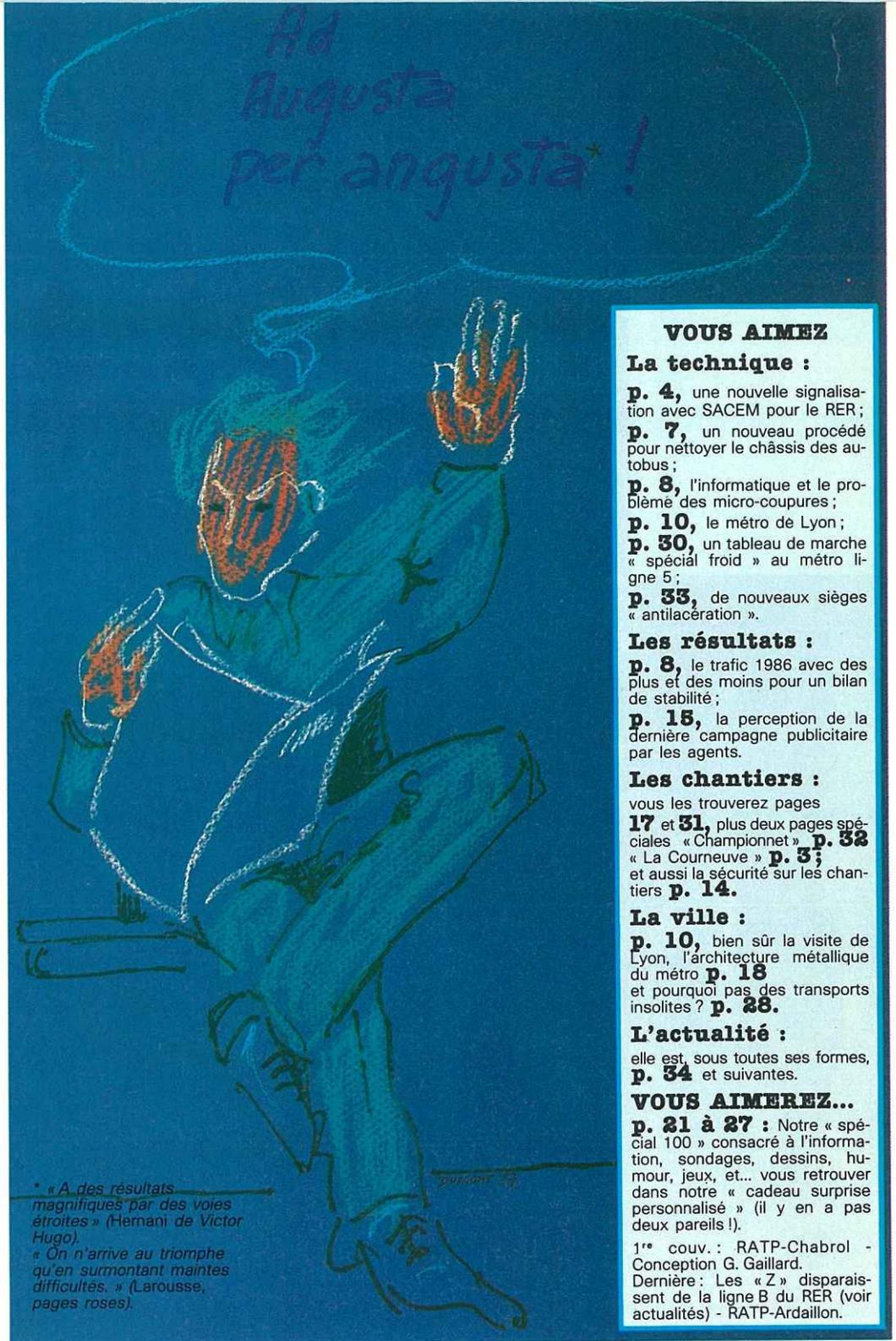


ENTRE LES LIGNES

RATP



Numéro spécial anniversaire



* « A des résultats magnifiques par des voies étroites » (Hernani de Victor Hugo).
« On n'arrive au triomphe qu'en surmontant maintes difficultés. » (Larousse, pages roses).

VOUS AIMEZ

La technique :

- p. 4**, une nouvelle signalisation avec SACEM pour le RER ;
- p. 7**, un nouveau procédé pour nettoyer le châssis des autobus ;
- p. 8**, l'informatique et le problème des micro-coupures ;
- p. 10**, le métro de Lyon ;
- p. 30**, un tableau de marche « spécial froid » au métro ligne 5 ;
- p. 33**, de nouveaux sièges « antilacération ».

Les résultats :

- p. 8**, le trafic 1986 avec des plus et des moins pour un bilan de stabilité ;
- p. 15**, la perception de la dernière campagne publicitaire par les agents.

Les chantiers :

- vous les trouverez pages **17** et **31**, plus deux pages spéciales « Championnet » **p. 32** « La Courneuve » **p. 3** ; et aussi la sécurité sur les chantiers **p. 14**.

La ville :

- p. 10**, bien sûr la visite de Lyon, l'architecture métallique du métro **p. 18** et pourquoi pas des transports insolites ? **p. 28**.

L'actualité :

- elle est, sous toutes ses formes, **p. 34** et suivantes.

VOUS AIMEREZ...

- p. 21 à 27** : Notre « spécial 100 » consacré à l'information, sondages, dessins, humour, jeux, et... vous retrouverez dans notre « cadeau surprise personnalisé » (il y en a pas deux pareils !).

1^{re} couv. : RATP-Chabrol - Conception G. Gaillard.
Dernière : Les « Z » disparaissent de la ligne B du RER (voir actualités) - RATP-Ardaillon.

entre les lignes

JOURNAL D'INFORMATION DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.
Rédaction : Sylvie Fréchar, Simone
Feignier, Jacques Marion, Pascal
Bègue.

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

Maquette : Triangle Création.
Conception et réalisation cadeau :
P. Print.

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

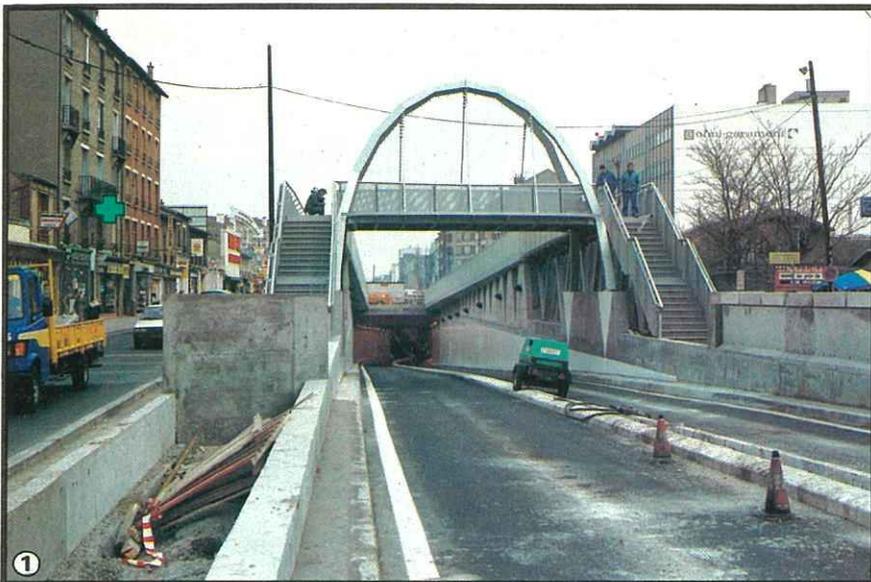
Photographies : N-Audiovisuel,
P. Michaud.
Centre de Production Audiovisuel
C. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,
G. Dumax, G. Gaillard,
M. Marguerite, R. Minoli, R. Roy,
H. Thibault.



Membre de l'Union des
journaux et journalistes
d'entreprise de France
(UJJEF).

Ont collaboré à ce numéro :
Marc André, Colette Delliou,
Jean-Claude Dorgère, Marc Dumont,
Michel Ellenbeger, Jean-Marcel Lèbre
et Gérard Luche.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre
les lignes* n'engagent que la res-
ponsabilité de leurs auteurs. Les in-
terviews de personnalités apparte-
nant à des organismes extérieurs ne
sauraient engager la RATP.



6 La ligne 7 de métro continue sa pénétration en banlieue. La station La Courneuve - Quatre Routes - place du 8 Mai 1945 sera inaugurée le 6 mai.

MAI :

LA COURNEUVE



L'aventure avait commencé au Sud en 1946 (Porte d'Ivry - Mairie d'Ivry) puis attendu 1982 pour bifurquer à Maison-Blanche en direction de Kremlin-Bicêtre, et enfin 1985 pour rallier Villejuif Louis-Aragon. Au Nord c'est en 1979 que la ligne fait ses premiers pas de la Porte de la Villette jusqu'au Fort d'Aubervilliers. Ça n'était qu'une étape d'un schéma de principe (1975) prévoyant déjà le prolongement à La Courneuve. Ce nouveau terminus, qui ménage la possibilité d'un prolongement ultérieur au Bourget, fait partie des gares (RATP et SNCF) qui se trouvent sur la rocade Bobigny-

Saint Denis pour laquelle un transport en site propre de surface est prévu. Les travaux ont été réalisés sur une longueur de 1 205 mètres, dont 877 pour l'interstation Fort d'Aubervilliers - La Courneuve. 14 positions de garage sont prévues et 69 trains de type MF 77 seront nécessaires à l'exploitation de la ligne 7 pour 380 départs quotidiens. La prévision de trafic est de 2 650 voyageurs sortants à l'heure de pointe du soir. ELL vous présentera ce prolongement et les modifications au trafic du réseau routier prochainement.

Jacques MARION

1. Passage souterrain à gabarit normal en direction du Bourget et passerelle piétons au carrefour des « 4 routes » à La Courneuve (RN2).

2. Vue des quais et de la voie pendant les travaux (septembre 1986) dans la station du 8 Mai.

3. Le futur poste de manœuvre local ou « Local du départ ».

Photos N.Audiovisuel

Au printemps, 47 trains de la ligne A seront équipés du SACEM. Le système doit permettre de réduire à 2 minutes l'intervalle entre deux trains sur le tronçon central de la ligne.

Signalisation ligne A

SACEM*

ENTRE EN ACTION



Ce n'est qu'un début. Dans 6 mois, au moment de la mise en service de l'interconnexion avec la ligne SNCF de Cergy-Pontoise, tous les trains de la A circuleront avec l'aide de ce système sur le tronçon central de la ligne. C'est-à-dire entre Fontenay-sous-Bois et Val de Fontenay à l'est, Nanterre-Préfecture à l'ouest.

Une ligne presque trop fréquentée

La ligne A est, depuis plusieurs années, la plus chargée du réseau. Dans le sens le plus chargé, elle assure à l'heure de pointe le transport de près de 50 000 voyageurs. Et l'on prévoit un chiffre plus important encore pour les prochaines années. Or, la cadence des trains ne permet pas de transporter dans de bonnes conditions de confort un aussi grand nombre de personnes.

Pour augmenter l'offre de transport, la réduction à 2 minutes de l'intervalle entre

deux trains a été envisagée. Si les trains ne restent que 50 secondes dans les gares importantes, 30 trains par heure peuvent circuler (soit une augmentation de 25 % de la capacité de la ligne).

Avec la signalisation habituelle en service sur le RER, ces « performances » étaient impossibles en garantissant la sécurité des voyageurs et du personnel. Il fallait imaginer un nouveau système, le SACEM.

Vitesse sous surveillance signalisation en cabine

Ce sont les deux principales caractéristiques du système.

En fonction de la configuration de la ligne et de la position du précédent train, la vitesse maximum autorisée est affichée en permanence. Une survitesse de plus de 5 km/heure entraîne aussitôt le freinage d'urgence qui immobilise le train.

L'approche des trains équipés du SACEM provoque l'extinction de la signalisation classique tandis qu'à ses côtés une « croix de Saint-André » blanche (voir photo) s'allume, montrant ainsi au conducteur que le système fonctionne.

SACEM, c'est cher ?

Si l'on veut vous faire une réponse de Normand, on vous dira que c'était la moins chère des solutions envisagées pour la ligne A, ou encore que le système n'est pas cher pour les performances qu'il propose.

Plus précisément, il en a coûté 450 MF - 180 MF pour l'installation du seul système (signalisation cabine, calculateur, équipement des voies, installation des signaux...). Tout le reste soit 270 MF a été consacré à la « mise à niveau » du matériel MS 61 qui, comme son millésime l'indique, a 25 ans environ. Il a surtout fallu rendre plus performant son système de freinage.

* SACEM : Système d'aide à la conduite à l'exploitation et à la maintenance.



De gauche à droite.

Signalisation éteinte, croix de Saint-André allumée, SACEM fonctionne.

Dans ce cas, la vitesse maximale autorisée est de 70 km/h.

Photos RATP-CPA

La signalisation en cabine (voir photo) fournit alors des informations plus précises que la signalisation classique.

Par ailleurs, le SACEM est équipé d'un dispositif d'aide à la maintenance qui détecte, en cas de besoin, et précise la nature des pannes. Enfin, mais c'est pour un peu plus tard, un système de régulation du trafic permettra, après un incident, de répartir au mieux l'intervalle des trains suivants.

Vérifications encore et toujours

Au cours des 6 prochains mois, tous les trains de la A seront pourvus du SACEM. Les gares seront équipées de « calculateurs » surveillant chacun un tronçon de ligne, les rails assureront la transmission des informations sol/trains. Cela représente un important travail pour de nombreux services de la RATP. Un investissement en matériel ainsi que pour la formation du personnel, notamment des conducteurs. Même si ce n'est pas

indispensable aux heures creuses, le système fonctionnera en permanence.

Travail aussi pour les 3 partenaires de la RATP du groupement ECORAIL (MATRA, ALSTHOM-MTE et la CSEE). Planning très tendu mais, jusqu'à présent, les délais ont été tenus.

Responsables des équipements livrés, les constructeurs ont procédé aux contrôles nécessaires. Mais, comme il est de règle pour les équipements de sécurité, la RATP a également déroulé les siens, indépendants, en laboratoire et sur des sites d'essais. A la direction des équipements électriques, Christian Galivel nous explique : « ... Les essais à bord d'un train durent depuis 3 ans. Avec des prototypes tout d'abord, testés sur une base d'essais entre Torcy et Noisiel, puis avec des équipements de pré-série testés entre Fontenay-sous-Bois et Vincennes. Maintenant nous procédons aux dernières vérifications des logiciels. SACEM en comporte beaucoup. Comme pour tout nouveau système, il y a toujours des

risques d'imperfections. Au cours de ces derniers mois nous avons donc développé et mis en œuvre des méthodes de validation des logiciels. Il y aura sans doute encore des imperfections qui apparaîtront dans les premiers mois d'exploitation. Notre objectif aujourd'hui est qu'elles ne soient jamais nuisibles à la sécurité des voyageurs ou des agents... »

Quand vous saurez que SACEM est, pour la RATP et plus généralement l'industrie française, une bonne carte de visite, vous saurez (presque) tout du système.

Il sera mis en service prochainement sur la ligne C (SNCF) du RER. Les projets Aramis, MAGGALY à Lyon (voir article dans ce numéro) s'en sont inspirés. L'Angleterre a déjà commandé au groupement ECORAIL plusieurs prototypes. Elle envisage aujourd'hui de moderniser la Central-line du métro de Londres.

Il paraît même que les Chinois, Mexicains et Vénézuéliens se penchent aussi sur son berceau.

Sylvie FRECHARD

Une signalisation en cabine, pourquoi ?

En signalisation « classique » sur le RER, on prévoit entre deux signaux successifs une distance suffisante pour s'arrêter au deuxième signal, si le premier est à l'avertissement. Compte tenu du profil de la voie, ou de l'espacement des trains le freinage peut être réparti sur 2 cantons avec une indication supplémentaire, le feu jaune clignotant.

Pour rapprocher à 2 minutes les trains, il faudrait multiplier le nombre de cantons tout comme l'aspect des signaux. La signalisation en cabine constitue alors la meilleure solution. Elle fournit au conducteur des informations permanentes de vitesse et d'espacement entre les trains qui circulent dans la zone équipée du SACEM.

**MALGRÉ
DES CONDITIONS
DÉFAVORABLES**

TRAFIC 86 = STABLE



La Préfecture de région a recensé, pour 1985, 19,2 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France. En quelques années, la part des déplacements en voiture est passée de 54 à 60 %. 11 % de la population ne se déplace pratiquement jamais. 66 % des ménages disposent d'au moins une voiture.

Photo RATP-Chabrol

Vague de froid en février, menaces d'attentats en juin et septembre, moins de touristes l'été, grèves en décembre, pas d'ouverture de nouvelles lignes : malgré ces conditions défavorables cumulées, le trafic 1986 de la RATP est resté stable. Corrigés de l'effet des grèves, les chiffres donnent une progression générale de 0,8 %. Une évolution plus favorable au routier qu'au ferré.

Bus banlieue + 2,9 %, bus Paris + 2,6 %, RER + 1,6 %, métro - 0,8 %. Il faudra attendre les chiffres de 1987 pour savoir si ces résultats relèvent de phénomènes durables ou conjoncturels.

Depuis plusieurs années, en effet, le trafic progressait de 1,5 à 2 % par an c'est-à-dire de 30 à 45 millions de voyages supplémentaires. Ils montraient une forte progression du RER, une évolution positive des bus banlieue et du métro et un tassement des bus Paris.

La conjoncture, en 1986, est une accumulation de difficultés. Une vague de froid qui a notamment perturbé le trafic des lignes du RER. Des menaces d'attentats et des alertes à la bombe qui ont abouti à une moindre fréquentation* du centre de Paris (évaluée à 4 millions de voyages) et à une diminution du nombre des touristes (-10 millions de voyages). Les grèves de fin d'année sur le métro (-24,6 millions de voyages) dont une part s'est reportée sur le réseau routier.

Enfin, après une année 1985 qui avait connu plusieurs prolongements de métro et restructurations du réseau d'autobus (Bobigny, Vil-

COMPLÉMENTARITÉ : ÇA MARCHE

1986 est le premier exercice d'exploitation complet pour juger les effets des prolongements de métro à Bobigny (l 5) et Villejuif (l 7) et des restructurations de lignes d'autobus. Pour le métro, le trafic de la ligne 5 est le seul à augmenter (+ 1,3 %)*, certaines lignes connaissant une baisse de 3 %. Le trafic autobus des lignes concernées à Bobigny croît de 1,5 % et de 1,9 % à Villejuif.

Pour Paris, on note pour la première fois des progrès supérieurs à la moyenne sur des lignes d'autobus en concurrence directe avec le métro et le RER : lignes de Châtelet + 4,5 %, Bastille + 4 %, Gare de l'Est + 3,6 % (- 0,9 au métro), Gare de Lyon + 3,5 % (+ 2,9 au métro).

* Pour le premier semestre 1986 la progression était de + 3,07 % sur la ligne 5 et 1,09 sur la 7.

RÉSULTATS 1986 (corrigés de l'effet des grèves)

Métro	1 183	- 0,8
RER	295	+ 1,6
Ensemble ferré	1 478	- 0,3
Bus Paris	321	+ 2,6
Bus banlieue	450	+ 2,9
Ensemble bus	771	+ 2,8
Total trafic*	2 280	+ 0,8

* Y compris funiculaire, lignes affrétées, services touristiques.

lejuif) une année 1986 sans offre nouvelle significative.

Dans ces conditions, corrigée de l'effet des grèves, l'augmentation de 0,8 % du trafic est jugée assez po-

sitive par les responsables commerciaux.

Jacques MARION

* Après la vague d'attentats de septembre, le métro enregistrait une baisse de trafic de 3 % et le RER A 10 %.



Au dépôt d'Asnières, comme dans tous les dépôts du routier, les autobus sont lavés par une machine automatique. Ce n'est pas une nouveauté pour les caisses ; par contre, pour les châssis, c'est une première.

La nouvelle machine installée depuis le mois de novembre 1986 à « Asnières » lave désormais « SC 10 » et « Masters » de fond en comble et même en dessous.

(Photos RATP-Marguerite)

POUR DES DESSOUS PLUS PROPRES



Le lavage automatique des autobus, tout le monde connaît : une machine similaire existe pour les voitures particulières. L'autobus entre dans l'aire de lavage, d'imposantes brosses latérales et une brosse de toit entrent en action et, quelques instants plus tard, le véhicule ressort, propre comme un sou neuf.

Une partie du véhicule échappe cependant à la célérité de la machine à laver : le châssis, le dessous de la caisse. Son entretien dépend d'une tout autre opération : en effet, l'autobus doit être placé sur une fosse de lavage. Un agent en assure le nettoyage avec une lance à eau sous haute pression, équipé bien entendu d'une protection spéciale semblable à celle utilisée pour les travaux de peinture. Les conditions de travail sont pénibles et le temps de lavage long, environ 30 minutes par véhicule.

5 programmes de lavage

C'est au dépôt d'Asnières qu'a été installée, en novembre 1986, la

première machine à laver automatique pour châssis. Elle est intégrée à la machine à laver les caisses mais les deux opérations (extérieur et châssis) sont effectuées séparément.

Il est 9 heures au dépôt d'Asnières, qui est relativement calme à cette heure-là ; mais déjà, une voiture se présente devant l'aire de lavage. Au sol, deux rails disposés longitudinalement par rapport à l'autobus, sur lesquels circule un chariot armé d'un bras oscillant ; ce dernier projette cinq jets d'eau à très haute pression : c'est la nouvelle machine, la « Chassijet 2000 » fabriquée par la société SEFAC.

Le travail de l'agent consiste désormais à sélectionner sur le tableau de commande le programme souhaité et à surveiller le fonctionnement de la machine. Ce sont les agents du dépôt d'Asnières qui ont eux-mêmes composé cinq programmes (sur les 99 possibles) ; lavage complet des SC 10, des Masters, lavage seul du pont arrière, de la boîte de vitesses ou

du moteur. Le programme le plus utilisé est bien sûr, le lavage complet des voitures d'une durée de dix minutes environ par bus.

Même les articulés

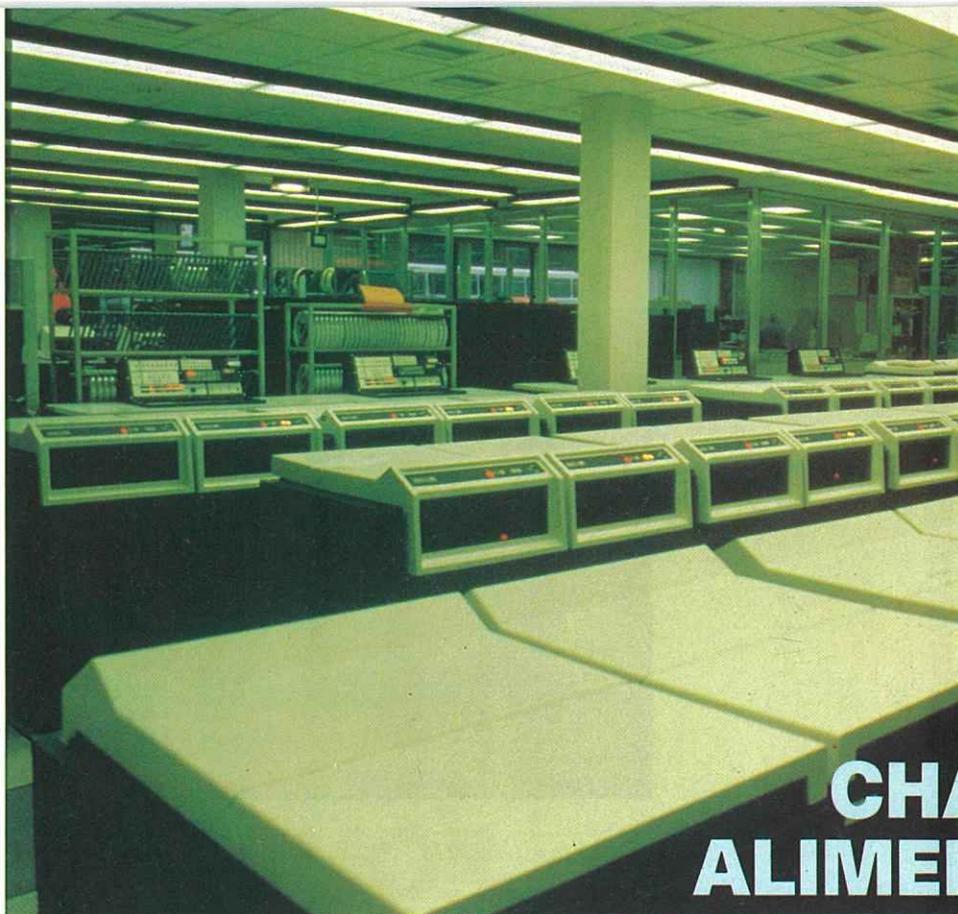
Chaque véhicule subit ainsi toutes les huit semaines, lors de la grande visite d'entretien, un nettoyage complet - caisse et châssis - (les extérieurs des bus étant lavés plus souvent que les châssis). Au dépôt d'Asnières on paraît satisfait de la « petite dernière ».

La mécanisation du lavage des châssis d'autobus est appelée à s'étendre à l'ensemble des dépôts du réseau routier. D'ores et déjà, dès sa mise en service en octobre prochain, le dépôt Belliard devrait être équipé d'un « Chassijet 2000 ». Il sera simplement de plus grande dimension puisque « Belliard » abritera les autobus articulés.

Simone FEIGNIER

Les ordinateurs digéraient mal les coupures dans leurs menus

En 36 heures le service des équipements électriques a installé des « onduleurs » à la place des « groupes tournants » qui équipaient depuis l'origine le site informatique de Bercy*. Cette mise à niveau devrait éviter de nombreuses pannes et permettre des gains de fiabilité.



①

INFORMATIQUE ET SÉCURITÉ

Quand on pense « informatique et sécurité » plusieurs idées viennent assez spontanément : protéger les locaux du vol, de l'incendie, protéger les fichiers du piratage ou de la malveillance. On pense ensuite, éventuellement, aux problèmes de climatisation, d'humidité voire... d'attentat. Il en est une autre, plus quotidienne, plus insidieuse : la panne d'électricité.

A Bercy, au site central informatique, on s'est assez bien protégé des premiers risques mais, jusqu'à janvier 1987, assez mal des risques liés à l'alimentation électrique. Dans les six derniers mois de 86, pas moins de 70 coupures d'alimentation ont interrompu les ordinateurs. Il ne faut pas penser aux grèves ou à la rupture accidentelle d'un des deux câbles qui alimentent de manière indépendante l'ensemble des installations. Il s'agit

* ELL vous présentera prochainement cet équipement dont dépendront bientôt 2 000 terminaux.

« LE COÛT DE LA PANNE »

Plus les différents services s'informatisent plus la panne prend de l'importance. De la simple gêne au risque d'erreur, jusqu'au coût financier :

– simple gêne générale qui peut avoir des effets plus graves au niveau individuel : un retard du virement de la paye. Il faut au moins cinq heures pour le réaliser, mais tout arrêt oblige à de longs travaux de redémarrage ;

– risque de retards quand il s'agit de gérer des stocks (parc central de rechange) ou d'introduire des éléments nouveaux (gestion des carrières) ;

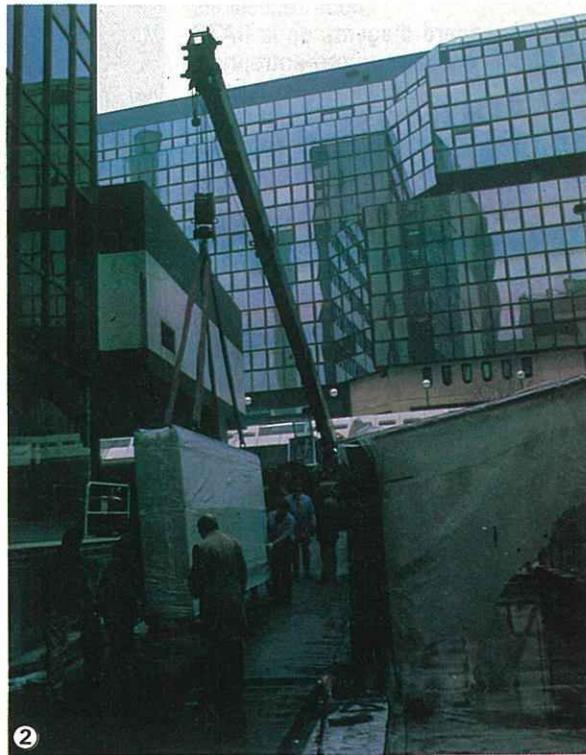
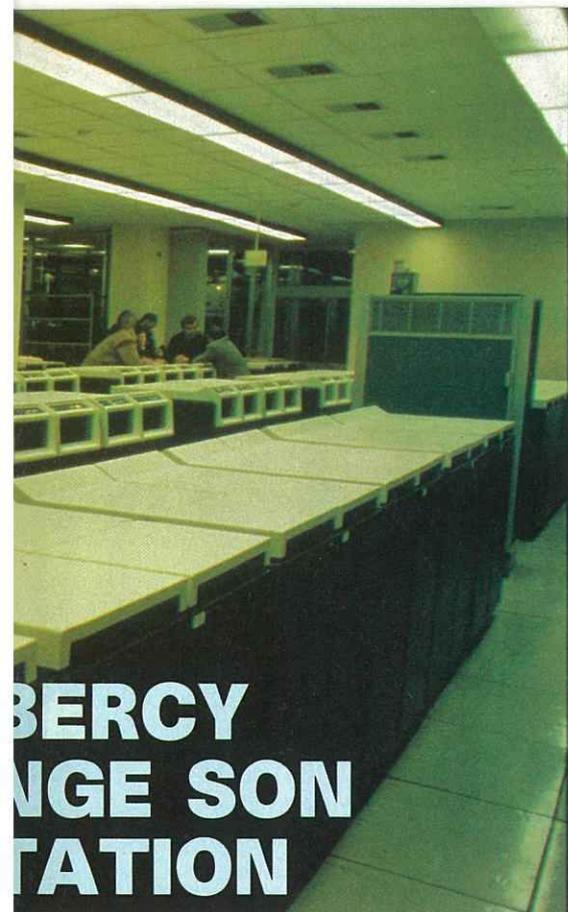
– risque financier, dans des applications comme les contraventions à recouvrer (12 000 introductions par semaine), ou la gestion des cartes intégrales.

Pour limiter les conséquences de pannes éventuelles – électriques ou non – les fichiers sont sauvegardés – copiés – quotidiennement pour certains ou hebdomadairement.

de toute micro-coupe de l'ordre du tiers de seconde. Ce devrait être désormais un risque inexistant : les « convertisseurs tournants », incapables d'absorber certaines coupures, ont été remplacés par des « onduleurs » à déclenchement électronique. Ces appareils permettent d'amortir une coupure d'alimentation pendant une dizaine de minutes, laissant aux exploitants le temps de prendre des mesures si la panne risque de durer.

Ce n'est pas une découverte technologique récente qui est à l'origine du changement : les « onduleurs » équipent de très nombreux si-

BERCY CHANGE SON TATION



1 - Groupes tournants prêts à l'évacuation à Bercy.

2 - 50 techniciens du matériel lourd, pour une course de vitesse en terrain difficile.

3 - Les nouvelles armoires en cours de branchement (ici à Bourdon).

Photos RATP : TE audiovisuel

tes ne supportant pas la panne. Mais l'opération coûtait très cher, jusqu'au moment où le « coût de la panne », est devenu beaucoup plus cher encore (voir encadré). Cette évolution est bien sûr due à l'augmentation permanente des opérations informatisées traitées ou exécutées en liaison avec le système central.

Avec bientôt 2 000 terminaux, 100 micro et 50 mini-ordinateurs connectés, les responsables de l'informatique ont considéré qu'ils ne pouvaient plus s'autoriser ce type de panne à l'avenir. D'ailleurs, fin 87, un second site informatique sera installé – avec des onduleurs – à Championnet pour limiter encore les risques d'indisponibilité qui bloqueraient de nombreux services. Nous en reparlerons.



« MÉCANIQUE ONDULATOIRE »

S'il est difficile de parler simplement des technologies électriques mises en place par le service TE pour le service de l'informatique, on peut simplifier au moins le résultat : stabilisation du courant alternatif utile aux ordinateurs (50 ou 60 hertz selon le modèle) et relais immédiat, comme une batterie, en cas de panne, après transformation.

L'installation peut prendre plusieurs formes mais relève toujours de la performance.

A Bercy, tout s'est passé pendant le week-end des 24 et 25 janvier en coupant l'alimentation électrique. Une

cinquantaine de techniciens mobilisés pour débarquer le nouveau matériel grâce à une grue, retirer les anciens convertisseurs (1,8 tonne), débrancher, rebrancher et tester les câbles, installer les onduleurs. En chiffres, c'est l'installation d'une vingtaine d'armoires représentant plus de 100 câblages, 3 kilomètres et demi de câbles de 95 à 400 millimètres carrés, de 2 à 9 centimètres de diamètre, pour 150 branchements.

Le lundi tout marchait.

Ne coupez pas...

A Bourdon, il a fallu procéder par étape. L'informatique gère ici toute la distribution d'énergie électrique de la régie (PCE), la régulation du mouvement des trains (PCC) et les calculateurs du trafic et des recettes

(CTC-CTK). Toute coupure de l'alimentation est donc impensable pour remplacer l'ancien équipement (c'étaient déjà des onduleurs). Cependant aucun équipement « sur catalogue » ne permettait ce résultat. Il a fallu mettre au point un système original – proposé par Gilbert Darfeuille de TE – permettant de monter les éléments « en parallèle » aux anciens et un passage d'exploitation de l'un à l'autre sans coupure. L'opération a été réalisée en plusieurs fois.

Forts de ces expériences, les techniciens de TE installeront des onduleurs pour les ordinateurs de Noisy-le-Grand puis en fin d'année sur le nouveau site informatique de Championnet.

Déjà la routine...

Jacques MARION

Dans *Entre les Lignes*, nous recueillons le regard d'agents de la RATP sur leur propre entreprise, celui de journalistes extérieurs ou d'artistes sur ses différents services.

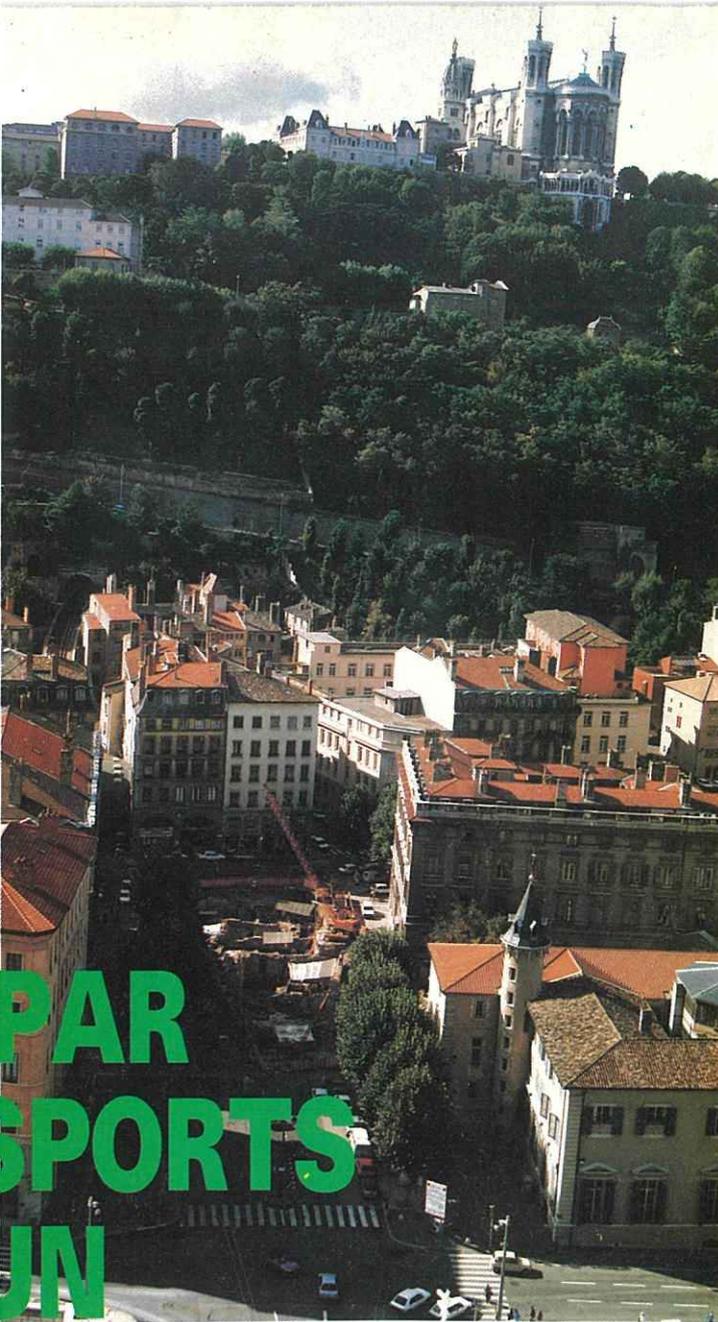
Aujourd'hui, nous avons voulu « sortir » un peu de la capitale pour vous présenter le réseau de transports en commun de Lyon.

Pourquoi Lyon ?

D'abord parce que c'est la deuxième ville de France, les déplacements y sont donc nombreux.

Parce que son métro fonctionne depuis neuf ans maintenant, et enfin parce qu'en 1990 ce sera le premier réseau d'Europe existant équipé d'une ligne entièrement automatisée, sans conducteur.

LYON PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



En route pour Lyon, rendez-vous avec son réseau de transport en commun.

De Vénissieux à Villeurbanne

Trois lignes composent aujourd'hui le réseau lyonnais, les lignes A, B et C.

La première – plus longue – traverse presque entièrement la ville en passant par les mairies de Lyon et de Villeurbanne (voir plan). La B, construite comme la A en 1978, reliait à l'origine Charpenne au nord (Villeurbanne) à la Part-Dieu. En 1981, elle était prolongée jusqu'à la station Jean-Macé au Sud.

La troisième, la C, dessert le nord de la ville. Sa particularité : alors que les 2 premières lignes sont sur pneus, celle-ci est un chemin de fer à crémaillère conçu pour pou-

voir gravir la colline Croix Rousse, ce qu'une ligne traditionnelle ne pourrait faire compte tenu de la forte déclivité de la pente (aux environs de 17 %).

Toutes trois représentent un total de 14 km de lignes qui desservent 22 stations.

Le jeu des différences

Pour l'habitué des transports en commun parisiens – non initié aux transports lyonnais, plusieurs différences.

Il y a très peu d'agents des TCL (1) dans les stations. Les titres de transport sont vendus uniquement par des distributeurs. Il est même parfois préférable d'avoir l'appoint car certains appareils ne rendent pas la monnaie. En une journée à Lyon, nous n'avons pas rencontré d'agents d'information mais...

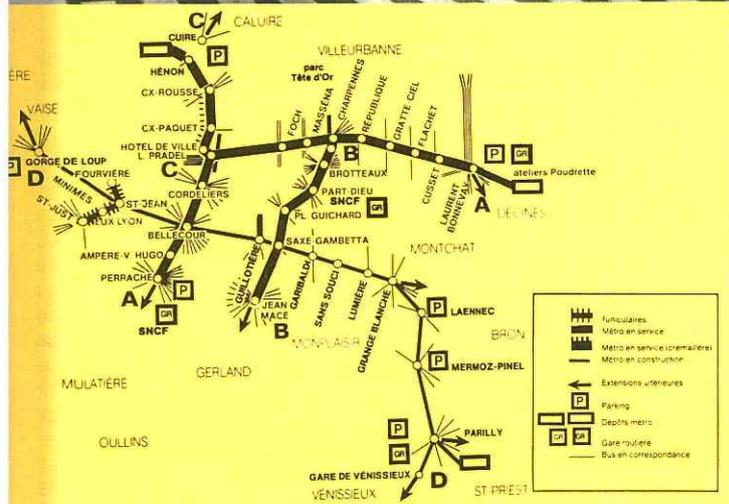
une équipe de contrôleurs dans les rames.

Les stations sont très proches de la chaussée, tout au plus une ou deux volées de marches à descendre et ensuite, peu de couloirs. Quelques-unes comportent une mezzanine reliant les deux quais. Il importe donc de choisir son entrée dès la surface et non à l'intérieur des locaux de la station.

Le métro lyonnais semble moins fréquenté que celui de Paris. Impression confirmée par M. Teillon de la Semaly (2) quoique « ... il est peut-être moins fréquenté que celui de Paris mais prenez-le aux heures de pointe et vous verrez... ». Citons quelques chiffres, ceux du rapport d'activités 85. En une année plus de 67 millions de voyages ont été effectués en métro, 48 millions concernant la ligne A (3). 25 % des habitants de la communauté ur-



Les transports en commun lyonnais, ce sont aussi autobus et trolleybus.
Photos Semaly-Rutter



baine de Lyon utilisent le réseau (4) au moins une fois par jour, 70 % au moins une fois par mois.

En 1990, une nouvelle ligne de métro, la ligne D, viendra compléter le réseau de transports en commun souterrain de Lyon. D'une longueur de 13 km environ, elle traversera la ville d'est en ouest entraînant un fort accroissement du trafic puisque l'on s'attend à une fréquentation journalière de plus de 180 000 voyageurs sur cette seule ligne D.

Pour la première fois en Europe, une ligne entièrement automatisée s'intégrera à un réseau de transports en commun existant. Pourquoi, alors que ces 3 lignes déjà en service fonctionnent bien, avoir choisi cette solution de l'automatisation intégrale, c'est-à-dire sans conducteur ? Nous avons continué l'enquête.

Métro non solo

Lyon et son agglomération ne sont pas seulement desservies par ces 3 lignes de métro.

Autobus, trolleybus et funiculaires existent depuis déjà bien longtemps.

Les autobus apparurent en 1924, les trolleybus en 1935. Le funiculaire (rue Terme - Croix Rousse) fut le premier du monde en 1862.

Aujourd'hui, en plus du métro, ce sont 70 lignes d'autobus, 8 de trolleybus et 2 funiculaires - compte tenu du relief de la ville - qui assurent le déplacement de plus d'un million d'habitants de la communauté urbaine de Lyon. 54 communes sont concernées.

La fréquentation sur l'ensemble du réseau était en 1985 de plus de 200 millions de voyages.

Une ligne automatisée Pourquoi ?

Lorsqu'en 1982, la construction de la ligne D fut décidée, elle ne devait être que la simple reconduction des techniques ferroviaires adoptées pour les lignes A et B depuis 1978.

Les travaux d'infrastructures commencèrent ainsi. En 1985, modification du projet. La ligne D sera automatisée. Pourquoi ?

Parce que ce qui était impossible hier était entre-temps devenu envisageable. Et certaines réalisations comme celles de Kobé ou Osaka au Japon, Vancouver au Canada et Lille le prouvent. Par ailleurs se constituèrent des groupes d'étude, de réflexion pour l'automatisation des métros dans le monde. De quoi modifier les décisions des responsables du métro lyonnais au moment où la construction de la ligne D se poursuivait et les inciter à choisir un métro entièrement automatisé sans conducteur.

Bien qu'entraînant un surcoût de plus de 150 MF au moment de la réalisation par rapport à une solution traditionnelle, ils virent trois avantages à ce type d'exploitation :

- une meilleure adaptation de l'offre et de la demande. La possibilité de faire varier à tout moment l'offre de transport en fonction d'événements imprévus (conditions météo, manifestations...);

- l'absence de personnel de conduite, qui par ailleurs entraîne une réduction des coûts de fonctionnement, permet de faire évoluer certains métiers. Contrairement à ce qui se passe sur les lignes A, B et C, sur la ligne D, il n'y aura pas de conducteur mais des agents de station en plus grand nombre;

- la meilleure image du réseau donnée par une telle modernité.

(1) TCL : Société lyonnaise des transports en commun.

(2) Semaly : Société d'économie mixte chargée de l'étude et de la construction du métropolitain de l'agglomération lyonnaise.

(3) Pour mémoire à Paris, le métro et le RER assurent près de 1 500 millions de voyages. Chiffre qu'il faut rapprocher des 300 km de ligne (voir article sur le trafic en page 6).

(4) Par réseau, on entend le métro, les autobus, les trolleybus et les 2 funiculaires.

LYON
(Suite)

MAGGALY, le métro sans conducteur

Photo Semaly



Maggaly*, un métro comme les autres ? A première vue, oui. Sa conception, son aspect extérieur seront tout à fait semblables aux rames circulant sur les trois autres lignes du métro lyonnais. Mais tout voyageur quelque peu attentif ou curieux pourra remarquer l'absence de loge de conduite et donc de conducteur : Maggaly, c'est en effet l'automatisation intégrale prévue pour 1990.

* Métro automatique à grand gabarit de l'agglomération lyonnaise.

Des systèmes nouveaux doivent être mis en place pour remplacer les fonctions jusque-là remplies par le conducteur et assurer la conduite automatique des trains dans des conditions de sécurité absolue et de disponibilité très élevée.

L'automatisation de la ligne D est fondée sur une commande centralisée intégrale au PCC de la Part-Dieu commun à toutes les lignes et modernisé à cette occasion.

Les trains de la ligne seront formés de 1 ou 2 éléments de 2 voitures selon la demande et l'intervalle minimal sera de 90 secondes aux heures de pointe. Le parc comprendra 36 éléments.

Détecteurs infrarouge

Le fonctionnement de la ligne sera supervisé du PCC grâce à une transmission constante des anomalies affectant le matériel ou les équipements (au moyen d'un tapis de transmission codée situé le long de la voie). En cas d'incident important les agents pourront déplacer les trains en conduite manuelle pour les évacuer de la ligne à vitesse réduite grâce à un mini-pupitre de conduite normalement escamoté aux yeux des voyageurs.

L'absence de conducteur nécessite de prendre des mesures pour assurer la protection des voyageurs aussi bien à bord des trains, qu'en station et lors de la montée et la descente des rames.

A bord des trains et dans les stations, les voyageurs pourront communiquer avec le PCC, qui lui, peut écouter ou appeler chaque rame.

Au niveau des quais, les choix techniques doivent tenir compte de l'existence des infrastructures existantes :

la présence de mezzanines ouvertes sur les quais ne permet pas de retenir le système des portes palières adopté à Lille. Les choix s'orientent actuellement vers trois types de dispositifs électroniques : des bords sensibles équipant les portes des rames détectent tout objet « coincé » lors du démarrage et provoquent l'arrêt immédiat du train. Des détecteurs infrarouge ou des caméras vidéo et un dispositif d'analyse d'image repèrent toute pénétration de l'espace des voies et entraînent aussitôt l'arrêt du train. Enfin, il sera impossible de pénétrer dans le tunnel par la mise en place de barrières optiques ou par obturation des extrémités de quai.

L'ensemble du système, supervisé par le PCC, sera néanmoins surveillé localement par des « agents d'opérations en ligne » (AOL). Ces agents à la disposition des voyageurs, seront chargés de surveiller le bon fonctionnement du système. Ils devront effectuer toutes les interventions – en station ou sur les trains – nécessaires à la continuité du service.

L'arrivée des AOL

Il s'agit là de nouvelles fonctions pour les agents d'exploitation, créées à la suite de l'automatisation. Transport automatique ne signifie pas transport sans personnel : les fonctions d'accueil et d'information peuvent alors prendre le pas sur les fonctions d'exploitation habituelles. Avec Maggaly, malgré l'absence de conducteurs, les Lyonnais rencontreront souvent des agents des TCL sur le réseau, peut-être même plus qu'aujourd'hui.

En effet, une enquête sur l'automatisation de la ligne D a révélé que les utilisateurs du métro se plaignent

de l'absence des agents. S'ils acceptent bien l'automatisation et font totalement confiance aux nouvelles techniques, par contre ils souhaitent une présence plus importante d'agents à bord des trains et dans les stations.

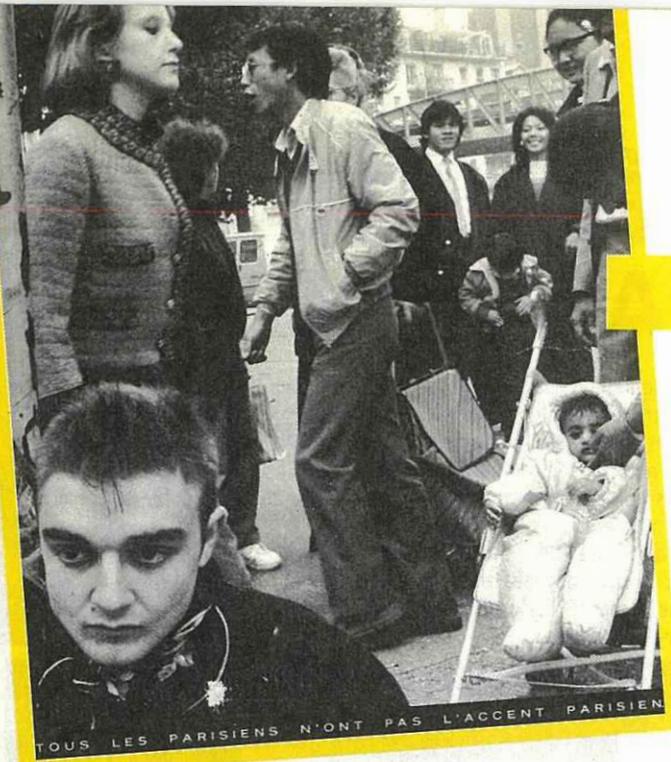
Maggaly devrait répondre à leurs attentes : aux trois postes actuels « agent de station » itinérant sur 2 ou 4 stations, « contrôleur de ligne » et « conducteur », sera substituée une fonction unique et enrichie, celle d'« agent d'opérations en ligne ». Dans son nouveau métier, l'agent aura la responsabilité d'une ou deux stations (selon leur importance) et reprendra les tâches exercées sur les autres lignes du réseau par l'agent de station et le contrôleur. Il lui sera également confié la conduite des trains, puisque son rôle consistera à reprendre un train en conduite manuelle en cas d'incident.

S'ajoutera enfin – et surtout – une fonction commerciale très développée : il sera en effet chargé du contact direct avec les voyageurs – accueil, information, aide en cas d'incident... – dans les stations mais aussi à bord des trains.

Ces agents seront notamment recrutés sur la nouvelle ligne D, après formation, parmi les contrôleurs de lignes des réseaux TCL.

Ce système est donc intermédiaire entre celui de Lille (conception et mise en place d'un métro automatique entièrement nouveau) et celui qui consisterait à moderniser un réseau existant en l'automatisant. Cette expérience retiendra ainsi, particulièrement, l'attention des réseaux déjà constitués et notamment celui de Paris.

Reportage réalisé par
Simone FEIGNIER
Sylvie FRECHARD



C'est cette affiche
que les Parisiens
ont le plus remarqué.

LA CAMPAGNE RATP

« LA VILLE EST SAISSANTE, SAISISSEZ-LA »

Ce qu'en pensent les agents

Quand je vous dis « La ville est saisissante, saisissez-la », me répondrez-vous que c'est l'affirmation de la dernière campagne publicitaire de la RATP ? Et si oui, ferez-vous référence aux articles parus dans *Entre les Lignes* de novembre ? Nous avons cherché à savoir.

Novembre 1986 : La RATP affirme son rôle dans la ville, plusieurs photos paraissent dans divers quotidiens (*Le Figaro*, *Libération*, *Le Matin*, *Le Monde* et *Le Quotidien*) et dans *Entre les Lignes*. Un mois après, un institut de sondage réalise une enquête auprès de 301 agents (150 exécution, 107 maîtrise et 44 cadres) représentant les différentes catégories de l'entreprise. Nous en connaissons aujourd'hui les principaux résultats.

Journal d'entreprise et publicité

Notre propos n'est pas tant de « mesurer le succès » de cette campagne que de savoir si nous, journal

d'entreprise, avons aidé les agents à la voir et à s'en souvenir.

C'était une première. Jusqu'à présent les agents découvraient les campagnes publicitaires sur leur entreprise en même temps que les Parisiens. Ils ont d'ailleurs été sensibles à cette initiative puisque aujourd'hui près de 65 % des interrogés pensent que le rôle du journal d'entreprise est de traiter aussi des campagnes publicitaires.

Parmi les agents qui spontanément se souviennent de la campagne, 1/3 font référence à *Entre les Lignes*. Près de la moitié des personnes se déclarant avoir été informées de l'existence de la campagne citent le journal d'entreprise.

Bien que les articles d'*Entre les Lignes* traitant de la campagne n'aient pas été parmi les plus lus dans le numéro de novembre - 2 à 3 fois moins que certains autres, on constate qu'ils ont aidé les agents à mieux comprendre la démarche publicitaire. 80 % pensent que le texte accompagnant l'encart expliquait bien ou assez bien la campagne.

Une lettre du directeur général était également envoyée aux cadres pour leur expliquer la campagne avant son lancement. Bien qu'ayant eu un faible impact puisque 5 agents déclarent avoir été informés par la lettre du directeur général, l'ensemble des cadres souhaite recevoir en avant première une lettre d'information. Mieux, même les personnes n'ayant lu ni *Entre les Lignes* ni cette lettre souhaitent de telles informations. Comme leur entreprise, les agents veulent avec les lignes de bus, de métro et du RER, écrire la vie de la ville. C'est leur métier.

Les lendemains d'une campagne

Inconnue pour les uns, bien comprise des autres, simplement vue par quelques agents, la dernière-née des campagnes RATP n'a pas connu le même impact que les précédentes parmi le personnel de la RATP. Il est vrai que les supports choisis étaient différents. Pas de spot publicitaire ni d'affichage dans la ville, uniquement des visuels dans 5 journaux.

Le message aussi était nouveau. Phénomène d'accoutumance, sans doute, le « ticket » bénéficie d'une plus grande notoriété parmi le personnel.

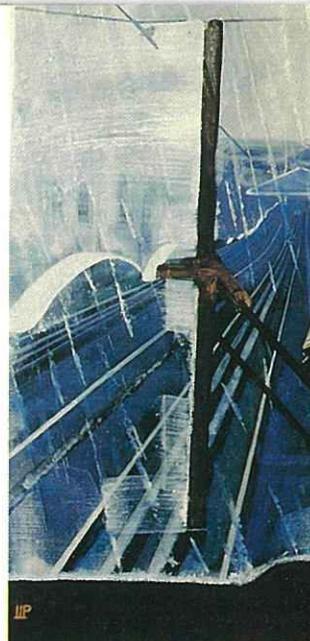
En décembre, 9 % des agents interrogés restituaient au moins un souvenir de la campagne alors que 50 % déclaraient avoir vu récemment une campagne publicitaire sur la RATP... mais c'était une autre. Quatre semaines s'étaient quand même écoulées avant que n'ait lieu l'enquête...

Sylvie FRECHARD

SÉCURITÉ CHANTIERS



Chaque nuit des travaux sont effectués dans le métro et le RER par des entreprises extérieures. Il s'avère que les règles de sécurité ne sont pas toujours respectées sur les chantiers non seulement par négligence ou inattention mais aussi par ignorance. Aussi la RATP a-t-elle décidé de réaliser deux supports pédagogiques : ils sont destinés aux entreprises, à qui incombe la charge d'assurer la formation de leur personnel en matière de sécurité.



- 1 - Les feux de couverture signalent la présence d'un chantier.
 - 2 - « En cas de danger, l'arrêt d'un train est ordonné par un drapeau rouge. »
 - 3 et 4 - Des échafaudages mal calés ou sans protection peuvent être sources d'accidents...
... tout comme un lorry poussé avec le pied.
- Peintures de Pierrel et Toulouse

Photos RATP-CPA



Les dangers, une réalité...

L'entretien des voies, des tunnels et des installations fixes du métro et du RER, nécessite l'intervention d'entreprises privées pendant l'arrêt de l'exploitation, la nuit, et dans la journée en cas d'urgence.

Or, le travail sur les chantiers comporte des risques majeurs liés à la circulation des trains et à la présence d'installations électriques, mais aussi de nombreux autres risques encourus à la suite de négligence ou d'inattention. D'où la nécessité pour les entreprises et leur personnel de connaître et respecter impérativement les règles de sécurité en vigueur.

Veiller à l'observation des règles de sécurité par les entreprises est le rôle de Jean-Pierre Potin, inspecteur de sécurité sur les chantiers effectués pour le compte de N, S et T et qui, plusieurs nuits par semaine, parcourt le réseau.

PRÉVENIR L'ACCIDENT

A la fin du mois de janvier, ELL l'a accompagné dans sa ronde des

chantiers. Cette nuit-là, de Mairie d'Ivry à Tuileries, 5 chantiers furent visités. « Mon rôle est essentiellement un rôle de prévention, tient-il à préciser ; je ne suis pas là pour réprimer les fautes commises mais bien pour alerter le personnel sur les dangers qu'il court en raison de négligences ; pour expliquer et faire comprendre à chacun l'intérêt de respecter, pour lui et pour les autres, les règles de sécurité. Ce n'est que dans le cas de négligences répétées de la part d'un responsable de chantier qu'un rapport serait adressé à l'entreprise intéressée. »

Mairie d'Ivry : lavage à grande eau des quais et des sièges de la station ; sur les voies en arrière-station, chantier de dépose d'une gaine de ventilation : tout se passe bien, RAS.

Porte d'Ivry : travaux sur la voie ; la protection contre la circulation des trains (trains de travaux ou tracteurs à marche autonome) a bien été faite mais en raison de la courbe du tunnel vers Porte de Choisy les « feux de couverture » auraient dû être installés sur la voie plus loin du chantier. Re-

marque en est faite au responsable de l'équipe.

NÉGLIGENCE ET IGNORANCE

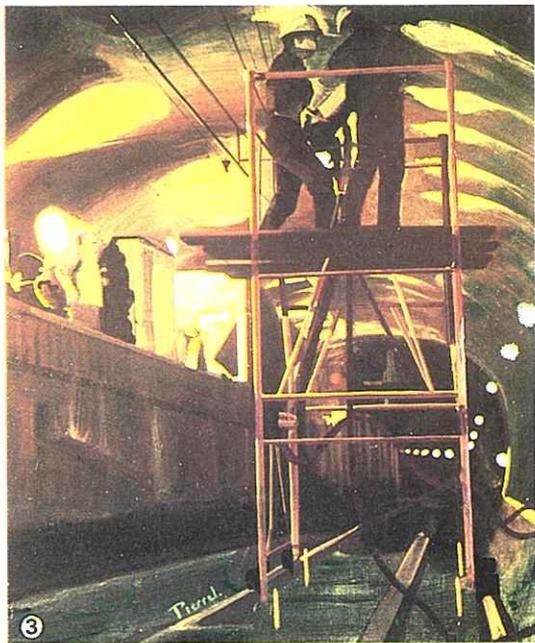
La présence du rail de traction (750 volts sur le métro) a conduit à édicter des règles très strictes qui interdisent le travail aux abords immédiats (ou à proximité si le matériel utilisé peut accidentellement entrer en contact avec le rail).

Si le chantier nécessite la mise hors tension du rail de traction, seul un agent de la RATP ou le personnel habilité des entreprises (une certaine de personnes) peut demander la coupure et adresser au chef de régulation du PCC une « demande de consignation ». L'habilitation est accordée après une journée de formation assurée par Jean-Pierre Potin suivie d'une nuit de visite sur les chantiers. Ensuite, une journée de sensibilisation à la sécurité est proposée chaque année.

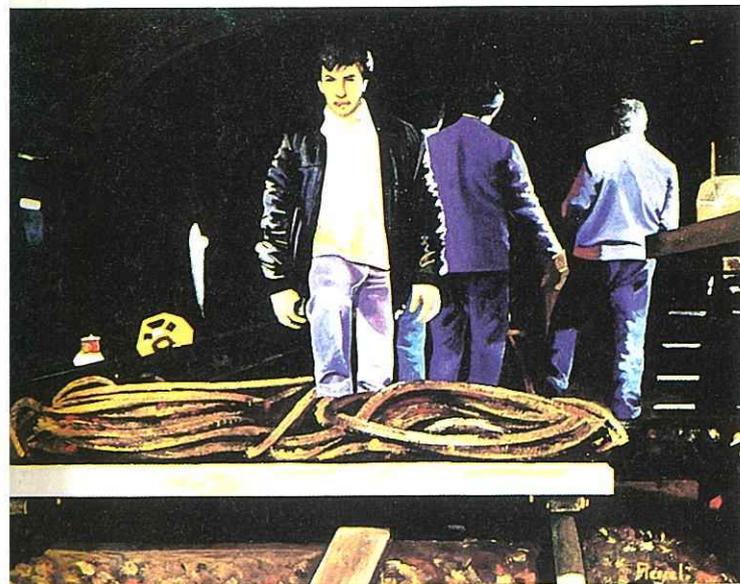
Si les règles de sécurité sont bien respectées pour ces deux risques spécifiques du métro et du RER, plus de négligence et d'inattention, et



2



3



JOURNÉES SÉCURITÉ

De nouveaux moyens pédagogiques étant mis à la disposition des entreprises, il convenait de les promouvoir auprès de leurs responsables.

A cet effet, une exposition se tiendra courant mai dans l'immeuble des Grands-Augustins.

L'audiovisuel et les illustrations retenues pour la brochure y seront exposés : il s'agit de 48 illustrations originales, puisque ce ne sont ni des photos (qui auraient nécessité des prises de vues nombreuses et difficiles), ni des dessins, mais des toiles peintes

par deux artistes Jean-Jacques Pierrel et Robert Toulouse (voir illustrations).

L'exposition sera également présentée aux services de la RATP intéressés, à la presse spécialisée et aux professionnels de la sécurité (Inspection du travail, Institut national de la recherche et de la sécurité (INRS), Organisme professionnel de prévention du bâtiment des travaux publics (OPPBTB), SNCF, EDF...).

Trois journées « Sécurité » pour sensibiliser les chefs des entreprises, exécutant des travaux dans le métro et le RER, à la prévention des accidents du travail.

même d'ignorance, se manifestent pour les autres risques d'où des accidents plus fréquents. C'est le cas notamment d'échafaudages mal montés ou d'absence de port de protections individuelles (gants ou lunettes). Cette nuit-là à Palais-Royal des peintres travaillaient sur des échafauda-

ges sans protection latérale tandis qu'à Porte d'Ivry un lorry transportant du matériel était poussé au pied et non guidé à la main comme le stipulent les règles de sécurité. Négligences dont les conséquences parfois graves paraissent échapper aux ouvriers.

... la sécurité, une priorité

La méconnaissance, voire l'ignorance par les ouvriers des règles élémentaires de sécurité sur les chantiers ont conduit la RATP à étudier des supports pédagogiques illustrés figurant les dangers et précisant les mesures de sécurité à respecter.

Les entreprises appelées à exécuter des travaux dans l'enceinte du métro, responsables de la sécurité de leur personnel, sont tenues d'assurer sa formation dans ce domaine. Mais elles apparaissent dépourvues des moyens nécessaires à sa réalisation. « J'ai appris les règles de sécurité sur le tas », nous confiait un ouvrier rencontré à Porte d'Ivry ; « depuis 25 ans que je travaille dans le métro je connais maintenant les risques sur les chantiers. Les jeunes qui arrivent les ignorent. C'est à nous, les anciens, de les leur apprendre, pendant les travaux. Ça se passe bien... »

Les entreprises ne disposaient jusque-là que d'un seul document, l'instruction émanant des services techniques : document austère même si une nouvelle présentation sous forme de fiches, avait rendu son utilisation plus aisée et plus attrayante depuis 1984.

EN PORTUGAIS ET EN ARABE

Après consultation des services intéressés de la RATP et sondage auprès des entreprises prestataires de service, deux supports pédagogiques – une brochure et un audiovisuel – ont été réalisés par la direction des équipements électriques.

La brochure, au format de poche, est constituée d'illustrations figurant les dangers, les interdictions, les recommandations et les obligations. Ce document est édité en français mais des légendes sur autocollant sont prévues en espagnol, portugais et arabe.

A cette notice que chaque ouvrier pourra posséder s'ajoute un audiovisuel pour la formation du personnel des entreprises par leurs responsables. Il reprend les illustrations de la notice et peut se moduler par thème (circulation à pied sur les voies, transport et manutention de matériel...).

L'acquisition de ces supports nécessitera une participation financière de la part des entreprises comprenant uniquement le coût du tirage pour la notice et de la duplication pour l'audiovisuel.

En donnant aux entreprises les moyens d'assurer la formation de leur personnel, la RATP veut faire connaître – et donc faire observer – les règles de sécurité en vigueur. Elle pourra désormais se montrer plus rigoureuse dans l'application de ces règles afin de réduire le nombre d'accidents encore trop élevé sur les chantiers.

Simone FEIGNIER

AVANCEMENTS DES AGENTS

À CHAQUE DIRECTION SA COMMISSION

Cette année et pour la première fois, les commissions de classement jusqu'alors organisées et présidées par la direction du personnel ont été décentralisées au niveau de chaque direction.

Elles restent composées paritairement de représentants de la direction et de représentants du personnel. Mais ces derniers sont désormais désignés par leurs organisations syndicales en fonction des résultats obtenus aux élections des délégués du personnel, au lieu d'être élus lors des élections aux commissions de classement.

— Jusqu'à présent très nombreuses, les commissions de classement étaient structurées, les unes par filières, sous-filières, les autres par directions ou services et par niveaux. Désormais, il y aura une commission de classement par direction pour l'encadrement et une ou plusieurs pour la maîtrise et l'exécution.

Autorisation en nombre

— Jusqu'à présent, la direction du

personnel fixait le nombre d'agents à proposer pour le grade supérieur et s'assurait que les agents réunissaient les conditions prévues par la réglementation.

Dans le nouveau système, la direction du personnel conserve son rôle en matière d'effectifs autorisés puis effectue un contrôle a posteriori qui porte sur le respect de la réglementation. A la direction du personnel, Gisèle Lardreau nous explique :

« Compte tenu de l'importance que les agents accordent légitimement à leur déroulement de carrière, il est essentiel d'apporter le plus grand sérieux à l'élaboration de l'avancement.

Aussi la décentralisation des commissions de classement a-t-elle été préparée très soigneusement. Cette opération qui met en relation directe la hiérarchie proposant la pro-

motion des agents et les représentants du personnel n'exclut pas la participation de la direction du personnel. Elle détermine, comme précédemment, le nombre de proposables ; aide les services concernés. Pour la première session de fonctionnement, elle participe aux commissions de classement.

A posteriori, elle s'assure que les proposés remplissent bien les conditions fixées par la réglementation.

Afin d'éviter une disparité dans l'avancement, une transversalité de l'information sera assurée par l'établissement d'états statistiques adressés à toutes les directions et les organisations syndicales concernées. La bonne préparation de la décentralisation a permis, grâce à l'effort des directions concernées, de tenir sans problème les premières commissions de classement décentralisées. »

INFORMATION OU NÉGOCIATION ?

Peu de commissions de classement - nouvelle formule - se sont réunies. Parmi elles, une à la direction des projets et des infrastructures (IN) pour l'avancement des cadres.

Sous la présidence du directeur, les 4 chefs de service et les représentants du personnel participaient à cette réunion. Nous avons recueilli les impressions de ces derniers : Robert Flamme - CGT, Didier Levy - CFDT, Daniel Mary et Pierre Levrard pour l'entente Autonome - CGC-CFTC*.

Robert Flamme représente depuis 20 ans les agents dans les commissions de classement : « ... Leur existence est utile. Elles ne doivent pas disparaître. Je préférerais, cependant, l'ancienne formule quand nous étions directement élus par nos collègues. Pour les agents, la nouvelle organisation ne change rien. L'avancement est réduit et, lorsque se réunit la commission de classement, le nombre de postes est déjà fixé. Nous avons d'ailleurs voulu faire voter un supplément de postes lors de la dernière réunion, mais on nous a répondu que ce n'était pas du ressort d'une commission de classement. Si aujourd'hui j'ai un souhait, c'est que les commissions de classement se

réunissent en temps et en heure, c'est-à-dire avant la fin de l'année précédant la date de l'avancement... »

C'était, par contre, la première fois que Didier Levy participait à une commission de classement. « ... Cette décentralisation est une bonne chose mais il faudrait aller plus loin encore en confiant aux délégués du personnel la possibilité de négocier l'avancement. En attendant, il faudrait étendre les pouvoirs confiés aux commissions de classement. Leur intérêt n'est pas tant dans leur organisation que dans ce qu'elles peuvent faire. Le nombre de postes étant verrouillé, la hiérarchie ayant déjà fait ses choix, nous avons l'impression, sauf bien sûr grosse injustice, d'avaliser les propositions... »

Sentiment que partage Daniel Mary « ... Pour les agents, la nouvelle organisation ne change pas grand chose. En tant que représentants du personnel, on nous donne l'impression d'avoir des pouvoirs que nous ne possédons pas réellement... Les services ont déjà fait leurs propositions, en ont déjà discuté avec le directeur. En commission de classement, c'est le 3^e tour... »

L'opinion de Pierre Levrard est identique : « ... Commissions de classement centralisées ou décentralisées, les mêmes problèmes surgissent : ceux du manque de possibilités d'avancement. La commission de classement ressemble plutôt à une chambre d'enregistrement... ».

Ce débat « concertation ou négociation » n'est pas d'aujourd'hui. Le statut du personnel, en la matière art. 124-2, est très clair : le tableau est établi par la direction du service concerné. L'objet de cette réforme étant un rapprochement « du terrain », il faudra attendre que d'autres commissions se réunissent et émettent leur avis (124-3) pour savoir si :

— le nouveau type de représentation du personnel (les délégués du personnel ont une mission plus large que les anciens élus aux commissions de classement) change la façon de discuter ;

— l'absence de la direction du personnel dans le débat modifie les règles du jeu.

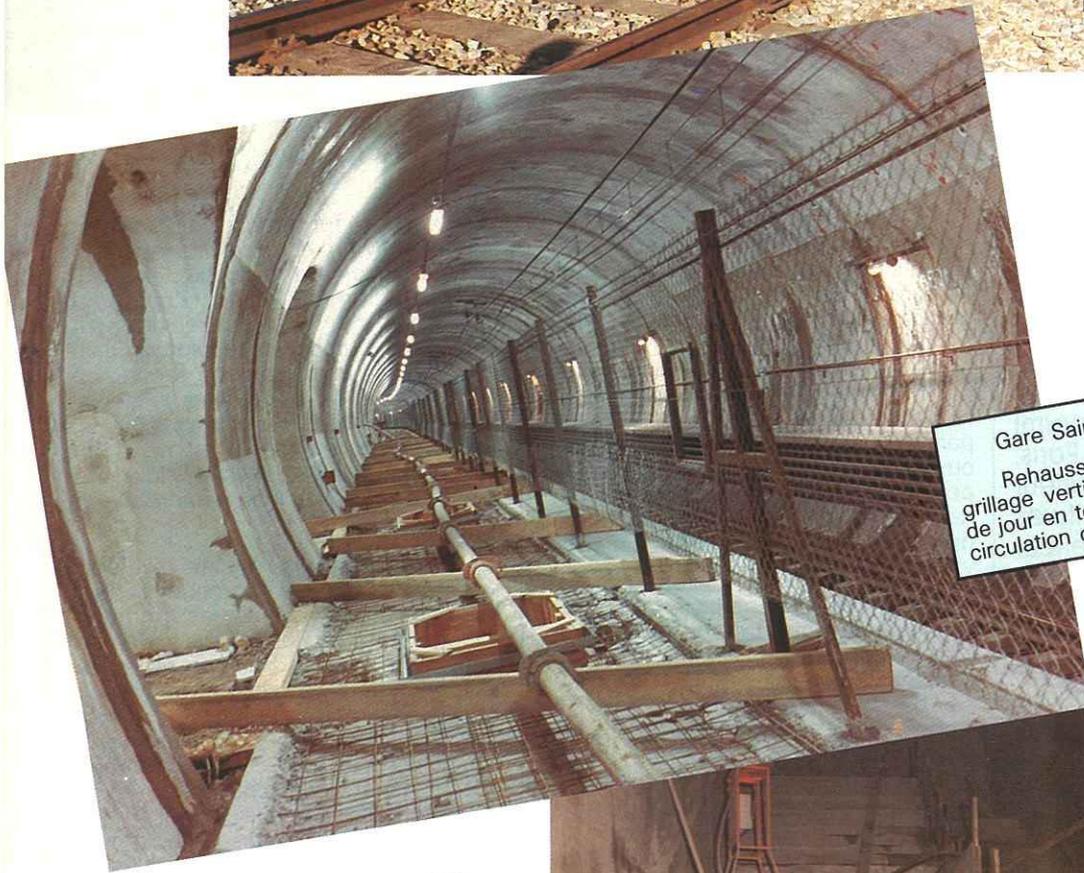
Sylvie FRÉCHARD

* NDLR : Lors des élections aux délégués du personnel 1986, il existait une entente Autonome-CGC-CFTC.



Prolongement de la voie Z à Massy-Palaiseau pour permettre la manœuvre de trains MI à 2 éléments.

Les travaux seront facilités par la pose de palplanches entre les voies où circulent les trains de voyageurs. Gain de temps espéré sur la durée du chantier : 2 mois.



Gare Saint-Michel, ligne B.

Rehaussement des quais. Le grillage vertical permet les travaux de jour en toute sécurité pendant la circulation des trains.

LA RONDE DES CHANTIERS

Photos RATP-N-Audiovisuel

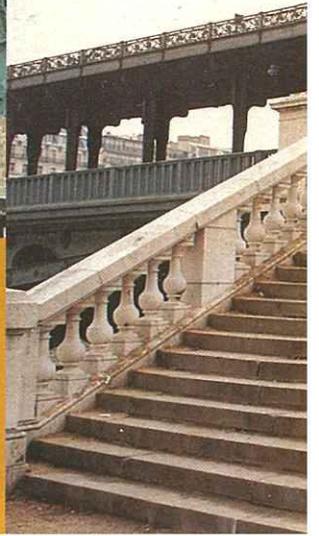


Liaison SNCF Vallée de Montmorency-Invalides.

3 correspondances avec le métro prévues à La Muette, ligne 9 ; Porte Maillot, ligne 1 ; Pereire, ligne 3.

Ici, sablage d'un accès à Pereire.

**LE MÉTRO AÉRIEN :
UNE SUBLIME
QUINCAILLERIE**



3 LES FORGERONS DE LA RÉPUBLIQUE

Du haut du pont de Bir-Hakeim l'un des plus beaux panoramas sur Paris, capitale fluviale et monumentale, attend le voyageur du métro. Mais ce pont est en lui-même l'un des plus remarquables parmi la trentaine que compte Paris. Il est à deux niveaux : l'inférieur pour la circulation des voitures et des piétons, le supérieur pour le métro. Sur sa longueur aussi ce pont-viaduc est double. Il est séparé en deux par un arc de triomphe planté sur l'île des Cygnes. Cette lourde construction ne mène vers aucune avenue. La plate île des Cygnes, la plus déserte des îles de la Seine, est flanquée, sur son extrémité en aval de la statue de la Liberté (1889), et en amont d'une amazone équestre, sorte de Jeanne-d'Arc rétro (1930) qui pointe son épée vers la tour Eiffel.

Cet arc de triomphe central a été figolé dans tous ses détails par Jean-Camille Formigé qui alla même jusqu'à en faire édifier une maquette grandeur nature avant sa construction. On peut penser que l'architecte paysagiste a placé son « viaduc de Passy » à la fois comme une ouverture et une fermeture. Fermeture vers l'ouest du site parisien par cette arcade sur Seine, et ouverture d'une large porte sur la perspective de la Seine. L'imagination de Formigé, son goût du composite et du pittoresque se sont épanouis sur le viaduc de Passy.

Au niveau inférieur, les arcs métalliques, en équilibre sur les piles de pierre (construction cantilever) sont doublés d'arcs décoratifs. Des groupes de statues géantes en fonte sont nichés dans la colonnade au-dessus des points d'appui. Il y a encore quelques années, personne ne remarquait cette ornementation ; c'est à peine si leur auteur, un sculpteur inconnu du nom de Gustave Michel (1851-1924), émergeait des documents.

Mais depuis, la Seine a beaucoup coulé sous les ponts. La sculpture du 19^e siècle a fait le bonheur d'une exposition « historique » au Grand Palais en 1986 ; quelques mois plus tard elle faisait un malheur au musée d'Orsay.

Contemporain de Zola, Gustave Michel a magnifié la figure de l'ouvrier. Aux grands corps musclés des forgerons et des navigateurs (les « nautés ») il a donné la nudité des héros antiques et il les a pourvus d'accessoires faciles à identifier. Ce réalisme allégorique très en vogue montrait le combat de l'homme contre la nature et la grandeur du progrès (avec ce qu'il faut de majuscules en guise de piédestal orthographique). Le puissant

groupe des forgerons est saisi en pleine activité, en train de riveter à grands coups de marteau l'écusson au monogramme de la République Française sur la structure du pont. Non sans humour le sculpteur a lié ensemble le destin de son œuvre, celui du pont et de la République. Bien lui en a pris : les trois ont traversé les épreuves du temps. Le même sculpteur a, par ailleurs, aussi fait le monument de Jules Ferry au jardin des Tuileries.

L'ornementation et les reliefs de pierre de l'arc de triomphe central, bien que plus classiques, méritent d'être regardés. Sur la face en amont (côté Amazone) la Science et le Travail donnent, au féminin et au masculin, des exemples de vertus civiques. Sur la face en aval (côté Liberté) le couple de l'Électricité et du Commerce ont un aspect beaucoup plus déluré. Le Commerce semble s'éveiller d'un repas d'affaires bien arrosé et la nymphe bien en chair qui figure l'Électricité a l'air de ne pas dédaigner les étincelles.

Ces deux œuvres sont du Biterrois Jean-Antoine Injalbert (1845-1933) l'un de ces grands « petits sculpteurs » que l'on est en train de redécouvrir.

Le viaduc lui-même, au niveau supérieur, a été beaucoup admiré. La double rangée de colonnes en acier aux lignes végétales – si élégante que l'on y a vu la patte de Guimard – a une grâce toute égyptienne. A l'origine, des lampes suspendues se balançaient entre les colonnes et donnaient à cette allée l'agrément d'une promenade couverte sur l'eau et en plein air.

Michel ELLENBERGER



De gauche à droite
 - A la gloire des constructeurs
 de la République. Le rivetage
 était l'opération de base de
 l'architecture métallique.
 - Le viaduc de Passy.
 - A quoi rêve le Bacchus assoupi ?
 Au commerce qu'il est sensé
 représenter ?

Photos RATP-Ardaillon



RENCONTRES

La vie quotidienne d'une ligne à parcours aérien est-elle différente de celle d'une ligne souterraine ? C'est ce que nous sommes allés demander à Madeleine Chéret, chef de la ligne 2 (Nation-Dauphine). Le petit bureau qu'elle partage avec deux collègues à la station Étoile n'est pas difficile à trouver : c'est la porte métallique après le stand du cordonnier !

Avant de présider aux destinées de la ligne 2, Madeleine Chéret dirigeait l'autre ligne aérienne (Nation-Étoile par Denfert). Cette femme énergique, au sourire juvénile qui a gardé son franc-parler, a-t-elle donc une « vocation aérienne » ?

« Non, un concours de circonstances comme il y en a beaucoup eu dans ma carrière. Lorsque je suis entrée à la RATP, j'étais étudiante en langues vivantes, à la recherche d'un boulot pour payer mes études. Je me suis retrouvée « à la pince » et à plein temps. Au lieu de devenir interprète, je suis entrée dans les transports et communications. (Elle rit.) Les diplômés universitaires enfin décrochés m'ont valu d'être « cadre » à la réglementation. Plus tard, j'ai fui la montagne de papiers de ce service pour le Brésil où s'amorçait la coopération technique pour le métro de Porto Alegre. De retour d'Amérique j'avais soif de relations humaines ; je voulais travailler au contact des gens.

J'ai demandé à faire de l'exploitation. Et voilà comment j'ai débuté à la ligne 6. Depuis novembre dernier, j'ai la responsabilité de 550 personnes de différentes catégories : conducteurs, gradés, agents de station.

Quelles différences constatez-vous entre les tronçons aériens et souterrains ?

Des problèmes supplémentaires. Les effets des intempéries, neige et pluie, les feuilles mortes en automne et la fragilité des stations aériennes au vandalisme.

Parlez-nous des feuilles mortes.

Certains jours, elles forment un tapis si épais que les voitures risquent de patiner dessus.

Il arrive aussi que ces sacrées feuilles prennent feu, ce qui nous oblige à couper le courant afin de pouvoir utiliser les extincteurs.

Et après l'automne, l'hiver.

Et la neige. Pour la faire fondre, il existe fort heureusement le dispositif de réchauffage des voies.

Ce système est efficace quand tout va bien. Mais pendant les grèves de janvier il a fallu recourir au train navette de nuit qui faisait des aller-retour entre 1 1/2 h et 5 1/2 h du matin pour empêcher la glace de se former. Les grosses chutes de neige nous font aussi craindre pour la signalisation.

En plus, nous avons aussi une équipe de déneigeurs prêts à intervenir.

Et la pluie ?

Les essuie-glace à fonctionnement pneumatique sont parfois insuffisants. Remarquez que toutes ces difficultés ont une origine commune : le réseau métropolitain a été conçu pour le souterrain. Nos 5 % aériens sont l'exception et il n'était évidemment pas possible d'aligner tout le réseau sur leurs difficultés spécifiques. Toutefois, avec son extension vers la couronne parisienne les parties aériennes deviendront de plus en plus importantes.

Le métro aérien reste donc à la pointe de l'actualité. Qu'en est-il de la fragilité des stations ?

Mon interlocutrice a un cri du cœur :

S'il n'y avait que des bris de vitres, les graffiti et la saleté de certaines stations ! Nous avons des hôtes non invités qui prennent pension chez nous.

Parlez-nous des clochards.

Les braves et pittoresques clochards d'antan sont devenus rares. Avec la montée de la pauvreté apparaissent de plus en plus des jeunes qui sont souvent agressifs. Nos agents n'osent parfois plus intervenir. Certaines stations comme Clichy ou Nation sont devenues de véritables refuges pour les SDF (sans domicile fixe) qui mettent à profit leur connaissance des trous du gruyère pour être insaisissables. Pendant les grands froids il était naturel de leur donner un abri, mais il en demeure en permanence un millier sur l'ensemble du réseau, soit une moyenne de 2,5 par station, environ. Sur la ligne 2, nous sommes spécialement gâtés avec une centaine de marginaux. En certains endroits l'absence d'hygiène est devenue intolérable pour les usagers et surtout pour nos agents qui sont présents en permanence. Nous sommes dépassés, la police est dépassée.

C'est un problème de société qui se pose maintenant à toute la ville.

Le métro est un observatoire social privilégié.

Tout à fait. J'observe comment l'évolution échappe de plus en plus à toute maîtrise. Par exemple, la présence de chiens est devenue une banalité, alors que le règlement prévoit qu'ils doivent être transportés dans des sacs. Qui s'en soucie ? L'envahissement des graffiti est un autre symptôme inquiétant. Le plexiglas des stations aériennes risque de s'altérer au contact des produits de nettoyage. Nous avons beaucoup de mal à lutter contre la saleté de certaines stations.

Bon courage alors, pour les tâches qui vous attendent.

M. E.

LA RONDE DES CHANTIERS



Châtelet : travaux destinés à l'accueil des trains SNCF d'Orry-la-Ville, ligne D du RER.

Dépose d'un tronçon de 25 m de voie, puis enlèvement du ballast et mise en place d'un tapis composé de pneus récupérés et agrafés afin d'atténuer les bruits à l'emplacement d'un aiguillage.

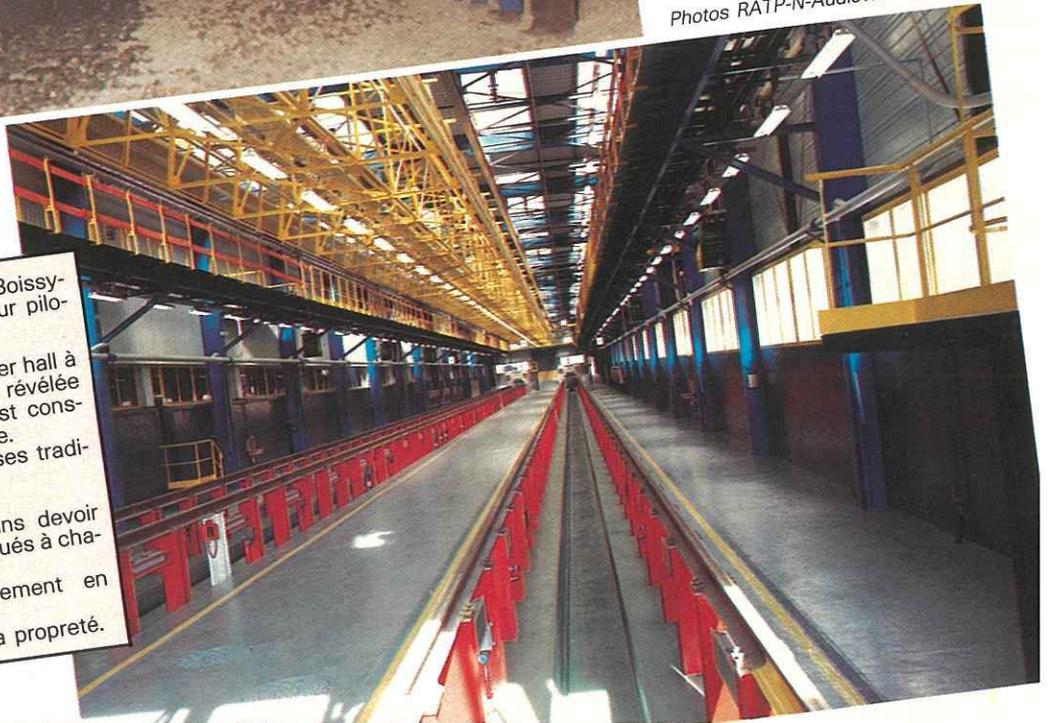
Photos RATP-N-Audiovisuel

Ateliers d'entretien de Boissy-Saint-Léger, hall à 2 voies sur pilotis.

L'expérience d'un premier hall à 3 voies sur pilotis s'étant révélée positive, un nouveau hall est construit selon le même principe.

Avantages sur les fosses traditionnelles :

- meilleur éclairage,
- accès sous le train sans devoir emprunter les escaliers situés à chaque extrémité,
- facilité d'approvisionnement en pièces détachées,
- meilleur maintien de la propreté.



Nanterre : interconnexion ligne A et lignes SNCF de Cergy-Pontoise et Poissy.

Viaduc s'ouvrant en 2 tabliers à voie unique. L'un vers Cergy, l'autre en retour.

Au fond, les tours de La Défense et la sortie du tunnel vers l'ouest.



**Quinze années, cent numéros, une longue marche
a construit ce journal. Il est traditionnel et juste de le fêter
avec ceux qui l'ont mené à maturité :**

**les rédacteurs, bien sûr, mais aussi les dessinateurs
qui ont affûté particulièrement leurs crayons
pour l'occasion, les photographes qui ont donné
quartier libre à leurs objectifs. Et pour le lecteur,
sans qui tout cela serait vain, un cadeau clin d'œil pour
qu'il puisse encore mieux se voir dans son journal...**

**Des souvenirs, des messages, des chiffres étonnants,
un peu d'humour et un nouveau jeu pour la route,
vers le numéro... 101.**



Colette Dellieu

SOUVENIRS SOUVENIRS

Depuis le mois de juillet 1972, son prix de vente au public a été multiplié par... 44. Le premier numéro de RATP-information coûtait vingt-cinq centimes. Trimestriel de 4 pages (format double) en deux couleurs, son éditorial s'appelait : « Pourquoi pas ? ». Sous la responsabilité de Michel Linon, on y parlait du métier de machiniste, de la jonction des lignes 13 et 14, et de la remise des diplômes de l'Ordre de la courtoisie française. Deux ans plus tard, pour les 25 ans de la création de la RATP, le numéro 7/8, RATP-information devenait bimestriel avec 12 pages (grand format) et toujours deux couleurs, cinquante centimes. Pour ses 3 ans, et les 75 bougies du métro, en juillet 1975 le journal s'est appelé *Entre les lignes* (n° 17).

« tous publics » et un cahier réservé au personnel. La formule tiendra jusqu'en 1981 et apportera le graphisme du titre actuel. Le numéro 53, janvier-février 1982, lui fera trouver son format 21 x 29,7 d'aujourd'hui, et janvier 1983 sa parution mensuelle (10 numéros par an).

Résumer 15 ans en 15 lignes n'est pas chose facile pour tout dire.

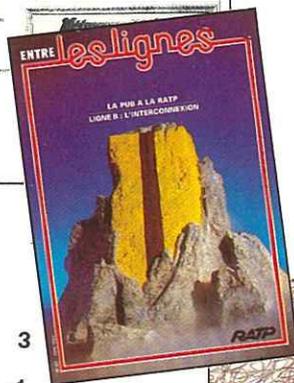
Quelles qu'aient été les équipes, on peut affirmer que, trimestriel ou mensuel, aucun ne s'est « bouclé » dans le calme, qu'aucune information n'est venue frapper spontanément à la porte, qu'aucun article n'a fait l'unanimité.

Pour cela, nous ne pouvons que souscrire à la récente déclaration du secrétaire d'État à la communication, Philippe de Villiers, suggérant la reconnaissance des journalistes d'entreprise comme des journalistes à part entière « afin de mettre fin à une absurde ségrégation ».

Aujourd'hui, l'éditorial du n° 100 pourrait répondre à celui du n° 1 : « Voilà pourquoi ! ».

« Absurde ségrégation »

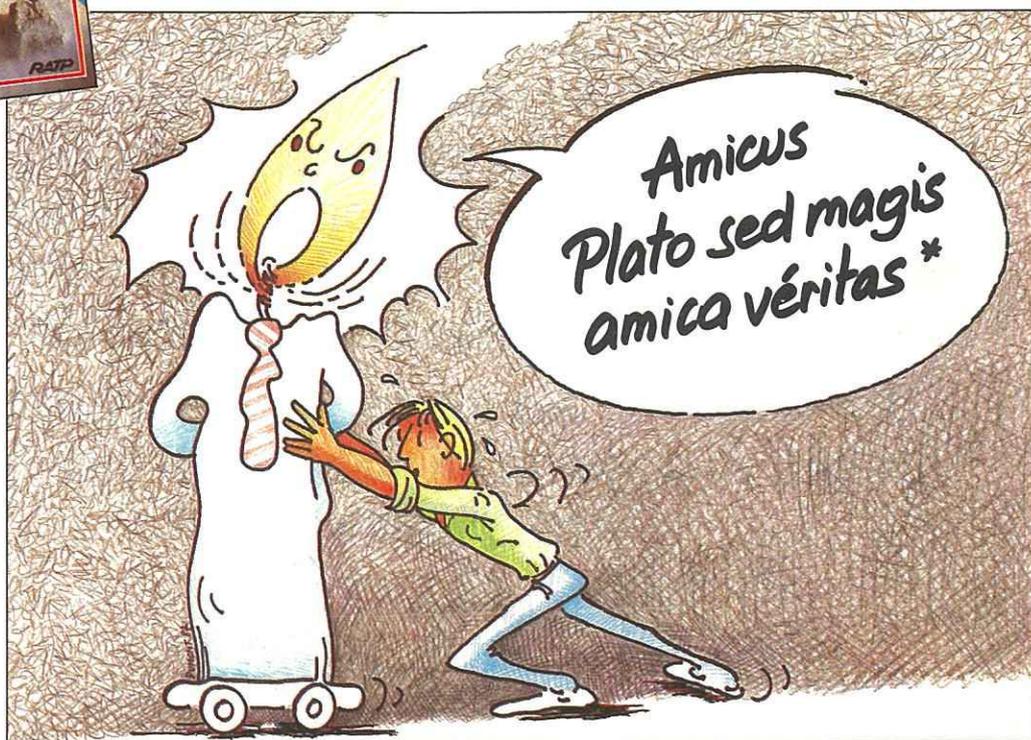
En 1977, *Entre les lignes* reçoit le prix de l'Association Française des Relations Publiques. 1978 et le journal se coupe en deux : un cahier



1. Le numéro 1, 2 couleurs, format 29 x 42 cm, est trimestriel.
2. Le titre est né, le journal a adhéré à l'union des journaux et journalistes d'entreprises. L'évolution continue
3. *Entre les lignes* comme vous le connaissez aujourd'hui. Avec des pointes à 11 numéros par an et 40 pages... Une nouvelle présentation est à l'étude.

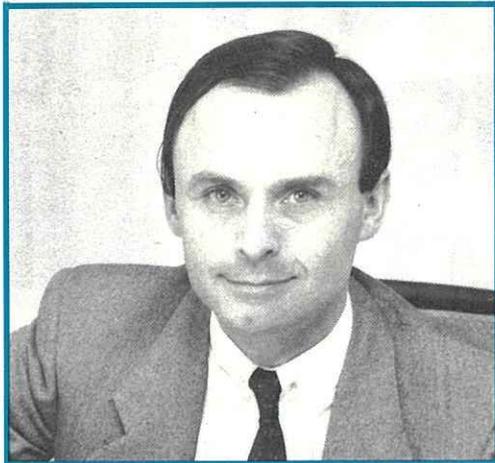
* ne suffit pas qu'une opinion soit recommandée par l'autorité d'un nom respectable, il faut encore qu'elle soit conforme à la vérité.

(Larousse, pages roses.)



A L'ATTENTION D'ENTRE LES LIGNES

PAS BESOIN DE SAVOIR LIRE ENTRE LES LIGNES !



La RATP....

Une grande entreprise en mutation profonde pour s'adapter aux besoins actuels des voyageurs ;

une grande entreprise qui aborde avec confiance et dynamisme bientôt le 3^e millénaire ;

une grande entreprise riche de milliers d'hommes et de femmes qu'on découvre attachants et aussi attachés à relever ensemble les défis qui sont les leurs...

Voilà ce que – de l'extérieur – on découvre de la RATP à la lecture de son journal interne. Point n'est besoin de savoir y lire entre les lignes... tant cela jaillit et bouillonne.

C'est pourquoi *Entre les lignes* s'inscrit en France parmi les journaux d'entreprise qui ont su évoluer en même temps que les aspirations du personnel. Aspirations à mieux participer, à mieux connaître et mieux comprendre son entreprise.

Ces journaux, ils sont aujourd'hui environ plus de 1 500 qui sont lus, vus ou écoutés par quelque 20 millions de personnes. C'est qu'en effet si la grande majorité d'entre eux sont écrits... de plus en plus nombreux sont les journaux vidéo, télématiques, téléphonés, radio... Voilà qui témoigne de la vitalité des entreprises et de leur volonté de s'adapter pour répondre aux défis de la compétition économique qui, chacun le pressent, sera de plus en plus impitoyable.

Bravo donc pour *Entre les lignes* qui, au terme de son centième numéro, a su parvenir à cette qualité dans la présentation et le contenu de l'information. Gageons cependant que, dans quelques années, le deux centième numéro sera sans doute très différent tant les choses vont vite. C'est pourquoi *Entre les lignes* fort de son succès doit chaque jour continuer à se remettre en cause pour vivre avec son temps et avec ses lecteurs.

J.-P. HERRY-GALIAN

**Président de
l'Union des journaux et journalistes
d'entreprise de France**

PLUS ET MIEUX



Directeur de la Communication depuis janvier, j'ai plaisir à offrir les fleurs des 99 premiers numéros d'*Entre les lignes* à mes prédécesseurs. Mon avis n'en est que plus impartial. J'ai conscience « d'hériter » d'un support d'information efficace, populaire et expérimenté. Outre la dernière enquête auprès des lecteurs, chacun s'accorde à reconnaître la compétence et l'honnêteté de sa rédaction, son professionnalisme.

En découpant le gâteau d'anniversaire, il me revient d'adresser les souhaits : celui que s'élargissent encore les espaces d'imagination et de liberté nécessaires à une bonne communication ; celui qu'*Entre les lignes* soit toujours plus le journal de ses lecteurs, au service de leur entreprise.

D'autres supports d'information, électroniques, audio ou télévisuels seront développés en complémentarité : je suis persuadé qu'*Entre les lignes* y trouvera une source d'émulation pour garder sa première place.

Jacques BANASZUK
**Directeur de l'Action Commerciale
et de la Communication**

LA RÉDACTION VOUS MENT !



Simone FEIGNIER

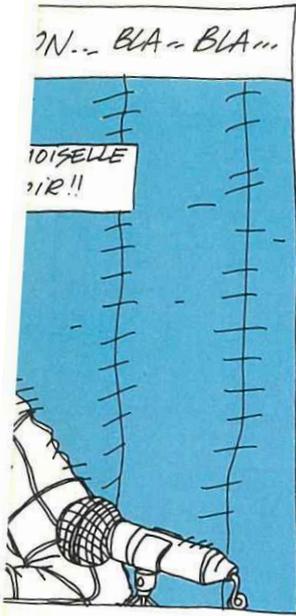
HISTOIRE (PRESQUE) VRAIE

Les journalistes répondent-ils aux interviews ? Le responsable de la rédaction a voulu leur poser les questions qui vous préoccupent : qui choisit les sujets, peuvent-ils tout écrire, existe-t-il une censure, etc. Pour toute réponse, la rédaction a remis un document de 943 pages. Jugeant ce texte « peu journalistique » et pour que les lecteurs sachent la vérité, il a enregistré, à leur insu, la réunion qui préparait ce numéro 100. Édifiant !

« ...
- Notre journal est le meilleur...
- Le plus beau...
- Le plus...
- Mais comment le dire simplement ?
- Y'a rien à boire ?
- Faut-il le dire aux lecteurs ?
- Personne ne le dira à notre place.
- J'ai une idée : « Malgré toutes les difficultés, le budget, la hiérarchie, les corps constitués, les délais, ..., *Entre les lignes* assure la mission qui lui a été confiée, contre... »
- Arrête, ça ne passera pas.
- Alors écrivons : « Grâce à la compréhension de tous, une volonté profonde de communication, partagée à tous les échelons... »
- Oh ! Ça va pas la tête ?
- Y'a rien à boire ?
- Comment dire la difficulté de faire un journal, d'écrire pour tous, d'associer nos lecteurs...
- Y s'en foutent !
- Y'a pu de lecteurs...

- Y'a pu de journaux...
- Tout fout le camp !
- Les bons sujets sont rares...
- Difficiles à vendre...
- Un bon sujet, ça n'a pas de prix !
- On ne peut pas critiquer la régie...
- Pourquoi ?
- Parce que la régie c'est tous ceux qui font le travail et ceux qui font le travail sont nos lecteurs et si tu critiques le lecteur, il ne te lit plus.
- CQFD.
- RATP.
- On pourrait ne critiquer que les chefs !
- Et le journal disparaît...
- Les agents d'exécution, alors...
- Y vont se mettre en grève...
- Alors critiquons les agents de maîtrise
- Ce sont nos plus fidèles lecteurs, patate !
- Et si on critiquait le gouvernement ? Tout le monde est toujours d'accord pour critiquer le gouvernement...

- Sauf le ministère des Transports.
- Y'a pas de solution.
- Y'a rien à boire ?
- Et si on disait du bien de tout le monde ?
- Personne ne nous lirait.
- Alors seulement des ouvriers...
- Démagogue !
- Alors seulement des chefs...
- Fayot !
- Alors des agents de maîtrise...
- Tu vas te mettre les chefs et les ouvriers sur le dos.
- Et si on disait du mal de nous, tout le monde serait d'accord !
- Probablement.
- Non, on va nous accuser de narcissisme, de vouloir être...
- Les plus beaux...
- Les meilleurs...
- Les plus... *Entre les lignes*.
- Si on allait boire un coup ?
- On ne peut pas, c'est l'heure de partir. »



Pascal BÉGUE



Sylvie FRECHARD



Jacques MARION

COMBIEN COÛTE ENTRE LES LIGNES ?



– « "Cher" disent les 2,5 % d'agents qui déclarent ne jamais le lire. »
– « "L'information n'a pas de prix" disent peut-être les 72 % qui déclarent lire chaque numéro. »

Pourquoi ne pas simplement le demander ?

En 1986 nous avons écrit, imprimé, envoyé à domicile (1) 641 650 exemplaires de 32 pages quadrichromie (moyenne).

COÛT UNITAIRE HORS TAXES

• Prestations externes de fabrication (maquette, composition, photogravure, papier, impression, façonnage)	2,85
• Routage et frais PTT	1,85
• Salaires et charges (2)	1,45
• Frais de fonctionnement (bureau, fournitures, chauffage, électricité, secrétariat, photographies)	0,70
Recettes	6,85
• Récupération TVA	- 0,40
• Abonnements et ventes	- 0,05
	6,40

Un prix défiant beaucoup de concurrence puisque, dans les boutiques du quartier et pour moins de cinquante exemplaires, sa photocopie de 32 pages en noir et blanc vous coûterait 0,45 x 32 = 14,40 F !

(1) Le routage ne concerne que 620 000 exemplaires.

(2) Il faudrait retrancher des salaires la part – importante ! – consacrée par la Rédaction à d'autres tâches (permanences de presse, réalisation du bulletin téléphonique, prestations – gratuites – pour services tiers...).

ILS NOUS EN METTENT PLEIN LA VUE !

Ce numéro 100 est pour nous l'occasion de donner un grand coup de chapeau à deux de nos principaux partenaires, ceux qui réalisent les photos pour *Entre les lignes* : le labo photo de la RATP (SE) et l'atelier audiovisuel de la direction des projets et des infrastructures (N).

Pensez, 15 années de collaboration !

Avec le premier, l'association a donné naissance à 20 000 photos environ même si seulement le quart d'entre elles a été sélectionné pour paraître dans *Entre les lignes* (50 photos par numéro).

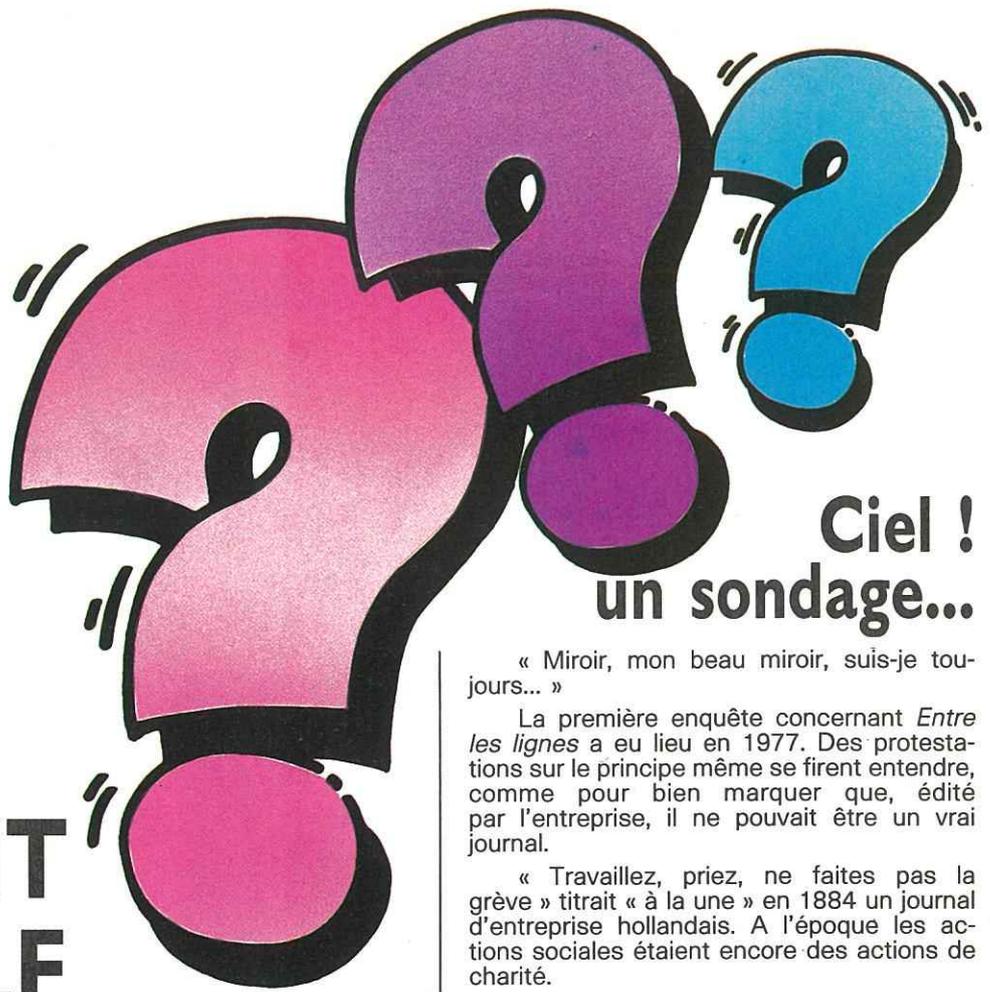
Le labo photos – son vrai nom est aujourd'hui Centre de Production Audiovisuel – c'est une équipe de 16 personnes dont 7 photographes, prestataire de service, de jour comme de nuit, pour toute la RATP. Son point fort : aucune spécialisation. Aussi le centre réalise-t-il aussi bien des photos de presse (pour *Entre les lignes*, le journal du Comité d'entreprise, Le Mutualiste) que des photos architecturales, industrielles, de matériel, ou même des prises de vue de phéno-

mènes réels reconstitués en laboratoire, de véhicules accidentés. Une telle diversification n'existe d'ailleurs dans aucune agence.

16 personnes, ce n'est pas trop lorsque l'on sait qu'en plus des prises de vues nouvelles, le centre de production audiovisuel et la photothèque du même service gèrent une collection de 170 000 photos. Il possède un banc de reprographie et développe pour lui-même comme pour tous les services de la RATP les pellicules noir et blanc. Depuis plus d'un an, il possède aussi un équipement vidéo professionnel.

Avec le second, la collaboration est également de longue date. La création de l'atelier remonte à l'époque des grands travaux. Composé aujourd'hui de 3 personnes, il est le spécialiste des photos de chantier travaillant beaucoup pour la direction des projets et des infrastructures. Il alimente aussi en documents différents services de la RATP, *Entre les lignes* (notamment la ronde des chantiers), SÔFRETU et des revues techniques. Il possède en collection 100 000 photos environ et assure chaque mois, 2 000 prises de vues sans compter les audiovisuels qu'il réalise pour différentes conférences !

S. Fr.



Ciel ! un sondage...

COMMENT LE SAVEZ-VOUS

D'où vient l'information, comment circule-t-elle à la RATP ? Pour le savoir, des enquêteurs ont posé cette question sur le lieu de travail, sans dire, bien sûr, qui commandait ce questionnaire.

« Nous faisons une étude sur les moyens d'information que chacun utilise ou auxquels chacun a accès à la RATP pour savoir ce qui se passe, les événements qui peuvent intéresser soit l'entreprise d'une façon générale, soit la situation personnelle de chacun. »

Réponse (plusieurs réponses possibles) en % :

	Exécution	Maîtrise	Cadres
Affichage	34,4	8,3	9,4
Bouche à oreille	34,3	33,3	34,4
Comité d'entreprise	43,8	29,2	15,6
<i>Entre les lignes</i>	81,2	79,2	56,2
Notes de service	28,1	58,3	75
Presse (extérieure)	6,2	16,7	15,6
Revue de presse (RATP)	3,1	8,3	46,9
Syndicats	43,8	20,8	18,7
Autres	-	4,2	6,3

Enquête réalisée par Démoscopie, octobre 86, auprès de 88 agents sélectionnés par tirage au sort en fonction des âges, secteurs d'activité (TE, E, RE, RM, FR, FE) et grades.

« Miroir, mon beau miroir, suis-je toujours... »

La première enquête concernant *Entre les lignes* a eu lieu en 1977. Des protestations sur le principe même se firent entendre, comme pour bien marquer que, édité par l'entreprise, il ne pouvait être un vrai journal.

« Travaillez, priez, ne faites pas la grève » titrait « à la une » en 1884 un journal d'entreprise hollandais. A l'époque les actions sociales étaient encore des actions de charité.

Depuis 1977, quatre enquêtes ont eu lieu, permettant de prendre en compte l'évolution, plus qu'un « résultat brut ». Ces tendances aident à faire évoluer le journal, à en améliorer le taux de lecture donc à mieux informer.

SUIS-JE BEAU ?

Ainsi les lecteurs réguliers sont-ils passés de 66 à 72 % et, en compensation, les lecteurs occasionnels de 22 à 19 %. Les lecteurs les plus assidus sont les agents de maîtrise. Ceux qui ne lisent jamais *ELL* étaient 4 %, devenus 2,5 %.

Nous refusons d'en tirer les conclusions « narcissiques ». Ces enquêtes montrent seulement que l'information est encore insuffisante à la RATP par rapport à l'attente.

Si nous voulions une preuve que les sondages doivent être pris « en évolution » et avec prudence, vous nous l'avez donnée plusieurs fois : en 1981, vous étiez 46 % favorables à une parution mensuelle (elle était bimestrielle) et 47 % opposés. En 1984, 50 % trouvaient qu'il y avait trop de sport et 50 % pas assez !!!

C'est pourquoi nous avons posé des questions encore plus hérétiques cette fois-ci : Réaction au principe de l'abonnement : 51 % opposés, 28 % pas opposés, 20 %... bof ! Réaction au principe de la publicité : 34 % opposés, 66 % pas opposés.

Mais parmi ceux qui n'y sont pas opposés, 55 % y mettent des conditions de nature et quantité.

Par contre, les suppléments spécialisés recueillent 73 % d'opinions favorables, mais des éditions différentes selon les services trouveraient 84 % d'opposition.

Par contre, une forte majorité souhaite un journal « plus proche du vécu », « plus d'actualité », « plus souriant ».

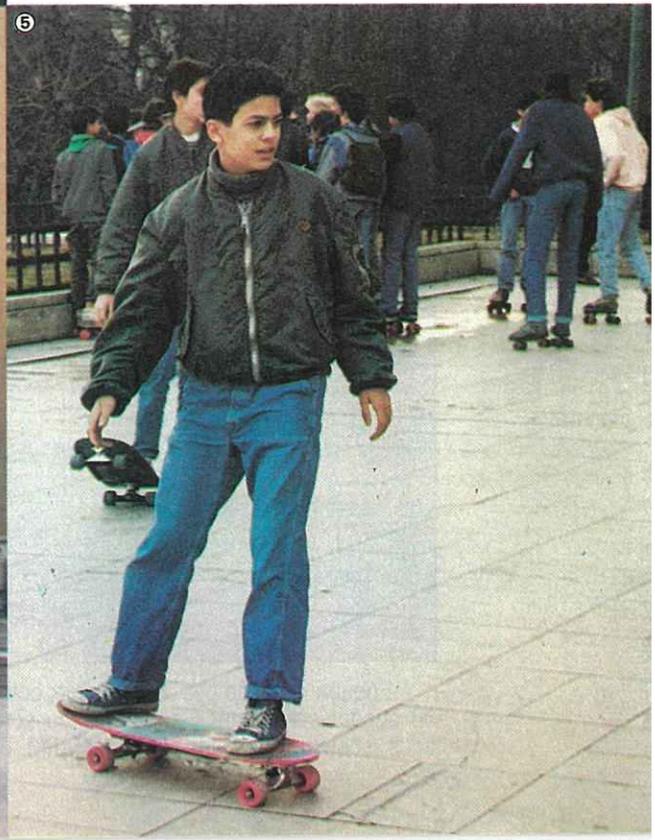
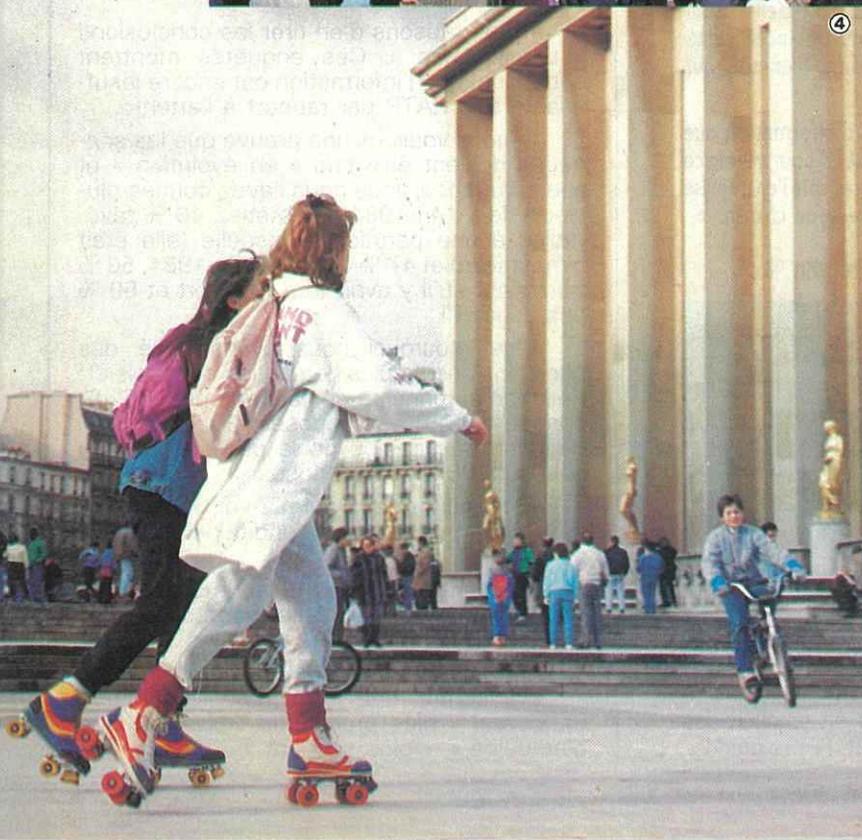


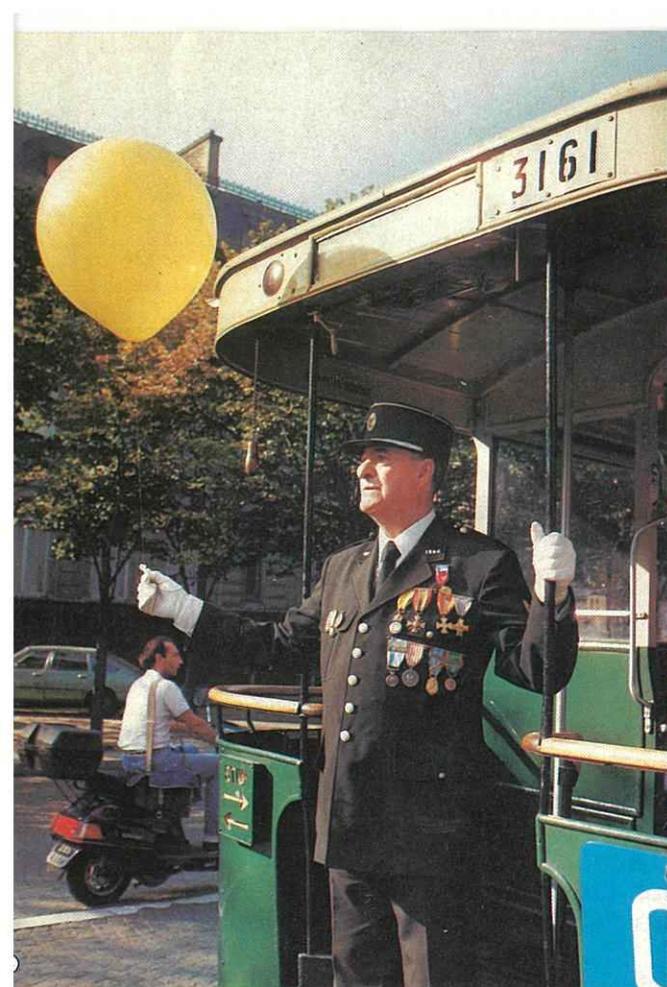
1, 2, 3 - Réservé à ceux qui sont en bonne condition physique. Gare aux claquages !

4, 5 - Comme sur des roulettes.

Depuis toujours, il y a la marche à pieds mais « ... qui veut aller loin ménage sa monture... ».

Pas toujours facile dans nos villes de sortir sur son cheval. Le métro, le train, le RER, le bus, nous connaissons tous mais pour une bouffée d'air pur... Quant à l'automobile, bonjour les embouteillages !





Nous sommes pourtant sûrs que vous n'avez pas envisagé toutes les solutions. Au moins pour vous faire sourire, nous vous présentons quelques moyens de déplacement insolites.

Vous trouverez peut-être transport à votre allure. Aucun n'en manque : calme ou rapide, dans les airs ou au sol. Il y en a pour tous les goûts, tous les âges.

À vous de juger...

S. Fr.

6 - Voyage en bus, voyage en ballon ? Choisissez votre mode (de transport).

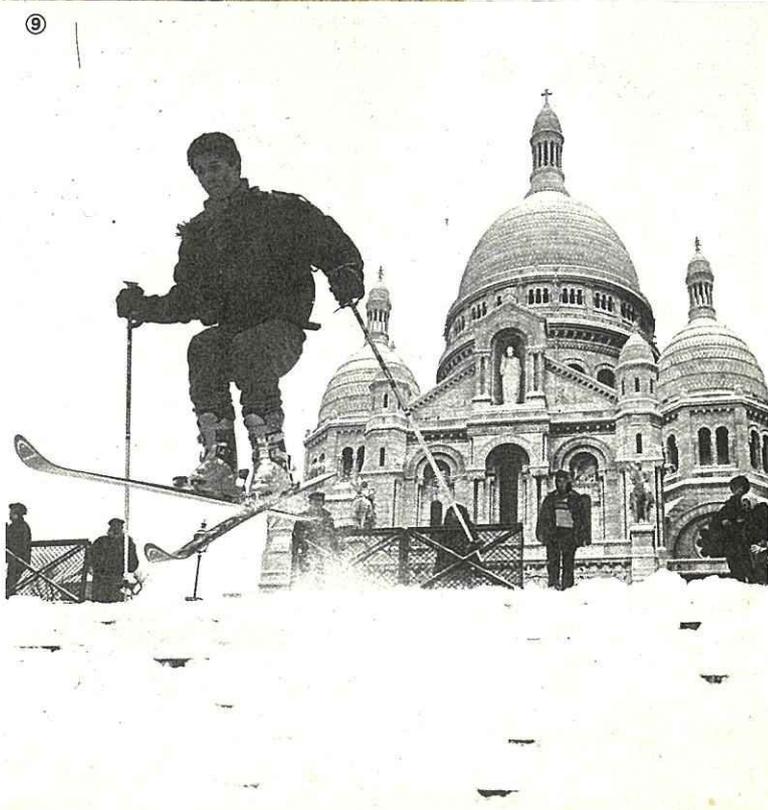
7 - Et si on faisait la course ?

8 - L'essentiel est de participer, vous pouvez même emmener votre animal favori.

9 - À noter sur vos tablettes en attendant les prochains grands froids.

(Photo France-Soir - Latreille)

**SANS
PIED,
SANS
CHEVAL,
SANS
VOITURE**

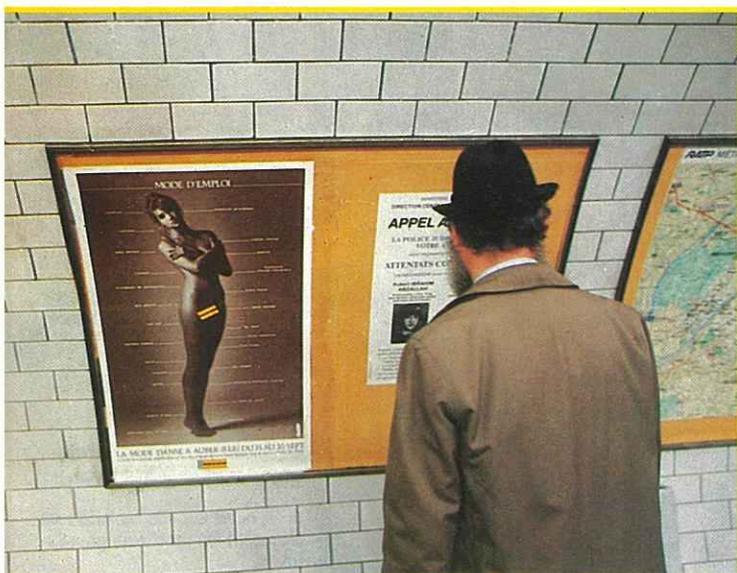


Notre nouveau jeu **VOUS AVEZ LES MOYENS DE LES FAIRE PARLER !**

Après notre jeu de l'été, « écrivez votre article », *Entre les lignes* persiste à vous faire signer. Chaque mois nous publierons une photo, plus ou moins insolite, dont vous devrez faire parler un ou plusieurs personnages à votre choix. Nous publierons chaque mois les meilleurs dialogues (à notre avis) et une nouvelle photo. Envoyez-nous vos réponses à *Entre les lignes*, 53 ter, quai des Grands-Augustins, par courrier intérieur (pour les actifs) ou par PTT dans les 10 jours suivant la réception du journal.

Voici un exemple des photos et quelques commentaires possibles, dans lesquels vous remarquerez que le rédacteur a voulu garder la plus extrême courtoisie.

Voici un exemple des photos et quelques commentaires possibles, dans lesquels vous remarquerez que le rédacteur a voulu garder la plus extrême courtoisie.

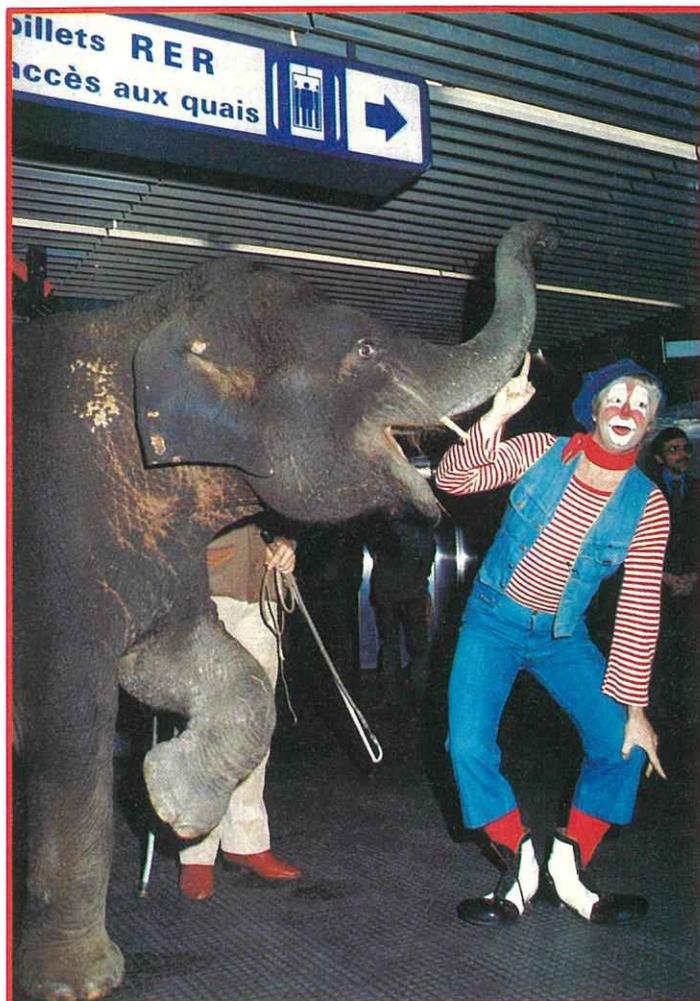


RATP-CPA

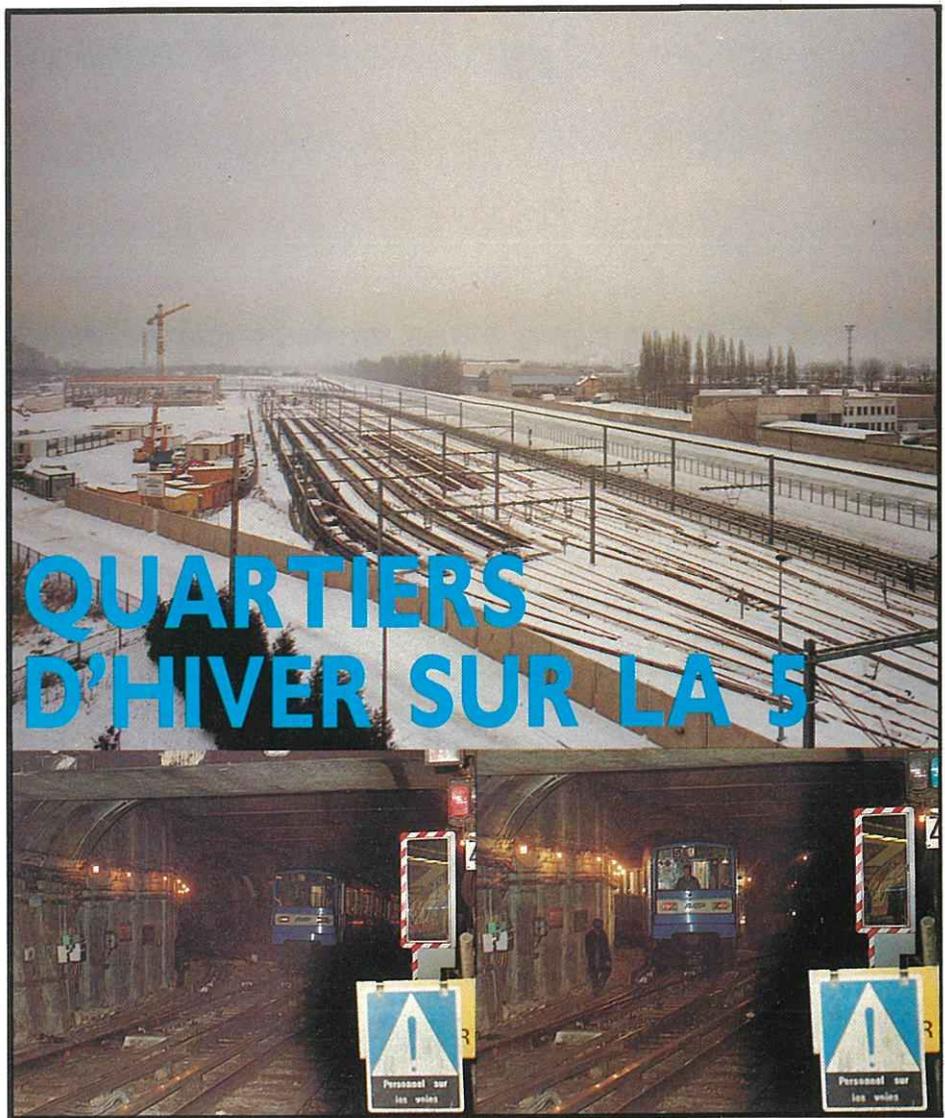
- Le Monsieur : « Ça n'est pas ainsi que j'imaginai le métropolitain. »
- Le ticket : « Je descends à la prochaine. »
- Le terroriste : « Tu veux ma photo ? »
- Le chapeau : « Tirons nous. »
- Le plan de métro : « Si tu cherches une vraie correspondance, c'est moi. »
- Le carrelage : « Un gien vaut mieux que deux tu l'auras. »
- La fille : « Les bras m'en tombent. »
- Le panneau : « Prêt à tout supporter. »
- etc. Si vous avez d'autres idées...

**Faites parler
la photo du mois**

Les pages spécial anniversaire
ont été coordonnées
par Jacques MARION



RATP-Ardillon.



QUARTIERS D'HIVER SUR LA 5

Un train prévu pour circuler en tunnel, des positions de garage aériennes battues par les vents, un thermomètre qui prend régulièrement une ou deux semaines d'hiver à - 10 degrés, et 29 rames de la ligne 5 déclarent forfait. Garer en tunnel ? Évidemment, mais il en faut 2 kilomètres ! Comment lutter contre le froid, demandait E.L.L. de décembre ? Les exploitants de la ligne 5 ont décidé de « glisser » et de « raccorder »...

SANS RÉSERVE

Une des conditions que s'était fixée la ligne 5 pour cette mise en place : respecter le tableau de présence des conducteurs.

C'est fait, avec l'inconvénient de rouler sans la « réserve », mobilisée par ces mouvements.

Les conducteurs rencontrés semblent satisfaits de prendre leurs trains à l'abri. Les problèmes évoqués sont plus liés au prolongement lui-même qui exige, à Bobigny, un dégarage très long et extérieur, même si le nombre de « tours » a été ramené de 5 à 4 maximum par service.

Trois lignes, 5-8-13, ont des terminus aériens, deux sont équipées de matériel MF 77. Non prévu pour affronter les intempéries, le train bleu n'est pas équipé de dessiccateurs absorbant l'humidité. A Bobigny, au bord du canal de l'Ourcq, on est servi.

L'idée de couvrir les positions de garage avait été envisagée, puis abandonnée pour des raisons partagées de coût et d'esthétique.

Inauguré en avril 85, l'hiver suivant mettait tout de suite les choses au point : le long du canal, le thermomètre est en moyenne 2 degrés en-dessous des températures de la banlieue données par la météo. Le vent fait le reste.

Dès le premier hiver, donc, on fait le point. En serrant, on peut rajouter 4 trains à Église de Pantin, 4 à Porte de Pantin et 4 en tunnel à Bobigny. Il manque 9 places de rames utiles au tableau de marche*. On décide alors d'utiliser les voies de raccordement entre les lignes 5 et 3 et 5 et 8 à République, 5 et 7 à Campo-Formio. Cela complique un peu les choses. Le GMT** doit déplacer les rames pour faire circuler certains trains de travaux pendant la fermeture, et il faut un nouveau tableau de marche.

« En tiroir »

Esquissé d'abord par l'encadrement de la ligne, il est mis au point définitivement par le bureau des horaires et mis en bande perforée pour le « départ ». Le tableau « jours ouvrables 45 trains » devient « gel 39 » et le « 1/2 saison 40 » devient « 35 ». Le passage d'un tableau à l'autre, même s'il peut être annoncé par radio en ligne, mobilise beaucoup les agents de maîtrise. Si les « dégarages » en ligne permettent de prendre tout de suite des voyageurs, les garages ne le permettent pas. Les opérations se font « en tiroir » avec l'aide d'un sous-chef de terminus ou un chef de manœuvre qui actionne l'aiguillage mécanique.

C'est aussi l'occasion de se rendre compte que l'éclairage des « raccords » n'est pas prévu pour circuler à pied.

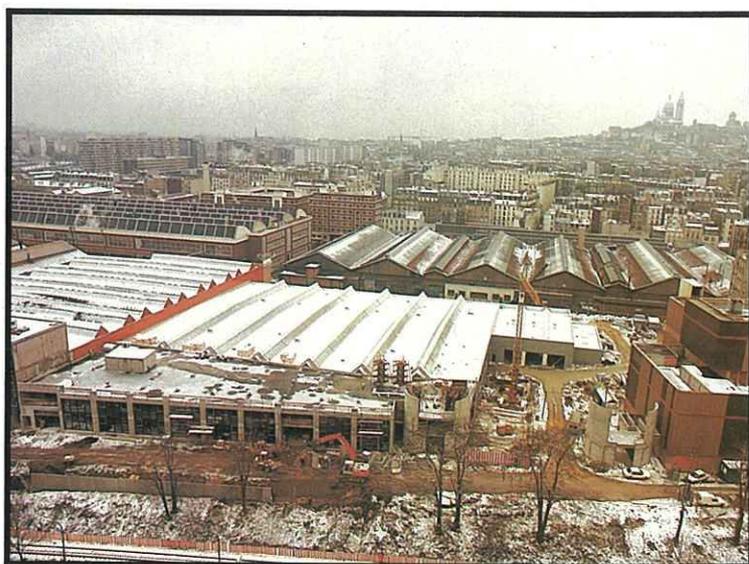
Au bilan, un intervalle de deux minutes à l'heure de pointe au lieu d'une quarante-cinq, mais la garantie de disposer de 40 trains, utilisables par tous les froids.

Jacques MARION

(*) La ligne compte 53 trains. Il en faut 45 à l'heure de pointe. FR en garantit 46. Les autres sont en révision ou garés à Quai de la Rapée ou Gare du Nord.

** GMT : groupe manœuvres transports.

CHANGEMENT DE DÉCOR A L'ATELIER CENTRAL



Les neuf hectares du site de Championnet connaissent depuis 1983 des transformations importantes et successives. A cette date, en effet, ont commencé les travaux de réimplantation des différents bâtiments de l'atelier central jusque-là dispersés sur le site.

Opération effectuée « en tiroirs » car soumise à une double contrainte : ne pas interrompre la production et maintenir les agents sur le site.

ELL fait le point aujourd'hui sur ces travaux : le bâtiment V, dont l'ossature a été conservée, est terminé : il regroupe principalement les ateliers de mécanique et des ensembles mécaniques, le parc central de rechange (PCR), l'atelier de réparation des outillages (ARO) et les activités de carrosserie légère (sellerie, peinture et serrurerie). Des locaux sociaux y ont été aménagés (vestiaires, salles de détente, réfectoires).

Le bâtiment P, reconstruit, est en cours d'aménagement. La manufacture, l'atelier de chaudronnerie et des locaux sociaux seront mis en service dès cet été.

Cet à ce moment-là que débutera la démolition du bâtiment R qui abritera fin 1988 le nouvel atelier de carrosserie, de l'autre côté de la « Rue Nouvelle ».

L'ensemble des activités de l'atelier central regroupé en trois bâtiments principaux, en plus de l'atelier d'Aubervilliers réalisé en 1985 qui comprend l'agence véhicules et organes d'occasion (VOO) et le parc aux roues, correspond environ aux 3/4 de la surface d'ateliers ancienne. Les espaces libérés permettent de nouvelles installations, en particulier la construction du plus grand dépôt d'autobus de Paris *intra-muros*. Le dépôt « Belliard » ouvrira ses portes à l'exploitation en octobre prochain ; à cette occasion la rue Belliard sera réouverte à la circulation.

Quant à l'aire de remisage du dépôt, elle ne sera entièrement terminée qu'en 1989.

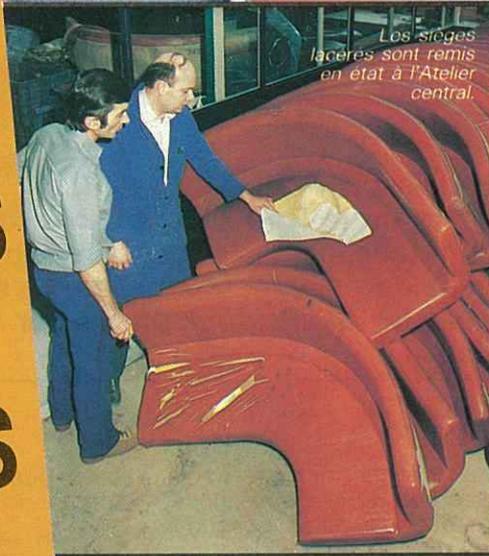
Le site de Championnet, vu du boulevard Ney. De gauche à droite : bâtiment P (manufacture et chaudronnerie) et le dépôt d'autobus Belliard en cours d'aménagement. Au fond, le bâtiment V terminé, puis un ensemble qui, après démolition, fera place à l'aire de remisage de « Belliard ».

A droite : rue Belliard. Au premier plan, le bâtiment R, les travaux y débuteront cet été, il abritera le nouvel atelier de carrosserie (derrière, la façade rouge de la manufacture et de l'atelier de chaudronnerie).

Photos : N-Audiovisuel



Nouvelle rotonde des « SC10 », sièges séparés antilacérations.



Les sièges lacérés sont remis en état à l'Atelier central.

POUR 4 MILLIONS DE COUPURES

Devant l'augmentation des dégradations dans les autobus, un siège antilacérations a été testé sur les lignes 183* et 143* depuis septembre 1984. Les résultats ont été concluants. Après enquête auprès des voyageurs il a été décidé d'équiper les lignes d'autobus les plus atteintes par le vandalisme. Ce sera chose faite dans le courant de cette année.

LES DÉGRADATIONS EN CHIFFRES

	1981	1984	1985	1986
SC 10				
Nombre de rotondes lacérées	695	1 656	2 326	2 730
% par rapport au nombre de rotondes en service	20,4	37,6	45	46,7
PR 180 (mis en service en 1984)				
Nombre de sièges lacérés	—	31	414	1 150
% par rapport au nombre de sièges en service	—	0,6	5,6	19,7

En dehors des bris de glaces, baies et rétroviseurs, le vandalisme au réseau routier porte essentiellement sur les sièges voyageurs. Ce sont les sièges les plus éloignés du machiniste – rotonde des « standard » (SC 10) et remorque des autobus articulés (PR 180) – qui subissent le plus de dégradations. Commises surtout entre 17 h et 21 h, elles sont le fait principalement de moins de vingt-cinq ans.

Il a fait ses preuves

Pour pallier ces dégradations de plus en plus importantes, un autobus articulé PR 180 a été entièrement équipé à titre d'essai de sièges antilacérations fabriqués par les établissements Compin. Ces sièges sont semblables à ceux des matériels récents du métro et du RER et leur ligne est identique à celle des sièges des autobus articulés. La mousse recouverte

de skaï fait place à un revêtement avec treillis intérieur résistant aux coupures. Le revêtement en tissu – le coloris « brique » a été retenu pour les bus – résiste aux brûlures de cigarettes et permet d'effacer facilement graffiti et inscriptions à l'encre.

Le matériel a été testé tout d'abord sur la ligne 183 en septembre 1984 (sur laquelle près de 11 % des sièges de remorque devaient être remplacés chaque année) puis sur la 143.

Après deux ans d'exploitation le revêtement antilacérations a fait ses preuves : si quelques sièges portent des traces de tentatives de lacération il n'a pas été cependant nécessaire de les remplacer. Quatre à cinq sièges, très tachés, ont pu être nettoyés, la partie étanche située sous le tissu ayant évité aux taches de pénétrer profondément.

Si les sièges résistent bien aux dégradations, leur confort, en revanche, n'est pas analogue à ceux des sièges classiques. Une enquête a été faite à ce sujet auprès des usagers en mars 1986 : 85 % d'entre eux remarquent le changement des sièges ; 65 % en apprécient l'esthétique, tissu et couleur, et 80 % reconnaissent leur meilleure résistance. Cependant leur confort est jugé moins bon par les deux tiers des voyageurs. Malgré ces réserves les sièges sont bien acceptés par leurs utilisateurs.

Le prix de cinq « standard »

Aussi, dès le mois de décembre dernier, l'équipement des lignes les plus touchées par les dégradations (136, 105 et 304) a-t-il été entrepris et se poursuivra sur onze autres lignes** en 1987. Les voitures « standard » en exploitation ne seront pas modifiées mais les 218 véhicules livrés d'ici l'été 1987 seront équipés de nouvelles rotondes avec six sièges antilacération. Le surcoût en résultant est de 600 francs par véhicule (prix d'un « standard » neuf au 1^{er} janvier 1986 : 780 000 francs). Quant aux autobus articulés, seules les remorques seront transformées – pour un coût de 26 000 francs par voiture –, le montage des sièges étant assuré par les dépôts.

Un peu moins confortables certes ; mais résistant mieux aux diverses dégradations, ces sièges permettront de réduire les coûts de remise en état qui, en 1986, ont été de l'ordre de quatre millions de francs. Soit le prix de cinq « standard » neufs !

Simone FEIGNIER

* 183 - Porte de Choisy - Orly Sud
143 - La Courneuve - Rosny-sous-Bois
** 127 - 147 - 148 - 173 - 195 - 256 - 303 - 320 - 368 - (SC10) - 208 - 158 - (PR180).



LA MICRO-INFORMATIQUE À DOMICILE

Un peu avant Noël, trente agents de la RATP recevaient un micro-ordinateur portable pouvant être utilisé à des fins professionnelles comme personnelles. L'équipement est financé pour partie par la RATP, pour partie par l'utilisateur (cf. *Entre les Lignes* n° 99).

Quelques mois après, nous avons voulu en savoir plus, ce qu'en pensent les nouveaux utilisateurs :

Pour perdre ses complexes...

« On n'est jamais aussi bien que chez soi ». Quand la sagesse populaire s'associe à la micro-informatique cela donne l'expérience Oedipe (opération expérimentale de développement de l'informatique personnelle en entreprise) ou comment perdre, face à cette technologie, tous ses complexes.

Micro-informatique et micro-ordinateur font aujourd'hui partie du quotidien, et pourtant ils effraient toujours certains. C'est surtout vrai dans le milieu professionnel, moins à la maison lorsque les enfants deviennent les professeurs des parents.

Et pourtant, l'apprentissage informatique est le même. Ce que confirment les « pionniers » de l'expérience Oedipe qui, bientôt auront des petits frères.

... le remède Oedipe

Parmi les trente récipiendaires en décembre d'un micro-ordinateur, vingt-trois se

sont réunis mi-février pour faire part de leur expérience, de leurs difficultés, échanger avis et conseils.

A l'issue de cette première réunion, on fêtera la naissance du club Oedipe qui désormais rassemblera ses membres tous les mois.

De tous niveaux hiérarchiques depuis l'ouvrier jusqu'au chef de division, ces agents travaillent dans des secteurs très différents de l'entreprise. A priori, dans l'univers professionnel, ils n'ont rien en commun. Rien... sauf la volonté pour les uns de s'initier à la micro informatique et pour les autres de se perfectionner.

Mais pourquoi sont-ils volontaires ? Chacun a ses bonnes raisons. « ... Même si ce n'est pas vrai juridiquement (le matériel ne leur appartient) que dans trois ans, nous avons l'impression de travailler sur notre propre micro... »

« Nous pouvons travailler sur un même projet, à notre bureau comme à notre domicile cela nous permet de mieux figurer notre travail... » « ... il facilite l'organisation de votre vie personnelle comme professionnelle... » « ... Nous nous initions à la micro-informatique mais nous pouvons

aussi nous amuser avec nos enfants... »

Bien entendu, certaines difficultés demeurent.

Les débutants en micro-informatique se sentent un peu perdus, d'autant plus que les explications sont données dans certaines notices en anglais, sans traduction... A l'avenir, les membres du club plus avertis leur apporteront leur soutien. Ils pourront aussi suivre les stages de la direction des systèmes d'information et de l'organisation.

Un des problèmes souvent cités est celui du matériel. Chacun s'accorde à reconnaître qu'il leur manque un « disque dur », d'autres regrettent que le logiciel du matériel livré corresponde mal à leurs projets.

On évoque aussi les petites difficultés de chacun, souvent dues au manque d'habitude.

Mais c'est promis, ils feront part de leur expérience à qui de droit pour qu'elle profite à leurs successeurs.

Nous, nous avons rencontré des volontaires heureux d'avoir résolu ou sur le point de résoudre leur complexe. Merci Oedipe.

Sylvie FRECHARD

INFOSTOP et INFOBUS

Deux nouveaux systèmes d'information des voyageurs sont expérimentés depuis la fin du mois de mars : INFOSTOP, placé aux arrêts d'autobus et sa version à bord des voitures, INFOBUS.

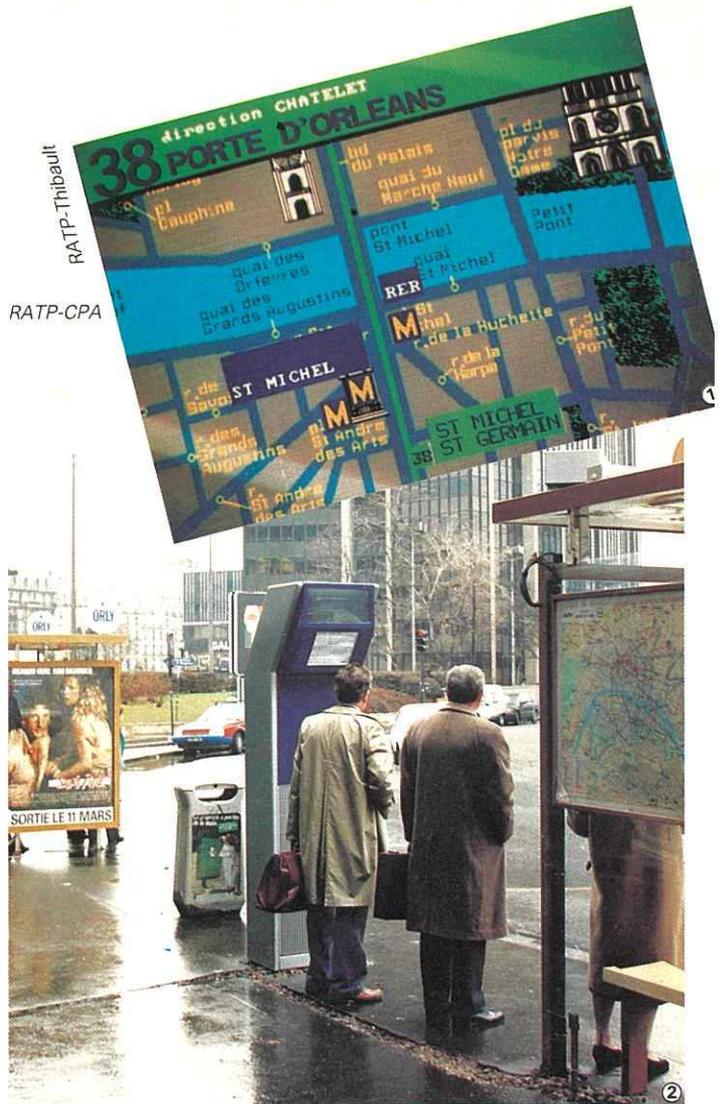
Deux bornes INFOSTOP ont été installées, à Montparnasse sur la ligne 58 « Hôtel de Ville-Vanves ». L'une à l'arrêt « Place du 18-Juin 1940 » en direction d'Hôtel de Ville, l'autre à « Gare Montparnasse », vers la Porte de Vanves.

Tel Janus, chaque borne a deux faces : elles sont équipées d'écrans sur lesquels apparaissent des informations en temps réel et en temps différé.

En temps réel sont donnés des renseignements sur le temps d'attente des bus à venir ainsi que sur l'état de la ligne et des lignes associées.

En différé, les voyageurs pourront, à leur gré, obtenir diverses informations sur la tarification, l'exploitation et les horaires, les guides des quartiers traversés par la ligne ainsi que des actualités RATP (animations, prolongement de lignes...).

INFOBUS c'est la version embarquée d'INFOSTOP soit deux écrans vidéo et un clavier installés au niveau de la plateforme centrale de l'autobus. On peut le voir actuellement sur une voiture de la ligne 38 « Porte d'Orléans-Châtelet ».



1 - INFOBUS : les correspondances métro et RER avec le « 38 », place Saint-Michel.
2 - La borne INFOSTOP, installée à l'arrêt « Gare-Montparnasse » de la ligne 58.

En plus de l'affichage automatique du prochain arrêt, un guide des quartiers desservis par la ligne peut-être consulté par les voyageurs (rues, services publics, correspondances bus, métro, RER, théâtres, musées, ensembles sportifs...).

Après SITU, VIDÉOPLAN et PCS, INFOBUS et INFOSTOP sont deux nouveaux maillons de la chaîne d'information des voyageurs.

S. Fe

Jour de fête

Clown ou Pierrot, fée ou princesse : en quel personnage cette fillette va-t-elle se métamorphoser d'un coup de baguette magique... ou plutôt grâce à l'art du maquillage ?

Mardi-gras se fêtait aussi dans le métro et des séances de maquillage étaient proposées à cette occasion à la station Montparnasse-Bienvenue.

Tous les voyageurs de 7 à 77 ans étaient invités à s'offrir, ne serait-ce que pour quelques instants, un autre visage.

S. Fe



RATP-Ardailion



Depuis la mi-mars, la RATP lance une nouvelle opération sur la ligne A du RER : « Comptez avec moi 50 secondes. » Elle poursuit son objectif : limiter à 50 secondes le temps de stationnement des trains dans les grandes gares parisiennes.

Les habitués de la ligne ont sans doute été surpris de voir récemment apparaître les « RATP juniors » munis de grands sabliers. Contrairement à ceux de la cuisinière qui comptent les 3 minutes de cuisson, ceux-là (construits par la manufacture du service du matériel roulant) égrenent les 50 secondes fatidiques. Le train arrive, hop ! on retourne le sablier ! Tout le liquide est dans la partie inférieure du sablier, le train repart. Il fallait y penser... Ces appareils font aujourd'hui partie du « matériel » pour mieux « discipliner » le voyageur. Mais attention, on n'a jamais dit que c'était lui qui entra-

travaillait la bonne marche des trains !

Les jeunes stagiaires participent, comme leurs collègues qui empêchent les voyageurs de monter dans les rames dès que le signal sonore fonctionne, ou les gradés de ligne qui régulièrement font les annonces « ...Laissez descendre... Attention à la fermeture des portes... ou ... En arrière, s'il vous plaît... » à la deuxième phase de l'opération « RER coincé, je suis bien avancé ».

Ces règles de bonne conduite sont complétées par une campagne d'affichage sur toute la ligne, des autocollants dans les voitures, tandis qu'une exposition itinérante sillonne les stations les plus « touchées » : Auber, Châtelet-les Halles et Gare-de-Lyon.

S. Fr.

Transports en commun

Les anciens distributeurs de bonbons du métro se préparent à une seconde jeunesse. En effet, à la demande des associations à vocation prophylactique, ils vont reprendre du service en distribuant des préservatifs. Jaune et marron, par carnet de dix, à l'heure où nous mettons sous presse, les décisions ne sont pas encore prises.

L'expérience, dans un premier temps serait testée dans les deux gares du funiculaire de Montmartre.

S. Fr

Impression... du concours

Pendant les mois de décembre, janvier et février, vous avez pu lire des articles que nous avaient envoyés des lecteurs.

Cette douzaine d'articles n'est qu'une partie du jeu de l'été 1986. Aussi, parce qu'il n'est pas possible de tout publier dans le corps du journal, un fascicule reprenant tous les textes est à votre disposition à la rédaction.

Nous vous l'adresserons sur demande écrite à : *Entre les lignes*. Bureau R 10. Grands-Augustins.

Ticket pub

Des millions de petits rectangles de 66 millimètres sur 30 ne pouvaient laisser indifférents les publicitaires. Plusieurs études n'avaient pas eu de suite. Après une nouvelle proposition, le dossier a été réouvert. Publicité im-

primée, bien sûr, mais aussi ticket jaune parfumé au citron, coupon de carte orange parfum mandarine. Le tout sponsorisé par les plus grands parfumeurs de France.

J. M.

Bref 1987

- L'interconnexion ouest permettra en fin d'année de rejoindre sans changer de train Cergy et Poissy (SNCF) aux gares de la ligne A du RER - Nanterre-Préfecture, La Défense, Châtelet (correspondance ligne B) gare de Lyon... Comme pour la ligne B l'exploitation restera séparée en fonction des tronçons (source SNCF).

- Si le projet de tramway était remplacé par un transport routier en site propre, entre Saint-Denis et Bobigny, les voies de garage et d'entretien réservées dans le nouvel atelier de Bobigny pourraient être aménagées pour remiser et réparer les péniches circulant sur le canal de l'Ourcq. Une convention avec la direction des canaux serait étudiée dans cette hypothèse (source FAP).

- Les transports en commun desservant le musée des Sciences de La Villette seront réaménagés de 1987 à 1990. Accès directs du métro sur le parvis et au terminal bus ; aménagement d'un terminal bus boulevard MacDonald (source STP).

- Les transports motorisés coûtent à la région parisienne 10 000 F par an et par habitant (106 milliards). Les dépenses pour les transports en commun représentent 21,5 % du total et les dépenses pour les voitures particulières et commerciales 70,4 % (source STP).

- Des tarifs dégressifs selon les heures de la journée ? Une étude est actuellement en cours pour inciter les utilisateurs à prendre les transports en commun pendant les heures creuses, comme le pratiquent les PTT (source FAP).

- Le coupon « formule 1 », qui permet d'utiliser pendant un jour tous les transports en commun sans limitation, sera étendu à la zone 1-4 à compter du 1^{er} avril. Il coûtera 35 F. En 1986, 540 800 coupons ont été vendus, zone 1-2 (19 F) et 1-3 (24 F) (source STP).

- Parc de stationnement et gare routière à Mairie d'Issy. Le parc comptera 280 places dont 140 réservées aux utilisateurs des transports en commun (fin 87), et la gare routière 16 positions (mi-88), les quais de départ étant abrités (source STP).

- Deux projets restent en concurrence pour l'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Orly : le prolongement de la ligne C du RER (SNCF) en partant de Pont-de-Rungis ou d'Orly-Ville,

l'installation d'un métro léger type VAL depuis la gare d'Antony sur la ligne B. Cette année, les études se poursuivent. La mise en service de ce nouveau mode est prévue au début des années 1990. En attendant, une ligne de bus à la station de métro Villejuif-Aragon pourrait être créée cet été.

J. M.

NOMINATIONS :

• à Transcommunication

Jacques Banaszuk, directeur de l'Action commerciale et de la Communication de la RATP, a été nommé président-directeur général de Transcommunications, la société qui gère les programmes du réseau Tube. Il succède à Alain Coquard, qui avait démissionné de ses fonctions lors du dernier Conseil d'administration de la RATP.

Clips musicaux ou cinématographiques, informations de service, flashes d'actualité, Tube est un réseau de plusieurs centaines de téléviseurs dans une trentaine de stations. Nous reparlerons de Tube dans un de nos prochains numéros.

• à l'UJEF

Jacques Marion, journaliste à *Entre les lignes*, vient de se voir confier l'organisation des grands prix de la presse d'entreprise par l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France. L'UJEF - qui regroupe plus de 600 journaux - décernera cinq grands prix (presse d'entreprise, municipale, régionale, nouveau média, jeune création) sous l'autorité d'un jury indépendant. « Le professionnalisme de M. Marion, souligne le Président de l'UJEF, la qualité d'*Entre les lignes* et le prestige de la RATP constituent les facteurs qui ont contribué à ce choix. »

• Au Conseil d'administration

M. Robert Jung a remplacé M. Pierre Felce dans le collège des représentants du personnel au Conseil d'administration de la RATP. Cadre, élu le 29 mai 1984 sur la liste d'entente Autonomes-CFTC-CGC, M. Felce, prochainement en retraite, avait démissionné à compter du 25 février 1987. Conformément à la loi du 26 juillet 1983, il a été remplacé par le premier cadre venant derrière lui sur la même liste.

50 ans de « Z »

Les « Z » ont disparu de la ligne B du RER. Le dernier voyage officiel a eu lieu le vendredi 27 février. Le train Adam 013 est parti de Denfert-Rochereau à 17 h 46 vers gare du Nord. Devenu Lota 14 il est reparti à 18 h 05 vers Orsay (18 h 49).

Une dernière remontée vers Denfert, sans voyageur, a été offerte à quelques anciens de la ligne.

Automotrices

Conçues dès 1930 par la CMP en vue de l'électrification de la ligne de Sceaux, les automotrices Z vert olive ont pris leur ser-



Pour son dernier voyage officiel, un « adieu » empreint de nostalgie. 4 motrices seront cependant conservées pour des promenades ou le cinéma.

deux automotrices à deux moteurs couplées dos à dos.

vice en 1937, il y a cinquante ans. Leur originalité tenait à l'absence de remorque: les trains étaient composés de un, deux puis trois éléments (1960) de

150 Z ont été ainsi commandées et livrées de 1937 à 1962. Les premières réformées l'ont été en 1982, les dernières par ce soir de février 1987. **J.M.**



RATP-CPA

A l'occasion d'une visite dans le quinzième arrondissement de Paris prochainement rénové; Michèle Barzach, Jacques Chirac et Edouard Balladur ont testé le système de transport Aramis (voir *Entre les Lignes* n° 99). Sur notre photo, Jacques Chirac est en grande conversation avec Jean-Luc Lagardère – le président de la société Matra – en présence de Jacques Douffiagues et de Paul Reverdy.

Le carnaval frappe ses 3 coups !

Comme chaque année, le carnaval s'est partagé entre manifestations humoristiques et débordements. Ce « phénomène rive gauche » a concerné 23 lignes d'autobus par des retards,

des déviations, des terminus reportés.

Au bilan des débordements : détérioration d'une voiture de régulation, de banquettes dans 11 voitures, glaces brisées sur

8 véhicules, une empoche et un extincteur volés.

Tout cela ajouté aux œufs, à la farine et à la peinture impliquant des dégâts vestimentaires. **J. M.**

Offre spéciale d'abonnement

Faites mieux connaître votre métier, votre entreprise, votre région à vos amis.

Offre spéciale d'abonnement : 10 numéros 70 F (au lieu de 100 F).

Chèque à l'ordre de RATP

Abonné : Nom : Prénom :

Adresse complète code postal bureau distributeur :

Nous adressons votre message au bénéficiaire.

Un abonnement au journal des agents de la RATP vous est offert par M.....

Vous recevrez bientôt le 1^{er} des 10 numéros. Correspondance :

..... Signature



Sport

C'est en février que se sont déroulés en Inde, à la Nouvelle Delhi, les championnats du monde de tennis de table.

Sport-loisir, appelé ping-pong ou sport de compétition, il est pratiqué en France par 110 000 licenciés et dans le monde par plusieurs millions de joueurs. Le tennis de table, un des sports les plus universels avec le football et le volley, n'intéresse guère les médias, sinon à l'occasion d'événements de niveau mondial. Le dernier en date n'a d'ailleurs pas permis aux champions français de se distinguer.

Ce sport, devenu très athlétique, s'est largement développé à partir de 1897. Il est régi depuis 1927 par la Fédération Française de Tennis de table.

La section de l'USMT, l'une des plus dynamiques d'Ile-de-France, est forte de 120 adhérents dont 40 jeunes en école de tennis de table. Si les hommes classés sont plus nombreux que les jeunes (25 contre 20), ce sont ces derniers qui possèdent le meilleur niveau. Par équipes, les hommes participent aux championnats régionaux de 2^e division et corporatifs tandis que les dames disputent, par équipes de 4, les championnats de 3^e division nationale. Hommes et femmes sont en mesure d'accéder aux divisions supérieures, mais l'issue des championnats est encore incertaine.

D'autres pongistes participent à des épreuves de niveau départemental. Par ailleurs, 3 équipes de jeunes prennent part aux championnats de leur catégorie en minimes, cadets et juniors. Ce sont près de 1 000 matches que les différentes équipes de l'USMT jouent pendant la saison.

Gérard Luche



Le tennis à table

RATP-CPA

La salle où se pratique le tennis de table à l'USMT se trouve 18, rue Pascal 75005 Paris. C'est à cette adresse que vous trouverez pour vous renseigner les lundis, jeudis et vendredis à partir de 18 h M. Lahalle, grand animateur de cette section, M. Jarrot étant le président.

Classement, école, entraînement

Le classement est beaucoup plus clair que celui du tennis à l'image du décompte des points. Il s'échelonne de 5 en 5 à partir de 60 jusqu'à 0 pour les mieux classés.

Les performances accomplies en matches par les joueurs contre des adversaires mieux classés qu'eux permettent de progresser dans la hiérarchie.

À l'USMT, les femmes les mieux classées sont : Magalie Taiel (20), Brigitte Bailly (25), Valérie Larousse (25), Valérie

Bacque (25). J.-M. Lombard (25), Philippe Hagueaux (25) et Jean-Pierre Dumont (30) sont les plus en vue chez les hommes.

Tous les mercredis matin et après-midi, 40 jeunes passionnés de tennis de table se retrouvent pour l'initiation ou le perfectionnement à ce sport sous la direction de 3 moniteurs : Ph. Hageaux, J.-M. Dumont et J.-C. Lafargue, ancien conseiller technique régional.

Christian Palierne, médecin à

la FFTT et entraîneur, dirige les lundis et jeudis de 18 h à 20 h l'entraînement des meilleurs joueuses et joueurs. « Au niveau de ces pongistes, deux entraînements par semaine sont un minimum, affirme-t-il, d'autant qu'un certain nombre de garçons ne sont pas suffisamment motivés et assidus ». Heureusement, il est pleinement satisfait de l'enthousiasme et de l'ambition de ses joueuses qui constituent l'un des tout meilleurs clubs féminins d'Ile-de-France.

G. L.

Le saviez-vous ?

- C'est en Hongrie que s'est déroulé le 1^{er} championnat du monde ;
- en 1901, le tennis de table fait son apparition en France sous le nom évocateur de « pim-pam » ;
- le décompte des parties en sets de 21 points a été introduit en 1931 ;
- en 1951, apparition, non sans quelques remous, des raquettes mousses qui révolutionnent le jeu ;
- au championnat du monde de 1936 à Prague, un match s'est déroulé en 7 h 30. Non achevé, d'ailleurs, le vainqueur fut tiré au sort ;
- les Français ont remporté, aux différents championnats, 1^{re} médaille d'or, 2 d'argent et 13 de bronze, en simple et en double ;
- Jacques Secretin, âgé actuellement de 39 ans, a le plus brillant palmarès de ce sport avec, notamment, un titre de champion d'Europe de simple en 1976.

