

ENTRE LES LIGNES

Le Rapprochement Exploitation Maintenance

**Alerte
au froid**

**Tenue
mode
d'emploi**





*re
flex*

LES HOMMES DE LA VOIE : cette nuit là, ils étaient à Bourg-la-Reine.



PHOTOS : CHABROL / COM-AV

som maire

4 Froid, neige, verglas, givre, des mesures d'urgence sont prises pour diminuer les risques. Heureusement, la neige reste exceptionnelle !

Alerte au froid. Quand une vague de froid saisit l'Ile-de-France, c'est la cote d'alerte pour exploitants et mainteneurs p. 4

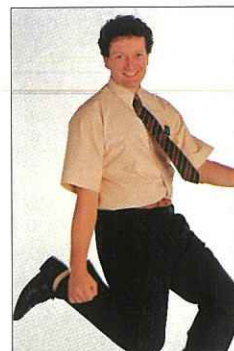
Un atout pour la Défense. L'extension de la ligne 1 aux stations Esplanade et Grande Arche p. 7

Une remise au courant. Une nouvelle formation pour mieux maîtriser les risques électriques p. 8

Ouvert la nuit. Quand il fait très froid, le métro offre le gîte et le repas aux plus démunis. p. 10

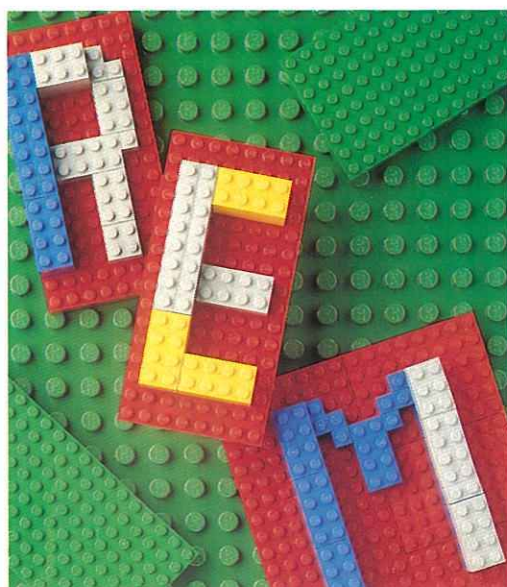
RER assistance. Un guide répertorie en douze points les mesures à prendre en cas d'agression p. 12

Tenue mode d'emploi. La charte d'habillement élaborée fin 1993 précise ce que chaque agent doit porter pour être « en tenue » p. 14



14 La tenue comme signe de reconnaissance et image de l'entreprise.

3



dossier

REM, qualité oblige. Repenser les activités de chacun pour une meilleure maintenance au quotidien, au service du voyageur ● Le REM côté maintenance et côté exploitation ● p. 17

actualité

Le groupe Potes lutte contre l'alcoolisme ● Le baromètre satisfaction du RER ● Des poèmes jusqu'au printemps ● p. 24

passionnément

Un cartophile à la page ● le retour de Nestor Burma ● Les agents de Lebrun se retrouvent autour d'une bonne toile ● p. 31

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphonique) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photos : Chabrol / COM-AV ; **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9 rue Belliard 75889 Paris cedex 18.



Alerte au FROID

Risques Froid, neige, verglas, givre... Quand une vague de froid saisit l'Ile-de-France, c'est la cote d'alerte pour exploitants et mainteneurs. Réactions, à chaud.

Cet hiver, le premier coup de froid s'est abattu sur l'Ile-de-France dès la seconde quinzaine de novembre. Sans conséquences notables sur l'exploitation. Puis, après le froid, le redoux. Le mardi 30 novembre au matin, la pluie tombe sur un sol encore gelé. Résultat : du verglas un peu partout. Pas ou peu de problèmes pour le métro et le RER. En revanche, les bus sont particulièrement concernés, avec des difficultés de circulation en début de matinée sur l'ensemble des lignes. Le tramway Saint-Denis-Bobigny n'est pas épargné : de 10 h 30 à 13 h 30 il est immobilisé en raison du dépôt de givre exceptionnel sur la ligne aérienne de contact.

Froid, neige, verglas, givre, autant de risques auxquels l'exploitation et la maintenance des bus, du métro, du RER et du tramway doivent faire face. Les permanences veillent.

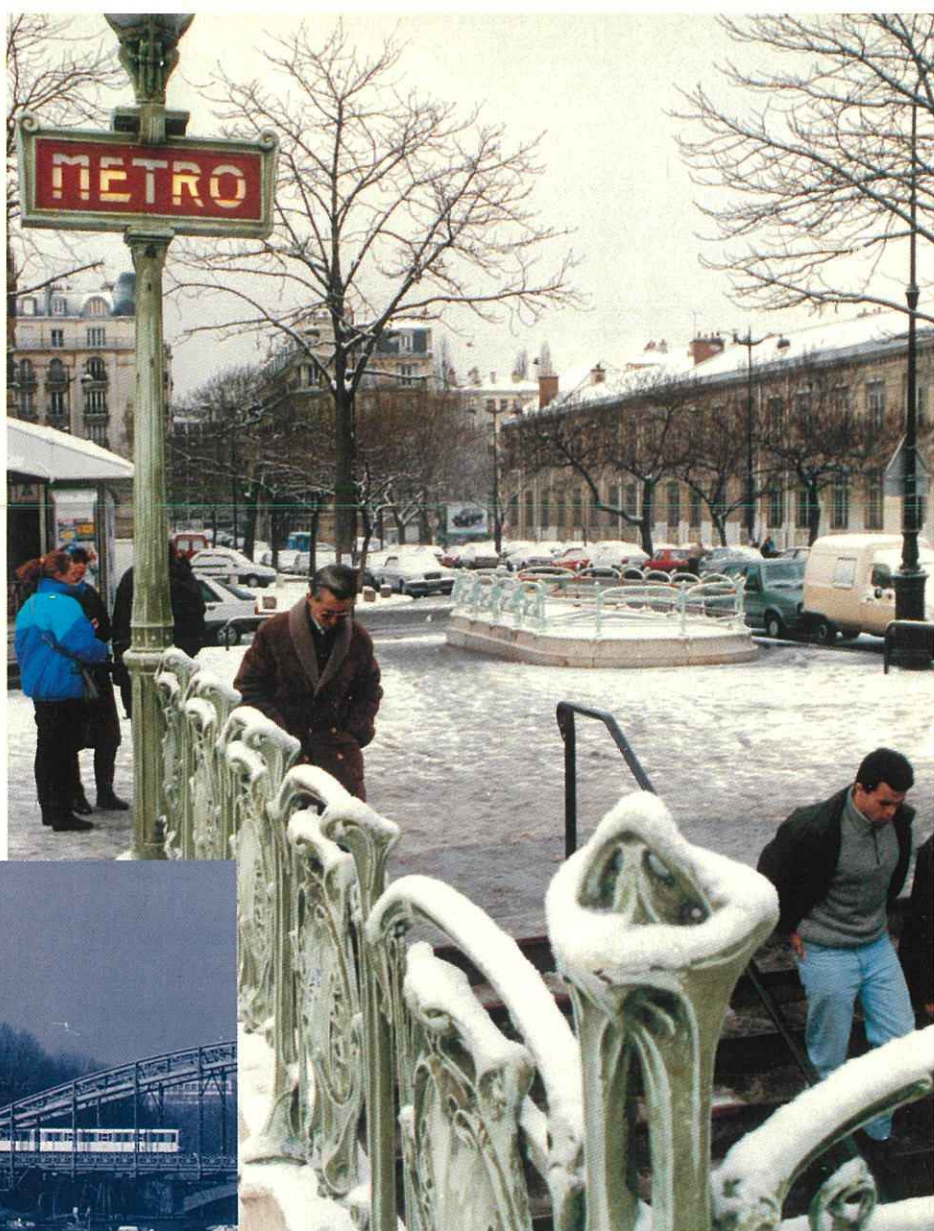
DES MESURES PRÉVENTIVES POUR DIMINUER LES RISQUES

Par Minitel, elles reçoivent la météo ; puis elles diffusent par télécopie les informations susceptibles d'intéresser exploitants et agents de maintenance.

En fait, quelles mesures prend-on ? Au centre de Belliard, les 215 bus sont remisés en plein air. Aussi, à partir de 0 °C, un agent de l'équipe de 4 heures du matin arrive une heure plus tôt pour faire tourner chaque moteur, chauffer les véhicules et vérifier certains équipements. En cas de neige ou de verglas, un agent passe la sableuse sur l'aire de remisage et aux abords du centre. Sur chaque bus, un sac d'une dizaine de kilos d'un mélange de sable et de sel est à la disposition du machiniste... au cas où ! Alain Oussin, adjoint au responsable Maintenance (MRB) du centre de Belliard, indique que « dans les centres de ban-

lieu, l'agent de maîtrise de nuit est amené,

PHOTOS : MARGUERITE, CHABROL, ROY / COM-AV



Les accès sont déneigés, sablés et salés par les chefs de station.



en cas de situation critique, à appeler dans la nuit les services techniques des communes pour leur demander d'intervenir rapidement ».

Côté métro, ce sont les tronçons et les garages à l'air libre qui sont particulièrement concernés. C'est le cas de la ligne 8, dont 25 trains sont garés en plein air à Maisons-Alfort-les-Juilliottes et au terminus de Créteil. Depuis début novembre, une équipe du métro, les « renforts gel », composée d'un conducteur et d'un chef de manœuvre, est présente sur chacun de ces deux sites dès 4 heures, et dès 2 heures si la température est inférieure à - 2 °C. Durant les grands froids, des équipes identiques interviennent de 18 h 30 à 1 h du matin. Leur fonction : préparer les trains en mettant en marche certains équipements, et en manœuvrant d'autres dispositifs tels que les disjoncteurs,

Ci-dessus à gauche, une abondante chute de neige, telle que celle du 14 janvier 1987, reste heureusement exceptionnelle en Ile-de-France.

Ci-dessus sur les tronçons aériens du métro, rails d'alimentation, appareils de voies et pistes de roulement pour les lignes sur pneus sont réchauffés en cas de froid.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● A l'air libre

POUR LE MÉTRO :
0,6 km sur la ligne 1,
2,2 km sur la ligne 2,
2,5 km sur la ligne 5,
6,1 km sur la ligne 6,
2,8 km sur la ligne 8,
et 2,4 km sur
la ligne 13 ; avec
25 stations aériennes
dont 3 terminus,
avec leurs positions
de garage, sur les
lignes 5, 8 et 13.
POUR LE RER RATP :
ligne A, 50,6 km
aériens et ligne B,
33,6 km, avec au

total 54 gares
aériennes, et le
garage des trains
à l'air libre.
**POUR LE RESEAU
ROUTIER :** 525 km
de lignes de bus
dans Paris,
en banlieue,
1 856 km de lignes
de bus et 9 km
de tramway. Trois
centres Bus ont leur
aire de remisage
totalement à l'air
libre, et 5 autres
partiellement.



Les housses d'attelage sont mises en place sur le RER par temps de neige.

En cas de problèmes de dégarage le matin dans le froid, des agents d'entretien interviennent rapidement.

●●● les portes. Pas de répit pour le matériel. De plus, une équipe de deux agents de Balard est à pied d'œuvre à 6 h du matin, de novembre à mars, pour assister les conducteurs pendant les dégarages. Par ailleurs, si les conditions atmosphériques sont mauvaises, des agents MRF de l'atelier de Javel interviennent sur les deux sites dès 4 h du matin. *« Les mesures prises depuis trois ans sont efficaces », précise Maurice Beaumont, responsable Transport de la ligne 8. Alors qu'auparavant il est arrivé que, par grand froid, de nombreux trains ne puissent pas dégarer le matin. »*

Sur le RER, en grande partie à l'air libre, les problèmes sont différents. Il y a quelques années le matériel roulant MI 79 de la ligne B et, dans une moindre mesure, le MI 84 de la ligne A ont causé bien des soucis lors des chutes de neige

poudreuse. Celle-ci s'insinuait dans les coffres situés sous les motrices et occasionnait des courts-circuits lorsqu'elle fondait. La situation a été particulièrement critique en janvier 1987 sur la ligne B. Depuis, modifications techniques et application de procédures doivent permettre de faire face à un hiver neigeux. Mais quelles sont par ailleurs les mesures spécifiques appliquées sur le RER ? *« A partir du mois d'octobre, nous prenons sur le matériel roulant des mesures préventives qui sont levées début avril », indique Raymond Lapied, chef d'entretien aux ateliers de Boissy (MRF). Parmi celles-ci, citons la vérification et la protection spécifique de divers équipements particulièrement sensibles au froid et à la neige. »* D'autres dispositions sont mises en œuvre par l'exploitation lorsqu'il gèle. Les trains en position de garage sont maintenus sous alimentation électrique, les portes sont manœuvrées régulièrement. Enfin, en cas de nécessité, des navettes circulent toute la nuit pour éviter le dépôt de givre sur les caténaires. Des précautions similaires sont également appliquées sur la ligne de tramway. Mieux vaut prévenir que guérir, même si les dispositions prises n'empêchent pas toujours les incidents techniques, au moins elles en diminuent grandement le risque ●

Alain Malglaive

PHOTOS : CHABROL / COM - AV

Un atout pour

LA DÉFENSE

Trafic L'extension de la ligne 1 aux stations Esplanade et Grande Arche a permis de décharger la ligne A. Un accès qui attire de plus en plus de voyageurs.

Le nombre de voyageurs entrant dans les deux nouvelles stations de la ligne 1 du métro à la Défense est de 68 300 un jour ouvrable. Tel est l'un des résultats de l'enquête réalisée le 8 décembre 1992 par l'unité Projets de transport du département du Développement. Rappelons que la ligne 1 a été prolongée le 1^{er} avril 1992 de Pont de Neuilly à la Défense, en gardant la tarification unique du métro. Le prolongement comprend deux stations : Esplanade de la Défense et Grande Arche de la Défense. Les rabattements sur cette dernière se font à pied pour 36,8 % des voyageurs, par la ligne A du RER pour 33,7 %, par la SNCF pour 13,7 %, en bus pour 13,1 %, et par d'autres modes de déplacement pour 2,7 %. Cette extension du métro a entraîné une diminution du trafic à la station Pont de Neuilly de la ligne 1 et sur le RER. Avant le prolongement, la station Pont de Neuilly avait un trafic journalier moyen de 34 000 entrants ; aujourd'hui, il est de 23 000 entrants par jour, dont 4 350 vers Grande Arche. Du fait d'une correspondance aisée à Grande Arche, le prolongement de la ligne a permis une décharge de la ligne A en direction de Paris : 19 000 entrants par jour aux deux nouvelles stations de métro utilisaient avant la ligne A depuis la Défense et, pour beaucoup, effectuaient une correspondance à Charles-De-Gaulle Etoile vers une ligne de métro. En revanche, 1 050 voyageurs par jour (300 à l'heure de pointe du matin) qui utilisaient avant la ligne 1 de Charles-De-



**68 300
VOYAGEURS
PAR JOUR
OUVRABLE**

Gaulle-Etoile à Pont de Neuilly, empruntent aujourd'hui le RER jusqu'à Grande Arche puis reviennent par le métro. Globalement, parmi les voyageurs prenant la ligne 1 à partir des nouvelles stations, 28 % utilisaient le RER à la Défense vers Paris, 16 % effectuaient le parcours à pied, 13 % utilisaient seulement le bus pour le même parcours, 12 % se rabattaient sur la ligne 1 à Pont de Neuilly, 5,5 % utilisaient un mode de transport individuel, 2,5 % la SNCF à la Défense vers Paris, 1,5 % la ligne 1 depuis Paris vers Pont de Neuilly. Ajoutons que 7,5 % des utilisations du métro correspondent à une augmentation de la mobilité. Le métro, un nouvel atout pour la Défense ●

Alain Malglaive

Trafic métro à la Défense

	GRANDE ARCHE		ESPLANADE	
* journalier	42 100	entrants	26 200	entrants
	43 400	sortants	27 300	sortants
* à l'heure de pointe du matin (8 h-9 h)	8 600	entrants	1 300	entrants
	3 650	sortants	8 650	sortants
* à l'heure de pointe du soir (17 h-18 h)	3 800	entrants	7 000	entrants
	6 500	sortants	1 150	sortants

PHOTOS : LE RIDANT / COM-AY

Formation Mieux connaître les risques électriques pour une meilleure sécurité, c'est l'ambition d'une nouvelle formation. Manuel à l'appui, elle définit une méthodologie pour les agents de maintenance.



Avant de descendre dans la fosse (ici, celle de Pré-Saint-Gervais), toutes les procédures de mises hors tension et de consignation ont été appliquées.

Les 30 pages du décret n° 88-1056 du 14 novembre 1988 – concernant l'obligation, pour tout établissement mettant en œuvre des courants électriques, d'assurer la protection des personnes travaillant dans un tel environnement et de leur donner une formation à la sécurité adaptée – ne prêtent guère à la plaisanterie... La RATP entre dans cette catégorie. Les départements ESE, MRF, MRB et ITA ont donc mis en place une formation spécifique qui touche plusieurs milliers d'agents.

« Cela ne signifie surtout pas qu'auparavant les agents concernés travaillaient dans l'insécurité totale, précise immédiatement Gilles La Sala, un des formateurs au département MRF, car ils bénéficiaient déjà, en accord avec les obligations du Code du travail, d'une formation à la sécurité suivie d'une visite pratique des lieux où ils devaient intervenir ». Jacques Lecot, responsable de la formation à la sécurité électrique au département MRF, ajoute : « La grande différence, avec ce décret, tient au fait que l'on doit donner la connaissance précise des risques électriques encourus à partir d'une méthodologie de travail commune où chacun utilise un même langage, afin d'atteindre le niveau de sécurité exigé par ce décret ».

Mettre en œuvre une réglementation aussi complexe exige professionnalisme, réflexion, rigueur et méthode.

Et beaucoup de travail personnel. A l'initiative du département ESE, et sous la responsabilité de Jacques Decourrière, une équipe de 11 formateurs de ce département (dont un moniteur de l'école technique de Noisiel) est constituée et formée avec la collaboration de l'AIF (Association des industriels de France), et de Cégélec. Cette première équipe de choc a mis au point une formation théorique et pratique à la sécurité électrique (après avis favorable du CHSCT), qui a permis d'assurer d'abord la formation de l'encadrement, puis celle d'une vingtaine de nouveaux formateurs et, enfin, la formation de l'ensemble des opérateurs concernés du

PHOTOS : ROY / COM-AT

Une rei



département ESE. Elle a également servi de base aux futurs formateurs des départements MRF, MRB et ITA.

Le recueil « poétiquement » baptisé UTE C 18510, publié par l'Union technique de l'électricité, a été reconnu par le ministère du Travail comme constituant l'une des meilleures expressions des règles de l'art en la matière. « *C'est le langage commun national, une référence absolue* », précise Jacques Decourrière. Le département ESE a décidé de remettre ce recueil à tous ses agents concernés et de leur attribuer, après formation, un titre d'habilitation approprié à leur activité justement défini dans ce manuel. « *Cette habilitation, individuelle, décernée aux opérateurs par le responsable de chaque établissement ou attachement, concrétise leur formation, leur connaissance des règles de sécurité à appliquer pour éviter tout danger d'origine électrique* », poursuit Jacques Decourrière.

Les quatre départements concernés par cette formation commune l'ont ensuite adapté à leurs spécificités. A MRF, par exemple, où tout le monde n'est pas électricien, il existe différents niveaux de formation. Sans compter les agents travaillant sur la traction électrique qui béné-

Un agent du département ESE procède à la vérification d'absence de tension dans une armoire électrique de quai. En toute sécurité.

ficiaient déjà d'instructions particulières de sécurité, qui devront sans doute être adaptées à l'esprit de l'UTE C 18510. « *Ce qui est nouveau, c'est la terminologie, et plus particulièrement certains points de l'organisation du travail, comme les niveaux d'habilitation* », commente Jacques Lecot. A MRB, par contre, les agents ne travaillent que sur des tensions inférieures ou égales à 380 V. « *Les règles de sécurité sont moins contraignantes que pour les tensions plus élevées... Dans le cadre de cette formation, nous avons notamment insisté sur la partie secourisme... Nous avons également impulsé la vérification de la conformité de nos installations électriques* », explique Didier Vauchel, responsable de la formation à MRB.

Ces différentes formations actuellement en cours connaissent un franc succès. Elles ont permis un réel rapprochement d'opérateurs issus de différents métiers, de différents départements, mais intervenant dans un même espace. Une vraie solidarité est née. Les agents n'hésitent pas à téléphoner aux formateurs pour recueillir conseils, informations, précisions... Comme quoi un décret peut parfois créer un réseau de communication ●

Philippe Carron

rise AU COURANT



Ouvert

Solidarité Quand il fait très froid, le métro offre le gîte et le repas aux plus démunis. Une situation d'urgence qui ne saurait remplacer des solutions d'accueil en surface.

Du 21 novembre au 6 décembre 1993, la RATP ouvre les portes des stations désaffectées Saint Martin et Champs de Mars aux SDF. Dehors, la nuit, la température descend à - 6 °C. Du 24 décembre au 3 janvier, la station Saint Martin est de nouveau ouverte. Dans les médias, des voix, et non des moindres, celle de l'abbé Pierre par exemple, s'élèvent pour que le métro soit systématiquement ouvert la nuit en période de grands froids. « Cette ouverture se fait dans le cadre d'Atlas Urgence, sur recommandation du ministère des Affaires sociales, répond Josiane Sommacal, responsable de l'unité Action sociale et humanitaire au département Environnement et Sécurité. C'est une situation de crise, qui ne peut en aucun cas s'installer dans le quotidien. » Et d'expliquer que Saint Martin et Champ de Mars ne sont pas des endroits pour vivre, avec des problèmes de promiscuité, des sanitaires insuffisants, des nui-

sances sonores : à Saint Martin, la ligne 9 passe à 75 cm du dortoir hommes et, à la fin de l'exploitation, les trains de travaux prennent la relève ! Le docteur Patrick Henry, responsable des équipes de recueil, connaît bien le problème des SDF, puisqu'il a travaillé plus de dix ans au centre d'accueil de Nanterre.

Pour lui, le recours à l'hébergement dans le métro doit être évité au maximum.

Il faut savoir que les SDF qui viennent

pour cet hébergement d'urgence ne sont pas des habitués du métro, mais des personnes qui dorment le plus souvent dehors. Ceux qui sont installés dans le métro ne quittent plus leur station pour dormir ailleurs. « La politique de l'entreprise est de faire sortir les SDF du métro. Pour les voyageurs, que leur présence trouble, mais aussi pour eux. Les installer ici, c'est les habituer au sous-sol, au tunnel, à son décor, à son odeur et au bruit, à sa température constante et à sa lumière artificielle. C'est les sédentariser de manière quasi irréversible : en moins d'un mois de vie dans le métro, on perd tout repère, on se désocialise complètement. Les SDF peuvent contracter des maladies graves... sans en avoir conscience, et ne pas songer à se faire soigner. » Quand il y a urgence et que les stations ouvrent, les équipes du département Sécurité sont présentes : « Mais il faut savoir que, lorsque les dortoirs sont complets, des centres d'hébergement en surface ont parfois des lits inoc-

PHOTOS : MARGUERITE, CHABROL / COM-AY



L'inscription à ►
Saint Martin, faite
par une infirmière,
est anonyme.
Seules questions,
l'âge (43 ans en
moyenne) et les
revenus éventuels.

◀ A Saint Martin.
C'est l'armée qui
fournit et distribue
les repas dans
le cadre du plan
Pauvreté-Précarité.



la NUIT

cupés, parce que les SDF préfèrent venir ici. Peut-être parce que les conditions d'accueil sont différentes », commente Patrick Henry. L'admission est anonyme ; une seule règle : pas d'alcool, pas de cigarettes et pas de bagarre. Un repas chaud autour d'une table de cantine, puis le dortoir, où un tri médical est organisé par le médecin, et l'infirmière de l'unité Action sociale et humanitaire, aidés par un bénévole, Jean-Marie Lair, médecin à la SNCF. Un bénévole de l'Association des biologistes des Hauts-de-Seine effectue, le cas échéant, des prélèvements.

L'ouverture – très médiatisée – des stations ne doit pas masquer les efforts réalisés quotidiennement par l'entreprise à l'égard du nombre grandissant d'exclus qui cherchent refuge dans ses murs. Grâce au plan Atlas, c'est plus de 15 000 personnes qui ont été conduites en 1993 vers un hébergement et près de 90 000 repas qui ont été servis. Actuellement, 300 à 400 SDF vivraient en permanence dans le métro, 1 500 s'y réfugieraient régulièrement ; cet hiver, les chiffres d'Atlas Plus auront dépassé de près de 20 % ceux de l'année précédente. « *Entreprise publique "citoyenne", la RATP se doit de participer à l'aide aux plus démunis, mais elle est avant tout entreprise de transport, insiste Josiane Sommacal. D'où l'importance des actions menées en partenariat avec les pouvoirs publics et les associations caritatives* » ●

Yvonne Kappès-Grangé

Atlas 1993-1994 (Aide, Transport, Logis, Accueil, Soins)

- ATLAS RECUEIL : c'est le transport quotidien, toute l'année, de SDF volontaires vers un lieu d'hébergement, à bord de bus RATP et accompagnés par les équipes de recueil RATP.
- ATLAS PLUS : en hiver, la RATP assure en outre le transport et la sécurité en quatre points de Paris (Châtelet, République, Gare du Nord et Nation) où des associations proposent des distributions de

nourriture et de vêtements – Armée du Salut, Secours catholique –, de sacs de couchage – Association Setton –, de petits soins médicaux, d'éventuels transferts médicaux – Protection civile –
Hiver 92/93 : 3 200 personnes hébergées, 87 000 repas distribués.
Hiver 93/94 : actuellement 3 136 personnes hébergées.
- ATLAS URGENCE : ouverture des stations Saint



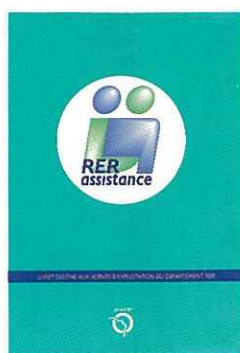
Martin (capacité 105 personnes) et/ou Champ de Mars (50) de 19 h 30 à 8 h 30, accueil, repas et hébergement. Hiver 92/93 : 1 000 personnes hébergées ; 93/94 : déjà 2 825 personnes hébergées.

RER ASSISTANCE

Sécurité Que faire en cas d'agression d'un agent ? Le guide « RER assistance » répertorie en douze points les mesures à prendre. De bons réflexes à acquérir.

Fruit de six mois de travail d'un groupe d'agents des lignes A et B, le guide « RER assistance » est publié en avril 1993 (voir *ELL* n° 33, p. 24). Destiné d'abord à l'encadrement, il expose dans une première partie les différentes démarches à effectuer et le comportement à adopter en cas d'agression d'un agent. Deux autres parties suivent et concernent l'assistance juridique et l'organisation de la sécurité. Son « petit frère », édité sous forme d'un livret reprenant la 1^{re} partie du guide, est destiné aux agents d'exploitation du RER (voir encadré). Quels premiers enseignements peut-on tirer après la mise en place d'un tel dispositif ?

« Cet outil permet d'abord d'offrir un appui constant aux agents victimes



La couverture du livret « RER assistance » destiné aux agents du RER.

Ci-dessous, une des pages du livret « RER assistance ».

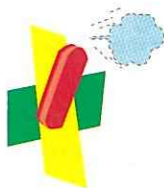
d'une agression, tant au moment des faits que dans le suivi de l'affaire, explique Patrick Pichard, initiateur de cette démarche de solidarité. La création de la Commission de suivi comprenant des représentants de SEC et JUR qui ont activement participé à l'élaboration du guide garantit à tous les agents que les engagements pris par la direction du RER seront respectés. »

Depuis sa diffusion, ce guide a fait école. D'abord dans le cadre de la table ronde sur la sécurité qui s'est tenue le 15 novembre dernier à l'initiative du président Francis Lorentz, avec la participation de toutes les organisations syndicales et des directeurs des départements MTR, RER, BUS, JUR et SEC. Parmi les 10 mesures arrêtées

Les premiers soins

Quatre réflexes

- 1 • S'enquérir de la présence d'un médecin ou d'un secouriste parmi les personnes présentes.
- 2 • Si l'agent agressé est inanimé : écarter les personnes inutiles, desserrer ses vêtements, le couvrir, ne jamais donner d'alcool, ne jamais déplacer la victime.
- 3 • Si l'agent est conscient : le faire asseoir ou l'allonger afin de prévenir un malaise toujours possible, s'efforcer de le réconforter par quelques paroles bienveillantes, le rassurer ; en aucun cas, le blessé ne doit prendre d'aliment solide ou liquide ; ne jamais donner d'alcool.
- 4 • Ne pas quitter le blessé avant l'arrivée des secours publics.



En cas d'attaque au gaz lacrymogène

La personne victime d'une aspergion de gaz lacrymogène doit :

- 1 • Quitter le lieu où l'attaque a été commise.
- 2 • Ôter ses vêtements touchés par l'aspergion de gaz.
- 3 • Pendant 10 minutes, asperger d'eau le visage, et plus particulièrement les yeux.



R. comme Réflexes

« R comme Réflexes »

LES 12 MESURES IMMÉDIATES EN CAS D'AGRESSION :

- Je me rends sur les lieux et me mets à l'écoute des premières réactions de l'agent agressé.
- Je fais appeler ou j'appelle les secours.
- Je donne ou fais donner les premiers soins.
- Je fais mon enquête sur l'agression et un constat.

- « RER assistance » doit être obligatoirement rempli.
- J'entame un dialogue avec l'agent.
- Si le retour à son domicile risque d'être retardé, je préviens ses proches.
- Me suis-je assuré de la continuité du service ?
- Mon encadrement et la Commission de suivi ont-ils été avisés ?

- J'accompagne ou je fais accompagner l'agent à l'hôpital.
- J'avise ou je fais appeler la Permanence juridique.
- Je l'accompagne ou le fais accompagner au commissariat pour le dépôt de plainte.
- J'accompagne ou fais accompagner l'agent à son domicile, s'il le désire.



contre l'insécurité (voir *ELL* n° 37, p.15), plusieurs s'inspirent de celles contenues dans « RER assistance », notamment celles concernant l'accompagnement financier, juridique et psychologique traduisant la solidarité de l'entreprise vis-à-vis des agents victimes d'agression, ainsi que l'accélération des programmes de formation spécifique liée à l'analyse des risques et à la maîtrise des situations conflictuelles. Ce type de formation est déjà en place depuis un an pour tous les agents du RER. Ensuite, des groupes de travail comprenant des agents élaborent actuellement, au département Métro, un support participant de la même logique que le guide RER.

« Le plus gros travail, cette année, consistera à faire en sorte que l'ensemble des agents s'approprient davantage les moyens mis en place pour améliorer leur sécurité. Aussi nous tiendrons compte de leurs idées », souligne Patrick Pichard. Et l'implication des agents reste un

Pour les agents des gares, « RER assistance », est le guide indispensable pour aider un collègue dans les meilleures conditions.

objectif prioritaire : « Un certain nombre d'accompagnements et de suivis n'ont pas été convenablement assurés... Les mentalités évoluent progressivement et il reste encore des efforts à faire », précise José-Marie Tomezak, membre de la Commission de suivi.

Les conducteurs et les agents des gares ont, dans l'ensemble, plutôt bien accueilli ce guide. A l'exemple de Gérard, conducteur sur la ligne A : « C'est vraiment encourageant de savoir qu'on est pris en charge dans cette terrible situation et que l'on ne subit aucune perte de salaire. » Pour Gaëtan, conducteur sur la ligne A, « c'est totalement différent par rapport à ce qui se passait auparavant où l'on se retrouvait isolé... Cet accompagnement représente vraiment un réconfort inestimable. »

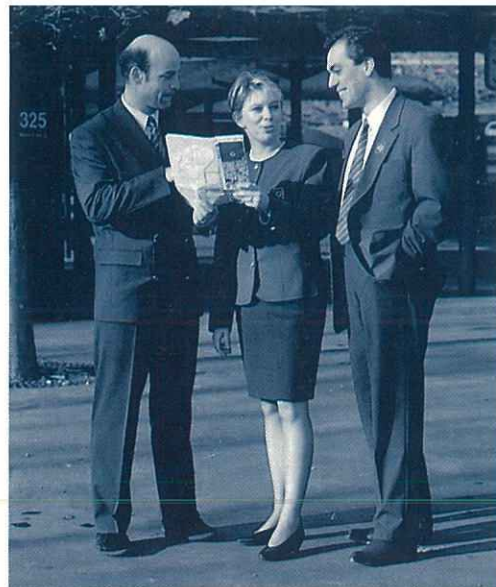
Et pour la plupart d'entre eux, un souhait unanime : pas de défaillance dans cette solidarité ●

Philippe Carron

Habillement La tenue contribue à l'image de l'entreprise comme signe de reconnaissance et symbole de qualité. Pour savoir comment la porter, lire la charte d'habillement.

Tenue

MODE D'EMPLOI



Après une large consultation, la dernière version de la tenue des conducteurs et des agents de manœuvre est prête.



Veste ou blouson vert bronze, tee-shirt jaune safran ou chemisette vert clair : la charte d'habillement, élaborée fin 1993 par le département Commercial, précise ce que chaque agent doit porter pour être « en tenue ». Elle comporte des éléments de base, de couleur définie et indispensables, tels que veste, pantalon, tee-shirt, jupe, chemisier, badge, cravate ou nœud cravaté, sans lesquels la tenue perd toute signification. S'y ajoutent des compléments au gré des personnes : pull-over, parka, sac, ceinture, casquette ou chapeau. Mais des aménagements sont possibles. Ainsi, chemises et chemisiers personnels sont admis s'ils sont portés sous la veste ou le pull-over, le col fermé avec la cravate RATP, et si le coloris retenu pour la tenue est respecté. Des conseils sont également donnés, comme choisir une teinte discrète, sombre de préférence, pour les chaussures, non prévues dans la dotation, ne pas surcharger les poches des vêtements, adopter une longueur classique pour les jupes qui ne pourront pas évoluer aussi vite que la mode... Enfin, les « interdits » : les boutons remplacés par des modèles non siglés RATP, des badges ou pin's divers, des cravates rétrécies ou élargies, des manches retroussées...

En dehors de ce mode d'emploi, la charte rappelle l'importance de porter la tenue, signe de reconnaissance qui contribue à améliorer l'efficacité et la

Ils l'ont... ou vont l'avoir

Après Créteil et Pavillons, qui ont expérimenté la tenue, les agents des centres d'Asnières, Flandre, Les Lilas, Saint Maur et Thiais ont été équipés en 1993 ainsi que la Brigade de surveillance, le NEF et tous les nouveaux agents quel que soit le centre. Il reste 12 centres

Bus à équiper, Aubervilliers et Point du Jour étant les premiers à la recevoir en 1994. Au métro, après ceux des lignes du NSS 4 et 11, les agents de station des lignes 1 et 2 (Funiculaire seulement), 3, 3 bis et 5 (secteur de Bobigny), 6, 7 bis et 8, ainsi que les

agents du contrôle anti fraude (MTR et RER) sont équipés. Reste à doter les agents des 7 autres lignes, les conducteurs et agents de manœuvre. Au RER, il reste à équiper l'ensemble de la ligne B et les agents Transport de la ligne A. La tenue pour tous d'ici à la fin 1994.



qualité du service auprès de la clientèle. Elle permet au voyageur d'identifier l'agent, d'aller à sa rencontre pour s'informer. Elle rassure également, la présence d'agents en tenue étant synonyme de sécurité. Tout laisser-aller affecte l'image de l'autorité de l'agent et de l'entreprise qu'il représente.

La sortie de cette charte a été, pour les départements Bus et Métro, l'occasion de mener des actions de relance, de sensibilisation des agents au port de la tenue. Au Bus, par la distribution de la charte sous la forme d'un guide distribué dans les centres par les chefs d'équipe de ligne ; une façon pour eux de discuter, d'expliquer le bien-fondé de la tenue et d'en assurer ensuite le suivi. Par des expositions, à l'exemple du centre d'Asnières qui, « afin de fixer les esprits sur la façon de porter la nouvelle tenue », a présenté en janvier, dans la salle du personnel, une série de photos d'agents du centre en tenue, montrant ce qu'il faut porter et ce qu'il faut... éviter de faire.

Au Métro, un document de référence a été envoyé en décembre à l'encadrement, suivi d'une brochure d'information pour l'ensemble des agents d'exploitation, courant janvier ; des expositions, occasions d'échanges et de dialogues, sont prévues en terminus pour les conduc-



Le nouveau badge fait partie intégrante de la tenue.



teurs. Un indicateur de suivi du port de la tenue a été mis en place en janvier avec enquêtes sur le terrain tous les deux mois.

Enfin, il a été décidé au département Métro de

donner à tous les cadres un badge d'identification avec mention du nom de chaque personne.

Des actions menées pour que tous les agents en contact avec les voyageurs soient conscients de l'importance de porter la tenue. Plus qu'un vêtement professionnel, elle est en effet un élément de la qualité de service et une composante de l'image d'entreprise ●

Simone Feignier

Social Face aux difficultés économiques rencontrées par les agents, l'Espace habitat propose des prêts en tous genres adaptés à la demande. Pour un logement accessible à tous.

Des prêts

À LA CARTE

Depuis quelques années les difficultés de logement en région parisienne se sont considérablement accrues. La RATP, et plus précisément l'Espace Habitat du département PPP, consciente du contexte économique défavorable actuel, a fortement augmenté entre 1990 et 1993, ses différents prêts visant à améliorer le cadre de vie des agents de l'entreprise. Cette politique d'action sociale est reconduite cette année avec notamment la création d'un nouveau prêt concernant les travaux de ravalement (24 000 F à 5,5 % sur 3 ans). « Ce prêt a pour origine les demandes continues de copropriétaires contraints par un texte de loi à faire effectuer tous les dix ans un ravalement de leur immeuble explique René Martinez, responsable de l'Espace Habitat. Ce prêt a d'ailleurs été étendu aux grosses réparations qui sont liées à des dommages mettant en jeu la stabilité du bâtiment ou du pavillon suite à un affaissement de terrain par exemple ».

Les prêts à l'accession à la propriété, depuis le 1^{er} janvier 94, ont subi une hausse importante : pour les agents en horaires irréguliers, par exemple, le prêt passe de 90 000 à 120 000 F. « Il y a dix ans, ce prêt ne concernait que les agents aux horaires irréguliers : le but étant

de les rapprocher de leur lieu de travail. Les rapprocher cela veut dire aussi des prix d'habitation plus élevés. Aussi nous avons relevé le montant de ces prêts avec un taux favorable de 5,5 %. Depuis 1990, ce prêt est étendu aux agents en horaires normaux mais le montant est divisé par deux et le taux est à 7 %. L'avantage est donc maintenu pour les agents d'exploitation. » Il existe également un prêt accordé aux agents qui trouve un logement locatif sans aide de la Régie (18 000 F sur 3 ans à 5,5 %). « Les logements que l'on propose ne correspondent pas toujours aux souhaits de l'agent. Or, quand un agent trouve lui-même un logement, qui lui convient, la Régie lui donne un coup de pouce par ce type de prêt lui permettant, notamment, de verser le dépôt de garantie souvent élevé. »

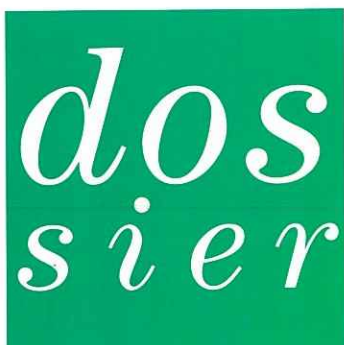
Pour tout renseignement complémentaire, l'Espace Habitat accueille les agents au 38 bld Henri IV (Paris 4^e) de 8 h 30 à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16 h (15 h 30 les mercredis et vendredis). Téléphone : 49 82 16 16 ●

Philippe Carron

Quelques exemples de prêts au personnel

NATURE DU PRET	CONDITIONS	MONTANT MAXI	TAUX EN %	DURÉE REMBT MAXI	CUMUL POSSIBLE	MENSUALITÉ MAXI
Accession à la propriété de la résidence principale	1) Horaires réguliers	60 000 F	5,5	10 ans	Oui	649 F
	- communes zones 1, 2 et 3	30 000 F	7	10 ans	Oui	345 F
	2) Horaires irréguliers	120 000 F	5,5	10 ans	Oui	1 297 F
	- communes zones 1, 2 et 3	60 000 F	7	10 ans	Oui	690 F
Amélioration du cadre de vie	Travaux-Mobilier- electro-ménager	12 000 F	5,5	3 ans	Non	362 F
Relogement locatif sans aide régie	Mobilier-Travaux- Dépôt de garantie	18 000 F	5,5	3 ans	Non	543 F
Travaux de ravalement et grosses réparations		24 000 F	5,5	3 ans	Non	725 F
Accession à la propriété de la résidence principale (Neuf ou ancien avec travaux)	Montant égal à 10 %, 15 % ou 20 % du coût de l'acquisition - Communes zones 1,2 et 3 - autres communes agréées	110 000 F	2,5 3	10 ans	Oui	1 025 F 1 045 F

Important : document d'information non contractuel. Validité : du 1/1 au 31/12/1994



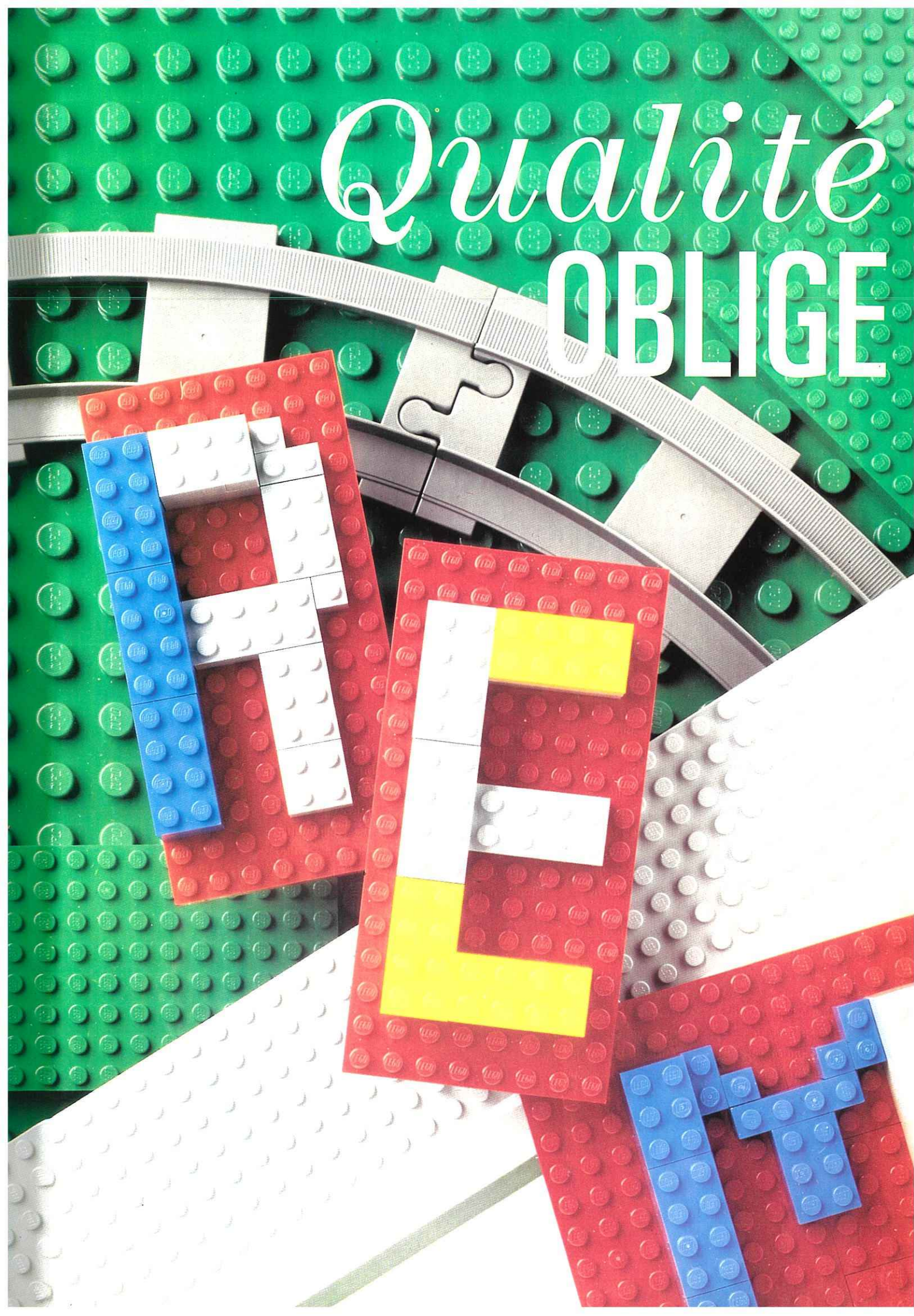
LE RAPPROCHEMENT
EXPLOITATION MAINTENANCE SE GÉNÉRALISE À
PARTIR DE 1994, EN S'AP-

PUYANT SUR UNE **LOGIQUE DE LIGNE**
ET EN INSTAURANT LA **POLYCOMPÉTENCE**. PROCÉDURES SIMPLIFIÉES,
DÉLAIS RACCOURCIS, LE **REM** PERMET
DÉSORMAIS UNE MEILLEURE GESTION
DE LA MAINTENANCE AU QUOTIDIEN. MAINTENEURS ET EXPLOITANTS
VONT TRAVAILLER EN **PARTENAIRES**
POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE
RENDU AUX VOYAGEURS.



Organisation

Qualité **OBLIGE**



Le rapprochement exploitation maintenance responsabilise et repense les activités de chacun pour la maintenance des équipements au quotidien. Une gestion efficace et simplifiée, au service du voyageur.

dos
sier

Organisation

REM : ce n'est pas simplement un nouveau sigle, mais une des priorités de l'entreprise. En clair : le rapprochement exploitation-maintenance, dont les principes, énoncés dès 1992, deviennent maintenant réalité sur le terrain. Il s'agit pour les mainteneurs et les exploitants de mieux travailler ensemble pour offrir une meilleure qualité de service au quotidien aux voyageurs.

Des escaliers mécaniques en panne, des tubes au néon cassés, des péages hors service et c'est l'image de l'entreprise tout entière qui pâtit. Le savoir-faire de la maintenance n'est pas mis en cause, mais la rapidité des interventions doit être améliorée. Du coup, pour mieux satisfaire le voyageur, le mainteneur devient le partenaire de l'exploitant, qui, au plus près du voyageur, est le mieux à même d'identifier les priorités d'intervention. Autant dire que le REM ne concerne ni la sécurité ferroviaire ni la conservation du patrimoine, mais principalement les éléments - équipements et matériels - visibles par le voyageur.

Ce qui peut apparaître comme une xième réorganisation s'inscrit en fait dans la logique de la décentralisation. Les directeurs de lignes et de centres sont désormais responsables, face à l'entreprise, d'un morceau du service public et les unités opérationnelles fonctionnent en centre de résultats. Une partie de la maintenance, celle qui

assure la qualité au quotidien pour les voyageurs, doit donc se caler sur l'exploitation et abandonner - du moins en partie - la logique d'organisation par secteur, qui était jusqu'à la sienne, pour adopter une logique d'organisation par ligne. Une telle démarche s'est déjà faite naturellement dans les centres bus par exemple, unité de lieu oblige. Ou au PCC de la ligne A, avec la présence permanente d'un agent de MRF, preuve, s'il en fallait, de l'existence d'un besoin.

UNE LOGIQUE DE LIGNE

Pour que le REM réussisse, il est nécessaire que chacun fasse un effort, le rapprochement doit être réciproque, et pas seulement - comme on l'a trop souvent interprété - laissé au compte de la maintenance. L'exploitant n'est plus seulement responsable de la vente du produit transport, il est désormais le « gérant » des lieux, et il doit en assumer la maîtrise. Dans ce sens, des tâches de maintenance de premier niveau devraient être reprises par les agents de station, interventions comparables à celles que l'on fait chez soi, sans appeler un spécialiste : changement de rouleau d'imprimante Adar, observation d'équipements, réarmement de certains disjoncteurs... mais qui représentent de 20 à 30 % des dépêches. Les autres activités de maintenance des installations fixes, permettant d'obtenir un bon fonctionnement au quotidien, seront effectuées par des équipes polycompétentes, dédiées à la ligne, et qui agiront en

LE CALENDRIER DU REM

Mars 1994 : le pôle de Bourg-la-Reine devient opérationnel.

Printemps 1994 : mise en place d'équipes dédiées ESE sur la ligne B puis sur la ligne A.

Printemps 1994 : expérimentation d'équipes dédiées ESE sur les lignes 8 et 9.

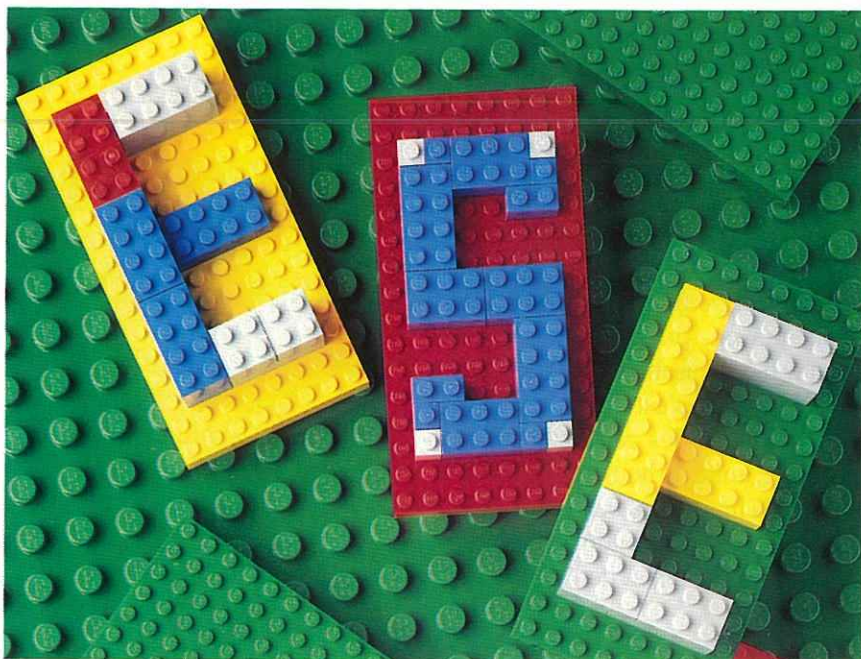
Juin 1994 : généralisation de l'affectation de petites équipes d'ITA aux lignes de métro (expérimentation des lignes 4 et 12).

Fin 1994 : mise en place d'équipes dédiées ESE sur les lignes de métro.

fonction des priorités déterminées par l'exploitant. La gestion sociale, ainsi que celle des compétences du personnel composant ces équipes, continuera d'être assurée par les départements techniques. Auprès du directeur de l'unité opérationnelle, exerçant le rôle de maître d'ouvrage dans la maîtrise de la qualité au quotidien est détaché un cadre, issu des départements techniques. Interlocuteur des mainteneurs, il lui revient la charge de fixer les priorités et de piloter l'activité opérationnelle des équipes dédiées aux lignes tout en laissant à la maintenance le soin de déterminer la façon de faire. Il doit également programmer les travaux ou les chantiers, nécessaires à la maintenance du patrimoine, arrêtés sous la responsabilité des départements techniques.

Le REM est défini au niveau du cadre d'organisation, c'est maintenant, sur le terrain qu'il doit réussir ●

Formation, développement de la polycompétence et organisation en ligne : sur le terrain, le REM prend ses marques.



ESE : UNE RÉVOLUTION CULTURELLE

Le REM représente, pour ESE, une véritable révolution culturelle car il lui faut passer d'une approche essentiellement technique à une logique plus commerciale. Jusqu'ici, ESE était organisé par secteurs géographiques ; il doit se repositionner en logique de ligne. Pour ce faire, le département crée deux UDT, décomposées l'une en cinq entités pour le métro, l'autre en trois pour le RER. Ce qui veut dire, pour les agents, de nouveaux attachements et, pour une grande majorité d'entre eux, une adaptation de leurs conditions de travail - en particulier pour les roulements - avec pour objectifs d'améliorer la rapidité d'intervention et d'être situés au plus près des exploitants. La polycompétence constitue aussi une évolution, dans un département où la maintenance s'organisait par type d'équipement. Pour y préparer, une formation équivalant à 10 000 jours est prévue. Si la mise en

place du REM prend une telle ampleur à ESE, c'est à cause du nombre d'agents concernés, près d'un millier, et en raison des équipements entretenus, qui touchent des points sensibles pour les voyageurs : éclairage, ascenseurs, escaliers mécaniques, ventilation...

Jean-Luc Robinet est chef d'équipe à Barbès. Il mène sur les lignes 2 et 11 une expérimentation du REM : « *L'organisation par ligne réduit le nombre des interlocuteurs, le cadre technique est un mainteneur, il nous connaît et sait ce qu'on peut apporter. Avec le REM, les responsabilités deviennent plus claires, en cas de réussite ou de problème, on saura à qui l'imputer.* » Pour Daniel Patu, responsable de Barbès, « *le REM permet, face aux risques de sous-traitance, de jouer la qualité de l'intervention et des délais. On peut lutter contre la concurrence car, nous, nous connaissons mieux notre client, ses besoins, ses équipements* ».

Côté N

SIT : LE REM EN KIT

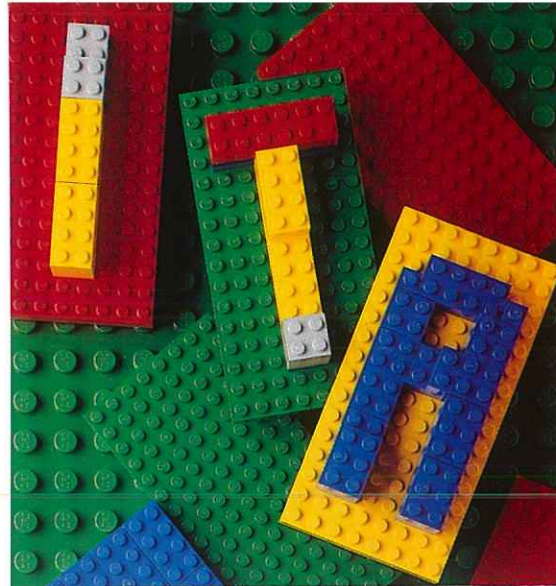
Trois des sept unités du département SIT sont concernées par le REM : Péages et monétiques, Installations locales du transport voyageur (ITV) et Installations locales des établissements (IET). Dès mai 1991, SIT connaît une nouvelle organisation orientée vers le client, aussi proche que possible de la structure des lignes et qui repose sur le développement de la polycompétence. Mais l'organisation par ligne, avec agents dédiés, ne se fera qu'en fonction des possibilités des unités ; cependant les lignes auront un correspondant identifié dans chaque centre de maintenance. La mise en place de ce correspondant permet une souplesse de l'organisation et, si l'on se rend compte d'une dégradation de la qualité ou s'il existe des problèmes spécifiques sur une ligne, il sera toujours possible de renforcer l'effectif sur cette ligne, ponctuellement. S'il est aujourd'hui impératif de répondre aux besoins des voyageurs et des exploitants, cela doit se faire en tenant compte des coûts et de la productivité. Les équipements sont relativement anciens, composés, au fil des ans, d'éléments de générations techniques différentes et les agents doivent bien les connaître, la difficulté n'étant pas de remplacer une carte mais de savoir diagnostiquer. Avec la reprise des tâches de premier niveau par l'exploitant, est apparue une crainte de se voir déposséder de son travail et d'aboutir à une réduction des effectifs. Or on assiste aujourd'hui à SIT à un accroissement des tâches avec le développement des dispositifs de sécurité sur les réseaux, et avec les équipements prévus pour le Nouveau service en station.

MAINTENANCE...

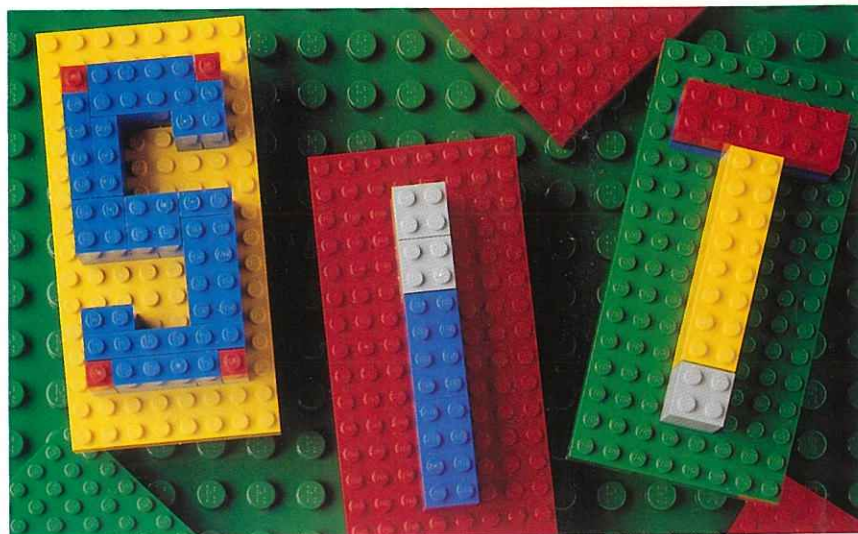
ITA : UN RAPPROCHEMENT EN MARCHÉ

A Amof, l'unité ITA la plus concernée par le REM, ce rapprochement existait dans l'unité : dès le 1er avril 1991, trois antennes, composées d'un contremaître et de sept ouvriers qualifiés, étaient créées sur le RER, selon une logique très proche de celle du REM. Sur le métro, les équipes sont encore réparties en deux secteurs nord/sud, organisées par corps de métier : ser-

urier, maçon, peintre, plombier et menuisier. C'est là que le REM crée un changement essentiel, avec l'introduction de la polycompétence. ITA recrute désormais des Capuc (CAP du bâtiment à unités capitalisables) compétents en dépannage, quel que soit le métier concerné. Pour les autres mainteneurs des formations complémentaires sont dispensées. « *Il faut faire évoluer les mentalités et passer de l'appropriation d'un*



métier, à l'appropriation d'une ligne par le mainteneur », car le deuxième enjeu du REM est l'organisation d'équipes dédiées en ligne. Sur la 4 et la 12, l'expérience est déjà lancée depuis le 1er juillet 1993. Une équipe de deux agents résout près de 80 % des signalements. Guy Labarre est serrurier ; il apprécie la responsabilisation du travail : « *S'il y a un problème sur la dépêche, c'est moi qui y retournerai. Autant trouver la solution dès le départ. Et puis maintenant, on connaît près de 80 % des agents de stations, ils n'hésitent plus à sortir de leur recette pour nous montrer les problèmes.* » Son coéquipier, François Del Giudice, ancien laveur de bus, recyclé après la suppression de cette activité, est un Capuc : « *Il faut satisfaire le client, sinon il risque d'aller ailleurs.* » ●



21

42 500, c'est dépêché

Le 42 500 est connu de tout exploitant. Il permet d'alerter le Centre technique de résolution des signalements (CTRS) en permanence, en cas d'avarie sur les réseaux. Depuis janvier, à titre d'essai, un numéro spécial pour la ligne B du RER : le 42 972.

Une réflexion vient d'être menée pour améliorer le traitement des signalements. Avec, pour principe, une meilleure communication entre mainteneurs et exploitants. « *La dépêche, aujourd'hui, c'est la bouteille à la mer,* constate Michel Denissart, responsable de la

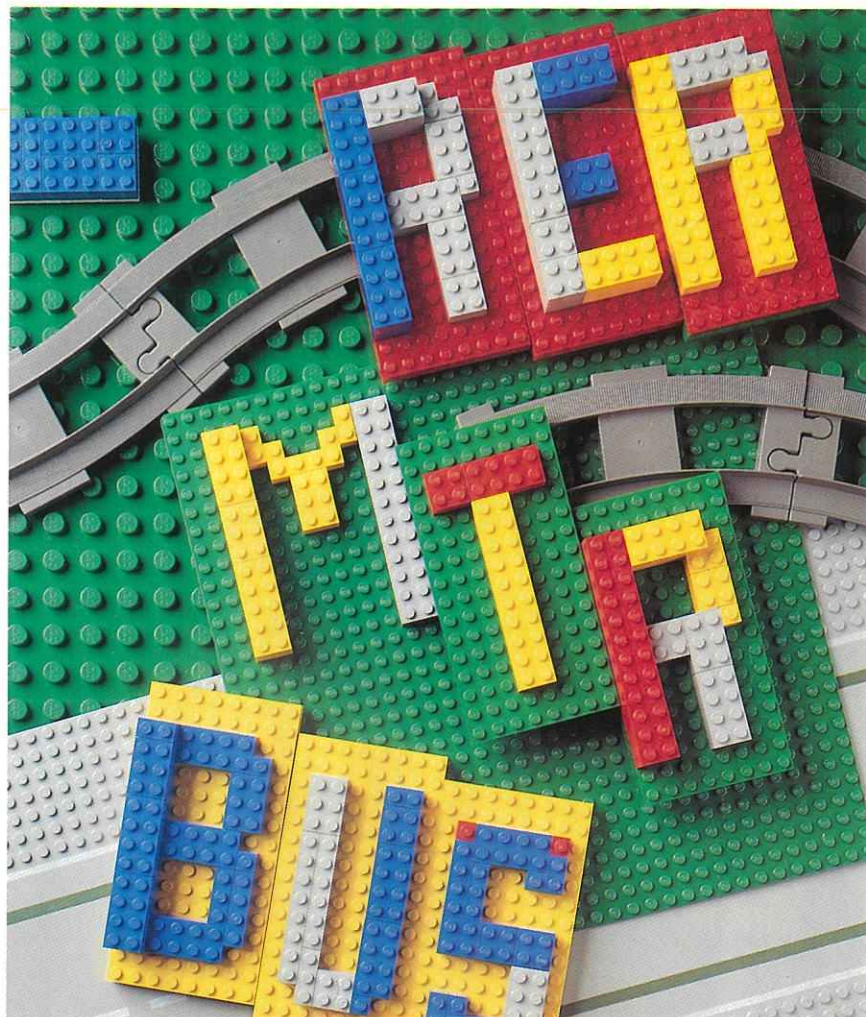
mission Qualité de service, à ESE, *l'agent sait quand il la lance, mais il ignore souvent tout de la suite qui lui est donnée. Il est impératif de boucler la boucle exploitant-CTRS-mainteneur-exploitant.* » Dès réception de la dépêche, le mainteneur devrait télé-

phoner à l'agent pour l'aviser de la prise en compte du signalement, se présenter avant toute intervention à l'agent de station et l'informer de la fin des travaux. Il reviendrait aussi à l'exploitant de distinguer les « dépêches » - urgences à adresser au CTRS - des

« désordres » - dont la résolution peut attendre, envoyés au pôle technique de la ligne. Une distinction qui, soulageant le CTRS de 40 % des signalements environ, lui permettrait d'augmenter ses performances et de mieux répondre aux demandes des exploitants.

...et côté EXPLOITATION

Délais et procédures d'interventions simplifiées, contacts réguliers entre mainteneurs et exploitants, la réorganisation favorise la prise de responsabilité des agents de station et de gare, pour la maîtrise de leur territoire.



Bourg-la-Reine, premier pôle technique

Le premier pôle technique mis en place est celui de la ligne B, à Bourg-la-Reine, en mars. Il regroupe les équipes de maintenance polycompétentes : deux agents de maîtrise et seize opérateurs de ESE-DR, une maîtrise et sept opérateurs

d'ITA-Amof. Une antenne SIT-péages est créée sur le site de Bourg-la-Reine. Ces agents ont comme interlocuteur privilégié, côté exploitation, le cadre technique de la ligne B, Christian Fattorini, issu de ESE, assisté de deux coordinateurs techniques du

RER. « Nous avons déjà l'habitude de travailler ensemble - en faisant du REM avant la lettre -, sur la ligne B, à la suite d'une expérience menée depuis 1991 à l'initiative de ESE-DR et de Philippe Martin, responsable Gares de la ligne B. Il faut poursuivre

ces relations, travailler en partenaires. C'est au cadre technique qu'il revient de faire vivre cette collaboration, de réaliser l'osmose entre des équipes de cultures différentes, qui se cotoyaient sans toujours se connaître. Avec pour priorité

la réduction des temps d'intervention sur les équipements dans l'intérêt du voyageur. D'autant plus que les agents de la ligne sont demandeurs et veulent s'impliquer dans la gestion de leur gare : ils attendent beaucoup du REM. »

GARES ET STATIONS : SE RÉAPPROPRIER LE TERRITOIRE

Pour les responsables de l'exploitation, le REM est vécu comme une nécessité : « Avec la décentralisation, le directeur d'UO est comptable face à l'entreprise du service rendu aux voyageurs, explique Henri Schwebel, directeur du RER. Il doit donc avoir latitude pour piloter, ordonner les actions de maintenance courante et en apprécier la qualité. » Côté agents de station, les expérimentations menées par ESE sur la 2 et la 11, ou par ITA sur la 12... rencontrent un franc succès, comme le révèle une enquête, menée sur la 12 par Pierre Conge, cadre technique. Avec ce commentaire d'agent : « En fait, nous sommes tous de la RATP, et nous pouvons former une bonne équipe. » Il reste aux agents des gares et des stations à s'impliquer dans le REM, en reprenant à leur compte la gestion du premier niveau de maintenance. Au métro une partie de ces tâches sera confiée aux afficheurs, agents de station chargés, sur la ligne, de poser plans, règlements, affiches d'information RATP... « Il faut aussi apprendre à avoir plus de rigueur dans les dépêches,

insiste Michel Binet, directeur de la 12. Un point sur lequel le cadre technique a un vrai rôle d'explication à jouer. »

ATELIERS : UN RAPPROCHEMENT TRANQUILLE

« Fournir du matériel propre, fiable, en nombre suffisant à la ligne : les priorités des mainteneurs rejoignent celles de l'exploitant, et le REM n'entraîne pas de grands bouleversements à MRF. » Même si François Lecaheux, chef de l'atelier de Vaugirard, fait partie désormais de l'équipe de direction de l'unité opérationnelle ligne 12, et est responsable devant le directeur de ligne du respect des objectifs de coût, de qualité de service au quotidien et de mise à disposition des trains. « Nos priorités n'ont pas changé mais nous nous efforçons de prendre plus en compte, en fonction de notre programme d'entretien, les demandes de l'exploitant. Des contacts réguliers existaient déjà entre l'atelier et l'exploitation. Mais il serait souhaitable, à l'avenir, de faire rencontrer les conducteurs et les mainteneurs. Une connaissance de notre travail permettrait aux conduc-

teurs d'être plus précis dans leurs signalements et nous aiderait à améliorer le traitement des avaries. »

CENTRES : LE CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ

« Au département Bus, nous avons l'habitude depuis longtemps de travailler avec les mainteneurs de MRB pour le matériel roulant. » Selon Jean-Pierre Viévard, directeur du centre de Pleyel, « la mise en place du REM ne concerne aujourd'hui que les installations fixes. Pour les travaux complexes, Bus continue de faire appel aux unités techniques ou s'adresse, éventuellement, à l'extérieur. Mais nous avons repris les tâches de maintenance courante, effectuées jusque-là sur dépêches par ITA, ESE ou SIT ». Cette nouvelle organisation, qui requiert l'affectation de deux agents de MRB, satisfait les exploitants : « Les délais sont plus rapides, les interventions sont effectuées par des agents qui sont sur place et connaissent donc bien nos problèmes. » Aussi, le client étant satisfait, on a vu le nombre de signalements augmenter... ●

23

Cadre technique : pour assurer l'interface

Entre avril et juillet 1993, un cadre technique a été mis en place, sur chaque ligne de métro et de RER, pour les installations fixes. Il s'agit d'une nouvelle fonction placée sous la responsabilité directe du directeur de ligne ou des gares. Issu d'un

département de maintenance et détaché à MTR ou au RER, le cadre technique est chargé de piloter sur sa ligne les équipes opérationnelles des unités techniques. Il doit notamment définir les priorités d'intervention sur le terrain, suivre et

analyser les résultats de la qualité des opérations et programmer, en liaison avec la maintenance, les différentes interventions curatives et préventives sur les équipements. Le cadre technique est désormais le représentant de la ligne auprès des mainte-

neurs et leur interlocuteur privilégié. Selon Jean-Pierre Bonningue, cadre technique de la ligne 2, « notre rôle consiste à établir des contacts entre agents d'exploitation et de maintenance, qui ne doivent plus "s'ignorer". Nous devons veiller à ce

que ces derniers se présentent systématiquement en recette avant toute intervention, puis informent du nécessaire fait. Nous devons créer une équipe au niveau de la ligne avec pour "ciment" une meilleure qualité de service offerte aux voyageurs. »

Social, le groupe Potes lutte contre l'alcoolisme sur le lieu de travail (p. 27). **Environnement**, les tags coûtent plus cher (p. 28). **Enquête**, le baromètre satisfaction du RER (p. 29). **Animation**, des poèmes jusqu'au printemps (p. 30).

Entreprise

VŒUX 1994

Au cours de la présentation des vœux pour 1994, le président Francis Lorentz a tenu à honorer quelques agents pour leur esprit d'initiative et de décision, leur sens du voyageur, leur courage.



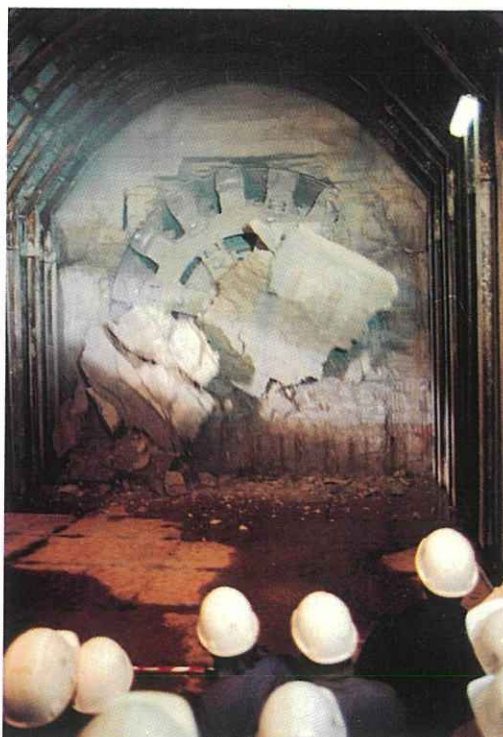
Chantier

ORIANNE GAGNE LA 1^{RE} COURSE

Le jeudi 13 janvier, le tunnelier Orianne de la ligne D du RER SNCF a achevé sa première course, à 20 mètres de profondeur, sous la rue de La Tâcherie, près du square Saint Jacques. Bravo ! Mis en place en février 1993, dans un puits boulevard de la Bastille, le tunnelier a ainsi creusé et construit, sous la responsabilité de la RATP (ITA), le tunnel nord à une voie, long de 1 675 m. Le tunnelier a ensuite été transporté à son point de départ, par le nouveau tunnel, et réinstallé dans un autre puits pour construire le tunnel sud. Arrivée prévue en novembre

prochain. Rappelons que la mise en service par la SNCF de l'ensemble de la jonction, entre la banlieue sud-est à Gare de

Lyon et la ligne d'Orry la Ville de la banlieue nord à Châtelet les Halles, est prévue pour septembre 1995.



Info voyageurs

LE NOUVEAU POTELET

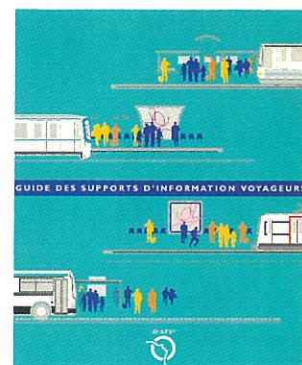
Les premiers potelets vert et bleu sont attendus pour la mi-94. Le jaune et le rouge de la tête de vache sont abandonnés au profit des couleurs de l'identité visuelle. En plus du nom de l'arrêt et des numéros de lignes, des informations sur les directions et les conditions de desserte seront placées sur la plaque, côté trottoir. Les couleurs retenues



pour ces informations seront celles des girouettes, bandeaux et plans des lignes concernées.

GÉRER L'INFO

Comment réaliser un dépliant voyageur ? Qui le fabrique ? Qui peut remplacer un plan défectueux ? Comment faire la mise à jour d'infos voyageurs ? Quel support pour communiquer telle info ? A toutes ces questions, et bien sûr d'autres, un guide-classeur édité par le département CML, et qui vient d'être adressé à tous les responsables Clientèle (Bus, Métro,



RER), répond. Son objectif est de gérer plus facilement les nombreux supports d'informations voyageurs. Pratique, opérationnel, avec ses fiches réactualisables classées par mode et fonction.



Aménagement

RÉNOVATIONS SUR LA B

La gare de Laplace de la ligne B du RER vient d'être rénovée : réaménagement de la salle des billets avec une augmentation du nombre des péages, création d'un « pôle d'exploitation sécuritaire » regroupant les locaux à disposition des agents d'exploitation, ravalement de toute la gare, y compris le quai mort maintenant protégé par un grillage, et

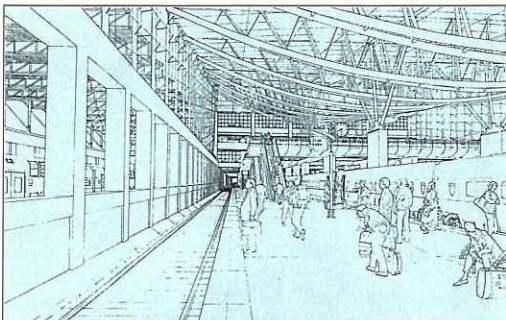
réaménagement complet de la cour de la gare. Les couleurs de la façade principale mettent en valeur sa note « années 30 » (photo). Des travaux du même type commencent à la gare de Cité Universitaire, avec un aménagement valorisant le style Arts-Déco des plafonds de la salle des billets. Achèvement prévu à l'automne 1994.

Dessertes

SNCF ILE-DE-FRANCE, DU NOUVEAU

En 1994, le réseau SNCF d'Ile-de-France va s'étendre : ouverture fin août du prolongement de la ligne A du RER de Cergy Saint Christophe à Cergy le Haut ; fin septembre, mises en service du prolonge-

ment de la ligne B du RER pour desservir les aéroports 2 et 3 de Roissy-Charles-De-Gaulle et la gare TGV, ainsi que de la liaison La Verrière (Saint Quentin en Yvelines) - la Défense.

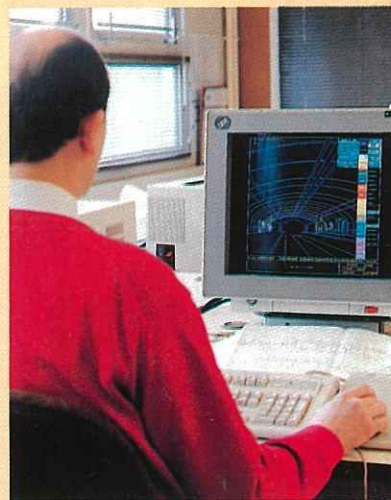


Quai de la future gare de Roissy-Charles-De-Gaulle : à gauche la ligne B, à droite le TGV.

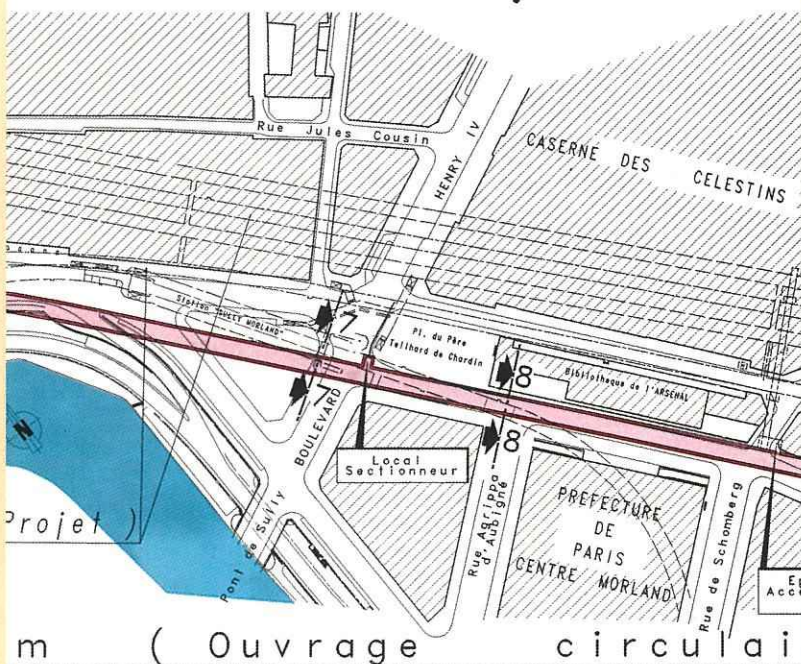
Organisation

UN NOUVEAU DÉPARTEMENT

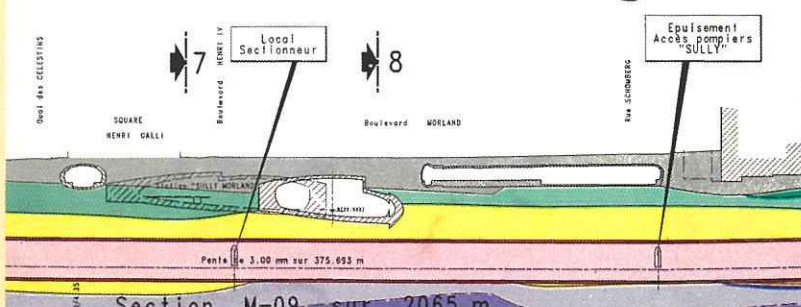
Lingénierie des projets (IDP), tel est le nom du département qui est créé au sein du pôle Maintenance-travaux et Politique industrielle (MTPI). Mise en place : le 1^{er} mars. Pierre Griffe, chef du projet Météor, nommé directeur du nouveau département, explique les raisons de cette création. « *Le passé montre qu'il est difficile de maîtriser les coûts et les délais des projets complexes. Beaucoup de difficultés proviennent de responsabilités mal définies. Les programmes des opérations ne prennent pas toujours en compte au départ les besoins de chacun. Enfin, la répartition de l'ingénierie, entre de nombreuses entités techniques, est mal* » ●●●



Vue en plan



Profil en long



●●● adaptée à l'optimisation de projets de plus en plus complexes et, la plupart du temps, pluridisciplinaires. Dans un contexte de rigueur et de concurrence, il fallait se doter, pour assister les chefs de projets et les maîtres d'ouvrage ⁽¹⁾, des moyens de gestion et d'expertise, avec pour objectifs la maîtrise des performances, des coûts et des délais. »

Les missions d'assistance du département sont multiples. Citons la coordination de la programmation de chaque projet, l'expertise des solutions techniques proposées par les maîtres d'œuvre ⁽²⁾, la coordination des interfaces entre les diverses disciplines, la mise en œuvre des méthodes et des outils de pilotage du projet (planning, gestion des moyens), etc.

Ce département sera le correspondant privilégié de celui du Développement pour l'évaluation en amont des projets.

La constitution du département, qui tota-

lisera environ 140 personnes, est sans effet sur l'effectif global.

Il résulte principalement du transfert d'équipes existant dans l'entreprise, dont l'équipe projet Météor. Courant 1995, l'ensemble du département sera regroupé au siège social Lyon-Bercy.

(1) La maîtrise d'ouvrage consiste à spécifier les besoins, à financer et à faire faire.

(2) La maîtrise d'œuvre consiste à concevoir et à faire réaliser.

Commercial

TERMINAL POINT DE VENTE

Afin de renouveler les « Adar » métro et RER (appareils distributeurs pour agents receveurs), les départements CML et SIT ont mis en concurrence deux constructeurs prestigieux, Dassault et IBM, qui viennent chacun de mettre au point un prototype « Terminal point de vente ». En mai-juin 1994, 10 prototypes sur la ligne A, et 10 sur la ligne 13 (à raison de 5 machines par constructeur) seront mis en service pour une période d'essai de six mois environ. Chaque prototype possède les caractéristiques techniques suivantes : vente de tous les titres sans stock (tarifs et caractéristiques

en mémoire) ; une imprimante thermique pour les titres (pas d'encrage et changement aisé des 2 rouleaux vert et orange) ; tous les moyens de paiement sont acceptés. Pour les cartes bancaires un clavier-écran intégré est situé à l'extérieur de la vitre ; un lecteur-éditeur de chèques ; un clavier-écran pour sélectionner les titres ; un écran afficheur-client à diodes électroluminescentes (type de titre, total...) ; une imprimante document qui va supprimer la quasi-totalité des états comptables. A noter que les ergonomes de chaque constructeur ont consulté les agents de MTR et du RER.

PHOTOS : MINOLI, ARDAILLON / COM-AY, FOTOGRAFIA-STONE



Prototype Dassault.



Prototype IBM.

Marché

SACEM POUR LE MÉTRO DE HONG KONG

La société GEC Alsthom vient de remporter un contrat auprès du métro de Hong Kong, pour le renouvellement de la signalisation et l'équipement des trois lignes de ce métro en contrôle de vitesse Sacem, déjà en service sur la ligne A du



RER et sur une ligne du métro de Mexico. Sofretu a apporté son concours à l'entreprise pour préparer son offre et la présenter au client, et

participera aux prestations du contrat. Ce succès à l'exportation confirme la compétitivité et l'adaptation aux besoins d'une exploitation très

chargée, d'un produit novateur défini par la RATP et mis au point sur le RER, avec une forte participation des équipes techniques et des exploitants.

SACEM TOUJOURS

Sacem sera installé sur les branches de la ligne A du RER, afin d'accroître le niveau de sécurité. Par rapport au tronçon central de la ligne A, il s'agit d'une version simplifiée du Sacem qui ne comporte que la fonction contrôle continu de la vitesse, en excluant la signalisation en cabine. Cet automatisme de sauvegarde a pour rôle

de surveiller en permanence la vitesse du train, d'en vérifier la compatibilité avec la vitesse maximale autorisée et avec les indications de la signalisation latérale. Toute détection de survitesse provoque la commande automatique du frein de secours. Le marché a été attribué au groupement conjoint GEC Alsthom / Matra Transport.



Social

DE POTES À « AUTREMENT BOIRE »

Prévention, Orientation, Tous, Ecoute, Suivi : ce sont les cinq missions que s'est fixé le groupe Potes qui vient de se créer au centre Bus de Belliard pour lutter contre l'alcoolisme sur le lieu de travail. Le groupe Potes est composé d'agents de maîtrise

qui travaillent sur le terrain – terminus de Porte de Montmartre, de Gare du Nord, de Mairie du XVIII^e et centre Belliard – et assurent de par leur fonction une liaison entre encadrement et opérateurs. Leur rôle est d'agir rapidement, discrètement, de façon très souple,

et de répondre aux questions des agents. Potes n'agit pas seul mais avec l'aide de différents partenaires dont la médecine du travail, une assistante sociale, Amitié Présence... Une action de sensibilisation est également menée, depuis juin 1993, à l'unité Voie

du département ITA sous le nom « Autrement boire ». Une démarche en profondeur et durable afin de faire prendre conscience aux agents des méfaits de l'alcool dans leur métier aux caractéristiques tout à fait incompatibles avec une consommation excessive.

En bref

LE PCC S'EXPOSE

Rendez-vous à la Cité des sciences et de l'industrie de la Villette, pour admirer une maquette du PCC, découvrir une vidéo sur la régulation du trafic métro... Vous avez jusqu'au 30 mai pour visiter l'exposition « Des métiers pour la ville », à laquelle la RATP s'associe.

PORTES OUVERTES

Le département ITA invite les agents ainsi que leur famille à deux journées portes ouvertes les 25 et 26 mars prochains dans les ateliers de Montrouge, 38 av. Reille (14^e). Accès par la gare RER Cité Universitaire, ligne B.

MF 88 LIGNE 7 BIS,

24 janvier 1994 : les premières rames du nouveau matériel MF 88 ont circulé pour la première fois avec des voyageurs. Cinq rames sont attendues courant mai 94 ce qui portera à neuf rames le total du parc.

Environnement

LA B ROULE PLUS PROPRE

Depuis le mois de mai, la ligne B du RER remporte la palme de la propreté sur le réseau, pour les gares et pour les trains. C'est – beaucoup – grâce aux signalements faits par

les agents – pour les gares à la Comatec et pour les trains au PC qui alerte l'atelier de Massy – que la B enregistre ce succès. Du côté des graffitis, la ligne a aussi de quoi se féliciter : dans

les gares, le taux de graffitiage voisine les 6 % – jusqu'à 10 % on admet que le voyageur n'est pas incommodé – et sur les trains, qui ont été pelliculés, le taux reste à 4 %.

TAGS : SANCTIONS AGGRAVÉES

Depuis le 1^{er} mars, le nouveau Code pénal prévoit un sérieux durcissement des peines et des amendes à l'encontre des taggers. En effet, l'article 322 prévoit pour la destruction, dégradation ou détérioration d'un bien appartenant à autrui,

deux ans d'emprisonnement et 200 000 F d'amende (sauf s'il n'en est résulté qu'un dommage léger : 25 000 F d'amende) ; ces mêmes infractions vis-à-vis de biens publics peuvent entraîner trois ans d'emprisonnement et 300 000 F d'amende (50 000 F

en cas de dommage léger). Enfin, l'article précise que ces infractions sont punies de cinq années d'emprisonnement et de 500 000 F d'amende lorsqu'elles sont commises par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteur



Animation

MONTMARTRE À LA FÊTE, LE 64 AUSSI

De la mairie du XVIII^e à la place Pigalle, en passant par le Sacré-Cœur, des formations venues d'Angleterre, des Etats-Unis, d'Allemagne, de Tchécoslovaquie, de France et de Montmartre ont défilé pendant deux heures, pour la deuxième Grande

Parade de nouvel-an à Montmartre. La RATP participait aussi à la manifestation, avec un bus à plate-forme transportant son jazz-band, un R 312 accueillant les élèves de l'école technique de Noisiel et, bien sûr, un vieil habitué, le Montmartrobus de la ligne 64.

Risques

FACE AUX INONDATIONS

En janvier 1994, la Seine est sortie de son lit et s'est retrouvée à plus de 3 mètres de son niveau normal. A la RATP, comme dans tous les services publics parisiens, on a ouvert le volume « Consignes inondations ». C'est l'unité

Amof du département ITA qui gère les mesures à prendre en fonction de la montée des eaux. Ainsi, toutes les portes étanches d'une vingtaine de postes d'épuisement des eaux et de ventilation ont été fermées. Les portes de l'ouvrage Petit Pont à Saint Michel (jonction des lignes RER B, C, et 4 du métro) ont également été fermées. L'exploitation n'a donc pas souffert de ces intempéries. En revanche, certains chantiers en bord de Seine ou de Marne

ont dû être totalement arrêtés comme ceux de terrassement du Tram Val de Seine. Côté Météor, la répercussion la plus notable a concerné le caisson n° 2, qui n'a pu être immergé, et la construction du caisson n° 3 qui a dû être stoppée. Si la cote devait dépasser les six mètres, des murets en parpaings seraient édifiés aux accès des stations les plus basses, ainsi qu'autour de certains postes de ventilation. Au-delà, on ferme certaines lignes, comme en 1910.



DES POÈMES EN PLUS

Devant le succès de l'opération « Des rimes en vers et en bleu », la RATP a décidé de la poursuivre au moins jusqu'au printemps. En effet, de nombreuses lettres enthousiastes parviennent régulièrement à la RATP. Depuis mai 1993, une vingtaine de poèmes sont

proposés aux voyageurs, et leur renouvellement s'effectue tous les trois mois. La prochaine fourmée prévoit des œuvres, célèbres ou non, suggérées par les voyageurs eux-mêmes. Un recueil de ces œuvres sera présenté au Salon du livre à Paris, en mars prochain.



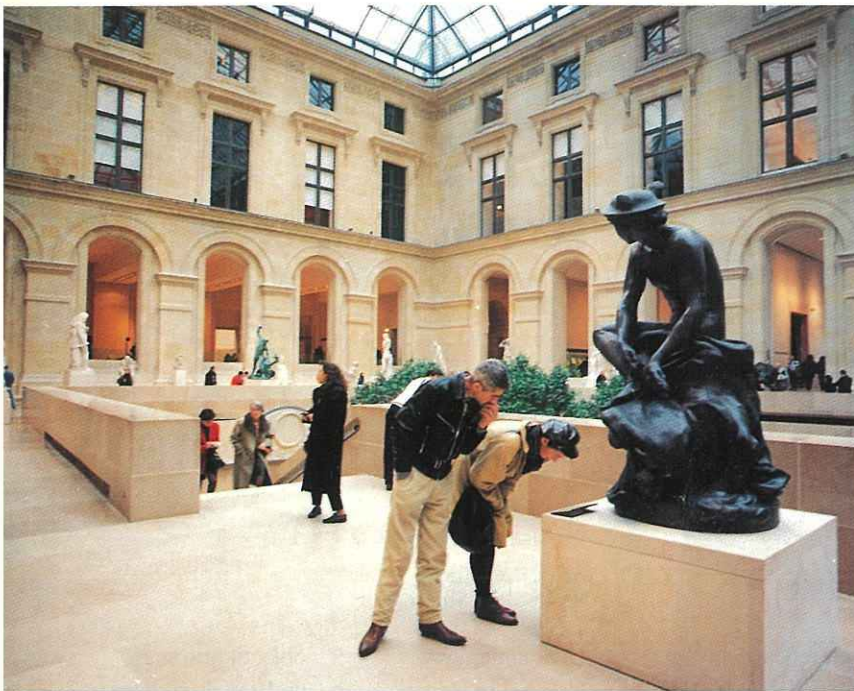
Partenariat

MERCURE EN SCULPTURE

La sculpture de Pigalle, Mercure attachant ses talonnières – dont la restauration, pour le compte du musée du Louvre, a été

financée par la RATP faisant acte de mécénat – est maintenant présentée au public. Elle se trouve, au Louvre, dans

le cadre prestigieux de la cour Puget, dans l'aile Richelieu (ancien ministère des Finances) qui vient d'être ouverte aux visiteurs. A voir.



Enquête

LE BAROMÈTRE SATISFACTION DU RER

Les résultats du premier baromètre de satisfaction spécifique au RER sont désormais connus. Côté trajets, les voyageurs apprécient la rapidité, le respect des horaires et la ponctualité des trains ; côté gares, ils indiquent la facilité de déplacement et d'accès, la durée d'attente, la qualité de la signalétique. Mais est-ce bien surprenant ? entre les lignes A et B les motifs de satisfaction diffèrent quelque

peu. Sur la A le fonctionnement des équipements est meilleur, tandis que sur la B la convivialité est mieux notée. Mais attention, mieux ou meilleur ne sont pas synonymes de bien ; efforts et vigilance restent plus que jamais d'actualité. Sans parler des points noirs, communs aux deux lignes, comme le déficit d'information en cas de perturbation dans les gares et dans les trains, ou le déroulement de

l'achat du titre de transport. Que ce soit en termes de compétence, de présence ou d'amabilité, le relationnel reste à améliorer. Cette enquête, réalisée par téléphone auprès de 1 300 personnes du 3 au 18 juin, va désormais se dérouler deux fois par an. Elle permettra à l'encadrement de terrain de déterminer les axes sur lesquels il est nécessaire de prévoir des actions. Résultats de la prochaine enquête en mars.

Revue de presse



Depuis le 27 septembre, en provenance du Maroc, de Londres, de Moscou, ils arrivent à la gare routière internationale Eurolines.

Au nombre de 700 par jour en moyenne, ils empruntent la ligne

3 avec quelques difficultés dues au chemin à parcourir pour acheter leur billet au guichet de la station Gallieni. Saluons l'initiative des agents du terminus qui sont à l'origine de notes explicatives rédigées en anglais, en portugais et en espagnol.

« Info ligne 3 - 3 bis », n° 13, décembre 1993.



Du nouveau sur la ligne 375, remise au centre Bus d'Asnières. A la demande de l'entreprise Calberson, dont le siège social vient de s'implanter au port de Gennevilliers, un transport de personnel a été

organisé pour les employés qui prennent leur service vers 16 h 30. C'est une voiture du 375 qui effectue le transport. Le retour, vers 24 heures, est assuré par une société privée.

« A la Une », journal du centre Bus d'Asnières, n° 11, décembre 1993.



La signalétique, c'est l'affaire de CML. Justement, celle d'Orlyval évolue. Dans le métro et le RER, Orlyval est présenté comme un produit complet : une desserte aéroport

depuis le centre de Paris. Les lettres jaunes sur fond gris ont également pénétré dans l'aéroport d'Orly. Dans un sens comme dans l'autre, les voyageurs se sentent pris en charge le plus tôt possible.

« Enjeux », le journal du département Commercial, n° 14, décembre 1993.

Bilan

L'ACTIVITÉ CARROSSERIE À CHAMPIONNET

En 1993, l'atelier de Carrosserie s'est mis en quatre pour satisfaire sa clientèle des centres Bus.

- 53 SC 10 équipés du SAM,
- 320 ICS montés sur SC 10, PR 100 et PR 180,
- 15 SC 10 rééquipés en BC 30, en remplacement des valideurs magnétiques,
- 100 cabines anti-agression installées,
- 13 SC 10 transformés en



voitures-écoles,
- 30 PR 180 décorés pour Orly Bus et le Trans Val de Marne,
- près de 300 R 312 peints à la nouvelle identité visuelle.

En tout, ce sont plus de 700 autobus RATP qui ont transité par les ateliers de Championnet l'année dernière.

Identité visuelle

LA RATP EMBALLE

Le recto est au logo RATP sur fond blanc, le verso représente le plan métro-RER, le tout est un sac plastique réalisé par le département Logistique.

Vous pourrez vous le procurer en faisant une demande de fourniture avec imputation au Mittab, sous le numéro d'article 0018 8999 H.



Incident

RENCONTRE D'UN TRÉPAN ET D'UN PANTOGAPHE

10 h 15, le 11 janvier 1994. Des ouvriers de l'entreprise ESF, qui exécutaient un sondage de recon-

naissance pour le compte de l'Inspection générale des carrières, perforent avec un trépan la voûte de la ligne B

entre Gare du Nord et Châtelet les Halles. Un pantographe du RER – qui passait à ce moment-là – entre en contact avec le trépan, entraînant l'arrêt du train. La mobilisation est générale, sur la ligne B d'abord, puis pour les agents gares de Châtelet qui, avec les équipes de sécurité et de contrôle, canalisent les voyageurs évacués des trains. MRF, ESE, ITA-Amof interviennent en tunnel.

Une opération rapidement menée qui permettra au trafic de reprendre à 16 h 30, pour assurer le retour des voyageurs.



Multimodalité

COUP DE NEUF

La multimodalité au site de Bobigny-Pablo Picasso (voir *ELL n° 29, p. 12, fév. 93*) se poursuit activement. Les installations physiques de la 1^{re} phase sont quasiment terminées : écrans d'informations voyageurs, signalétique multimodale achevée, sonorisation totale du site, cohérence du design des guichets de vente bus et métro... Gérard Stagliano, le nouveau responsable multimodal, a pour

objectif prioritaire en 1994, de renforcer, notamment, le volet managérial, en impliquant davantage les agents des deux réseaux (Bus-Métro) par des projets communs : coordination des ventes cartes Orange Bus/Métro, rapprochement des métiers par affinités professionnelles, actions auprès des conducteurs pour donner aux annonces sonores un habillage plus « commercial »...

La multimodalité « en fête » à Bobigny-Pablo Picasso en décembre dernier.



passion nément

Portrait, les inondations de 1910 à la mode ancienne. **Voir, lire, écouter**, peinture à l'huile ou peinture à l'eau, cinq agents de Lebrun font salon et partagent leur passion. **Cinéma**, « Brouillard au pont de Tolbiac » bientôt sur les petits écrans.

Portrait

UN CARTOPHILE À LA PAGE

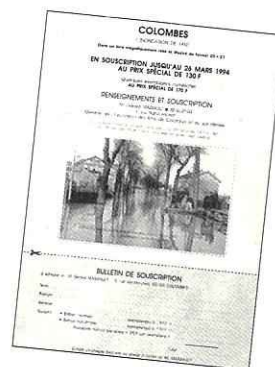
Des rues inondées, des évacuations en barque, la marque sur un mur du niveau historique de la crue... des images déjà vues en janvier dernier. Mais celles que Gérard Massault présente dans son livre sur Colombes ont une particularité, elles datent de la grande inondation, en 1910. Ce livre, c'est l'aboutissement de toute une aventure. Depuis plus de douze

ans, Gérard recherche les cartes postales de sa ville natale, Colombes. Le virus le prend lors d'une brocante et, au fil de ses recherches, il réunit près de un millier de cartes, dont 850 anciennes. Ses préférées : une série représentant la construction d'un ballon double dans des ateliers du boulevard de Valmy. Cartophile passionné, il songe à faire



partager ces images : c'est ainsi que naît l'idée d'un livre présentant l'inondation, car « *traiter tout Colombes, c'est un sujet trop vaste* ». Membre de l'Association de Colombes et

de son histoire, Gérard est un passionné de sa ville, dont il ne s'éloigne jamais beaucoup, puisqu'il travaille comme mécanicien d'entretien au centre



Bus d'Asnières. *Colombes, l'inondation de 1910, en souscription jusqu'au 26 mars 1994, au prix spécial de 130 F, exemplaires numérotés : 170 F. Renseignements au 42 42 20 04.*

31



Cinéma

LE RETOUR DE NESTOR BURMA

Guy Marchand, dans une scène de la célèbre série policière de France 2 « Nestor Burma ».

Un épisode intitulé « Brouillard au pont de Tolbiac » qui devrait être diffusé début 1994.

Voir, lire, écouter

AUTOUR D'UNE BONNE TOILE...

Ils sont cinq agents de Lebrun à avoir présenté leurs œuvres dans une salle du centre Bus les 22, 23 et 24 décembre. Fusain, crayon, huile, gouache ou aquarelle, au total vingt-six tableaux réalisés par trois machinistes, deux agents de maîtrise et un gardien d'établissement. Et aussi par le responsable communication, Gérard

Batut : « *Notre but était d'établir d'autres rapports entre les agents du centre, de les inviter à venir discuter autour des toiles pour mieux se*

connaître ; et, devant la qualité des œuvres exposées, donner l'envie à certains de reprendre pinceau ou crayon ou même, pourquoi pas, de susciter des vocations... »



la Villette
cité des Sciences et de l'Industrie

la cité

exposition

DES MÉTIERS POUR LA VILLE

17 décembre 1993 / 30 mai 1994

cité des Sciences et de l'Industrie. Métro Porte de la Villette

Le Métro s'est associé à la Cité des Sciences et de l'Industrie pour la campagne d'affichage 62x100
sur l'exposition « Des métiers pour la Ville ».