse présenté à l'appui de l'opération. C'est toutefois faire l'impasse sur les différences de trafic entre les différents points de la rocade. C'est aussi passer sous silence le problème « du site propre ». Car qui dit VAL, dit aussi infrastructures lourdes. (Ce ne sont pas les 25 cm de moins en hauteur et les 40 cm de moins en largeur qui modifient radicalement les choses par rapport à un métro sur pneus classique !) Encore faut-il savoir où faire passer la ligne, à moins de prendre le parti de circuler pour l'essentiel en tunnel. Dans ce cas, la fourchette de 8 à 12 milliards de francs paraît un peu optimiste. Notons simplement que cela serait déjà 4 à 6 fois plus cher que des projets analogues faisant intervenir des transports de surface conventionnels (tramway, autobus en site propre...). Est-ce là le prix à payer pour éviter d'avoir à se poser l'épineuse question de la gestion des déplacements dans le cœur de l'agglomération parisienne ?

PARIS: UN PERIPH'
SOUTERRAIN FAIT SURFACE

On en discute en cercle très fermé à la mairie. Pour résoudre le cauchemar de la circulation, GTM propose d'enterrer un périphérique à cent mètres sous le cœur de Paris. Mais outre les problèmes techniques, il resterait, à 20 francs le passage, à trouver des clients.

Projet Laser. Sous ce nom de code, l'état-major du Premier ministre, de Paris conçoit le plus audacieux des projets urbains de cette fin de siècle : une sorte de boulevard périphérique enterré à cent mètres sous la capitale. Lancée au mois de mars dernier, les réunions préparatoires ne sont pas venues qu'une poignée de directeurs et de chefs de missions, les uns de la ville, les autres de Matignon. De chacun, Jacques Chirac a exigé le secret absolu.

L'affaire démarre au début de l'année lorsque GTM-Entrepose, l'un des grands groupes du Bâtiment et Travaux Publics, sollicite une entente avec le maire de Paris. Le constructeur aurait dans sa manche une solution miracle pour en finir avec les embouteillages chroniques de la ville. A l'heure où d'étude sur la circulation, l'histoire de la ville est-elle si évidente ?



L'opération coûterait au moins 10 milliards de francs

Un projet de métro automatique
autour de Paris

Le projet est un peu dingue, mais séduisant. Construire une ligne automatique de 50 kilomètres autour de Paris, qui permettrait de desservir entre autres toutes les têtes de lignes de métro parisiennes. Ce nouveau ballon d'essai dans le processus de restructuration des transports collectifs en Ile-de-France pourrait faire du bruit.

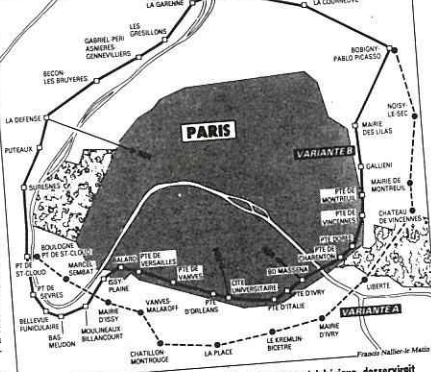
Une nouvelle ceinture autour de Paris, au-delà du périphérique, qui reliait entre elles toutes les têtes de ligne de métro parisiennes et bouleverserait le transport collectif en Ile-de-France. Le projet est énorme : 50 kilomètres de voies ferrées, le fameux Val. Voilà l'idée « un peu folle » avancée par la Fédération nationale des travaux publics (FNTVP) pour rationaliser les liaisons de banlieue à banlieue et les déplacements vers la capitale. « Et bien sûr regagner les carnets de commandes des entreprises de génie civil.

« Ce serait la meilleure nouvelle de l'année », reconnaît-on chez Matra, en se refusant à tout commentaire supplémentaire. Même chose du côté des pouvoirs publics, qui reconnaissent du bout des lèvres avoir eu vent du projet. Son côté n'a d'ailleurs pas encore été établi mais on ne peut pas encore dire qu'il n'est pas d'ores et déjà avancé une estimation sur la base de ce qu'il faut pour les précédents Val installés : 200 millions de francs le kilomètre en moyenne. Cela porterait donc la facture à quelque

10 milliards de francs pour la grande ceinture. Ne nous faisons pas d'illusions à ce sujet, il se passera encore beaucoup de temps avant qu'un tel financement soit monté. D'autant qu'au-delà des considérations financières, les choix stratégiques en matière de transports collectifs dans la région parisienne font toujours l'objet d'âpres batailles techniques, et bien sûr politiques.

On le voit d'ailleurs en ce moment avec l'appel d'offres lancé pour la desserte d'Orly, qui oppose deux poids lourds : Matra et son Val associé à Air Inter d'un côté, la SNCF et Soie-Batignolles de l'autre. Le Conseil économique et social a estimé récemment que « le prolongement de la ligne C du RER (projet SNCF) constitue la solution la plus efficace ». Lobbies depuis des mois en attendant les verdicts du 9 décembre, les opposants au Val jouissent sur le fait qu'il faudrait débarquer ses valises à Antony en descendant du RER pour monter à bord du métro automatique sur 6 kilomètres seulement.

Jean-Louis Giral, le président de la FNTVP, en lui aussi contre, allait même jusqu'à affirmer que ce serait une « erreur coûteuse ». Mais, beau joueur, il a plié le Val dans son projet de grande ceinture. Pour Matra, le succès enregistré aux Etats-Unis et trois contrats enlevés à Toulouse, Bordeaux et Stras-



D'une longueur d'environ 50 kilomètres, ce projet, super-métro périphérique, desservirait toutes les têtes de ligne de métro parisiennes qui se trouvent en banlieue.

« belle » virine » pour l'industrie française du transport, et une respiration importante pour la circulation en Ile-de-France. Mais ce n'est pour le moment qu'un ballon d'essai. On se sou-

LE MATIN

« Il faut adapter Paris à l'automobile » disait un ancien président de la République. C'est peut-être cette réflexion qui a inspiré l'état-major de GTM-Entrepose lorsqu'a germé l'idée d'un périphérique souterrain sous le cœur de la capitale. Cinq pénétrantes branchées sur un coronaire circulaire. Le tout à cent mètres de profondeur avec seulement ici ou là quelques discrètes (sic) trémies d'accès. Quant au financement, il se ferait au

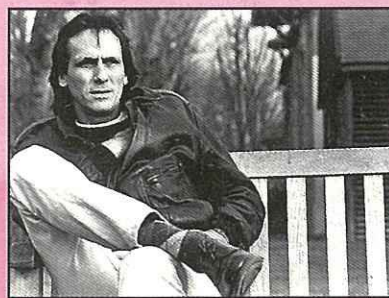
moyen d'un péage (20 F par automobile). Interrogé à ce sujet, Jean Tiberi, adjoint au maire de Paris, devait déclarer : « un tel projet ne pourrait déboucher que si un certain nombre de conditions étaient remplies : environnement, sécurité, équilibre financier. Il faut également s'assurer que le projet n'amènera pas un flot supplémentaire de voitures dans la capitale ». Mais alors, on se demande à quoi servirait un tel projet !

GALA'VIL

Philippe Lavil est l'invité vedette du Gala de la Mutuelle des agents de la RATP le 5 mars à la Mutualité.

Renseignements et réservations au 42.57.56.39. (25639).

Navette d'autobus depuis le 193, rue de Bercy (parc).



PASSY PASSE A BOURDON

Photo RATP - Marguerite



Depuis le début décembre, le viaduc de Passy pièce maîtresse de l'ancienne maquette d'instruction du réseau ferré (voir ELL n° 106, p. 26), est installé dans une

des salles du poste de commande centralisée (PCC) du métro, boulevard Bourdon. Il remplace l'ex-PCC de la ligne B du RER, aujourd'hui à Donfert. Longue d'une quinzaine de mètres, cette fidèle reproduction au 1/32 avait été spécialement réalisée pour l'Exposition internationale de Paris en 1937. Un demi-siècle plus tard, cette pièce retrouve sa fonction première et devient une des « attractions » du PCC. Quant aux 180 mètres restant de l'ancienne maquette, ils sont entreposés dans l'attente d'un éventuel acquéreur. A moins qu'un jour la Régie se décide à les utiliser comme élément d'animation dans une station du métro ou du RER, afin d'expliquer à son public les bases de son métier de transporteur. Habitude par ailleurs courante dans d'autres pays, pourtant pas très loin du nôtre !

LE RETOUR DU T 109

Photo RATP - Marguerite



Après plus de quatre ans et demi d'absence, le tracteur T 109 a regagné son « port d'attache » à Massy-Palaiseau, le 8 janvier dernier. Cet engin, qui sert habituellement à remorquer des trains de travaux sur la ligne B du RER, a été utilisé pour réaliser des mesures de bruit au passage des appareils de voie. Effectuées conjointement par le service de la voie RATP et la société alsacienne Socader, ces mesures s'inscrivent dans des recherches visant à mettre au point des appareils de voie les plus silencieux possible. Une initiative qu'apprécieront sans doute tous les riverains des lignes RER.

Le T 109 est revenu de la banlieue de Strasbourg par la route, à la vitesse de 30 kilomètres à l'heure. Un convoi exceptionnel qui n'est pas passé inaperçu !

METTEZ LES VOILES À BERCY

Le vendredi 4 mars 1988, le Navi Club de la RATP tiendra son assemblée générale à partir de 17 heures, au restaurant d'entreprise de Bercy.

Cette rencontre sera suivie, à partir de 20 h, d'une soirée dansante organisée autour d'un buffet campagnard. Au cours de cette soirée, les activités du Navi Club

pour 1988 vous seront dévoilées. On parle d'une croisière entre la Bretagne et Saint-Raphaël en passant par Gibraltar. Mais mystère...

Si la mer et si l'aventure vous tentent, réservez votre soirée du 4 mars prochain. Renseignements et inscriptions auprès du Navi Club RATP, 18, rue de Naples, 75008 Paris.



DES ENFANTS « BOA » D'ADMIRATION

Les enfants de CM2 de l'école Delambre (dans le 14^e arrondissement), n'ont eu d'yeux que pour lui lors de la visite des ateliers de Vaugirard organisée à leur intention. Ils en avaient déjà entendu parler, il est vrai, par les attachés commerciaux de la ligne 12 venus, dans leur école leur présenter la RATP.

Aussi, lorsqu'on leur proposa, selon une idée d'Anne-Marie Dauvergne, agent de station à Sèvres-Babylone, de réaliser des dessins sur le thème de la RATP, le métro « boa », fut-il leur principale source d'inspiration.

Et c'est ainsi que l'on vit, grâce à l'imagination débordante des enfants, des « boas » de toutes couleurs envahir la station Notre-Dame-des-Champs, lors d'une exposition présentant leurs dessins du 10 au 16 décembre.

La clientèle de demain est d'ores et déjà conquise par le métro de l'an 2000.



Photo RATP-Minoli



ENCORE BERCY

Depuis mai 1987 le service de l'informatique organise la visite du centre de Bercy (ELL n°s 100 et 101) pour les utilisateurs de terminaux.

Plus de 450 visiteurs l'an dernier.

En tête du palmarès la direction financière (115), suivie des services juridiques (90), du personnel (90), du génie civil (50), des services techniques (45) et du réseau routier (40). L'invitation 88 s'adresse donc particulièrement aux utilisateurs du réseau ferré (2 visiteurs en 87) et des approvisionnements (1).

Les visites durent 1 heure, tous les mardis à 15 h 30 (inscription poste : 23 993).

Déroulement :

1) **Exposé** (durée 20 mn.)

- Le service de l'informatique ;
- La production.
 - Ouverture du centre ;
 - Les indicateurs de production ;
 - Les moyens
 - Les sécurités
 - Le circuit de production ;
 - Evolutions en cours.

2) **Visite des installations** (durée 40 mn.)

- La salle des ordinateurs ;
- Les imprimantes à laser ;
- L'édition sur microfiches ;
- Le traitement du courrier ;
- Le façonnage et la lecture optique ;
- Les moyens de mesure des performances (métrologie des systèmes et du télétraitement).

SAINT-QUENTIN EN YVELINES : BUS DES VILLES ET BUS DES CHAMPS

Courant décembre, la Régie a créé deux nouvelles dessertes autobus à Saint-Quentin-en-Yvelines. La ligne 410 a été prolongée dans Guyancourt de manière à desservir l'immeuble « Challenger », le nouveau siège social de la société Bouygues. Au même moment, une liaison directe (ligne 464) Saint-Quentin-en-Yvelines (RER) Saint-Rémy-lès-Chevreuses (RER) voyait le jour. Cette ligne au long cours (près de 20 kilomètres) était projetée depuis longtemps. Élément important des liaisons avec la ville nouvelle, elle traverse néanmoins des communes dont beaucoup ont encore un caractère rural.

En 1987, le trafic des autobus de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines avoisinait 6,4 millions de voyages. Les recettes du trafic ont couvert les dépenses d'exploitation. D'excellents résultats, analogues à ceux obtenus l'année dernière à Cergy et... à Evry !

COMMUNIQUEONS

ANNICK OGER-STEFANINK
PRÉFACE DE PIERRE SALINGER

LA COMMUNICATION C'EST COMME LE CHINOIS, CELA S'APPREND

MANUEL CONTEMPORAIN DE COMMUNICATION

RIVAGES/ Les Echos

« La communication c'est comme le chinois, cela s'apprend ». Derrière ce titre-fleuve, les petits ruisseaux qui peuvent contribuer à mieux communiquer. Annick Oger-Stefanink est chargée de cours au Centre de perfectionnement technique et administratif de la RATP. Ses conseils visent tous azimuts et sont « Bons à connaître ». C'est le B.A.BA de ce qu'il ne faut pas faire, plus que d'imparables solutions. Ça n'est déjà pas rien ! Visant à la fois la mère de famille, le syndicaliste et les professions libérales, c'est un peu un exercice de tir sur cibles mouvantes. Pour tous ceux qui, sans vouloir parler chinois, veulent réviser l'alphabet. Editions Rivage — Les Échos. 89 F.

MÉTROLYMPIQUE

Les XXIV^e Jeux Olympiques viennent d'être proclamés ouverts : non pas à Séoul, en Corée, où ils se dérouleront du 17 septembre au 2 octobre prochain, mais dans le métro.

Du 19 au 23 janvier, 500 athlètes français présélectionnés ont en effet présenté leur discipline au public, démonstrations et séances d'initiation à l'appui.

Athlétisme, judo, karaté, haltérophilie, lutte, escrime, équitation... Dix neuf fédé-

rations françaises participaient à cette rencontre dans 6 stations : Auber, Miro-mesnil, Saint-Augustin, Gare de Lyon, Gare du Nord et La Défense.

Et chaque après-midi, sportifs ou simples curieux se retrouvaient dans la salle des échanges d'Auber où avait été reconstitué, pour la circonstance, par l'atelier de moulage du musée du Louvre, le stade antique d'Olympie.

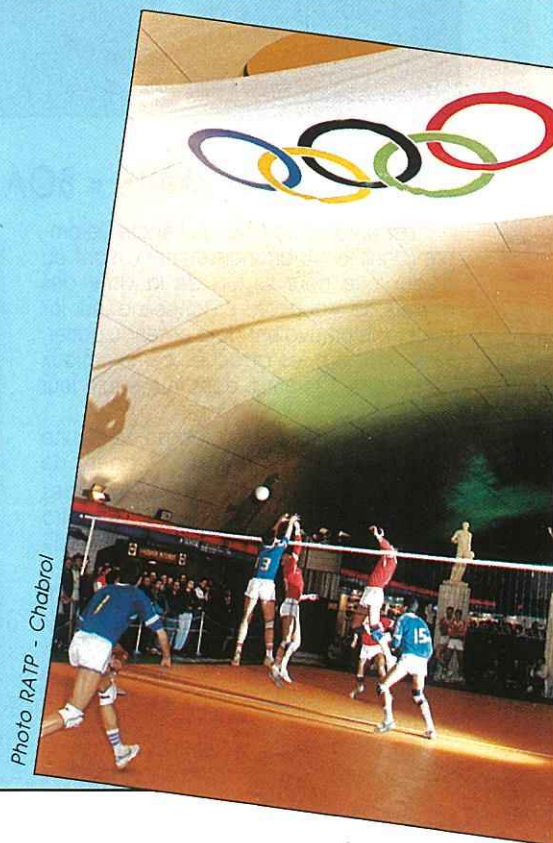
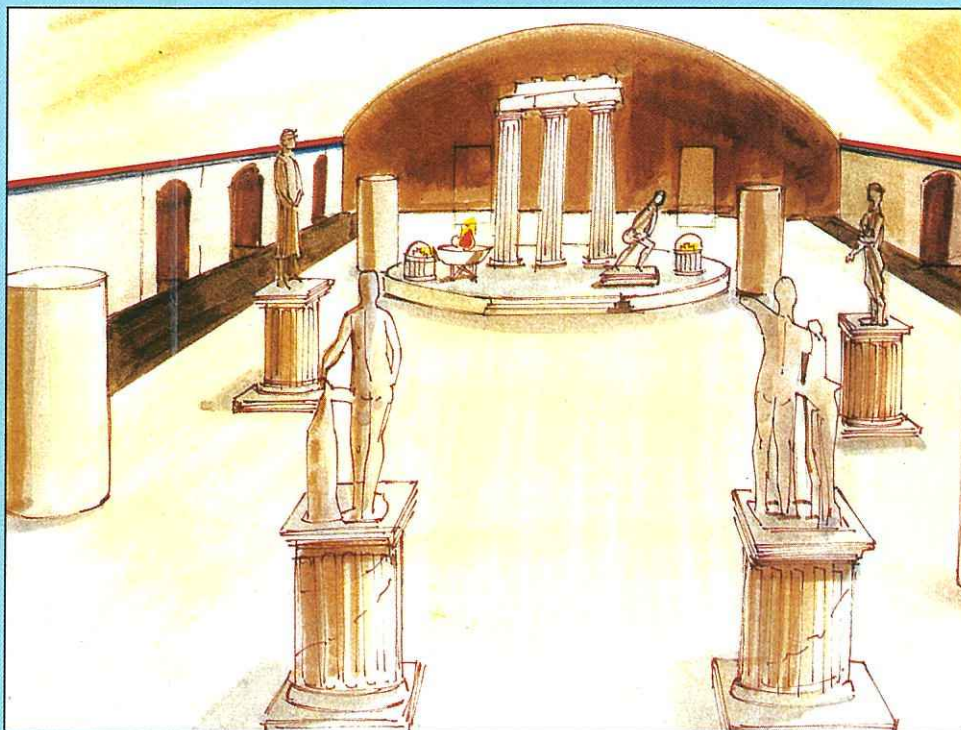


Photo RATP - Chabrol

Photo RATP - Marguerite

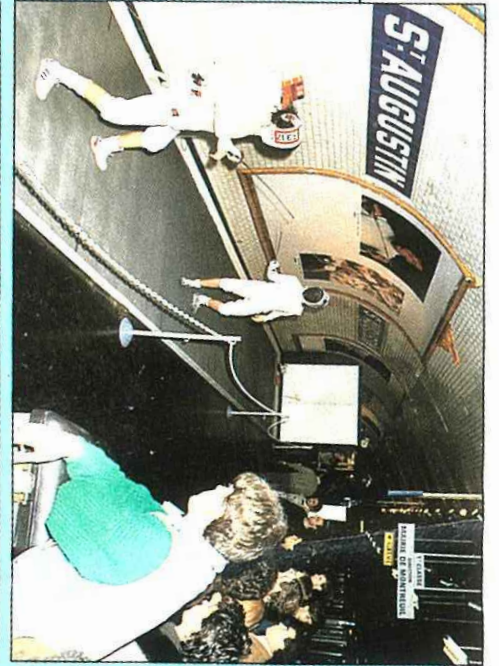


Photo RATP - Chabrol



Photo RATP - Chabrol



Photo RATP - Roy

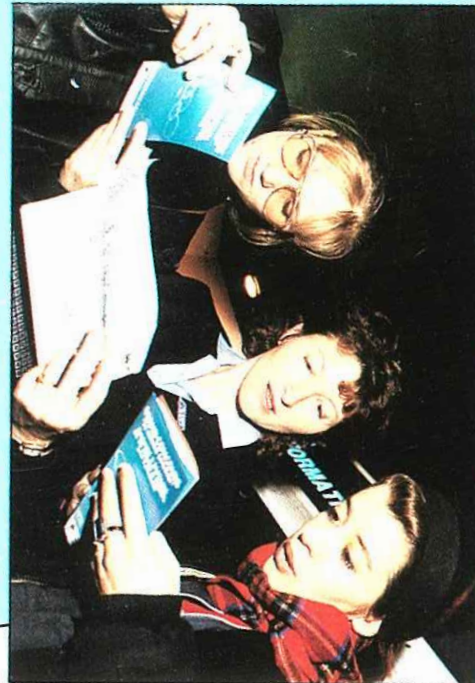


Photo RATP - Chabrol



Photo RATP - Dumax



Photo RATP - Roy

LA POSTE

the



the

the

AIR-FRANCE

the

the

the

