

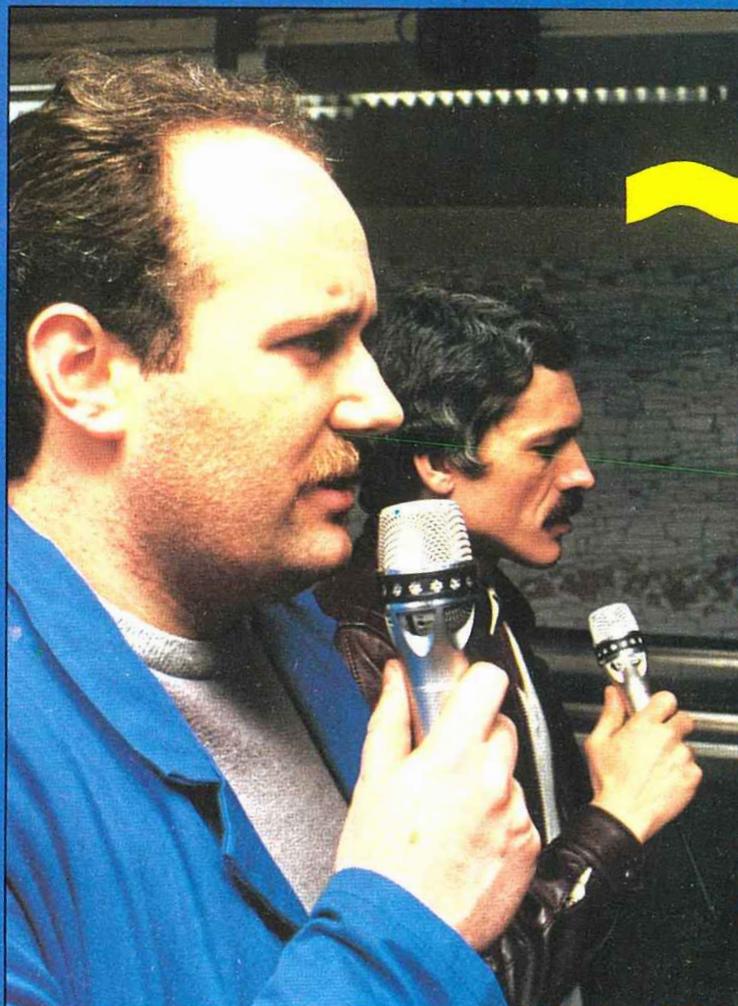
ENTRE

les lignes

RATP



LA REGIE AU FEMININ PLURIELLES
SITU • L'ATELIER DE BOBIGNY

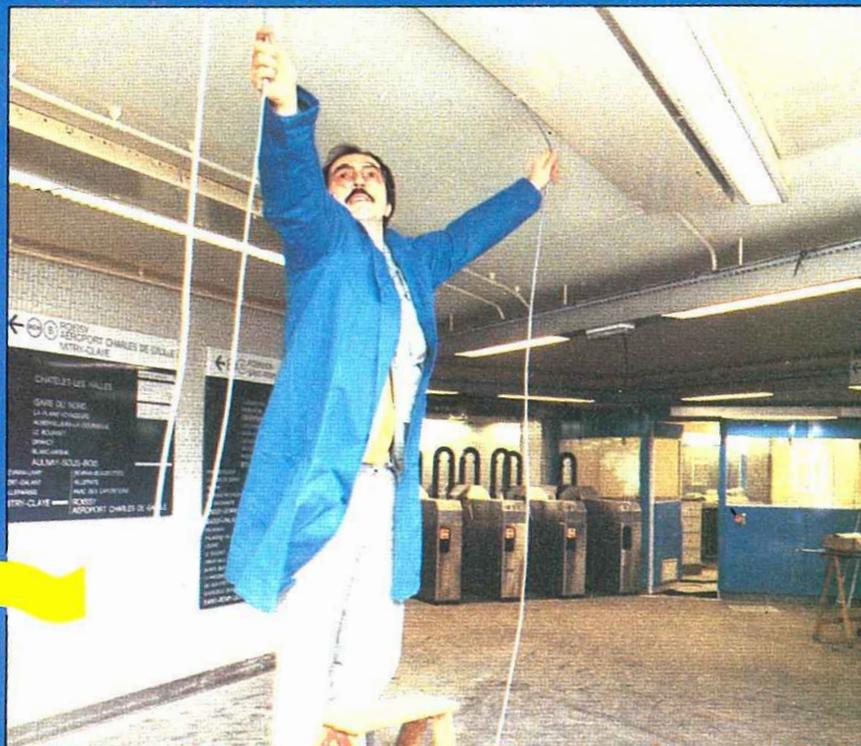


Photos RAFP-Marguerite

LE SON D'UNE INAUGURATION

Les officiels, les discours, la cohorte des invités : l'inauguration de Saint-Michel-Notre-Dame n'a pas échappé à la règle. Mais pour qu'un tel cérémonial se déroule dans les règles de l'art, il faut « avoir le son ». Des dizaines de micros et de haut-parleurs, 1500 mètres de câbles, près de 500 heures de travail : voilà le bilan « Saint-Michel » dressé par l'équipe « électro-acoustique » de ST-ERT.

Préparation d'une inauguration ou d'une animation, dépannage d'une installation de sonorisation, les 12 agents de l'équipe « électro-acoustique » vivent souvent le micro à la main. Et pourtant, ils ne se prennent pas pour des vedettes !



REFLEX



SOMMAIRE

Magazine

4

Bobigny : un atelier plein de valeur. Le nouvel atelier d'entretien de la ligne 5 a été conçu en utilisant une méthode originale.

6

SITU dépasse les bornes. Une soixantaine de bornes SITU seront bientôt installées à Paris et en banlieue.

7

Autrement Bus : un autre réseau. Le futur réseau d'autobus du secteur pilote joue la carte de la simplicité et de la commodité.

10

La Régie au féminin plurielles. Enquêtes, reportages, interviews, portraits essaieront pendant nos trois numéros de printemps de vous faire rencontrer les femmes qui travaillent à la Régie. Les évidences en prennent parfois pour leur matricule.

15

Ce qu'en pensent les autres. Quelques réactions d'agents de station sur le service commercial.

18

Enquête d'information. L'avis des voyageurs sur deux nouveaux systèmes d'information au point d'arrêt des autobus.

20

L'habillage fait main. Sur papier ou à l'écran du micro-ordinateur, l'habillage des horaires d'autobus c'est toujours un savoir-faire.

Actualités

22

ACTU'ELL Les infos du mois : des nouvelles, des photos insolites, des indiscretions...

ENTRE LES LIGNES

N° 111
Avril 1988

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction :

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

Directeur de la publication :

Jacques Barrau de Lorde

Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil

Rédaction : Pascal Bègue, Simone Feignier,
Jacques Marion, Jean Tricoire

Photographies :

N-Audiovisuel
Centre de production audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



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

Maquette et composition :

P. Print
Imprimerie : Avenir Graphique

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les Lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Première

illustration MARC-ANDRÉ
(studio P.Print)

Dernière

(RATP-Dumax)
Le Ticket emballe le siège : à l'occasion du ravalement de l'immeuble des Grands-Augustins, l'un des dessins humoristiques utilisés pour les campagnes de pub de la Régie a été reproduit sur la bâche protégeant la façade de l'immeuble. Une initiative qui a fait grincer quelques dents, en particulier celles des automobilistes coincés dans les embouteillages.
(A suivre).



informez-vous
journal téléphonique
644 44

informez-mous
pour ACTU'ELL
J. MARION
tél : 64 132
pour le 644 44
P. BEGUE
tél : 64 352

UN ATELIER PLEIN DE VALEUR

BOBIGNY

Depuis quelques jours, l'entretien des trains de la ligne 5 est assuré par l'atelier de Bobigny. La mise en service de ce nouvel atelier met un point final à un plan de modernisation, engagé depuis dix ans.

Le 16 à Italie, le 18 à Bobigny. L'atelier d'entretien de la ligne 5 a profité d'un banal dimanche d'avril pour changer de terminus. Commencés en 1986, les travaux auront duré deux ans, sans rencontrer de véritables difficultés techniques, hormis quelques problèmes liés à la nature « spongieuse » des sols. Et pourtant, on n'a pas fini d'entendre parler de la construction de Bobigny ! Pour les uns, c'est un exemple de « ce qu'il faudrait faire », mais pour les autres c'est l'exemple « des choses à éviter ». Des points de vue différents qui varient suivant que l'on appartient au service « constructeur » ou au service « exploitant ».

1977 : la Régie est en plein boum. Le RER traverse Paris, les premières voitures de métro blanc (MF 77) arrivent sur la ligne 13, le métro progresse en banlieue. Mais en coulisse, les ateliers d'entretien du réseau ferré sortent à peine de l'ère du Spague. Là aussi, un bon coup de neuf s'impose. Un vaste programme d'équipement et de modernisation est lancé. Quelques mois plus tard, l'atelier d'entretien de Javel, sur la ligne 8, ferme ses portes. Il doit être entièrement reconstruit. Ensuite, c'est au tour de l'atelier de Charonne, sur la ligne 2. Quand le prolongement de la ligne 5 à Bobigny est décidé, des terrains sont réservés le long du canal de l'Ourcq afin de réaliser un faisceau de garage et un nouvel atelier d'entretien. Italie, qui assure alors conjointement l'entretien des rames de la 5 et de la 6, s'avère à terme trop exigü pour faire face aux besoins.

1981 : les études sur l'atelier de Bobigny sont en cours. Mais le programme de modernisation des ateliers pèse lourd. Alors, tant au Ferré qu'aux Travaux neufs, on décide d'être moins directif et d'organiser auprès des entreprises un concours d'idées sur la conception et la construction de l'atelier de Bobigny. Postulat de base : en laissant à chaque entreprise le choix des techniques à mettre en œuvre, on risque de voir apparaître des solutions plus intéressantes ou moins chères que celles employées habituellement à la Régie.

1984 : les différents projets sont passés au crible. Durant l'été, le lauréat du concours est désigné. Il s'agit d'un groupement comprenant un cabinet d'architectes, un bureau d'ingénierie industrielle des Charbonnages de France et la société Campenon-Bernard, un des leaders du secteur des bâtiments et des travaux publics.

1985 : la ligne 5 met le cap sur Bobigny et le marché de l'atelier est approuvé officiellement. Les équipes de FR* et de NB** décorifient le projet gagnant pour analyser la valeur technique et le coût financier des solutions proposées. Mais une telle démarche demande beaucoup de temps. Les semaines passent ! Et il faut lancer les travaux afin de respecter le calendrier de construction.



Septembre 1986 : Bobigny sort de terre.

1986/1987 : la construction de l'atelier suit son bonhomme de chemin. Mais la sérénité du chantier cache l'effervescence qui règne à NB et à FR. Chaque semaine apporte son lot de surprises. De l'emplacement des prises électriques à la disposition des locaux annexes : les problèmes de détail non résolus surgissent les uns après les autres. Mis dans le coup tardivement, les services techniques demandent à ce que l'on « n'oublie pas » de respecter toutes les habitudes en matière de maintenance à la Régie. A la difficulté d'innover s'ajoute l'incertitude sur l'avenir. « Tramway or not tramway ? ». La décision d'entretenir à Bobigny les tramways de la future rocade Saint-Denis-Bobigny est prise depuis longtemps. Mais les aléas du projet puis l'éventualité d'un abandon pur et simple amènent les responsables de FR à s'interroger sur l'ampleur des « mesures conservatoires » à prévoir. Au cas où...

1988 : Bobigny ouvre. Les délais ont été tenus et l'enveloppe financière respectée. Globalement, la construction aura coûté un peu plus de 88 millions de F. Dans les services, c'est l'heure du bilan, opération d'autant plus délicate que le tramway est venu complètement brouiller les cartes. Côté FR, on reste dubitatif. « Bobigny n'a rien de fondamentalement novateur par rapport aux autres ateliers du service ». « On a l'impression d'avoir plus apporté que cela nous a finalement rapporté ». Côté NB, l'analyse est un peu différente. « Avoir procédé par concours, et non par appel d'offre direct, a permis d'économiser 10 % du coût global de l'atelier ». « Tenter une expérience de ce type sur un atelier du métro, ça n'a rien d'extraordinaire. Au Japon ou aux Etats-Unis, les plus grosses réalisations industrielles passent ainsi au crible ». « L'analyse de la valeur, c'est aussi

un état d'esprit ».

Quoi d'étonnant à ce que l'état d'esprit d'un service « constructeur » diffère de l'état d'esprit d'un service « exploitant ». L'un doit optimiser « ses réalisations », l'autre doit optimiser « son fonctionnement ». L'un va chercher à proposer « l'indispensable » pour réduire au minimum les coûts de réalisation. L'autre va chercher à disposer du « nécessaire » pour éviter d'être ensuite coincé dans son fonctionnement.

« Nécessaire » ? « Indispensable » ! En 1900, les stations de la première ligne de métro furent construites avec des quais de 70 mètres de long alors que les rames de l'époque ne mesuraient guère plus de 30 mètres. Etait-ce seulement « indispensable » ou plutôt « nécessaire » ?

Loin de ce débat théorique, la cinquantaine d'agents d'entretien de la ligne 5 ont quitté Italie pour Bobigny. Avec le sourire, puisque beaucoup d'entre eux gagnent en temps de transport. Pourtant au fil des mois et des années, ce sont eux qui vont trancher la discussion. Bobigny se verra-t-il affublé du label « bon atelier » ? Pas difficile de le savoir. Il suffira alors de comptabiliser les demandes de mutation.

Christian CHAUMEREUIL

* Service du matériel roulant à la direction du réseau ferré.

** Service des bâtiments à la direction des projets et des infrastructures.

Trois questions à Georges Raynaud, directeur des projets et des infrastructures

Bobigny est le premier établissement industriel de la Régie réalisé avec la méthode dite de « l'analyse de la valeur ». En quoi cela représente-t-il une innovation par rapport aux méthodes traditionnelles ?

Bobigny n'est pas seulement le premier établissement Régie conçu grâce à l'analyse de la valeur, c'est aussi l'un des rares exemples en France d'application de cette méthode dans un bâtiment industriel. L'analyse de la valeur a été mise au point aux Etats-Unis pour faciliter la conception des équipements électro-mécaniques. Elle a été ensuite utilisée pour la conception des ponts, des autoroutes. Aujourd'hui, on l'emploie pour étudier des usines, des chaînes de montage... Sans entrer dans le détail, l'analyse de la valeur comporte trois étapes. Dans un premier temps, on fait la liste de l'ensemble des fonctions auxquelles doit répondre l'équipement à construire. Ensuite, on évalue l'importance et le prix de revient unitaire de chacune de ces fonctions. On constate souvent que des fonctions classées « secondaires » reviennent plus chères que certaines fonctions « primordiales ». On choisit alors de maintenir ces fonctions ou de rechercher des solutions alternatives. Dans le cas d'un atelier métro, l'analyse de la valeur ne vise pas à remettre en cause le calendrier, ni les règles

d'entretien du matériel roulant. En revanche, grâce à l'analyse de la valeur, on peut savoir si les solutions retenues pour l'organisation et l'agencement du futur atelier correspondent à un optimum coûts/performances. C'est donc un outil d'aide à la conception et à la décision, rien d'autre.

Intérieurement, Bobigny ressemble beaucoup aux autres ateliers du ferré. Extérieurement, en revanche, l'architecture fait preuve de beaucoup d'originalité. L'innovation ne porterait-elle que sur le bâtiment ?

La qualité architecturale du bâtiment est sans doute ce qu'il y a de plus visible pour un profane. C'est une conséquence directe de la méthode choisie pour mener les études sur Bobigny. Nous avons exigé la présence d'architectes dans les groupements candidats. Un bâtiment industriel forme un tout. Nous avons d'ailleurs passé un marché forfaitaire global, avec une clause de bonus/malus au cas où le montant définitif des dépenses n'atteindrait pas ou dépasserait l'objectif de coût fixé dans le marché. Maintenant, grâce à l'analyse de la valeur, nous sommes également parvenus à un meilleur agencement des surfaces de travail. Par rapport

à un atelier comme Charonne, cela représente un gain de 6% sur la superficie totale du bâtiment. Cette innovation n'est pas visible, mais elle a d'indéniables répercussions sur le prix de revient du gros œuvre.

Envisagez-vous d'utiliser l'analyse de la valeur pour d'autres réalisations, des dépôts d'autobus par exemple ?

En ce qui concerne les ateliers métro, la question ne se pose plus puisque Bobigny était le dernier atelier à construire. De toute façon, nous n'aurions aucune raison de refaire une analyse de la valeur sur un atelier du même genre ; autant utiliser d'emblée les solutions mises au point à Bobigny. Côté bus, nous avons lancé l'année dernière un concours d'idées pour la conception du dépôt d'Aubervilliers (voir Actualités p. 26). En fait, l'objectif était d'élaborer un nouveau projet « type » pour les futurs dépôts. Après un examen détaillé des résultats du concours, nous n'avons rien trouvé de vraiment concluant. Cela nous a alors incité, avec nos collègues du réseau routier, à concevoir un projet comme si nous devions ensuite le soumettre au concours. Après analyse, il s'est révélé de loin le plus satisfaisant. C'est une démarche qui dépasse le cadre de l'analyse de la valeur, mais elle est symptomatique de l'état d'esprit qui finit par se créer.



RATP-N-Audiovisuel

Bobigny vu de haut !



RATP-N-Audiovisuel

Mars 1988 : l'atelier attend les premiers trains de la ligne 5.

Bobigny carte d'identité

Le nouvel atelier de Bobigny assure l'entretien des 55 trains MF 67 de la ligne 5 (Place d'Italie-Bobigny-Préfecture). Le bâtiment proprement dit comporte six voies sur fosse et deux voies pour les réparations accidentelles. Ultérieurement, un tour en fosse au défilé sera réalisé le long du hall d'entretien.

L'emplacement d'éventuelles voies de garage pour les tramways de la future liaison Saint-Denis-Bobigny a été prévu. Tant que le nombre des tramways ne dépassera pas la vingtaine, l'entretien sera assuré dans l'atelier métro (sur l'une des voies sur fosse et sur l'une des deux voies servant aux réparations accidentelles). Au-delà de ce nombre, un atelier d'entretien spécifique pourrait être réalisé. Une voie de contournement de l'atelier, d'un rayon minimal de 30 mètres, a été installée. Elle permettra le passage des tramways sur le tour en fosse.

L'ensemble des installations de Bobigny (métro et tramway) couvre près de 4 hectares et demi. Un bassin de rétention des eaux de pluie a, par ailleurs, été aménagé. En cas d'orage, cela devrait éviter un engorgement des égouts du quartier et toutes les conséquences fâcheuses qui pourraient en résulter.

SITU DEPASSE LES BORNES



Après l'expérimentation des neuf premières bornes Situ* et l'accueil favorable du public, ce nouveau système d'information va se développer en région parisienne.



A partir de septembre 1984, 9 bornes Situ sont implantées à Paris, 5 en souterrain et 4 en surface. Il s'agit alors d'explorer toutes les possibilités de cet indicateur électronique d'itinéraires destiné à renseigner le voyageur sur son problème de déplacement. Celui-ci pose la question : « je veux aller à tel endroit et je souhaite choisir mon mode de déplacement ; comment dois-je faire ? » Situ répond sur l'écran et délivre un ticket.

L'accueil du public a été extrêmement favorable, en raison probablement de l'aspect à la fois pratique et ludique de ce nouvel instrument d'information. Il fut donc décidé de multiplier les bornes d'appel. Sur les 100 prévues, une soixantaine ont pu être livrées en février 1987. Depuis plus d'un an elles sont stockées faute de pouvoir être installées à cause d'un manque d'autorisation de la Commission du mobilier urbain. Motif : les bornes doivent être plus discrètes.

En mai 1987, la RATP ayant comme il se doit obtempéré, le problème se débloque et après les dernières mises au point avec la Direction de la Voirie, l'implantation va pouvoir débiter.

Le programme prévoit l'installation, entre le 15 avril et le 15 juin, de 29 bornes sur la voirie de Paris et de 9 dans les gares SNCF. Les 24 restantes seront installées sur le territoire des communes limitrophes à Paris, sur celui des communes composant le « secteur pilote » (à partir du 1^{er} octobre), dans les aéroports et dans quelques sites privés comme La Villette par exemple. Il faut préciser que les concepteurs de ce nouvel instrument ont pour objectif sa généralisation géographique pour l'horizon 92, mais aussi l'extension du contenu du catalogue des adresses en y incluant celles des divers pôles d'activités de la région (grandes surfaces, cinémas, musées, équipements sportifs, etc.).

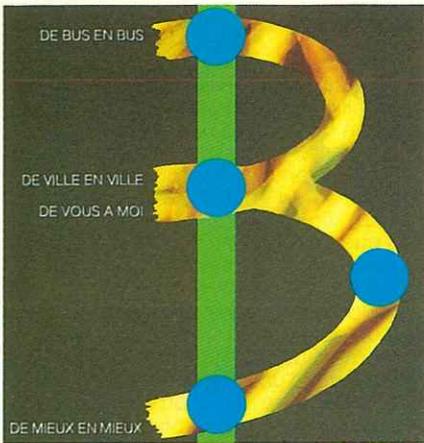
Les responsables du projet attendent aussi beaucoup de l'introduction de Situ sur minitel (voir ELL n° 110).

Jean TRICOIRE

* Situ : Système d'Information sur les Transports Urbains.



RATP-CPA



AUTREMENTBUS

UN AUTRE RESEAU

Fin mars, les grandes lignes du projet de restructuration du réseau d'autobus dans les cinq communes pilotes des Hauts de Seine ont été présentées au Syndicat des Transports Parisiens. Ce projet est un des éléments de l'opération Autrement bus, dont l'objectif final est un gain de trafic de 8 % en deux ans sur les onze lignes du secteur pilote. Mais pour y arriver, il ne suffit pas de changer le tracé des lignes sur un plan. De nombreux aménagements sont nécessaires sur le terrain. C'est pourquoi l'opération Autrement Bus ne pourra pas réellement démarrer avant l'automne.

Autrement bus, il y aura bientôt huit mois que l'on en parle dans la Régie. Et encore! Sous des appellations diverses (« Secteur test », « Secteur pilote », « Fonction commerciale locale... »), les racines du projet sont nettement plus anciennes. Avec la présentation au STP (Syndicat des Transports Parisiens) des grandes lignes du projet de restructuration, Autrement bus vient d'accomplir un sérieux pas dans la voie de la concrétisation sur le terrain.

Maintenant si, sur le terrain, vous parlez « bus » avec un banlieusard, vous ne manquerez pas de vous entendre dire « c'est compliqué », « c'est pas pratique », « on sait jamais où ça passe ni quand ça passe ». Là-dessus, les habitants des cinq communes pilotes sont assez unanimes (voir les encadrés).

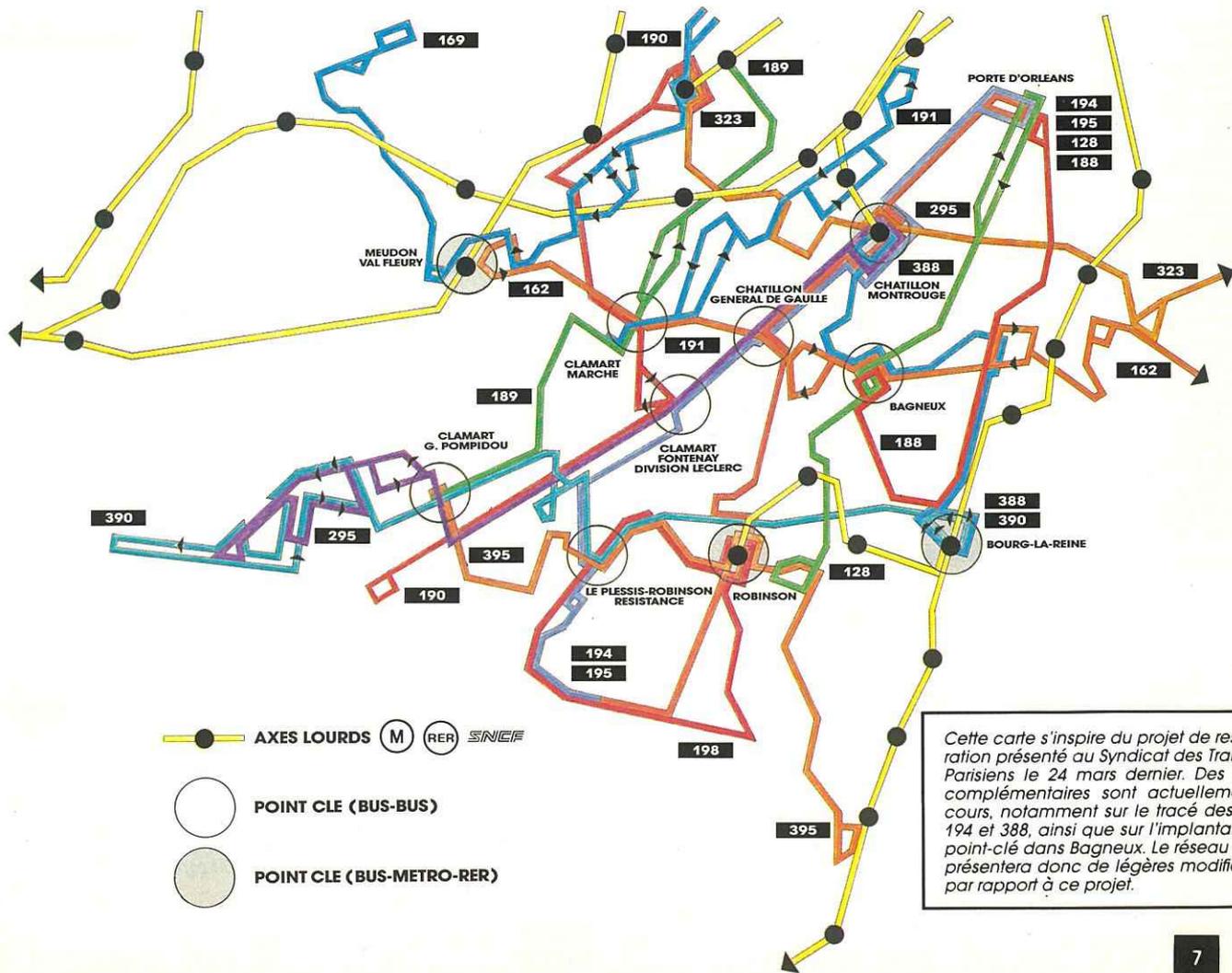
Bagneux, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Le Plessis-Robinson, cinq com-

munes « comme les autres », très caractéristiques de la banlieue parisienne. Avec plus de 160 000 habitants, c'est l'équivalent de métropoles régionales comme Metz ou Limoges. Onze lignes d'autobus assurent la desserte interne de ce secteur. Enfin, plusieurs gares (Clamart, Meudon, Robinson, Bagneux, Fontenay-aux-Roses) et le terminus de la ligne 13 (Châtillon-Montrouge) assurent en périphérie du secteur des correspondances avec les « modes lourds » (train, RER, métro).

Ces cinq communes sont les communes pilotes de l'opération Autrement bus. A l'automne prochain, un réseau d'autobus « new-look » va voir le jour dans cette zone. Des lignes vont être créées, d'autres vont disparaître; certaines enfin seront modifiées. En terme technique, on appelle cela une restructuration. Ce n'est pas la première (loin de là) qui affecte le réseau d'autobus de la RATP. Les dernières restruc-

turations importantes avaient accompagné les prolongements du métro à Villejuif et à Bobigny.

La restructuration qui sera prochainement réalisée dans le cadre d'Autrement bus tente de répondre aux attentes exprimées par la clientèle des bus de banlieue. En cela, il ne s'agit pas d'une simple adaptation « technique » du réseau, mais plutôt d'une réorganisation de nature « commerciale ». Cette restructuration vise une triple objectif. Premièrement, renforcer l'intégration des différents modes de transports en commun en offrant de nouvelles possibilités de correspondance avec le train ou le RER. Deuxièmement, clarifier le réseau d'autobus en faisant disparaître les antennes qui finissent par rendre totalement incompréhensible l'architecture générale du réseau. Enfin troisièmement, organiser des points de correspondance entre les lignes de bus de manière à faciliter les déplacements entre les communes du secteur.



Cette carte s'inspire du projet de restructuration présenté au Syndicat des Transports Parisiens le 24 mars dernier. Des études complémentaires sont actuellement en cours, notamment sur le tracé des lignes 194 et 388, ainsi que sur l'implantation du point-clé dans Bagneux. Le réseau définitif présentera donc de légères modifications par rapport à ce projet.

Bien sûr, si l'on entre dans le détail des nouvelles lignes de bus, chacun pourra trouver ici ou là des choses qui ne cadrent pas très bien avec les objectifs de la réorganisation. Maintenant, qui n'a jamais été obligé d'accepter des compromis pour parvenir à concrétiser un projet ! Et puis, contrainte supplémentaire, la restructuration doit se faire à moyens constants. Sans cela, le projet n'aurait jamais obtenu l'agrément du Syndicat des Transports Parisiens.

Mais tout cela c'est de l'histoire ! Comment se présentera le nouveau réseau de bus qui desservira bientôt cinq communes pilotes des Hauts de Seine ?

La nouveauté la plus significative réside dans la création de six points clés, prévus spécialement pour faciliter les correspondances entre les lignes de bus. Des abris, une signalétique spéciale, des bornes pour renseigner les voyageurs sur les temps d'attente probables avant le passage des différents autobus, un point de vente des titres de transport, des agents RATP ou des TUC pour informer le public, l'aménagement des points clés n'est pas encore complètement arrêté. Il fait l'objet de discussions avec les communes concernées. Quatre autres points de correspondance entre les bus, le RER et le métro seront aussi aménagés dans le même esprit. C'est autour de ces dix pôles que s'articulera le nouveau réseau d'autobus du secteur.

Autre nouveauté spectaculaire, à chaque indice de ligne correspondra désormais une ligne ayant un itinéraire unique. Fini les lignes à antennes multiples qui vous obligent à scruter attentivement la girouette du bus pour savoir si c'est « le A »,

« le B » ou « le N » qui arrive à l'arrêt. Cette simplification résultera d'une transformation des itinéraires (fusion des antennes A et B du 188 par exemple) ou d'un dédoublement de la ligne, l'antenne la plus chargée conservant l'indice d'origine (cas du 190A et du 195A qui donnent naissance au 190 et au 195).

Pour remplacer les dessertes qui seront abandonnées sur certaines antennes, des lignes nouvelles verront le jour (cas du 295, Châtillon - Montrouge - Vélizy 2, qui remplace le 195B ou du 388, Châtillon - Montrouge - Gare de Bourg-la-Reine, qui se substitue au 188N) et des lignes existantes seront prolongées (cas du 189 qui reprend l'antenne 190B jusqu'à Clamart - Georges-Pompidou). Grâce à cela, des dessertes qui n'étaient effectuées qu'aux heures de pointe seront désormais assurées tout au long de la journée.

Enfin, le maillage du réseau est complété en plusieurs points : prolongement du 162 jusqu'à la gare de Meudon-Val Fleury et création d'une nouvelle ligne de rocade, le 395, entre la gare d'Antony et Clamart, en passant par Le Plessis-Robinson, la mairie de Sceaux et les quartiers est de Châtenay-Malabry.

Malgré une très sensible amélioration du service offert (450000 voitures/kilomètres supplémentaires par an), la restructuration est prévue à moyens quasiment constants (trois voitures en plus aux heures de pointe seulement). Ce résultat ne sera obtenu que si les différentes mesures visant à faciliter la circulation des bus deviennent une réalité : disparition des points noirs les plus pénalisants, installation de systèmes de

priorité aux feux sur le 128, le 194 et le 323). Rappelons qu'en 1987, 1,3% du service prévu initialement sur le réseau autobus de la RATP n'a pu être offert aux voyageurs, en raison principalement des difficultés de circulation rencontrées tant à Paris qu'en banlieue. Cela équivaut à 1,9 millions de voitures/kilomètres perdus, soit quatre fois plus que ce qui est prévu comme services supplémentaires dans le cadre de l'expérience d'Autrement bus.

Le lancement de l'opération Autrement bus, à l'automne prochain, sera accompagné de plusieurs manifestations promotionnelles et d'une importante campagne d'information en direction des habitants des cinq communes pilotes. D'ici là l'été sera mis à profit pour aménager les points clés, éliminer quelques points noirs, installer de nouveaux potelets d'arrêt (voir ELL n° 108), lancer différentes formations « commerciales » pour les agents de Fontenay et de Malakoff, préparer les premières actions pilotées par les équipes locales du routier...

Petit à petit, Autrement bus prendra sa vitesse de croisière, cap sur l'objectif des + 8 % de trafic en 1990 sur les onze lignes du secteur. Cela représente un peu plus de 7000 voyages en plus par jour, soit au moins 4000 personnes à convaincre d'utiliser le bus plus régulièrement. En cas d'échec, ceux qui contestent la faculté d'adaptation, les compétences et l'imagination de la Régie trouveraient dans les résultats d'Autrement bus des arguments de poids à l'appui de leurs thèses. En cas de réussite, la RATP aura démontré qu'elle connaît les attentes de sa clientèle et qu'elle sait imaginer les services pour y répondre. Mais en dehors de ce « bénéfice d'image » saura-t-elle ou pourra-t-elle tirer d'autres bénéfices, plus substantiels ? Que l'on soit au volant de son bus ou au volant de l'entreprise, Autrement bus apparaît donc comme un défi, mais aussi comme un révélateur de ce que pourrait être la Régie de demain.

Christian CHAUMEREUIL

Retard à l'allumage

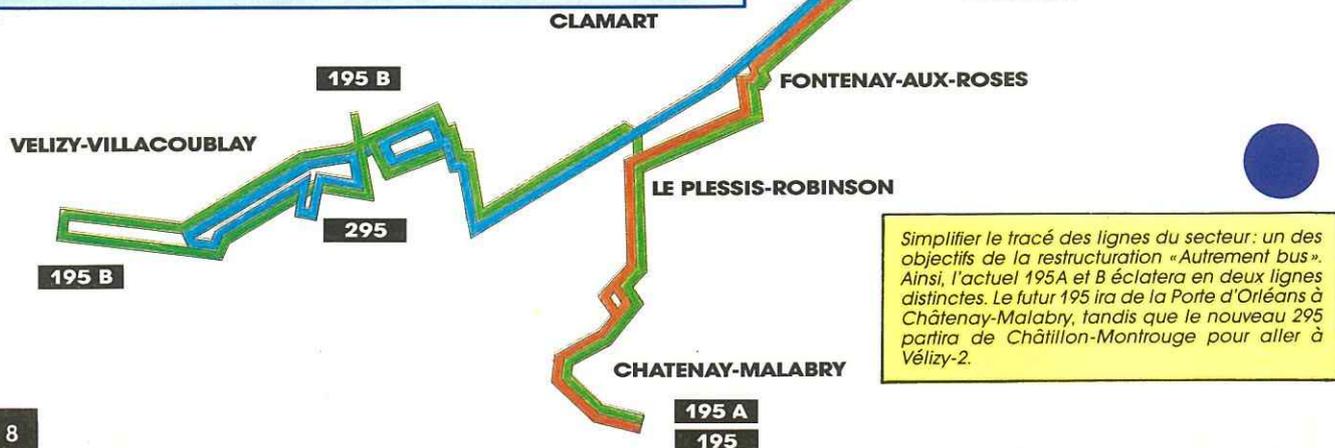
« Mieux vaut tenir que courir ! »

La vérité des proverbes s'enracine dans le terreau de l'expérience et du bon sens. C'est sans doute cette « bonne vieille expérience des choses concrètes » qui a incité les responsables du réseau routier à différer le lancement de l'opération Autrement bus.

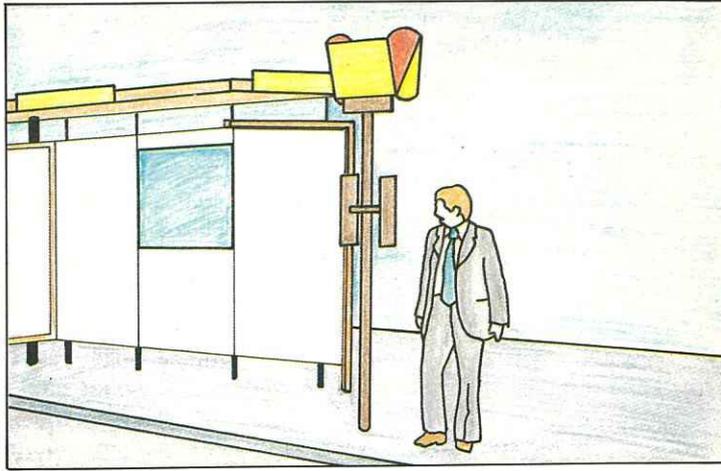
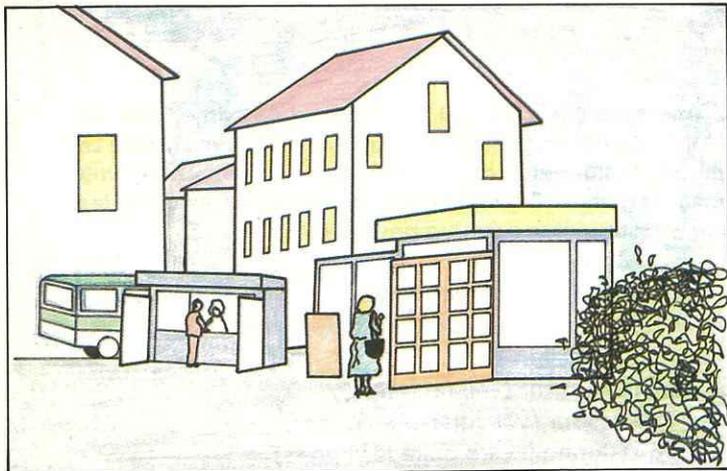
Prévue initialement pour le 2 mai, la restructuration du réseau d'autobus desservant les cinq communes pilotes n'interviendra qu'à l'automne, vraisemblablement début octobre.

Changer des itinéraires, créer des points de correspondances bus/bus, améliorer l'information des voyageurs, cela suppose de modifier quelques carrefours, d'adapter localement les règles du stationnement, d'installer des abris, des potelets, des bureaux pour l'information du public ou la vente des titres de transport. Pour effectuer ces aménagements, des délais techniques sont indispensables. Mais avant de lancer les travaux, il faut compter avec les délais administratifs, la Régie doit négocier avec les municipalités, la Police, les riverains, les concessionnaires dont la Société Decaux. (Cette société est liée par contrat avec plusieurs communes pour l'équipement en mobilier urbain). Il faut argumenter, convaincre. Si tout le monde s'accorde sur les principes généraux du projet Autrement bus, les divergences ne tardent pas à se faire jour dès qu'il s'agit de passer aux réalisations concrètes. « Vous n'allez pas nous interdire de nous garer dans notre rue ». « On est moins bien desservi que les habitants de la commune voisine ». « On n'est pas d'accord sur les installations que vous voulez mettre aux points de correspondance ». Bonjour Clochemerle !

Pour aboutir à des compromis, il faut discuter. Et cela prend du temps, parfois beaucoup de temps...



LE BUS ? OUI ... BOF !



Dans les endroits où l'on change de bus, les titres de transport, les journaux, des boissons... sont vendus dans des kiosques.

L'information aux points d'arrêt sera améliorée.

Les transports en commun (tous modes confondus) assurent un tiers des déplacements motorisés effectués quotidiennement en région parisienne. Mais la proportion est bien moindre si l'on ne s'intéresse qu'aux seuls déplacements effectués de banlieue à banlieue. Comme ces derniers deviennent de plus en plus nombreux, l'importance des transports en commun dans le marché des déplacements en Ile de France devrait mathématiquement diminuer.

A moins... A moins d'adapter le réseau aux désirs de la clientèle «banlieusarde».

Cette remarque ne constitue pas à vrai dire une nouveauté. Il y a dix ans que les experts savent que c'est en banlieue que joue l'une des cartes maîtresses de l'avenir des transports en commun en Ile de France. La RATP y est bien implantée, essentiellement en proche et moyenne banlieue. Son réseau d'autobus comporte 140 lignes et le trafic a atteint 451 millions de voyages en 1987. Ce bon score ne doit cependant pas masquer les défauts ou les lacunes qui entravent le développement du «produit bus» en banlieue.

Depuis deux ans, diverses enquêtes ont été réalisées auprès des personnes résidant ou travaillant dans les cinq communes pilotes concernées par Autrement bus. La synthèse de ces enquêtes permet de préciser les attentes du public vis-à-vis des bus de banlieue.

«Le bus, c'est bien quand on connaît et c'est économique quand on a une carte orange». Voilà résumé le credo des habitants des cinq communes pilotes. Il n'empêche que dans ce coin des Hauts de Seine, on se sent un peu oublié par rapport à Paris et l'on y subit le bus plus qu'on ne le choisit.

Les salariés venant travailler dans les cinq communes vivent assez mal leur transport. Les navettes qui desservent les principales zones industrielles du secteur sont jugées comme un système peu souple, mal adapté à la flexibilité des horaires

de travail. « On a l'impression qu'il y a plus de bus le matin que le soir. Le mieux, çà reste de prendre sa voiture ou, à défaut, de marcher à pied pour rejoindre une gare ou une ligne de bus plus régulière. »

Les commerçants jugent le bus avec l'œil du tiroir caisse. « Avec le bus, on peut nous atteindre ». Bref, le bus apparaît comme un bon moyen d'étendre sa zone de chalandise. Toutefois, on connaît assez mal le réseau et d'ailleurs on ne l'utilise pas très souvent. Quant aux voyageurs du bus, on pense que ce sont soit des gens qui vont travailler, soit des gens (jeunes, personnes âgées) qui n'ont rien d'autre pour se déplacer.

Les élus locaux considèrent le bus comme un élément important de la vie de leur cité. C'est en outre la seule alternative valable à l'automobile. Toutefois, l'image qu'ils donnent du réseau semble se cantonner aux limites de leurs communes et elle est fortement marquée par le problème des liaisons avec Paris.

Les enquêtes ont également permis de tester les réactions du public face aux grandes lignes du projet Autrement bus. « Enfin », « il était temps », « ça remonte la cote de la RATP », les premières réactions sont unanimes. Toutefois, on attend de voir pour vraiment y croire. D'ailleurs, personne ne se dit prêt à changer d'emblée ses habitudes et à prendre le bus plus souvent, même si l'on

est intimement persuadé que « les autres » se mettront à utiliser davantage l'autobus.

L'idée d'aménager spécialement des « points clés » pour changer de bus est bien accueillie. Toutefois, on attend quelque chose d'aussi pratique que les stations de correspondance du métro et non une série de potelets disposés dans un rayon de 100 mètres autour d'une place. Par ailleurs, on souhaite trouver dans ces endroits privilégiés des systèmes indiquant aux voyageurs les heures de passage des prochains bus, un point de vente des titres de transport, une présence RATP pour obtenir diverses informations utiles.

L'idée de clarifier le tracé des lignes et d'harmoniser les conditions de desserte est aussi bien vue. Cela devrait rendre le réseau plus compréhensible et surtout plus simple à utiliser. En particulier, si l'on accentue l'effort d'information du public.

Mais c'est l'idée de faciliter les déplacements à l'intérieur de la banlieue qui fait un véritable tabac. Chacun y voit des motifs de satisfaction : « ça sera plus commode pour aller au travail ou à l'école », « ça deviendra plus pratique pour faire ses courses », « ça va briser l'isolement de certains quartiers ».

Les résultats de ces enquêtes ont été un guide précieux au moment d'élaborer le plan de restructuration des lignes pour le secteur pilote d'Autrement bus.

Je prends le bus

- parce que :
- je ne peux pas faire autrement 59 %
 - c'est commode 57 %
 - c'est pas cher 17 %
 - c'est agréable de se faire conduire 16 %
 - c'est rapide 13 %
 - c'est une habitude 12 %

(Le total des réponses est supérieur à 100 en raison des possibilités de réponses multiples).

Je ne prends pas le bus

- parce que :
- ce n'est pas pratique pour aller d'une banlieue à l'autre 50 %
 - il va rarement là où je dois aller 40 %
 - j'en ai pas l'habitude 18 %
 - c'est cher 14 %
 - c'est lent 12 %
 - on sait jamais quand il passe 11 %

LA REGIE AU FEMIN

Difficile, de faire une enquête quand il n'y a pas de victime, pas de suspect, pas de véritable actualité. Et en plus la question est sans objet! Le statut prévoit l'égalité professionnelle, donc il n'y a rien à commenter (voir encadré Délirihomme). D'ailleurs il y a toujours eu des femmes dans les transports parisiens et le pourcentage évolue peu (voir tableaux).

Oui mais...

1. Elles n'ont pas toujours été à la même place.
2. L'unanimité en leur faveur n'a pas toujours été de mode*.
3. Mixité ne veut pas dire égalité.

Il y a les chiffres, c'est intéressant (voir tableaux).

Il y a les mots, c'est intéressant (voir interviews).

Il y a le non-dit, c'est passionnant (lire entre les lignes).

Au point que le mois prochain, on continue!

Une façon comme une autre de ne pas jouer à « si tu étais... » :

A la femme, « si tu es fleur ? »

A l'homme, « si tu es animal ? »

Aux lecteurs, « situez-vous ! »



Une récente étude** sur la place des femmes à la Régie parlait de « l'invisibilité voire l'occultation de la présence des femmes à la RATP ». C'est vrai dans les statistiques et les règlements, c'est vrai dans le discours, y compris celui des femmes.

Avant, c'est probablement parce qu'on les mettait « hors statut » : temporaires, auxiliaires, provisoires. Aujourd'hui, c'est probablement parce qu'elles sont « dans le statut », égales et matriculées, c'est-à-dire — déjà — « comme les hommes ».

Cette référence continue dans le travail qu'elles font — dit-on — « aussi bien que les ... ».

Pourtant, la mixité totale des emplois ne date que de 1982. En 6 ans non révolus, on a l'impression que tout le monde s'est vite réfugié derrière cette égalité. Cela cache des tabous, comme dans toute entreprise, une suspicion multidirectionnelle et réciproque. Si nous devons vous vendre ce journal, nous aurions pris le problème par ce bout de lorgnette. Ce n'est pas le plus intéressant. Disons-le une fois pour toutes : « le subjectif existe dans toutes ses dimensions et avec ses abus à la RATP comme ailleurs ». Et « comme ailleurs » n'est pas une formule libératoire.

Sans complexe

Il existe des évolutions récentes qu'il nous a semblé utile de souligner.

Par exemple, une note de la Direction générale mentionnait (17/3/76) que dans les emplois techniques il existait encore « une certaine réserve dans l'estimation du potentiel professionnel des agents féminins ».

L'évolution se constate avec des chiffres et des témoignages.

A noter : il n'y a pas eu de « mesure de rattrapage », de quotas, par exemple, comme dans certaines entreprises. Le handicap et la sagesse de la RATP c'est sa lenteur. L'année de la femme (1975) a fait évoluer quelques questions de principe. Mais ce qui a évolué, au quotidien, c'est l'affaire de tous, en précisant toutefois que les femmes ont eu à prouver « qu'elles pouvaient faire aussi bien que les hommes ».

C'est pourquoi, dans les témoignages, on ne retrouve pas totalement une « vraie sensibilité féminine ». Pour réussir il « faut faire des sacrifices », être « sans complexe », parfois un peu sourde. C'est peut-être dom-

mage pour la richesse culturelle d'une entreprise. Et puis, peut-être, faut-il un peu plus de temps. Les dates, en effet, sont étonnantes de proximité, c'est-à-dire... de jeunesse.

Mobiles

Des évolutions, il y en a, parfois lentes, parfois brutales, parfois complémentaires.

Ainsi, la place des femmes progresse plus vite que celle des hommes dans les catégories maîtrise et cadres depuis 10 ans (1975/1984).

	Exécut.	Maîtrise	Cadres
Femmes	- 4,5 %	+ 2,4 %	+ 3,0 %
Hommes	- 2,3 %	+ 1,0 %	+ 0,4 %

L'histoire et les mesures d'organisation peuvent donner des résultats étonnants.

Ainsi, le réseau ferré qui a longtemps compté de nombreux « emplois réservés aux hommes » (voir tableau) est le plus gros employeur de personnel féminin : plus de 50 % des effectifs de la Régie, et cela malgré la disparition de « la pince ». Par contre, le réseau routier a subi une hémorragie importante, lors du départ des receveuses, qu'il n'a pas comblé : 11,8 % de femmes dans le personnel permanent d'exploitation exécution en 1965, 5,5 % en 1984. Mais on constate un bond en avant de la maîtrise d'exploitation entre 1975 (0,9 %) et 1985 (10,7 %). Cet « avantage » du routier s'étend à toute la catégorie maîtrise (21,8 % contre 3,2 % au ferré).

Le réseau ferré a par contre fait un effort chez les cadres et maîtrise techniques, partant de 0 en 1960 pour arriver en 1985 à 2,6 % (cadres) et 7,5 % (maîtrise).

Dans la filière A (administration) qui représente près de 30 % des effectifs féminins de la Régie, la part des agents féminins est en léger recul.

Il y a toujours eu des femmes dans les transports parisiens (voir repères RATP) mais leur affectation dans les différents secteurs et qualifications de l'entreprise est en mouvement permanent. Cette arrivée dans certains services, ces qualifications qui se diversifient contribueront peut-être à faire reculer ce qui n'est rien d'autre qu'une peur de l'autre avec ses différences.

J.M.

FEMME

Quelles que soient les raisons avancées, le rejet des femmes pour certains métiers s'exprimait très clairement dans les tracts syndicaux. Exemple, un tract de novembre 1960 :

« ALERTE !

Après les femmes machinistes, voilà que l'excès de féminisme gagne la Direction du Réseau Ferré. Si déjà nous connaissons les « Dames Chefs » verrons-nous les « Dames chefs de train ». Le Directeur de notre Réseau, M. LIGNARD, qui présidait la séance du CP I du 15 novembre, a déclaré que, devant le mauvais recrutement de Chefs de Train, il lui faudrait faire appel aux candidatures féminines dans un avenir rapproché. (...)

Bien entendu, tout cela aurait une répercussion néfaste sur nos salaires, dans l'immédiat et surtout dans l'avenir. (...)

Agents des Trains, la situation est grave, aussi il nous faut déjouer les intentions de la Direction. (...)

* Euphémisme non désuet.

** « Masculin féminin à la RATP », M. MARTIN, 1987.



Repères France

1804. Code civil : la femme mariée est juridiquement incapable.

1858. Répression d'une manifestation de femmes à New York le 8 mars, pour le droit au travail.

1871. Louise Michel symbolise le rôle des femmes dans la Commune de Paris.

1910. Clara Zetkin propose la date du 8 mars comme journée internationale de la femme.

1916. Les femmes sont recrutées massivement dans l'industrie pour remplacer les hommes partis au front.

1944. Les femmes obtiennent le droit de vote et l'éligibilité.

1946. Le préambule de la constitution pose le principe de l'égalité des droits.

1967. Loi sur la contraception.

1970. L'autorité parentale remplace l'autorité paternelle.

1974. Contraception remboursée.

1975. Année internationale de la femme. Autorisation de l'IVG.

Interdiction des discriminations à l'embauche.

Egalité de traitement dans la fonction publique.

1980. Interdiction de licencier une femme en état de grossesse.

1982. Remboursement de l'IVG.

1983. Egalité professionnelle.

Repères RATP

1891. Les agents de la Compagnie générale des Omnibus obtiennent la journée de 12 heures (auparavant 16-18 heures).

1914. La Compagnie du Métro de Paris compte 358 femmes (8%) dans des emplois de surveillante, receveuse. Certains emplois sont réservés aux femmes (infirmières, dactylos).

1916. Des femmes sont recrutées pour remplacer les hommes dans les trains, y compris conduire (voir ELL n° 54).

1917. La CGO recrute 137 femmes pour conduire les tramways. 357 en 1918. Les femmes sont aussi à Championnet pour fabriquer des munitions (obusettes).

1919. Retour des femmes à leurs emplois d'origine ou réservés. Une grève apporte la journée de travail de 8 heures.

1920. La CMP compte 1 277 (20,3%) agents féminins.

1938. La CMP compte 1532 femmes qui ne représentent plus que 10% de l'effectif.

1960. RATP : Effectif féminin : 15,2%.

1961. Madame Claveri est la première machiniste (11 février).

1965. Effectif féminin : 18,5%.

1975. Ouverture aux femmes de filières auparavant réservées (voir tableau). Effectif féminin : 15,3%.

1976. L'école technique (Mozart) accueille les premières jeunes filles.

1982. Mixité totale des emplois. Mlle Brucker est la première conductrice de métro (26 mars).

1985. Effectif féminin : 15,2%.

Les femmes dans le transport

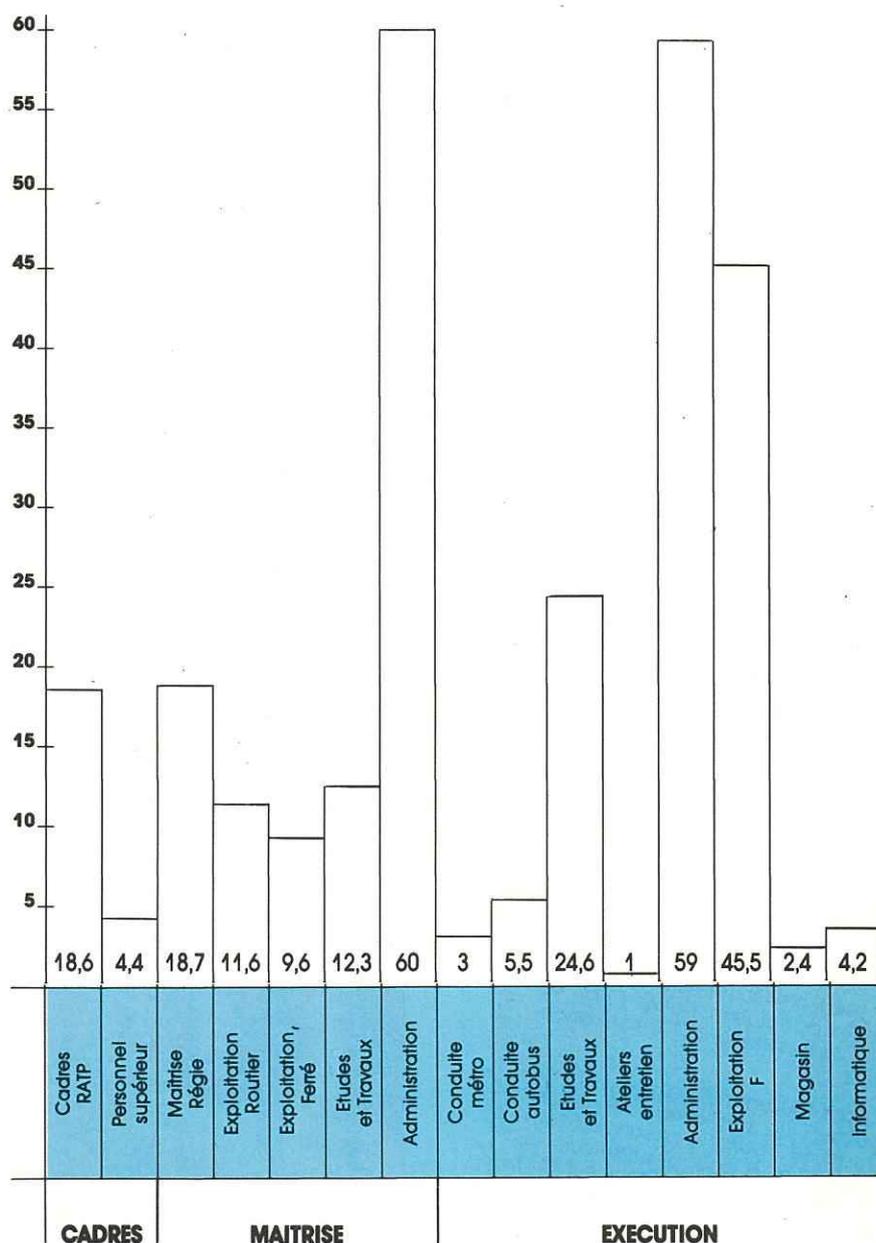
Source : Ministère des Transports, 1986

% des femmes	RATP	SNCF	Air Inter	Air France	Aéroports de Paris	France
Dans l'entreprise	15,8	11,9	41	28,5	34	41
Cadres	18,4	8,4	17	16	16	28
Maîtrise	18,3	12,8	30	30	30	nc*
Exécution	15	8,2	57	nc*	40	nc*

* non connu.



et à la RATP



DES GONESSES QUI NE TREMBLENT PAS

Femmes «conducteur»

Depuis le 26 mars 1982 où la première femme prenait officiellement les commandes de son métro, les conductrices sont aujourd'hui 110*.

Avec peu d'ancienneté, elles ne sont pas, le plus souvent, sur les «meilleures lignes».

Au palmarès :

La ligne 13 avec 14 conductrices, la ligne 4 (11), les lignes 1, 7 et 9 (10 conductrices).

L'attachement le plus «féminin» : Porte d'Auteuil (ligne 10 avec 9 conductrices) suivi de Porte de Clignancourt (L. 4, 7 conductrices). Pas de femme à Austerlitz (L. 10), Place d'Italie (L. 5) et Pré Saint-Gervais (L. 7 bis).

Une seule femme conduit sur le RER (ligne A - attachement Rueil).

* Ce chiffre est donné par FE. Au bilan social 1987 elles sont 105. Au Centre de Formation on affirme avoir délivré 94 permis (83 internes et 11 externes)...

Quatre machinistes, Marguerite depuis 15 ans après 8 ans de receveuse (268), Chantal depuis 9 ans (154), Roseita depuis 7 ans (hors ligne), Nathalie depuis 3 ans (142). Et puis trois «Chefs» — impossible à mettre au féminin —, Anne-Marie, Chef de section exploitation à Porte de Paris; Nicole, Chef de section administratif; Denise, Chef de dépôt. Nous sommes réunis au dépôt d'autobus de Gonesse* pour parler «boulot vu par les femmes». Et, comme je manque d'imagination, on parlera sécurité, enfants, santé, collègues, uniforme, formation.

Des questions de sécurité? Chacune a sa combine qui permet d'avoir plutôt moins de problèmes que les hommes. Si «les jeunes respectent moins les femmes», les agressions physiques sont moins nombreuses. «Il faut se montrer», «c'est un problème d'autorité et d'humour», et quand c'est trop dur, «paie qui veut». A côté des problèmes qu'ont les «leurleurs» (contrôleurs en verlan), c'est plutôt mieux d'être une femme. D'ailleurs les relations avec les voyageurs semblent plus faciles. «Certains clients n'aiment pas être conduits par une femme, d'autres au contraire nous choisissent». Alors on rappelle qu'au début, «certains receveurs refusaient de faire équipe avec une femme machiniste».

simplifié le problème. «Avant on pouvait mieux s'arranger au jour le jour».

En matière de santé, «pendant la grossesse on est bichonnées» puisqu'à partir de six semaines on est «utilisées autrement». Pour le reste, «il y a du bon et du mauvais». On regrette que certains calmants soient administrés sans arrêt de la conduite ou d'entendre «vous commencez le traitement pendant vos vacances».

Sur les autres questions, pas de vraie spécificité, même si «il y a plus de nominations chez les hommes**», on prend rarement «des femmes comme assureur***» parce qu'on est «pas assez fiables».

Pourtant, avec le rajeunissement des cadres, cela se passe mieux.

L'uniforme amène quelques plaisanteries, mais «c'est un bon outil» à l'intérieur comme à l'extérieur: «il signale un même travail». Avec les collègues, apparemment pas de problème, même si «on est plus tranquille quand on est mariée».

En résumé, «il faut pas être timide». A la question de confiance: «le referiez-vous?» un «non» franché (même ailleurs), deux «oui mais» (horaires, services casse-croûte) et un oui. A la Régie, deux préfèrent continuer à rouler, une changera de toutes façons, l'autre attend.



Système D

Le vrai problème, c'est les enfants. En fait, ce sont les horaires. Le hasard a voulu que trois des quatre machinistes aient leur mari à la Régie. C'est rare. Alors, «on essaie de s'arranger», «on se croise dans l'ascenseur», c'est le système D pour résoudre techniquement. Mais, dans la fête? C'est parfois «l'angoisse quand le gosse est seul pour partir à l'école», «comment voulez-vous expliquer à un môme?», «la maîtresse m'a dit: je croyais que cette petite fille n'avait plus ses parents. C'est ma belle-mère qui s'en occupait».

La disparition du feuilliste (qui organisait les services) par l'informatique n'a pas

* Se rendre à «Gonesse» pour rencontrer le travail féminin au dépôt, ça fait un peu grosse plaisanterie. C'est toujours mieux que «Maltournée».

** Nous n'avons pas pu vérifier cette information. Pour l'avancement «au choix», le subjectif peut intervenir selon les responsables. Pour l'avancement «à l'ancienneté», le pourcentage doit être regardé par tranches d'âge. Cependant, pour 1986, la part de promotion d'une catégorie à l'autre était de 90,2% d'hommes et 9,8% de femmes.

*** L'assureur est un agent qui peut, dans un dépôt, remplacer n'importe quel machiniste au pied levé. Nous avons posé la question à «qui de droit». Réponse en trois temps: «les assureurs dépendent des dépôts. Certains font encore prévaloir l'ancienneté. Ces places sont très recherchées. La disponibilité est parfois devenue plus importante qu'une technique irréprochable».

ENTREPRISE UNE VILLE C'EST FAIT DE RENCONTRES...



Chiffres en vrac (France)

- 28% des cadres sont des femmes.
- Un homme, cadre supérieur, gagne 37% de plus qu'une femme. Ecart de 26% chez les cadres moyens (source APEC).
- Les femmes représentent 41,6% de la population active (39% en RFA, 33% en Italie, 42,1% en Grande-Bretagne).
- Sur 100 femmes salariées: 15 ouvrières, 48 employées, 19 cadres moyens, 7 patrons, artisans ou commerçants, 5 cadres supérieurs ou professions libérales (source INSEE).

F COMME FERRÉ

■ Trois brefs portraits de femmes-chef occupant des postes longtemps « réservés » aux hommes. Trois parcours et raisonnements différents. Dans le débat, beaucoup de convergences.

La première, c'est que pour diriger des équipes de 100 à 600 personnes le problème n'est pas dans la connaissance technique mais dans le savoir communiquer. « On trouve toujours la solution à un problème technique »; « beaucoup de solutions techniques ont coulé à cause des problèmes humains ».

D'accord aussi sur l'impression d'avoir commencé « sous une loupe », d'avoir été deux fois plus observée. Sans être « attendue au virage », on ressent une « mise à l'épreuve », un test, et de la hiérarchie et des collègues. Après, çà va tout seul.

Troisième convergence : si les hommes

ont un peu le tort de leur demander (ou d'attendre) qu'elles fassent « aussi bien qu'eux » alors qu'elles peuvent réussir en faisant autrement, les femmes ont avant tout besoin de se convaincre elles-mêmes; « les femmes se censurent continuellement ».

Quatrième certitude : pour la question « les femmes peuvent-elles occuper tous les postes ? », il n'y a pas à inscrire de formule définitive, de quotas. C'est à chaque femme de savoir ce qu'elle veut ou peut faire. Il y a des postes à la Régie où il n'y aura jamais beaucoup de femmes et çà n'est pas choquant.

Enfin, l'impression partagée d'avoir, surtout à leur poste de responsabilité, porté un œil nouveau sur leurs fonctions, utile à la Régie. Tout cela restant, somme toute, pas si facile.

Délirhomme

Merci au statut du personnel de n'avoir pas prévu que l'« obligation de réserve » s'applique aux questions qui ne se posent pas; les questions relatives aux femmes dans l'entreprise ne se posent pas « puisque » le statut prévoit l'égalité, « les statistiques le prouvent ».

C'est vrai.

« Il y a 38 500 agents dont environ 16 % de femmes qui font leur travail aussi bien que les hommes, qui reçoivent le même salaire dans les mêmes conditions de travail ».

Donc, toute autre approche du problème serait subjective, individuelle ou démagogique. On travaille avec des collègues ou des camarades, on dirige des agents, c'est-à-dire qu'il n'y a rien à dire. Ou alors on entre dans le domaine du « non-dit », ou de l'évasif : « ni plus ni moins qu'ailleurs », « c'est partout pareil ».

Et celà, c'est-à-dire peu, les femmes le disent aussi bien que les hommes.

Alors pourquoi faire des statistiques ? Pourquoi avoir prévu un statut égalitaire si tout celà va de soi ?

Et pourquoi prendre l'homme en référence : du salaire, des conditions de travail, du travail « bien fait » ?

Rassurez-vous, Entre les lignes ne répond pas. D'ailleurs cette enquête aurait aussi bien pu être faite par une femme.

Alors !

A nne ROCHEFRETTE, Chef des lignes 3 et 3bis du métro, c'est le parcours inverse, ou presque. Ingénieur de l'Ecole des Mines de Saint-Etienne, elle cherche un emploi « de terrain ». C'est le parcours sur titre des attachés de 1^{re} catégorie et le premier emploi : formation au CFPR, inspecteur de réserve, inspecteur adjoint d'exploitation, adjoint au chef de ligne, un passage aux « études » puis, avril 87, chef de ligne : 600 personnes à coordonner.

M adeleine CHERET, c'est le parcours complet dans la maison. On dit que çà ne se fait plus. A la rencontre, on se demande bien pourquoi. Elle entre « à la pince » en 1967. En 1988, elle est « chef de la ligne 2 » du métro. Apprendre, à 40 ans, à conduire un train, à faire « la manœuvre » ou à dépanner, çà la fait rire aujourd'hui même si elle ajoute « çà n'est pas évident ». Quand on étudie les langues — pour être interprète — rentrer poinçonneuse sur la ligne 2 pour payer ses études, puis les abandonner, puis les reprendre beaucoup plus tard pour être nommée « sur titre », çà n'est pas évident non plus.

Et puis, un an au Brésil dans le cadre de la coopération pour préparer la mise en exploitation d'une ligne ferroviaire, c'est évident ?

M adeleine CHATELAIN première — et encore seule — Chef d'atelier d'entretien du réseau ferré. A l'origine, un BTS Mécanique-Electricité. Elle entre en 1966 à TT Etudes. D'abord, la distribution d'énergie puis la signalisation. Dix ans après, virage à 90° : le SCRIB, un service d'études de la direction générale, avec bureau et moquette. Et puis, un jour, l'idée de se remettre en question : « que serais-tu capable de faire si tu perdais ton travail ? » Elle en fait un défi et frappe pendant un an à la porte de FR (entretien des trains). Un poste se crée, elle est nommée chef de révision à Saint-Ouen puis chef d'établissement à Saint-Fargeau.



RATP-Chabrol

Madeleine CHATELAIN
chef de l'atelier
de Saint-Fargeau (FR)



RATP-Chabrol

Madeleine CHERET
chef de la ligne 2



RATP-Chabrol

Anne ROCHEFRETTE
chef des lignes 3 et 3 bis

Si le pourcentage de femmes est encore faible (16 %), le recrutement externe apporte quelques progrès. Cependant, pour de nombreux postes (conducteurs, administratifs...), le recrutement se règle par mobilité interne, ce qui perpétue le déséquilibre. Par ailleurs, les recrutements à caractère technique sont limités par le nombre de candidatures (encore peu de femmes dans les écoles techniques*).

Emplois	% de femmes effectif 1986	Recrutement féminin de 1983 à 1986
Cadres — administratifs — techniques	18,60 %	60,00 % 21,90 %
Maîtrise — administrative — technique	18,70 %	64,00 % 17,70 %
Exploitation — roulants — non roulants	4,83 % 45,50 %	8,47 % 38,85 %
Ouvriers	1,04 %	2,06 %

* Classes de seconde, technologies industrielles : 5,5 % de JF
Classes de terminales industrielles - F : 3,7 % de JF
Classes de terminales C : 33,7 % de JF
Diplômes d'ingénieur : 16,0 % de JF

1973 : emplois non ouverts aux agents féminins

Filière A5 : contrôle administratif et enquête (exclusif)
Filière B1a : surveillance générale (de fait)
Filière B2 : accompagnement et manœuvre des trains (exclusif)
Filière B3 : conduite des trains (exclusif)
Filière B : gradés d'exploitation (sauf Bu)
Filière C4 : horaires (de fait)
Filière D1 : dépôts ateliers, entretien (sauf habillement, photographie, duplication)
Filières D2, 3, 4, 5, 7, 9 (de fait)
Filière E2 : travaux et topographie (sauf bureaux d'études)
Filière M : magasin (exclusif)
Filière S3 : moniteurs d'éducation physique (exclusif)

La totalité de ces filières (sauf réserve légale) a été ouverte en 1975.

Ecole / Monde / Atelier



F COMME FORMATION*

Moins nombreuses mais plus motivées

Formation de base, continue, permanente, les possibilités sont nombreuses mais quand elles ont lieu en dehors des horaires de travail il est difficile de trouver le temps. Pour MM. BLANCHARD (CIP routier), BIDAULT (CFPR ferré) et PARATRE (Ecole technique), il n'y a pas de différence en formation initiale générale. Par contre, pour un certain nombre de formations, seules les femmes les plus motivées y participent et le résultat est meilleur: les formations hors temps de travail, certaines formations techniques, les formations nouvellement ouvertes aux femmes.

Dans ce dernier cas, l'arrivée des femmes dans un nouveau métier est parfois mal vécue par les hommes: craintes, résistances, dévalorisation du métier. L'expérience montre pourtant, disent les formateurs, qu'elles font aussi bien le métier et qu'elles sont tout aussi combattives pour les conditions de travail.

Dans certains postes où l'on parvient en conjuguant formation et ancienneté, elles restent sous-représentées. Parfois, le subjectif s'en mêle: « nommer une femme pourrait poser problème », sans qu'on sache lequel exactement.

S'il reste quelques milieux plus difficiles pour elles, comme les ateliers, l'insertion dans les différents services ne pose plus beaucoup de problèmes: « Et elles franchissent autant de feux rouges que les hommes » s'accordent à dire nos formateurs.

* Un peu différent, le CPTA sera abordé le mois prochain.

Mécanicienne d'entretien: depuis 1976, l'école technique de la RATP s'est ouverte aux jeunes filles. Depuis 1979, fin de la première promotion, elles arrivent dans les ateliers: pour beaucoup « un milieu dur, hostile, pas raffiné » commente M. Parâtre, le Directeur de l'école. « Encore physique, souvent sale,

RATP-Chabrol



le travail qui attend les mécaniciennes est rendu plus difficile par les réactions humaines », ajoute la seule femme Chef d'ate-

Peu nombreuses à l'entretien

■ Parmi les 11000 agents qui entretiennent les trains et les autobus, les femmes sont encore très minoritaires: environ 1,2 %. □

■ Sur 89 agents féminins à FR (3100 agents) 56 sont dans la filière administrative et 33 dans la filière technique (24 agents d'exécution, 5 agents de maîtrise, 4 cadres). □

■ Seuls quelques ateliers « concentrent » les ouvrières: Fontenay (4), l'AME de Saint-Ouen (8), Javel (4), Pleyel (4), la GR de Saint-Ouen (2). Une seule technicienne de dépannage (en binôme avec un contre-maître visiteur) sur la ligne 2. □

■ Seulement 9 femmes dans la filière technique à RM (entretien bus): 4 cadres (dont 2 chefs de dépôt), 2 agents de maîtrise, 3 ouvrières (2 sellières, 1 ouvrière manufacture). □

lier du réseau ferré. Au réseau routier, il n'y en a pas, ce qui simplifie le problème.

A l'école, le milieu est protégé, on est entre jeunes. 36 jeunes filles y ont été en formation. Souvent filles d'agents (83 % alors que la moyenne est inférieure à 50 %), leur entrée à l'école est une « entrée comme une autre » à la Régie. 45 % préparent le CAP de mécanicien d'entretien, les autres s'orientant électromécaniciennes et électrotechniciennes (c'est pourquoi on en trouve peu au réseau routier).

A l'atelier, mêmes suivies par l'école, les difficultés commencent. Un M.E. démarre normalement au démontage. C'est dur et sale. Souvent les garçons s'aident entre eux. La fille on la laisse se débrouiller ou alors elle doit demander... d'où commentaires.

Parce que c'est dur, on la fait parfois démarrer à l'ajustage, mais là elles prennent la place d'un autre... d'où commentaires.

Commentaires aussi quand arrivent, par exemple, les calendriers qu'envoient les entreprises, bien connus dans les attachements et chez les camionneurs...

Et, au fond, une enquête montre que les agents des ateliers regrettent que, dans ce travail, les jeunes filles perdent de leur féminité.

S'il y a un monde entre l'école et l'atelier, il semble qu'il y en ait un autre entre le ressenti et l'exprimé.

LE MOIS PROCHAIN

- Salaires : égales, mais. □
- La place des femmes dans les syndicats et associations. □
- Les agents féminins en station, de la surveillance générale. □
- La formation au CPTA, d'autres chiffres, d'autres interviews. □



Qualité sur toute la ligne

CE QU'EN PENSENT LES AUTRES

« Trop beau », le reportage sur l'action commerciale de la ligne 7 (ELJ janvier 88) a suscité de nombreuses réactions. Alors, les « autres », ceux qui ne sont pas sur la 7, ceux qui ne font pas partie des équipes commerciales, que pensent-ils de l'action menée dans le cadre du nouveau service en station ?

« Il était temps de changer, de faire évoluer la fonction d'agent de station. J'ai tout de suite été volontaire pour participer à l'action commerciale ». Nombreux sont les agents qui, comme Nathalie LEVY, sont favorables au nouveau service en station. Etablir de nouvelles relations avec la clientèle, participer à l'animation des stations, effectuer des sondages auprès des voyageurs et mener toute action propre à améliorer la qualité de service, recueillent leur adhésion.



Jeanine RENAULT

RATP-Ardillon

Eviter un suicide

Cependant certains n'estiment pas utile de faire partie des équipes commerciales créées sur chaque ligne. «Le commercial ? J'en fais déjà tous les jours, affirme Janine RENAULT, agent de station à Oberkempf. En aidant et informant les voyageurs, en étant attentive à la propreté de la station — on ne fait pas du commercial dans une poubelle — à la présence des clochards ou des vendeurs à la sauvette et à tout ce qui peut contribuer à améliorer le service. Et persuader un jeune de renoncer à se suicider, comme c'est arrivé avant-hier sur le quai de la station, cela aussi c'est du commercial », ajoute Janine RENAULT.

L'un des objectifs de l'action commerciale est la lutte contre la fraude. Parmi les moyens employés, l'action dissuasive est en général bien acceptée par les agents ; par contre, le contrôle répressif est mal senti par un certain nombre d'entre eux.

Eliane BASPIN



RATP-Arcailhon

Patricia VIARDOT

RATP-Marguerite



De la dissuasion mais pas de répression

«Ce mode d'action est certes nécessaire reconnaît Eliane BASPIN (ligne 9) mais, pour moi, il ne correspond pas à l'idée que je me fais du commercial, qui est de répondre aux demandes de la clientèle. En outre, il donne une mauvaise image des agents de station. Et que voulez-vous que je fasse du haut de mon mètre cinquante face à des fraudeurs «agressifs»? Il faudrait recevoir une formation pour ce genre d'action!».

Patricia VIARDOT fait partie des équipes de contrôle de ligne sur la 2. Elle est très sceptique sur l'action commerciale : «J'ai déjà fait partie des nouvelles équipes mises en place, en 1982, dans les salles de billets pour aider et informer les voyageurs. En fait notre action se limitait au contrôle de la fraude : moi qui souhaitais aller à la rencontre de la clientèle, j'ai vite déchanté!

Une fois encore, avec le nouveau service en station on nous présente de jolies idées, certes, mais elles sont inapplicables! On nous donne un cadre et c'est à nous, agents de station, à le remplir. Mais comment? Avec quoi? Nous ne savons pas...

Le principe du nouveau service en station est séduisant mais on est vite déçu : le commercial, c'est comme si on nous demandait de faire un pot-au-feu... sans viande. En dehors du contrôle de la fraude qui paraît occuper la majeure partie du temps des agents commerciaux, on ne voit pas très bien en quoi consiste l'action commerciale à mener».

Nathalie LEVY

ENTRETIEN AVEC MARC GIRARDOT
ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION
DU RESEAU FERRE

PRENDRE EN COMPTE LES ASPIRATIONS DES AGENTS

L'action commerciale, pour un certain nombre d'agents, consiste à mieux accueillir le voyageur, à l'informer et l'aider pendant son temps de transport. Se limite-t-elle vraiment à ces fonctions ?

L'action commerciale a pour but de développer les moyens permettant d'augmenter le trafic et les recettes. Trois orientations ont été définies à la RATP : conserver la clientèle actuelle, gagner de nouveaux clients et, à trafic constant, augmenter les recettes notamment par la réduction de la fraude.

Si la recherche de nouveaux clients est du domaine de la direction commerciale, les deux autres objectifs sont en grande partie du ressort des exploitants. Et ils ne pourront être atteints que par l'amélioration de la qualité de service : elle concerne bien l'accueil et l'information des voyageurs, l'animation. Elle dépend aussi de mesures d'ordre technique dont certaines sont déjà appliquées sur le réseau (monnaie, vente et échange de cartes oranges...), du développement de nouveaux services (vente de télécartes, SITU...) et de l'activité d'autres secteurs de l'entreprise (propreté, entretien des équipements...).

Le mois dernier, une réunion de travail s'est tenue avec les chefs de ligne afin de préparer les actions à mener en 1988 en vue d'améliorer la qualité de service.

Une remarque est souvent exprimée par les agents : le contrôle répressif de la fraude, contrairement à la discussion, n'est pas une fonction commerciale.

L'augmentation des recettes par la réduction du taux de fraude est un des objectifs du « commercial ». Deux modes d'action peuvent être employés pour réduire la fraude : la dissuasion ou la répression.

Le contrôle dissuasif, mené par des équipes de trois ou quatre agents derrière les lignes de contrôle, n'est valable que dans les stations à trafic important et aux heures de grande fréquentation. Il est certes efficace car il comporte aussi une fonction d'accueil et d'assistance justifiée par le trafic mais il n'entraîne pratiquement pas de changements d'habitude chez les voyageurs. La preuve en est l'augmentation, à ce moment-là, des ventes de ticket... à l'unité.

Si l'on veut lutter efficacement contre la fraude et modifier le comportement des fraudeurs, le contrôle répressif doit être retenu comme moyen d'action. Ce choix tient compte, en outre, de l'avis de la clien-

tèle « qui paie » (96 % des voyageurs) et demande que les fraudeurs soient pénalisés.

Certains agents sont favorables au « commercial » mais ne souhaitent pas participer au contrôle répressif. Quelle attitude adopter vis-à-vis de ces agents ?

Il faudrait pouvoir tenir compte des dispositions de chacun. Dans le cadre du nouveau service en station, il avait été envisagé de faire assurer par chaque agent, à tour de rôle, les différentes fonctions d'accueil, d'information, de vente des titres de transport et de contrôle de la fraude... Après 10 mois d'expérience des équipes commerciales, il semble préférable, en fonction des tâches à assurer, de privilégier le volontariat. Et ce n'est que dans le cas d'effectifs insuffisants qu'il serait fait appel à des agents non volontaires.

Des initiatives qui ne sont pas toujours prises en compte, des moyens faibles ou inexistant pour réaliser les projets, font partie des critiques régulièrement émises par les agents.

Certes, il reste beaucoup à faire, mais il faut mesurer le chemin parcouru ensemble grâce aux efforts de tous. Dans les stations, les initiatives ont été nombreuses : casiers à monnaie, « lutins », doublement des stocks de carte orange, animations imaginées et réalisées par les lignes et grâce aux efforts de nombreux services de la Régie (surtout RM et F. Promo). Il faut citer aussi les jouaux créés sur la plupart des lignes par des agents qui en assurent intégralement la rédaction (à l'exemple de la « 8 » qui a sorti le premier journal en 1986).

Ce sont aussi les équipes d'agents volontaires pour « reconquérir » les quais squattés par des indésirables de toutes sortes...

Et les résultats sont à la mesure des efforts de tous.

Cependant, il est vrai que toutes les suggestions ne peuvent être retenues, que ce soit pour des raisons techniques, budgétaires ou d'opportunité. Dans ce cas, j'attache une grande importance à ce qu'une réponse expliquant les raisons du refus soit fournie aux agents concernés.

Le nouveau service en station n'en est qu'à ses débuts. Il y a encore beaucoup à faire. Et les habitudes, les mentalités ne se modifient pas en un jour, ou même en un an !

Ils parlent une autre langue

Déception aussi pour Nathalie LEVY. Tout d'abord enthousiasmée par le nouveau service en station, elle fait rapidement partie d'une équipe commerciale sur la ligne 2. Animation du funiculaire, traitement des incidents en ligne, accueil-dissuasion ; ce programme de travail serait satisfaisant mais : « le commercial n'est qu'un leurre ; comment construire quelque chose, comme on nous le demande, si on ne nous accorde aucun moyen ? On se heurte à des problèmes matériels et les seules aides que nous ayons reçu sont celles de la Manufacture à RM et du service NA ! Les propositions que nous faisons restent souvent lettre morte. Aucune explication sur le refus de prendre en compte nos initiatives ne nous est donnée... ».

Revenue en station, Nathalie LEVY n'a plus guère de contacts avec les agents commerciaux de la ligne. « Quand ils viennent en station, ils nous disent à peine bonjour. Ce ne sont plus des agents de la RATP, ils parlent une autre langue et se considèrent comme des agents à part. Le courant ne passe pas... ! » ajoute Patricia VIARDOT.

Et pourtant, comme d'autre de ses collègues, Nathalie LEVY souhaiterait faire à nouveau partie d'une équipe commerciale. Mais à une condition : ne pas faire de contrôle répressif de la fraude...

Simone FEIGNIER



ENQUETE D'IN

Deux nouveaux systèmes d'information des voyageurs ont été installés en 1987 : INFOSTOP, mis en place à titre expérimental sur la ligne 58, aux arrêts Gare Montparnasse et Place du 18-Juin-1940 (voir *ELL* n° 108 - janvier 1988) et un système d'affichage dynamique implanté au terminus du 183 à la Porte de Choisy (voir *ELL* n° 104 - septembre 1987).

Des enquêtes ont été menées auprès des voyageurs pour vérifier l'efficacité de ces systèmes et mesurer l'impact des informations fournies.



INFOSTOP LES DEUX VISAGES DE L'INFORMATION

Toute une série d'enquêtes a été réalisée depuis l'installation des deux bornes Infostop en mai 1987. Leur dépouillement n'est pas encore entièrement achevé mais il est d'ores et déjà possible d'en tirer un certain nombre de conclusions.

Infostop comporte deux fonctions : l'une en temps réel indique le temps d'attente avant le passage du prochain bus ; la deuxième, en temps différé, fournit par l'intermédiaire d'un clavier des informations sur la ligne et son environnement.

Il pourrait me faire rater le bus...

La borne Infostop apparaît aux yeux de ses utilisateurs comme un système hétérogène : peu (ou pas) de relations sont établies entre les deux fonctions. 27 % seulement des voyageurs du « 58 » qui regardent Infostop déclarent avoir utilisé l'information en temps différé. Plus de 50 % d'entre eux s'en servent sans but spécifique : « par curiosité », « pour s'amuser ». La plupart du temps, ses utilisateurs sont des passants, des jeunes en particulier.

Le degré de satisfaction de l'information en temps différé (moins élevée que celle en temps réel : 80 %) est de 62 % et certains hésitent à utiliser le système : « aurais-je le temps de l'interroger en attendant le bus ? », « à la limite, il pourrait me faire rater l'autobus ».

Infostop, tel qu'il a été conçu, ne permet donc pas une valorisation du temps d'attente au point d'arrêt. Le système n'en est pas pour autant condamné. Mais perçu comme une borne urbaine, l'implantation de la fonction en temps différé ne se justifie pas au point d'arrêt de l'autobus.

Une attente qui paraît moins longue

L'information donnée en temps réel, par contre, répond, elle, entièrement aux attentes de la clientèle, régulière ou occasionnelle. Elle est appréciée par plus de 80 % des voyageurs. Les réponses apportées sur le temps d'attente, la destination des bus permettent de bien maîtriser la part d'incertitude relative au passage de l'autobus.

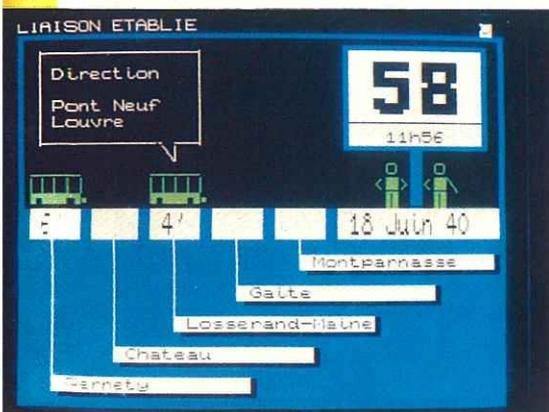
Les voyageurs préfèrent le système « ascenseur » où les bus sont positionnés par rapport aux cinq points d'arrêt en amont de la borne : « C'est l'information totale : on sait où est le bus et à combien de minutes. » Il est plus facile à lire, selon eux, que le système « digital » où la taille plus ou moins grande de l'autobus indique la durée de l'attente.

Des informations nouvelles sont demandées tels le temps de trajet moyen et le taux de remplissage du bus. Une autre remarque de la clientèle concerne l'emplacement de la borne : il est souhaité intégré à l'abribus et sans le sous-système « Informations en temps différé ».

« Utile, indispensable » (35 %), « on connaît ce temps d'attente » (33 %), « ça rassure, on se sent mieux » (13 %), « on peut disposer de son temps » (14 %) : le système est apprécié par la majorité des voyageurs (moins de 20 % pensent qu'il est inutile, représente du gaspillage et doutent de sa fiabilité). Il n'a cependant pas entraîné de modifications de comportement : « même s'il y a deux bus, je monte dans le premier » et peu de voyageurs utilisent leur temps d'attente.

Peut-être en raison de la fréquence relativement importante des voitures sur le « 58 » ?

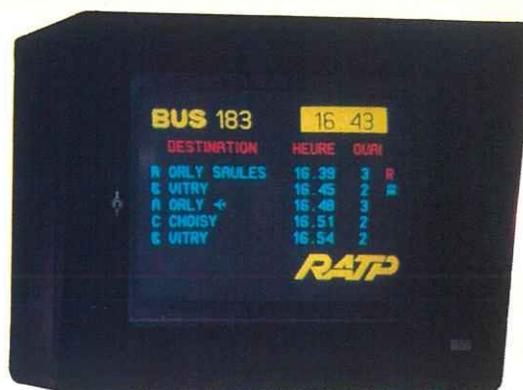
* Pour INFOSTOP, une enquête a été également menée auprès des machinistes et contrôleurs du « 58 ». Entre les lignes en présentera les résultats dans un de ses prochains numéros.



Système ascenseur ou système digital.



PORTE DE CHOISY UNE ATTENTE PLUS SEREINE



Sur l'écran, informations sur les heures et lieux des prochains départs.
RATP-Marguerite

A la gare routière de la Porte de Choisy, les départs du 183 s'effectuent sur différents quais du terminus selon les destinations et les heures de la journée. Le système d'information mis en place en mai 1987 permet d'informer le voyageur, en temps réel, sur l'heure et le lieu de départ de chaque antenne. Grâce à un écran général et à des écrans locaux situés sur chaque quai.

L'enquête a été menée en trois phases afin de mesurer, au mois de mai, l'impact immédiat du système sur le public, puis, en juin, son incidence sur le comportement des voyageurs. Six mois après, une fois le système en voie de banalisation, il était nécessaire de vérifier la stabilisation des nouvelles habitudes.

Un petit noir en attendant

Alors que, dans un premier temps, l'écran général était le plus consulté (par 70 % des voyageurs) aujourd'hui, 50 % d'entre eux regardent d'abord l'écran local, sur le quai ; c'est seulement en cas de retard ou d'événement inhabituel que le voyageur ira consulter l'écran général.

L'information donnée est le principal atout du système : 60 % des personnes constatent qu'étant bien informées, elles peuvent maîtriser leur temps d'attente : les bus au départ étant annoncés, le voyageur choisit celui qu'il prendra quitte à prendre un café ou à aller acheter son journal en attendant. Le premier mois de fonctionnement, 20 % des voyageurs ont ainsi modifié leur comportement ; ils

étaient 36 % en juin et sont 60 % aujourd'hui. 50 % des voyageurs, connaissant les horaires de départ, sont plus sereins ; plus autonomes aussi car ils n'ont plus à se renseigner auprès des agents sur les départs ou la raison des retards.

Le système est bien perçu et bien assimilé par les voyageurs mais combien l'utilisent-ils ? Le score est très élevé puisque 84 % d'entre eux s'en servent et 95 % ont l'intention de l'utiliser.

Le réflexe de s'informer

Le contenu et la lisibilité des informations sont jugés bons (56 %) ou très bons (42 %).

Enfin, autre avantage de ce dispositif : évitant les déplacements fébriles des voyageurs à la recherche du bus au départ, il assure une meilleure circulation dans la gare routière.

Le système d'information dynamique de la Porte de Choisy n'a pas un rôle d'agrément. Bien au contraire, il fait désormais partie du paysage quotidien des voyageurs qui l'utilisent systématiquement : « C'est un réflexe aujourd'hui. » De plus, il donne de la RATP, qui innove pour assurer un meilleur service à sa clientèle, une image dynamique et moderne.

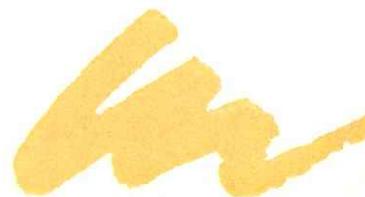
96 % des voyageurs souhaitent la généralisation de ce système d'information dans les terminus.

Et déjà, l'on parle d'équiper la gare routière d'Issy-les-Moulineaux.

Simone FEIGNIER



RATP-Marguerite



Le terminal bus de la Porte de Choisy.

tous au départ la même méthode. Ensuite, chacun acquiert ses trucs, ses combines... Il y a des lignes comme le PC qui sont toujours très difficile à boucler. Maintenant chacun a ses préférences. J'aime bien travailler sur les lignes de Paris. D'autres collègues trouvent que les lignes de banlieue sont plus faciles à boucler. Mais, on a toujours des surprises ». La surprise, elle surgit par exemple quand l'habilleur retrouve devant un service « pourri » qui dépasse de quelques minutes l'amplitude maximale et qu'il faut « démonter la moitié de l'habillement pour retomber sur quelque chose de correct ». « On est tous d'anciens roulants, confie A. Lefranc, alors on préfère trouver des solutions qui ne cassent pas trop de services directs !... Quand on a fini de tracer les services sur le graphique, un bon habillage ça se voit à l'œil. Il a bonne allure. »

A priori, l'habillage ressemble à un problème mathématique. Pourtant, il se résout comme un jeu d'astuce. « A diverses reprises, il y a eu des tentatives d'automatisation de l'habillage », indique Jean Briand, fidèle aux horaires depuis près de 25 ans. « Cela n'a jamais abouti. Peut-être parce qu'il était difficile d'intégrer l'ensemble des contraintes auxquelles nous devons nous plier. » Et puis, il est difficile de rendre une machine artificiellement astucieuse !

Fin 1985, Jean-Charles Urvoy, chargé d'études au service de l'exploitation du réseau routier, s'intéresse au problème. Passionné d'informatique, il achève alors l'élaboration d'un logiciel (programme informatique) permettant d'établir les tableaux de marche (graphiques horaires) des lignes d'autobus. Après un logiciel « Chic Graphic », un logiciel « Chic Services » s'imposait presque naturellement.

« Urvoy, c'est quelqu'un que nous connaissons et qui nous connaît, souligne C. Crozes. Il a passé des jours avec nous pour comprendre notre travail. » Dans les dernières semaines de 1986, un premier micro-ordinateur entre au bureau des horaires. Dans ce temple du papier, du crayon et de la gomme : c'est une petite révolution.

Durant des mois, les agents des horaires vont faire et refaire l'habillage de la ligne 24 afin de tester le système. A chaque fois qu'une difficulté apparaît, J.-C. Urvoy voit avec eux comment modifier le logiciel. C'est à cette époque que Di-

dier Machin arrive au bureau des horaires. Quand on a 25 ans, la micro-informatique n'a plus rien d'une chose mystérieuse. Alors D. Machin ne tarde pas à « mordre » au clavier et à délaissier le crayon chaque fois qu'une occasion se présente. « Pour les grosses lignes, l'écran est trop petit. On voit mieux sur le graphique papier. Maintenant pour faire les ébauches, le micro est drôlement pratique... Ce sont des habitudes de travail différentes. Mais il y a trop peu de temps que je suis là pour faire vraiment la comparaison. D'autant qu'un habillage n'est jamais fini. Il y a toujours une astuce à chercher. »

L'erreur que l'on commet souvent, c'est de croire qu'il n'existe qu'un habillage possible par ligne, reconnaît C. Crozes. Chacun de nous a sa façon de boucler. Et puis les habitudes ne sont pas les mêmes sur les 197 lignes du réseau. Nous le voyons bien quand nous discutons des tableaux de service avec les délégués de ligne. Nous n'avions donc pas besoin d'un gros système automatique, mais simplement d'un bon outil informatique qui puisse nous aider dans notre travail et nous en laisser la maîtrise. Urvoy a parfaitement compris ce que nous attendions. »

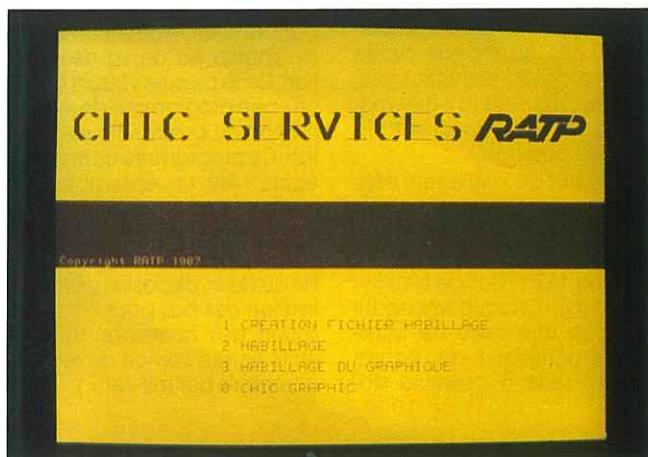
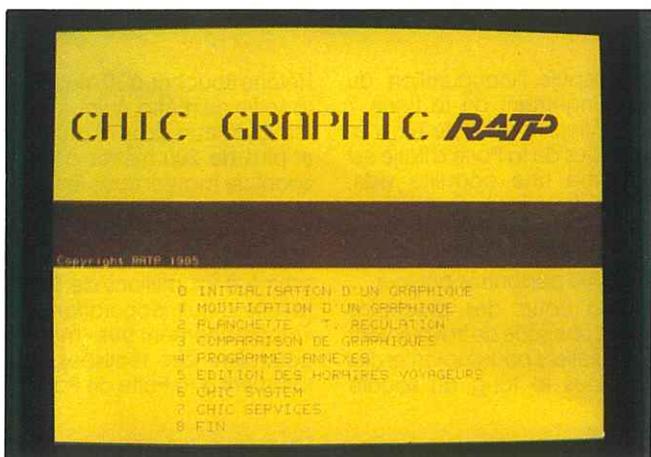
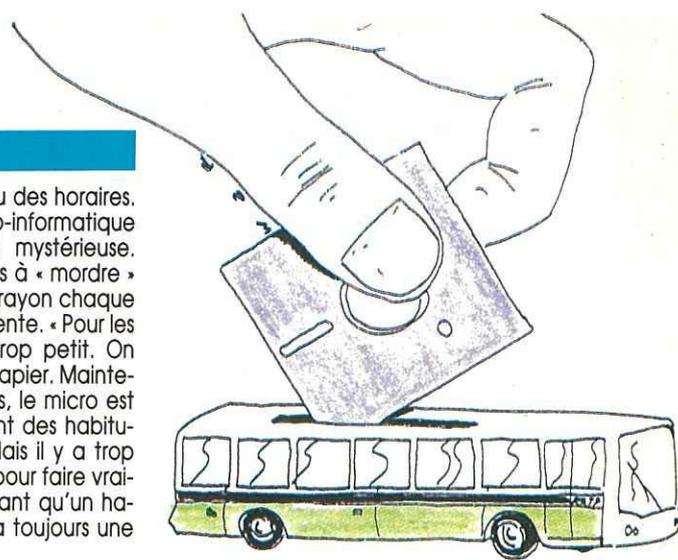
Aujourd'hui, cinq micro-ordinateurs dotés du logiciel « Chic Services » équipent le bureau des horaires. « Tout le monde s'y met. Même les plus anciens », confie A. Lefranc. La quasi-totalité des dépôts transmettent désormais les horaires de ligne sur papier (comme avant), mais aussi sur des disquettes établies avec le logiciel « Chic Graphic ». Dans deux ans, une douzaine de micros auront pris place aux horaires. Et il y a fort à parier que les échanges avec les dépôts se feront entièrement sous forme de disquettes.

Toulouse, Marseille, Metz, Strasbourg, Grenoble, Abidjan : la liste des réseaux intéressés par les logiciels « Chic » du routier est déjà longue. Certains d'entre eux souhaiteraient même les acquérir. Une affaire qui marche !

Il y a deux ans à peine, bien peu de gens auraient pronostiqué une telle transformation du bureau des horaires. Et pourtant ! Les claviers des micros sont en passe d'y supplanter les gommes et les crayons. Mais qu'ils soient tracés sur papier ou tracés sur écran les habillages restent toujours « fait main ».

Astucieux non !

Christian CHAUMEREUIL



Photos RATP-Marguerite

TÉLÉPHONISTES : OPÉRATION QUALITÉ

Le 18 février dernier, 150 agents de ST-DLT* se sont retrouvés à Noisiel pour débattre des objectifs et des moyens d'une opération « qualité » au sein du groupement. Les agents de DLT, ce sont les « téléphonistes » qui assurent la pose, la maintenance et le dépannage des postes téléphoniques, des télécopieurs, des minitel, des bornes d'alarme sur les quais du métro...

Globalement, les « téléphonistes » font bien leur travail. Leur compétence est reconnue. Malgré cela, de nombreux « clients » du service attendent autre chose. Voilà, en quelques mots, les idées clés qui sortent des enquêtes réalisées depuis un an sur « l'image de DLT ». Ces enquêtes furent longuement commentées lors de la rencontre de Noisiel.

A partir de là, les responsables du service exposèrent

ensuite les grandes lignes d'une démarche « qualité à DLT ». Celle-ci vise à répondre à la fois aux attentes des « utilisateurs » et aux attentes des « téléphonistes ». En « externe », DLT souhaite modifier ses prestations de manière à offrir « un interlocuteur unique » qui évite au client de se perdre dans les arcanes du monde du téléphone. En « interne », l'accent sera mis sur les démarches participatives de façon à réfléchir en commun aux nouvelles règles de travail et à la manière d'améliorer le service rendu.

La présentation de cette démarche a suscité de nombreuses questions parmi les agents de DLT réunis à Noisiel. Nous reviendrons plus en détail dans un prochain numéro d'Entre les Lignes sur cette expérience qui constitue une première à la Régie.

* Groupement « Distribution Locale et Terminaux » du service de la télématique. Au total, le groupement compte 176 agents.



TOULON A L'HEURE DE LA MONÉTIQUE

Après Blois, qui teste depuis 15 mois le Ticket Puce, Toulon entre dans le club des villes pilotes de la monétique. En effet, Toulon va devenir la première ville du monde dotée d'une monétique municipale. Son support sera la carte magnétique utilisée dans les transports en commun.

Les bus de la ville sont déjà équipés de valideurs magnétiques, analogues à ceux installés à titre expérimental sur la ligne 157 (Pont de Neuilly-Nanterre). Chaque voyageur possède une carte de transport magnétique qui pourra bientôt servir à payer le sta-

tionnement dans les parcmètres et dans les parkings du centre ville. Ainsi, chacun pourra choisir son mode de transport en fonction de ses besoins, de l'heure ou de sa destination. Cette mesure s'inscrit dans un vaste programme de revitalisation du centre ville de Toulon. Ce programme comporte également un ensemble de mesures visant à améliorer la circulation des bus et renforcer l'information du public (priorités aux feux, dispositifs de localisation des bus pour l'organisation des correspondances entre lignes, service de renseignements par minitel...).

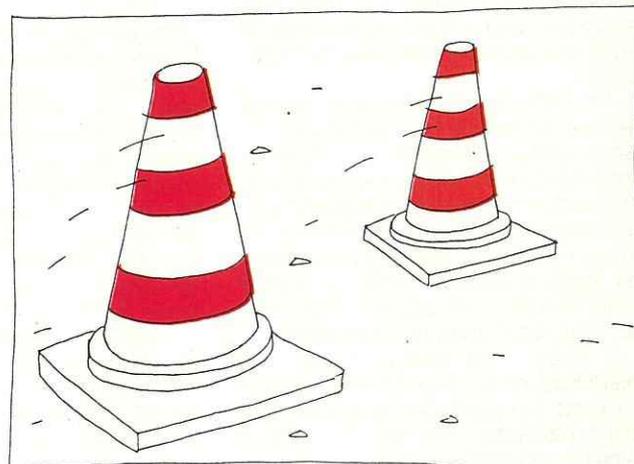
CHALLENGE DU MEILLEUR CONDUCTEUR DE FRANCE

L'Union des Transports Publics organisera début juin un challenge du meilleur conducteur d'autobus. Tous les réseaux de transports pourront y participer, probablement début juin à La Rochelle.

L'UTP a demandé à la RATP d'organiser ce concours : règlement, circuit, épreuves. C'est le Centre d'Instruction et

de Perfectionnement du réseau routier qui en a la charge. Chaque réseau doit présenter un conducteur au Challenge.

Pour déterminer le choix du machiniste qui représentera la RATP, chaque dépôt doit proposer deux candidats. Un sera retenu pour participer à une éliminatoire à Créteil (probablement fin avril).



PORTE D'ITALIE : LES BUS A LA SORTIE DU METRO

Depuis l'inauguration du prolongement de la ligne 7 vers Villejuif en 1985, le terminal autobus de la Porte d'Italie est comme une coquille vide. Seules trois lignes de banlieue continuent à l'utiliser. Cela représente quand même près de 6000 personnes par jour.

Au cours des prochains mois, une série de travaux vont être réalisés pour implanter ces terminus le long du square

Hélène Boucher, à 30 mètres de la sortie du métro. Aujourd'hui, les voyageurs doivent parcourir plus de 200 mètres à pied avant de monter dans les bus. Le nouveau terminal sera achevé au début de l'année prochaine. Le coût des travaux est estimé à 9,4 millions de F. Par la suite, d'autres opérations de « rapprochement bus - métro » pourraient être réalisées, notamment à la Porte de Pantin.

FRAUDE : 87 = 86

En 1987, le taux de fraude dans le métro n'a pas dépassé 4,4%. La fraude retrouve ainsi son niveau des années 1983 et 1984.

Après une brusque poussée en 1985 (5,5%), la fraude a soudainement baissé en 1986 (4,6%). Ce renversement de tendance avait été interprété comme une des conséquences de la présence policière dans le métro à la suite des attentats à Paris. Si l'année 1987 se solde par une stabilisation de la situation, c'est en grande partie dans la multiplication des opérations de contrôle menées par les agents RATP qu'il faut chercher une explication. L'accroissement sensible des agressions contre les agents de la Régie (voir ELL n° 110) vient d'ailleurs confirmer cette hypothèse.

Aujourd'hui, plus de 3500 infractions sont relevées quotidiennement par les 610 agents de contrôle du métro et du RER (contrôle de ligne, contrôle itinérant métro, contrôle RER) auxquels s'ajoutent les 285 agents de la surveillance générale. Cela représente 26% de plus qu'en 1986. Les recettes des infractions ont augmenté d'un tiers en 1987. Elles atteignent 32 millions de F, un peu moins de la moitié étant même perçu directement sur le terrain par les agents de contrôle.

Les effectifs des différents corps de contrôle sont restés stables en 1987 (mais 75 postes avaient été créés à l'automne 1986). L'action engagée en 1987 sera poursuivie en 1988. Seuls les effectifs de la surveillance générale seront accrus de 16 postes.

Trans Val-de-Mame

CRÉTEIL : OUI, DU BOUT DES LÈVRES

Courant février, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du Trans Val-de-Mame (TVM) s'est déroulée dans les cinq communes concernées par le projet. Après des mois de polémiques, la situation semble donc débloquée (voir ELL n° 109 p. 30).

« Il s'agit d'un bon compromis pour un mauvais projet ». Telle est en substance la position exprimée par Laurent Cathala, Maire de Créteil, à l'issue de la séance extraordinaire du Conseil municipal ayant approuvé le nouveau projet du TVM, présenté par la RATP. L. Cathala devait se réjouir de voir s'éloigner le risque « d'une coupure de la ville par le site propre du TVM ». Il fit par

ailleurs remarquer que le nouveau projet épargnait les massifs de fleurs et de nombreux arbres. Malgré cela, L. Cathala a conclu en s'interrogeant sur l'opportunité du TVM, « un projet moderne dont l'idée date tout de même de 1969 », et il devait se demander si les 500 millions de francs du TVM « ne seraient pas mieux placés dans une meilleure exploitation de la ligne 8 et dans son extension jusqu'à Boissy Saint-Léger ».

A défaut d'enthousiasme, c'est désormais le pragmatisme qui semble s'instaurer le long de l'itinéraire du TVM. Reste à ce dernier à faire ses preuves !

DU NEUF EN STATION

VISU'ELL

Publicité de 1964 mise à nu lors des travaux de Nation. L'indication de sortie est postérieure...

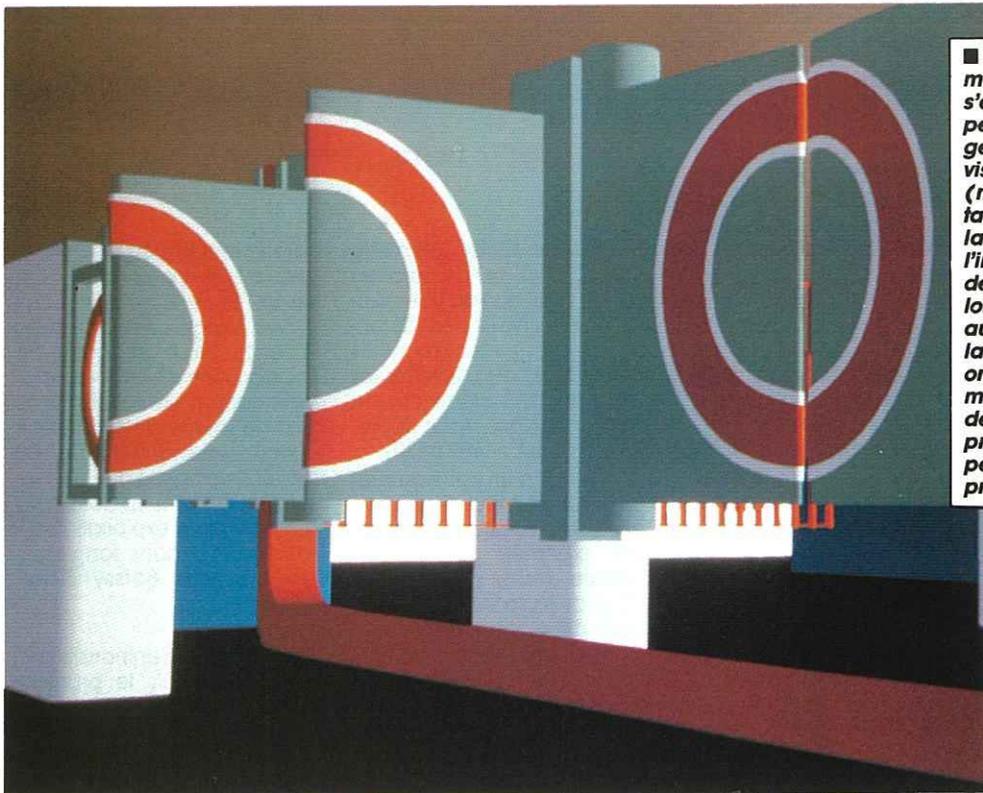


■ ELL vous a présenté le programme 88 des rénovations de stations : Bastille (1), Porte de Pantin (5), Montpamasse Bienvenue (4), Réaumur Sébastopol (4). On en sait un peu plus aujourd'hui :

■ La station Bastille évoquera la Révolution française. 1989 oblige. Le concours d'idées, assez libre, est lancé. Dans le même temps, la façade extérieure sera reprise pour s'harmoniser avec son nouvel environnement (Arsenal, Opéra). □

■ Réaumur Sébastopol révèle d'importantes infiltrations. Il faudra les traiter depuis la chaussée, d'où un possible retard. Dans ce cas, la rénovation intérieure pourrait être reportée au bénéfice de Nation (1). □

RATP-Marguerite



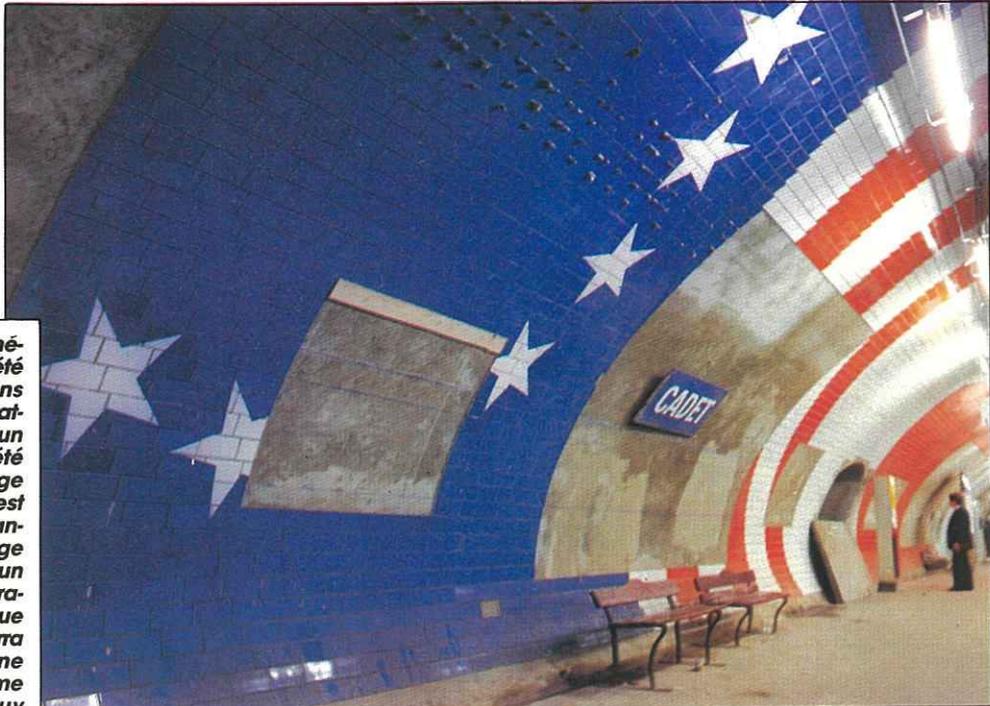
■ Le service des aménagements et de l'entretien (NA) s'est équipé d'un ordinateur permettant de créer des images de synthèse. Il permet de visualiser en trois dimensions (mais sans volume) le résultat des calculs introduits dans la machine. Notre photo : l'image obtenue pour juger de l'impact visuel de portillons de régulation de l'accès aux quais. Moins précis que la conception assistée par ordinateur, ce procédé permet une étude du « design », de réaliser des documents de présentation des projets. On peut également en tirer des présentations animées. □

◀ 1^{re} Image de Synthèse à la RATP

○
■ Porte de Pantin, en raison de la desserte de la Cité de la musique, devrait devenir la « station laser » : la rénovation évoquera l'innovation musicale et le spectacle. Des projections laser arriveront sur des tulles métalliques. Elles permettront des spectacles et la diffusion de messages (infos de service ou sur l'environnement de la station). Une partie de la station pourrait être sonorisée. □

■ La station Télégraphe pourrait être également rénovée à l'initiative d'une association de radio-amateurs (l'AIR) qui a lancé à cet effet une souscription nationale. Elle évoquerait les différents modes de radiocommunication. □

RATP-CPA



■ Hors du programme général, la station Cadet (7) a été recarrelée. Des infiltrations avaient contraint à un abattage du carrelage. Pour un surcoût marginal, il a été décidé de rendre hommage à La Fayette (le boulevard est au-dessus) et à l'histoire franco-américaine. Le carrelage (standard) reproduit donc un drapeau français et le drapeau américain à l'époque de l'Indépendance. On pourra également apercevoir une silhouette du grand homme (conception RATP : Guy Outhier). □

RATP-Arcailion

PUBLIC, PRIVÉ ?

Dans une interview accordée au journal « Le Monde », le Premier Ministre abordait la question des transports. Deux questions (et réponses) concernaient la privatisation des entreprises publiques.

Certaines entreprises publiques de transport seraient-elles plus efficaces si elles étaient privatisées ?

Il existe un programme de privatisation du secteur concurrentiel, défini par la loi du 6 août 1986. Ce programme de cinq ans est ambitieux. Tant qu'il n'aura pas été mené à son terme, nous n'irons pas au-delà. Votre question n'est donc pas d'actualité.

N'avez-vous vraiment aucune idée de l'entreprise qui serait plus performante dans le privé ?

Pour vous dire la vérité, je n'ai pas complètement arrêté mon point de vue sur cette question : priorité à la compétitivité ! Prenons les principales entreprises publiques. D'abord la SNCF : sa privatisation n'est pas imaginable ; elle est un service public ; elle détient un monopole et elle se rapproche de l'équilibre après avoir dépassé les 10 milliards de F de déficit en 1983. La RATP est dans la même situation. Il reste Air France, société d'Etat, qui a déjà un véritable comportement de société privée. Ne vient-elle pas d'annoncer un résultat net après impôt de 700 millions de F ? Faut-il privatiser Air France ? Cela ne me paraît pas une priorité. Je ne suis pas dogmatique.

NOUVELLES ANIMATIONS RÉALISÉES PAR LES AGENTS COMMERCIAUX



RATP-Marguerite



Sur la ligne 6, le Nouvel An chinois (17 février) était fêté à Etoile et Nation, du 15 au 24 février. L'équipe commerciale de la ligne qui traverse le « China Town » de Paris rendait ainsi hommage à la culture trois fois millénaire de « l'Em-

pire du Milieu ».

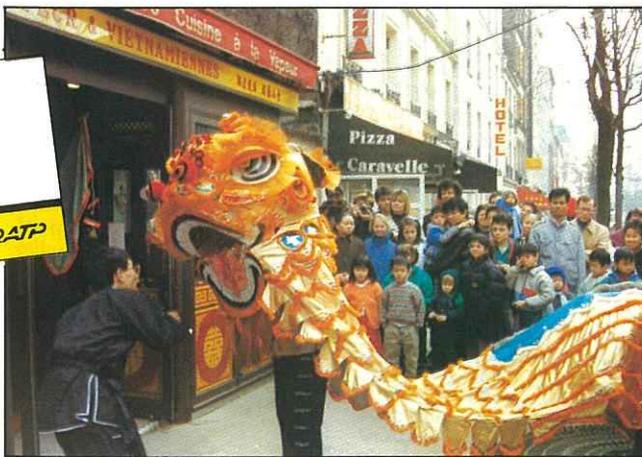
A la station Hôtel de Ville, du 15 au 19 février, l'architecte LE CORBUSIER était le prétexte, pour le moins insolite, à la promotion de... la carte intégrale.

Cette opération était réali-

sée par les agents commerciaux de la ligne 11 grâce à des documents prêtés par l'Hôtel de Sully, qui présentait, à la même période, une exposition sur l'architecte. C'était aussi pour la ligne une façon de s'associer à la vie de la ville.



RATP-Thibaut



Les attachés commerciaux de la ligne 9 se préparent à participer à plusieurs initiatives :
 — un bureau d'information pour les touristes à Trocadéro avec des agents polyglottes, de Pâques à La Toussaint ;

— reprise de l'exposition du cinquantenaire du Musée de l'Homme à Trocadéro, en mai ;
 — expositions à Ranelagh, La Mueffe et Jasmin pour le centenaire du Lycée Molière (mai) ;

— expositions à Robespierre, Croix-de-Chavaux et Mairie de Montreuil pour le bi-centenaire de la Révolution (sept. / déc. 1988).



Signée en 1983, la convention d'association entre la RATP et la société TRA arrive à mi-parcours. Inscrite dans le cadre d'un accord tripartite entre le Département de la Seine-Saint-Denis, la RATP et TRA, cette association avait débuté sous de mauvais auspices.

Fin 1984, le bilan financier du réseau TRA en Seine-Saint-Denis accusait un déficit de 25,3 millions de F. Ce mauvais résultat provenait d'une diminution d'un quart des recettes

venant « des compensations pour Cartes Orange ». En effet, les comptages effectués en 1983 et 1984 montraient que le trafic Carte Orange avait été à l'origine fortement surestimé.

Courant 1985, la Régie procédait à une restructuration complète du réseau TRA. A la fin de l'année le déficit tombait à 13,3 millions de F. Le redressement devait se poursuivre en 1986, et l'année 1987 s'est achevée avec un excédent de 2,2 millions de F.

Composé de vingt lignes, le réseau TRA dessert le secteur d'Aulnay-sous-Bois et du Raincy. Aux heures de pointe, le service est assuré par une centaine de voitures dont quelques bus articulés. En 1987, le trafic était de 21 millions de voyages. Il croît au rythme de 8% par an.

Après un départ placé sous le signe des polémiques, l'association TRA-RATP semble continuer sous le signe de l'efficacité.

L'ouverture de la gare Saint-Michel s'est passée en plusieurs étapes :

- Vendredi 12 février, pré-inauguration avec le personnel concerné de la RATP et des entreprises.

- Lundi 15 février, inauguration sans discours par le Premier Ministre, Jacques CHIRAC. Pour venir à Saint-Michel, un train spécial a utilisé le tracé de la future ligne SNCF « Vallée de Montmorency - Invalides » qui prolongera la ligne C vers le nord-ouest.

- Mardi 16 février, inauguration à l'initiative des artistes (Bazaine et Maréchal) des œuvres d'art de Saint-Michel et Cluny-La Sorbonne. En bonne entente, chacun a organisé sa manifestation de son côté.

- Mercredi 17 février, ouverture au trafic voyageurs. Curieux, étonnés et un peu perdus par une signalisation difficile à apercevoir, notamment sur les quais.

- Samedi 20 et dimanche 21, journées portes ouvertes. Les visiteurs pouvaient pénétrer avec un billet spécial, sans voyager... 6900 ont été utilisés. Un jeu, doté de 5000 prix était organisé.

■ Sauvabus communique : (45 90 64 87)

- Mercredi 27 avril : visite des chantiers du TGV Atlantique en région parisienne (participation 160 F).

- Mercredi 4 mai : visite du triage et de l'aiguillage de Juvisy (participation 120 F).

- Mercredi 18 mai : visite du Centre de Formation du réseau ferré et de l'ancienne station Gare du Nord (participation 120 F). □

■ Gare de Colombes : le point noir qui concerne la circulation des bus 166, 167, 304 devrait disparaître. Percement d'une voie nouvelle, site propre autobus et gare routière sous les lignes de chemin de fer sont les 3 axes du projet. Coût total : 53 millions ; date à préciser. □

■ Grenoble a décroché le financement de sa deuxième ligne de tramway. Le contrat a été signé avec le Ministère des Transports fin février. La ligne comportera 13 stations sur 6 kilomètres (Urbanpress). □

■ Pour le premier Salon de la Vanille (30 mars-24 avril au Muséum d'Histoire naturelle). Les stations Jussieu, Monge et Gare d'Austerlitz ont été parfumées à partir du 21 mars. Des agents de la RATP et de la COMATEC y participaient. □

■ Banale, la vanille ? C'est pourtant l'une des seules plantes fécondées artificiellement par l'homme : chaque feuille de vanillier est pollinisée à la main avec une épine de citronnier. Et, le saviez-vous, elle fait partie des orchidées ? □

■ Une exposition sur les transports aura lieu à l'Hôtel de Ville de Paris (entrée Rivoli) en avril. Au menu : Boa, Météor... (sous réserve). □

■ Plusieurs cantons suisses ont nommé des abonnements promotionnels des transports en commun : « abonnements écologiques ». Il est vrai que les constructeurs automobiles sont moins nombreux qu'en France. □

■ Le Ministre Gérard LONGUET a déclaré qu'il fallait que les PTT « reconnaissent les droits des clients » et « rapprochent leur statut de celui d'une entreprise comme les autres ». □

■ La voie des fêtes, qui relie les lignes 3bis et 7bis, est en travaux pour permettre la circulation de trains d'essai. Les premiers essais concerneront des transmissions en hyper fréquence. □

■ Création de deux lignes à Meudon gérées par la RATP :
- 336A entre Meudon-la-Forêt et Meudon-Ville (appelée TIMA) ;
- 336B dans Meudon-Ville (TIM). □

■ Le nouveau procédé de renouvellement des voies et du ballast du métro (ELL n° 104, juillet 87) a permis de rénover la ligne 3bis à la vitesse de 57 mètres par nuit (auparavant 18 m sans tout changer). L'opération concerne maintenant la ligne 12. □

■ Retour à l'envoyeur ! Pour concevoir le futur dépôt d'autobus d'Aubervilliers (ouverture prévue 1990), le service RM avait fait appel à des bureaux d'études extérieurs, dans l'espoir de recueillir quelques idées novatrices dans les domaines d'organisation et de la maintenance. Un peu piquée au vif, une équipe des « méthodes et bâtiments » a conçu de son côté un projet qu'elle a remis en même temps que les autres. Le Jury qui jugeait du concours d'idée n'a retenu aucun des projets extérieurs. Il a ensuite ouvert l'enveloppe du projet interne. Le Jury a conclu qu'il apportait la meilleure réponse. Cette décision a été entérinée le 2 décembre 1987. □

■ Une enquête auprès de 700 personnes représentatives des usagers du métro indique que 46% auraient déjà acheté quelque chose dans les boutiques du métro. Classement des achats : bijoux, fruits, journaux, vêtements, maroquinerie, photo. □

■ Le parking d'intérêt régional de Bourg-la-Reine avait perdu plus de la moitié de ses clients. La RATP va organiser une opération P+ pour la gare RER. La carte orange permettra une réduction et la signalétique va être refaite. Des jeux en feront la promotion en avril. □

■ 200 : c'est le nombre d'infractions quotidiennes constatées sur 2 carrefours équipés du système Multaphot : outre la photo du véhicule en infraction, il fournit les date et heure de l'infraction et le temps passé depuis le déclenchement de la « phase rouge ». □

■ Le Conseil d'administration de la RATP a accepté (février) de prolonger la diffusion des émissions de Tube dans le métro jusqu'en juin 88. Mais ni la RATP, ni la Direction générale des Télécom ne rajouteront d'argent. □

■ Le service de la promotion du réseau ferré a diffusé aux voyageurs de la ligne A du RER le premier d'une série de dépliants. Mieux faire connaître et comprendre le fonctionnement de la ligne, pour obtenir une meilleure participation du voyageur. □

■ Après Blois, le réseau de Valenciennes devrait tester le système monétique « ticket puce » dont la RATP assure l'ingénierie. Le ticket permettrait de payer le transport en commun, le parking et le téléphone. □

■ Multaphot équipe aujourd'hui 3 carrefours : Saint-Marcel / Jeanne d'Arc, Saint-Germain / Bellechâsse, Rivoli / Sébastopol. (source : Liaisons - Préfecture de Police). □

■ Deux Parisiens ont décidé de rentrer au livre Guinness des records en parcourant toutes les stations de métro en train dans la journée. Ils commenceront leur périple (367 stations) à Boulogne (5 h 35) pour terminer à Créteil Préfecture (23 h 09). Comme preuve de leur passage, ils poseront un autocollant dans chaque station. Sponsorisés par le « poisson breton », leur tentative devait avoir lieu le... Premier avril. □

■ Au sommaire de ce premier journal ligne A, des chiffres, des explications, des présentations : que se passe-t-il pendant un incident ? Les conducteurs et la sécurité ; les nouveaux distributeurs de ticket. Au fond, faire connaître à 800 000 utilisateurs quotidiens le travail de 1 170 agents de la ligne A. □

■ A l'occasion du Forum des Associations franciliennes qui s'est déroulé du 1^{er} au 5 mars dans 8 stations du métro et du RER, des statistiques étonnantes :

- l'Île de France compte 130 à 150 000 associations ;
- elles emploient 3% de la population active (10,6% dans les services) ;
- 6 associations nouvelles par jour à Paris et 1 par département ;
- 1 habitant sur 4 est adhérent. (source : CES 1986). □

■ Le métro de Moscou comprendra en 1989 une nouvelle ligne longue de 14 kilomètres (Novosti). □

■ Si vous aimez les pochettes de disque, une rétrospective aura lieu à Châtelet (zone boutiques) du 2 au 15 mai, en collaboration avec le Théâtre Musical de Paris. □

■ La boutique « chic et choc » a pensé aux agents pour la fête des mères : en plus des 10% de réduction habituels, elle vous remettra un cadeau surprise pour tout achat de la ligne CMP (Compagnie du Métro de Paris). Elle vous propose, entre autres, une ligne « petit déjeuner » et une ligne « salle de bain ». Vous en trouverez à tous les prix. Boutique : « chic et choc » Châtelet (salle des échanges-RER) □

■ 1200 élèves des classes de terminale (technicien électronique) étudieront le métro blanc (MF77) aux ateliers de Javel. Les animateurs des visites sont les agents du service du matériel roulant. □

■ On teste sur la ligne 6 de métro un système de détection du dégonflement des pneus. A terme, ce détecteur permettra aussi de surveiller la pression des pneus de guidage. □

ISU'ELL



Il ne s'agit pas d'un pré-perçage pour les poignées mais d'impacts de balles sur une voiture du RER.



SABRE AU CLAIR

Début février, l'équipe de sabre de l'USMT s'est rendue à Budapest pour participer à la Coupe d'Europe des Clubs Champions.

Champions de France 1987, les sabreurs de l'USMT ont éliminé facilement les champions d'Espagne. Mais ils durent s'incliner devant l'équipe de Sofia, championne de Bulgarie. Sofia l'a emporté par 8 victoires à 7. L'équipe de Sofia a fini deuxième de la Coupe d'Europe, un résultat qui s'explique d'autant que l'on trouve plusieurs médaillés ou finalistes des récentes Coupes du Monde de sabre dans les rangs de l'équipe bulgare. Quant à l'équipe de l'USMT, elle a terminé à la 7^e place sur les 14 équipes engagées.

Dans la foulée se sont ensuite déroulées les épreuves de la Coupe de Hongrie individuelle. 210 tireurs étaient en lice. Franck DUCHEIX et Hervé BIDARD ont terminé respectivement 25^e et 27^e.



L'équipe de sabre de l'USMT.
De droite à gauche : Corlosquet,
Daurelle, Jeanny, Préchumeau,
Ducheix et Bidard.

RAIP - Marguerite

POINÇON D'AVRIL

A propos de gisements d'emplois, M. SEGUIN, ministre des Affaires sociales, a déclaré dans l'Express* : « sans parler des poinçonneurs du métro, dont personne au gouvernement ne comprend la disparition ».

Le groupe « Service Public », lui, a tout compris puisqu'il a mis à son répertoire la célèbre chanson de Gainsbourg.

Devant une telle actualité, ELL vous offre le dernier couplet. On ne sait jamais...

* « M. SEGUIN : osons dire la vérité sur l'emploi ». L'Express du 5 au 11 février 1988 - p. 42-43.

J'suis l'poinçonneur des Lilas
Arts et Métiers direct
par Levallois
J'en ai marre j'en ai ma claque

De ce cloaque
J'voudrais jouer la fille de l'air
Laisser ma casquette
au vestiaire
Un jour viendra j'en suis sûr
Où j'pourrai m'évader
dans la nature
J'partirai sur la grand'route
Et si pour moi il n'est plus temps
Je partirai les pieds devant.

J'fais des trous des p'tits trous
Encore des p'tits trous
Des p'tits trous des p'tits trous
Toujours des p'tits trous
Y'a d'quoi d'venir dingue
D'vouloir prendre un flingue
Faire un trou un p'tit trou
Un dernier p'tit trou
Un p'tit trou un p'tit trou
Un dernier p'tit trou
Et on m'mettra
dans un grand trou
Et j'entendrai plus parler d'trous
Plus jamais d'trous
de petits trous
De petits trous de petits trous...

22

■ **Vingt-deux agents de la Régie se sont distingués en 1987 par des actes de courage et de dévouement : Mauro CELLI, Charles MAIKOOUVA, Jacques OLIVESI, Bernard CARPENTIER, Jean-Claude BETRANCOURT, Romain FAUCHOT, Michel BOTTINO, Alain HERELLE, Dominique MONCOMBLE, Patrick COUTANT, Bernard BRES, Alain LAPEROUSAZ, Doron BENGHOZI, Bruno FERNANDEZ, Daniel PICOU, Guy MARTINEZ, Pierre HERVOUET, Jean-Pierre SEIGNEUR, Jean CREPIN, Marc**

GUIGNARD, Sion KOSKAS, Claude LIEVIN.

Dans l'hommage qui leur a été rendu par le Directeur général, les circonstances de leur intervention montrent principalement deux préoccupations : celle du voyageur — volé, agressé, blessé ; celle du patrimoine de la Régie — vandalisme. Dans plusieurs circonstances, leur intervention s'est faite face à des individus armés. Entre les Lignes leur adresse, à son tour, un coup... de chapeau. □

2,2

■ **C'est la proposition de hausse des salaires 88 faite par la Direction le 30 mars aux organisations syndicales (1,1 % au 1^{er} avril et 1,1 % au 1^{er} décembre). S'y ajouteront une augmentation du supplément familial, l'intégration d'une partie de l'indemnité de résidence pour les retraités, diverses mesures catégorielles. Les syndicats ont refusé leur signature ou réservé leur réponse pour cet accord très proche des propositions faites à la SNCF. Réponse le 11 avril. □**

FAITES-LES PARLER

Alain DAIX (service RM) a été fort inspiré par la dernière photo que nous publions dans le cadre de ce jeu.

Il fait aussi dire à l'agent RATP : « j'ai un penchant pour vous » et au personnage de

droite: « d'habitude c'est moi qui prends les photos! ».

Personne n'a joué sur le fait que la photo avait été étirée en hauteur (involontairement) par l'imprimeur.



■ Le 26 janvier 1988, Mme PICOT, machiniste au dépôt de Pleyel, a reçu de M. Guy MARTIN, Président de la Mutuelle d'Ivry, le 1^{er} prix du grand jeu concours « Compte épargne MIF »: un séjour de deux semaines en Tunisie pour 2 personnes. □

■ **Claude Gabiller** a 53 ans. Avant d'entrer à la Régie en 1974, il était modéliste en bijouterie. Autant dire que le dessin n'a pas de secret pour lui; « faux, répond-t-il. La peinture c'est un tout autre travail. Une technique qui vient d'une longue pratique assidue ». Deux ou trois heures chaque soir, les week-end, les vacances, tout y passe. Et depuis qu'il expose, il faut, en plus, voir beaucoup de gens, régler mille problèmes. Il a recommencé à peindre avec les activités culturelles du CE, rue du Père Coirentin. Après cinq ans, il rejoint l'Atelier de la Bûcherie (Ville de Paris). Les expos commencent, d'abord dans les communes et MJC, les récompenses suivent. Les salons prennent le relais: Centenaire des Indépendants, Biennale de Paris, Genève... Il est alors contacté par des Galeries. En février, il présentait 33 œuvres à la « Galerie du 16^e ». Son leit-motiv: le travail long et patient, le temps. Se faire connaître sans griller les étapes pour continuer à faire ce que l'on aime. Lui, son choix, c'est la nature, fleurs, paysages. Alors, « bon vent ».



* C. Gabiller: gestion du personnel de F. Charonne. Tél: 21608.

RETOUR A L'ENVOYEUR

Régulièrement ELL est « pris à partie » dans des tracts syndicaux (parfois sur le même sujet pour des raisons diamétralement opposées...) ou au cours de réunions, ou par un service.

Cela doit faire partie du jeu. C'est d'abord la preuve d'une lecture attentive qui nous réjouit. Cependant, il est parfois dur d'encaisser des mises en cause personnelles sans fondement. Récemment encore le compte rendu des avis du Comité d'entreprise (réunion du 24 février, avis sur Orly-Val) énonce : « Par ailleurs, les élus notent que dans un article

d'ELL du mois de février, le rédacteur justifie le choix porté par le STP en arguant que le projet Orly-Val donne une image de modernité. En clair, l'entreprise publique est vieillotte et l'entreprise de type privé serait à la pointe du progrès. C'est une position dogmatique que les élus rejettent avec fermeté, l'expérience montre le contraire. »

Objection votre Honneur ! Le Rédacteur (avec majuscule SVP puisque nos articles sont signés) a écrit : « Le Syndicat des Transports Parisiens a opté pour le projet VAL en fonction de considérations d'ordre in-

terne et externe. A l'interne, le VAL est apparu plus "performant" par :

— la bonne image d'un transport moderne, argument important aux yeux de la clientèle spécifique attendue, ... (etc.) ».

Notre confrère n'a fait que présenter l'argumentation du STP, organisme décideur, ce qui semble la moindre des choses*. De ce fait, il ne semble pas utile de commenter la « traduction » qui suit : « En clair, l'entreprise publique est vieillotte... », qui semble cependant exiger un décodeur spécial. A trop lire entre les lignes

on ne lit plus les lignes...

Il peut bien entendu arriver à l'un d'entre nous de porter une appréciation discutable. OK pour les critiques. Mais en venir à voir des « fautes professionnelles » partout et les signaler à la direction... où allons-nous trouver un syndicat pour nous défendre !

LA REDACTION

* Si vous souhaitez connaître l'avis personnel de notre confrère sur Orly-Val, vous pouvez téléphoner au 64048.

INHABITU'ELL

■ **Mademoiselle JUHOL** est le premier agent de maîtrise à avoir réussi le concours interne d'Inspecteur adjoint de ligne du réseau routier (C2). Quitte à le réussir, elle est même sortie première (major de promotion se met mal au féminin !). Ce poste est en général pourvu par recrutement « sur titre » (maîtrise universitaire). □

■ **A Villeneuve d'Ascq, ligne 41 D, des magazines** sont gracieusement mis à la disposition des voyageurs à l'heure creuse par le transporteur (TCC). □

■ **A Rennes, les autobus** ont jumelé leur pub avec d'autres annonceurs (un peu comme le métro). Mais à la place de Ferrari ou Peugeot, on trouve Darnat ou Modes et Travaux... □

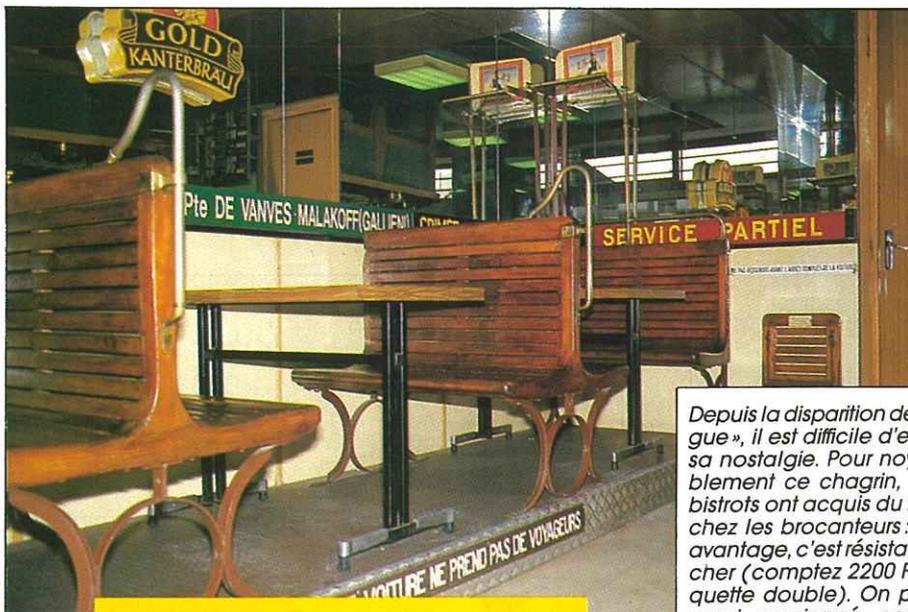


Photo collection privée

LE BALTO

U — U
TABAC - LOTO

21, rue Philippe de Girard
75010 PARIS - Tél. 46 07 55 94

46 07 55 94
André BOUTÉ

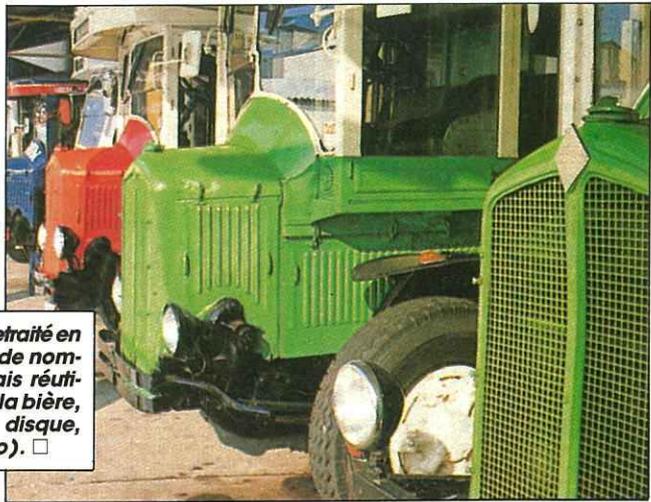
Depuis la disparition des « Sprague », il est difficile d'entretenir sa nostalgie. Pour noyer doublement ce chagrin, certains bistrotiers ont acquis du mobilier chez les brocanteurs : double avantage, c'est résistant et pas cher (comptez 2200 F la banquette double). On peut être aussi passionné, comme le patron du Balto, 21 rue Ph. de Girard (métro Louis-Blanc ou Stalingrad). André Bouté distribue ses cartes de visite en ticket, dispose de la pince et de la casquette, ajoute quelques plaques d'autobus et sert le « cocktail-métro ». A l'origine de toute réussite, une grande idée (comme on dit) : les plaques directionnelles ont été installées pour empêcher qu'on voit le jeu des autres dans la glace, à la belote. Pour faire bonne mesure, il est dépositaire de titres de transports.

■ Si le métro reçoit souvent la visite des cinéastes, la ville de Paris est assaillie de demandes : en 1987, 680 demandes concernant 62 films long métrage et 1600 demandes de prises de vue télévisées et photographiques. □

■ Un voleur de coupons de transport a été arrêté. Il se faisait passer pour un employé RATP grâce à un uniforme prêté par un ami (AFP 2/3). La dépêche ne dit pas s'il a été remarqué parce qu'il n'était pas réglementaire ou le contraire... □

■ Les fournitures les plus demandées : enlèvement de panneaux, de bômes, marquage de signalisation, location de bennes, arroseuses, camionnettes. □

■ Un de nos lecteurs, retraité en Allemagne, a repéré de nombreux autobus français réutilisés : pour vendre de la bière, sur une pochette de disque, dans la presse (photo). □



■ Les lieux les plus demandés sont : le Bois de Boulogne, le Parc de Bagatelle, le Champs de Mars, les Buttes-Chaumont, le Parc Montsouris. □

■ Comment faire venir à soi de nouveaux clients ? Le réseau de Bonn (RFA) offre un abonnement gratuit (6 mois) à toute personne de plus de 60 ans en échange de son permis de conduire... □

■ Pour les monuments, la Tour Eiffel distance les autres. Parmi les cimetières, le Père Lachaise distance Montmartre et Montparnasse. □

■ Même pays, à Cologne, à partir de 20 heures, le conducteur de l'autobus peut vous commander un taxi par radiotéléphone pour terminer votre voyage. □

■ A Lille, tout automobiliste dont la voiture se trouve immobilisée dans une station Shell se voit remettre un ticket de transport en commun aller-retour. □

CONFIDENTI'ELL

■ Une nouvelle campagne d'information comportementale serait à l'étude. Sujet : le vandalisme. Ce serait la troisième après « frauder c'est bête » et la campagne « pick-pocket ». □

■ Plusieurs Associations d'Anciens combattants ont demandé que le nom de Jean MOULIN soit honoré dans le métro (il est le fondateur du Conseil National de la Résistance). Un Député a proposé de retenir la station Alésia. □

BON DE TABAC

Faut-il que le carnage pour être un car-naval ? Chaque année, Mardi Gras collectionne les bavures. Plusieurs vitrines cassées, plusieurs blessés, il y avait quelques pavés dans les kilos de farine et les œufs étaient durs. Pour la RATP, 21 lignes d'autobus modifiées, 2 pare-brise et 2 glaces latérales brisées, quelques panneaux publicitaires arrachés. A l'année prochaine...



BON DE TABAC (bis)

Aux « services historiques » de la RATP pour les outrages portés au « bon roi Henri ».

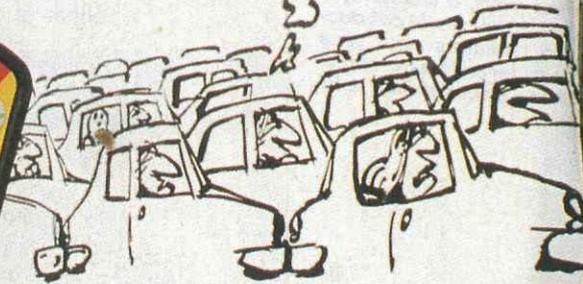
Dans la toute nouvelle station Cluny-La Sorbonne les panneaux de présentation signalaient : Henri IV (1553-1642) alors qu'il a été assassiné en 1610... et encore « Roi de France de 1562 à 1610 » alors que son règne commence en 1589.

Pour faire bonne mesure, la « planche » présentant le Pont Neuf (encore Henri IV) indique : « depuis des milliers d'années une des promenades préférées des parisiens. Le Pont Neuf qui enjambe la Seine depuis 4000 ans... ».

Une « coquille » que le Vert Galant aurait mal supportée.



À la base
de toute réussite,
il y a une
grande idée.



RATP

