

ENTRE *les lignes*

Attaché commercial

(M) 1 RATP

LES VRP DE LA RATP

RATP

Première de couverture

Photo : RATP
Gaillard-Marguerite

3 Des nouveautés dans le service en station

4 Cinq mesures.



5 Des attachés commerciaux sur chaque ligne.

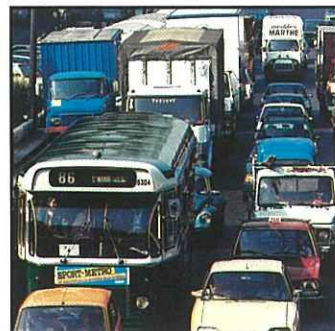


7 Mini-reportages.

8 La RATP rencontre des associations de consommateurs : nous avons recueilli l'avis de deux d'entre elles.

10 Redéfinitions des emplois administratifs à la RATP.

12 Les problèmes de circulation à Paris et dans les grandes villes.



14 Contre les moustiques et les cafards, la désinsection dans le métro.



16 A l'occasion de la nouvelle desserte du XIII^e par le 83, la promotion de l'offre de transports dans le quartier de la gare.

18 La ronde des chantiers.

20 Après le film du service FR « Quand la ville roule », la réaction des agents.

22 Les résultats de l'exercice budgétaire 1986.

23 L'allongement de la durée de vie des autobus.

24 Les nouvelles machines pour un métro plus propre.



26 La RATP était au Salon de la maîtrise de l'énergie, nous y sommes allés.

27 Les actualités.

Dernière de couverture :

La gare d'Auber s'est transformée, durant quelques jours, en salle de gymnastique.

Photo : RATP-Chabrol.



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,
Responsable de la rédaction :
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.

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

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



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

Ont collaboré à ce numéro :
Gérard Luche, Maurice Léger.

Les opinions ou affirmations citées dans les
articles ou reportages d'*Entre les lignes* n'en-
gagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités appartenant
à des organismes extérieurs ne sauraient
engager la RATP.

Abonnez vos amis à *Entre les lignes*

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

☐ 1 an (France) soit **95 F**
☐ 1 an (Etranger) soit **115 F**

Retourner ce coupon
avec son règlement
établi à l'ordre de la RATP

☐ Chèque bancaire
☐ Chèque postal
☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES

Service abonnements
53 ter, quai
des Grands-Augustins
75006 PARIS



MENTINE ARTS-ET MÉTIERS AUBER AUBERVILLIERS-PANTIN-4 HEMINS AVRON BALARD BARBÈS-ROCHE HOU
STILLE BEL-AIR BEVILLE BÉRAULT BERCY BILLANCOURT B HAKEIM BLANCHE BOBIGNY-PABLO PICA SO B
Y-PANTIN-RAYMOND QUENEAU BOISSIÈRE BOLIVAR BONNI NOUVELLE BOTZARIS BOUCICAUT BOUL TS-M

EUIL BOULEVARD MASSÉNA BOULEVA VICTOR BOULOGNE-JEAN JAURÈS BOU OGNE-PONT DE SAINT-CL
OURSE BRÉGUET-SABIN BROCHANT BUT ES-CHAUMONT BUZENVAL CADET CAMB ONNE CAMPO-FORMIO CA
AL LEMOINE CARREFOUR PLEYEL CENSI R-DAUBENTON CHAMBRE DES DÉPUTÉS (CAMP-DE-MARS CHAMPS-
ES-CLEMENCEAU CHARDON-LAGACHE (ARENTON ÉCOLES CHARLES DE GAULLE- TOILE CHARLES MICHELS (C
ONNE CHÂTEAU D'EAU CHÂTEAU DE VII ENNES CHÂTEAU-LANDON CHÂTEAU-RO GE CHÂTELET CHÂTELET
ALLES CHÂTILLON-MONTRouGE CHAUS E D'ANTIN CHEMIN VERT CHEVALERET C TÉ CITÉ UNIVERSITAIRE C
EL FABIEN COMMERCE CONCORDE CON ENTION CORENTIN CARIOU CORENTIN CE TON CORVISART COURCE
OURONNES CRÉTEIL L'ÉCHAT (HÔPITAL ENRI-MONDOR) CRÉTEIL PRÉFECTURE (HÔ EL DE VILLE) CRÉTEIL UNI

É CRIMÉE CROIX- CHAUX DANUBE DAUMESNIL DENFEI -ROCHEREAU DUGOMMIER DUPLEIX DUR C ÉC
LITAIRE EDGAR QUINET ÉGLISE D'AUTEUIL ÉGLISE DE PANTII ÉMILE ZOLA ÉTIENNE MARCEL EUROPE E ELM
FAIDHERBE-CHALIGNY FALGUIÈRE FÉLIX FAURE FILLES DU CAI AIRE FORT D'AUBERVILLIERS FRANKLIN- RO
LT GABRIEL PÉRI (ASNIÈRES-GENNEVILLIERS) GAÏTÉ GALLIE GAMBETTA GARE D'AUSTERLITZ GARE DE L
RE DE LYON GAR DU NORD GARIBALDI GENTILLY GEORGE GONCOURT GUY MÔQUET HA RE-C
ARTIN HOCHÉ HÔT L-DE-VILLE JÉNA JACQUES BONSERGENT JA MIN
S JAVEL JOURDAIN BULES A FOURCHE LAMARCK AUL
DURT LA MOTTE-P QUET EDROU-ROLLIN LE KREN IN-B

E LE PELETIER LES GOBEVRE LUXEMBOURG MAB NC LOUISE MICHEL LOUR
AIRIE DES LILAS MAIRIE D'EUIL MAIRIE DE SAINT-C
FORT-STADE MALAKOFF-P T-LES JUILLIOTTES MAIS
ADET-POISSONNIERS MARC ESHERBES MARAÎCHERS M
TEUIL MICHEL-ANGE-MOLI NILMONTANT MICHEL-A
RNASSE-BIENVENUE MOU MONGE MONTGALLET M
CHAMPS OBERKAMPF ODÉON LORETTE NOTRE-DAME-
UR PELLEPORT PÉREIRE P

CHAISE PERNETY PHILIPPE- HY PLACE DES FÊT S PL
TALIE PLAISANCE DISSONN DE NEUILLY PONT I SÈV
NT MARIE PONT-M UF PORT TE DE CHAMPERF T PO
CHARENTON POR E DE CHO RTE DE LA CHAPELLE ORT
VILLETTE PORTE E MONTR DE SAINT-OUEN P RTE
LAS PORTE DE VAN ES PORTI PORTE D'IVRY POR E DO
RTE D'ORLÉANS P RTE MAILL ÉES QUAI DE LA C RE
LA RAPÉE QUAI D RSAY QU CREMUR-SÉBASTOPC REN

PUBLIQUE REUILLY-DIDEROT R E ROME RUE DE LA PO
E DU BAC RUE MONTMART SILIQUE (HÔTEL-DE-V
INT-DENIS-PORTE DE PARIS SA SAINT-GERMAIN-DES-
INT-JACQUES SAINT-LAZARE S SAINT-MICHEL SAINT-
INT-PHILIPPE-DU-ROULE SAINT SÉCUR SENTIER SÈV
BYLONE SÈVRES-LECOURBE SI ENIS SULLY-MORLAND
GRAPHE TEMPLE TERNES TOLB AUGIRARD VAVIN VIC
GO VILLEJUIF-LÉO LAGRANGE V TURIER VILLIERS VIN

S VOLONTAIRES V LTAIRE WAG E A
ARCEAU ANATOLE FRANCE ANV ERS-PANTIN-4 HE
RON BALARD BAR ES-ROCHECH LLANCOURT BI HA
ANCHE BOBIGNY- ABLO PICASSO IVAR BONNE- DOUV
TZARIS BOUCICA BOULETS-MO UOLOGNE-JEA JA
UOLOGNE-PONT DI SAINT-CLOUD LES-CHAUMONT BUZENVA CA
AMBRONNE CAMPO FORMIO CARD LUYEL CENSIER-DAUBENTON CHAMBRE I S D
S CHAMP-DE-MAI CHAMPS-ÉLYSÉES-CLEMENCEAU CHA ON-LAGACHE CHARENTON ÉCOLES CH ARLES

AULLE-ÉTOILE CHARLES MICHELS CHAR NNE CHÂTEAU D'EAU CHÂTEAU DE VINCI NES CHÂTEAU-LANDON
AU-ROUGE CHÂTELET CHÂTELET-LES I ALLES CHÂTILLON-MONTRouGE CHAUSSI D'ANTIN CHEMIN VERT
ALERET CITÉ CITÉ UNIVERSITAIRE COL NEL FABIEN COMMERCE CONCORDE C UVENTION CORENTIN CA
ORENTIN CELTON CORVISART COURCE ES COURONNES CRÉTEIL L'ÉCHAT (HÔP TAL HENRI-MONDOR) CR
ÉFECTURE (HÔTEL DE VILLE) CRÉTEIL NIVERSITÉ CRIMÉE CROIX-DE-CHAUX ANUBE DAUMESNIL DENI
CHEREAU DUGOMMIER DUPLEIX DURO ÉCOLE MILITAIRE EDGAR QUINET ÉGLISI D'AUTEUIL ÉGLISE DE PA
MILE ZOLA ÉTIENNE MARCEL EUROPE E ELMANS FAIDHERBE-CHALIGNY FALGUIÈR FÉLIX FAURE FILLES DU
IRE FORT D'AUBERVILLIERS FRANKLIN- ROOSEVELT GABRIEL PÉRI (ASNIÈRES-G NEVILLIERS) GAÏTÉ GAL

MÉTRO : DES NOUVEAUX SERVICES EN STATION

Un niveau de performances commerciales égal aux performances techniques ! En puisant la référence dans sa culture technique pour mesurer la qualité du service en station, la Direction du réseau ferré indique clairement ses priorités : gagner de nouvelles ressources pour développer de nouveaux services en valorisant les fonctions. Après de nombreuses études et des tests effectués pendant deux ans à « Bastille », le fil conducteur retenu sera un traitement différencié : selon les lignes, selon les stations et leurs clientèles. Auparavant, et comme coup d'envoi, cinq mesures générales répondant à l'attente de tout voyageur (p. 4). Également, mise en place d'attachés commerciaux sur chaque ligne, dont la tâche sera d'animer cette recherche de nouveaux services (p. 5). Avant même ce lancement « en grand », Entre les lignes s'est mis en quête des premiers « frémissements » (p. 7).

J. M.

AU SERVICE DES VOYAGEURS DU MÉTRO

Dès le mois de juin, le voyageur pourra bénéficier d'améliorations visibles dans toutes les stations du métro. Cinq mesures techniques qui précèdent la mise en place d'un nouveau service adapté à chaque station.

CINQ

MESURES DANS LES STATIONS



Photo du haut : Station Gambetta : un second point de vente pour les coupons de seconde classe aux heures d'affluence.

Photo du bas : De nouveaux casiers à monnaie viendront au secours d'un problème vieux comme le métro et les autobus : l'appoint. Photos RATP-ROY

Ça n'est pas le fin du fin du marketing : mieux pouvoir rendre la monnaie, moins faire attendre le client, mieux le renseigner, faciliter l'échange en cas d'erreur et pouvoir mesurer le service qu'on rend.

Cinq services qu'on trouve naturel de recevoir chez son boulanger, dentiste ou perceuteur.

Mais ce qui semble simple à l'échelon individuel devient complexe multiplié par 366 stations, plus encore de points de recette tenus par plusieurs personnes différentes. En même temps, résoudre ces difficultés était une condition minimale pour engager toute autre démarche commerciale : question de crédibilité. C'est le règlement de ce type de problème commun à toutes les stations qui permettra ensuite de traiter chaque station individuellement ou par groupe.

En effet, à l'inverse de ce qui s'est fait depuis longtemps, prendre en compte la clientèle c'est admettre qu'elle n'est pas partout la même, n'a pas les mêmes attentes, les mêmes besoins.

C'est pourquoi les autres mesures commerciales seront laissées à l'initiative de l'encadrement de chaque ligne, avec les attachés commerciaux et les agents des stations.

Promouvoir tel ou tel titre de transport, situer la station dans le quartier, l'animer, informer des itinéraires

de remplacement en cas d'incident, signaler les agents parlant une langue étrangère, vendre des télécartes... tout cela se fera au rythme des lignes et des stations.

Cette « décentralisation commerciale » a trois buts communs à l'entreprise : fidéliser la clientèle, gagner de nouveaux voyageurs, lutter contre la fraude.

Jacques MARION

Les cinq mesures techniques

- Nouvelle gestion des stocks de monnaie sur la base d'un fonds de roulement.
- Multiplication des points de vente de coupons mensuels selon l'importance des recettes (guichet, agent et stock de renfort, aide du chef de station).
- Échange des coupons jaune ou orange – sous certaines conditions – dans toutes les stations.
- Traitement – immédiat ou sous 3 jours – en station des questions posées par les voyageurs.
- Mesure de la qualité du service offert par calcul – nombre de réclamations, d'équipements, indisponibles, taux de fraude..., ou par sondage auprès des voyageurs.



Des attachés commerciaux, appartenant à l'encadrement de la ligne et des équipes mobiles constituées d'agents de station viennent d'être créés sur chaque ligne de métro. Ils sont chargés de la préparation et de la mise en œuvre du nouveau service en station.

QUALITÉ SUR TOUTE LA LIGNE

Ils sont trois, sur chaque ligne du métro, à exercer depuis le mois de mai les fonctions d'attachés commerciaux (ATCO) : un inspecteur et deux agents de maîtrise (sauf sur la ligne 11 avec un seul agent de maîtrise). Sous-chef de ligne ou sous-chef de terminus, les agents sont provisoirement détachés de leur poste, pour une période de 3 ou 4 mois. Il est en effet prévu de renouveler les équipes d'attachés commerciaux pour permettre d'associer le plus grand nombre de gradés à l'opération, mais aussi pour bénéficier d'un maximum « d'idées neuves » pendant la phase expérimentale.

Des pionniers

L'équipe n'agit pas de façon isolée mais au contraire coordonne son action avec tout l'encadrement de la ligne. Si les ATCO sont aujourd'hui des « pionniers »,

à terme, ce sont tous les agents de station qui participeront à l'action, devenant de véritables représentants commerciaux de l'entreprise. Des réunions régulières avec les autres lignes permettent d'échanger les expériences réalisées, d'en faire profiter les autres : un Comité de pilotage et de coordination a pour rôle de « piloter » les opérations communes à l'ensemble du réseau et d'harmoniser les actions propres à chaque ligne.

En mai, le nouveau service en station démarre. De nombreuses tâches attendent les ATCO : l'élaboration et le suivi de la qualité du service, le suivi de l'activité commerciale des agents, l'organisation et la participation aux actions d'information et de formation du personnel, et l'animation d'équipes mobiles.

Chargées des relations avec la clientèle, les petites équipes mobiles sont consti-

tuées d'agents de station volontaires et d'agents de réserve.

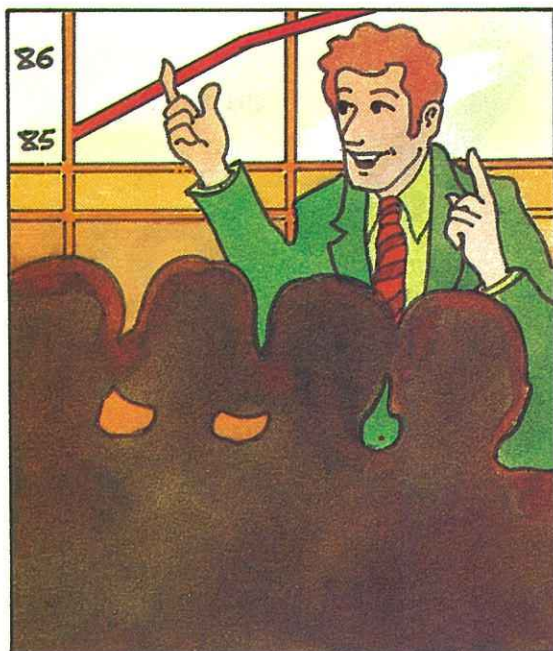
Elles assurent des tâches d'accueil et d'information des voyageurs, de surveillance, de contrôle et d'enquêtes. Elles participent aux opérations d'animation et d'action commerciale.

Les agents travaillent par équipe dont l'importance varie selon les besoins. Chaque semaine, réunion dans le bureau des ATCO : le programme de travail de la semaine et les stations intéressées sont déterminés en commun. Sur propositions et suivant les idées des agents.

La première tâche des attachés commerciaux est en effet d'encourager l'esprit d'initiative et les aptitudes relationnelles des agents de leur ligne pour mieux servir la clientèle dans le cadre des objectifs commerciaux de l'entreprise.

Simone FEIGNIER

LA FORMATION DES ATCO*



Avant le lancement, le mois dernier, du nouveau service en station, l'ensemble des équipes des attachés commerciaux a suivi un stage de formation au réseau ferré pendant les mois de mars et avril.

Stage de dix jours axé, la première semaine, sur l'action commerciale et la communication, la semaine suivante sur l'organisation et la connaissance des produits, des services et des partenaires dans l'entreprise.

Les exploitants, F Promo, la direction C et le CFPR** ont participé à l'élaboration des stages des futurs attachés commerciaux du métro.

Plusieurs objectifs étaient recherchés : motiver les agents pour leur nouvelle fonction, les informer sur la stratégie commerciale de la RATP (en leur donnant des notions de marketing) et les aider à concevoir leurs premières actions.

Hachette et la COMATEC

Il s'agissait aussi de leur faire connaître leurs futurs partenaires : MÉTROBUS, PROMO MÉTRO, HACHETTE, TRANSCOM ou la COMATEC qui tous concourent à l'amélioration de la qualité du service offert aux voyageurs. Un dernier objectif consistait à faciliter l'action des ATCO en leur donnant des rudiments de méthodologie dans le domaine de la communication et de l'animation d'équipe.

Cinq stages ont été organisés en mars et avril ; deux autres ont eu lieu en mai afin de disposer d'équipes complètes pendant l'été et de renouveler les équipes, certains attachés pouvant être amenés à changer de poste.

A chaque stage participaient en général trois équipes d'attachés commerciaux (1 cadre et 2 agents de maîtrise) ; y étaient associés les chefs de ligne, responsables de l'ensemble des agents de la ligne. Leur présence était importante car elle garantissait pour l'avenir la bonne intégration des attachés commerciaux au sein de l'encadrement de la ligne. Elle augmentait ainsi les chances d'expansion du nouveau service en station à l'ensemble des agents de la ligne.

Des échanges parfois vifs

La formation consistait en interventions de « spécialistes maison » sur l'organisation pratique du nouveau service en station, auxquelles se sont ajoutés les exposés des partenaires. Ces présentations furent l'occasion de discussions très animées du fait de la motivation des participants, des agents de maîtrise en particulier.

Confrontations parfois vives entre les partenaires et les exploitants directement concernés par certains problèmes tel celui de la propreté.

La présentation du secteur test du réseau d'autobus a permis aux agents de situer le nouveau service en station dans une évolution globale de l'entreprise. Les ATCO vont faire bouger les lignes du métro, ils ont été intéressés de voir que d'autres agents de l'entreprise, au routier, avaient les mêmes préoccupations.

Cette formation, si elle n'a pas répondu à toutes les questions d'ordre pratique que se posaient certains futurs attachés commerciaux s'est cependant révélée positive. Elle leur a permis d'avoir une meilleure connaissance de l'entreprise, des services et des partenaires avec qui ils sont appelés à travailler.

Pour considérer le voyageur comme un client.

Simone FEIGNIER

* Attachés commerciaux.

** Centre de formation du personnel et réglementation.

SUR LA LIGNE 12 UNE PREMIÈRE INITIATIVE

Du 20 au 27 mai, le ticket s'est mis au vert dans les stations Mairie d'Issy et Corentin Celton. Sur une idée de Pascal Dalicieux, attaché commercial de la ligne 12.

L'objectif de l'opération ? promouvoir la 2^e voiture dans la zone d'attraction des deux stations et fidéliser la clientèle de ce secteur. Le prétexte en a été la modification de l'offre globale de transport : création d'un parking par la ville d'Issy-les-Moulineaux et modernisation du terminus bus de Mairie-d'Issy.

Et c'est à l'occasion de la « Semaine de la chlorophylle », organisée « en surface » par la ville d'Issy, que cyclamens, hortensias, et autres ficus ont servi de décor, dans les deux

salles de recette, à une exposition photographique sur l'évolution des transports : « Issy : hier, aujourd'hui, demain. »

Cette animation s'inscrit dans la nouvelle politique commerciale de la RATP ; conduite par les agents de la ligne et liée à la vie du quartier environnant les stations, elle a mis en jeu, en plus de la ville d'Issy-les-Moulineaux, différents partenaires internes : notamment le réseau routier, RM-Manufacture qui a assuré le montage matériel de l'opération, et SE à qui étaient dus les documents photographiques.

Partenaires avec lesquels les agents sont appelés à travailler pour mener à bien le nouveau service en station.

Attaché commercial



Animateur commercial



« L'Éril » : un appui

Un certain nombre d'Équipes de recherche et d'innovation locales ont déjà entamé des actions en direction des voyageurs. C'est le cas de l'Éril de la ligne 8 pour inciter les clients à acheter la carte orange plus tôt. C'est ainsi que 10 stations ont été retenues pour une information particulière sous forme de panneaux d'affichage posés sur chevalets devant la ligne de contrôle. L'équipe s'est ensuite livrée à une comparaison entre différentes périodes pour jauger l'impact de leur initiative. Leurs observations soulignent un transfert des ventes de coupons entre le « 1^{er} jour du mois », date critique, et la période du 20 au 30 du mois précédent, ce qui était l'objectif. Ils ont constaté, en outre, une augmentation globale du nombre de coupons vendus dans ces stations. L'Éril s'est ensuite attachée à recueillir l'avis des agents sur les réactions des voyageurs, et celui des clients eux-mêmes grâce au renfort de 6 RATP Juniors.

De riches enseignements contenus dans un rapport de... 73 pages.

Gambetta, ligne 3

L'équipe commerciale est à pied d'œuvre : Yves BAZERBE, inspecteur adjoint, Marcel SALABERT, sous-chef de ligne, et Christian MARCHI, sous-chef de terminus, tous volontaires pour la fonction d'attachés commerciaux. L'adhésion des agents étant une condition indispensable pour la réussite de la nouvelle politique commerciale de l'entreprise.

Après le stage de formation suivi fin mars, une première tâche attendait l'équipe : « Nous avons disposé d'un mois pour informer les 300 agents de station de la « 3 » sur le nouveau service ; le délai était court... » Si Marcel Salabert connaît bien la ligne, Christian Machi « l'a pratiquement découverte grâce à sa nouvelle fonction et apporte ainsi à l'équipe un regard neuf sur l'activité de la ligne ».

Tous trois ont pu constater « l'intérêt et la curiosité de la grande majorité des agents » sur l'expérience commerciale menée. Quand nous les avons rencontrés, à la fin du mois d'avril, ils n'étaient pas à court d'idées pour l'exercice de leur nouvelle fonction, en particulier dans le domaine de l'animation de la ligne. Ils envisageaient déjà de mener des actions communes avec d'autres lignes, dans les stations de correspondance par exemple.

Mais ils attendaient surtout les propositions et suggestions des agents de la ligne.



CONSUMMATEUR

Il est la raison d'être du transport public et même, de temps en temps, sa bête noire : il est insaisissable, millionnaire, imprévisible, il se plaint même parfois. Le voyageur, puisqu'il faut l'appeler par son nom est désigné aussi usager, client et de quelques autres façons.

Il y a des sous-ensembles nommés « domicile-travail, scolaires, touriste, heures creuses », etc. Après l'avoir sondé, étudié, lui avoir accordé dans ses objectifs la primauté, la Régie se prépare à accréditer ses ambassadeurs. La Direction de la RATP rencontrera prochainement les associations représentatives du « mouvement-consommateur » (voir encadré).

DE VOYAGES

Bien sûr les contacts et le travail avec des associations représentant les usagers datent de plusieurs années. Certains membres du Conseil d'administration, désignés comme personnalités qualifiées, représentent en fait les usagers : M. Barbero de la Fédération nationale des associations d'usagers du transport et M. Kalinsky du Mouvement national de lutte pour l'environnement. Parfois la Régie est interpellée gaillardement par certains représentants d'associations : ce fut le cas pour la présence de pyralène dans certaines installations, pendant les grèves et aujourd'hui, à propos de la propreté. Ces adresses se doublent souvent de « coups médiatiques » comme la Fédération des usagers des transports s'en est fait une spécialité. Récemment encore son Président remettait, au bureau d'accueil de la RATP une cocotte en papier à l'intention de la Direction générale, en précisant qu'une partie devait être gardée au chaud pour le ministère délégué aux Transports.

QUALITÉ DE SERVICE

Plus ou moins suivis, plus ou moins altérés par l'actualité, ces rapports ont l'inconvénient d'en rester souvent à des aspects sectoriels et techniques. L'impact limité d'un certain nombre de ces associations auprès du public n'a pas permis jusqu'alors une véritable interactivité : prise en compte par la Régie de certains problèmes, intervention de ces associations pour en régler d'autres auprès des usagers ou pour contribuer à la définition d'une qualité de service.

Le mouvement consommateur, bien que moins puissant que dans certains pays, est en France reconnu, structuré et représenté dans les organismes importants. Certaines associations sont affiliées à des groupements plus larges : syndicats, fédérations familiales... C'est donc à

ces interlocuteurs plus généralistes que la RATP souhaite aussi s'adresser.

Elle peut en attendre une vue plus globale des problèmes, un travail plus en profondeur grâce à leurs structures et leur influence, une contribution originale à la définition de la qualité du service à offrir.

Déjà l'interlocuteur d'autres grandes entreprises (SNCF, EDF), le mouvement consommateur a une connaissance et une expérience approfondies de leurs problèmes. De ce fait les services, parfois hérissés par l'intrusion de certaines revendications, pourront aussi trouver un appui à certaines propositions vis-à-vis des interlocuteurs de la RATP. A l'inverse se posera, comme dans toute discussion où chacun doit trouver son compte, la question du « grain à moudre », des améliorations possibles et de leur financement.

Jacques MARION



18 DANS LE MOUVEMENT CONSOMMATEUR

Les unes sont très connues, d'autres moins. Liées à un mouvement syndical pour certaines, tenant rubrique à la télévision pour d'autres. Entre les lignes vous en présente deux, très différentes « sur le papier » mais animées des mêmes préoccupations de dialogue.

L'UNAF

L'Union nationale des allocations familiales recense 800 000 familles adhérant à 6 200 associations. Elle représente officiellement les familles auprès des pouvoirs publics qui doivent la consulter sur certains sujets. Nous avons rencontré Mme Dumont qui la représentera.

« Comment envisagez-vous les rapports avec la RATP ? »

— Nous sommes très heureux de cette ouverture. Nous avons déjà l'habitude de travailler avec de grands services publics. Il est prématuré de parler de ces rapports, mais les règles sont partout identiques. Pour être fructueux, ces rapports doivent jouer le jeu c'est-à-dire mettre les problèmes sur la table. Nous sommes prêts à comprendre certaines difficultés et, dans la mesure de nos possibilités, prêts à soutenir certaines démarches ou à contribuer, par nos services d'études, à élaborer d'autres solutions.

A l'inverse, nous ne sommes pas habilités à avaliser des décisions déjà prises.

— Entre soutien et refus, quelle est la marge de composition ?

— Le tout ou rien est en effet l'exception, mais le mouvement consommateur a montré dans le cas récent de la tarification des chèques que, face au « tout », il pouvait obtenir le « rien ». Cela n'intervient qu'en l'absence de débat.

Sur un sujet qui intéresse tout le monde comme les tarifs, nous pouvons comprendre la nécessité des ressources pour la RATP mais la RATP peut prendre en compte nos suggestions sur une « grille » de répartition, par exemple. Ensuite, nous prenons nos responsabilités en direction des pouvoirs publics comme en direction du public qui nous accordent leur confiance. »

La CNL

La Confédération nationale du logement est un organisme dont les amicales regroupent 125 000 adhérents et, a priori, plus spécialisés.

— « Faux, réplique Michel Outin — secrétaire confédéral —, car la CNL fonde son activité sur le triptyque logement-emploi-transport. Par ailleurs, nous sommes reconnus association de consommateurs depuis 1980.

— Qu'attendez-vous de ces rencontres ?

— D'abord une meilleure prise en compte du voyageur. Nous demandons depuis longtemps une concertation. Nous avons des questions précises : sur les tarifs, sur les sécurités, sur les prolongements de ligne de métro, sur le tramway, sur la modernisation. En même temps, nous voulons un dialogue constructif où chacun apporte et reçoit.

— Vous savez que la RATP ne décide pas de tout.

— Bien sûr, même si notre rôle n'est pas d'intervenir dans ces considérations. C'est un élément du dialogue, pas un refuge. Nous attendons une politique de service public et cette notion est suffisamment claire pour préciser les responsabilités.

— Êtes-vous prêt à intervenir pour influencer sur le comportement du voyageur ?

— Pourquoi pas ? Nous le ferons à partir de nos orientations, en positif comme en négatif. Concrètement, nous sommes prêts à intervenir sur une question comme la fraude, pour expliquer, prévenir, mais nous ne signerions pas une campagne comme « carton jaune ».

LES AUTRES ASSOCIATIONS

ADEIC - FEN : Association d'éducation et d'information du consommateur Fédération de l'Éducation nationale.

AFOC : Association force ouvrière consommateurs.

ANC : Association fédérale des nouveaux consommateurs.

ASSECO-CFDT : Association études et consommation.

CGL : Confédération générale du logement.

CNAFAL : Conseil national des associations familiales laïques.

CNAPFS : Comité national des associations populaires familiales syndicales.

CSCV : Confédération syndicale du cadre de vie.

CSF : Confédération syndicale des familles.

FFF : Fédération des familles de France.

FNAFR : Fédération nationale des associations familiales rurales.

INDECOSA-CGT : Association pour l'information et la défense des consommateurs.

FNLL : Fédération nationale Léo-Lagrange.

ORGECO : Organisation générale des consommateurs.

UFC : Union fédérale des consommateurs.

UFCS : Union féminine civique et sociale.



**REDÉFINITION
DES EMPLOIS
ADMINISTRATIFS
A LA RATP**

ADMINISTRATION ET BUREAUTIQUE : DEUX FILIÈRES EN UNE

D'un côté les dactylos, de l'autre, les employés de bureau. Cette distinction, qui se traduisait par une classification en deux « sous-filières » n'existera bientôt plus. Les dactylos prennent maintenant en charge des tâches administratives tandis que les employés de bureau apprennent la maîtrise des outils bureautiques dérivés de la « machine à écrire de maman » qui a bien changé depuis.



Une nouvelle sous-filière – administration et bureautique – appelée Ax dans le jargon maison, vient d'être créée à la RATP.

Elle veut être une réponse à l'évolution des technologies dans le tertiaire regroupant en un seul poste des fonctions de dactylos et d'employés de bureau (les sous-filières A1 et A2).

Au total plus de 1 600 agents de la RATP sont concernés – 450 dactylos et 1 200 employés de bureau.

La création de la sous-filière Ax était prévisible. Six expériences, limitées à quelques secteurs de l'entreprise, ont déjà été tentées en 1985. *Entre les lignes*, dans son numéro 90 (avril 86), s'en faisait alors l'écho.

PREMIÈRES EXPÉRIENCES EN 1985

Un groupe de travail avait proposé la création d'un emploi unique se substituant à ceux de dactylos (sténodactylographes, chefs de section sténodactylographes), employés qualifiés de bureau, chefs de section administratifs. Les dactylos qui me-

nèrent à bien l'expérience virent leurs fonctions s'élargir à des tâches administratives classiques – gestion de fichiers, prises de rendez-vous, etc., tandis que les employés de bureau de tous niveaux hiérarchiques durent acquérir la maîtrise d'un outil bureautique approprié – machine à traitement de texte, micro-ordinateur...

Camille Bony, directeur du personnel, lors d'une intersyndicale en mars dernier, rappelait le but du projet : « ... L'opération (même si, à terme, il est permis d'en attendre une meilleure productivité du service administratif) n'a pas pour but premier une réduction des effectifs mais de prendre en compte l'introduction de nouvelles technologies dans l'entreprise, élargir et enrichir le travail des agents... » Il y a un an déjà, il affirmait : « ... La distinction entre les deux sous-filières est appelée à disparaître (...); nous avons souhaité ne pas attendre d'être dépassés par l'événement... »

POUR UN PEU PLUS DE CONSIDÉRATION

Christine Coulleret travaille à la direction du personnel, au service administration et réglementation. Cela fait plus d'un an qu'elle occupe un poste de la future sous-filière Ax. Auparavant, elle travaillait en pool. Elle cumule aujourd'hui les fonctions de dactylo (mais désormais elle est intégrée dans un groupement) et des tâches administratives comme la commande de fournitures, l'enregistrement du courrier, le classement. Elle essaye de partager son temps équitablement mais lorsqu'elle a trop de travail, la « frappe » est prioritaire.

« ... J'ai été volontaire parce que je pensais que ce nouveau travail pouvait m'apporter beaucoup. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, ce que je fais est plus vivant, plus enrichissant. On nous a assuré un meilleur déroulement de carrière mais ce n'est pas cela qui m'a attirée le plus. Dans un pool, vous êtes « fondu » dans la masse, on ne voit personne.

Pas un plus au niveau salaire, peut-être plus de travail ; mais surtout appartenir à un groupement m'a permis d'être mieux considérée par mes collègues avec qui, maintenant, j'ai de plus nombreux contacts... »

DEUX ANS PLUS TARD : LE CHOIX

En 1986, les expériences se poursuivaient pour concerner une quarantaine d'agents. Assez en tous cas pour dresser un bilan plutôt positif de l'opération. Aujourd'hui, la création de la sous-filière Ax est officielle. Une réunion intersyndicale a eu lieu à ce sujet en mars. Les agents ayant participé à l'expérience s'accordent à la reconnaître intéressante, enrichissante. C'est parmi le personnel de la sous-filière A1 (les employés de bureau) que l'on rencontre quelques réticences, le plus souvent dues à la nature du système de traitement de textes mis à leur disposition.

La décision étant prise, la direction du personnel a défini toutes les modalités d'application. Alors, quels sont les emplois de la nouvelle sous-filière ? Comment les agents peuvent-ils y accéder ? Y aura-t-il un concours spécifique ? Bénéficieront-ils d'un meilleur déroulement de carrière ?

Sans rentrer dans de trop nombreux détails, sachez que les emplois pouvant faire partie de la nouvelle sous-filière doivent comprendre l'utilisation régulière d'un système (traitement de textes, micro-ordinateur ou terminal sous certaines conditions d'utilisation) et des travaux administratifs. Ils seront homologués par un « comité technique », en cours de constitution.

Un test permettra de vérifier si les agents déjà en poste dans un emploi de la sous-filière Ax en possèdent les connaissances. Cela s'appelle la « validation des compétences ».

Dès l'an prochain (session 1988), des concours d'accès au niveau maîtrise et exécution de la filière Ax seront créés.

Question avancement, on nous a affirmé, à la direction du personnel, que les agents de la nouvelle sous-filière devraient avoir un meilleur déroulement de carrière que celui qu'ils pouvaient espérer dans la précédente organisation. Il est bien sûr trop tôt pour en juger mais cela viendra vite puisque dans deux ans, trois au maximum, il ne devrait plus y avoir beaucoup d'agents dans les sous-filières A1 et A2.

Les postes seront homologués dans la nouvelle sous-filière, l'évolution des technologies et des habitudes de travail devrait faire le reste...

Sylvie FRÉCHARD

**CONGRÈS
DE L'UITP*
A LAUSANNE :**

QUE FAIRE QUAND LES CENTRES VILL

* Union Internationale des Transports Publics

Aujourd'hui, dans *Entre les lignes*, nous vous présentons la situation et donnons un aperçu des mesures proposées par Monsieur Bourgoïn.

Nous retraiterons ce sujet ultérieurement.

**CHAQUE JOUR,
1 200 000 VOITURES
DANS PARIS**

Personne n'est satisfait de la circulation dans la capitale : taxis, automobilistes, clients des transports en commun s'en plaignent et chaque année, le trafic augmente de

3 % environ. Chaque jour, 1 200 000 voitures circulent et 800 000 résident dans Paris. 10 % de trafic en plus, et c'est la paralysie complète.

Et ce qui était vrai pour Paris d'abord, pour les grandes agglomérations ensuite, le devient maintenant pour les villes de moins de 100 000 habitants. La congestion des centres villes entraîne, bien sûr, de lourdes conséquences sur les déplacements, qu'ils se fassent en voiture particulière ou en transports en commun.

Dans les deux cas, les temps de parcours s'allongent et les coûts deviennent de plus en plus importants (surconsommation en carburant, augmentation des coûts d'exploitation pour les transports en commun). Le cadre de vie de l'ensemble des citadins se dé-

tériore. La pollution s'accroît pour les hommes, comme pour les sites qui se dégradent.

**QUELQUES
POUR CENT
DE TRAFIC EN
MOINS**

Lors de son intervention au congrès de l'UITP à Lausanne, Maurice Bourgoïn affirmait « ... Pour retrouver la fluidité dans les centres villes, il suffirait en général d'y réduire de quelques pour cent le trafic automobile, ce qui profiterait





RATP-ARDAILLON

Ignorer les problèmes de circulation dans les centres villes n'est aujourd'hui plus possible.

Régulièrement, les médias en font état, on ne compte plus les propositions pour améliorer la circulation dans Paris... et surtout, il s'agit de sortir un peu pour constater que la circulation dans les grandes villes prend le plus souvent des allures de paralysie.

Lors du dernier congrès de l'UITP qui se tenait à Lausanne, Maurice Bourgoïn – directeur du réseau routier de la RATP – faisait état des travaux de sa commission pour « lutter contre la congestion dans les centres villes ».

S SE PARALYSENT ?

d'abord aux automobilistes restant fidèles à ce mode de transports et ne pénaliserait donc et encore, qu'une petite minorité d'automobilistes transférés sur les transports collectifs... »

Pour Maurice Bourgoïn, une lutte efficace contre la congestion des centres villes nécessite un projet sur la ville et sur la politique de déplacements. Les mesures qu'il propose sont de deux natures :

- celles qui organisent l'agglomération dans son ensemble,
- celles qui ne concernent que le centre ville.

Nous vous présentons dans notre encadré ce qu'il préconise pour « mieux circuler à Paris demain ».

Sylvie FRÉCHARD

Mieux circuler à Paris demain

Le point de vue de Maurice Bourgoïn, Directeur du réseau routier

L'objectif à atteindre est de maintenir la fluidité de la circulation. Cet objectif doit être atteint en laissant la liberté de choix entre voiture particulière et transports en commun. Les mesures qui respectent le mieux cette liberté sont celles qui reposent sur la tarification plutôt que sur la réglementation.

La solution la plus simple est, sans aucun doute, de développer considérablement le stationnement payant sur voirie (qui aujourd'hui n'affecte qu'un quart des places autorisées). Certains objecteront que cette

solution repose sur une discrimination par l'argent. L'argument n'est pas juste dans la mesure où les réseaux de transport public offrent une alternative plus efficace lorsque la circulation est fluide.

Il importe aussi de faire mieux respecter le stationnement interdit et pour cela d'adapter les effectifs chargés de la répression. Les ressources du produit des amendes devraient être, en priorité, affectées au financement de cette mission.

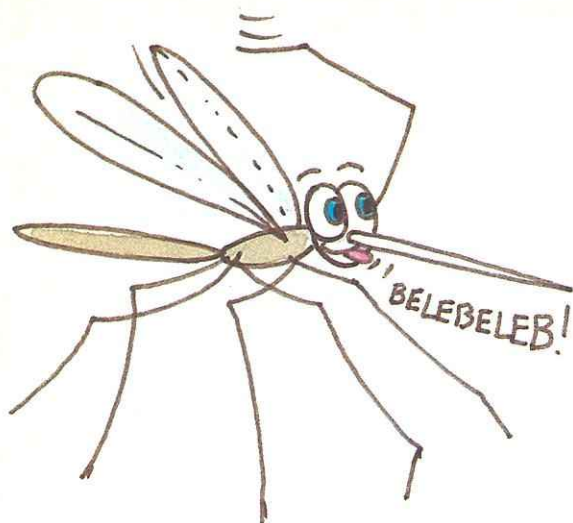
En ce qui concerne plus particulièrement le réseau d'autobus, grâce à une amélioration des conditions de circulation résultant de la fluidité retrouvée, une augmentation du trafic pourrait être absorbée sans augmentation des moyens. Les voyageurs bénéficieraient alors d'une diminution sensible des temps d'attente et des temps

de déplacement.

Des restrictions, librement consenties, à l'usage de la voiture particulière sont considérées comme un moindre mal par la majorité des Parisiens, y compris par ceux qui utilisent quotidiennement leur voiture. C'est en tout cas l'opinion exprimée dans un sondage récent (novembre 1986) de la Sofres, qui posait, entre autres, la question suivante :

« Pour la circulation automobile dans Paris, souhaitez-vous qu'on prenne des mesures contraignantes pour rendre la circulation plus facile ou qu'on évite de prendre des mesures contraignantes pour respecter la liberté des automobilistes ? »

A cette question, 61 % des enquêtés utilisant tous les jours leur voiture dans Paris ont répondu préférer le premier terme de l'alternative.



MOUSTIQUES ET CAFARDS DANS LE MÉTRO

« Le métro envahi par
les moustiques. »
« Peut-on attraper le SIDA
par une piqûre ? »
Voici quelques mois
la presse se faisait l'écho
d'une information octogénaire :
Il y a des moustiques dans le métro.

A l'approche de l'été,
le service des aménagements
et de l'entretien propose
une nouvelle technique
de désinsectisation.
Contrairement à une publicité
bien connue,
ça marche pour les insectes
volants ET rampants.

LA CHASSE VA OUVRIR



Jusqu'alors il fallait se livrer à un travail... de fourmi.

On appliquait sur ou à proximité des surfaces – corbeilles, armoires... – fréquentées par les cafards des laques nocives. Leur activité insecticide était de 6 mois.

Ce travail laborieux et concernant des surfaces limitées n'apportait rien dans la lutte contre les « volants ».

Ce problème, élémentaire dans un entrepôt, devient difficile à résoudre dans des locaux occupés 20 heures sur 24, voire plus avec les travaux de nuit.

Il fallait donc trouver un insecticide adapté aux volants-rampants et un système de diffusion.

En début d'année 1987 un produit est testé – le cyperfog, par thermonébulisation – vaporisation par chauffage (appareil Pulsfog).

Le service NA pense pouvoir l'utiliser dès cet été et traiter plusieurs stations pendant la nuit.

Une heure de ventilation

Lors de ces tests, plusieurs problèmes devaient être réglés : celui du poids du produit qui, trop lourd, ne se diffuse pas, trop léger s'envole immédiatement ; celui de la ventilation avec la reprise du service ; celui des « effets cheminée » dans les tunnels qui peut conditionner la sécurité.

Dans le même temps le produit était analysé par le laboratoire de la Ville de Paris et par le service du contrôle et du laboratoire de la RATP. S'il y a des précautions d'emploi – voir équipement sur photo – pendant la

vaporisation, une fois le brouillard disparu l'inhalation reste un temps désagréable mais pas dangereuse.

Aussi le service NA pense réaliser cette désinsectisation entre 1 heure et 4 heures, laissant au moins une heure de ventilation avant l'arrivée des premiers agents.

Avant même que toutes les décisions d'utilisation soient prises, les techniciens ont déjà proposé « d'industrialiser » encore plus le traitement en installant le thermo-nébulisateur sur un train de travaux.

Précautions

Le brouillard insecticide, diffusé du centre de la station se dispersera dans tous les couloirs et locaux ouverts. Bien entendu ce tra-



Photo Direction N

Essai de
thermonébulisation.
Les nostalgiques
seront satisfaits :
le produit est parfumé
à la citronnelle.

Abus moyennement dangereux

Les insecticides comme les solvants, désinfectants, doivent être utilisés avec précaution. Le Cyperfog contient trois produits signalés :

- La cyperméthine, qui agit par contact et ingestion sur les insectes, classée substance vénéneuse.

- La néopynamine, qui agit sur le système nerveux de l'animal (effet immédiat).

- Le dichlorométhane, dont l'effet narcotique opère par inhalation. Le produit est classé dans les catégories « modérément toxique », la dose mortelle pour un rat se situant entre 2 et 3 grammes par kilo.

La thermonébulisation permet le fractionnement du produit en microquantités très volatiles donc ventila-

bles. De ce fait une ingestion accidentelle en grande quantité est très rare, d'autant qu'un vomitif a été intégré à la composition pour l'empêcher.

En fait, dans le pire des cas - pour eux, un rat égaré ne devrait avoir que des maux de tête et des démangeaisons au moment de la pulvérisation.

vail nécessite de nombreuses collaborations.

- Avec les services liés aux travaux de nuit, l'inspecteur de permanence, le service de la voie, le groupe manœuvres transports, les services techniques (ventilation), les nettoyeurs de COMATEC.

- Avec les services de sécurité, Comité d'hygiène et sécurité, pompiers, police, inspecteur de la ligne et surveillance générale qui devra s'assurer qu'il ne reste personne dans les stations et tunnels, sans oublier... les fournisseurs d'appareils de boisson qui devront protéger leurs appareils.

En fait, toute une organisation à roder pour qu'elle devienne familière. Le travail durerait 10 minutes dans chaque station, dans la nuit du samedi au dimanche pour gêner le moins possible les travaux de nuit.

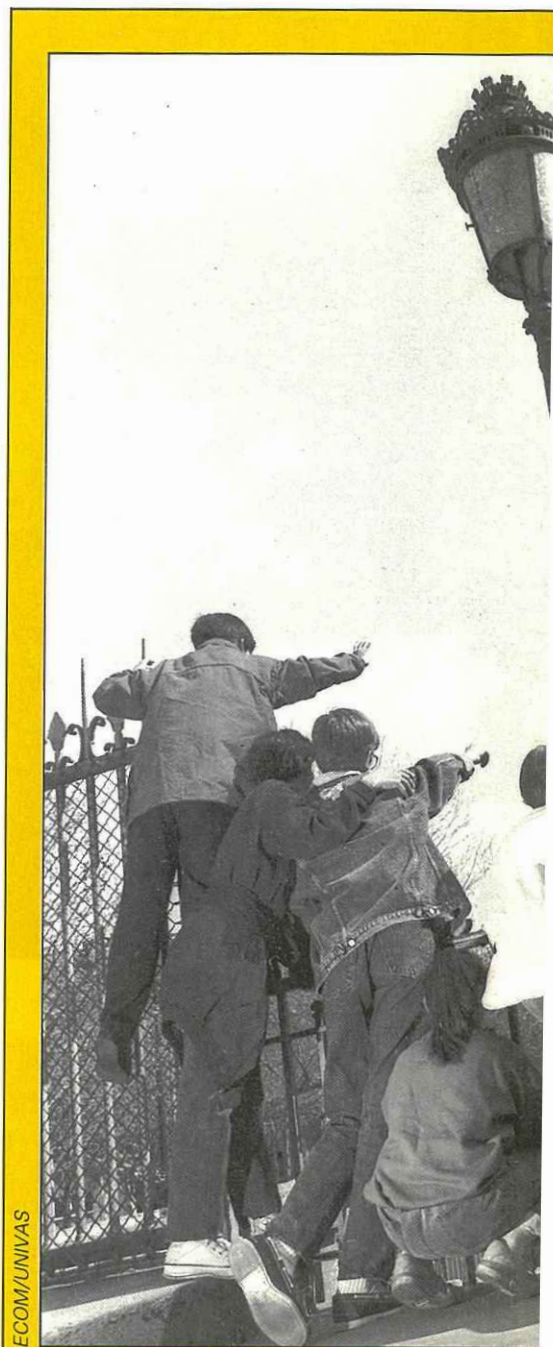
Jacques MARION

PROMOTION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE XIII^e

La ligne d'autobus 83 est remaniée depuis le 1^{er} juin. A cette occasion, une opération de promotion sur l'ensemble des transports en commun a été menée dans le XIII^e arrondissement. Visant essentiellement les jeunes, elle s'est déroulée du 28 mai au 6 juin.



FRÉQUENCE 131313



ECOM/UNIVAS

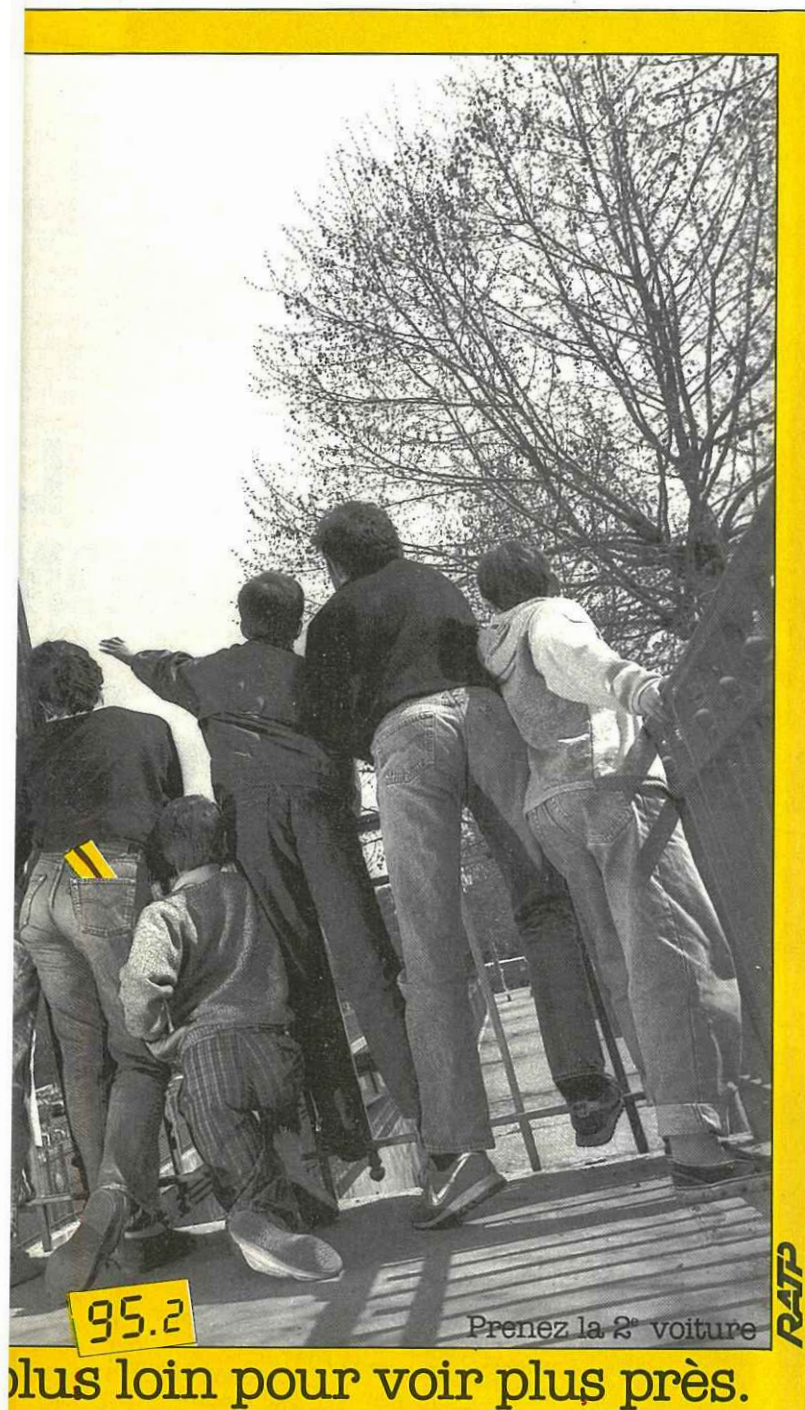
Fréquence 13 : alle

Le quartier de La Gare est désormais en liaison directe avec le centre de Paris : le 83, prolongé de la place d'Italie à la porte d'Ivry assure en effet la desserte de ce quartier du XIII^e jusque-là insuffisamment pourvu en transports en commun (voir ELL n° 101).

Le trafic quotidien du 83 « ancienne formule » s'élevait à 24 000 voyages. A la suite du

prolongement, l'augmentation du trafic sur la partie sud de la ligne est estimée à 5 700 voyages par jour. Les nouveaux clients attendus sur le 83 ? D'après une enquête effectuée sur la ligne, ils utilisaient les deux-roues, la voiture particulière ou... la marche à pied mais aussi et surtout le 132*, le métro et les lignes d'autobus (comme le 27). D'où le risque de voir l'augmentation de trafic

se limiter à un simple transfert de voyageurs de lignes RATP à d'autres ce qui n'apporterait aucune clientèle supplémentaire. Il était donc nécessaire de promouvoir l'ensemble de l'offre de transport dans le XIII^e (métro et autobus) et non pas seulement la nouvelle desserte du 83, pour attirer de nouveaux voyageurs non encore utilisateurs réguliers des transports en commun.



n'est une radio locale : pendant toute la durée de l'action de promotion « Fréquence 13 », « 95,2 » s'est mise aux couleurs de la RATP et du XIII^e. Sur l'antenne, du 28 mai au 6 juin, annonces de l'opération, informations sur le jeu et reportages dans le quartier ont concouru à la notoriété de l'événement. Communication accompagnée d'une campagne d'affichage (sur les bus de la ligne 83, dans le métro et chez les commerçants du quartier), de dépliants d'information sur les itinéraires et les nouveaux terminus, distribués sur les lignes 132^{**}, 83^{**} et 93^{**}. Un document de promotion de l'ensemble des transports en commun du quartier de La Gare était également déposé dans les boîtes aux lettres des habitants du secteur.

Augmenter les déplacements dans le XIII^e mais aussi hors de l'arrondissement au moyen d'un jeu était le point fort de l'opération auquel étaient associés des agents du réseau d'autobus et du métro (lignes 6 et 7). Des vignettes devaient être retirées en certains lieux du XIII^e : centres Masséna et Galaxie, piscine du Château-des-Rentiers, mairie du XIII^e, fac Tolbiac, ainsi que d'autres arrondissements : Forum des Halles, Palais de la Découverte, restaurants Free Time.

Elles permettaient de gagner des cadeaux de la Boutique Chic et Choc, un premier prix, tiré au sort, offrant un voyage pour deux personnes à Venise.

Un dernier volet de l'opération était destiné à conserver un lien commercial avec la clientèle occasionnelle. A tout acheteur de billets les agents des huit stations^{***} du quartier de la Gare remettaient un questionnaire en vue de constituer un fichier.

A la rentrée, des informations seront envoyées à cette clientèle (nouveaux plans de poche notamment) ; un démarchage téléphonique par des agents du CIT pourrait être envisagé.

Une nouvelle façon de fidéliser la clientèle.

Simone FEIGNIER

Rendez-vous avec les jeunes

Le quartier de La Gare compte 67 088 habitants (recensement de 1982) dont 24 % de moins de 19 ans et 39 % d'inactifs. Cette dernière catégorie, composée essentiellement de femmes n'exerçant aucune activité à l'exté-

rieur, présente une grande rigidité dans ses habitudes de déplacement. C'est donc la cible « jeunes » qui a été retenue ; population dont une grande partie est déjà utilisatrice des transports en commun et dont on espère augmenter les déplacements tant à l'intérieur du XIII^e que vers l'extérieur de l'arrondissement.

Pour s'adresser aux jeunes, quel média utiliser si ce

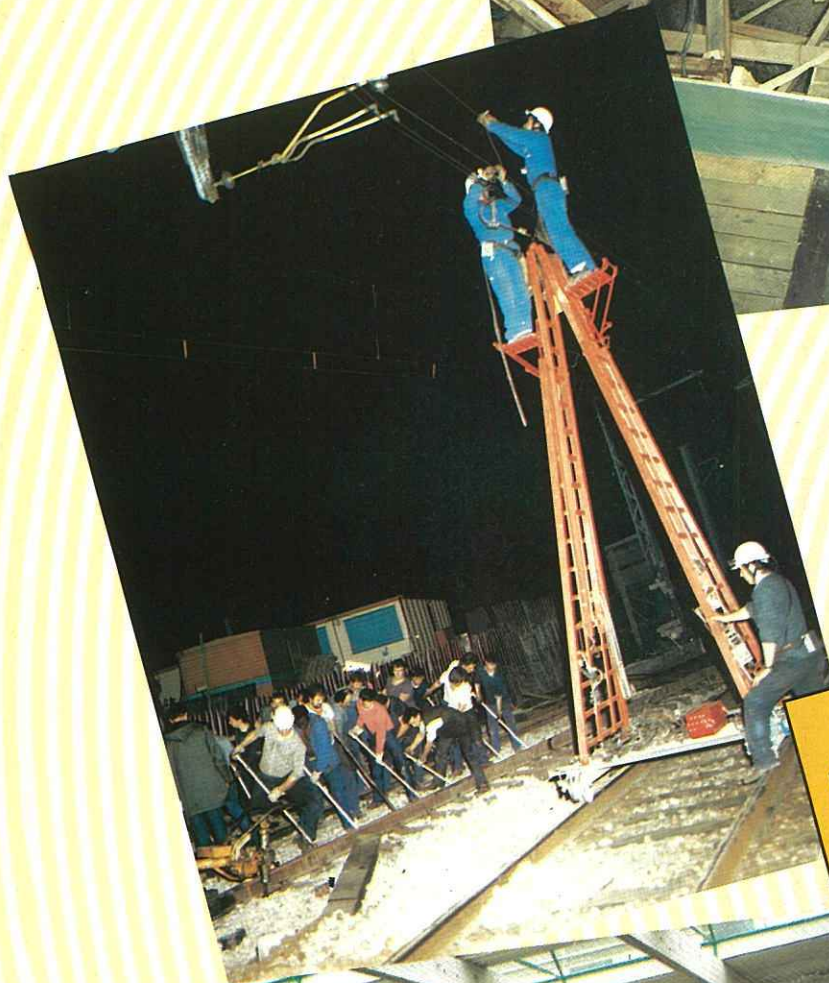
* A la suite du prolongement du 83, le 132 a vu son terminus reporté de la place d'Italie à la porte d'Ivry.

** 83 Carrefour Friedland - Haussmann - Porte d'Ivry.
93 Levallois - Rond-point des Champs-Élysées.
132 Porte d'Ivry - Thiais.

*** Porte d'Ivry, Porte de Choisy, Porte d'Italie, Maison blanche, Tolbiac, Place d'Italie, Nationale, Chevaleret.



STATION
Percement d'urgence entre la RER à la station Eiffel.



TGV - ATLANTIQUE
A FONTENAY-AUX-ROSES
Dans la nuit du 29 avril 1987, remise en place initiale des voies et caténaires de la ligne B après déplacement pour travaux du TGV.



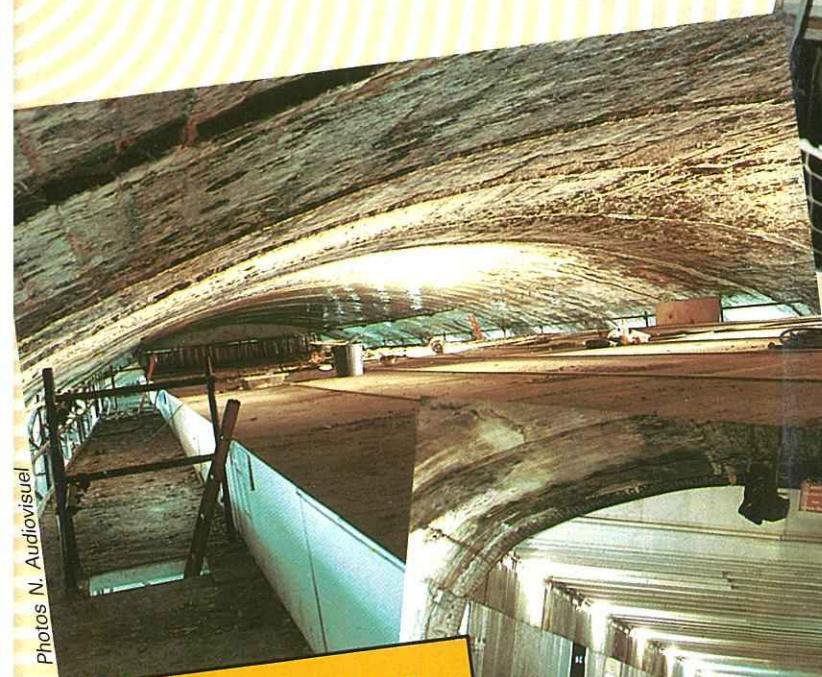
VUE INTÉRIEURE
DU HALL D'ENTRETIEN
DES ATELIERS DE BOBIGNY.
Au fond 6 voies sur fosses pour l'entretien des trains de la ligne 5
— au premier plan emplacement prévu pour 3 voies destinées aux réparations accidentelles (RA).
1 voie sur fosse et 1 voie RA ont été prévues pour le tramway.

L
RON
D
CHA

R HAKEIM
loir de correspon-
6 et la ligne C du
mp de Mars - Tour

DE S ITIERS

STATION SAINT-MICHEL LIGNE B
Sur la place du Parvis Notre Dame, sta-
bilisation du terrain par la technique du
« JET GROUTING » : forage et injection
de béton sous haute pression.
Construction d'un couloir d'accès au-
dessus de la voie 1 de la ligne B.



STATION CLUNY-LA SORBONNE
Préparation de la voûte pour la pose
d'une mosaïque.
Protection au-dessus des voies dans la
station.

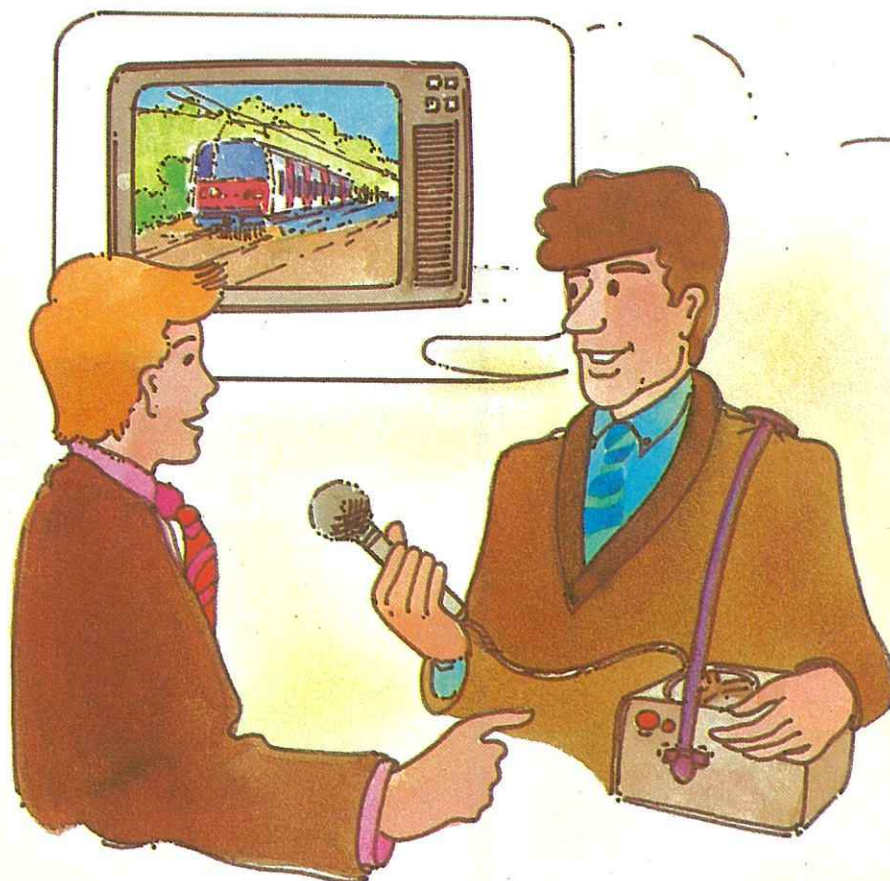
P.B.



L'OPINI

APRÈS FR SUR FR3 :

Dimanche 5 avril,
12 h 15 : diffusion
du film « Quand la
ville roule » sur FR3.
Il présente les activités
du service FR (matériel
roulant du réseau ferré).
Plutôt une rediffusion,
puisque le premier
passage – en décembre –
s'était déroulé dans
des conditions
techniques déplorables.



ON DES AGENTS

Si le film s'adressait en priorité au grand public, les agents de la RATP avaient été avisés de son passage. La RATP a donc voulu connaître leur avis.

Deux enquêtes ont été réalisées: l'une par la direction du personnel auprès de 2 000 agents de tous grades (sauf ceux du service FR) travaillant dans les différents secteurs de l'entreprise. La seconde a été effectuée auprès d'agents du service FR mais après le premier passage. Pour la diffusion d'avril, un questionnaire avait été envoyé aux différents ateliers. Aujourd'hui, seul l'atelier de Choisy a répondu. Cela ne nous a pas permis d'en tirer des conclusions plus générales.

Elles ne semblent toutefois pas remettre en cause les premiers résultats.

AUTOCRITIQUE

A *Entre les lignes*, nous avons rencontré Bernard Gounou, au service FR. Il s'est beaucoup occupé de la réalisation de ce film. Il reconnaît que si certaines critiques sont encourageantes, d'autres présentent un caractère hostile. Deux explications selon lui: « On a voulu faire un film grand public et, avec les agents de la RATP, on le montre à un public spécifique. On a aussi souhaité parler de tous les départements du service. Les règles en audiovisuel seraient-elles semblables à celles du journalisme? (Écrire pour son lecteur – et lui seul – et choisir un angle d'approche). Il semble que oui... »

En attendant, le document poursuit sa carrière, notamment à l'exportation, puisque trois réseaux étrangers l'ont déjà demandé, mais aussi à l'intérieur de l'entreprise (stages, visites...).

Si vous êtes curieux d'en connaître son coût, sachez que c'est une des questions que les agents interviewés ont le plus souvent posée. Nous, nous l'avons demandé à Bernard Gounou « 500 000 francs pour un quart d'heure de film*. A titre d'exemple, un spot publicitaire de 30 secondes coûte dans les mêmes conditions deux millions de francs ».

C'était une première. Très prochainement, le service FR et le centre de production audiovisuel veut réaliser un documentaire sur la rénovation du matériel MS 61.

* Un coût tout à fait « dans la norme » de ce genre de réalisation audiovisuelle. C'est aussi le coût du n° 100 d'*Entre les lignes* ou d'une grande révision du MS 61.

Meilleure connaissance de l'entreprise

Parmi l'ensemble du personnel de la RATP, moins d'un agent sur deux connaissait la diffusion du film. Parmi les sources d'information, c'est la note circulant dans l'entreprise qui est le plus souvent citée. Vient en deuxième position mais bien loin derrière, le bouche à oreilles « ce sont mes collègues qui m'en ont parlé »

11 % seulement des agents ont regardé le film. Ceux qui ne l'ont pas fait l'expliquent parce qu'ils ignoraient sa diffusion (51 %) ou un empêchement dû à leur emploi du temps personnel (30 %).

Parmi les spectateurs, plus de la moitié était en famille. Ils en ont tiré non pas des informations utiles à leur travail, mais, à près de 80 %, une meilleure connaissance de leur entreprise.

61 % d'entre eux pensent que le film avait pour vocation de dévoiler au public les coulisses de la RATP. Ils y voient une information plutôt tournée vers l'extérieur de l'entreprise que vers ses agents. Pourtant, et même si cela semble paradoxal, 65 % des interrogés pensent que la RATP a raison de s'adresser à ses agents par le canal de la télévision.

Document publicitaire ?

Les résultats obtenus suite à l'enquête auprès des agents du service FR ne sont pas contradictoires.

Meilleur taux d'écoute toutefois puisque près d'un agent sur deux a regardé le document. L'information avait bien circulé: 98 % des interviewés connaissaient le passage du film. Ceux qui n'étaient pas spectateurs déclarent – à 56 % – avoir eu des contraintes dues à leur emploi du temps personnel.

Ceux qui ont regardé le film pensent qu'il a été produit avant tout pour présenter le service à des visiteurs étrangers et pour dévoiler les coulisses de l'entreprise, c'était effectivement l'objectif. Ils n'en n'ont cependant pas bonne opinion. Si l'utilité de ce film est reconnue, des reproches lui sont faits. Ceux qui reviennent le plus souvent: document publicitaire, pas assez technique, ce n'est pas un encouragement donné aux agents du service, le film n'est pas assez proche de la réalité. Néanmoins, la diffusion auprès d'un plus large public est suggérée.

Sylvie FRÉCHARD

EXERCICE 86 + 71,4 MILLIONS DE FRANCS

Le budget 1986 se caractérise par un solde créditeur de 71,4 millions de francs. Il se monterait à 148,6 MF si une insuffisance de l'exercice antérieur de 77 MF n'avait dû être résorbée cette année.



RATP-CPA

Cet excédent, que plusieurs journaux ont qualifié un peu vite de « bénéfice », n'a évidemment pas ce caractère. D'abord parce que la RATP, au service de la collectivité, n'a pas pour objectif de réaliser des bénéfices ou un profit. Ensuite parce que l'excédent 1986 devra être repris en compte dans l'exercice suivant. Enfin, parce que par ailleurs État et Collectivités locales participent largement au financement de notre entreprise.

Néanmoins, ce solde positif a une signification : que la RATP, dans le contexte qui lui est imparti, a encore progressé vers une meilleure qualité de gestion.

Quelles sont en effet les raisons de cet excédent ? Elles sont de deux ordres. Un événement extérieur à la RATP, la baisse du prix des carburants, de l'ordre de 50 MF, mais aussi la qualité de gestion de l'entreprise. Les résultats 86 ont en effet été obtenus grâce à une meilleure organisation du travail, aux progrès de l'informatisation et à la poursuite de la modernisation des méthodes d'entretien.

C'est aussi le résultat d'une gestion rigoureuse des effectifs qui n'a pas empêché la RATP d'affecter cependant les moyens nécessaires aux activités créant des ressources (lutte contre la fraude, surveillance des couloirs bus) ou améliorant la qualité du service (entretien des trains du métro et du RER).

Stabilité des services et du trafic

L'année 1986 se caractérise par une stabilité des services offerts : les prolongements de métro à Bobigny (L.5), Villejuif (L.7), les renforcements de capacité sur le RER et la mise en service des bus articulés ont entraîné une progression moyenne de 1,2 %.

Le trafic stable en données brutes progresse modérément : + 0,8 % en données corrigées des grèves, soit 2 280 millions de voyages. Baisse sur le métro (- 1,9 %), hausse sur le RER mais moins forte que précédemment (+ 0,8 %), progression certaine sur les bus (+ 2,3 % à Paris, + 2,8 % en banlieue).

C'est 13 millions de voyages qui ont été perdus, surtout dans le métro, en 1986 par l'accumulation de conditions défavorables (voir ELL n° 100).

Les tarifs ont augmenté en moyenne de 7,7 % au 1^{er} mai 1986* : la hausse s'échelonnant de 3,8 % pour le billet à plus de 10 % pour les cartes orange.

Recettes + 5,7 %

Les recettes 1986 ont atteint 15,05 milliards ; soit une augmentation de 5,7 %.

La croissance des recettes du trafic de (6,6 %), soit 5 234,4 MF en 1986,

est due à la hausse des tarifs, le trafic étant resté stable.

Les recettes provenant des cartes orange progressent plus (C.O. mensuelle + 10,8 %, hebdo + 12,3 %) que celles des billets (+ 0,6 %).

La carte intégrale remporte un franc succès avec des ventes en augmentation de 25 %.

L'indemnité compensatrice** s'élève en 1986 à 6 074 millions (augmentation de 10,8 %).

Dépenses + 3,6 %

Les dépenses s'élèvent à 14,9 milliards soit une augmentation de 3,6 %.

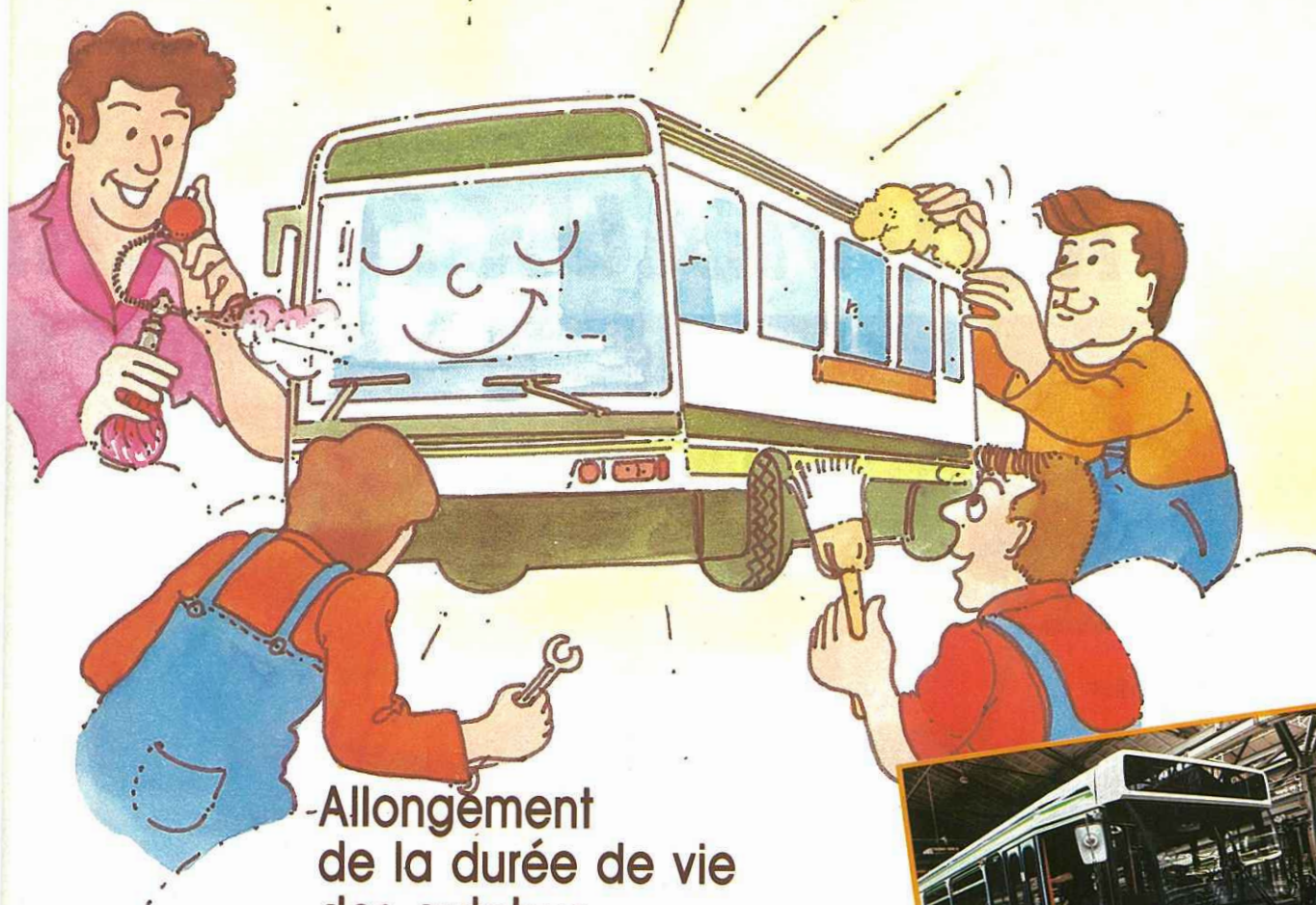
Les dépenses de personnel : 8,7 milliards de francs ont connu une progression identique à celle des prix. En moyenne annuelle les effectifs ont diminué de 127 agents.

Ceci grâce à une meilleure productivité dans les domaines de l'entretien des matériels roulants et des installations, ainsi que dans le secteur tertiaire.

Simone FEIGNIER

* Hausse ramenée à 6,4 % pour 1986 compte tenu de la date du réajustement.

** Versée par l'État (70 %), et la région (30 %) pour maintenir le prix du ticket à 2,75 F en 1986 au lieu des 5,16 F nécessaires à l'équilibre financier de l'entreprise.



Allongement
de la durée de vie
des autobus

SC 10* + 3 = 15



RATP-Ardailon

L'âge moyen de réforme des autobus de la RATP sera progressivement porté de 12 à 15 ans.

Une mesure rendue envisageable par l'amélioration des matériels et l'évolution des conditions d'exploitation. A l'arrivée, de sérieuses économies mais aussi quelques exigences nouvelles de modernisation.

On parle toujours des 4000 autobus de la RATP ; d'âge moyen du parc - entre 6 et 7 ans ; d'âge moyen de réforme - environ 12 ans. Derrière les statistiques, des réalités bien différentes pour un SC 10 de la ligne PC - 300 000 voyageurs par an - et le même sur une ligne de banlieue - 100 000 voyageurs par an. Des réalités différentes pour un autobus du dépôt de Clichy dont la vitesse commerciale est de 9,5 km heure, 14 km heure au dépôt de Thiais. Bien différentes pour une ligne dominée

par les couloirs revêtus de bitumes spéciaux et pour celle qui compte de nombreux pavés.

Au départ un même principe de base : l'autobus « standard », datant de 1965 et qui a subi de nombreuses améliorations, notamment depuis 1975 : meilleure accessibilité des circuits, équipement en dessiccateurs (1978), traitements anticorrosion des caisses et châssis.

problème d'image

Des autobus qui subissent entre 8 et 10 ans d'âge le changement des plus importants organes. D'où l'hypothèse qu'allonger leur vie à 15 ans n'apporterait pas de surcoût d'entretien important.

En même temps s'ajoutent quelques conditions externes favorables :

- Au niveau de la voirie, une disparition progressive des pavés, la fin des grands chantiers d'équipement (métro, PTT, EDF), la stabilisation de l'urbanisme en banlieue qui permet un meilleur équipement des routes, l'existence de nombreux couloirs bien revêtus.

- Au niveau de la charge en voyageurs, les prolongements du métro hors Paris pour les tronçons les plus chargés, l'arrivée, sur certaines lignes, d'autobus à grande capacité (PR 180).

Reste cependant un problème d'image, au moment où de nouvelles générations d'autobus arrivent - R 312, PR 100 et 180. En 15 ans un autobus se démode. Les derniers SC 10 seront livrés en 1990 et pourraient surprendre par leur aspect en 2011. Aussi est-il envisagé de leur donner une cure de rajeunissement à mi-vie. Une carrosserie restylée, de nouveaux sièges et sol.

Une nouvelle politique mise en place progressivement - 7 ans - pour pouvoir vérifier le comportement des standards pendant ces trois années supplémentaires.

Les techniciens sont d'autant plus confiants que la première étude envisageant cette possibilité date de 1979. Au résultat, une économie de 100 à 150 autobus neufs pendant plusieurs années.

Jacques MARION

* SC 10 : autobus « standard » (3 480 sur un parc total de 3 996).

NOUVEAUX MATÉRIELS



Dans son dernier numéro, *Entre les lignes* vous exposait le problème de la propreté dans le métro

Les dirigeants de la RATP déclaraient lors d'une conférence de presse que l'amélioration devrait être rapidement visible et ressentie

Le 16 avril, la COMATEC (société chargée du nettoyage) présentait les nouveaux matériels mis à la disposition des 1 250 nettoyeurs pour veiller sur 429 stations, 2 900 voitures, 45 gares et bureaux, 118 points d'arrêts d'autobus et 270 ouvrages divers.

La mécanisation est en effet le moyen retenu par la COMATEC : 20 autobalayeuses, 30 autolaveuses, 70 nettoyeurs haute pression sont désormais en service.

Et ce n'est qu'un début, puisque dans quelques années plusieurs robots – un par type d'intervention – se chargeront des principales corvées, sans qu'il y ait intervention de l'homme. Il y aura cependant une phase intermédiaire où les matériels seront télécommandés.

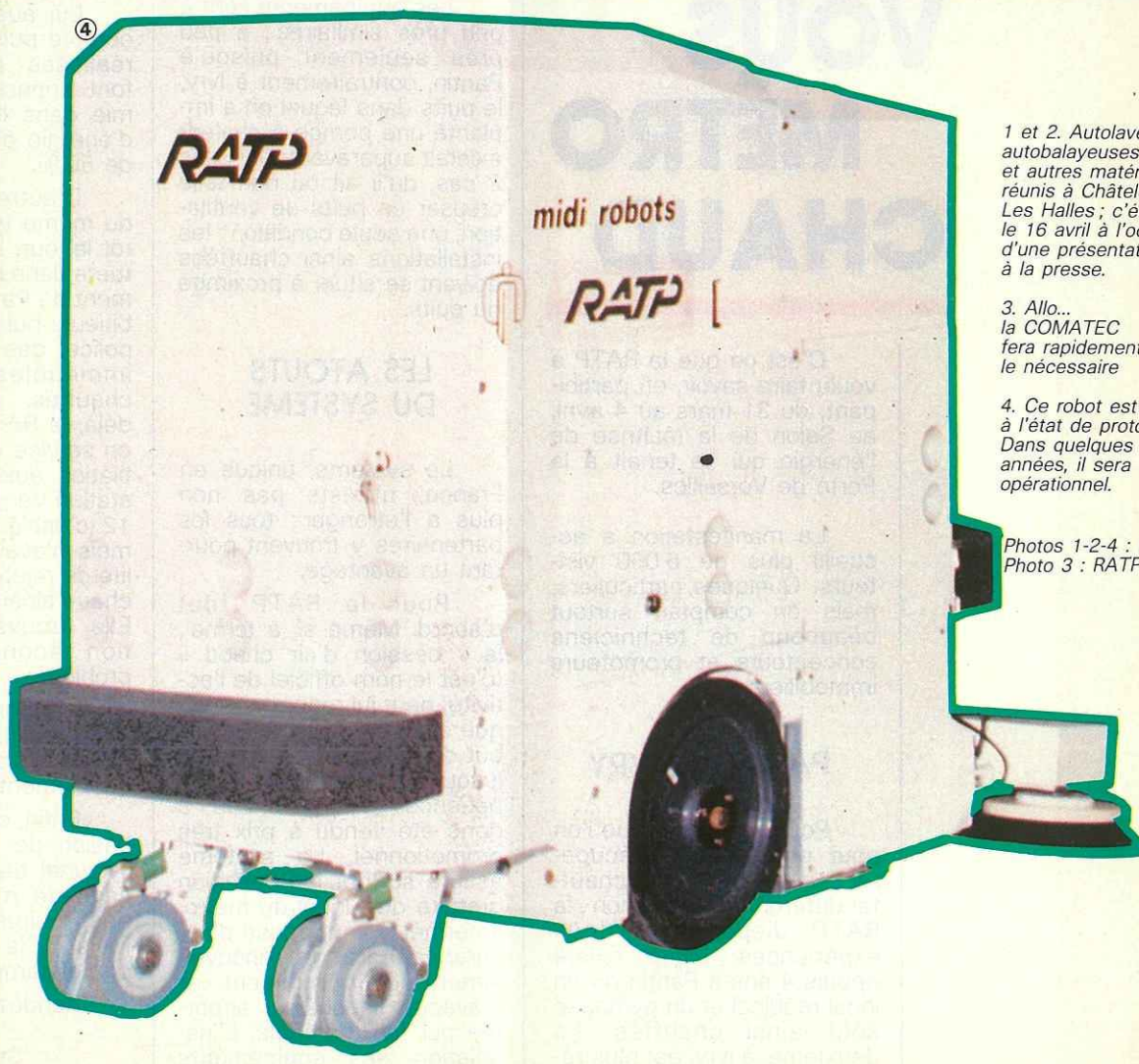
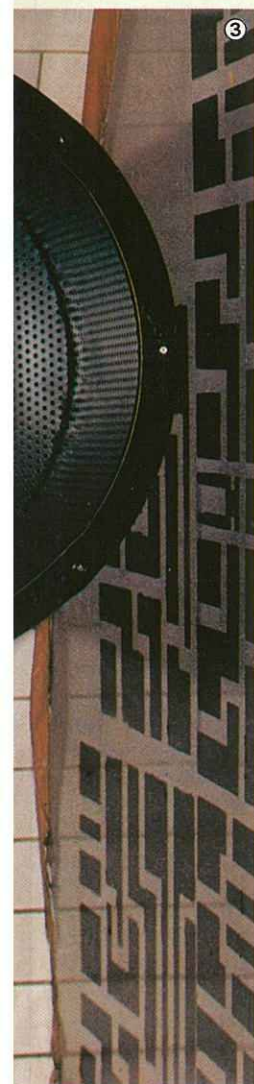
Restait à associer les voyageurs à l'effort : 2 000 poubelles supplémentaires, à plus grande contenance, ont fait leur apparition. Comme les agents, ils peuvent en cas de salissures composer le numéro de téléphone vert de la COMATEC (42.66.37.44) qui fera rapidement le nécessaire. A titre d'expérimentation, ces téléphones spéciaux sont installés à Gare du Nord, Châtelet et République.

Nous vous présentons, sur ces photos, les nouveaux matériels mis à la disposition des agents de la COMATEC.

Sylvie FRÉCHARD



LS DE NETTOIEMENT



1 et 2. Autolaveuses, autobalayeuses et autres matériels réunis à Châtelet-Les Halles ; c'était le 16 avril à l'occasion d'une présentation à la presse.

3. Allo... la COMATEC fera rapidement le nécessaire

4. Ce robot est encore à l'état de prototype. Dans quelques années, il sera opérationnel.

Photos 1-2-4 : RATP-Chabrol
Photo 3 : RATP-Dumax

DES POMPES A CHALEUR DANS LE TUNNEL

L'air extrait du métro peut être une ressource nouvelle pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire. Il suffit d'installer des pompes à chaleur au niveau des postes de ventilation.



RATP-CPA

POUR VOUS MÉTRO CHAUD

C'est ce que la RATP a voulu faire savoir, en participant, du 31 mars au 4 avril, au Salon de la maîtrise de l'énergie qui se tenait à la Porte de Versailles.

La manifestation a accueilli plus de 6 000 visiteurs. Quelques particuliers, mais on comptait surtout beaucoup de techniciens concepteurs et promoteurs immobiliers.

PANTIN ET IVRY

Pour démontrer que l'on peut effectivement récupérer l'air du métro pour chauffer différentes installations, la RATP dispose de deux expériences. L'une existe depuis 4 ans à Pantin où un local médical et un gymnase sont ainsi chauffés. La deuxième, à Ivry, est plus ré-

cente - 2 ans - et concerne 11 logements et 3 ateliers d'artistes.

Les équipements sont à peu près similaires; à peu près seulement puisqu'à Pantin, contrairement à Ivry, le puits dans lequel on a implanté une pompe à chaleur existait auparavant. Dans les 2 cas, qu'il ait ou non fallu creuser un puits de ventilation, une seule condition: les installations ainsi chauffées doivent se situer à proximité du puits.

LES ATOUTS DU SYSTÈME

Le système, unique en France, n'existe pas non plus à l'étranger; tous les partenaires y trouvent pourtant un avantage.

Pour la RATP tout d'abord. Même si, à terme, la « cession d'air chaud » (c'est le nom officiel de l'activité) peut lui rapporter quelque argent, ce n'est pas le but de l'opération. Ce n'était jusqu'à présent qu'une expérience et l'air chaud a donc été vendu à prix très promotionnel. Le système assure surtout la ventilation gratuite du tunnel du métro. Il permet à l'entreprise d'assurer sans frais un renouvellement d'air suffisant et d'évacuer la chaleur apportée par les matériels. L'installation des équipements

nécessaires, ainsi que leur maintenance, sont entièrement à la charge de l'utilisateur.

Lui aussi y trouve son compte puisque des études réalisées jusqu'à présent font apparaître une économie dans la consommation d'énergie électrique de plus de 50 %.

D'autres équipements du même type verront bientôt le jour. Le premier se situera dans le 15^e arrondissement de Paris. Un projet ambitieux puisqu'un poste de police, des crèches et des immeubles seront ainsi chauffés. Depuis 10 ans déjà, la RATP voulait mettre en service un poste de ventilation aux alentours de la station Vaugirard sur la ligne 12 (c'est là qu'il sera installé) mais n'avait pas la possibilité de rejeter en surface l'air chaud ainsi extrait du tunnel. Elle trouve là une solution économique à son problème.

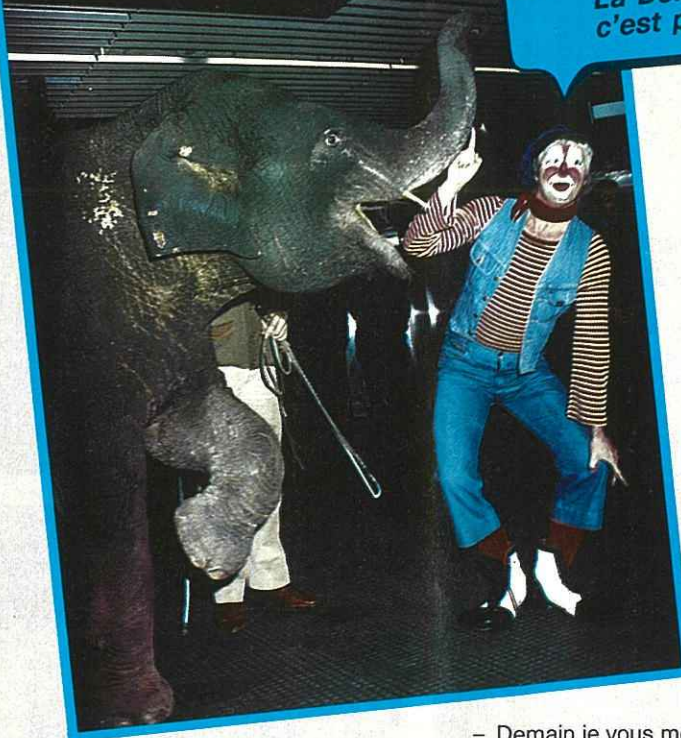
L'expérience d'Ivry sera étendue puisqu'une école de musique de la ville sera prochainement ainsi chauffée.

Enfin, dans 2 ans, à l'occasion de la rénovation du Tribunal de Police, on envisage de mettre en service des équipements similaires. Mais là, le projet n'est pas complètement défini.

Rendez-vous en 1990.

Sylvie FRÉCHARD

billets RER
accès aux quais



JEU : FAITES- LES PARLER !

Vos légendes : plusieurs réponses nous sont parvenues avec une demande d'anonymat « pour cause de notation annuelle »...
Domage !

LE CLOWN

- Vous voyez les enfants, un éléphant dans le RER ça n'est pas pac(h)ide(r)mentiel que ça ! (P. Néau Re).
- La parole est à la défense ! (Plusieurs).

- Demain je vous montre le bas ! (Pierre Fe).

L'ÉLÉPHANT

- « Mets-moi vite dans un sac, voilà un contrôleur ! » (anonyme).
- « La RATP vous trompe ? Non, suivez la flèche et prenez

un billet pour La Défense » (J. Chancel, retraité).

- « Rapide, la photo, sinon je craque » (J.-P. Perrichon. Re).

LE DRESSEUR

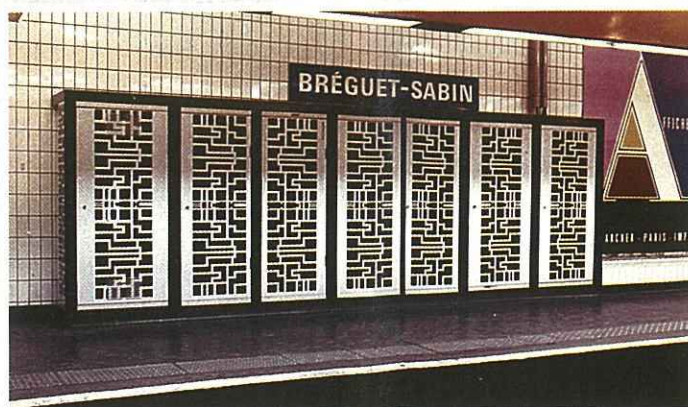
« Sa vitesse commerciale est la même que la vôtre : sans action, cravache et ménagement (SACEM).

Photos Ardaillon



LA PHOTO DU MOIS

RATP-Dumax



Anti-graffitis

Pour lutter contre les graffitis qui coûtent chaque année 5 millions de francs à l'entreprise, la RATP vient de peindre les armoires sur les quais des stations. Sur notre photo, nous vous en présentons une à Bréquet-Sabin.

Après quelques mois d'existence, elles ne semblent pas avoir toutefois dissuadé tous les éventuels « artistes ».

S. Fr.

Des dessins de presse dans le métro

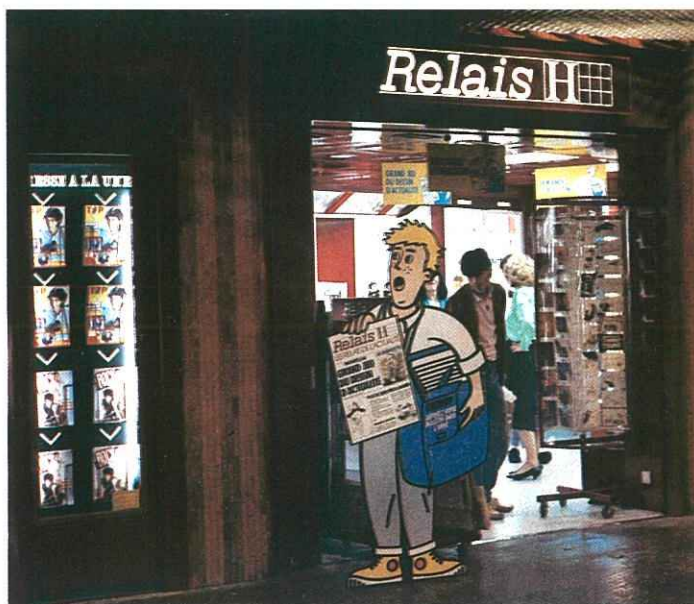
Neuf cents points de vente dans toute la France, c'est le nombre de relais H, ces anciennes bibliothèques de gare aujourd'hui modernisées et facilement repérables par leur sigle, comme le montre notre photo. On y trouve désormais non seulement toute la presse quotidienne et des magazines mais aussi des livres de tous éditeurs. Le RER compte 150 points de vente.

Pour fêter le renouveau du réseau, Hachette présentait une exposition, dans le RER, à Châtelet-Les Halles du 28 avril au 10 mai : « 100 ans de dessins d'actualité. » Elle affichait les 100 meilleurs dessins qui ont illustré les événements politiques ou sociaux, de 1886 à nos jours, et qui sont parus dans la presse. Pour ne citer que quelques célèbres signatures : Faizant, Cabu, Brétecher, Reiser...

L'exposition a poursuivi son chemin en province dans une dizaine de gares ainsi que dans les aéroports de Bordeaux-Mérignac et Lyon-Satolas.

S. Fr.

Photos Dumax



Plus loin.

Document Ecom



Santé de fer

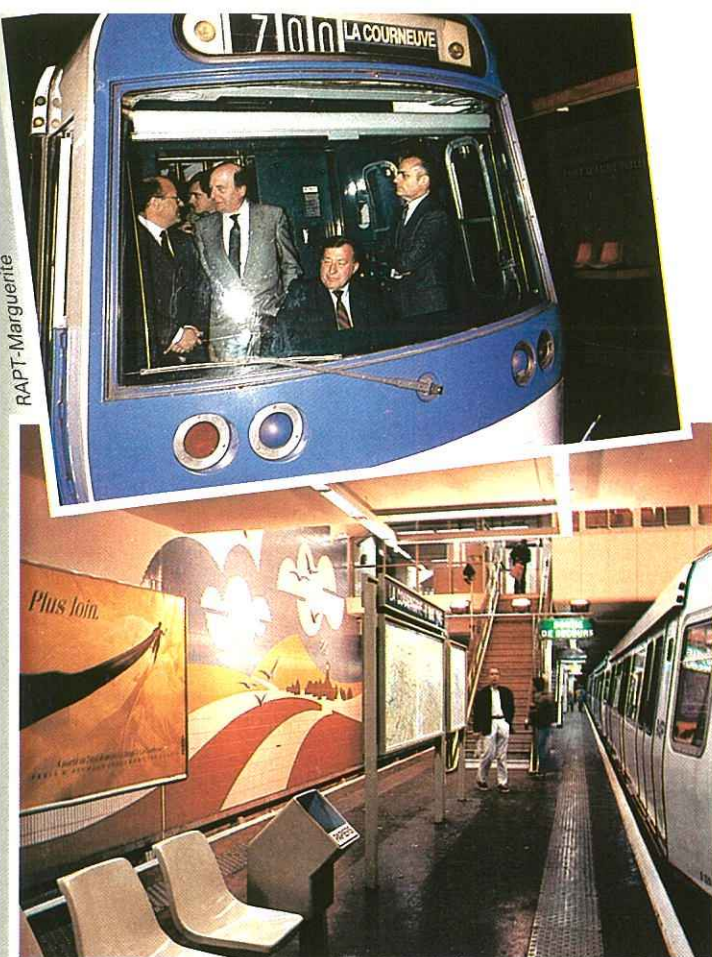
Durant 5 jours en mai, 9 stations du RER et du métro ont été transformées en salle de gymnastique.

Des adeptes de leur sport favori y ont présenté des démonstrations de Yoga, Trampoline, Danse jazz, Aérobie et de Viêt-Vo-Dao, un sport de combat (voir dernière de couverture).

Diététique, médecine douce et informations diverses sur les moyens de garder la forme furent aussi au menu. La 366^e station La Courneuve-Place du 8

mai 1945 fut elle aussi transformée en gymnase. A l'occasion de l'inauguration du prolongement de la ligne 7, la RATP, complétant à sa manière la devise des athlètes olympiques « Plus vite, plus fort, plus haut », est allée « plus loin ».

P. B.



La Courneuve 8 mai 1945

En inaugurant la 366^e station du métro, le 6 mai dernier à La Courneuve, le président Reverdy a rappelé que, depuis 1970, dix-huit prolongements comportant vingt-neuf stations sur plus de 30 kilomètres avaient été réalisés. Le président de la région Ile-de-France, Michel Giraud, a affirmé que toutes les options du plan seraient réalisées, en prenant en compte la complémentarité air-fer-route dans la perspective européenne de 1992.

Sans en préciser le mode, le ministre délégué aux Transports, Jacques Douffiagues, a

affirmé sa préoccupation de réaliser, malgré un étalement de leur mise en œuvre, les « deux grandes opérations de rocade » en site propre qui intéressent la banlieue : le trans-Val-de-Marne et Saint-Denis/Bobigny. Il a en outre, demandé à la RATP de lui présenter « tout l'éventail possible des investissements permettant de pallier à la saturation du tronçon central de la ligne A du RER ». Il a, enfin, annoncé une prochaine « modification des textes organisant les transports parisiens, pour les ajuster aux données nouvelles ».

J. M.

8 MAI 1945 : 42^e anniversaire

« ... Les survivants ne veulent pas que leurs camarades se soient sacrifiés en vain pour l'indépendance et la sécurité de notre pays... » C'est notamment en ces termes que René Peyre, président de l'Union française des anciens combattants, dans une allocution lue par René Marquette au nom des anciens combattants de la RATP, a fêté le 42^e anniversaire de la victoire du 8 mai 1945 et il concluait : « Vive la France, vive la paix. »

Dans son message, Georges Fontes, Secrétaire général aux anciens combattants soulignait : « ... Le souvenir ne serait rien s'il n'était pas aussi le début

d'un acte et un engagement pour l'avenir. »

En présence de MM. Guieysse, Marcq, Fauchoux et Bony, MM. Reverdy et Rousselot déposèrent une gerbe de fleurs en hommage aux agents qui sont morts pour la France pendant la guerre 1939-1945. Puis ce fut au tour de la Fédération des groupements d'anciens combattants, du Comité d'entente des anciens combattants de la RATP, du Conseil de prévoyance, de l'Office des HLM de la région parisienne au nom de Madame Bouchet (voir *Entre les lignes* n° 93), du Comité d'entreprise de la RATP et de l'Union syndicale CGT.

S. Fr.



NOCTAMBUS Les noctambules y viennent

Une enquête vient d'être menée, en décembre dernier, auprès des voyageurs des bus de nuit pour déterminer l'influence de l'action de promotion des Noctambus réalisée six mois auparavant (voir *ELL* n° 94).

Les cibles de cette action promotionnelle ? Les jeunes et la catégorie socioprofessionnelle « cadre » susceptible d'utiliser les Noctambus comme un service de dépannage à l'occasion de ses sorties.

Les résultats ? (par rapport à une précédente enquête de décembre 86) :

- Une clientèle rajeunie avec une augmentation de 5,8 % de voyageurs de - 35 ans.

- Une augmentation des utilisateurs « cadres » qui passent de 2,1 à 7,6 % (les agents RATP représentent 8,3 % de l'ensemble des voyageurs contre 13,1 % en 85).

Les Noctambus dont le trafic croît (+ 7 % en octobre 86, + 10 % en novembre 1986 par

rapport aux mêmes mois de 1985) sont toujours utilisés pour des déplacements domicile-travail (73 % contre 74 % en 1985). Mais on les emprunte aussi, et plus fréquemment, lors de sorties liées aux loisirs-spectacles (6,9 % contre 3,6 % en 1985) et visites (6,4 % contre 5,4 % en 1985).

Ils utilisent les Noctambus mais 89,6 % d'entre eux ne se souviennent pas comment ils ont connu ce service. 4,7 % en ont appris l'existence par le bouche à oreille (contre 3,2 % en 1985). 2,5 % par dépliants ou prospectus (1,5 % en 1985), évolution positive qui correspond à l'action de promotion. Les autres voyageurs l'ayant découvert grâce aux agents RATP (0,3 %) ou à l'arrêt d'autobus (0,7 %).

Les Noctambus, aujourd'hui, c'est aussi un mode de déplacement de « dépannage » pour des motifs de loisirs, symbolisant la présence de la RATP 24 h sur 24 dans la ville.

S. Fe.

POUR SON TRENTIÈME ANNIVERSAIRE, L'ASSOCIATION DES DONNEURS
DE SANG BÉNÉVOLES DE LA RATP

vous convie à un

avec

GRAND BAL

YVETTE HORNER

Le 13 juin 87 de 22 h à 3 h

et ses 8 musiciens

Ile de Charentonneau - Maisons-Alfort - Entrée 60 francs (sur place).

SACEM retardé

Le planning, très serré au départ, d'élaboration de SACEM ne permettra pas, en raison d'un retard de validation du logiciel des fonctions de sécurité à bord des trains, d'envisager, ainsi qu'il était prévu, la mise en service du système pour l'hiver 1987-1988.

Un nouveau calendrier va, après expertise, être établi.

Ces difficultés, qui ne sont

pas inhabituelles, s'agissant d'une technologie présentant des novations importantes, ne remettent nullement en cause le système.

Cependant, l'amélioration importante de la qualité de service qui en était attendue sur la ligne A s'en trouvera différée.

« Entre les lignes » vous donnera dans son numéro de juillet-août toutes les informations sur cet important dossier.

S. Fr.

Broadway à Auber

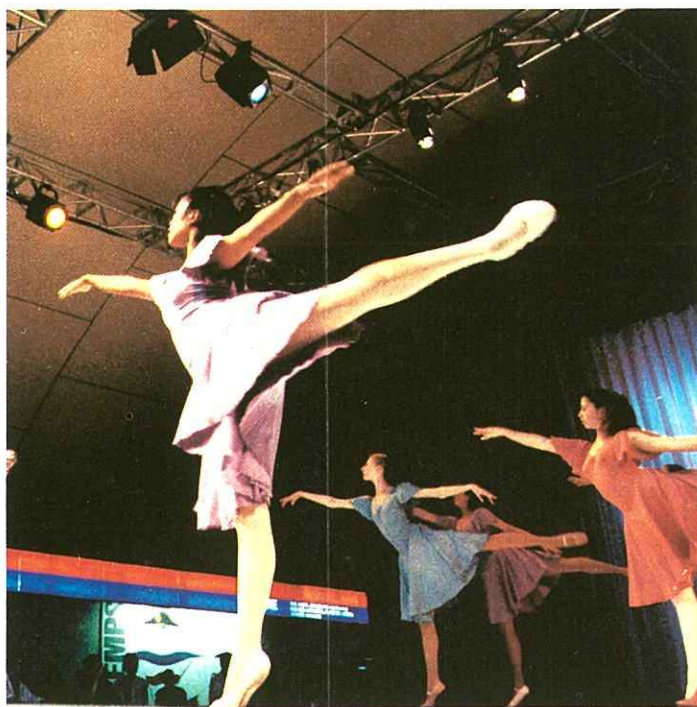
Ils ont remporté un grand succès l'été dernier au Festival d'Auber. Le groupe « Extraordinary students of America » revient : constitué des meilleurs danseurs des universités des USA, il présentera un spectacle de danse, claquettes et comédies musicales.

Mais ils ne seront pas les seuls participants du Festival d'Auber qui se déroulera, cette année, du 22 juin au 12 septembre chaque après-midi (sauf les samedis et dimanches) de 16 h 30 à 18 h environ.

Le programme est riche avec danse (compagnie Dom-brosky), musique classique (festival de Sceaux), jazz (Roger Guerin Big Band, Whoopee mokers), les mimes Albert et des musiques, chants et danses du Pérou. Et il y en a bien d'autres !

Les enfants ne seront pas oubliés puisque la semaine du 29 juin au 3 juillet leur est consacrée. Tous les jours, de 15 h à 16 h, du théâtre, des chansons et peut-être même... des clowns !

S. Fe.



RATP-CPA

Le tour pour tous

Tourmalet, Lautaret, Izard, les grands cols du tour de France seront en direct cet été dans le métro.

Pour la deuxième année consécutive, les images d'Antenne 2 permettront aux voyageurs de suivre chaque jour la fin de l'étape, en direct, sur des murs-images installés dans dix stations (Châtelet-Les Halles, Nation, Saint-Augustin, Trocadéro, Miromesnil, Gare de Lyon, Montparnasse, Gare du Nord, Bastille et Gambetta). Ces ima-

ges seront reprises sur les écrans Tube.

Et aux passionnés du cyclisme qui n'auraient pu se libérer à l'heure de l'arrivée, les agents de station proposent des rediffusions : en début d'après-midi l'étape de la veille et en fin d'après-midi l'étape du jour.

Du 26 juin au 14 juillet, de 13 h à 19 h, rendez-vous dans le métro avec le 74^e tour de France.

S. Fe.

LE RÊVE PASSE

Juillet 1994. Incroyable ! Fantastique ! Extraordinaire ! Prodigeux ! De Wattrelos à Cucugnan, de Ploumanach à Niederbronn, c'est du délire ! De la pure folie ! Et certes il y a de quoi : pour la première fois de son histoire, l'Équipe de France vient de remporter la Coupe du Monde de football !

Ah ! Cette finale contre le Botswana ! Un morceau d'anthologie. Quels moments éprouvants n'avons-nous pas connus, mais aussi quel indicible bonheur lorsque l'arbitre belge, Rik van den Mannekenpis, avait sifflé la fin du match !

Tout le monde sanglotait, s'embrassait, se congratulait. Le Président lui-même, oublieux de sa réserve coutumière, s'était jeté dans les bras de sa séillante ministre des Sports et du Body-building et pleurait à chaudes larmes sur le sein frémissant d'émotion de la belle égérie.

**DIRECTION « L'ÉQUIPE »
POUR L'ÉQUIPE
FINALISTE DU CHAMP**



Sport



Quant aux gros bonnets de la fédé, les Robineau, les Huguier, ils se frottaient les mains.

Voilà une victoire, pensaient-ils, qui amènerait des retombées financières dont la vénérable institution saurait faire



son profit. On pouvait assurément en croire leur expérience, eux qui, des années durant, avaient géré avec bonheur la caisse football de l'US Métro.

En définitive, seul le président de la Commission centrale

des arbitres, un certain Joël Troté, faisait la fine bouche.

D'accord, on avait gagné. Mais qu'y avait-il en face ? Tout au plus une équipe de district !

Enfin, il y avait les héros du jour, ces joueurs exemplaires et admirables qui, grâce à leur immense talent, venaient d'écrire l'une des plus belles pages de l'histoire du sport français.

Par un curieux hasard, tous étaient d'anciens footballeurs de l'USMT où, sous la houlette de Jean-Michel Pirondot et Isabelle Macé, ils avaient forgé leur unité dans les rangs poussins du club. N'est-ce pas, Julien, Cédric, Jean-Marc ? Et vous, Thibaut, Sanjay, Raphaël et tous les autres ?

Pour l'heure, bien loin du synthétique de Levallois ou de la boue de Colombes, nos héros sablent le champagne.

Soudain, une explosion retentit parmi les rires, et un bouchon vient s'écraser sur le front de Jean-Mi.

Sous le coup, celui-ci sort de sa torpeur et découvre devant lui la blondeur de Nicolas, les boucles de Sékou, le sourire de Frédéric et l'air faussement contrit de Ludovic, récupérant le ballon :

– Excuse-moi, Jean-Mi, je n'ai pas voulu te tirer dessus.

– Que se passe-t-il, balbu-

tie le dirigeant. Où sommes-nous ?

Les poussins, crampons aux pieds, le contemplent d'un air hilare.

– Mais à Berny, voyons ! Tu t'es quelque peu assoupi. En attendant, tâche de te secouer, dans dix minutes on joue contre Puteaux !

Maurice LEGER

La consultation électorale annuelle du 23 avril, pour le renouvellement du tiers sortant du Comité Directeur, a vu les élections de Robert Bouresche, Jean-Claude Moros, Alain Boutet, Claude Meyniel, Jean-Noël Dupont, Bernard Laville, Georges Chochoy et Jean-Claude Ogier.

Robert Bouresche et Henri Robineau demeurant respectivement Président et Secrétaire général, le seul changement notable intervenant dans la direction du Club réside dans le remplacement de Gabriel Guilmar, partant à la retraite, par Alain Boutet comme trésorier, Claude Meyniel devenant trésorier adjoint.

Trop peu de votants, malheureusement (à peine plus de 400 sur 5 000 adhérents). L'USMT espère que l'an prochain...

G. Luche

**DES PRINCES »
ENNE DU RACING,
DE FRANCE DE RUGBY.**



Parisien Libéré-Pagnoud

UN TITRE USCF* « PAS VOLLEY »



A Hérouville Sainte-Claire (Manche) s'est déroulé, du 20 au 24 avril, le challenge national USCF de volley-ball.

L'équipe de l'USMT s'y est distinguée, puisqu'elle a remporté le titre devant le Comité du Nord.

A l'issue de ce championnat, 4 joueurs du club ont été sélectionnés en équipe nationale USCF. Il s'agit de Christian Baspin, Jean-Pierre Boulzec, Patrick Terrien, Norbert Lecuyer.

Le Métro (à droite) à l'attaque et le Nord (à gauche) au contre.

* Union sportive des Chemins de fer.

