

ENTRE *les Lignes* *les Lignes*



CHAMPIONNET FAIT PEAU NEUVE
S **A** CEM S' **A** LIGNE

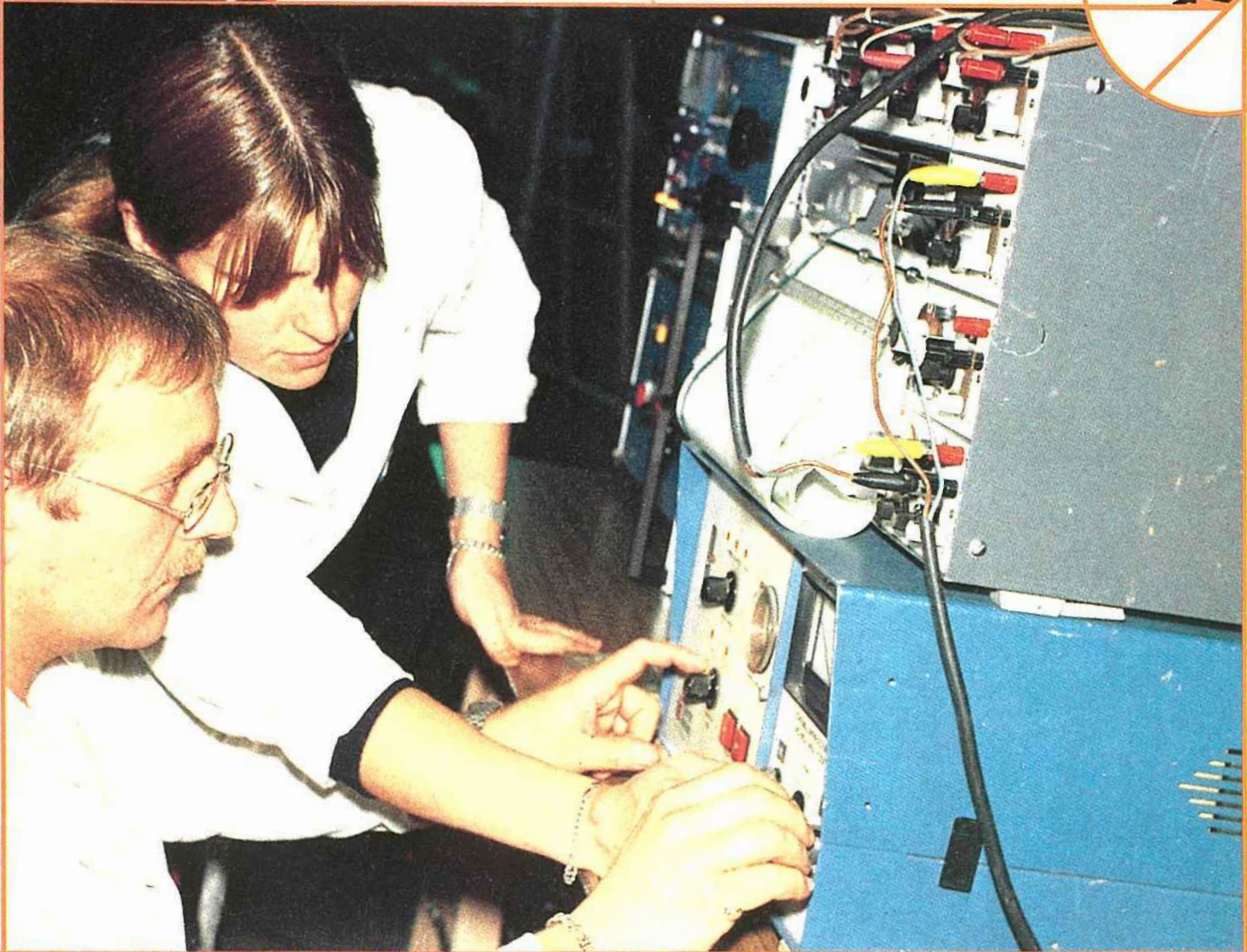
RATP



Les blouses blanches

Ils ou elles sont chimistes, électriciens, électroniciens ou spécialistes en résistance des matériaux. Beaucoup de diplômes pour beaucoup, les agents du « Laboratoire RATP » analysent, mesurent, vérifient... 5 500 analyses et 900 procès-verbaux par an : de la graisse sur les rails du RER à l'eau qui tombe d'une douche en passant par les expertises sur les billets magnétiques.

Mais les blouses blanches de la Régie ne vivent pas enfermées dans leurs laboratoires de Championnet. Ils partent souvent sur le terrain avec « armes et bagages » : entendez sondes et enregistreur. Juges de paix incontestés lors des enquêtes, ils sont aussi les gardiens du label « certifié RATP ».



Le songe

Le laboureur m'a dit en songe: Fais ton pain,
Je ne te nourris plus, gratte la terre et sème.
Le tisserand m'a dit: Fais tes habits toi-même.
Et le maçon m'a dit: Prends la truelle en main.

Et seul, abandonné de tout le genre humain
Dont je traînais partout l'implacable anathème,
Quand j'implorais du ciel une pitié suprême,
Je trouvais des lions debout dans mon chemin.

J'ouvris les yeux, doutant si l'aube était réelle:
De hardis compagnons sifflaient sur leur échelle,
Les métiers bourdonnaient, les champs étaient semés;

Je connus mon bonheur et qu'au monde où nous sommes
Nul ne peut se vanter de se passer des hommes;
Et depuis ce jour-là, je les ai tous aimés.

Dans son message publié en avril, « une ambition pour nous tous », le Président Christian Blanc évoquait « Le songe » de Sully Prudhomme, pour illustrer « la solidarité nécessaire entre les hommes ». Plusieurs lecteurs nous ont demandé ce texte :

Meilleurs ouvriers de France

LE « MÉTIER » VIVANT

14 ouvriers de la RATP ont obtenu en 1989 le titre de « meilleur ouvrier de France » dans 4 spécialités différentes. Les images vieillottes ne sont pas de mise : l'amour de « la belle ouvrage » c'est moderne et ça leur pose des questions ; l'avancement, ça compte mais c'est pas tout dans la vie ; la volonté, le courage, il en faut au départ, pendant et, après, comme son chef-d'œuvre, on le garde pour soi.



De gauche à droite : Éric Lalonde (MOF 89), Serge Petit (candidat 90) et Gérard Biedny (MOF 82).

SE-CPA DUMAX

Spécialiste et généraliste

La RATP fournit aux candidats M.O.F. la matière première, l'utilisation de l'outillage et des locaux, et récompense la réussite par une promotion. Elle soutient donc cette « démarche qualité » professionnelle. Dans le même temps, comme dans toutes les entreprises, les métiers se généralisent telle, par exemple, la mécanique d'entretien. Nous avons demandé à Jean-Paul Bailly, Directeur du personnel, comment il appréciait cette apparente antinomie.

Jean-Paul BAILLY :

« Cette apparente antinomie m'avait déjà frappé lorsque j'étais responsable de l'Atelier central. J'y avais alors réfléchi avec J.-M. Barnier et J.-C. Mocquet. Nous en avons reparlé récemment.

Actuellement, l'entreprise RATP a un grand besoin, tant de spécialistes aux connaissances et au savoir-faire très pointus dans certains métiers, ou pour maîtriser certaines technologies, que de généralistes capables d'interventions rapides et efficaces dans des disciplines élargies.

Les deux sont tout à fait complémentaires et indispensables pour répondre à l'attente de nos clients, qu'ils s'agisse des voyageurs ou des partenaires industriels.

Il nous paraît important que de leurs disciplines puissent et la notoriété grâce à vent durement acqui-
mérité d'un des France.

En revanche, force l'équivalent n'existe généralistes, afin de valeur leur part pré-activités d'entretien mériterait tout autant gratifiée par une démarche analogue. »



SE-CPA DUMAX

véritables « maîtres ouvriers » dans acquérir la consécration cette démarche, sou- se, et accéder au titre meilleurs ouvriers de

est de constater que pas encore pour les reconnaître à sa juste pondérante dans les et de maintenance, qui d'être valorisée et

A fin «...de mettre en lumière et de récompenser les plus hautes qualités professionnelles et morales » est instituée une « Exposition nationale du travail » permettant à un jury de décerner le titre de « un des meilleurs ouvriers de France ». Depuis 1923, le vocabulaire a un peu vieilli et les relations entre l'homme et son travail ont évolué. A raison d'une session tous les trois ou quatre ans, depuis 66 ans, des centaines d'ouvriers de la Régie (ou CMP et STCRP) ont gagné ce titre. Si Championnet, l'atelier central du réseau routier, en reste le temple, des traditions et des effets d'entraînement se créent aussi ailleurs (voir encadré), comme à NB.

Chef-d'œuvre

Pourquoi faire ça en 1989 ? Ils sont jeunes et deviendront ainsi techniciens à titre personnel (voir circulaire générale n° 349). Mais si l'avancement compte, on ne passe pas des centaines d'heures le soir, le samedi et pendant les congés, sur son « chef-d'œuvre » sans sacrifices et une bonne dose de volonté, animée par « autre chose ». M.O.F., c'est une certaine réponse à ceux qui disent « BOF, les ouvriers/jeunes aujourd'hui... ». Mais comment ne pas y voir aussi une recherche, peut-être un peu nostalgique, du métier-art qui souffre, dans les entreprises d'aujourd'hui, des moulages, des rechanges, des kits ? Et comment affirmer que ce sentiment ne concerne que les 41 candidats (14 reçus) qui ont su ou pu consacrer plus de 1 000 heures de leur temps personnel, à cette quête ? Nous avons essayé de poser ces questions.

Jacques MARION

Le « Palmarès » RATP en 1989

41 inscriptions dans 6 spécialités. 16 abandons – dans les abandons on compte des ouvriers qui ont eu une nomination par une autre voie entre temps - 11 éliminations.

R.M. (entretien routier, manufacture):	17 inscrits	9 reçus
F.R. (entretien réseau ferré):	18 inscrits	2 reçus
N (génie civil, entretien):	5 inscrits	2 reçus
T.S. (sous-stations):	1 inscrit	1 reçu

Brumaud Jean-Marc	Chaudronnerie fer	Landreau Pascal	Chaudronnerie fer
Brun René	Chaudronnerie cuivre	Laronde Éric	Serrurerie
Campin Jean	Chaudronnerie cuivre	Lutan Alain	Chaudronnerie cuivre
Duchamps Patrice	Chaudronnerie fer	Micaléf Daniel	Chaudronnerie cuivre
Gobetti Claude	Chaudronnerie cuivre	Molka Jacky	Serrurerie
Hoffmann Michel	Chaudronnerie fer	Scappaticci Claude	Chaudronnerie cuivre
Joubert Alain	Chaudronnerie fer	Staub Dominique	Horlogerie

M.O.F. après, pendant, avant!

Moins connu que Championnet, un peu « paumé » en banlieue nord (St-Denis-Ornano), l'attachement de NB nord (entretien des bâtiments et des points d'arrêt-bus) compte, maintenant, cinq M.O.F. serruriers et un monteur en chauffage. Ils seront peut-être sept l'an prochain avec un tourneur sur bois, sur un effectif total de 68 ouvriers. Nous avons rencontré dans son atelier Éric Laronde (27 ans, M.O.F. 89) entouré de Gérard Biedny (35 ans, M.O.F. 82) et Serge Petit (33 ans, M.O.F. 90?).

Pourquoi fait-on ce concours ?

- E.L. *Pour savoir jusqu'où on peut aller.*
- G.B. *Pour savoir ce qu'on est capable de faire, Ça permet de retrouver le vrai métier.*
- E.L. *On n'a pas l'occasion d'utiliser la création dans notre travail de tous les jours. Aujourd'hui, le résultat est là. Je me sens capable de faire autre chose.*

Combien de temps passé ?

- E.L. *Tous les soirs de 16 h 30 à 19 h, les samedis et mes congés pendant un an. Environ 1 300 heures.*
- G.B. *Moi, j'ai eu de la chance car'on était trois à concourir en même temps. Ça donne en plus des souvenirs en commun.*
- E.L. *Même dure, l'aventure est enrichissante. On rencontre d'autres métiers pour apprendre les ficelles.*

Comment ça commence ?

- S.P. *On fait la demande, l'entreprise nous inscrit, puis on reçoit un plan général avec des cotes. C'est dans ce cadre qu'on doit ensuite apporter sa touche personnelle.*
- E.L. *Pour moi, le fait qu'il y ait eu d'autres serruriers avant, m'a motivé. On est moins seul face à l'ouvrage.*

Et maintenant, qu'allez-vous faire ?

- E.L. *D'abord, participer à quelques expositions où nous sommes demandés. Ensuite mettre un peu d'argent de côté pour essayer de prendre de très grandes vacances; six mois si possible, pour voyager.*
- S.P. *Après mon essai en bois de sipo, j'attaquerai le guéridon définitif en noyer.*
- G.B. *Quand on a eu le titre de M.O.F., on ne sait plus bien que faire. Il faudrait concourir dans une autre catégorie.*

Aux dernières nouvelles de NB, ils n'en avaient pas vraiment l'intention.

**Bulletin d'adhésion à adresser à
BRED - BP 3095 - 92029 CASN CEDEX**

TICK'ÉPARGNE

Je soussigné(e)
Monsieur Madame Mademoiselle
NOM _____
Prénoms _____
Matricule RATP _____ n° _____
Adresse personnelle _____
rue _____ Ville _____
Code Postal _____

Après avoir eu connaissance du Plan d'Épargne d'Entreprise de la RATP,
je déclare adhérer au Plan d'Épargne d'Entreprise de la RATP.

• J'ai noté
- que chacun des mois versements ne devra pas être inférieur à 250 F en cas de versement par prélèvement automatique
- que, sur une année civile, l'ensemble de mes versements ne devra pas dépasser le quart de ma rémunération annuelle brute.

• Je pars à ce bulletin, en déclarant mon premier versement au Fonds Commun de Placement "TICK'ÉPARGNE" complété au verso de mon numéro matricule RATP et le quart de ma rémunération annuelle brute.

- Un chèque de F. _____
de Placement "TICK'ÉPARGNE" complété au verso de mon compte bancaire
de la mention "TICK'ÉPARGNE" et un relevé d'identité bancaire au postal
ou postal de F. _____ et un relevé d'identité bancaire au postal
ou postal de F. _____

le _____ 1988
à _____ Signature _____

(1) Compléter impérativement avant envoi à l'adresse ci-dessus.
(2) Remplir en double.

Pour toute modification des renseignements ci-dessus,
informer la BRED par simple courrier envoyé à l'adresse ci-dessus accompagné de la
partie supérieure du relevé de votre compte.

RATP

TICK'ÉPARGNE: LA DIFFICILE ASCENSION DE L'ÉCUREUIL

Après six mois de fonctionnement, premier bilan de « TICK'ÉPARGNE », le Plan d'Épargne d'Entreprise de la RATP. Un bon départ, mais peut mieux faire.

Le 1^{er} octobre 1988, à l'instar d'autres entreprises publiques, la RATP lançait son PEE, Plan d'Épargne d'Entreprise — TICK'ÉPARGNE —. Les objectifs affichés étaient, rappelons-le, d'encourager l'épargne des agents, de sceller une meilleure solidarité entre l'entreprise et son personnel tout en associant ce dernier à l'effort d'investissement (ELL n° 114).

Le 31-12-88, après trois mois d'exercice, le PEE avait recueilli près de 2 800 adhésions, soit environ 7% des agents de la Régie, pour un montant de versements de 18,56 millions de francs. Après le premier mois, 2 000 agents souscripteurs étaient enregistrés.

Mais ces débuts prometteurs ne se confirmaient pas par la suite. En effet, à la date du 17 avril, soit quelque 6 mois et demi après le lancement du nouveau produit, le nombre des adhérents n'était que de 3 246. Aussi à la fin du mois de mars, par une lettre adressée à chaque agent de la Régie rappelant les avantages de TICK'ÉPARGNE, lettre à laquelle étaient joints un bulletin d'adhésion et une autorisation de prélèvement automatique, une nouvelle campagne d'adhésions était lancée afin de raviver le produit et d'accroître les versements. Cette campagne entraîna l'adhésion de 244 nouveaux membres en l'espace de quinze jours.

Si malgré tout l'opération n'apparaît pas comme un échec, on ne peut qu'être déçu par l'enthousiasme... disons modéré des agents de la Régie pour ce type de placement. A la rentrée prochaine, pour le premier anniversaire de TICK'ÉPARGNE, une nouvelle opération de relance pourrait être entreprise. Entre autres, il s'agirait peut-être alors de mieux faire percevoir les avantages fiscaux du produit (qui est, rappelons-le, net d'impôt).

Comme tout nouveau produit lancé sur le marché, l'effet produit sur la clientèle potentielle ne se fait pas jour immédiatement. TICK'ÉPARGNE n'échappe pas à cette règle. Il importe donc d'attendre encore quelques mois pour savoir si le produit est adapté à la demande. Si celle-ci existe encore. En effet, les Parisiens ne sont pas aussi « économes » que les Provinciaux. Par ailleurs, la tendance à la « désépargne » en région parisienne (reprise forte de la consommation des ménages) pourrait fortement contrarier les espoirs des inventeurs de cette nouvelle race de placement. Les écureuils de TICK'ÉPARGNE n'ont donc pas encore fait le plein de « noisettes » dans leur bas de laine. □

Jean TRICOIRE

un autre exemple :

DATE DE VERSEMENT	MONTANT DES VERSEMENTS (en Francs)	ARRONDISSEMENT RÉELS DE LA RATP (en Francs)	ÉPARGNE TOTALE INVESTIE (en Francs)	VALEUR DE LA PART (en Francs)	NOMBRE DE PARTS DE TICK'ÉPARGNE
03.10.1988	3 000	150	2 850	100,00	28,50
14.11.1988	3 000	150	5 700	100,00	57,00
24.12.1988	3 000	150	8 550	100,00	85,50
TOTAL	9 000	450	8 550	300,00	271,00

Le prix de la part au 1^{er} mars 1989 était de 103,40 F. (Fogel, qui a versé 27.500 F. dit-on le 1^{er} mars 1989 : 27.500/99 F.)

TICK'ÉPARGNE, c'est encore :

- un placement simple : vous versez quand vous le voulez pour le montant de votre choix, par chèque ou par prélèvement automatique sur votre compte bancaire ou postal.
- un placement simple : pour adhérer, il suffit de remplir le bulletin ci-joint, de le retourner accompagné d'un chèque établi à l'ordre de la BRED (minimum 250 F.).
- si vous souhaitez épargner régulièrement, nous pouvons aussi choisir le prélèvement automatique. Dans ce cas, il vous suffit de retourner le bulletin de prélèvement ci-joint, un chèque établi à l'ordre de la BRED (minimum 250 F.) et votre relevé d'identité bancaire au postal à l'adresse suscitée.

BRED
B.P. 3095
14029 CASN CEDEX

Des que vous demandez d'adhérer nous ne manquons pas de vous envoyer une brochure intitulée "Pour bien comprendre TICK'ÉPARGNE". Vous y trouverez des informations complètes et détaillées sur votre Plan d'Épargne d'Entreprise.

Mais dès maintenant, pour en savoir plus, vous pouvez téléphoner au
Service Relations d'INTEREPARGNE : (1) 45.22.57.12

RATP

Depuis le 1^{er} octobre 1988, vous bénéficiez d'un système d'épargne réservé exclusivement aux agents de la RATP. C'est TICK'ÉPARGNE, votre Plan d'Épargne d'Entreprise.

Vous avez été nombreux à saisir cette opportunité puisque, aujourd'hui, 3 200 d'entre vous sont déjà devenus "TICK'ÉPARGNANTS" et vous :

profitez de nombreux avantages de TICK'ÉPARGNE :

- un placement totalement sûr : les fonds déposés sont investis pendant cinq ans (sauf dans les cas de débauchage anticipé prévu par la loi) en obligations émises par la RATP, mon cotées en hausse.
- un placement très rentable : le taux d'intérêt est supérieur de 4 points à celui du titre A de la Caisse d'Épargne, son acquisition : 4,5 % + 4 = 8,5 %
- un placement majoré par la RATP : c'est l'abonnement. Il permet d'augmenter votre épargne jusqu'à 2 000 F par an.
- un placement sans impôt : ni les revenus de TICK'ÉPARGNE, ni l'abonnement ne sont imposables.

LES CHIFFRES PARLENT D'EUX-MEMES !

un exemple :

DATE DE VERSEMENT	MONTANT DES VERSEMENTS (en Francs)	ARRONDISSEMENT RÉELS DE LA RATP (en Francs)	ÉPARGNE TOTALE INVESTIE (en Francs)	VALEUR DE LA PART (en Francs)	NOMBRE DE PARTS DE TICK'ÉPARGNE
03.10.1988	3 000	150	2 850	100,00	28,50
14.11.1988	2 500	125	2 625	100,00	26,25
14.12.1988	1 500	75	1 425	100,00	14,25
24.01.1989	4 500	225	4 275	100,00	42,75
TOTAL	11 500	575	10 925	400,00	271,75

Le prix de la part au 1^{er} mars 1989 était de 103,40 F. (Fogel, qui a versé 4 550 F. dit-on le 1^{er} mars 1989 : 4 550/99 F.)

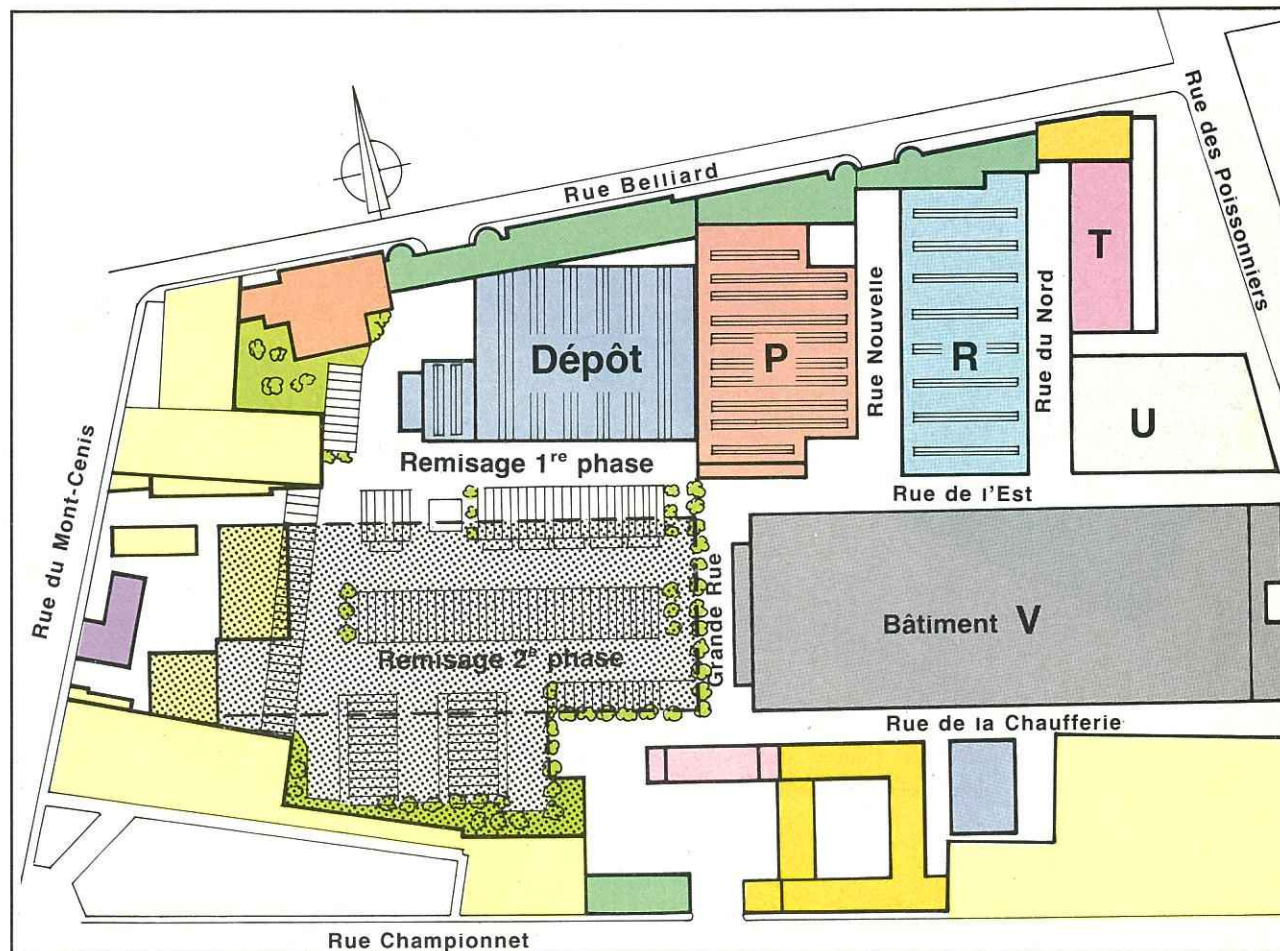
RATP

championnet dans ses nouveaux murs

1982: Championnet a cent ans. Les activités de l'atelier central chargé de l'entretien des autobus déclinent; les véhicules récents nécessitent un entretien plus restreint. Pour survivre, l'atelier doit étendre sa compétence à d'autres activités industrielles et retrouver sa compétitivité. Pari audacieux pour certains, mais aujourd'hui gagné.

Six années de travaux ont été nécessaires pour que, physiquement, Championnet se modernise. Ceux-ci viennent de s'achever. En bref, en photos et en schémas nous vous présentons les installations.

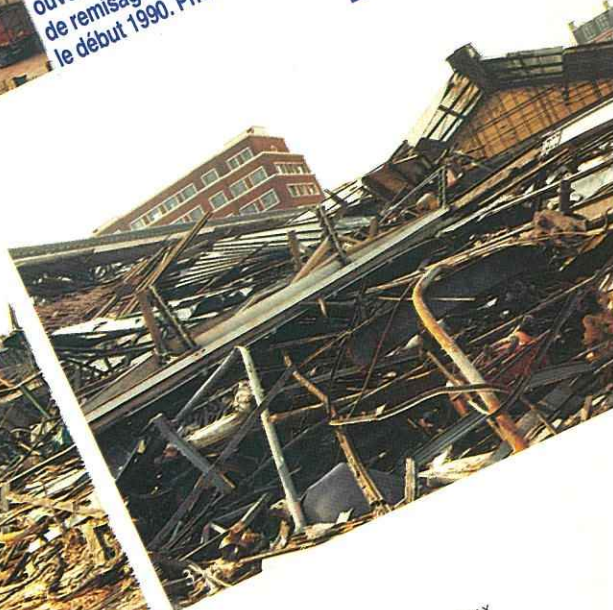
Sylvie FRECHARD-CASSANIS



Le nouveau Championnet

Voici schématisé le nouvel aspect de Championnet. Outre le dépôt Belliard, les ateliers sont répartis dans quatre bâtiments principaux:
U - Atelier des prototypes - V - Ateliers des ensembles mécaniques: Parc central de rechange (gestion des stocks de pièces), Activités légères et carrosserie, Atelier de mécanique, Atelier de réparation des outillages - P - Chaudronnerie et manufacture - R - Atelier de carrosserie sur voitures. Au-dessus des bâtiments P et R des bureaux (actuellement ceux de la rue du Mont-Cenis) seront prochainement achevés. Sur un site global de 9 hectares, les activités de l'atelier central, regroupées à l'est, n'en occupent plus que 50 % environ.

Une page est tournée pour le plus important centre industriel de Paris : les deux derniers bâtiments centenaires sont démolis en avril 1989. Ils laisseront leur place au dépôt d'autobus Belliard agrandi — ouverture de la deuxième aire de remisage prévue pour le début 1990. Photos 1 - 2 - 3.



SE-CPA DUMAX

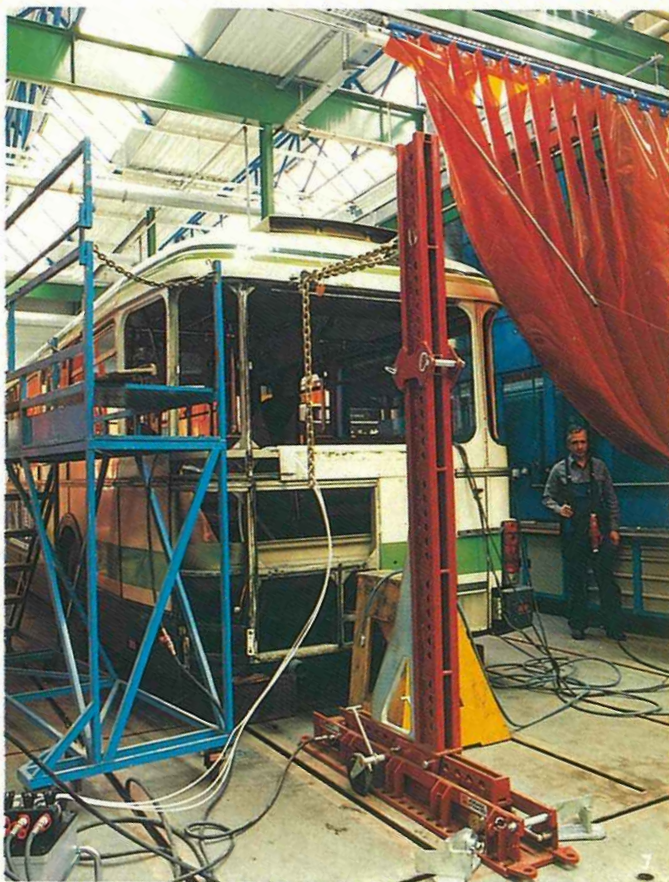
L'atelier central offre ses prestations à tous les services de l'entreprise. Sur les 600 ouvriers qui y travaillent, 200 environ sont chargés d'activités industrielles autres que l'entretien des autobus (réalisation d'expositions, sérigraphie, atelier de mécanique, de chaudronnerie, de menuiserie) pour l'entreprise comme pour des commandes extérieures.

8 Ici, l'atelier de sérigraphie. Il permet l'impression en grande série sur n'importe quel support. C'est ainsi que sont réalisées certaines affiches publicitaires ou d'information, les bandeaux sur les côtés des bus, les indices de lignes, etc...





Nouveaux locaux, locaux rénovés mais surtout modernisation des méthodes de travail. Pour l'ensemble (y compris la construction du dépôt de Belliard) il en a coûté plus de 200 millions à l'entreprise.



4 La nouvelle cabine de peinture. Par un système d'aspiration, les vapeurs de peinture sont dirigées vers le sol.

5 Pour obtenir la teinte de peinture souhaitée, cette machine précise les couleurs et les quantités de peinture à mélanger. Elle délivre même le ticket de composition.

6 Le ponçage à sec de la peinture améliore les conditions de travail des ouvriers. Il permet aussi d'obtenir de bien meilleurs résultats techniques.

7 Depuis peu, l'atelier central possède un marbre de redressage. Auparavant, le pavillon arrière de ce bus aurait été changé. Avec le nouvel appareil, il a été plus simplement redressé.

SUPER A LA CAISSE

TILT!



SUGGESTIONS DU PERSONNEL

RATP

Un agent appartenant à la CCAS vient de se voir attribuer la prime SUPER. C'est la première fois, depuis le lancement de SUPER en janvier 1987, qu'une suggestion émane d'un service administratif.

Chaque fin d'année, Christiane Chavel voyait revenir, non sans quelque soucis, le mois de janvier. A cette époque de l'année, en effet, le secrétariat de la CCAS effectue, entre autres tâches, le calcul du reliquat de la prime de décompte versée aux agents chargés d'effectuer les remboursements maladies des ayants droit d'agents et des retraités.

« Il est de tradition à la CCAS, explique Christiane Chavel, de verser impérativement le reliquat de la prime avec la paye du mois de février. Les éléments complets pour effectuer le calcul n'étant connus que fin décembre, il ne me restait qu'une quinzaine de jours pour établir, avec le personnel disponible sur cette courte période, les bordereaux « rémunérations-accessoires » des 165 agents concernés et les envoyer au service de la paye et au GIP (gestion intégrée du personnel).

Mention devait être faite, pour chaque agent, des matricule, nom, montant de la prime calculée en fonction du nombre de jours travaillés, du nombre de décomptes effectués, du grade... ; travail manuel et fastidieux qu'il fallait relire, vérifier pour éviter tout risque d'erreur.

« Pourquoi la micro-informatique introduite désormais dans les tâches de gestion, ne pourrait-elle s'appliquer au calcul d'une prime de décompte ? Telle fut l'idée que réalisa Christiane Chavel en quelques trois semaines avec l'aide d'un collègue féru en informatique et qu'elle mit en pratique dès cette année, au mois de janvier.

Idée assortie d'une astuce : « Au lieu de calculer pour chaque agent le montant du reliquat, j'ai décidé d'établir un « cas-type » qu'il suffit d'ajuster en fonction de la situation de chaque agent. ▸



A la CCAS désormais, micro et imprimante « sortent » les bordereaux nécessaires au traitement du paiement de la prime avec pour conséquence un double avantage. Un important gain de temps : « 10 mn suffisent pour confectionner les bordereaux alors que cette tâche occupait auparavant un agent pendant une semaine environ ».

Plus rapide et plus fiable

Mais aussi, et surtout, cette application assure une grande fiabilité : « Il n'y a plus à craindre les erreurs de matricule, de nom ou de valeur du reliquat au cours des opérations de transcription. Pour la première fois cette année, aucune réclamation ne m'est parvenue ! » Autre conséquence appréciable : une économie de temps pour le service de la paye qui vérifie maintenant facilement les éléments comptables, et pour le GIP qui n'a plus à reprendre chaque bordereau pour s'assurer de l'absence de toute erreur.

Christiane Chavel est satisfaite de son « idée », même si elle ne concerne qu'une partie de ses fonctions. Elle s'étonne encore « qu'une petite mémoire remplace si facilement aujourd'hui le « monstre de papier » exigeant, hier encore, tant d'attention, de minutie et de vérification. »

Si elle connaissait l'existence des ERIL et de SUPER, son objectif dans le cas présent était avant tout d'améliorer la gestion du secrétariat et d'alléger un travail bien fastidieux. Aussi fut-elle quelque peu étonnée quand son chef de service tint à proposer « l'innovation » à SUPER. Manque d'information ou de sensibilisation, « elle n'y avait pas du tout pensé ! » La suggestion fut cependant retenue et le 25 avril dernier, Christiane Chavel recevait une prime de 1 600 F.

Avec la satisfaction de savoir, après coup, que SUPER était pour la première fois attribué à une « idée » issue d'un service administratif.

Simone FEIGNIER

SU ggestions du PER sonnel

Lancé en janvier 1987, SUPER, nouveau système de suggestions du personnel était expérimenté dans cinq secteurs pilotes : FR, RM, NA, TS et PM (voir ELL n° 106 - nov. 1987), soit environ 8 000 agents, auxquels s'ajoutait, en 1988, le service NB.

Deux secteurs se distinguent par le nombre de leurs propositions. Il s'agit de FR et de RM avec des innovations portant sur le matériel (45 %) et sur l'outillage (34 %).

Après cette période d'expérimentation qui prend fin en juin 1988, un bilan de SUPER a été dressé par la direction du personnel. Il comporte diverses propositions dont la généralisation du système à l'ensemble des services et un nouveau mode de calcul des gratifications chiffrables.

En 1987, sur 122 suggestions (68 à FR et 21 à RM), 76 ont été retenues (57 pour FR et 8 pour RM).

En 1988, sur 150 suggestions (115 FR, 28 RM), 85 ont été acceptées (50 à FR et 12 à RM).

À BIENTÔT !..



Depuis le 29 mai, la desserte de la ligne A du RER est assurée par des rafales de 5 trains en 10 minutes pendant la période de superpointe, dans le sens principal de la charge. L'espacement des trains, de 2 minutes en 2 minutes, est garanti par le système SACEM (Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance).

SACEM: cinq lettres et un symbole. Pour les uns, le symbole d'une réussite technologique qui place la RATP au premier rang des entreprises innovantes. Pour les autres, le symbole des difficultés pour parvenir à maîtriser les conditions d'exploitation de la ligne A. Seul l'avenir tranchera sans controverse. Mais en attendant, «ON» parle beaucoup de SACEM. Malgré cela, nombre d'informations sur SACEM restent méconnues. D'où vient SACEM? N'y avait-t-il pas d'autres alternatives techniques? Quelle sécurité et quelle disponibilité espère-t-on? SACEM équippa-t-il d'autres lignes? Bref, en 10 questions nous vous proposons de lever un coin du mystère SACEM.

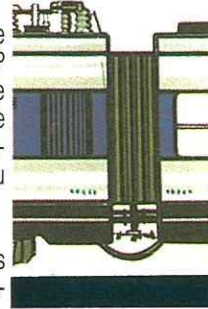
Pourquoi faire un tel papier en juin 89 alors que SACEM fait la une de l'actualité Régie depuis 4 ans? Une bonne question, cela aurait pu être la 11^e de notre enquête. Mais il fallait pour y répondre s'en poser une autre : « comment la RATP communique-t-elle sur SACEM? »

Pour le reste, nous vous apportons en direct les « informations brutes », données par 3 responsables techniques du projet SACEM: MM. André Pascal (FC: études d'exploitation), Claude Hennebert (TT: études techniques) et Didier Langrand (FR: études matériels roulants).



ORIGINE: d'où vient l'idée de SACEM?

A. Pascal: L'origine de SACEM se situe dans les années 1972-1975. Les grilles de desserte RER que nous pouvions alors imaginer, compte tenu des projets d'interconnexion SNCF/RATP et du tracé de la ligne D (traversée de Paris en utilisant les tunnels des lignes A et B entre Gare de Lyon - Châtelet-Les Halles et Gare du Nord), nécessitaient des intervalles de 2 minutes entre les trains d'une même ligne RER. Il nous fallait donc trouver un moyen pour descendre en dessous des 2 mn 30 d'intervalle, imposées par la signalisation lumineuse latérale classique du RER.



C. Hennebert: Nous achevions à l'époque l'équipement du métro en pilotage automatique. Les solutions techniques que nous avions retenues pour Paris s'avéraient difficilement transposables à l'étranger. Nous avons alors commencé à réfléchir à des systèmes beaucoup plus modulaires (le client n'achèterait que le ou les modules qui l'intéresserait) et ne nécessitant aucun équipement fragile (donc susceptible de dégradations) au milieu des voies. De là sont parties une foule d'études sur les transmissions sol-train et sur des systèmes « micro-informatiques » embarqués (*ndlr: placés à bord des trains*) de contrôle de vitesse, de signalisation, de régulation du trafic... Le nom de SACEM reflète cette philosophie de départ. Le SACEM-ligne A n'est peut-être pas aussi modulaire que nous l'avions imaginé. Les fonctions C (aide à la conduite) et M (aide à la maintenance) existent, mais la fonction E (aide à l'exploitation) n'existe pas encore. Une fois le PCC de Vincennes modernisé, rien n'interdit de l'envisager.

DÉCISION: SACEM était-il indispensable pour faire du 2 minutes d'intervalle?

A. Pascal: Les toutes premières réflexions se sont engagées dans l'hypothèse d'un pilotage automatique sur les tronçons centraux du RER. Les techniques développées alors sur le métro pouvaient raisonnablement s'adapter au RER. Par la suite, nous avons cherché un système offrant les mêmes performances en conduite manuelle. Nous avons d'emblée étudié plusieurs systèmes de signalisation lumineuse latérale. Aucun ne nous a semblé satisfaisant. Ils plaçaient les conducteurs devant des successions de feux difficiles à interpréter.

C. Hennebert: Au moyen d'un micro-ordinateur équipé d'un écran couleur, nous avons fabriqué, voici près de 10 ans, une sorte de simulateur de conduite. Nous avons essayé de reproduire les feux qu'un conducteur verrait en entrant en gare. Certaines images ressemblaient à des arbres de Noël. D'après le règlement des signaux, un conducteur ne doit tenir compte que du premier signal qui se présente à lui. Vous imaginez ses réactions si, arrivant sur un signal vert, il aperçoit quelques dizaines de mètres plus loin un feu jaune puis un feu rouge. Nous avons demandé à plusieurs conducteurs du RER de venir voir nos simulations. Ils ont confirmé nos craintes. Par conséquent, nous devions trouver un système de signalisation embarqué qui ne montre qu'une indication à la fois, et là où elle est utile en fonction de la vitesse réelle du train.



A l'approche des trains, SACEM éteint la signalisation latérale classique (l'apparition d'une croix blanche marque cette extinction).

CALENDRIER : les délais annoncés pour la mise au point de SACEM n'ont-ils pas été volontairement minorés ?

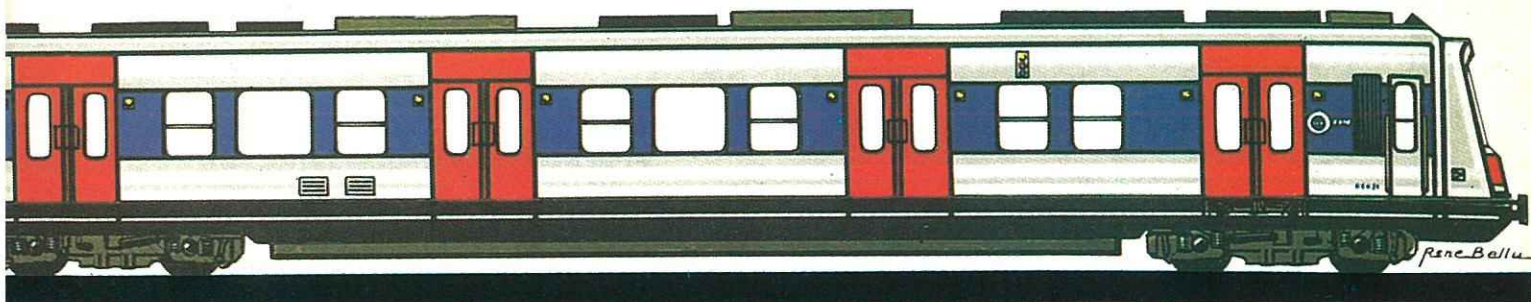
A. Pascal : La décision d'utiliser SACEM pour accroître la capacité de transport de la ligne A date de 1982. La mise en service était alors prévue pour la mi-87. C'est au printemps 1987 que le report de SACEM a été annoncé. Ce rapprochement montre qu'à aucun moment nous n'avons artificiellement resserré le calendrier de mise au point.

C. Hennebert : Les études préliminaires ont commencé en 1978. Le marché de développement du prototype SACEM date de juillet 1982. A cette époque, nous avons achevé les études de faisabilité et nous avons fait quelques expériences en laboratoire ou sur la base de Sucy. En mars 1983, nous entamions les essais en vraie grandeur sur la base de Torcy. Dix-huit mois plus tard, ils étaient achevés. En décembre 1985, le marché de série des équipements SACEM était lancé. Nous devions terminer en parallèle la mise au point du prototype. Ce chevauchement comportait bien un risque. Mais compte tenu des essais de Torcy, il paraissait mesuré. En effet, les difficultés auxquelles nous nous étions alors heurtés sur le matériel avaient été assez facilement résolues en modifiant le logiciel (la programmation) du système. Les difficultés vont surgir en fait des études d'industrialisation. Avec le service TC (service des équipements électroniques), nous avons décidé de faire l'étude sur la partie la plus complexe de la ligne A (tronçon Vincennes-Fontenay). Cette décision nous a été reprochée car elle ralentissait apparemment le rythme des études. La suite a prouvé qu'elle nous a fait gagner du temps.

Les méthodes traditionnelles de validation des installations de sécurité étaient inutilisables avec SACEM. Nous avons dû en inventer d'autres. Au printemps 1987, ces essais de validation n'étaient pas terminés. Personne dans mon équipe n'aurait accepté de garantir la sécurité de SACEM. Aujourd'hui, toutes les fonctions et tous les équipements SACEM ont été vérifiés et certifiés conformes à la sécurité. Les agents Régie (techniciens, agents de maîtrise, cadres) ayant effectué ces essais ont tous signé nominativement les procès-verbaux de certification.



SE-CPA DUMAX



DISPONIBILITÉ : l'utilisation de SACEM ne va-t-elle pas provoquer des incidents qui vont compromettre un peu plus l'exploitation de la ligne A ?

C. Hennebert : SACEM équipe 15 kilomètres de voies, 10 gares et 187 éléments MS 61 ou MI 84 (ndlr : les 2 types de trains desservant la ligne A). Compte tenu des équipements doublés pour accroître la fiabilité, cela représente plus de 350 installations fixes ou embarquées différentes. En volume, c'est l'équivalent des installations de pilotage automatique sur 5 lignes de métro. La mise en service technique de SACEM s'est faite en 2 étapes seulement : début février 1989 avec les 60 MI 84, puis six semaines plus tard avec les 127 MS 61. Nous avons alors enregistré une recrudescence des incidents dus à des « pannes SACEM », mais sans que cela atteigne des proportions phénoménales. Au fil des semaines, le nombre des incidents a diminué. La fiabilité des équipements installés sur les MI 84 est déjà très bonne. Sur les MS 61, le déverminage des équipements (ndlr : sorte de rodage technique afin de dépister systématiquement les anomalies de fonctionnement) a été retardé par l'accident de Fontenay (ndlr : mise hors-service de SACEM sur les trains MS 61. Voir ELL n° 121, p. 29).

A. Pascal : Les incidents SACEM ne sont pas tous de même nature pour l'exploitant. Une panne sur un train n'a généralement pas de conséquences sensibles sur le fonctionnement de la ligne. En revanche, une panne sur des équipements sol a des effets importants puisque tous les trains doivent traverser la zone à 2 mn 30 d'intervalle. Les équipements sol sont d'ailleurs doublés. De même un freinage d'urgence commandé par SACEM n'entraîne pas les mêmes effets suivant l'heure et la gare où il intervient. En mars, nous enregistrions un freinage d'urgence intempestif dû à SACEM toutes les 2 ou 3 courses. Fin avril, il n'y en avait plus qu'un toutes les 10 courses. Nous voulons encore gagner un facteur 10. A terme, nous ne devrions pas avoir plus de 2 ou 3 incidents SACEM par jour (toutes causes confondues) dont un seul au maximum remettrait en cause le 2 minutes.

SÉCURITÉ INFORMATIQUE: les équipements SACEM utilisent des microprocesseurs. N'y a-t-il pas un risque à confier à l'informatique des fonctions de sécurité?

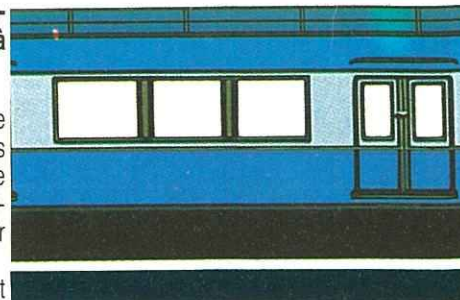
C. Hennebert: La plupart des fonctions de sécurité de SACEM (déclenchement du freinage d'urgence, détection de l'état d'occupation d'un canton de voie...) sont assurées suivant les règles habituelles de la sécurité ferroviaire. Les microprocesseurs servent à calculer la courbe de contrôle de vitesse des trains en fonction des données transmises par la voie (vitesse maximale, position des points d'arrêt: appareils de voie, trains...). Les défaillances peuvent provenir de trois causes.

1 - D'abord une erreur de programmation des logiciels: nous les avons longuement testés et nous les avons fait vérifier par plusieurs équipes indépendantes. C'est a priori la cause d'erreur la plus importante mais aussi la plus facile à éliminer.

2 - Ensuite une erreur de transmission entre le sol et le train: si le microprocesseur du train reçoit une donnée erronée, il va essayer de la corriger (si le défaut n'est pas trop important) ou il va la rejeter. S'il manque une donnée, il va soit attendre une prochaine transmission, soit déclencher les procédures de sécurité.

3 - Enfin une erreur de traitement informatique: toutes les données sont codées. La moindre erreur de traitement va altérer le code. En constatant le défaut, le microprocesseur annule le résultat et les procédures de sécurité sont déclenchées.

La probabilité pour qu'une défaillance non détectée mette en péril la sécurité s'avère dès lors très faible. Le problème de la sécurité informatique réside dans la définition de ce seuil de probabilité. Un événement improbable, c'est quoi? Les industriels du nucléaire, de l'aéronautique ou du spatial se sont penchés avant nous sur ces questions. Le niveau de sécurité, admis dans des réalisations comme le nouvel Airbus A 320, avoisine 10^{-9} risque de défaillance par heure de fonctionnement et par équipement. Avec SACEM, nous garantissons ce seuil de 10^{-9} . En réalité, nous sommes même en dessous! Concrètement, cela veut dire qu'il y a un risque de défaillance catastrophique en 10 000 ans de fonctionnement du système. Les volcans d'Auvergne ont fait éruption pour la dernière fois il y a 12 000 ans environ. Vu sous l'angle de la sécurité probabiliste de SACEM, il y a plus de risque à passer ses vacances dans le Puy-de-Dôme qu'à voyager sur la ligne A.

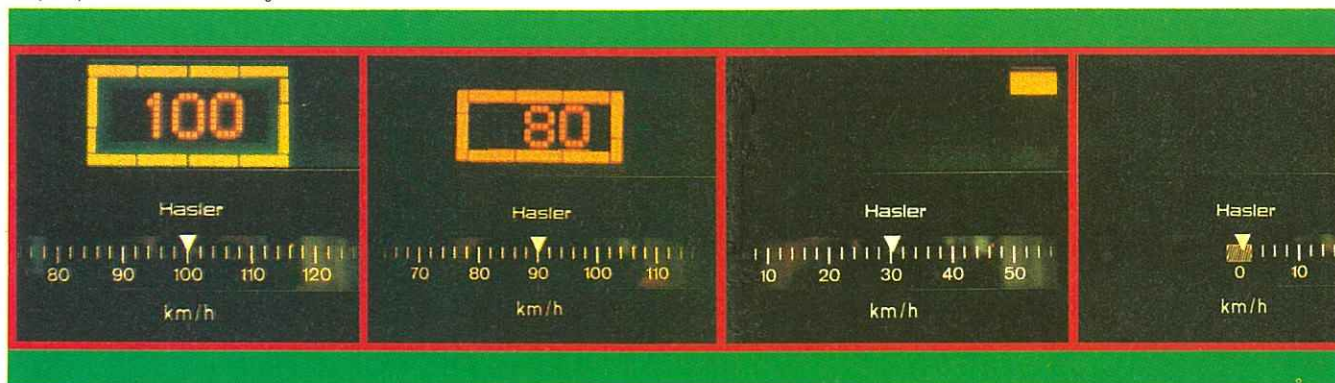


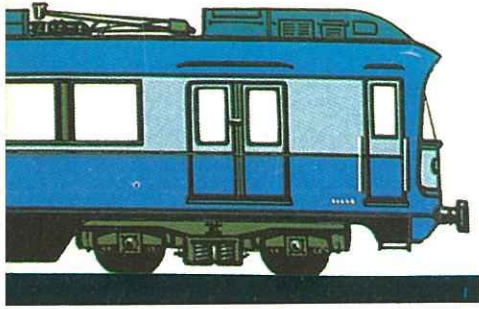
DOUBLE SIGNALISATION: pourquoi avoir conservé une signalisation latérale sur les parties de lignes équipées en SACEM?

A. Pascal: La signalisation latérale de la ligne A permet de faire circuler des trains à 2 mn 30 d'intervalle. Et en toute sécurité! En cas de panne SACEM, cette signalisation nous permet de fonctionner en « mode d'exploitation dégradé » (2 mn 30 au lieu de 2 mn). Pour l'exploitant (et pour le voyageur!), c'est une « garantie de service » et en plus elle ne coûte pas un centime puisque la signalisation latérale existait avant SACEM.

C. Hennebert: On nous reproche de ne pas avoir fait comme sur le TGV en ne laissant que des plaques de tôle le long de la voie afin de matérialiser les points d'arrêts. Sans signalisation latérale et privé du cab-signal SACEM (ndlr: cab-signal = le dispositif de signalisation installé sur le pupitre de conduite), un train devrait rouler en marche à vue à 30 km/h maximum. Malgré le doublement des équipements embarqués, la SNCF enregistre 8 à 10 pannes de ce genre par an sur la ligne TGV. Par ailleurs, des trains de la ligne B allant ou venant des ateliers d'entretien, des convois de travaux ou des circulations exceptionnelles (souvenez-vous des TGV à Châtelet) empruntent aussi la ligne A. Sans signalisation latérale, nous devrions les équiper tous en SACEM ou leur interdire l'accès de la ligne A pendant le service voyageur.

Les principales indications du cab-signal de SACEM.





ERGONOMIE : les indications de conduite données par SACEM ne s'avèrent-elles pas ambiguës dans certains cas ?

C. Hennebert : Il y aurait ambiguïté si la signalisation latérale n'était pas éteinte. En effet, les précautions prises sur SACEM font qu'à vitesse maximale, le cab-signal afficherait souvent le jaune (*ndlr : indication d'avertissement : ralentir immédiatement à 30 km/h*) avant de passer au droit du signal portant le feu jaune ! Et il l'afficherait après à vitesse réduite...

A. Pascal : La polémique a été relancée après l'accident de Fontenay. L'analyse détaillée des circonstances de l'accident montre que SACEM a parfaitement fonctionné. L'ambiguïté mentionnée par certains conducteurs vient de ce que SACEM réagit en fonction de la vitesse du train. Pour parvenir à s'arrêter au même endroit, un train qui respecte la vitesse maximale autorisée et un train qui roule en sous-vitesse n'ont pas besoin de ralentir au même moment. Autre exemple, un train qui arrive à Châtelet à 15 heures ralentit en général peu de temps avant d'entrer en gare. A 17 heures, il va devoir ralentir 500 ou 600 mètres avant l'entrée en gare, car un autre train est à quai. Les conducteurs étaient habitués à des informations fournies de façon géographique. Un signal ne bouge pas ! Avec SACEM, les informations leurs sont fournies au moment où cela s'avère nécessaire, compte tenu de la vitesse de leur train. Ils doivent alors réagir dans l'instant. En revanche, ils n'ont pas à anticiper sur la signalisation. C'est en fin de compte un nouveau mode de conduite auquel il faut s'habituer.

FREINAGE : les trains MS 61 sont-ils fiables en conduite SACEM ?

D. Langrand : Les 127 éléments MS 61 de la ligne A ont des performances de freinage supérieures aux normes exigées pour SACEM. La dispersion des performances est certes plus grande que pour les éléments MI 84, mais le plus mauvais MS 61 freine sans compromettre la sécurité des voyageurs. Il y a deux ans, nous avons fait des essais de freinage « en adhérence dégradée ». Donc, bien avant l'accident de Fontenay ! Pour cela, nous avons enduit la voie sur une cinquantaine de mètres avec du savon noir. Au point de vue adhérence, c'est pire que la graisse... Avec anti-enrayeur, en charge normale ou en charge exceptionnelle, avec 1 ou 2 éléments MS 61, à aucun moment nous n'avons dépassé le point d'arrêt prévu en freinage d'urgence.

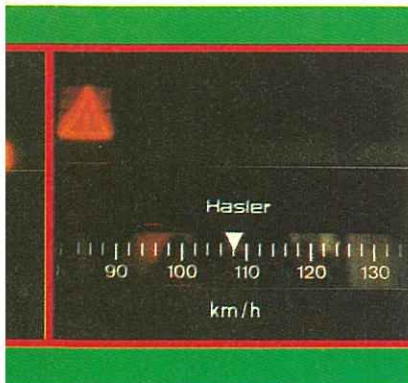
Les bogies du MI 84 sont équipés d'origine de patins électro-magnétiques (*ndlr : sorte d'électro-aimants qui viennent se coller sur le rail au moment du freinage*). L'installation de patins électro-magnétiques garantissant les mêmes performances n'est pas possible sur les bogies du MS 61. Nous manquons de place. L'essai que nous avons néanmoins réalisé, avec des patins plus courts, sur un élément MS prototype, nous a en outre montré que ce montage n'était pas totalement sécuritaire. Nous risquons de perdre un patin en ligne et de provoquer un déraillement. Afin d'accroître les performances de freinage des MS 61 dans l'optique SACEM, nous avons alors décidé de changer les sabots de freins, d'augmenter la pression de freinage et d'installer des anti-enrayeurs afin d'éviter le blocage des roues (*ndlr : une roue bloquée glisse sur le rail ; il y a perte d'adhérence et il se forme des plats aux roues qui obligent à passer le train au tour en fosse*).

ENTRETIEN : les ateliers de FR pourront-ils faire face aux nouvelles charges de travail imposées par la maintenance SACEM ?

D. Langrand : Nos ateliers ont déjà été largement sollicités par SACEM. Nous avons eu de nombreux chantiers exceptionnels. Les plus importants concernaient l'installation des équipements embarqués sur les trains et des reprises de câblage. Nous avons en outre conçu et fabriqué les appareils (installations de test pour les ateliers de Boissy et de Rueil ; simulateur pour l'AME de Saint-Ouen) qui seront indispensables pour réaliser la maintenance des équipements embarqués.

Les trains pourront être équipés en cas de besoin d'un Dispositif d'Aide à la Maintenance (DAM) qui permettra de suivre en continu le fonctionnement des équipements SACEM. Ce DAM est indispensable pour achever la mise au point de SACEM. Par la suite nous espérons qu'il nous permettra de débusquer les pannes fugitives, si fréquentes sur les équipements électroniques. Nous disposerons des DAM pour équiper simultanément 10% des trains de la ligne A.

Tant que le déverminage des équipements SACEM ne sera pas achevé, nous aurons un surcroît de travail. Le mois de juin risque d'être difficile, mais avec l'été nous devrions retrouver un peu de mou. Par la suite, cela devrait se tasser. Ce n'est pas SACEM, mais le passage aux 2 minutes qui va nous apporter du travail. Les trains roulant plus, les passages en ateliers vont devenir plus fréquents. Nous avons une vingtaine de mois pour adapter notre organisation et améliorer la fiabilité du matériel roulant, avant l'ouverture du prolongement vers Disneyland. A cette date, le parc de réserve (*ndlr : les trains immobilisés pour entretien ou pour réparation*) ne représentera plus que 15% du matériel roulant affecté à la ligne A, au lieu de 22 à 24% aujourd'hui.



PROJETS: SACEM équiperait-il d'autres lignes?

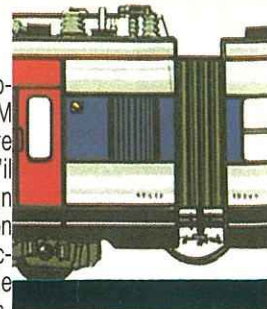
A. Pascal: La version «SACEM-ligne A-tronçon central» n'a guère de chance d'être transposée telle que, en d'autres endroits de notre réseau. En revanche, certaines fonctions de SACEM ou certains concepts techniques sont transposables. Le contrôle continu de vitesse pourrait être étendu aux branches de la ligne A, mais en respectant la signalisation latérale classique puisqu'il n'y a pas besoin de descendre en dessous des 2 mn 30. Nous pourrions aussi installer un contrôle de vitesse «simplifié» sur la ligne B entre Gare du Nord et Bourg-la-Reine. De son côté, la SNCF envisage d'équiper le tronçon central de la ligne C du RER avec SACEM afin d'accroître la capacité de transport et améliorer la régularité. La future ligne automatique du métro de Lyon fonctionnera grâce à un système de conduite et un système d'espacement des trains inspirés de SACEM.

C. Hennebert: SACEM marque un tournant dans les technologies de sécurité ferroviaire. Les personnes qui ont travaillé sur le projet (certaines depuis plus de 10 ans), ont dû accomplir une véritable révolution intellectuelle. C'est plus qu'une mutation technologique. C'est une manière nouvelle d'appréhender les problèmes de sécurité et de partage entre les différentes fonctions de conduite, de régulation, de maintenance... Dans les équipements, plus rien n'est visible. Il fallait non seulement inventer un système, mais aussi inventer les méthodes et les outils permettant de le valider. Il n'était pas possible de faire les choses par étapes. Cela n'avait pas de sens. Nous devons être optimistes pour nous lancer là-dedans. Le résultat est riche d'espérance, mais nous avons souffert pour l'accouchement.

A Lire

Quelques articles à consulter pour retracer l'histoire de SACEM ou pour en connaître les principes techniques:

- **Entre les lignes:** n^{os} 100 mars 87, p. 4 – 104 juillet 87, p. 6 – 107 décembre 87, p. 35 – 115 octobre 88, p. 4 – 117 décembre 88, p. 4.
- **Études-Projets RATP:** avril-mai-juin 1984 et octobre-novembre-décembre 1987.
- **La Vie du Rail:** n^o 2170, 24 novembre 88, p. 4.



A terme, SACEM permettra d'accroître de 25 %

Fontenay, le 11 avril 1989: de la graisse qui remonte sur le dessus du rail et voilà comment deux trains se percutent à 6 h 15 du matin.



SE-CPA ROY

LE CAP DU 29 MAI

« On ne peut pas se faire une idée comme ça ! »
 « Avec le MI c'est parfait. Mais avec le MS (...), il a pris un sacré coup de vieux. »
 « N'allez pas croire que les conducteurs soient opposés par principe à SACEM (...) »
 « Reste maintenant à discuter de la manière dont ça va se traduire au plan des conditions de travail et des rémunérations (...) »

Quatre propos de conducteurs de la ligne A, extraits d'un reportage publié en octobre 1988 dans Entre les lignes. Le 10 octobre, date officielle de mise en service, SACEM reste à quai. La majorité des conducteurs de la ligne A sont en grève. Une grève longue, qui va se clore par l'attribution de primes et par une modification de l'assiette de calcul de la retraite des conducteurs du RER. Pour beaucoup, un accord qui entérine un premier pas dans le sens d'une reconnaissance d'une qualification de « conducteur RER ».

Après maintes vicissitudes, L'exploitation à 2 minutes d'intervalle est programmée pour le 3 avril 1989. Début mars, les conducteurs de la ligne A débrayent pour protester contre les tableaux de marche « aux 2 minutes ». Un nouveau report du « 2 minutes » est décidé. La date retenue est le 29 mai.

Dans les jours qui suivent, les contacts se multiplient entre l'état-major de FE (service de l'exploitation) et les conducteurs de Rueil, Torcy et La Varenne. Un processus de concertation nouveau puisque les responsables de FE organisent un tour de table préliminaire afin de cerner les attentes des conducteurs et définir avec eux les points prioritaires à régler dans le cadre des futurs tableaux de marche. Sur la base de ces informations, la division « horaires » de FE se met au travail. Fin avril, les projets de tableaux de marche sont envoyés dans les attachements.

Le 11 avril à 6 h 15, 2 trains se télescopent en gare de Fontenay-sous-Bois (voir ELL n° 121, p. 29). « Quand j'ai été informé de l'accident, j'ai cru un moment que tout pouvait être remis en question », confie Robert Jung, chef du service FE. Le 24 avril, les conclusions de la commission d'enquête RATP sont présentées aux syndicats, ainsi qu'un premier train de mesures :

- nettoyage systématique des voies de la ligne A. Réalisé dès la fin avril avec le tronçon central, il doit s'achever courant juin ;
- vérification des graisseurs de voie ;
- modification des crans de freinage de service sur les trains de manière à réactiver les 2 derniers crans et donner ainsi plus de souplesse aux conducteurs pour doser l'effort de freinage ;
- modification des roues sur l'ensemble des chariots de service afin d'éviter de nouvelles remontées de graisse dues à un mauvais profil de roues ;
- modification ergonomique du cab-signal SACEM de manière à présenter l'indication d'avertissement (voyant jaune) au même endroit pour un point d'arrêt déterminé, et cela quelle que soit la vitesse réelle du train (voir question « Ergonomie »). Le nouveau cab-signal a été testé durant la première quinzaine de mai ;
- réalisation d'une nouvelle campagne d'essais de freinage sur les trains MS 61. Effectuée de nuit entre le 9 et le 19 mai dans l'intergare La Défense/Étoile, cette campagne d'essais s'est déroulée en présence des délégués des conducteurs. Le fonctionnement des anti-enrayeurs (voir question « Freinage ») en adhérence normale et dégradée puis la conformité des performances de freinage sur 15 éléments MS 61 tirés au sort ont été vérifiés. Résultats concluants au plan de la sécurité, comme l'indique la lettre d'information du 24 mai, envoyée aux conducteurs et aux gradés de la ligne A.

Pendant que se déroulaient ces essais, les discussions sur les nouveaux tableaux de service aux « 2 minutes » connaissent quelques rebondissements. Le 17 mai, la division « Horaires » communique les nouveaux tableaux de service aux conducteurs de la ligne A. Accueil favorable, sauf de la part des représentants CGT de Rueil. Le 24 mai, Christian Blanc, Président de la Régie, se rend à Rueil, La Varenne et Torcy, les trois attachements de conducteurs de la ligne A. Discussions, débats... La mise en place de la grille aux « 2 minutes » reste confirmée pour le lundi 29 mai.

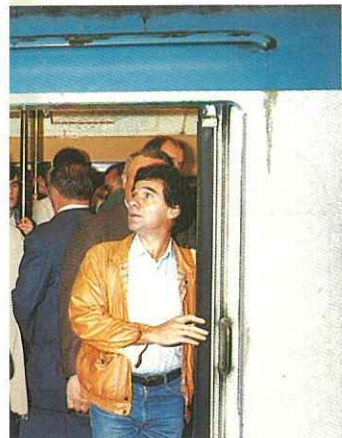
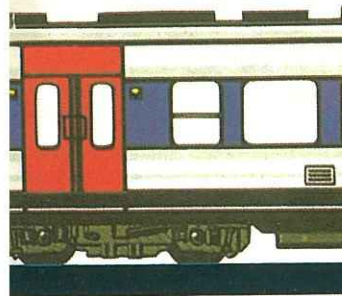
De leur côté, les ateliers de Boissy oublient les week-end. Entamées le 19 mai, les modifications du cab-signal sont menées tambour battant, y compris sur les trains MS 61. Dix jours plus tard, le parc MI et MS nécessaire pour la nouvelle exploitation aux « 2 minutes » est quasiment équipé.

« Nous avons le devoir d'améliorer la qualité de service sur la ligne A. SACEM contribue à la réalisation de cet objectif. Nous avons également le devoir de garantir la sécurité (...) Les déclarations d'intention ne suffisent pas. Il faut dissiper les doutes et chasser les craintes. C'est dans cet esprit que nous avons travaillé, confie R. Jung. Les conducteurs de la ligne A ont témoigné d'une maturité de réflexion et d'une volonté d'aboutir qui mérite d'être signalées. Personne n'a transigé sur les points qu'ils estimaient importants. Mais tout le monde avait conscience qu'il fallait sortir de cette situation et que la date du 29 mai marquait une étape capitale (...) Ainsi, pourrons-nous au cours des semaines à venir vivre et mettre définitivement au point cette exploitation à 2 minutes pour être fin prêt en septembre à démarrer notre service d'hiver. »

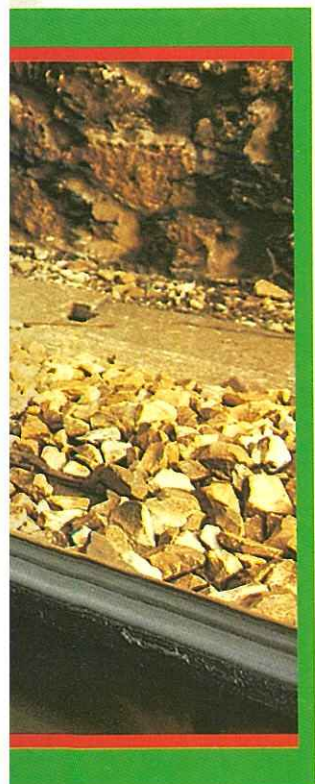
« La conduite d'un train, c'est pas une loterie, affirmait avec véhémence un conducteur de la ligne A rencontré à quelques jours du 29 mai. On a 2 000 personnes dans le dos. Vous nous dites que SACEM est sûr. OK! En cas de pépins, vous nous couvrez ? » « SACEM ou pas SACEM, on veut quelque chose de fiable », déclarait un autre de ses collègues.

Juin 89: SACEM, c'est désormais une question de confiance.

Christian CHAUMEREUIL



capacité de transport sur la ligne A du RER.



LAISSEZ VOUS

La formation des machinistes, guides au STL



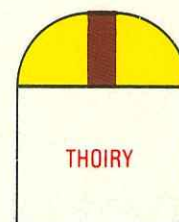
VERSAILLES



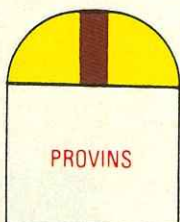
L'OURCQ ET
SES ÉCRIVAINS



AUVERS
SUR-OISE



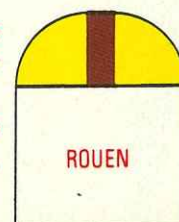
THOIRY



PROVINS

Non contente de transporter quotidiennement ses voyageurs, la RATP « se mêle » de faire du tourisme ; avec ses autobus et ses machinistes qui se transforment alors en guides-accompagnateurs.

Mais ne s'improvise pas guide qui veut. Aussi le STL* vient-il de mettre sur pied pour ces machinistes une formation destinée à offrir à sa clientèle touristique un service de qualité.



ROUEN



ABBAYE
DE ROYAUMONT

Si vous voulez visiter Vaux-Le-Vicomte, Chantilly, Provins ou Rouen, prenez le bus, à l'arrêt « Madeleine ». Les week-end, jours fériés et certains jours de semaine, la RATP propose des excursions avec ses propres autobus — des dépôts de Flandre, Montrouge et des Lilas — et des machinistes volontaires, « détachés à la journée ».

« Savoir bien s'exprimer, avoir une certaine culture, être chaleureux, faire face à l'imprévu... sont autant de qualités requises pour accompagner la clientèle qui participe à nos excursions », explique Joël Méranger, « et c'est le but de la formation que nous avons réalisée que d'aider les machinistes à les acquérir ». Les candidats ne manquent pas et le STL doit opérer une sélection. « Après étude de chaque dossier, nous nous entretenons avec les machinistes, qui doivent être motivés. » Et ne pas venir uniquement pour récupérer des jours de congés, obtenir du TC ou simplement pour éviter de conduire en ligne pendant ce temps.

Passé ce premier obstacle, les candidats suivent une formation d'une semaine. Elle débute par trois jours de théorie, en salle : en dehors d'informations générales sur la RATP, le STL et la Région Ile-de-France, des dossiers sont donnés aux machinistes pour leur permettre d'acquérir des notions d'histoire,

de géographie, d'histoire de l'art et d'architecture ; un programme on ne peut plus vaste !

« Nous nous attachons aussi à leur faire prendre conscience, souligne Joël Méranger, de l'esprit dans lequel doivent se dérouler les excursions ; nous souhaitons être proches de notre clientèle — du 3^e âge et essentiellement féminine —. Sans aller jusqu'à la materner, nous essayons de recréer une atmosphère familiale, « bon enfant ».

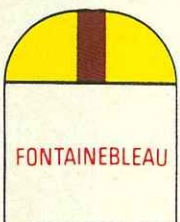
Des travaux pratiques sont au programme des deux derniers jours de la semaine de formation. « On part en circuit », précise Joël Méranger, « le machiniste est placé dans les conditions d'une excursion. C'est là qu'il apprend à parler dans un micro (ce n'est pas évident), à donner des explications tout en surveillant l'itinéraire ».

Les guides-accompagnateurs devront ensuite se « jeter à l'eau », nanti cependant, pour chacune des excursions, d'un solide dossier à partir duquel ils rédigent des fiches utilisables pendant le circuit.

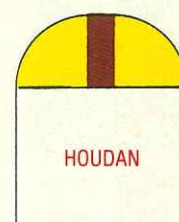
Pendant la saison, de fin mars à fin octobre, les « jeunes » feront 5 à 6 excursions tandis que les plus expérimentés peuvent assurer jusqu'à 25 accompagnements. □



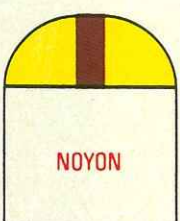
CHÂTEAU DE
DAMIETTE



FONTAINEBLEAU



HOUDAN



NOYON



BARBIZON

Simone FEIGNIER

* STL : Service touristique et de location de la RATP (voir ELL n° 120 - avril 89).

US... GUIDER

PONTOISE

CHÂTEAU
DE BRETEUIL

SAINT-VRAIN

CHANTILLY

PITHIVIERS

Avec le sourire...

Catherine Friconnet est machiniste hors ligne au dépôt de Croix-Nivert. Ayant préparé, avant d'entrer à la Régie il y a trois ans, un BTS de tourisme, il paraît naturel de la retrouver, le temps d'une saison, guide au STL.

Elle a suivi la nouvelle formation : « le programme est bien étudié pour une semaine et les deux dernières journées se révèlent particulièrement indispensables ; les notions qui nous sont données pendant le stage sont importantes mais on se rend compte, sur le terrain, que d'autres qualités sont très appréciables : avoir un bon contact, une bonne expression orale et savoir « faire passer » les informations valent tout autant, à la limite, que de bonnes connaissances ».

Le plus astreignant, pour elle, est la préparation des excursions qui lui demande bien une quinzaine d'heures de travail. Il est vrai que, passionnée d'histoire, elle est toujours à l'affût de documents, d'anecdotes ou de poèmes pouvant être utilisés au cours des visites.

Catherine Friconnet se souvient de sa première excursion. « On allait à Anet, j'étais morte de trac, mais finalement tout s'est bien passé. La formation reçue ne m'a pas été inutile ! Aujourd'hui, c'est différent, j'ai l'habitude. Il faut surtout savoir s'imposer, dès le départ : il y aura toujours des râleurs, des gens insatisfaits de la place qu'ils ont pourtant réservée dans le bus, des gens qui ont trop chaud, des gens qui ont froid. Dans ce cas, l'autorité dissimulée sous un sourire, c'est payant ! »

Des questions pièges, des colles ? « Non, les documents qui nous sont remis sont très complets. J'ai souvent parmi mes touristes des anciens instituteurs et professeurs assez « calés ». J'en profite alors pour les faire parler sur les sujets qu'ils connaissent bien, tout le monde en bénéficie ! »

Catherine Friconnet espère accompagner, pendant quelques temps encore, des excursions. Cela l'intéresse. Il lui arrive parfois en ligne de prendre comme voyageurs des personnes ayant suivi un de ses circuits et d'être reconnue. C'est plutôt agréable. Comme les applaudissements dans l'autobus à la fin de l'excursion...

CHÂTEAU DE
FERRIÈRES

LAON

CHÂTEAU DE
PIERREFONDS

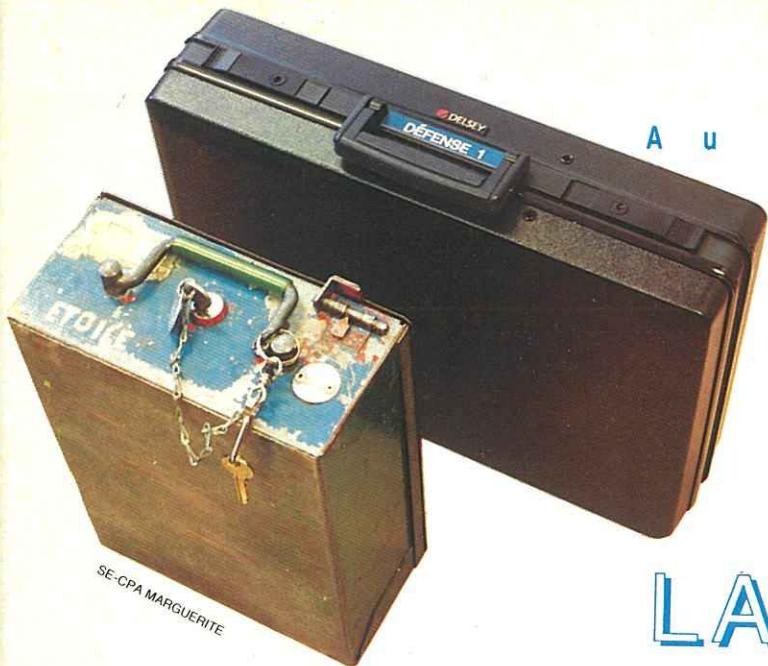
BORDS
DE LOIRE

VAUX-
LE-VICOMTE

AMIENS

RATP
EXCURSIONS

LES BOITES SE FONT LA VALISE



Après plusieurs décennies de bons et loyaux services, les 430 boîtes-finance du réseau routier cèdent peu à peu la place aux nouvelles valises-finance. Une petite, toute petite nouvelle. Mais qui met en lumière la singulière aventure d'une équipe de RE/MRC (« Méthodes - Réglementation - Contrôle ») qui s'est retrouvée un jour d'octobre 1988 devant le jury RATP du prix de l'Adefipe (voir ELL n° 116).

Une caissette en métal à la peinture souvent défraîchie. A l'intérieur, des chèques, des titres de transport et quelques rouleaux de monnaie, le plus souvent en vrac. Le tout : 14 kilos. En 50 ans, les boîtes finances du réseau routier n'avaient guère changé. Aujourd'hui, l'attaché-case remplace peu à peu les anciennes boîtes. Des compartiments séparés, des poches pour glisser les chèques et les bordereaux, un gain de poids de près de 5 kilos, une esthétique moins « vétuste » et surtout plus discrète : dans quelques mois le réseau routier sera passé à l'ère de la valise finance. Pas de quoi fouetter un chat, et surtout en faire des gorges chaudes dans Entre les lignes. Pensez l'image de la RATP, dynamisme, modernisme... Et pourtant...!

« Depuis 10 ans, beaucoup de choses ont changé au réseau routier. L'informatique a d'ailleurs fait une poussée dans de nombreux domaines. Mais jusqu'en 1984, les caisses restaient à l'écart du mouvement. » Christian Debril connaît le sujet. Inspecteur principal des caisses à la division RE/MRC, il sait d'instinct qu'on ne doit pas jouer avec la sécurité, ni tenter le diable. Pourtant le local caisse des dépôts, le « sanctuaire des francs », était souvent devenu une annexe des objets trouvés, voire un lieu de passage. Conséquence, le comptable du dépôt vérifiait les espèces et répertoriait les titres de transport entre les parapluies et les poignées de mains des collègues. Sympathique, convivial... Mais cela se traduisait parfois par des braquages en fin de mois.

En 1984, à la demande d'André Gorce, chef de la division RE/MRC, Christian Debril ima-

gine une « commission sécurité-caisses ». Une de plus, pas vraiment. A la faveur de ses visites régulières en dépôt, C. Debril discute des questions de sécurité avec les agents de maîtrise des équipes administratives. Les plus sensibilisés deviennent délégués « sécurité-caisse ». Tous les mois, les 23 délégués, un par dépôt, se retrouvent autour de C. Debril. La commission est née.

La débuts sont modestes. « Les délégués devaient apprendre à se connaître et surtout se faire reconnaître de leurs collègues en dépôt... Et parfois du commandement local, ajoute C. Debril. Nous avons commencé par analyser les incidents et par nous renseigner auprès d'autres entreprises ayant des problèmes de sécurité similaires aux nôtres. Les jeunes se sont pris au jeu. Les idées, les propositions n'ont pas tardé. »

Des expériences pilotes démarrent dans quelques dépôts. En 1985, c'est le gros coup. Suite aux recommandations de la commission, chaque dépositaire de titres de transport (ils sont près de 1 600 commerçants concernés en région parisienne) est invité à régler la RATP au moyen d'un chèque unique.

« Les dépôts traitaient alors plus de 600 000 chèques par an. Nous étions devenus les comptables



En quelques années l'environnement de travail des comptables de dépôt a bien changé grâce aux diverses innovations de la « commission sécurité-caisse ».



Les vieilles « boîtes à finance » cèdent la place à des attachés-case plus pratiques et plus modernes.

des dépositaires. D'autre part, il y avait des chèques de quelques centimes qui n'avaient donc rien à voir avec la vente d'un carnet de billets!». Trois ans plus tard, le bilan est spectaculaire: 1/3 de chèques et 3/4 de pertes financières (chèques volés ou impayés) en moins, malgré des recettes en progression de 16%. Dans la commission, plusieurs regrettent de ne pas avoir « négocié » un intéressement aux bénéfices!

1986, 1987, 1988: les réalisations se multiplient. Elles touchent tant à la sécurité de la fonction « Caisse » (coffres à boîtes finances sur les bus chargés du ramassage, systèmes d'alarme et de protection du local caisse...) qu'à la vie quotidienne des comptables de dépôts ou des buralistes (modernisation du local caisse, adoption d'étuis plastiques pour le rangement des chèques ou des rouleaux de monnaie, nouveaux hygiaphones...).

Le nouveau dépôt de Belliard, inauguré en octobre 1987 devient le symbole de cette transformation de la fonction « Caisse ». Le terme « sanctuaire des francs » retrouve désormais une signification. « Le changement est spectaculaire, constate, Daniel Jakubczak, inspecteur de dépôt adjoint à Belliard. « J'ai fait 8 ans le comptable à Clichy puis à Malesherbes. Les locaux n'étaient pas comme ici (...). La sécurité? Nous n'avions pas vraiment conscience des risques pris. Le travail de Debril et de sa commission ont provoqué un changement radical d'état d'esprit. »

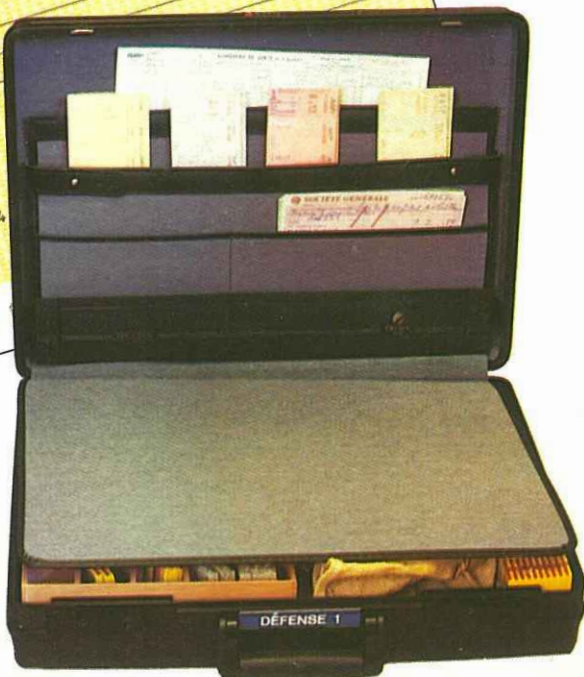


Consécration de cette action, la commission « Caisse » représente le réseau routier au prix 1988 de l'Adéfipe (Association pour le développement de l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise: voir ELL n°s 116 et 121). Mais pour Christian Debril, « la véritable consécration, c'est les réactions positives des agents concernés ». Les statistiques traduisent d'ailleurs une amélioration de la sécurité, mais tout n'est pas encore parfait. « La sécurité a un prix! » De ce point de vue, des événements, comme le récent hold-up au dépôt des Lilas, ont le mérite de précipiter le mouvement.

Cinq ans après sa création, la commission « Sécurité-Caisse » continue à se réunir tous les mois. Les projets sont toujours aussi nombreux. De l'aspect purement sécurité, ils débordent de plus en plus sur l'aspect conditions de travail et information du public aux points de vente. « Nous étudions, pour les dépôts, un coffre automatique à goulotte, indique C. Debril. Comme cela, le comptable n'aura plus besoin de rester jusqu'à 20 h 30, rien que pour réceptionner les boîtes, pardon les valises finance ».

Quand on demande à Christian Debril s'il n'anime pas quelque chose qui ressemblerait à un cercle de qualité, il laisse paraître un large sourire. « Oh, je ne sais pas. Et puis cela ne m'intéresse pas. Ce ne sont pas les mots qui comptent. Après dix années passées en dépôt, je savais qu'il y avait beaucoup à faire dans le domaine de la fonction « Caisse ». Les 23 délégués savent que tout n'est pas encore réalisé. Ils trouvent parfois que les choses traînent. L'impatience me semble préférable à l'indifférence. » □

Christian CHAUMEREUIL



SE CPA MARGUERITE

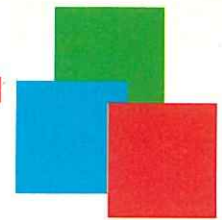
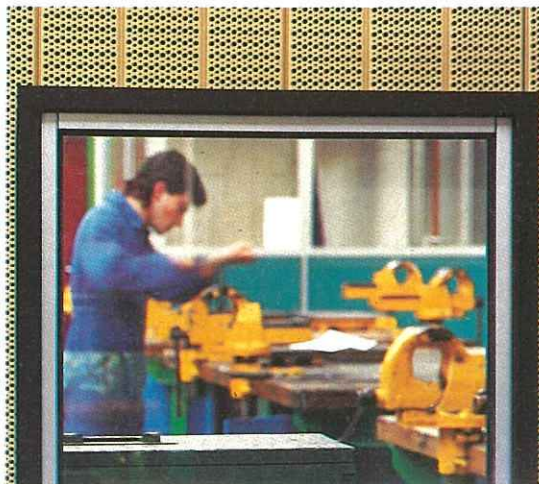


PHOTO JEM

TRAMWAY-FIERTÉ

Christian Blanc, Président de la RATP et Georges Valbon, Président du Conseil Général 93

«Le tramway n'est pas un «mal nécessaire» mais un objet de fierté». C'est ainsi que s'est exprimé Christian Blanc, Président de la RATP, au moment de signer une convention avec le Département de la Seine-Saint-Denis et les architectes qui assureront l'insertion du tramway Saint-Denis-Bobigny, le 9 mai à l'Hôtel du Département. En remettant aux partenaires de la RATP dans ce projet une maquette des futures rames, il a annoncé que le matériel roulant serait commandé à Alstom dès janvier 90 et confirmé l'inauguration pour décembre 92. Au cours des diverses interventions, de celles du Préfet comme du Président du Conseil Général, il fut beaucoup question de protection de l'environnement. Parce qu'une seconde convention était signée avec le Département, le Président de la RATP a évoqué «l'implication des collectivités locales dans ce projet (...), des solutions originales et variées et (...) la motivation et la prise de responsabilité de chacun» (Ndlr: le Département prend à sa charge 7,2% du coût des travaux, la Région 42,8% et l'État 50%).



SE-CPA MARGUERITE

MONTEZ VITE

Le Syndicat des Transports Parisiens (STP) vient de décider la création de deux escaliers mécaniques:

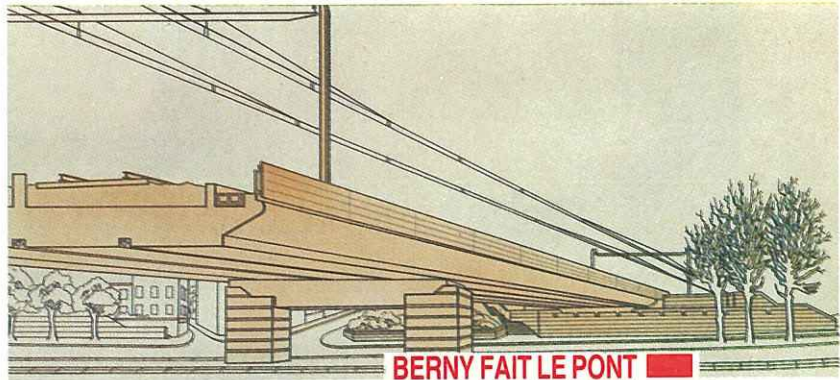
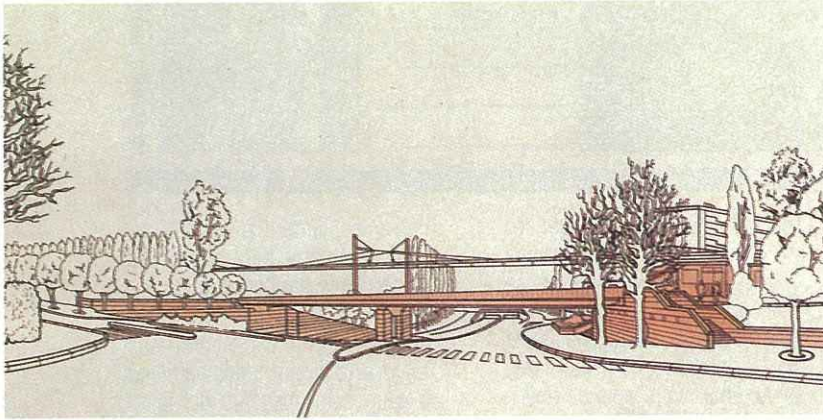
- station Hoche, ligne 5, pour un dénivelé de 8,5 mètres qui concerne 9 000 voyageurs par jour;
 - station Riquet, ligne 7, pour la sortie direction La Courneuve de 8 000 voyageurs.
- Mise en service prévue pour le premier semestre 1991.

MENTION A NOISIEL

La RATP a reçu une mention lors de l'attribution du Prix Architecture, Ambiance, Énergie 1989, décerné par le Ministère de l'Équipement et du Logement, pour sa réalisation de l'École Technique de Noisiel. Cette école moderne (ouverte en 1984, voir ELL N° 77) avait été dotée de nombreux équipements visant à un bon éclairage naturel et artificiel, une isolation et un chauffage performants. Quelques critiques s'étaient alors manifestées à propos du confort phonique des ateliers: «On ne peut isoler du bruit avant de savoir quelles machines seront installées et à quel endroit», avaient répondu les maîtres d'ouvrage. Après la mise en place des équipements pédagogiques, un groupe de travail a été créé, afin de mesurer le bruit et fournir la meilleure réponse technologique. Avec l'aide d'organismes spécialisés et du laboratoire de la RATP, tous les équipements ont été testés pour un fonctionnement sécuritaire. La chasse au bruit a été assistée par des simulations informatiques. Les solutions apportées font aussi bien intervenir des technologies «pointues» que des «systèmes D» (comme un simple bracelet de caoutchouc pour éviter le claquement des barres de serrage de l'étau). C'est pour l'ensemble de ces prestations, qui respectent des normes européennes contraignantes, que les concepteurs ont reçu cette distinction. «Nécessaire fait, et bien fait, confirme M. Parâtre le Directeur de l'école. Les conditions d'étude sont excellentes».

SAINT-MICHEL SUR SEINE

Déjà chargés avant la mise en service de la gare Saint-Michel-Notre-Dame (ligne B du RER), les quais SNCF de la ligne C frisent la saturation. Depuis la mi-avril, et pour une durée d'un an, d'important travaux ont été engagés pour élargir les quais SNCF. La place nécessaire sera gagnée sur les berges de la Seine. En attendant, munissez-vous de patience et suivez les flèches.



BERNY FAIT LE PONT

Le marché de reconstruction du pont de Berny, sur la ligne B du RER, vient d'être officiellement approuvé par le Conseil d'administration de la RATP. D'une portée de 60 mètres, le nouvel ouvrage enjambera la RN186 et l'autoroute A86. En fait, cette dernière sera enterrée sous la RN186 sur une longueur de plus de 800 mètres, entre le carrefour de la Croix de Berny et l'extrémité du parc de Sceaux. Cette solution a été retenue sous la pression des municipalités et des associations locales. Elle sauvegarde en outre l'intégrité du parc de Sceaux et des installations de l'US Métro. Les travaux vont durer 3 ans... Dans des conditions délicates puisqu'il faudra maintenir le trafic sur la RN186 (60 000 véhicules/jour) et sur la ligne B (150 000 voyageurs/jour). Si les travaux de construction du nouveau pont RER ne coûtent que 14 millions de francs, le coût global de la traversée d'Antony par l'autoroute A86 (1,7 km) avoisine un milliard de francs... Soit l'équivalent d'un prolongement de métro de près de 2,5 km!



SE-CPA MINOLI

VISITE INTÉRESSÉE

Une dizaine de représentants des principales municipalités du Sud-Est asiatique sont venus en France fin avril. Ils ont profité de leur périple dans notre pays pour découvrir le métro de Paris. Guidés par des agents de SOFRETU, ils ont longuement visité le PCC de Bourdon et la gare RER de Châtelet-Les Halles. La visite s'est terminée sur la ligne A, à Vincennes. Au centre des discussions: comment maîtriser les problèmes de croissance des villes en assurant aux citadins la qualité de vie et les services urbains (dont le transport) indispensables.

FLÉCHEZ BUS

U	R	E	S	COULEUR PROGRES-SIVEMENT	N	U	A	N			
R	E	G	E	MANTEAU DE COUVREUR	A	S	S	E			
T	- EN COURSE, PLUS SÛRS ET PLUS PONCTUELS				MONÉDULE À FAIRE DANS LE BUS						
I	T					L	ÉCOUCE CORNAIS MONNAIE				
E	R					S	POSSÉSSIF	EMBÊCHER	NOTE	F	E
R	A					N	REPÈRE	UN JEU			
E	N	T	A	S	ELLES AVIANT LA LAINÉ	S	A	N	G	A	N
S	ANDRÉS	MÉTAL	PRONOM								

Après la bande dessinée et Gaston Lagaffe, l'UTP (Union des transports publics) utilise les mots fléchés pour promouvoir l'autobus. A l'initiative de plusieurs réseaux de province, une grille-bus a déjà été publiée dans divers magazines ou quotidiens régionaux. A chaque fois, un tirage au sort est organisé avec en prime 50 Louis d'or (Révolution oblige!). Courant avril, la grille a été publiée dans des magazines spécialisés de mots croisés. Contrairement aux années précédentes, la RATP ne s'est pas associée à cette campagne de promotion de l'autobus.



RÉSERVEZ « VOTRE » HISTOIRE

La RATP vient d'avoir 40 ans. A l'heure où l'on parle beaucoup de valeurs communes, de culture d'entreprise, encore faut-il savoir d'où l'on vient et pourquoi « ça s'est passé comme ça ». Michel Margairaz, agrégé d'histoire, va éditer chez Albin Michel une histoire de l'entreprise depuis la réunion de la CMP et de la STCRP. Cela fait plus de 40 ans et commence sous l'occupation. Sans entrer dans les polémiques, l'historien procède à une approche critique de l'entreprise mais aussi de son environnement. L'histoire de la RATP, c'est souvent « l'histoire de son A ». Il ne se contente pas de dire qui a fait quoi et quand. Les hommes, les événements sont mis en perspective, dans leur contexte.

Tout cela a eu des conséquences sur les métiers, sur les solidarités et tout cela forme l'entreprise d'aujourd'hui. Nous vous le présenterons plus en détail au mois de septembre, mais dès aujourd'hui, vous pouvez réserver votre exemplaire.

Comment ?

Il est traditionnel qu'un ouvrage soit d'abord édité en souscription. Les souscripteurs le recevront **début décembre à domicile**, alors qu'il ne sera peut-être pas encore en vente en librairie (pensez à Noël!).

Entre les lignes vous propose de le réserver dès maintenant, sans envoyer d'argent. Vous pourrez ainsi bénéficier du prix de la souscription (qui sera lan-

cée en septembre) et de plus **vo- tre exemplaire sera numéroté et dédié par l'auteur**.

Renvoyez le formulaire ci-dessous avant le 10 septembre, sans envoyer d'argent. Vous recevrez à cette date une offre de souscription au prix de 125 francs (franco de port, au lieu de 190 en librairie l'an prochain) pour un livre de format 24,5x29,5, de 176 pages, imprimé, sur papier glacé 170 grammes, couverture couleur cartonnée pelliculée, 200 documents d'iconographie dont 32 couleurs.

De plus, en réservant **avant le 15 août**, vous pourrez participer à un tirage au sort qui permettra à **10 d'entre vous** de recevoir leur exemplaire **gratuitement**, grâce à Entre les lignes.



Bulletin de réservation

Nom : _____ Prénom : _____

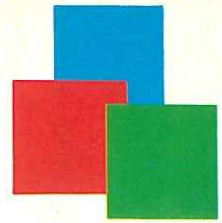
Métier : _____ Attachement : _____

Adresse postale : _____

Je réserve dès aujourd'hui mon exemplaire numéroté et dédié de l'ouvrage de Michel Margairaz « La RATP : 40 ans d'histoire », dans les conditions de la vente en souscription. Je n'envoie pas d'argent car je recevrai courant septembre une offre de souscription. Si je renvoie mon bulletin avant le 15 août, je participerai au tirage au sort qui offrira 10 souscriptions gratuites numérotées et dédiées.

Signature: _____

Bulletin à renvoyer (courrier intérieur ou extérieur) avant le 10 septembre 1989 à: RATP, Bureau d'information du public, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.



CYANURE

Selon le journal «Times», l'enquête sur l'incendie de la station de métro londonnienne de King Cross (voir ELL n° 108 et 117) a avancé que 23 des 31 morts auraient succombé à l'inhalation de cyanure. Ce cyanure émanerait de la combustion des peintures anti-graffiti qui recouvriraient les murs et le plafond. La RATP a fait savoir que le verni anti-graffiti utilisé depuis peu dans le métro de Paris (Vrag) ne peut en aucun cas libérer de substances toxiques lors d'un incendie. Par contre, dans un souci de sécurité, des vérifications seront effectuées sur les réactions de peintures plus anciennes.

L'ATTAQUE

«Nous prenons la tête aux tagueurs sans prendre celle des usagers». Cette déclaration «branchée» est celle d'un responsable de la société OZAG, qui vient de mettre au point une gamme de produits anti-graffiti. Le procédé serait, de plus, inoffensif pour la santé de ceux qui l'appliquent comme des usagers, «contrairement aux produits chlorés actuellement utilisés par la RATP» a ajouté, innocemment, l'heureux industriel (Ndlr: A noter que plusieurs produits Ozag, testés par la RATP, n'ont pas reçu l'agrément de la médecine du travail, contrairement à ceux utilisés actuellement. Dépit?) La dépêche de l'AFP qui rapporte ces propos (AFP 10/5/89) évoque, en outre, la condamnation d'un graffiteur à une peine de 750 000 francs par le Tribunal de Versailles.

1101 A PUCES

Les graffiteurs possèdent souvent des doubles des clés donnant accès aux stations et installations, ce qui leur facilite la tâche (et la tache). Le service des études du réseau ferré teste actuellement (ligne 2) un système de carte à puces pour protéger les serrures.



CHENILLETTE

Du 17 au 24 avril, le Cab 002, robot de nettoyage, a fait des essais «grandeur nature» à Châtelet et Étienne Marcel. Les voyageurs avaient été informés par voie d'affiche que les endroits où circulerait le chariot ne seraient pas nettoyés par les employés de COMATEC pendant les essais. Rappelons que ce Chariot Automatique de Balayage, qui monte et descend les escaliers grâce à ses chenillettes, est encore associé à un conducteur. A terme, il sera programmé.

PAS DE MIRACLE

Plusieurs journaux avaient présenté le vernis anti-graffiti comme un produit miracle. G. Raynaud, Directeur des projets et infrastructures, a profité d'une interview au journal Le Monde (4/5/89) pour préciser qu'il n'y avait pas de miracle, «si le nettoyage n'intervient pas dans les trois ou quatre jours, le pigment pénètre le vernis et tout est à refaire». C'est la ligne A du RER qui devrait bénéficier la première du traitement VRAG.

INCIVISME

A Lyon, le syndicat des transports a mis au point une argumentation sur l'incivisme des automobilistes qui bloquent la voie. Menant le raisonnement jusqu'au bout, il développe le thème «les gêneurs sont les payeurs», en chiffrant le temps perdu par l'ensemble des automobilistes eux-mêmes, et non plus seulement la gêne subie par les transports en commun. La perte de temps annuelle pour l'automobiliste est ainsi estimée à 225 heures, soit l'équivalent de 30 journées de travail.

PÉCHÉS AVOUÉS

Selon un sondage effectué par l'institut CSA auprès de 1 000 salariés, l'utilisation, à des fins personnelles, des «agrès» de bureau (stylos, gommages, feutres), de la photocopieuse ou du téléphone (pour les communications locales) de son entreprise est jugée acceptable par 75% des personnages interrogés. En revanche, téléphoner à l'étranger, faire rembourser ses repas personnels ou faire prendre en charge sa voiture par l'entreprise est jugé inacceptable par 80% des personnes interrogées.



SE-CPA CHABROL

CHALLENGE

M. Coupry de Malakoff et M. Rigal de Gonesse représenteront la RATP au Challenge du meilleur conducteur organisé par l'Union des Transports Publics, à Biarritz. Pour être désignés, ils ont participé, le 22 avril, aux éliminatoires challenge organisé entre les 23 dépôts de la Régie (deux machinistes par dépôt).

INTERCONNEXION?

En réponse à une question syndicale (SAT, 22/3/89) concernant l'extension aux lignes RER-SNCF de la validité des cartes de service RATP, le Directeur Général, Michel Rousselot, a précisé que des contacts étaient en cours et qu'une réunion aurait lieu prochainement avec le Directeur Général de la SNCF.

R312 SUR GRILL

Un sondage vient d'être fait auprès des voyageurs de la ligne d'autobus 38, équipée du véhicule R312. En sont sortis des compliments (moderne, dynamique, coloré, spacieux,...) et des critiques (freinage brutal, circulation vers l'arrière difficile, manque de sièges en vis-à-vis). Tout cela, soigneusement noté, fait l'objet de discussions avec les partenaires de la construction.

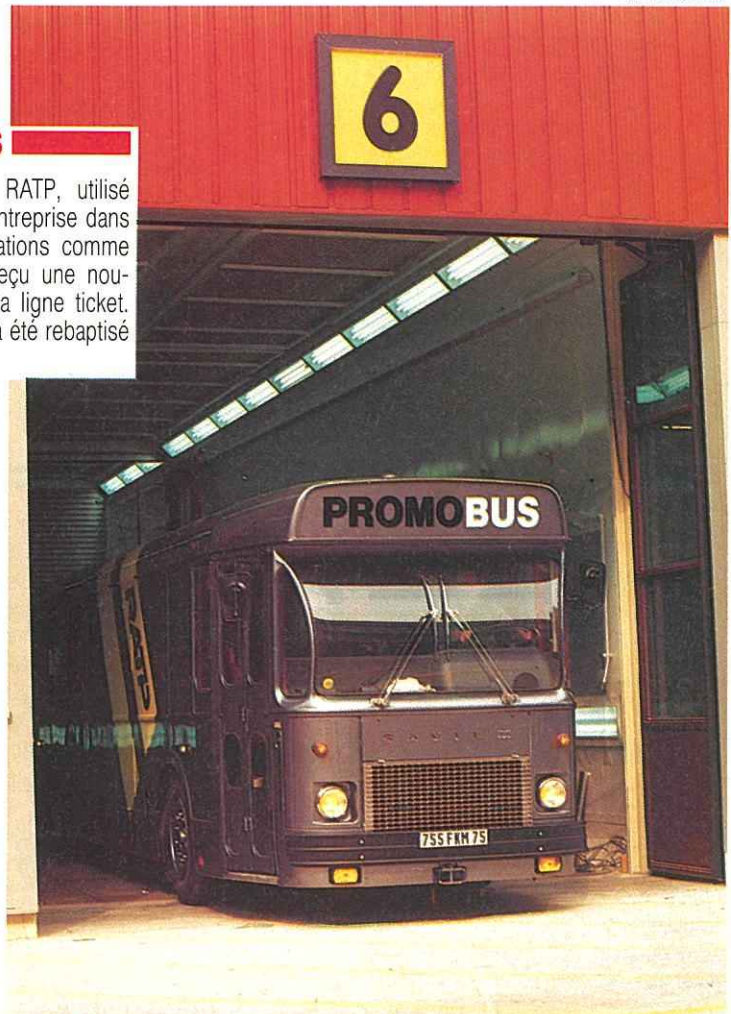
PRÉCÉDENT?

Le « Médiateur de la République », intermédiaire entre l'administration (au sens large) et les administrés, vient d'adresser une lettre de félicitations à la RATP. Objet: une lettre et un chèque de dédommagement adressés aux porteurs de carte intégrale pour compenser l'effet des grèves de l'hiver (ils n'avaient pas pu profiter de la carte orange à moitié prix en janvier). « J'ai trop souvent l'occasion de relever et de regretter les difficultés importantes rencontrées par les usagers dans leurs relations avec les services publics (...) pour ne pas vous faire part de ma satisfaction en prenant connaissance des mesures prises pour tirer les conséquences de cette circonstance particulière », écrit le Médiateur qui ajoute: « Cette spontanéité est d'autant plus remarquable que la mesure a un coût certain pour l'entreprise et qu'elle engage l'avenir si les mêmes circonstances venaient à se reproduire » (souligné par nous ELL). Les juristes ne manqueront pas d'étudier cette nouvelle forme de jurisprudence,... et les philosophes de relire la « morale » de la fable « Le Corbeau et le Renard ».

SE-CPA DUMAX

HABITS NEUFS

L'info-bus de la RATP, utilisé pour présenter l'entreprise dans diverses manifestations comme stand mobile, a reçu une nouvelle livrée dans la ligne ticket. Pour l'occasion il a été rebaptisé « promo-bus ».





POISSONS VERTS

La technique de l'hologramme (image photographique donnant l'illusion du relief) a été retenue pour une décoration de la station Charonne (ligne 9). Difficile à prendre en photo, cet hologramme réconcilie la botanique avec la zoologie, puisque les petits pois sont verts.

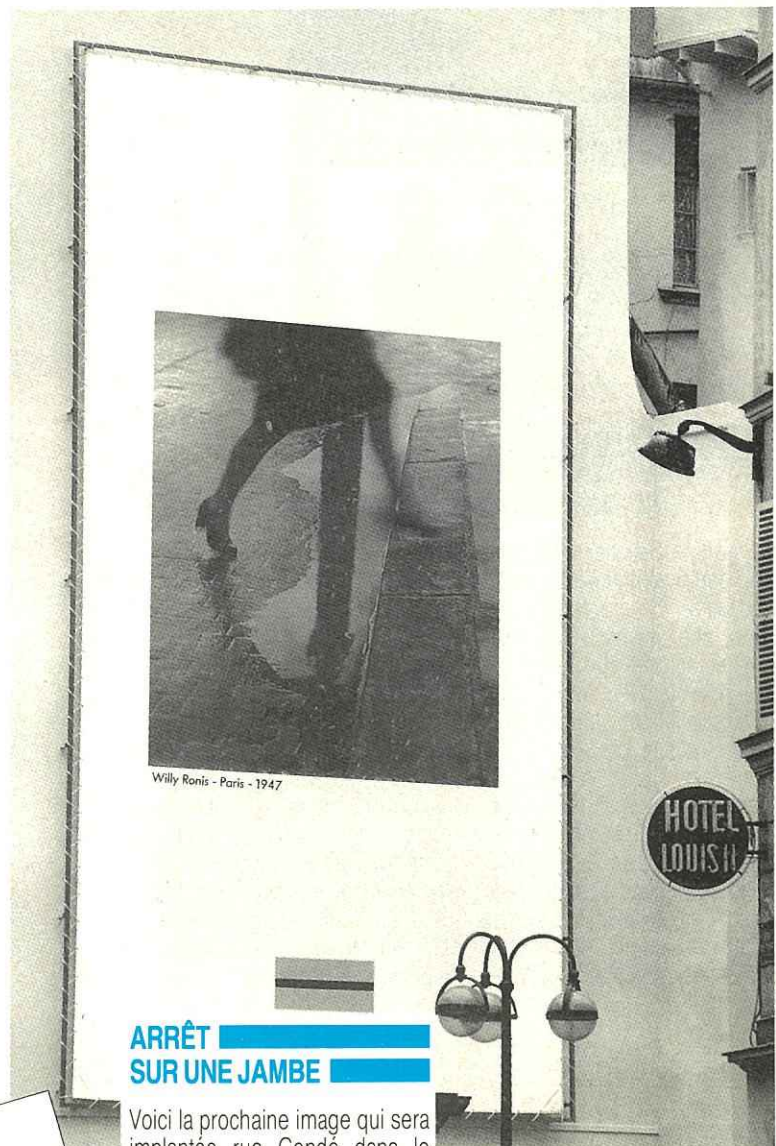
SE-CPA MARGUERITE

CONSEILLER SOCIAL

Monsieur Denys Pierre a été recruté comme Conseiller social. Placé auprès du Directeur du Personnel, il a reçu mission générale de conseil.

Il aura un rôle de «veille et d'écoute», en vue notamment d'analyser les attentes du personnel; il devra faciliter le dialogue avec les représentants syndicaux et les divers niveaux hiérarchiques dans les différents secteurs de l'entreprise; il participera à l'élaboration des stratégies sociales de la RATP (notamment dans le domaine de la formation) et veillera à son lien avec la planification d'entreprise. Issu de Sciences-Po, D. Pierre a commencé sa carrière dans les années 60 dans les réformes de l'agriculture au Centre National des Jeunes Agriculteurs. Il a été également chargé de mission au Commissariat du Plan avant d'entamer une carrière dans le secteur privé. Il est depuis peu Consultant et Animateur de formation. A ce titre, il a déjà travaillé pour le réseau routier.

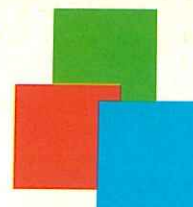
Une de ses premières visites, pour évoquer la réalité sociale de l'entreprise, a guidé ses pas à Entre les lignes. Il résume sa carrière et son arrivée à la RATP comme «une recherche permanente de l'innovation sociale et économique» et considère «que le travail doit s'effectuer sur le terrain et que, dans le domaine social, il n'est pas de solution qui ne mérite discussion ou qui aille de soi».



Willy Ronis - Paris - 1947

ARRÊT SUR UNE JAMBE

Voici la prochaine image qui sera implantée rue Condé dans le cadre d'Arrêt sur image. Elle se nomme «Hiver 1947, vers midi, un jour de pluie, Place Vendôme», et a été réalisée par Willy Ronis. C'est le cinquième cliché affiché par la RATP à cet emplacement.

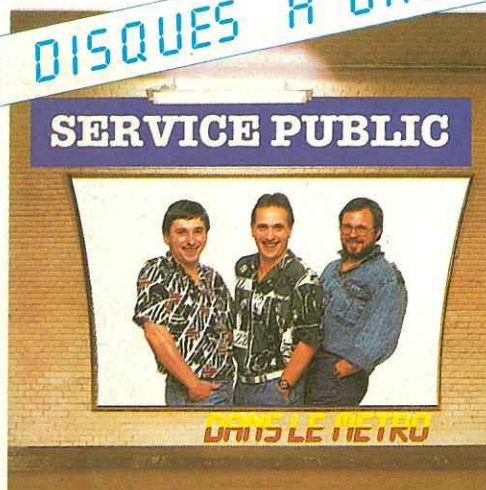


RÉFLECTION

Vous avez probablement vu cette affiche réfléchissante sur les quais du métro. Elle nous a furieusement rappelé cet encart, qui voulait renvoyer au lecteur sa propre image, dans le numéro 100 d'ELL, en mars... 1987. Le temps de la réflexion, quoi...

Pour garder bonne allure
Observer un temps d'arrêt.

120 DISQUES A GAGNER



ET DE TROIS

Le groupe Service Public vient de « sortir » son troisième disque 45 tours. Au programme « Ça ira », une chanson d'actualité déjà enregistrée sur disque souple pour le Noël du C.E., et « Dans le Métro », une chanson tendre écrite par Bruno Brel (neveu du Grand). A côté de ce disque (distribué par Adès, FNAC et disquaires) l'équipe prépare la fête de la musique 89 dans les grandes dimensions. Ce 21 juin, ils devraient chanter leur « Ça ira » à midi aux Grands-Augustins, à 15 heures à Auber, et le soir dans un lieu à déterminer, avec 1 789 enfants comme chorale. Pour fêter tout cela, ELL, Service Public et les éditions Adès, vous proposent de tester votre sagacité: **dans quelle station a été prise la photo de pochette?** Les 20 premières bonnes réponses gagneront 5 disques 45 tours. Si vous ne trouvez que la ligne, les 20 premiers gagneront la pochette et son contenu. Réponse jusqu'au 10 juillet à Entre les lignes RATP, R10, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

SEC-CPA MARGUERITE

LES CHANGEMENTS FONT LE QUOTIDIEN.

Le quotidien est fait de changements, dehors, dedans.
Reflet de l'un, reflet de l'autre, pour une seule image, une seule mise en scène: la ville.
Chaque jour la ville se fait ville.
Chaque jour la RATP réfléchit la ville au quotidien.



COMMÉMORATION

En cette année de toutes les naissances (Révolution Française (200), Charlot, Hitler, Tour Eiffel, commémoration du 1^{er} Mai (100), une lectrice nous adresse cette « flamme commémorative » empreinte de nostalgie au point d'être toujours en vigueur 6 ans après. La flamme des vieux métros ne s'éteint jamais...



RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
53 TER QUAI DES GRANDS AUGUSTINS 75271 PARIS CEDEX 06

11 avril 1983
les vieux métros s'en vont...
RATP



NOMINATIONS

— Au premier mai, Monsieur Jacques Rouy a été nommé Directeur, Conseiller du Directeur Général et du Secrétaire Général.

— A cette même date, Monsieur Roger Baudot, Chef du service Administration et Réglementation, est nommé Adjoint au Directeur du Personnel.

ATTENTION LES YEUX

Sous ce titre convivial, un film pour illustrer les campagnes de prévention des accidents ou maladies professionnelles de la vue réalisé à l'initiative des CHSCT. Il sera présenté au Festival du film d'entreprise de Biarritz, en juin. Les services peuvent s'en procurer une copie Umatic ou VHS (tél. 5.59.63).



MARIANNE ET PATRICK

Elle n'existait pas en 1789, mais la peinture de Marianne sur fond de tickets peut passer pour un hommage intemporel. Ce travail est celui de Patrick Sebbon, agent d'accueil à la gare de Luxembourg. Il a 27 ans et il peint en détournant des supports: cartes de crédit ou de téléphone, tickets divers.

MA NON TROPPO

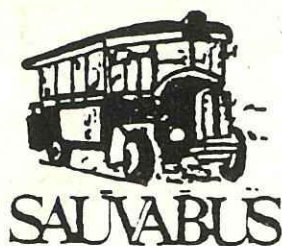
Il y a, dans les couloirs du métro, de vrais musiciens qui viennent, avec autorisation, faire leurs gammes ou tester leurs exécutions (surtout à Concorde...). Une trentaine d'entre eux se sont regroupés pour fonder un Orchestre Symphonique du Métro de Paris. Ils ont donné leur premier concert à Auber le 14 mai.



ESCALA-TORTUE

Monsieur Maurice Bodin, retraité de la Régie, nous écrit: « Vos théories ne sont pas en accord avec la pratique, à mon avis. (...) » Il met d'abord en cause la plupart des conséquences de la modernisation technologique (diminution du nombre d'agents de station, des agents des trains, etc.), puis enchaîne: « j'habite le 19^e, près de la Place des Fêtes, station élevée de Paris. Or, il y a près de deux ans que les services des ateliers de la Régie ne sont pas encore parvenus à faire fonctionner les escalators. Sincèrement, en combien de temps un service privé aurait résolu ce problème? Mettons en étant large, trois mois. D'autant que les escaliers ne sont pas changés, ils sont anciens et restent anciens, où est le progrès? (...) Je m'adresse à vous pour que vous apportiez moins de complaisance à votre publication. Il est évident que je ne vous rends pas responsable de cet état de choses, mais vous avez des rédacteurs qui pourraient voir et informer en proposant des suggestions au lieu de satisfecit ».

La réponse que nous lui avons adressée, le remercie de ne pas nous rendre responsable des dysfonctionnements qu'il perçoit, et précise deux choses. Les journalistes d'ELL s'efforcent de décrire des faits et de faire réagir les gens qu'ils concernent. C'est leur rôle et c'est votre droit de juger les appréciations des intéressés trop optimistes. Par contre, s'agissant d'un mensuel, le journal ne peut faire l'inventaire des pannes en tous genres. Nous ne nous permettons pas non plus d'estimer « en combien de temps un service privé aurait résolu ce problème ». « Pour la station Place des Fêtes que vous évoquez, il y a eu de réelles difficultés, nous a-t-on dit, qui ont duré un peu plus d'un an — et non deux. Le service chargé des escaliers mécaniques du métro a rencontré des difficultés qu'il n'attendait pas: après avoir changé les chaînes de traction et réalisé un entretien, ces escaliers — âgés de 50 ans — sont retombés en panne successivement pour d'autres raisons. Personne n'est resté à regarder sans rien faire mais, à l'inverse, personne n'attendait ces pannes pour avoir une charge de travail. A l'heure où vous écriviez, un escalier avait été remis en service, et les techniciens estimaient pouvoir remettre le second en exploitation dès la fin mai. Votre autre question porte sur le temps qu'aurait mis une entreprise privée: nous vous laissons, à la lumière de ces renseignements, évoquer la question sur place avec l'équipe de réparation, en tant qu'ancien collègue ».



SAUVABUS

« La ballade des gens heureux » est le titre retenu par l'association Sauvabus pour sa prochaine balade, le 18 juin 1989. Au programme, visite au musée des transports de Pithiviers, voyage sur train à vapeur à voie étroite. Voyage en bus, de Paris. Participation 145 francs, collations possibles, en sus. Sauvabus, 45.90.64.87

D1: TOUCHÉ

Suite au protocole d'accord du 6 décembre 88, diverses mesures de formation et de nomination concernent la sous-filière D1 (ouvriers entretien ateliers-dépôts). Pour les non qualifiés, 28 possibilités de nomination au niveau 5 et 139 possibilités de nominations supplémentaires (50 E3, 36 E3M, 53 E4/E4M). Pour les qualifiés, ouverture du niveau 7 bis confirmée au titre de départ pour les OQS HC, instituée sans limitation de nombre après 27 ans de service et 2 ans de grade pour les autres agents de niveau 7 (40 agents en 89). 200 possibilités de nominations supplémentaires (99 E7 et E7 bis, 101 E8 et 9). Information flash, 24 avril.



CAP AU LARGE

Profitez de l'été pour partir en croisière avec le Navi-Club RATP. Deux formules vous sont proposées:

- le week-end (3 jours) en Manche ou en Atlantique,
 - la croisière d'une semaine en Manche ou en Méditerranée.
- Tarifs indicatifs pour les agents RATP: 200 F par jour en week-end, 1 300 F pour la croisière d'une semaine (frais de bord - nourriture - non compris).

Renseignements et inscriptions auprès de:

- M. Hochet - TE/Bourg-la-Reine - tél.: 88219
- B. Finot - ST/Bercy - tél.: 20020
- D. Fouchy - JD/Bercy - tél.: 23341.

ALLO! ELL ?

« Allo, Entre les lignes, je ne reçois plus le journal! ». En cas de problème, retraité ou actif, voici la procédure à suivre, que vous ayez ou non changé d'adresse récemment:

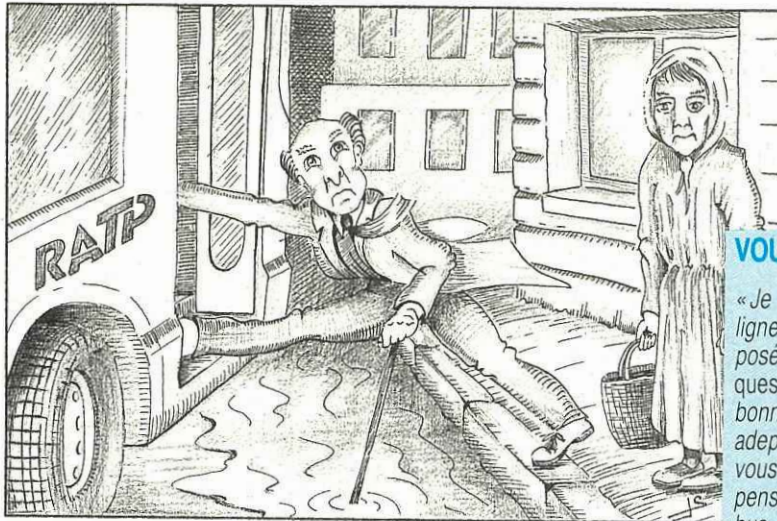
— pour les agents en activité: adressez-vous à votre secrétariat/gestion afin qu'il vérifie vos bonnes coordonnées auprès de l'informatique (mo. 18);

— pour les retraités, c'est au service des pensions que vous devez vous adresser.

Seuls ces organismes sont autorisés à intervenir sur les fichiers, et c'est heureux puisqu'il s'agit des fichiers paye et pension!

64444... EN CHIFFRES

De 50 à 1 000 appels par jour! La fourchette d'audience du Journal Téléphoné d'Entre les Lignes a les dents écartées de l'actualité... En moyenne, de 53 appels quotidiens (sur 7 jours) en mai 87, le Journal Téléphoné est arrivé à 152 en avril 89. L'actualité, c'étaient les grèves de l'hiver (jusqu'à 1 000 appels) comme l'accident de Fontenay (400). Évidemment les dimanches font chuter la moyenne. Si l'audience a triplé, les résultats varient selon les catégories. 31% des cadres et 19% des agents de maîtrise utilisent souvent ou de temps en temps cette source d'information. 26% des agents de station le citent parmi les moyens d'information qu'ils utilisent. Mais 54% des machinistes ne connaissent pas son existence. L'indice de satisfaction, 76% des utilisateurs trouvent les informations satisfaisantes (contre 17), 69% les trouvent objectives (contre 19) mais 42% trouvent que la fréquence de renouvellement des messages (2 par semaine hors urgence) n'est pas satisfaisante (contre 36% de satisfaits). Évidemment, il serait plus facile de mémoriser une heure quotidienne d'appel. Entre temps, pour y penser, faites donc un nœud à votre oreille.



l'arrêt au trottoir

VOUS ÊTES COMME ÇA

« Je reçois régulièrement votre revue «entre les lignes» que je trouve très dynamique, aérée et composée de rubriques intéressantes », nous écrit Jacques Simonneaux, machiniste à Montrouge. « Votre bonne humeur m'a charmé car je suis moi-même un adepte du bien-être, de l'image et de la forme. Je vous propose quelques dessins que j'ai crayonnés en pensant au symbole et aux conditions de transport en bus. Bien entendu, cela n'illustre que certaines facettes de mon vécu de machiniste (...). »
Entre temps, voilà une facette de son talent de machiniste-crayonneur.



PHOTO JIEM

DÉMOCRATIQUES

De nouvelles portes ont été installées à l'immeuble des Grands-Augustins. Elles sont automatiques mais lentes, au point qu'il faut sérieusement ralentir (aussi bien à l'entrée qu'à la sortie!). De plus, le jeu des nouveaux sas en a surpris plus d'un : au nombre des écrasements de nez, plusieurs employés mais aussi un Directeur. Bicentenaire oblige, la guillotine n'épargne personne.

CIRCUS...

« Pan sur le bec » nous écrit Bernard Hernandez de ST/DLT. Dans nos poissons d'avril, nous avons évoqué « Trafalgar station », qui « n'existe pas. Trafalgar Square est desservi par Oxford Circus ou Piccadilly Circus ». O.K., nous faisons amende honorable sans essayer de faire passer cette erreur avec le plat à poissons. Fort de cet avantage, notre correspondant ajoute « et ce n'est pas Wellington qui gagna Trafalgar mais Nelson, dont la statue est située à... Trafalgar square ». Là, nous nous défendons ; nous écrivions que, pour sous-titrer la station Cambronne du nom de Wellington, il faudrait un geste anglais, comme débaptiser Trafalgar station. Pas de rapport, pour nous, entre Wellington et Trafalgar. Par contre il y en avait un entre Cambronne et Wellington, outre leurs échanges verbaux historiques et vigoureux, c'est qu'ils sont morts très vieux, beaucoup plus tard. Nelson, ce récidiviste qui avait déjà coulé des bateaux français à Aboukir, n'a au contraire pas survécu à sa victoire de Trafalgar.

DROIT DE RÉPONSE

« Dans un courrier, un machiniste de la ligne 151 fait remarquer que vos photos représentant le matériel RATP sont d'une beauté idyllique. Loin de moi l'idée de polémiquer mais, tout de même, en vertu du droit de réponse, je me crois autorisé à contester sa description finale qui se situe à l'opposé de ce que représentent sans doute vos photos et comme toujours, les extrêmes sont exagérés. Je conteste les termes abusifs utilisés, à savoir : des bus d'une crasse sans nom, aux postes de conduite proches de l'insalubrité (...). Nous sommes dans un secteur très sensible et je reconnais bien volontiers que nos bus sont couverts de graffiti mais, cela étant admis, les voitures passent chaque soir à la station d'aspiration, y compris au niveau du poste de conduite. De plus, le poste de conduite est le poste de travail du machiniste et de lui seul, et il y aurait beaucoup à dire dans certains cas sur son aspect à la rendrée au dépôt... Je crois qu'en toute chose restons modéré...
M. Thoulé, chef d'établissement, Pavillons.

Au sommaire du numéro 123

- La station de métro : un espace à « re » conquérir.
- T.V.M. : querelle pour un « espace vital ».
- Téléphone : le standard en touche ?
- Ouvriers : les M.O.F. de FR.
- Festivités du Bicentaire

S O M M A I R E

4

LE MÉTIER VIVANT

14 nouveaux «meilleurs ouvriers de France» en 89. Quelle signification aujourd'hui ?

6

TICK'ÉPARGNE

6 mois après son lancement, le Plan d'épargne d'entreprise démarre lentement

7

CHAMPIONNET DANS SES NOUVEAUX MURS

Après 7 ans de travaux, le point sur le nouveau site de Championnet



10

SUPER A LA CAISSE

La première suggestion du personnel primée dans un service administratif, à la CCAS

12

SACEM S'ALIGNE

Depuis le 29 mai, les trains peuvent se succéder à un intervalle de deux minutes sur le tronçon central de la ligne A du RER. C'est toute une histoire qu'ELL vous rappelle



18

LES BOÎTES SE FONT LA VALISE

Les traditionnelles «boîtes à finance» cèdent la place à des valises modernes: une question de commodité et aussi de sécurité



20

FORMATION POUR GUIDE

Les machinistes qui assurent les excursions du Service touristique de la RATP reçoivent une formation spéciale: histoire, géographie, architecture

22

ACTU'ELL

Nouv'ELL, Telqu'ELL, Vous et ELL, les trois rubriques qui vous livrent en bref ou en photographies l'actualité du mois. Ce mois-ci, des livres et des disques à gagner.



COUVERTURE :

Dumax

ENTRE les lignes

N° 122 JUIN 1989 JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA RATP

Rédaction: 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél.: 40.46.43.52 — Directeur de la publication: Jacques Barrau de Lorde. Rédacteur en chef: Christian Châumereuil. Adjoint: Jacques Marion. Rédacteurs: Pascal Bègue, Simone Feignier. Rédacteurs associés: Sylvie Frécharde-Cassanis, Jean Tricoire — 6 44 44/Journal Téléphoné: Pascal Bègue. Photographies: N-Audiovisuel. Centre de production audiovisuel RATP — Concept et réalisation: MCL - 27, Avenue Trudaine - 75009 Paris - Tél.: 48.78.40.41 — Photocomposition: Cinq off Sept — Photogravure: Jatte-Color — Imprimerie: Avenir Graphique — N° ADEP 1791 — Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF.