ENTRE les lignes

il inspire les artistes

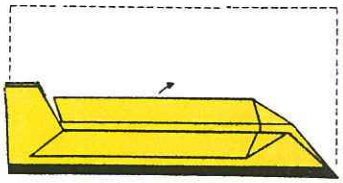
RATP

N° 99 - FÉVRIER 1987 - 11 F

N° 99
FÉVRIER
1987

SOMMAIRE

Première de couverture : Le pont d'Austerlitz (RATP-Ardaillon) vous invite à découvrir les structures métalliques du métro (p. 10). Nous vous convions à poursuivre la visite de cette sublime quincaillerie. Il inspire aussi les « artistes en tous genres » (p. 12 et 14).



4 Orly plus vite et sans escale. Orlybus offre une nouvelle desserte et une nouvelle tarification.

6 Aramis, à mi-parcours de ses essais, a accueilli les « mousquetaires » d'ELL.

7 « Mieux vaut prévenir que guérir. » Ce dicton ne fait pas l'unanimité. Le service médical le regrette.

9 Une nouvelle direction, **C**, comme **C**ommunication et action **C**ommerciale. Son nouveau directeur, Jacques Banaszuk, nous l'explique.

10 Une sublime quincaillerie. La suite des articles écrits par Michel Ellenberger pour *Entre les lignes*. Une évocation des ponts et viaducs du métro.

12 Art dans l'antiquité, barbouillages aujourd'hui, les graffiti en font voir de toutes les couleurs au métro. *Entre les lignes* a enquêté...

14 Un peintre qui ne peint que le métro ? Ça existe, ça s'expose, ça se vend. Oui mais pourquoi ? (Voir dernière de couverture.)

16 « Paris Manif » c'est tous les jours. Des lignes de bus sont coupées. La permanence générale veille. Les voitures de régulation sont ses yeux. Nous avons défilé avec elles.

19 Derrière le sigle « CHSCT », le vécu du travail. Notre exemple, le réseau routier.

22 Vos articles regardent les mouches. Au collège ça vaut une punition. Pour notre « Jeu de l'été », c'était amusant.

24 Traîneau pour le particulier, l'aspirateur devient train à la RATP. Tout sur sa vie nocturne.

25 Actualités.

Dernière de couverture : « Lundi matin » une toile de Philippe Bezard. (Voir aussi p. 14.)

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication responsable de la rédaction : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchard, Simone Feignier, Jacques Marion, Pascal Begue.

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

Maquette : Triangle Création.

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

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

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

Ont collaboré à ce numéro :
Christian Chaumereuil, Gérard Luche et Michel Ellenberger.

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

3 minutes d'informations diverses. En cas d'événement important, une édition spéciale, des interviews, des commentaires.

Grèves, négociations, accords...

PRODUCTIVITÉ ET PROGRÈS SOCIAL

RATP Ardaillon

Michel Rousselot répond :

***Entre les lignes :* La RATP vient de connaître une période de grèves parmi les plus importantes de son histoire, qui rappelle mai 1968 ou la grande grève des conducteurs du métro de 1971. Comment réagissez-vous à cet événement ?**

Michel Rousselot : Les grèves dont nous sortons sont certes, par leur importance et leur impact, parmi les plus importantes que nous ayons connues. Gardons-nous cependant d'évoquer trop rapidement les mouvements sociaux du passé. Les époques ne sont pas les mêmes, notre entreprise et son environnement se sont profondément modifiés. Aussi les conséquences seront-elles sans doute différentes.

Il faut d'abord souligner que cette grève comme tout arrêt des transports publics dans une grande agglomération a eu pour effet immédiat d'imposer à la population de dures contraintes, des fatigues supplémentaires liées aux longs trajets, à la marche à pied, à l'inconfort, à la difficulté de trouver d'autres solutions, en raison de la défaillance simultanée de la SNCF-banlieue. Ce sont, au regard de notre mission de service public, de très graves conséquences.

Mais aujourd'hui, s'ajoute un risque nouveau : que ces habitants lourdement pénalisés ne reprennent pas tous le chemin du transport public. On oublie trop, en effet, que nos voyageurs sont de moins en moins captifs des transports publics et que nous avons un concurrent : l'automobile. La mauvaise image que nous venons de donner de nous-mêmes ne pourra, si elle n'est rapidement redressée, que faire régresser une courbe de trafic dont vous savez qu'elle évolue désormais moins favorablement. Or, la situation économique de notre entreprise et le souci que nous partageons tous de la voir se développer nous imposent de gagner du trafic.

Mais je constate par ailleurs que de nombreux salariés ont estimé que le recours à la grève était le seul moyen pour eux d'exprimer leur malaise et leurs revendications. Ils ont consenti pour cela d'importantes pertes de salaire. C'est le signe que, malgré les nombreuses instances et procédures de dialogue existantes, il y a encore un « déficit social » dans cette entreprise. C'est un problème difficile. Travailler à sa solution est pour moi une priorité essentielle.

***ELL :* La RATP n'était pas seule en grève. Le secteur public était largement concerné. Comment situez-vous la RATP par rapport à ces mouvements sociaux ?**

M. R. : Il ne fait pas de doute que ce qui s'est passé ailleurs a certainement joué un rôle. Cependant, les grèves de la RATP me paraissent spécifiques de notre entreprise et différentes, par exemple, de celles de la SNCF. Dans notre entreprise, les revendications touchaient avant tout aux rémunérations. Ensuite, les initiatives « basistes », du type coordination, très actives ailleurs, se sont peu développées, ce qui laisse à penser que les syndicats ont bien exprimé les revendications du personnel. Il en a été de même des pressions exercées sur les non-grévistes, qui sont restées modérés, malgré ici ou là quelques débordements critiquables.

Ensuite, le mouvement social s'est, à la RATP, caractérisé par l'interférence constante et la réaction, l'un par rapport à l'autre, de deux conflits : l'un, strictement catégoriel et ne concernant que les conducteurs du métro et du RER, qui s'est développé du 22 décembre au 12 janvier avec une interruption du 25 décembre au 6 janvier à l'initiative principale du syndicat autonome traction, et qui a entraîné de fortes perturbations sur le réseau ferré et l'autre, portant sur les problèmes salariaux généraux, mené initialement par presque tous les syndicats, et ensuite par la CGT et la CFDT seulement. Les perturbations ont touché essentiellement le réseau ferré, plus modérément le réseau routier et, dans une moindre mesure, le personnel ouvrier. Cadres et maîtrise sont restés, en général, en dehors du conflit. Sept réunions ont été nécessaires à la mise au point d'un accord salarial.

La situation était donc complexe et l'on comprend que l'opinion comme les agents aient eu quelque difficulté à s'y retrouver, malgré les efforts d'information qui ont été faits.

***ELL :* Parlons d'abord des grèves des conducteurs du métro et du RER. Partie sur une ligne dure, la direction n'a-t-elle pas finalement satisfait l'essentiel des revendications ?**

M. R. : Ce n'est pas mon analyse du problème. Certes, il y a eu compromis, mais n'est-ce pas l'is-

PRODUCTIVITÉ ET PROGRÈS SOCIAL

Michel Rousselot répond :

sue souhaitable de tout conflit social ? Ce compromis est le résultat de l'effort des parties pour se rapprocher sans se renier et trouver une solution honorable et réaliste pour tous. Il a été d'abord évoqué en audiences avec le SAT, puis négocié avec tous les syndicats représentatifs des conducteurs.

Au départ, le SAT revendiquait un reclassement dans la grille basée sur la parité entre les conducteurs RATP et ceux de maîtrise issue du choix, ce qui revenait à demander la modification de la grille des salaires négociée en 1983, avant même qu'elle fût totalement réalisée (l'accord salarial du 16 janvier prévoit, vous le savez, qu'elle le sera en janvier 1988) ce qui n'était pas acceptable pour les autres catégories de personnel concernées et par la direction.

La direction a alors proposé, pour sortir de l'impasse, la mise en place de deux primes : l'une liée à la rigoureuse observation de la sécurité ferroviaire, qu'il serait possible d'attribuer à 800 conducteurs les plus anciens dans l'échelon le plus élevé, l'autre, basée sur une mesure de productivité – la meilleure utilisation des effectifs entre les quatre mois d'été et le reste de l'année – génératrice d'économies pour l'entreprise et attribuée aux 3 500 conducteurs dès lors que la modification des roulements serait réalisée. Ces deux primes sanctionnant, l'une la conduite sécuritaire, l'autre un effort de productivité, ouvrent une voie originale, non celle, trop facile, du saupoudrage, mais celle de la bonne gestion du personnel et des finances de l'entreprise. Comme elles satisfont par ailleurs assez largement la revendication initiale, elles me paraissent constituer un compromis équilibré, base d'un bon accord.

***ELL :* Il reste que le projet d'accord avec les conducteurs a provoqué la grogne des machinistes, que vous avez dû ensuite désamorcer par des mesures catégorielles.**

M. R. : Là encore, il ne faut pas avoir une vue aussi simpliste des choses. Il était naturel que d'autres catégories soient intéressées par les propositions faites aux conducteurs, et, singulièrement, les 10 000 machinistes. Mais les propositions que je leur ai faites participent du même esprit et n'ouvrent pas la voie du laxisme salarial. Le projet est de remanier les gratifications et primes de non-accident actuellement attribuées aux machinistes pour les rendre à la fois plus justes et plus incitatives et, du même coup, mieux reconnaître l'effort des agents pour une conduite sans accident. Un système inspiré des pratiques des compagnies d'assurance bien connu sous le nom de « bonus-malus », sera étudié et négocié avec les syndicats.

Les machinistes y trouveront leur compte, mais aussi l'entreprise, à qui les accidents coûtent 60 à 70 MF par an et qui devrait voir cette somme diminuer.

Enfin, les machinistes, comme tout le personnel d'exécution (mais non les conducteurs) pour la prime de bons services ou de rendement, bénéficieront d'un relèvement de la prime de non-accident.

Un crédit de 7 MF est d'ores et déjà réservé à cet ensemble de mesures.

***ELL :* L'accord salarial 1987 mérite-t-il ce nom, compte tenu des contraintes gouvernementales et budgétaires qui ont réduit la marge de négociation ?**

M. R. : Il est facile d'ironiser sur les contraintes qui pèsent sur les dirigeants d'entreprises publiques et qui limitent le champ de la négociation sociale. Il est certain que l'accord salarial 87 est compatible tant avec les directives du gouvernement en matière de salaires publics qu'en cohérence avec nos possibilités budgétaires. Certes, la maîtrise de l'évolution générale des salaires passe en partie, pour l'État, par celle des administrations et entreprises publiques. Mais on oublie trop souvent qu'ailleurs l'évolution des salaires est tributaire de l'état du marché, de la concurrence. A l'intérieur de la marge qui nous est laissée, il ne faut pas sous-estimer l'importance, par exemple, du dosage entre les mesures générales et les mesures de grille, qui dépendent de la négociation.

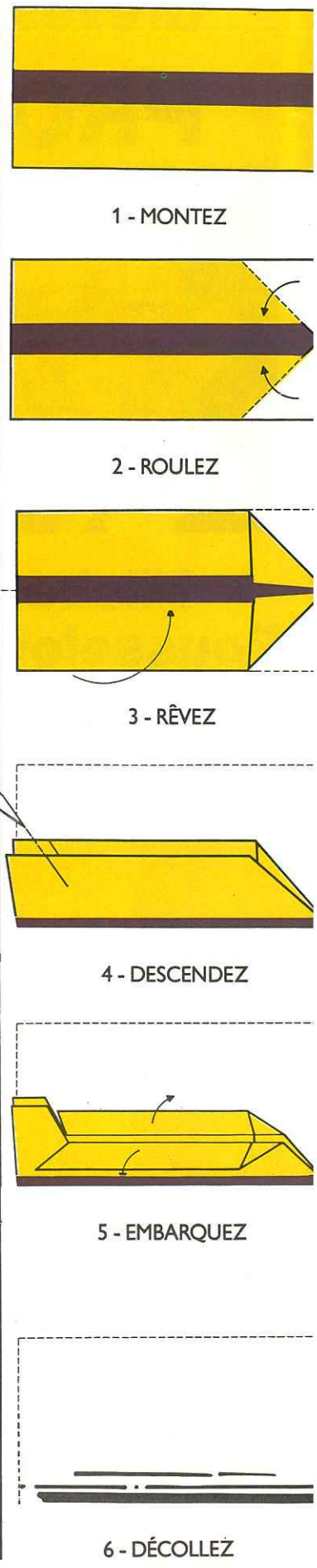
Mais surtout, deux changements fondamentaux sont intervenus par rapport aux périodes précédentes, auxquels nous ne nous sommes pas encore bien adaptés : la désinflation et la faible croissance du PIB, qui constituent simultanément, pour la première fois, la toile de fond de notre environnement économique. De telles conditions, qui ne permettent pas de progressions salariales très importantes, resserrent le champ de la négociation.

Dès lors, j'ai essayé d'ouvrir de nouveaux espaces de liberté, en m'appuyant, paradoxalement en apparence, sur une contrainte désormais incontournable, celle du gain de productivité. Développement du service public et productivité ne peuvent plus s'opposer. Mais la productivité peut nous remettre sur la voie du progrès social. La pratique consistant à lier des avantages nouveaux à des efforts de la catégorie même qui en bénéficiera me paraît aller dans le bon sens. C'est le bon usage des contraintes.

Qu'on ne me fasse pas dire que cette méthode revient à proposer des avantages contre des réductions d'effectifs : d'abord parce que le champ des économies possibles est plus vaste, ensuite parce que notre entreprise est toujours en développement. Ainsi, l'effort des conducteurs permettra à la Régie de réaliser à un moindre coût les créations de service prévues en 87/88 – arrivée du métro à la Courneuve, renforcement de services sur le RER, mise en service de la gare Saint Michel et de l'interconnexion Ouest – et non de supprimer purement et simplement des postes.

Le réalisme de cet accord salarial 1987, tant pour l'entreprise que pour les salariés concernés devrait nous permettre, par les pistes qu'il contient, d'établir le dialogue social sur des bases solides, donc d'assurer la qualité du service rendu au public, qui est notre raison d'être.

NDLR Voir en page 25 le résumé de l'accord salarial 1987.



DESTINATION ORLY SANS ESCALE

Orlybus, devant son succès, se transforme. Il assure désormais une véritable desserte de l'aéroport d'Orly, depuis la place Denfert-Rochereau, sans arrêt intermédiaire à Rungis.

Une desserte directe, plus rapide, qui répond aux souhaits des voyageurs aériens.

Et pour les voyageurs de Rungis, la ligne 216 « Denfert-Rochereau - Rungis » est créée.

Avec Orlybus, en 1983, un nouveau service est offert par la RATP aux voyageurs aériens. La ligne 215 « Denfert-Rochereau (gare du RER) - Aéroport d'Orly (aérogares ouest et sud) » reçoit des autobus articulés, aménagés spécialement pour le transport de voyageurs chargés de bagages. Une décoration extérieure originale, un intérieur « chic », une ambiance feutrée, des annonces sonores informant les passagers sur les services de l'aéroport et sur les transports parisiens : Orlybus est un service particulier, c'est déjà le voyage qui commence.

Et les voyageurs aériens l'ont bien compris qui, de plus en plus, empruntent la ligne : ils constituent aujourd'hui 30 % de la clientèle d'Orlybus.

ORLY NON-STOP

C'est pour satisfaire les souhaits de ces voyageurs qu'une nouvelle amélioration est apportée, depuis le 2 février, à l'exploitation de la ligne.

Orlybus assure désormais en moins de 30 minutes une liaison directe Denfert-Orly. Les arrêts intermédiaires de Paris (sauf « Dareau-Saint-Jacques » qui dessert l'hôtel PLM, « Porte de Gentilly » vers Orly, « Jourdan-Tombe-Issoire » vers Paris) et de Rungis sont supprimés.

Si la fréquence est identique, avec au moins un départ tous les quarts d'heure de 6 h à 23 h 30 (tous les jours), la tarification banlieue est abandonnée. Elle est remplacée par un tarif unique de 16,50 F avec un titre de transport spécial « Orlybus ». Il sera cependant toujours possible de régler le trajet avec 6 tickets plein tarif ou au moyen de la carte orange (4 zones) ; mais, les tarifs réduits ne sont plus acceptés.

80 % des voyageurs aériens paient en effet avec des billets, soit de carnet, soit au détail.

Malgré cette augmentation du tarif – de 13,80 F à 16,50 F – , Orlybus reste la desserte la moins chère entre Paris et l'aéroport d'Orly : il en coûte 27 F avec les cars Air France et 20 F avec Orly Rail (ligne C RER-SNCF).

LES VOYAGEURS DE RUNGIS

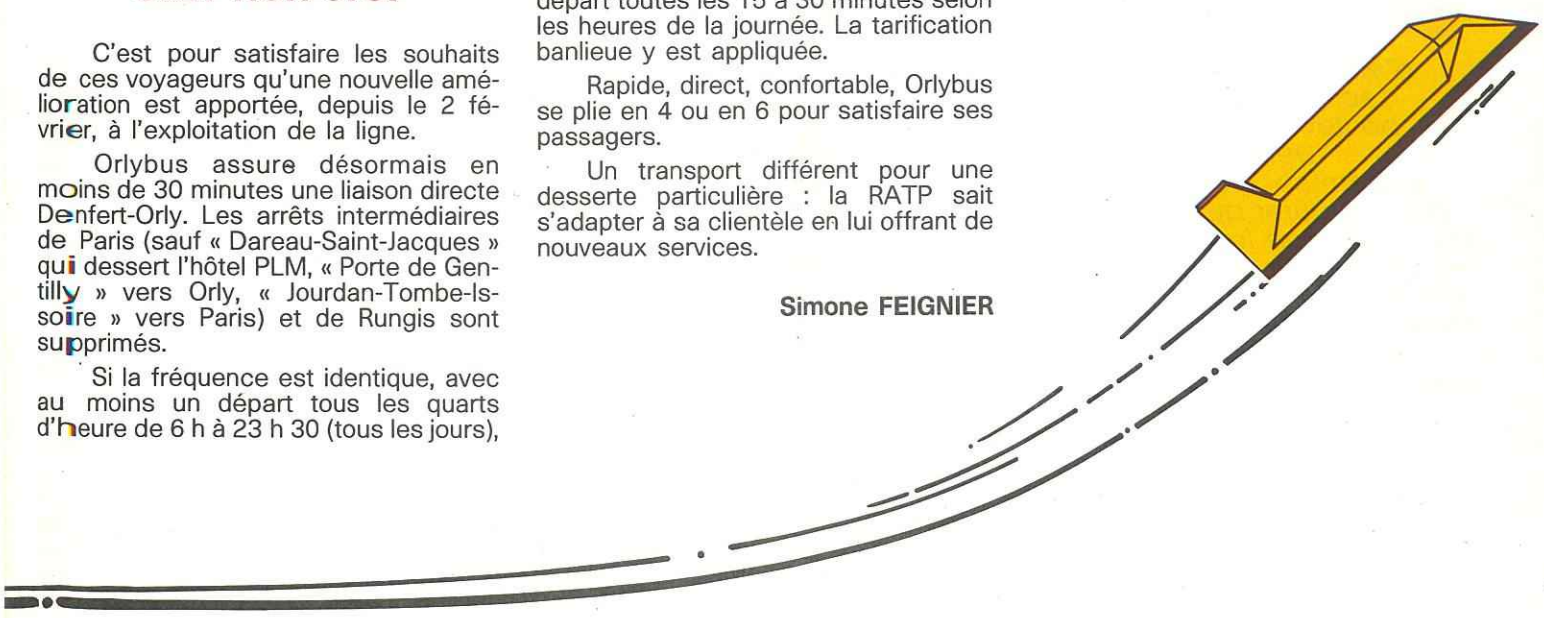
Parmi les voyageurs empruntant Orlybus, 15 % environ s'arrêtaient au Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis. Orlybus n'assurant plus cette desserte, il a été décidé de créer une nouvelle ligne de banlieue, le 216 « Denfert-Rochereau (gare du RER)-Rungis ». Elle dessert les arrêts abandonnés dans Paris par Orlybus et assure une exploitation en boucle du MIN de Rungis.

Ligne d'autobus de banlieue traditionnelle, elle est en service du lundi au samedi de 6 h 05 à 19 h 25 avec un départ toutes les 15 à 30 minutes selon les heures de la journée. La tarification banlieue y est appliquée.

Rapide, direct, confortable, Orlybus se plie en 4 ou en 6 pour satisfaire ses passagers.

Un transport différent pour une desserte particulière : la RATP sait s'adapter à sa clientèle en lui offrant de nouveaux services.

Simone FEIGNIER



Aramis Mis en rame...

RATP-N-Audiovisuel

RATP-N-Audiovisuel

En haut : séance d'essais au Centre expérimentation technique, boulevard Victor. En bas : il faut au préalable équiper les voitures mais aussi la voie.

Les essais pour le système de transport Aramis se poursuivent au centre d'expérimentation technique (CET), boulevard Victor. Débutés en septembre 1984, ils doivent durer quatre ans, avant que la RATP et les Pouvoirs publics décident de la suite à donner au projet.

Nous avons dressé pour vous ce « bilan à mi-parcours ».

Mais d'abord Aramis, c'est quoi ? Un Agencement en Rames Automatisées de Modules Indépendants en Station – Oui, mais encore ? Ne vous fiez pas à son nom, le système se tourne résolument vers l'avenir. Conçu pour être entièrement automatique, Aramis est composé de voitures à gabarit réduit qui, associées deux à deux par un attelage mécanique, forment des « doublets ». Ils circulent seuls ou en rame, l'association entre doublets se faisant alors par un attelage électronique, un matériel qui permet leur séparation et leur regroupement dans les zones d'aiguillage. La rame se forme, puis se scinde aux différentes bifurcations de la voie.

Voilà pour la technique, en bref. (Pour plus de précision, voir le numéro 71 *d'Entre les lignes* consacré aux transports automatiques.)

Les hommes d'Aramis

Aramis est un système de transport entièrement nouveau qui fait appel à de nombreuses disciplines. La société Matra est le maître d'œuvre, la RATP le maître d'ouvrage sauf pour l'énergie.

Onze personnes de la RATP venant de différentes directions travaillent en permanence sur le projet Aramis – y compris le chef de mission, Alain Sniter.

Ce chiffre n'a pas toujours été suffisant. Souvent, la mission Aramis a demandé de l'aide à d'autres services de l'entreprise : NV quand on a installé les voies du CET, FR pour le contrôle du matériel, FE pour l'exploitation.

Ce qui fait que lorsque l'on parle d'Aramis, c'est beaucoup plus de onze personnes qui sont concernées à la RATP.

Marche en rame

Boulevard Victor, juste à côté de la place Balard. Face aux 1 600 mètres de voies du CET, situé sur une partie des emprises de l'ancienne ligne SNCF de petite ceinture, Alain Sniter – le chef du projet – nous reçoit pour nous expliquer « l'état d'avancement du projet » : « ... Nous avons reçu en avril le premier doublet et en juin le second, nous attendons les trois autres dans le courant du 1er semestre 1987. Avec Matra, le maître-d'œuvre, nous avons beaucoup travaillé depuis. Les doublets arrivent « bruts » ; il a fallu installer sur chacun d'entre eux les équipements pour permettre la commande de la propulsion, du freinage, de l'ouverture, de la fermeture des portes. Cela nous a pris trois mois environ pour le 1er doublet et un mois pour le second, profitant de l'expérience acquise. Nous avons pu alors les faire circuler en conduite manuelle. Nous avons ensuite installé les équipements fixes de voies et ceux du poste de commande centralisée. Enfin, le 22 décembre, le premier doublet a circulé en marche automatisée, le second suivra à trois mois d'intervalle environ. La marche en rame est prévue pour le printemps 1987 pour ces deux éléments... »

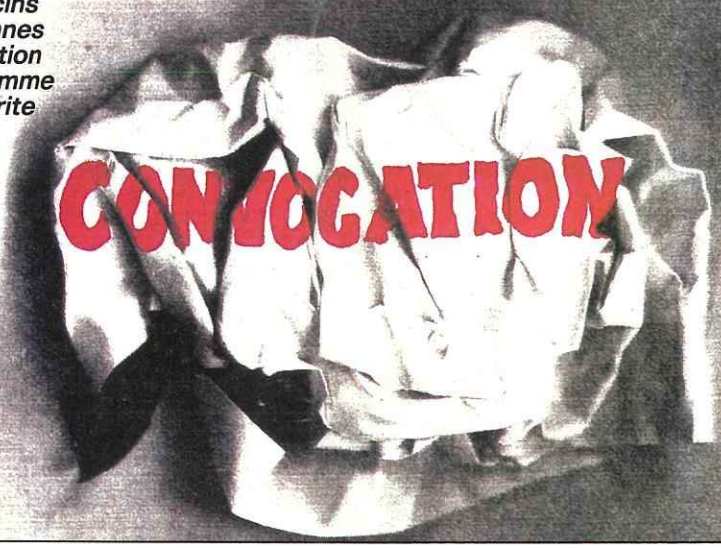
Alain Sniter reste prudent sur l'avenir d'Aramis. Il a reconnu que les premiers essais en automatique avaient été très encourageants qu'il n'y a pas eu de difficultés majeures. Pourtant, le trajet d'Aramis reste aujourd'hui parsemé « d'étapes ». Quand tous les doublets fonctionneront en rame, il faudra encore connaître la fiabilité du système, son coût d'exploitation, réaliser des essais d'endurance sur le site, sur la voie comme sur le matériel. A mi-parcours, le projet soulève encore bien des interrogations. Une des plus importantes : quand et où Aramis fonctionnera-t-il ? Il a longtemps été question d'intégrer les installations. du CET au futur réseau. Il aurait alors relié le quartier de Bercy au boulevard Victor. Point de départ, à l'est ou à l'ouest ? Là encore, aucune décision n'a été prise. Alain Sniter nous l'a d'ailleurs confirmé : « ... Nous sommes chargés de mettre au point le système ; au niveau de son application, rien n'est encore décidé... ». L'exposition universelle prévue pour 1989 aurait sans doute fait activer les choses, mais le renforcement des transports en commun sur la rocade sud de Paris reste une nécessité...

Sylvie FRECHARD

Médecine du travail

Systématique, systématique... 4 400 agents fantômes !

En 1985, 35 835 agents de la RATP ont passé la visite annuelle de la médecine du travail. Malgré un taux de fréquentation de 88,7 %, chiffre record depuis 1972, la satisfaction n'est pas totale chez les médecins du travail. Près de 4 400 personnes n'ont pas répondu à la convocation qui leur avait été transmise. Comme quoi, la « systématique » ne mérite pas vraiment son nom !



Triangle Création

« Dis ! Demain je vais à la systématique à Picpus.

Propos courants, dans les ateliers, les bureaux, les terminus. Les 40 000 agents de la RATP, comme tous les autres salariés français, font l'objet d'une surveillance médicale régulière afin de prévenir les risques de troubles ou de maladie.

Si la loi fait obligation aux entreprises de convoquer les salariés aux visites périodiques de la médecine du travail, elle ne prévoit en général aucune sanction si le salarié refuse de se rendre à cette visite. Les seules exceptions concernent les salariés effectuant des travaux dangereux (monteurs de lignes haute tension, grutiers par exemple), les salariés ayant en charge des vies humaines (conducteurs de train, d'autobus...), les salariés exposés par leur environnement à des maladies professionnelles (mineurs, radiologues). Ces personnes passent régulièrement des visites médicales, dites « de sécurité », dont les résultats conditionnent la poursuite de leur activité professionnelle. La périodicité varie suivant le métier et l'âge du salarié. Ainsi, les machinistes du réseau routier sont astreints à des visites de sécurité tous les cinq ans en début de carrière et tous les deux ans et demi en fin de carrière.

Depuis le début de 1985, la médecine de sécurité et la médecine du travail ont fusionné. On évite désormais que des agents soient convoqués une fois pour la « systématique » et une autre fois pour la visite « de sécurité ». Ainsi entre 1984 et 1985, le taux d'absentéisme est tombé de 17,7 à 9,6 % au réseau ferré et de 12,1 à 5,9 % au réseau routier.

Le réseau routier détient d'ailleurs la palme de l'assiduité aux visites systématiques. A l'inverse, dans les services communs (services rattachés à la direction générale, services juridiques, service des approvisionnements) et à la direction du personnel, l'absentéisme frise les 36 %.

Il est possible de dresser le portrait-robot de ces agents fantômes : ils travaillent de préférence dans les bureaux, en règle générale ce sont des cadres (l'absentéisme est de 5,1 % chez les agents d'exécution, 25,6 % chez les agents de maîtrise et de 41,3 % chez les cadres). Enfin, ce sont souvent des femmes (à la RATP, l'absentéisme masculin est de 8,3 % et l'absentéisme féminin de 27,8 %). Bref, si vous connaissez un chef de division femme travaillant à la direction du personnel ou dans les services communs, vous avez beaucoup de chance de côtoyer une personne figurant sur les avis de recherche du service médical du travail !

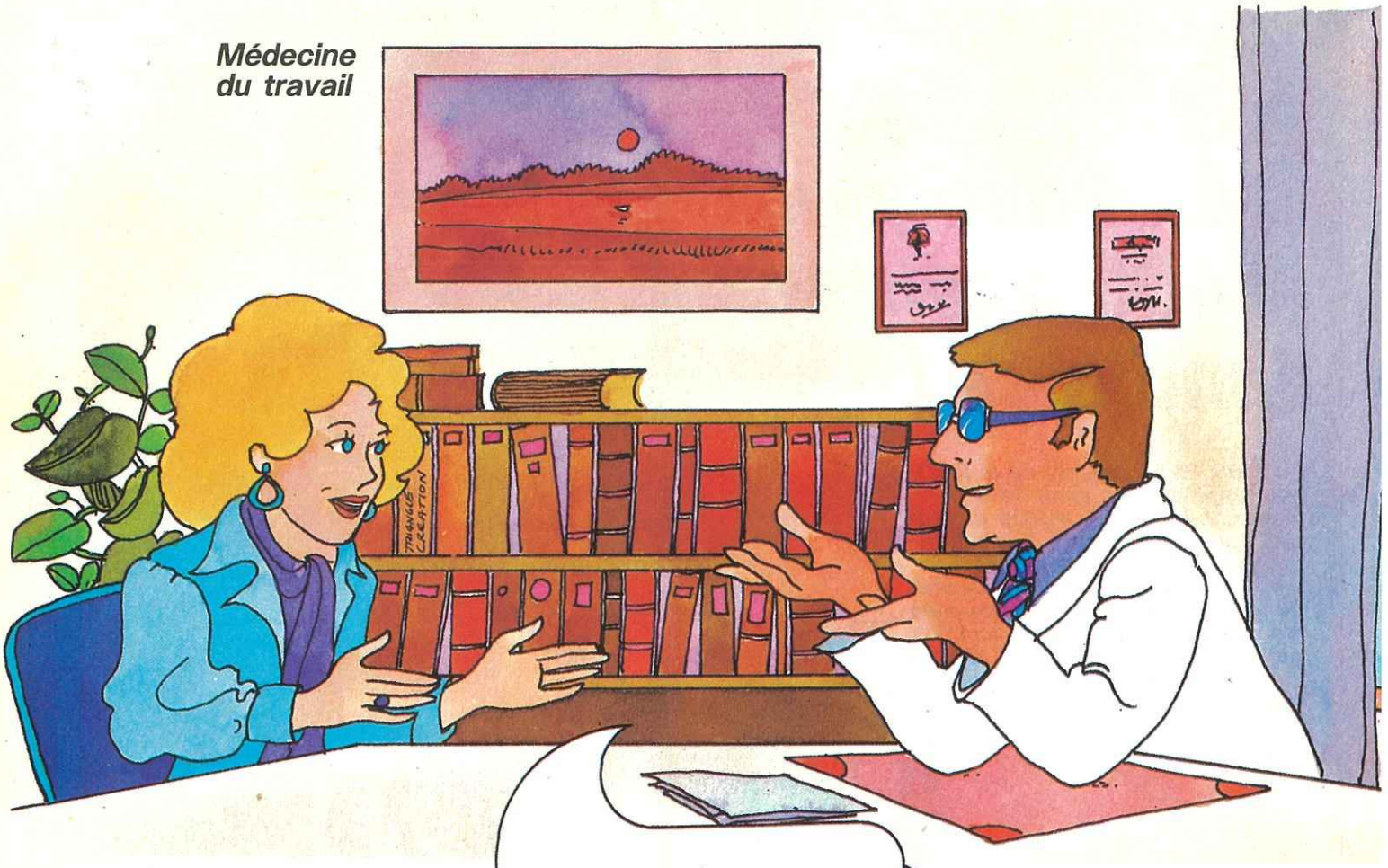
« L'absentéisme des cadres à la visite systématique annuelle devient inquiétant, constate le docteur Bernard Foissin, médecin-chef du travail. En revanche, chez les agents de maîtrise, il reste à peu près stable... Quant à l'absentéisme féminin, il a diminué de 3 % l'année dernière. mais comme dans le même temps, il a baissé de 6 % pour l'ensemble de la Régie, l'écart entre les hommes et les femmes continue à se creuser. Il y a deux ans, lors de notre précédente rencontre (1) nous lancions une enquête auprès du personnel féminin de la RATP afin de connaître ses observations sur le fonctionnement de la médecine du travail.

Nous n'avons reçu qu'une centaine de réponses mais elles étaient toutes de grande qualité. Nous y avons d'ailleurs pris plusieurs idées : électrocardiogramme annuel après 45 ans, noms des médecins présents indiqués à l'accueil... »

Malgré ces constats de faiblesse, faut-il tordre le cou à la « systématique » ou bien se montrer plus draconien dans le suivi des convocations ? Le docteur B. Foissin se montre très serein : « La médecine du travail de la RATP remplit parfaitement son rôle. Ainsi, l'ensemble des agents de conduite, bus ou métro, font l'objet d'une surveillance médicale attentive et régulière. L'existence d'une médecine de soin, ancienne et bien développée, incite de nombreux agents à se contenter des visites qu'ils font auprès de nos collègues des centres de soin en cas d'ennui de santé. Malheureusement, ils oublient l'aspect préventif des visites périodiques, un aspect qui évite quelquefois de consulter trop tard... La systématique ne doit plus être considérée comme une tracasserie administrative mais comme une assurance médicale. »

C. C.

(1) Voir *Entre les lignes* n° 76, pp. 6 à 8.



Bonjour Ça va ?

Hier, un saut dans l'après-midi aux ateliers RER de Boissy-Saint-Léger. Aujourd'hui et demain à Picpus. Nicole Pons passe d'un endroit à l'autre. Elle exerce depuis 1958 comme, médecin du travail à la RATP.

« A l'époque, la médecine du travail c'était encore la radio que l'on passait tous les ans pour dépister la tuberculose. A la Régie, il y avait en plus des contrôles sévères de la vue et du cœur afin de vérifier l'aptitude des conducteurs et des machinistes. Pour le reste, l'ergonomie (1) était encore une discipline de laboratoire ». Combien d'anciens machinistes ou d'anciens receveurs n'ont-ils pas entendu dire que les maux de reins dont ils souffraient résultaient des mauvaises positions qu'ils avaient lorsqu'ils étaient assis à table !

« La situation a profondément changé au début des années soixante-dix. Nous consacrons près d'un tiers de notre temps à des visites sur les lieux du travail. A travers les contacts que nous avons, nous pouvons ainsi mieux saisir la réalité de l'environnement professionnel des gens que nous retrouvons ensuite dans notre cabinet, lors des visites systématiques ». Cette réalité, les médecins du travail l'approchent aussi par le biais des études de postes effectuées à la demande du Comité d'entreprise. *« J'achève en ce moment une étude de poste sur les régulateurs du PCC de Vincennes (2). A deux reprises, je me suis trouvée là lorsqu'ils avaient à régler des incidents d'exploitation. Sans cette expérience, j'aurais eu du mal à imaginer la tension nerveuse qui règne dans ces circonstances ».*

Les deux autres tiers de son temps, Nicole Pons les passe dans son cabinet de consultation du Centre de Picpus. *« Les rapports avec les gens changent. A Picpus, nous nous retrouvons seul avec l'agent. L'important consiste alors à savoir établir un dialogue et à savoir écouter ce que la personne souhaite nous « dire ».* Nicole Pons reconnaît avec honnêteté que les consultations ne se déroulent pas toutes de la même manière. Parfois, le dialogue se limite à un monologue interrogatif ponctué de signes de tête. Parfois, le médecin se retrouve dans la position du confident.

Nicole Pons avoue passer beaucoup de temps à expliquer aux gens les risques médicaux qu'ils courent, si par exemple, ils abusent du café, du tabac, de l'alcool ou s'ils refusent de se soigner avec persévérance lorsqu'ils souffrent de diabète ou d'hypertension. *« Chez la plupart des personnes, il y a aujourd'hui un très vif désir de comprendre la nature des troubles de santé auxquels ils peuvent être confrontés. La presse, la radio, la télévision sont à l'origine de cette demande de plus en plus pressante.*

« Je regrette, voyez-vous, que les médias ne mettent pas assez l'accent sur les différences de finalités entre la médecine de prévention et la médecine de soin... A travers ce que nous racontent nos interlocuteurs, nous essayons de repérer d'éventuels signes d'alerte. Voilà pourquoi nous devons prendre le temps de dialoguer avec les personnes qui entrent dans notre cabinet. La détection est d'autant plus facile que nous disposons d'un suivi régulier, d'année en année. Le suivi que peut pratiquer un médecin traitant dépend de la fréquence des visites que vous lui faites. Si vous vous sentez bien, vous n'avez aucune raison d'aller le voir !.

Le passage à la systématique conserve toujours un caractère contraint. Je pense que les femmes sont très sensibles à cela. Elles n'aiment pas beaucoup se sentir obligées. Beaucoup sont convaincues que le gynécologue qu'elles consultent effectue un meilleur suivi de santé que le médecin du travail qui les voit une fois dans l'année. Pour ce qui est du ressort de sa discipline, c'est vrai. Mais il n'a, a priori, aucune raison de questionner ses patientes pour tenter de dépister des ulcères de l'estomac ou des débuts d'arthrose des articulations ! ».

Au fil des mots, Nicole Pons s'enflamme. Visiblement le sujet la passionne et elle défend avec fougue ses convictions. *« On se fait encore du médecin du travail une image héritée du début du siècle. L'action que nous menons sur le terrain modifie cela peu à peu. Mais nous sommes et nous devons rester des médecins. »*

« Bonjour. Alors comment ça va ? ». « C'est à vous de me le dire, Docteur » répliquent parfois certains interlocuteurs. *« D'accord, mais avant parlez-moi de vous »* répond avec calme le docteur. Dialogue banal mais où l'on perçoit cette faculté d'écoute individuelle. Psychologue pour comprendre, médecin pour prévenir.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Études des relations entre l'homme et son poste de travail.

(2) Poste de commande centralisée de la ligne A du RER.

DIRECTION : COMMUNICATION

RATP - CPA.

Jacques Banaszuk

La direction de l'action commerciale et de la communication (C) est née avec les premiers jours de 1987. Nous, à *Entre les lignes*, comme dans beaucoup de services de communication, nous le savions depuis plusieurs mois, mais maintenant c'est officiel. Pour ne donner que quelques noms, citons ceux des principaux responsables. Jacques Banaszuk en est le directeur, Robert Jung, le chef du service du marketing et de l'action commerciale ; Pierre-Robert Tranié a la responsabilité du service de la promotion et des relations publiques et Jacques Barrau de Lorde est chef du service de presse.

C – puisque c'est son sigle – regroupe une partie des activités jusqu'alors assurées par la direction du développement et celles de l'ancien service des relations extérieures.

Sa création a entraîné des modifications dans l'organisation des services des stratégies de développement (GS), des projets de développement du réseau (GP) et des activités de prospective et de planification. Toutes les activités qui définissent la stratégie de l'entreprise sont désormais regroupées auprès de la direction générale, celles chargées de la conception des projets de transport font désormais partie de l'ancienne direction du génie civil (N) qui devient direction des projets et des infrastructures.

Pour en savoir plus sur la nouvelle direction, nous avons rencontré son directeur, Jacques Banaszuk.

***Entre les lignes :* Comment expliquer la création à la RATP d'une direction de la communication et de l'action commerciale ?**

Jacques Banaszuk : Nous avons ainsi voulu regrouper la plupart des services s'occupant de communication dans l'entreprise. C'est une nouvelle étape dans l'évolution de notre politique. Il était maintenant nécessaire de passer à un rythme plus soutenu pour que la RATP devienne plus « commerciale ».

L'an dernier, la reconnaissance de la « primauté au voyageur » était désignée comme une des priorités de l'entreprise. La nouvelle direction est une façon de passer de la théorie à la pratique. Au-delà de l'amélioration des relations entre le public et la RATP, le but est d'accroître le trafic et donc les recettes – une nécessité pour envisager un quelconque développement de l'entreprise.

Il faut convaincre un plus grand nombre de voyageurs. Seuls, ce que j'appelle « les services centraux » de communication ne peuvent réussir. Ils doivent être relayés sur le terrain par les agents des deux directions d'exploitation. C'est ce qui sera réalisé à l'avenir.

***ELL :* De quels moyens disposez-vous ?**

J.B. : La nouvelle direction s'articule autour de trois services qui représentent autant de métiers ; la publicité et l'information des voyageurs, le marketing et l'action commerciale, le service de presse chargé des relations avec les journalistes mais aussi de la réalisation du journal d'entreprise *Entre les Lignes.*

A propos des effectifs, nous subissons les mêmes contraintes que dans d'autres secteurs de l'entreprise. Les cellules d'intendance verront leurs effectifs diminuer au profit d'autres activités, et notamment de celles qui permettent une meilleure connaissance de la clientèle RATP.

Les contraintes budgétaires existent également : En 1987, la RATP veut limiter la progression de ses dépenses externes. Alors bien sûr, nous allons être affectés. Mais dans l'ensemble, les budgets de l'ancien service commercial et des relations extérieures sont maintenus et il nous appartient de les utiliser au mieux.

***ELL :* Et la place de la communication interne dans cette organisation plus « commerciale » ?**

J.B. : Notre nouvelle direction a une double vocation ; c'est un service d'action commerciale et c'est un service de communication. La communication interne y a parfaitement sa place. Elle est représentée principalement par *Entre les lignes.*

Si nous devons nous adresser prioritairement aux agents chargés de l'action commerciale dans l'entreprise, nous devons aussi développer la communication interne pour tout le personnel.

***ELL :* Quel rôle doit alors jouer *Entre les lignes* dans la communication interne ?**

J.B. : C'est un moyen personnel de développer le sentiment d'appartenance à une même entreprise.

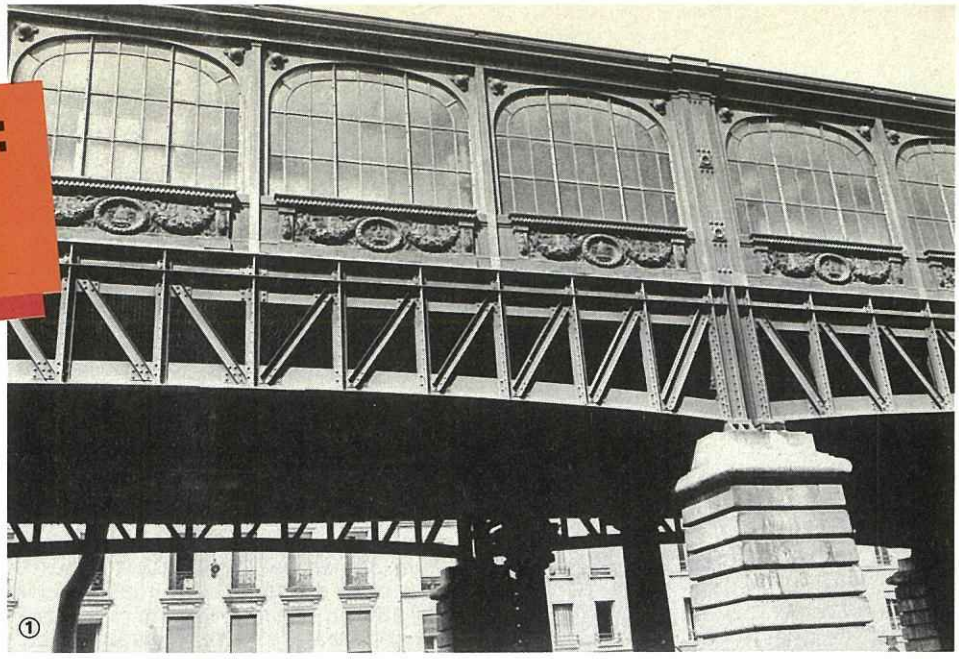
Il permet aussi une meilleure prise en compte par l'ensemble des agents des trois priorités de l'entreprise qui sont : accorder la primauté aux voyageurs, développer un comportement d'entreprise et améliorer la motivation des hommes.

Entre les lignes est un « ciment » pour 38 500 agents, ce qui n'exclue pas la création d'autres médias ou de suppléments destinés à des catégories d'agents plus spécifiques.

La politique de communication interne devra être concertée, entre la direction du personnel, la nouvelle direction C et toutes les directions de l'entreprise. Les moyens de la nouvelle direction seront fortement sollicités pour sa mise en œuvre.

Propos recueillis par Sylvie FRECHARD

LE MÉTRO AÉRIEN : UNE SUBLIME QUINCAILLERIE



Après les « fantasmes et rêveries » qui ont précédé la construction du métro aérien que nous connaissons, l'œil de notre promeneur saute de pont en viaduc.

A Zazie qui dénonce « c'est pas le métro », il répond « c'est du Jules Vernes puisque aujourd'hui ça existe et c'est encore à la mode ».

Passy, Grenelle, La Chapelle, Bercy, autant de viaducs entre les villages d'hier et le Paris de demain.

Les Assyriens sont loin, l'ère cosmique est déjà là. J.M.

2 LES ASSYRIENS A L'ÈRE COSMIQUE

Le métro aérien n'est pas vraiment le métro.

Il en serait même l'opposé, mais cette opposition fait ressortir des traits spécifiques du plus populaire des transports parisiens.

Quoi de plus radicalement différent que le souterrain et l'aérien ?

Le premier tient de la taupinière, tout en couloirs, carrefours et ramifications. De cette ville labyrinthique souterraine nous – nous, les millions de passants quotidiens – ne connaissons que l'intérieur de céramique blanche, parfois de couleur unie. L'extérieur est pris dans le sous-sol. Il a cessé d'exister dès la fin des travaux d'infrastructure. Aujourd'hui, il ne reste plus que des documents et la mémoire des livres pour témoigner des entreprises titanesques auxquelles présidait le génial Fulgence Bienvenüe : les carcasses d'acier qui allaient être enterrées, les caissons qui allaient être immergés, le puits de l'Opéra, les excavations en terrain artificiellement gelé au quai Saint-Michel, et autres travaux aussi imaginatifs que les récits de Jules Verne. Tout cela est maintenant sous terre et invisible. Nous faisons notre balade biquotidienne dans des kilomètres de galeries qui ne ressemblent qu'à elles-mêmes, sans rapport avec l'autre monde, celui de la surface, dans une architecture sans extérieur.

Cathédrale de verre

Tout autre est le métro aérien. En sortant de terre il se hisse sur des structures de métal et de pierre qui ont définitivement pris place dans le paysage parisien. Le travail des hommes y est visible partout. Il est exalté dans chaque bosselage des piliers, par chaque rivet des poutrelles d'acier, dans chaque terrassement de passage en élévation. Certains ouvrages d'art comme le viaduc d'Austerlitz (le plus grand pont de Paris), le viaduc de Passy, la station Barbès – Rochechouart – qui depuis Carné ne se fatigue pas d'ouvrir les portes de la nuit – ou encore la station Bir Hakeim-Grenelle – cathédrale de verre dont l'ampleur est seule à rappeler feu le Vel-d'Hiv – sont des monuments publics, non indignes de leurs contemporains la tour Eiffel, les ponts Alexandre-III et Mirabeau, le Grand Palais, les serres du Muséum ou l'église Notre-Dame du Travail, rue Vercingétorix.

Le métro aérien offre un coup d'œil sur la ville que rien ne peut remplacer. Il est à bonne hauteur pour observer l'animation des rues. Avant de plonger vers Anvers le futur client peut évaluer les foules qui assiègent Tati. Il ouvre des panoramas sur des parties peu connues de Paris. Une affaire, puisque le ticket choc est nettement moins cher qu'une ascension chic sur l'arc de Triomphe ou une tour de Notre-Dame.

Partons à la découverte de Paris ! Entre Jaurès et Stalingrad nous frôlons la Rotonde de la Villette, l'un des quatre vestiges des « barrières » de Claude-Nicolas Ledoux, l'architecte visionnaire mégalomane qui voulait « dévillager » Paris en la cernant d'une quarantaine

Au grand jour d'Austerlitz

Sait-on que le viaduc d'Austerlitz est le plus grand pont de Paris ? Ses deux élégantes arches ajourées franchissent la Seine en une seule portée de 140 m et supportent un tablier suspendu par des poutrelles métalliques. Cette œuvre de Jean-Camille Formigé, construite en un an (1904), a été beaucoup imitée à l'étranger. Sur la rive droite, la rampe d'accès hélicoïdale, unique en son genre, amène la ligne sous terre et l'infléchit parallèlement au quai, frôlant le pavillon de la morgue où les badauds parisiens avaient coutume de défiler le dimanche devant les cadavres des noyé repêchés dans la Seine. Sur la rive gauche, le viaduc continue à l'horizontale, perçant la gare d'Austerlitz à quelques 7 m du sol. En ce lieu paradoxal le métro circule au-dessus du chemin de fer. Il suffirait d'enlever les panneaux publicitaires pour que les usagers de la RATP aient depuis le quai une imprenable vue plongeante sur la fourmilière SNCF et sur l'une des plus belles verrières de Paris. Quel musée pourrait-on installer ici ! Et quelle revanche ce serait sur la gare d'Orsay qui rélégua longtemps sa consœur d'Austerlitz en deuxième position.

Photos : Daniel Treiber, architecte.

1 - Quai de gare, cathédrale de verre ou échafaudage, admirer c'est aussi s'étonner.

2 - Marquises, verrières, fenêtres, elles semblent avoir été conçues pour jouer avec le ciel de Paris.

d'entrées solennelles (1785-1789). Plus loin, avant Barbès, nous est offert une vue sur les arrières des gares de l'Est et du Nord, très différente de la façade ouvragée de leur visage officiel. Après cet acte de voyeurisme urbain, suivi d'un regard vers la blanche biscuiterie du Sacré-Cœur, nous retournons sous terre.

Austère grandeur

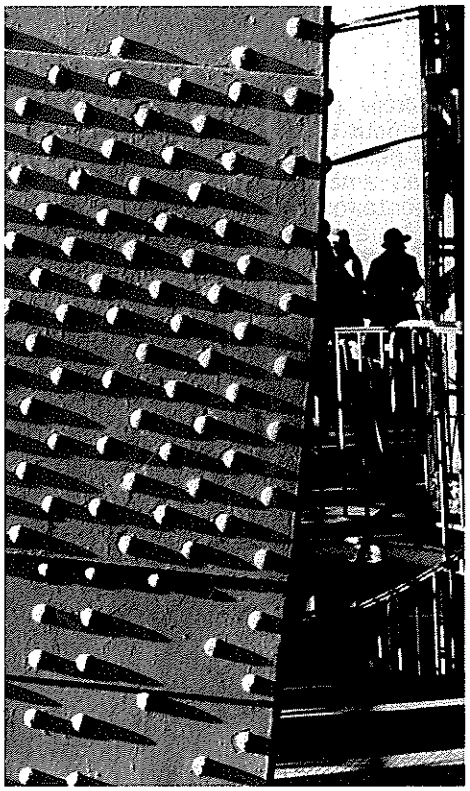
Avec la lumière du jour, à Passy, nous découvrons bientôt la tour Eiffel, le versant de la colline de Chaillot, la Seine et ses ponts. Cette vision panoramique de Paris est assurément l'une des plus belles que l'on puisse avoir. Personnellement, je me suis toujours demandé pourquoi le métro ne marquait pas un moment d'arrêt sur le viaduc à l'attention des voyageurs, à l'exemple des chemins de fer canadiens qui observent une minute contemplative sur le viaduc des chutes du Niagara.

L'autre vue imprenable sur la Seine, proposée par le viaduc de Bercy, donne un aperçu bien différent sur une ville gagnée depuis la gare de Lyon par la contagion de la modernité. La pyramide gazonnée du Palais Omnisport de Bercy impose des formes élémentaires aux anciens pavillons des négociants en vin de Bercy, avant d'être elle-même surclassée par la colossale barre du futur ministère des Finances. La ligne Pantin-Place d'Italie donne l'occasion d'admirer, entre Saint-Marcel et la gare d'Austerlitz, l'un des monuments les plus méconnus de la capitale, la Salpêtrière, ensemble d'une austère grandeur, couronné par le dôme de la Chapelle, chef-d'œuvre du libéral Bruant (1670).

Si le métro aérien n'hésite pas à se montrer en ville, il diffère des autres bâtiments publics par sa transparence. Son extérieur et son intérieur ne font qu'un. Rien d'opaque ou de caché dans cette architecture ajourée qui semble avoir été conçue pour jouer avec le ciel de Paris. C'est pourquoi l'expression consacrée de « métro aérien » est particulièrement heureuse et reflète bien sa sensibilité populaire à son égard. Les piliers et les colonnes qui soutiennent les travées, les membrures paraboliques des viaducs, les entretoisements des poutrelles, les verrières et marquises des stations composent un ensemble voué à la fluidité et la transparence. mais ce qui lui donne son style personnel, c'est, bien sûr, l'utilisation du métal. A l'époque de sa construction, le métro aérien consacrait un nouveau triomphe de l'architecture métallique.

Formigé (1845-1927)

Pourtant : « On a beau décorer un pont métallique, ce n'est qu'un outil, un instrument, un échafaudage : c'est grêle, c'est menu, cela sent le provisoire. Un grand pont métallique peut être une solution élégante, un beau travail d'ingénieur, étonner par sa portée, sa hauteur, son surbaissement, par la difficulté vaincue : s'étonner n'est pas admirer. » Cette opinion de Paul Séjourné, constructeur fameux et professeur à l'École des Ponts et Chaussées (1914), vaut son pesant de marc de café. S'il y a belle lurette qu'on ne s'étonne plus, connaisseurs et amateurs continuent d'admirer.

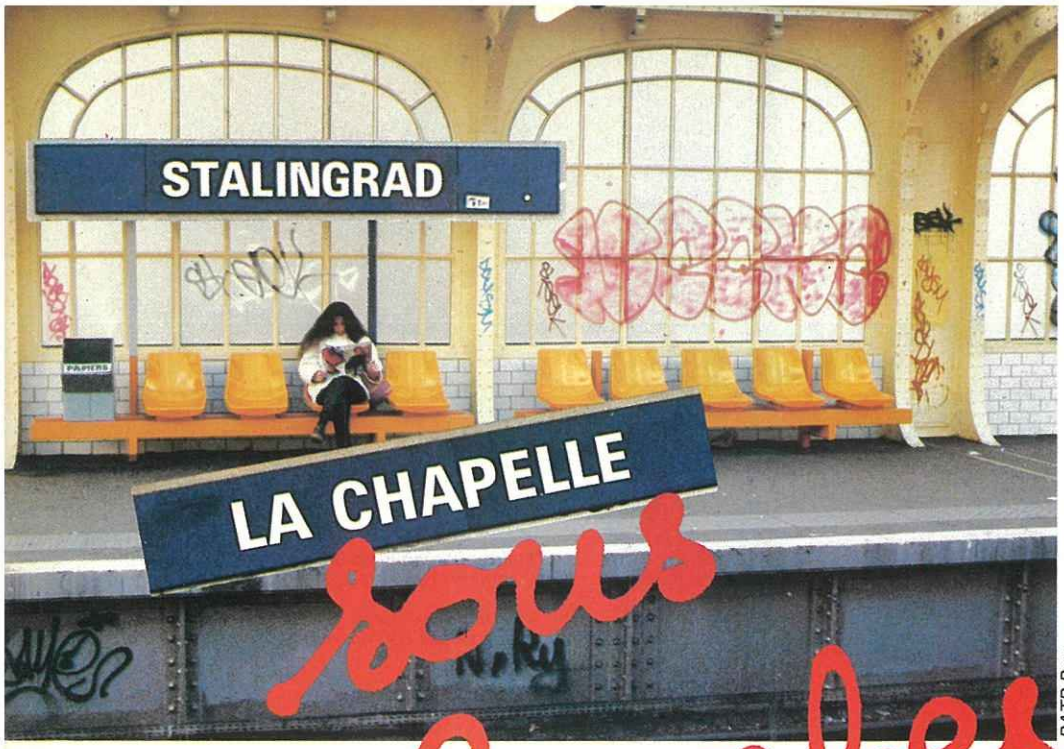


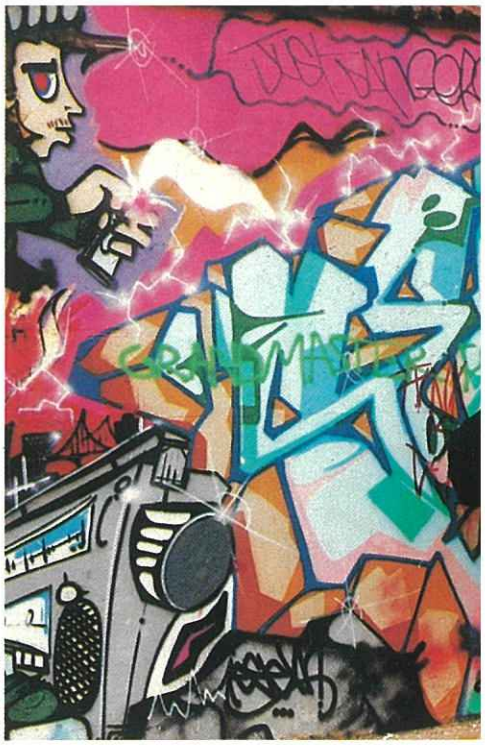
Hors du temps ? L'ombre de chaque boulon devient cadran solaire des journées du métro, et l'ensemble dit son âge.

Si l'on rend hommage aux architectes du métro, c'est parce que beaucoup de concepteurs, artistes et créateurs se sentent proches de leurs recherches. Daniel Treiber, jeune architecte et enseignant à l'école d'architecture de Lille qui a écrit une thèse sur le métro aérien, constate que le design de celui-ci nous déconcerte et nous concerne à la fois par son éloignement et son désir de modernité – qui est aussi le nôtre.

Faisons un zoom sur un détail, parmi d'autres : les fameux chapiteaux qui couronnent les colonnes en fonte à fût cannelé. Ils ont été dessinés comme la plus grande partie des ouvrages aériens, par Jean-Camille Formigé (1845-1927), « architecte des Promenades et Plantations de Paris », qui rêvait de décors de théâtre et s'illustra à l'Exposition de 1889. La Compagnie du Métropolitain de Paris et Fulgence Bienvenüe lui donnèrent la haute main sur métro aérien. Ces chapiteaux en fonte que l'on a qualifié d'« assyriens » emploient des motifs orientaux, ce qui est bien dans le goût exotisant de l'époque, mais ils représentent en leur centre un globe terrestre ailé, ceinturé d'un zodiaque. Ainsi, à l'heure du cosmos, notre vieille Terre se sent pousser des ailes. Chaque usager de la RATP aura compris : Paris est le centre de la nouvelle ère des voyages et communications. Optimisme technologique, vocation mondialiste, et éclectisme décoratif sont bien les traits de la génération de 1900.

Michel ELLENBERGER





RATP-Roy

Les bombes sous les bombes

Deux stations saccagées par les graffiti :

Automne coloré à Stalingrad et La Chapelle. En une nuit d'octobre, les deux stations ont été recouvertes de graffiti et de peintures : vitres, couloirs, quais, appareils, traverses, ponts, piliers de pierre, intérieur comme extérieur. Des dégradations devenues quotidiennes, y compris sur les trains, et qui coûtent des millions à la collectivité. A l'inverse du transport qui fait découvrir la ville, c'est un phénomène urbain qui, là, est entré violemment en station. *Entre les lignes* a rencontré les principaux intéressés pendant que les nettoyeurs se mettaient à l'ouvrage.

Les agents de station : Colère nuancée

Deux ou trois plaintes écrites, comme pour chaque événement. La peinture des stations n'a pas amené de grands commentaires des usagers. Selon les agents de station – une dizaine rencontrés – cela s'explique : « l'ensemble du quartier porte ce type de graffiti dans les rues, sur les immeubles et ils n'y font plus trop attention ; en plus, ces stations de la ligne 2 ne sont jamais très propres ».

Et pour eux, les agents, quelle réaction ? Personne ne crie au scandale. Tout le monde, bien sûr, a été surpris, voire choqué.

Unanimité pour condamner le saccage des plans et panneaux d'information, d'autant que leur remplacement est toujours long.

Ensuite, beaucoup séparent « ce qui fait sale » de « ce qui est plutôt joli », autrement dit « non aux graffiti, pourquoi pas certaines fresques ».

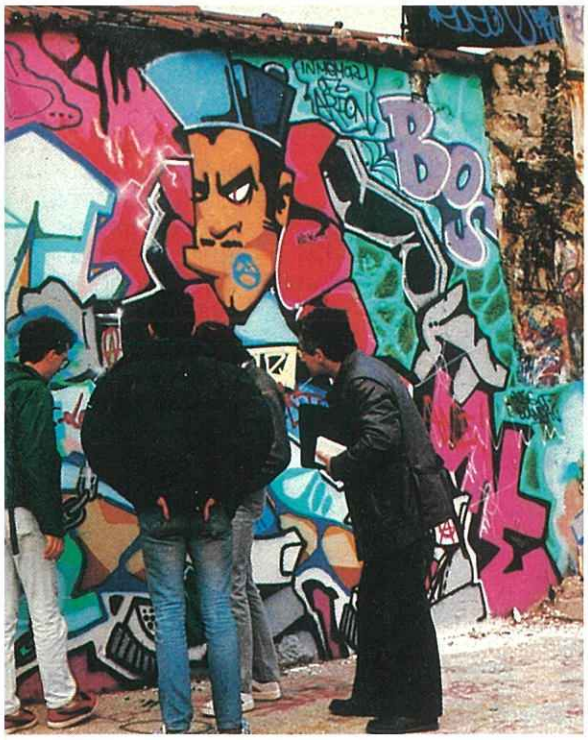
Parmi ceux qui tolèreraient les beaux dessins, un regret revient souvent : « dommage qu'on ne comprenne pas le message ».

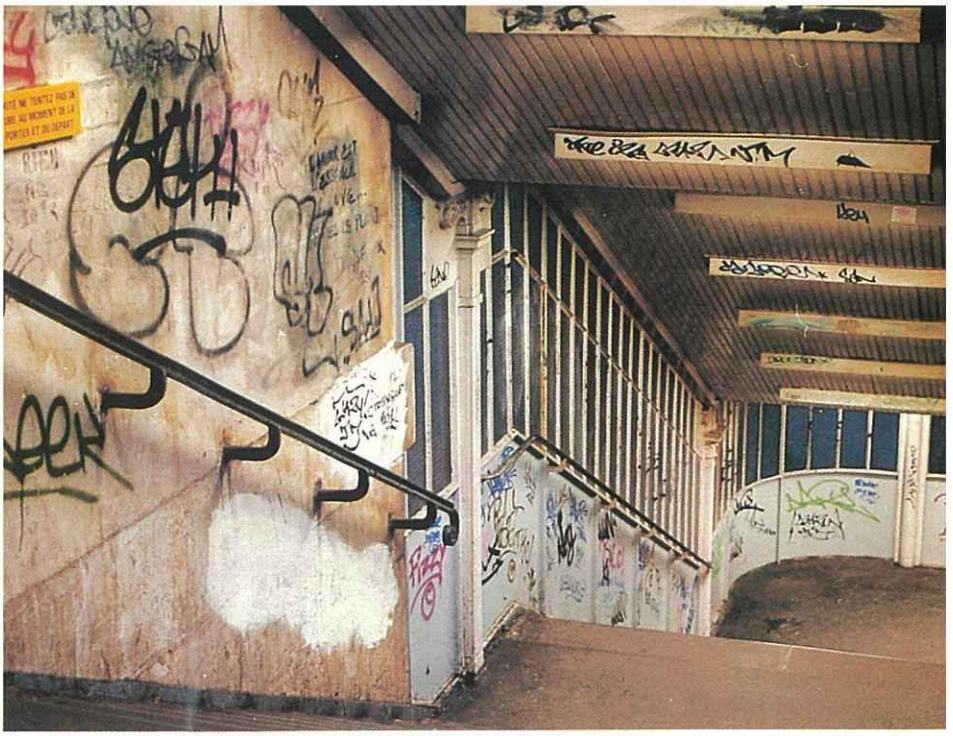
Pour les graffiti, « il faudrait surveiller un peu mieux la nuit et nettoyer plus vite ».

Quand il s'agit de faire le « portrait-robot » de « ceux qui ont fait ça », les avis sont beaucoup plus partagés : « des jeunes, sûrement, parce qu'il faut escalader ». « Peut-être pas des jeunes, mais pour les faire accuser ». « plutôt le genre punk », « des gens qui n'ont rien à faire », « pas des chômeurs, plutôt des lycéens », « c'est un groupe rock qui est passé à Paris », « une bande, pour marquer son territoire », « des amateurs de BD », « des voyous ».

Le coût du nettoyage

Vingt millions, c'est le coût annuel de tout le vandalisme sur les réseaux. Il est très difficile de connaître la part des graffiti dans l'ensemble. En effet, plusieurs directions et de nombreux services interviennent selon qu'il s'agit d'un train ou d'une station, de voie, vitre, mur, organes de sécurité... Par ailleurs, ce nettoyage peut être réalisé en même temps qu'une révision plus générale. Un chiffrage précis des dégâts n'est fait que lorsque des poursuites sont en cours. Dans ce cas, une colonne est particulièrement importante : la main-d'œuvre.





RATP-Dumax

Art urbain ou dégradation, en aucun cas un « phénomène gratuit »...

hénomène urbain. Le graffiti n'épargne ucun symbole urbain. 'oir reportage page suivante.)

C'est une mode

Les agents féminins sont plus fermes dans la critique que les hommes.

Quant aux conducteurs de la ligne 2, la réaction, selon Jérôme Pouche l'inspecteur de ligne, a été plutôt de type revendicatif « les stations sont de plus en plus sales ».

Chacun reconnaît qu'il n'y a pas eu de « casse », et que le vandalisme n'était pas en cause.

« Plutôt une façon de s'exprimer, peut-être même de protester », « certains font n'importe quoi mais d'autres réfléchissent dans leur dessin », « à Barbès ça a été bâclé ». Reste une question : Pourquoi le métro ?

Personne ne pense que ce soit « contre la RATP » « c'est pour que tout le monde le voie, comme la pub », « les messages passent mieux dans le métro ».

Prêt parfois à « laisser les plus belles » chacun conçoit bien « qu'on ne peut pas laisser faire », « qu'il faut respecter le travail des nettoyeurs ».

Il n'est pas possible de sortir ces réactions de l'environnement de ces stations. Coincées entre les voies SNCF Nord et Est, les murs d'enceinte gris des hôpitaux et écoles, les palissades des vieux immeubles en démolition. « Dans les beaux quartiers ça ne parlerait à personne » souligneront plusieurs agents ; « ici ils ont un public jeune et populaire ». C'est une « mode » ou un « phénomène de société » résume assez bien l'incompréhension.

Jacques MARION

Monsieur X est-il solvable ?

Ces dégradations sont constatées le plus souvent par des agents de la surveillance générale du métro.

Le flagrant délit permettait jusqu'au 1er octobre 1986 de verbaliser soit par indemnité, soit par transmission au Tribunal de Police (classe 5). Pour les dégradations importantes ou les délits (appareils de sécurité par exemple), l'affaire était portée au Tribunal civil ou pénal (contre X en l'absence de flagrant délit).

Dans ce cas, le dossier est composé de photos, films, devis de remise en état.

Depuis la nouvelle loi sur les infractions (voir *ELL* n° 96 p. 4), ces dégradations rentrent dans la 4e classe (maximum 520 francs d'indemnité transactionnelle). Les poursuites pour déprédation plus sérieuse passeront donc systématiquement par une procédure judiciaire plus lourde... y compris pour la RATP. Les plaintes ne deviendront « rentables » qu'à partir d'un montant élevé, pour peu que le coupable soit solvable à ce niveau...

Au palmarès des dégradations reviennent souvent les trains garés à Nation. Trente-neuf voitures le 25 janvier 1986, quatre-vingt-dix le 27 octobre... Parmi les signatures relevées : Gagn, Steek... Mais au moment d'une interpellation les prénoms sont parfois : Jean-François, 19 ans, Beauvais ; Delphine, Paris Ve ; Frédéric, 20 ans, Le Perreux ; Sophie, 20 ans, Montrouge ; Agnès, 22 ans, Paris XVe, etc... Gare aux portraits-robots !

STALINGRAD LA CHAPELLE SOUS LES BOMBES

Bombeurs : la piste des couleurs mène au gris

Petit Poucet, sorti de la station Chapelle, suivez sur les murs – et même certaines voitures – la trace des graffiti. Vous arrivez rue Philippe-de-Girard. En son milieu, un mur est entièrement couvert de fresques. Il y avait là un garage Ford. Tout a été rasé. Le terrain vague, muré, appartiendrait aux PTT, face au n° 51. Il faut escalader le mur, haut de 2,20 mètres. Derrière, un hectare de caillasses, quelques arbustes, une cabane en carton « habitée » par deux clochards. L'intérieur des murs est entièrement recouvert de fresques elles-mêmes graffitées. C'est là que se réunit la quinzaine de « peintres » de Paris, y compris donc « ceux du métro ».

Raccourci de société

Un mur rassemble leurs signatures – appelées Tags : Sheek*, Bando, Sign*, Shook*, Dehy, Graff, Squat*, etc.

Ils sont trois aujourd'hui. Beaucoup ont décliné le rendez-vous. A leur manière, ils ont une indigestion de culture margino-américaine, ne jurent que par le Bronx et le métro de New York. L'un est étudiant en troisième année de Droit, l'autre électromécanicien, le troisième chômeur. Raccourci de société aux rêves communs.

Ils échangent des « nouvelles ». B. annonce que Sign et Bando auraient eu des problèmes en Allemagne, à Francfort. Strax a entendu dire que Bando serait en prison pour avoir peint sur le mur de Berlin et qu'il aurait rompu son contrat avec un grand couturier... Ils échangent des adresses de fournisseurs de bombes de peinture, moins chères, plus résistantes. Certains préfèrent les voler. Comment on peint une fresque ? On commence par l'esquisser sur le papier, chez soi. Après, on peint le mur en blanc, au rouleau. Il faut se déplacer avec bidons de diluant, de peinture, l'échelle... puis on peint à main levée, avec des bouchons adaptés à chaque trait. Un travail de 3 m sur 3, c'est une dizaine de bombes. Le plus dur ? Les proportions. Pour eux, chaque fresque a un sens diférent, un message.

L'ennemi ? Le punk

– « La police ne vient jamais ici ? ».

– « De temps en temps, pour les clochards ou les drogués, la nuit. Ils nous laissent tranquilles dans la journée. Ils cherchent plutôt les punks. Comme ce sont eux qui dégradent nos fresques... ». Ils ont déjà peint sur des trains « mais sans vernis, pour que ça parte. Les bleus se nettoient facilement, pas les gris ».

La rencontre se termine, déjà trop de questions peut-être. Il faut ressauter le mur ; les passants semblent habitués à ce voisinage. Au bistrot du coin, on ne se montrera ni favorable aux dégradations, ni hostile à ce qu'on peigne les murs les plus gris.

Quand pourra-t-on peindre les nuages en bleu ?

Jacques MARION

* Leurs signatures sont à Stalingrad et La Chapelle, mais rien ne permet de leur attribuer certains graffiti.

Philippe Bezard, 40 ans, peintre français. Un « vieux parisien » comme il nous le dira lui-même, qui a beaucoup peint ces dernières années sur le métro.

En décembre, quarante de ses œuvres environ étaient exposées dans la Galerie Pascal Gabert (1), proche des Halles.

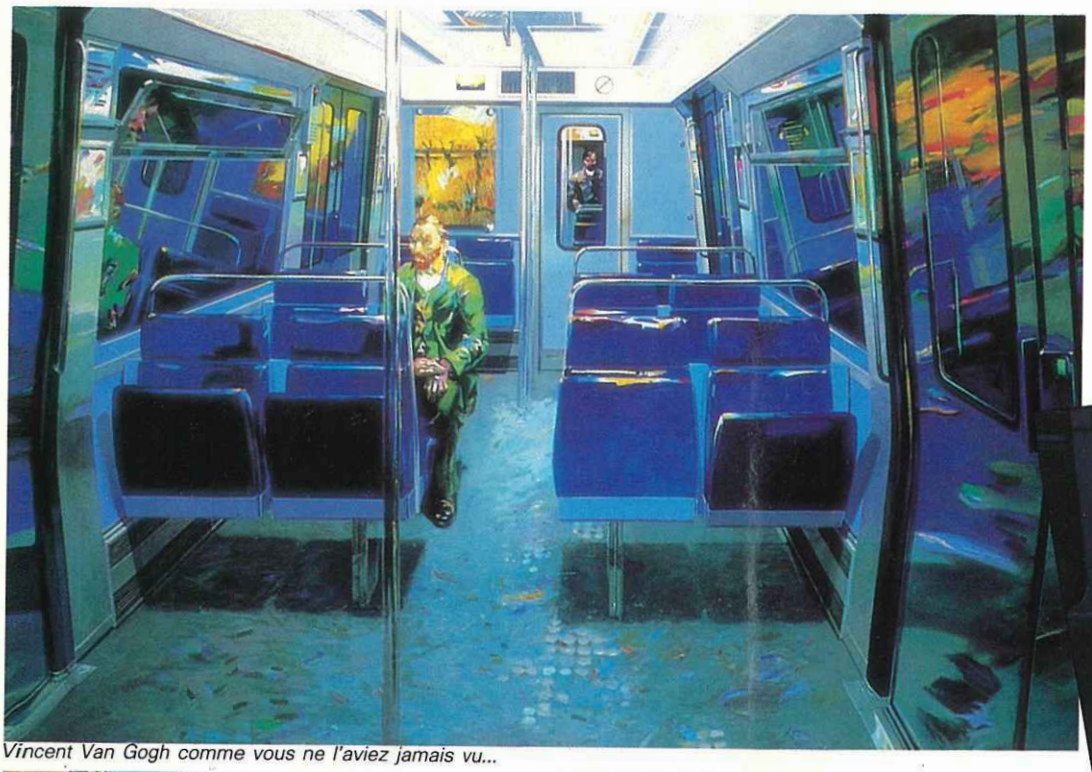
Le tunnel en galerie

Pour vous, nous avons rencontré cet artiste.

Pourquoi avoir choisi comme thème le métro ? C'est la première interrogation du visiteur qui se rend à cette exposition. Elle reflète d'ailleurs le travail de Philippe Bezard au cours de ces dernières années. Il a peint exclusivement sur le métro, après avoir réalisé quelques « sommeils ». Cet univers souterrain reste pour lui source d'inspiration inépuisée. « Le métro est un endroit très riche. Des tas de gens qui n'ont rien en commun s'y croisent. Descendre dans le métro, c'est quitter un moment la planète pour séjourner plus ou moins longtemps dans l'éternité puis retourner au monde. Dans mes toiles, je ne connais que le métro, le RER c'est pour moi un monde totalement différent... »

Notes de peinture

Sur toutes les toiles de Philippe Bezard, le décor – des rames de métro MF 77 – est peint avec exactitude. Ici, on reconnaît une barre d'appui, là au fond de la voiture le sens interdit est au même endroit qu'en réalité. Une telle précision peut même surprendre. Restent les personnages. Si certaines



Vincent Van Gogh comme vous ne l'aviez jamais vu...

Photos : RATP-Minoli

Tous ces tableaux étaient visibles en décembre, Galerie Pascal Gabert.

scènes, « lundi matin » (voir *Entre les lignes* dernière de couverture), « ticket choc » sont courantes, d'autres personnages semblent plus difficiles à rencontrer en ces lieux. « Fermeture des portes » ou « Talons rouges » en témoignent. Pourtant Ph. Bezard nous explique... « Tous les personnages que j'ai peints, je les ai rencontrés, à un moment ou à un autre dans le métro. Bien sûr, mon imagination a ensuite travaillé. Mais la base de ma peinture est bien réelle. Quand dans le métro, je vois une personne qui m'intéresse, je descends à la station suivante. Je sors mes fiches de papier que j'ai toujours sur moi, et je prends des "notes" pour ne pas oublier le visage qui m'a frappé. C'est une première esquisse comme une sténo le ferait pour un texte... »

Deux exceptions. Confirment-elles la règle ? Philippe Bezard a réalisé son autoportrait dans le métro et il a aussi peint Vincent Van Gogh (2). Pour cela, il avait rencontré son neveu plusieurs années auparavant. La ressemblance était telle que cette rencontre l'a beaucoup aidé, ajoute modestement Philippe Bezard.

Sylvie FRÉCHARD

(1) Galerie Pascal Gabert, 80, rue Quincampoix, 75003 Paris.

(2) Vincent Willem Van Gogh - Peintre flamand du XIXe siècle (1853-1890).

A Paris, il y a une manifestation presque tous les jours.

La RATP avec ses 56 lignes d'autobus dans la capitale est concernée au premier plan. La permanence générale du réseau routier (cf *Entre les lignes* n° 95) fait alors circuler au mieux les autobus, compte tenu du trajet du cortège. Son souci : limiter la gêne occasionnée pour les voyageurs.

Pour vous, nous avons voulu savoir en quoi consistait son travail dans ce cas. Nous nous sommes rendus compte que ce qui constitue un mini-événement pour de nombreux Parisiens est une habitude pour les agents de la permanence générale. Ce n'est pas l'ampleur du mouvement qui importe, mais le fait qu'il soit ou non prévu.

Comme l'actualité de décembre nous le permettait, nous sommes allés « vivre » une manifestation avec les agents de la permanence générale.

De permanence au défilé

Chaque jour des rassemblements détournent les autobus parisiens de leur itinéraire. Les voitures de régulation de la permanence générale limitent la gêne pour les voyageurs.

La veille, elle prépare des trajets de « remplacement ». Le jour même, des voitures de régulation envoyées sur place sont l'œil de la permanence générale sur le terrain.

En cas de manifestation, deux priorités guident le travail de la permanence générale : éviter qu'un autobus ne soit coincé dans le rassemblement ; limiter la gêne occasionnée aux voyageurs, en ne détournant ni trop loin, ni trop longtemps, un itinéraire.

On se prépare

La tension monte dans les bureaux du 6e étage des Grands-Augustins. La permanence générale est en liaison avec les services de la Préfecture de police. Ils lui communiquent le trajet de la manifestation, son heure et son ampleur.

A partir de là, tout commence pour les inspecteurs de la permanence. Les rues de la capitale, les trajets des lignes d'autobus, ils les connaissent par cœur. Question d'habitude ! Songez qu'il y a une manifestation tous les jours, environ !

Sur des plans, ils tracent des itinéraires de remplacement, reportent les terminus, envisagent des exploitations de ligne en deux tronçons. Quand ce travail est terminé, ils communiquent les informations aux terminus des lignes concernées. Ces derniers renseignent les machinistes à chaque prise de service.

La manif en voiture

Ça y est. Le jour J est arrivé. Suivant l'ampleur de la manifestation, une, deux ou trois voitures de régulation sont

Parmi les plus fidèles accompagnateurs des manifestants, la 205 bleue de la RATP.

envoyées sur les lieux. Elle précéderont et suivront le rassemblement. A leur bord, un machiniste pour conduire et un « gradé » en liaison avec la permanence générale. Ils sont là pour s'assurer que les itinéraires prévus par les inspecteurs de la permanence sont bien applicables et à quel moment.

Sur place, ils jugent la situation. Une ligne doit être interrompue, ils communiqueront au bureau de la PG le moment opportun. On peut exploiter à nouveau une ligne normalement, ils en feront également part.

Malgré les prévisions, un autobus est coincé dans la manifestation. Pour éviter un incident, voire un accident, le gradé interviendra pour l'aider à se dégager. Cela fait partie de son travail, tout comme ses contacts avec la permanence générale qui communique ensuite les informations aux terminus concernés.

Voilà ce qu'est le travail de la permanence générale. Beaucoup de préparation la veille et le suivi le jour même par les voitures de régulation.

Nous, nous sommes allés à la manifestation du 10 décembre « montre en main ». Alors que plusieurs centaines de milliers de personnes défilaient dans la rue et que la manifestation durait environ 6 heures – 7 si l'on compte le rassemblement et la dislocation – aucun itinéraire n'a été perturbé si longtemps – entre 3 et 4 heures au maximum. Une seule explication à cela, une phrase-clef : « ...limiter au maximum la gêne occasionnée aux voyageurs... ». ■

VIVE L'ORGANISATION !

Des manifestations à Paris, il y en a tous les jours. Parfois trois le même jour, comme le 27 novembre : personnel de l'Assistance publique : 200 de Châtelet à République (14 lignes concernées) ; les ouvriers du livre : 5 000 de la rue du Croissant au boulevard Morland, puis 7 000 jusqu'à Bastille (16 lignes concernées) ; les étudiants et lycéens : 100 000 de Sorbonne à Invalides (27 lignes touchées). Pour chacune, une ou deux voitures de régulation suivent ou précèdent. Les problèmes commencent quand le cortège n'a pas été annoncé : on ne connaît ni le parcours, ni le nombre, ni la durée. C'est alors l'improvisation. C'est là que des bus risquent d'être « pris » dans la manifestation ou bloqués longtemps à un carrefour. Cela d'autant plus que les services de police n'ont pu prendre aucune mesure de circulation. Dans ces cas, la première urgence est d'enlever l'habillage mobile de l'autobus et de discuter avec les organisateurs... s'il y en a. ■

La veille, on prépare des itinéraires de remplacement à la permanence générale.

RATP-Chabrol

De permanence au défilé

RATP-Marguerite

Si un bus est coincé dans la manifestation, le gradé de la permanence générale l'aidera à se dégager.

Ailleurs, dans Paris...

Paris, ce 10 décembre, ce n'est pas seulement cette manifestation de grande ampleur. Ce sont aussi plusieurs événements attendus ou imprévus.

Trois voitures de régulation étaient mobilisées par le rassemblement. La permanence générale avait même « dégarni » pour l'occasion un de ses secteurs banlieue. Et les deux autres voitures en service ce jour, que faisaient-elles ?

L'une d'entre elles devait dès 16 heures, neutraliser la circulation des autobus dans le secteur des Invalides, pour cause de visite du président Hosni Moubarak à Paris.

...Un peu plus tôt, un machiniste de la ligne 75 était pris de malaise et devait être hospitalisé à La Pitié. La voiture de régulation envoyée sur place informait régulièrement la permanence générale.

En fin d'après-midi, un autobus de la ligne 80 entrait en collision avec un véhicule. Deux voyageurs étaient légèrement blessés et l'autobus quelque peu détérioré. Au gradé de la voiture de régulation de décider si l'autobus pouvait ou non poursuivre sa route.

Voilà pour les grands moments de l'après-midi, ce sont aussi mille... et un événements qui rendent indispensable la présence des voitures de régulation. ■

Un 10 décembre

12 h 30 – Les plus fidèles accompagnateurs des manifestations sont déjà en place : un camion-sono, des marchands de boissons et de sandwiches. Seule sous le Lion de Denfert, la 205 bleue de la RATP. Les gens commencent à arriver lentement. « On peut laisser le 38 et le 68 », annonce D. Thomé à la PG.

12 h 45 – Boulevard Arago, après avoir longé les murs de la prison de la Santé, la 205 de F. Juhel. Elle « fait» la tête, celle de la manifestation. Les officiels sont là, entourés des journalistes, emmitouflés.

13 h 15 – Revenus à Denfert. La 205 n'est plus là. Près d'un Orlybus, presque invisible dans la foule, la R5 de S. Bouleistex. La place est noire de monde. « On a arrêté le 38 et le 68. Ce 215 s'est fait bloquer. Les autres tournent à Saint-Jacques ». D. Thomé a été appelé à Port-Royal. Galère pour prendre le RER qui « sort » des centaines de personnes à la minute.

13 h 30 – Port-Royal – D. Thomé court d'une rue à l'autre, discute avec la police, appelle la PG : « Je surveille le demi-tour du 38 ».

14 h – Boulevard de Port-Royal au pas de course pour rejoindre le cortège à l'extrémité Arago/Gobelins. La manif est partie. Autant de monde sur les trottoirs que dans la rue. Banderolles, couleurs, silence.

14 h 30 – F. Juhel, en tête, fait dévier ou interrompre les lignes, au fur et à mesure de son avancée, 47, 91... Elle fait faire demi-tour à quatre bus à l'angle Monge-Gobelins.

15 h 30 – Retour difficile à Denfert, à contresens, à contrepied. A quatre, serrés dans la R5, il fait meilleur. Chaque minute, un voyageur interroge : « Et le 215 ? » « Ça commence à s'éclaircir » signale S. Bouleistex à PG. Disons qu'il n'en arrive plus de nouveaux. « La tête de la manifestation arrive à Nation » apprend-on par la radio de bord.

16 h 25 – « Les derniers manifestants se mettent en place ». Le service d'ordre de fin également. Trois rangs serrés soudés par les bras.

16 h 55 – Décollage d'enfer, mètre après mètre. On suit les cordons, à 2 mètres. Le service d'ordre n'aime pas qu'on « le colle ». « Place Denfert dégagée ». Plusieurs laveuses vertes aspergent immédiatement la place. La R5 est entourée de plusieurs voitures de police. Nous bénéficions de quelques quolibets venus des trottoirs.

17 h 15 – A chaque rue passée, annoncée comme au monopoly, des lignes sont rétablies, 21, 27, 47, 67... « La manifestation marche rapidement. » Il fait aussi froid que nuit ! Inutilement, les feux continuent à réglementer une circulation sans voitures.

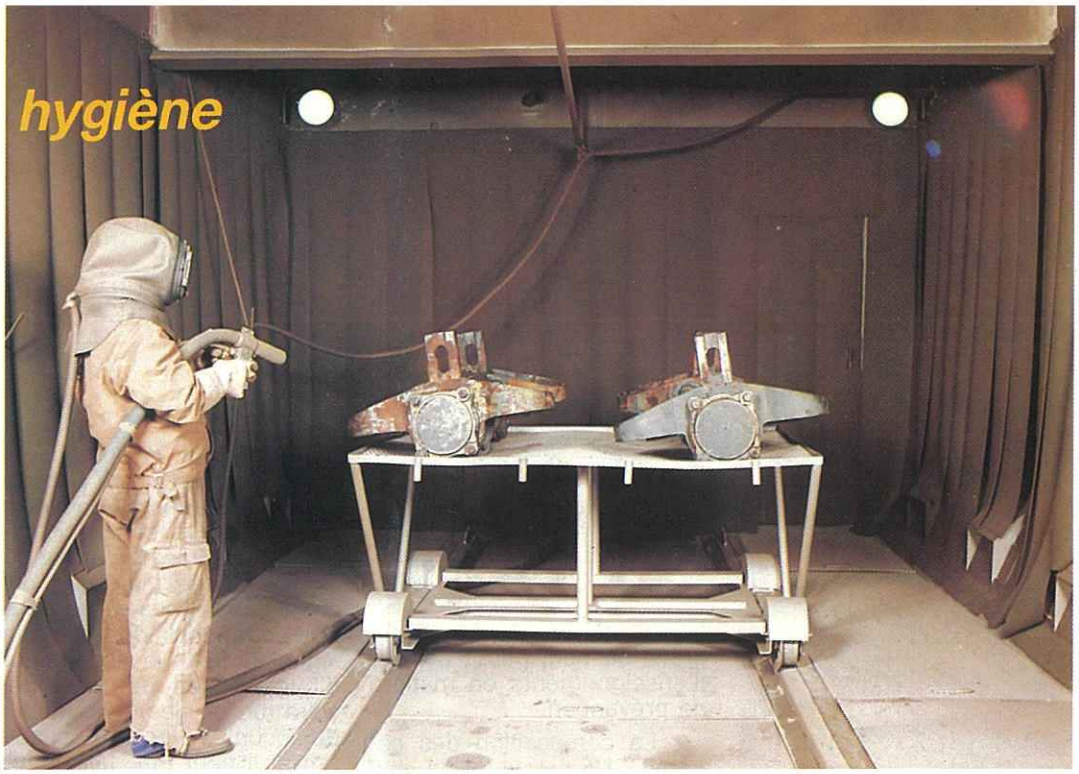
17 h 30 – « La police n'a toujours pas le nombre des manifestants ». Même message radio à 18 h.

19 h 05 – « Tous les manifestants sont arrivés place de la Nation ». Nous aussi. Encore beaucoup de monde sur la place. Rue du Faubourg-Saint-Antoine, quelques frictions verbales entre services d'ordre.

19 h 50 – Les trois voitures sont réunies et font encore un tour des rues environnantes. Le service peut reprendre.

Le rapport journalier de la PG fera état de 200 à 300 000 manifestants.

Reportage réalisé par Sylvie FRÉCHARD Jacques MARION



RATP-CPA

L'hygiène, la sécurité, les conditions de travail

C'est l'affaire de tous

Stockage de produits dangereux, circulation des agents sur la voie, installation de sanitaires ou équipement des locaux administratifs : l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail constituent une préoccupation permanente à la charge de la direction de l'entreprise et des institutions spécialisées : les CHSCT. Ils ont été créés en 1985 afin d'associer le personnel aux actions de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail. Ils couvrent l'ensemble de la Régie et regroupent, un ou plusieurs services, voire une direction.

1982, l'année des lois Auroux : l'une d'elles, votée le 23 décembre, prévoit la mise en place des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail dans les entreprises. Les textes d'application pris, c'est en 1985 que voient le jour les huit CHSCT à la RATP. Ils se substituent au comité d'hygiène et de sécurité créé en 1946 et aux sections d'hygiène et de sécurité instituées à partir de 1980 dans un souci de décentralisation. Ils en reprennent les attributions avec des pouvoirs renforcés.

Organismes de représentation du personnel à caractère consultatif, ils ont pour rôle de résoudre les problèmes relatifs à l'hygiène et la sécurité mais aussi, et c'est une nouveauté de la loi de 1982, aux conditions de travail. En effet, prendre en compte les conditions de travail des agents pour les améliorer, c'est en même temps assurer une meilleure prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Vibrations et poussière

Réaménagement et ventilation des dépôts, entretien des sanitaires, prévention de l'alcoolisme, surveillance de la toxicité de produits antigraffiti, recherche de protections individuelles, utilisation et transport du pyralène, ces quelques exemples illustrent le vaste domaine de compétence des CHSCT, qui comprend des aspects très divers :

– organisation matérielle du travail (charge, rythme de travail, pénibilité et enrichissement des tâches),

– environnement physique du travail (température, éclairage, aération, bruit, poussière, vibration),

– aménagement des postes et lieux de travail et leurs annexes,

– incidences des nouvelles technologies, de l'aménagement du temps de travail sur l'organisation du travail et la santé des agents.

Dans cette vaste mission les CHSCT jouent un double rôle : ils veillent à l'application des prescriptions légales et des dispositions propres à la Régie et participent à l'élaboration de la politique de la RATP en la matière.

Pour ce faire, ils disposent de différents moyens :

notamment l'inspection des lieux de travail, l'examen du contenu des registres, des conseils de ligne, d'atelier ou de bureau.

Consultation obligatoire

Les CHSCT émettent des avis, des souhaits : sur certains points, ils doivent être obligatoirement consultés, notamment en cas de modification importante des conditions d'hygiène et de sécurité ou des conditions de travail et avant toute transformation importante des postes de travail.

Il appartient également aux CHSCT de participer à une enquête chaque fois qu'un accident du travail, ▶

C'est l'affaire de tous

RATP - Thibault

JE GÊNE... MOI?

Les CHSCT à la RATP

Direction du réseau ferré :

- CHSCT/F - FC - FE
- CHSCT/FR

Direction du réseau routier :

- CHSCT/R - RC - RE
- CHSCT/RM (maintenance et activités industrielles)

Direction du génie civil :

- CHSCT/NV
- CHSCT/N - NT - NG - NA - NB

Direction des équipements électriques :

- CHSCT/T

Services d'approvisionnement - Services communs :

- CHSCT/M - Services communs

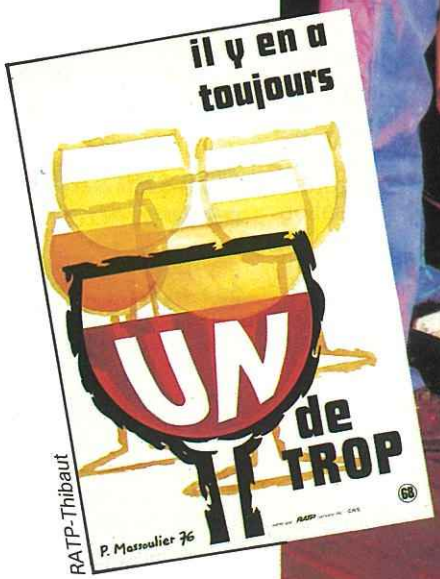
grave ou non, paraît porteur d'enseignements en matière de prévention.

La composition des comités ? Un président (le chef du service si le CHSCT est constitué au niveau d'un service, sinon un membre du personnel de direction), des représentants du personnel dont le nombre varie avec le nombre d'agents couverts par le CHSCT et parmi lesquels est élu le secrétaire du comité. A ces membres, qui ont voix délibérative, s'ajoutent un médecin du travail, un ingénieur et un inspecteur d'hygiène et de sécurité, voire (un ou des) animateurs de sécurité, avec voix consultative. Il peut être fait appel, lors de questions particulières, à des experts.

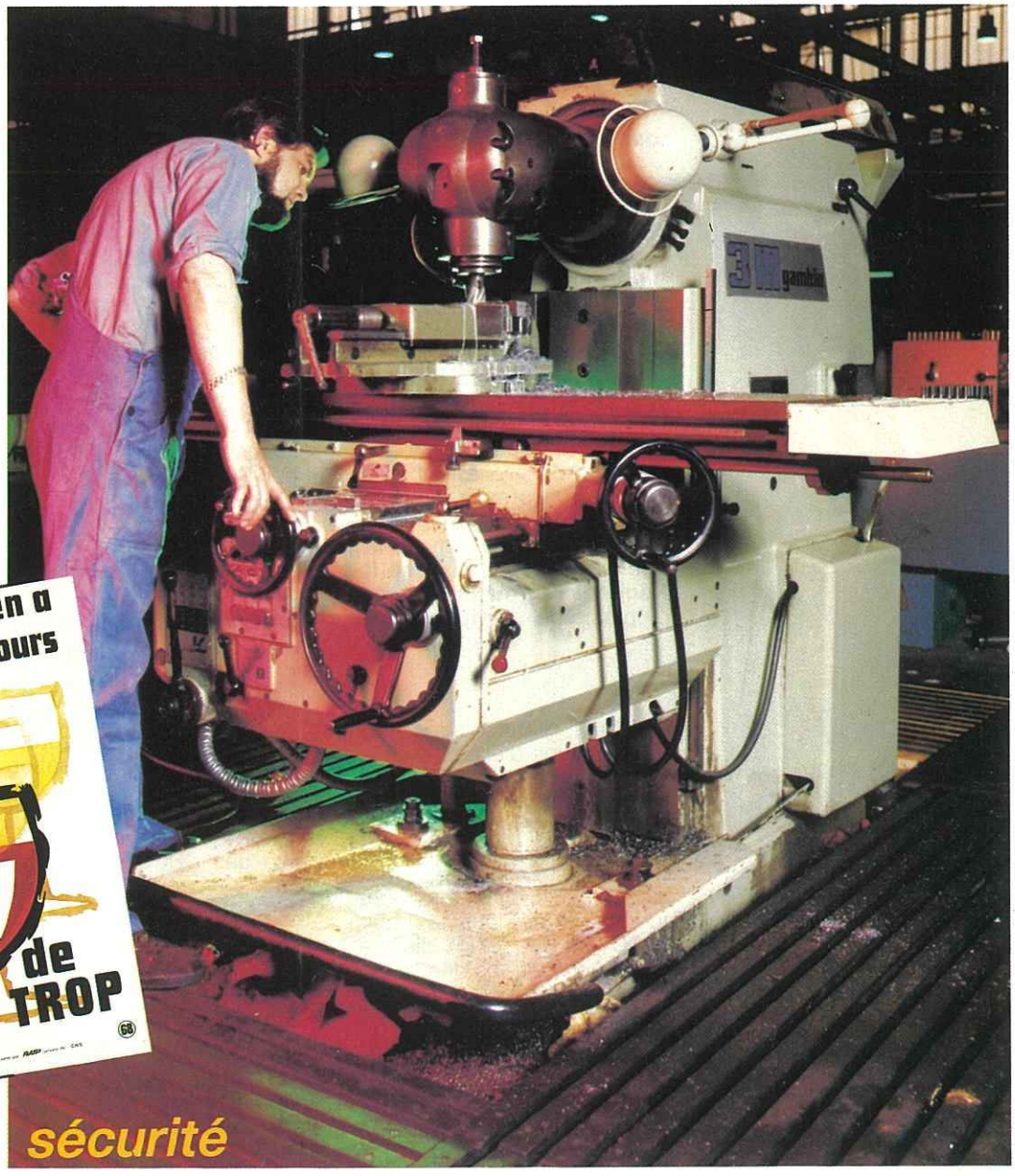
Chaque CHSCT se réunit une fois par trimestre, mais des réunions extraordinaires peuvent avoir lieu en cas de problèmes importants ou urgents à traiter.

Hygiène, sécurité, conditions de travail : une vaste tâche pour les CHSCT, mais que ce soit dans l'exécution du travail journalier ou dans l'utilisation des installations, du matériel et des outils de travail, l'hygiène et la sécurité doivent être le souci et l'affaire de chaque agent de l'entreprise.

Simone FEIGNIER



RATP-Thibault



RATP-CPA

Les CHSCT du routier

Deux CHSCT se partagaient le réseau routier : l'un regroupait les services R – RE – RC (ex) RT, l'autre recouvrait l'atelier central. A la suite de la fusion des services RT-RA le découpage des CHSCT se modifie : un comité créé pour le service RM (ex RT-RA) un autre pour R – RC et RE. Ils seront mis en place en mars prochain.

LA MÉTHODE MARTIN

Un portrait rapide du CHSCT/R – RE – RC et (ex) RT qui recouvre plus de 15 000 agents nous est brossé par Régis Joigneau, chef de section entretien au dépôt de Charlebourg, et l'un des neuf représentants du personnel de ce comité. A ce titre, il a bénéficié d'une formation – c'est une obligation légale. Trois jours de stage à l'IFERP* pour découvrir la méthode Martin, méthode d'analyse et de suivi des accidents du travail.

Elle est appliquée avec efficacité notamment à FR et T mais seulement dans quatre dépôts (Le Hainaut, Charlebourg, Montrouge et Croix-Nivert). Ce stage est suivi de trois journées de formation au CNAM* sur les conditions de travail.

Régis Joigneau partage son temps – il dispose de 20 heures de relèves par mois – entre les visites effectuées chaque semaine dans les terminus et les déplacements dans les dépôts ; il participe aux commissions, composées d'un médecin du travail et de membres du CHSCT, qui sont créées, après accord du président du comité, lorsque se posent des problèmes particuliers. Des visites sur place sont alors organisées et suivies de rapports où sont consignés les remarques et souhaits de la commission. On peut citer, entre autres, les commissions « mise en place de nouveaux dépôts » (Belliard), « disposition des postes de travail dans les dépôts » (adaptation de Créteil et Nanterre aux bus articulés) ; « circulation dans les gares routières »... Les questions abordées par ce CHSCT sont multiples et diverses.

UNE HISTOIRE D'ARMOIRE

Une originalité du CHSCT de l'atelier central : afin d'éviter un ordre du jour trop chargé lors des réunions trimestrielles du comité, des réunions préparatoires ont été mises sur pied au niveau des unités de l'atelier central. Elle permettent de débroussailler et même de résoudre un certain nombre de problèmes. Les questions évoquées ? La modernisation de l'atelier central et de l'atelier d'Aubervilliers (VOO), le respect dans l'atelier des aires de stockage et des allées piétonnes, problèmes spécifiques à l'atelier central, mais aussi l'entretien des sanitaires, l'aménagement des vestiaires. Cette dernière question a entraîné la création d'une commission début 1986 à laquelle participent André Fine, inspecteur de sécurité et Gérard Fougeyrollas, secrétaire du comité. Les armoires-vestiaires ne convenaient pas aux agents. A un moment où l'atelier central ses bâtiments, ses moyens de production se modernisaient, ne pouvait-on envisager de moderniser aussi le mobilier ?

Aucun autre modèle d'armoire n'existant dans le commerce on eut l'idée de faire fabriquer un nouveau modèle par l'atelier de chaudronnerie. La commission donna son avis, un plan fut établi, des modifications apportées. Les différentes réunions de la commission aboutirent à la création d'un prototype d'armoire mieux adapté à son utilisation.

Ce projet, intéressant l'ensemble des agents de la RATP, a ensuite été présenté au comité de coordination des CHSCT dont l'un des rôles est de faire le point sur les problèmes communs de l'entreprise. Il détermine la politique de la RATP en matière d'hygiène, sécurité et conditions de travail, assisté d'un bureau administratif et technique aux activités duquel est associé en permanence un délégué à l'hygiène, à la sécurité et aux conditions de travail désigné par le comité d'entreprise.

Le regroupement en un même comité des services d'exploitation et du matériel avec leurs problèmes spécifiques, la dispersion géographique des lieux de travail, n'ont pas rendu aisé son fonctionnement. La création du nouveau CHSCT RM permettra sans doute de faciliter la tâche de ses membres.

S. Fe.

*IFERP : Institut de formation pour les entreprises de la région parisienne.
*CNAM : Conservatoire national des arts et métiers.

Photos : RATP-CPA

Postes de travail dans les dépôts, locaux sanitaires dans les terminus, ventilation des dépôts, postes de travail des machinistes : les questions abordées par le CHSCT sont multiples et diverses.

Parmi les articles que vous nous avez envoyés pour le jeu de l'été, voici quatre textes qui « font mouche », chacun à leur façon.

HISTOIRES DE MOUCHES ET DE... FINE MOUCHE

Histoire de mouche

A l'époque, certains agents assermentés étaient appelés les « mouches ». La « mouche » dont il s'agit ici n'est pas un homme.

Par une chaude journée d'été, un autobus effectue le parcours Madeleine-Bastille.

Un voyageur assis face à l'arrière, était appuyé au dossier d'une banquette dont l'autre côté maintenait les épaules d'une voyageuse faisant face à l'avant.

Elle s'intéressait beaucoup au défilé des scènes de la rue. Son regard se dirigeait à droite ou à gauche selon le rythme de sa curiosité.

Sur sa tête, un charmant « bibi » orné d'une plume d'oiseau s'agitait en tous sens au gré des impulsions de sa propriétaire.

Quant au voyageur, il était absorbé par la lecture d'un « journal des courses ».

Sans quitter sa lecture, il balayait souvent sa nuque d'un coup de main rapide, croyant chasser une mouche importune dont la fidélité l'énervait de plus en plus.

Il saisit enfin entre ses doigts l'objet de son agacement sur lequel sa colère accumulée allait déclencher de terribles conséquences.

Sans se retourner et serrant fortement, il la projeta à terre, devant lui, d'un geste vif.

Aussitôt s'éleva le cri d'une femme outragée : sa plume et son petit « bibi » ne faisaient qu'un et par malheur, ils étaient fixés solidairement avec la perruque qui protégeait le crâne presque chauve de la dame.

Agitée par une fureur très légitime, elle fixa des regards meurtriers sur le coupable atterré et surpris, balbutiant des excuses inaudibles.

Après avoir ramassé les objets ravagés, la victime ne pouvant plus retenir son humiliation, laissa éclater sa rage dans un « goujat » sec et retentissant.

L'arrêt survint bien à propos et mit fin à l'« incident », permettant à la dame de descendre se recoiffer sur le trottoir.

Les quelques témoins directs se regardaient, maîtrisant avec peine une désagréable hésitation entre le rire et la compassion.

Cependant, personne ne dit mot, chacun remportant ainsi une victoire exemplaire de galanterie et de tact charitable.

Joseph GASQ

La journée d'une mouche

A Lyon, des chauffeurs de taxis conduisaient en tricot de corps. L'adjoint au maire leur a fait rectifier la tenue. Non mais ! C'est pas chez nous qu'on verrait ça, des machinistes en short et survêt. A la Régie, une brigade s'intéresse aux comportements des conducteurs de bus. « Les mouches » qu'on les appelle ! Un coup de téléphone, un rendez-vous matinal.

Cinq heures du matin, Paris dort encore ; je prends mon ami à 5 h 12 à l'arrêt le plus proche. Pas grand monde ni dans la rue, ni dans le bus. Achat de tickets, monnaie, sourire, bonjour.

Bébert (c'est son surnom) m'explique : « Les mouches, c'est une vingtaine d'agents qui tournent sur tout le réseau bus, matin, après-midi et nuit. Notre groupe est appelé Fraude du Personnel. Avec les « Assert » (assermentés) qui s'occupent des fraudes des voyageurs et la « Descente », agents qui contrôlent à la descente, on forme à peu près la brigade de surveillance. Nous, on surveille les buralistes (BU) et les machinistes. C'est bien assez. Remarque, on y va léger. On jette un œil dans le local du distributeur de chocolat, voir s'il ne sert pas aux copains, copines ; on teste un peu si le BU a sa monnaie réglementaire et on compte les tickets qu'il nous rend ».

Oh ! chaleur

Ça s'est rempli dans le bus.On est passé du frisquet matinal à la franche chaleur corporelle. J'en fais part à Bébert. « C'est rien, réplique-t-il, t'es dans la bonne saison. Le plus dur, c'est l'hiver. Ça gèle dehors, ça bout dedans. Et on goûte à tout : la flotte, la neige, le vent, les courants d'air. A la belle saison, on prend les places à l'ombre dans les bus. Ce métier a ses intempéries, mais il a aussi ses avantages : tu commences la journée dès que tu montes dans un bus. T'as pas de temps de transport, ironise-t-il ! ».

On est de plus en plus comprimés. Il est seulement huit heures. Vais-je mettre les pouces ? Bébert me propose un café auquel j'ajouterai deux croissants.

La pause m'a fait du bien.

« A une certaine époque, c'était dur. On était mal vus, on mouchardait, tu comprends. Faut dire, de la part des collègues, il y avait parfois un peu de provocation. Ils tendaient des pièges aux machinistes : on oubliait ses tickets sur le présentoir. Leur honnêteté était mise à l'épreuve. De plus, il fallait du rendement, c'était la preuve qu'on travaillait.

Faut-y un ou deux tickets ?

Aujourd'hui, ça n'existe pratiquement plus. La Régie a fait de la publicité sur les tarifs, sur les lignes délicates (les gares, les aéroports) où les fraudes étaient les plus nombreuses. Maintenant, on tend des perches : « Vous êtes sûr que c'est un ticket qu'il faut ? » Les rapports se sont améliorés et ils estiment, en grande partie, notre rôle nécessaire. »

La baguette sur le tableau de bord du machiniste ne me choque pas. Un sac à main et un filet à provisions traînent à côté. Une nana, avachie sur le petit comptoir du machiniste commente la circulation.

Bébert me souffle à l'oreille : « Il transporte une « connaissance ! » Devant mon air étonné, mon ami m'explique : « c'est la faute la plus courante, promener, parfois gratuitement, une personne connue. C'est pas le plus grave ».

Dans la hiérarchie des fautes, la plus sanctionnée, c'est quand le machiniste vend sciemment des tickets non valables, ou quand il encaisse la monnaie pour trois tickets et n'en distribue qu'un ou pas du tout.

Graves, elles sont heureusement les plus rares, alors que la « négligence » est plus souvent rencontrée. Ça englobe la conduite du machiniste, mais aussi ses contacts avec la clientèle, sa tenue vestimentaire.

« Tu vois, me dit-il, la fonction commerciale a moins d'importance que la fraude, alors que je la considère d'égale valeur. Tiens, sur le 62 par exemple, il y a un conducteur, un vieux de la vieille. C'est la perfection : annonce des sections, contrôle des titres. Les gens sont contents. Ça ne fait pas plaisir de montrer sa carte à quelqu'un qui regarde de l'autre côté.

Je n'en peux plus. Chrono en main, j'ai fait mes six heures de bus. Je pense à Bébert et à ses collègues. Demain, ils remettent ça.

Faut bien, Paris c'est pas Lyon quand même !

Violence

Les places sont vides autour de moi. Je suis penchée sur mes notes. Deux adolescents, dont je distingue les silhouettes dans le flou de l'attention que je porte à mon carnet, entrent et s'installent bruyamment sur les sièges voisins.

Je les imagine, sans trop d'efforts, agressifs et provoquants. Je les suppose même un peu loubards, d'autant plus que nous sommes en première classe, et que, « par définition », ils n'y ont pas accès.

Je me décide enfin à tourner la tête vers eux. Ce sont deux jeunes garçons bien vêtus, aux visages nets et harmonieux, dépourvus de cette agressivité que je leur prêtais quelques minutes auparavant.

Plus tard, ils descendront, cédant la place à un couple de vieillards.

D'étranges figures de statues me font face, désormais, deux visages burinés par le temps et l'amertume d'une longue vie, qui ne leur a pas accordé toutes ses grâces.

Elle prend la main de son compagnon, lui dit, avec une tendre appréhension, certaines choses qui ont l'air de beaucoup compter pour elle. Lui, gros enfant chenu, l'écoute, manifeste sa satisfaction, courbé, semble-t-il, de soumission et d'amour pour elle. Ils sont loin du temps présent, tourmentés et ineffables, dans l'harmonie qu'ils dégagent...

– Tu sais ce que ça veut dire, « rotten » ?
– Non, non, fait-elle.
– Pourri ! ça veut dire « pourri » !
– Ah bon, en Breton ?

La conversation se poursuit, leurs gestes deviennent véhéments, ils roulent les « r », ils ont de la violence au fond d'eux-mêmes, cette violence que j'imputais peu avant aux deux adolescents.

O. H.

Médecine douce

Mme Richet est descendue dans le grand bureau, en grande conversation avec Janine qui déclare :

– « J'vais prendre rendez-vous à l'hôpital.
– Avec un professeur, surtout, recommande Mme Richet, autoritaire.
– Ouais, fait Janine, mais c'est long, pour peu qu'il soit en Congrès !
– C'est vrai ce que vous dites ! »

Toutes deux semblent très au courant de la vie privée des professeurs en médecine.

Janine se répand en détails complaisants sur celui avec lequel on lui a fixé rendez-vous récemment : « Un grand, bien, avec des cheveux blancs ».

Ces dames sont difficiles. On prend le professeur et on dédaigne l'interne qui fait figure d'homme de garde ; le chef de clinique et l'assistant sont ignorés.

Le professeur, lui, c'est une valeur sûre.

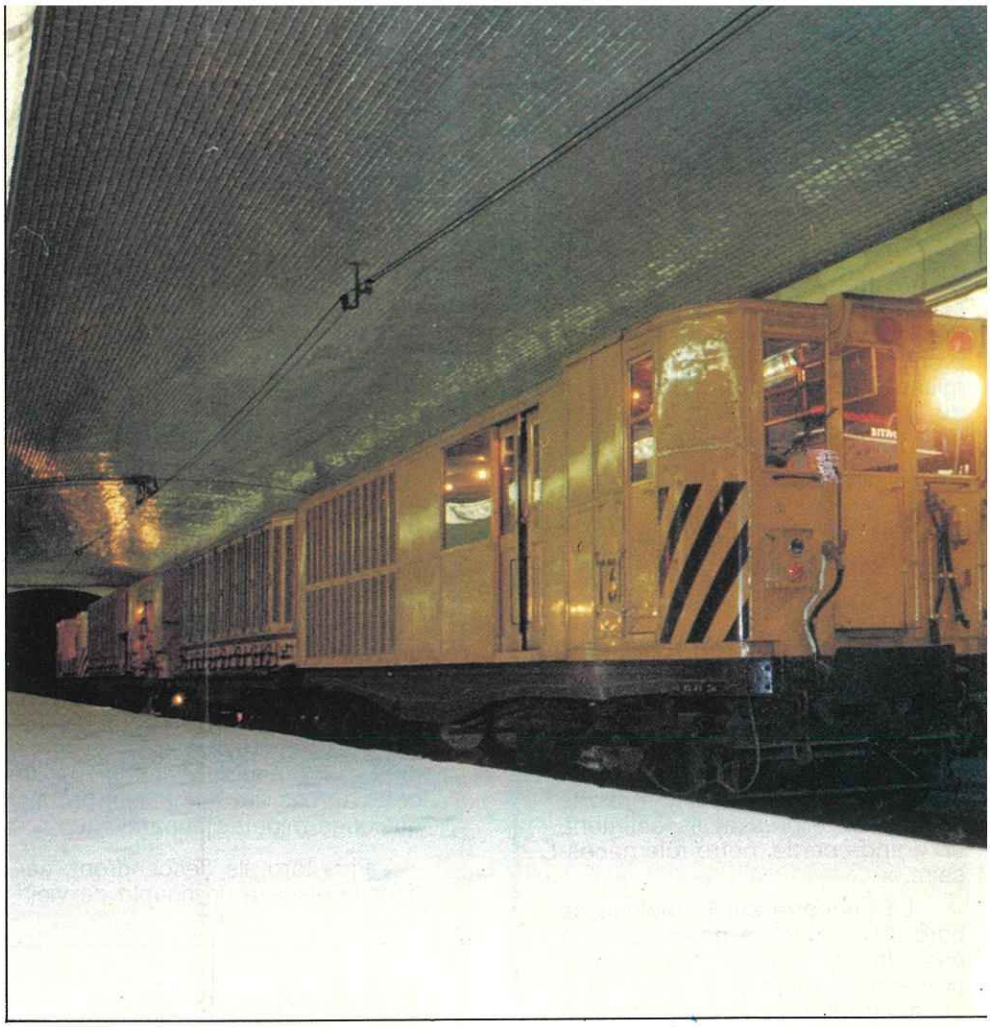
Je me souvenais de ce malade dans un grand hôpital, qui m'avait décrit sa blessure si particulière que, oui, il était soigné par le « Professeur » en personne, « parce que, Madame, j'étais un cas intéressant ».

Ô, vanité des vanités, la maladie a un grade ! Les différences sociales disparaissent quand on devient « un sujet intéressant ».

Janine, déconcertée au lendemain d'une journée entière à l'hôpital, nous déclara, au cours d'un nouveau diagnostic public, que son cas, d'après le « Professeur » est surtout psychologique.

Odile HALLAIRE

Les voyageurs ont déserté les stations et les derniers trains sont garés. Alors que Paris s'endort, une activité intense envahit le métro, une nouvelle nuit de travaux commence : dépose de rails, soudures, changement de ballast ou nettoyage. Le train aspirateur va, inlassablement, comme toutes les nuits depuis vingt ans, souffler, aspirer et avaler tout ou presque ce qui se trouve à sa portée. Voie sur ballast ou béton, voies équipées pour le « pneu » ou le « fer », peu lui importe. En attendant l'arrivée de son successeur en 1988, il n'a qu'une aspiration : la propreté des voies du métro.



Un train qui ne manque pas d'ai

EDGARD QUINET, 1 HEURE : un bref coup de klaxon signale la présence du train aspirateur, garé ce soir-là sur la voie de garage entre Raspail et Edgard Quinet. Jaunes rayés de noir, les trois wagons encadrés de deux tracteurs s'ébranlent, anciennes voitures de matériel Sprague de 1910. A son bord trois hommes : le conducteur, un chef de convoi du service FE (groupement manœuvres et transports GMT), et un opérateur du service de la voie (NV) responsable de la partie aspiration-souffle.

UN APPÉTIT GLOUTON

Au programme de cette nuit : le nettoyage de la voie entre « Place d'Italie » et « Daumesnil » : papiers, tickets, paquets de cigarettes, bouteilles en plastique jonchent la voie. A la vitesse de 2 km/h en station, l'aspirateur souffle sur le ballast pour détacher poussières et déchets, les aspire, puis les « décante » : un caisson reçoit les objets lourds, et un séparateur filtre les produits en suspension.

Rien ne résiste à son appétit glouton : parapluies, foulards, bouteilles, portefeuilles... on raconte même qu'un certain soir, il tenta d'avaler le tapis du pilotage automatique.

Mais attention, un objet de trop grande dimension, et la hotte peut être endommagée.

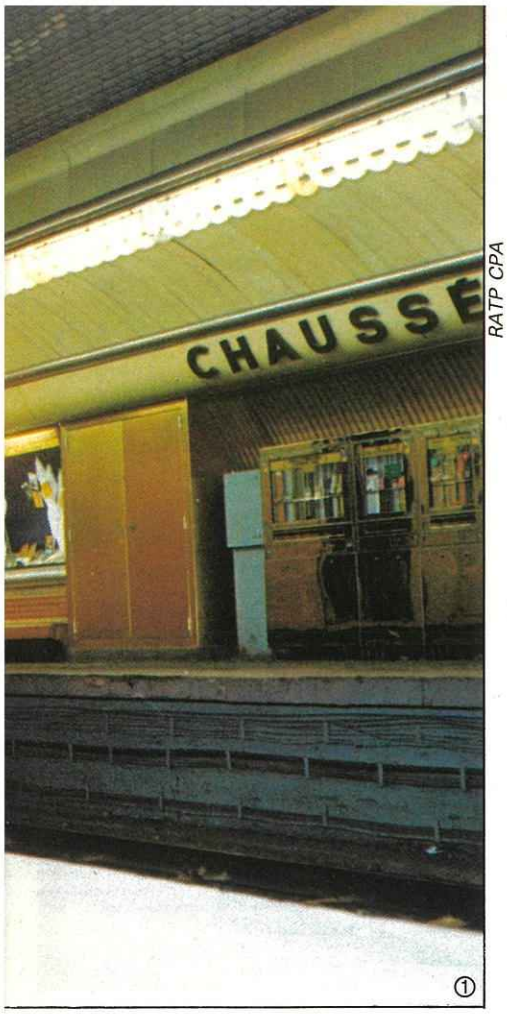
GARE AUX FILTRES

Contre le risque d'incendie qui n'est pas négligeable, le train a été équipé d'un système de détection, et dispose d'extincteurs ainsi que d'une réserve de 4 800 litres d'eau. Mais gare aux filtres ! Inondés, ils nécessiteront l'immobilisation du train pour leur séchage !

2 H 15 L'INTERSTATION « NATIONALE-CHEVALERET » est franchie à la vitesse de 10 km/h. Cette partie de ligne aérienne voit, chaque automne, s'amasser d'importantes quantités de feuilles mortes. Aussi, a-t-il été inscrit au programme de l'aspirateur sur l'ensemble des voies à l'air libre une « campagne feuilles mortes ».

« QUAI DE LA GARE » : un regard vers le centre de tri postal éclairé, vers d'autres travailleurs de la nuit... Le train franchit la Seine, s'engouffre dans le souterrain, jusqu'à Daumesnil, puis revient vers Place d'Italie pour nettoyer l'autre voie.

Des chiffres à vous couper le souffle. Le train aspirateur c'est :
- un ventilateur de soufflage de 20 000 m³/h ;
- deux ventilateurs d'aspiration de 50 000 m³/h chacun ;
- un dispositif anti-incendie avec stockage sous air comprimé de 4 800 litres d'eau ;
- une capacité de stockage des déchets de 15 m³ ;
- un tracteur équipé en marche lente : 2 km/h en station, 10 km/h en inter-station ;
- 1 200 kilomètres de voies nettoyées chaque année soit trois fois la longueur du réseau.



RATP CPA

① *Un wagon central d'aspiration et soufflage encadré de wagon-filtres et de deux tracteurs : « l'aspirateur commence sa nuit ».*

② *Aux commandes du wagon central l'agent du service de la voie veille au bon déroulement des opérations.*

tées nécessitant jusqu'à huit ou neuf passages, d'autres se contentant d'un seul nettoyage annuel.

Sa semaine de travail accomplie, le train aspirateur regagne les ateliers de La Villette pour y subir un « ckeck-up » avec vidange des 15 m³ de poussières aspirées, nettoyage et entretien. Opérations longues et pénibles effectuées encore manuellement dans des conditions d'hygiène précaires.

Aussi a-t-il été décidé, bien que le train donne satisfaction, après vingt années de service intense, de réaliser un nouveau matériel. Ce sera chose faite au début de l'année 1988. Si les principes de fonctionnement ne seront pas bouleversés, la technologie des équipements auxiliaires (surveillance de la voie et protection des hottes, vidange et entretien) sera, elle, entièrement nouvelle.

Dès 1988, le nouveau train aspirateur partagera ses nuits entre le métro, bien sûr, mais aussi le RER pour lequel il recevra des équipements spécifiques. Ancien et nouveau matériel travailleront ainsi de concert quelques temps avant que les wagons Sprague ne prennent, vers 1990, une retraite méritée.

Simone FEIGNIER

BILAN DE SANTÉ

Le train aspire ainsi, trois heures chaque nuit, cinq nuits par semaine ; l'ensemble du métro est nettoyé trois fois par an, certaines stations fréquen-

RATP CPA

ACCORD SALARIAL 1987...

ACCORD SALARIAL 1987...
ACCORD SALARIAL 1987...
ACCORD SALARIAL 1987...
ACCORD SALARIAL 1987...

Dans son interview, Michel Rousselot fait allusion aux mesures salariales accordées aux machinistes et aux conducteurs (voir pages 3 et 4). Certaines autres concernent l'ensemble du personnel de la RATP ou des catégories différentes. Nous vous les présentons brièvement :

- *Augmentation du point de base de :*
  1,20 % au 1er juin 1987
  0,50 % supplémentaire au 1er octobre.

- Majoration à partir du 1er juillet des primes de bons services, de rendement ou de non-accident :
  17 F pour les agents d'exécution (échelle E) ;
  20 F pour les techniciens et les agents de maîtrise M1.

- Mise en œuvre des deux dernières étapes de la grille des classifications élaborée en 1983 :

  – à compter du 1er mars, pour 0,50 % en niveau (en année pleine),

  – le solde à compter du 1er janvier 1988.

- Enfin, ce dernier point qui concerne plus particulièrement les retraites.

Intégration dans la partie du salaire soumise à retenue pour pension d'un tiers de l'indemnité de résidence. Ceci en deux étapes ; l'une au 1er janvier ; l'autre au 1er octobre.

Les syndicats suivants ont signé cet accord : FO-ATMIC, la CFTC, les syndicats indépendants, les syndicats autonomes y compris le syndicat autonome traction.

Les syndicats CGT, CFDT, FO-Exécution et CGC n'ont pas signé.

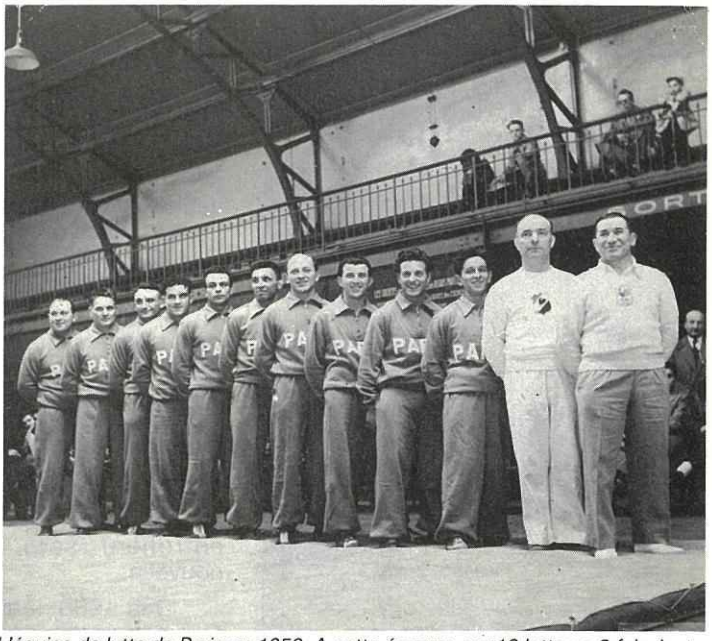
N° 100

Le prochain numéro d'*Entre les lignes* sera le centième. Pour le fêter dignement, il remplacera un bimestriel de l'été et sera daté mars-avril. Sans tout dévoiler, sachez qu'il aura plus de pages, un nouveau jeu humoristique, des poissons... d'avril, et le résultat d'une enquête sur l'information à la Régie.

C'ÉTAIT HIER

Louis François, à droite sur la photo, qui s'est éteint au mois de novembre dernier, a été, durant plus de 30 ans, une figure et un grand animateur de l'USMT et, plus particulièrement à la section lutte.

Après avoir été médaillé de bronze aux jeux Olympiques de Los Angeles, en 1932, et obtenu à huit reprises le titre de champion de France, il était devenu entraîneur national et arbitre international. Sous sa direction, l'USMT avait conquis 72 titres de champion de France. **G.L.**



L'équipe de lutte de Paris en 1950. A cette époque, sur 10 lutteurs 8 faisaient partie de l'USMT.

THERMALISME A POINT DU JOUR

Une première à la RATP : les installations du dépôt de Point du Jour ainsi que l'eau pour les équipements sanitaires sont désormais chauffées par un système de géothermie.

La Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) distribue l'eau à température variable selon la température extérieure. Pour la RATP, c'est le service NB (service des bâtiments) qui a installé les équipements nécessaires : plusieurs échangeurs d'eau chaude et un ballon de stockage. Aujourd'hui, seul le bloc-atelier de Point du Jour continue d'être chauffé au gaz.

Au rang des avantages du nouveau système, un entretien très limité des installations. Mais surtout, il est beaucoup moins polluant.

Pour un premier bilan technique et financier, il faudra attendre la fin 87. Le nouveau système de chauffage de Point du Jour soufflera alors sa première bougie... Extraordinaire, non, pour un chauffage basé sur l'utilisation d'eau chaude ? **S. Fr**

ÉLECTIONS DES DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL

Elles ont eu lieu le 20 janvier. Dans un certain nombre de cas, un second tour est nécessaire. A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne connaissons que les résultats provisoires du 1er tour rendus publics le 21 janvier. Inscrits : 39 895. Exprimés : 24 732.

LISTES	VOIX	%	Sièges
CGT	11 556	46,7	177
FO	2 619	10,6	28
Autonome	3 127	12,6	28
CFDT	2 292	9,3	24
CFTC	334	1,4	1
Indépendants	1 623	6,6	10
CFTC-FO (ATMIC)	1 863	7,5	35
Autonome-CGC	1 318	5,3	19
TOTAL	24 732	100	322

19 sièges restaient à pourvoir

LA DOYENNE NOUS A QUITTÉS

Madame Marguerite Dervailly s'est éteinte quelques jours après son 106e anniversaire. Née le 10 janvier 1881, elle était la doyenne de la RATP.

Nous adressons nos meilleurs vœux à la « nouvelle » doyenne, Madame Gabrielle Jeammais, née le 24 mars 1882. **La rédaction**

Photo : Star Griffe

au profit des orphelins de la RATP

LA MUTUELLE EN GALA
A LA MUTUALITÉ LE 7 MARS

Spectacle présenté par Philippe Norman
dès 20 h 30

avec **JEANE MANSON**

La Bande à Basile et aussi Françoise Sein, Jean-Louis Bleze, Sand Bara, la formation bavaroise de l'Harmonie de la RATP, suivie d'une Nuit dansante (2 orchestres).

Réservation au siège : 36 bis, rue Championnet ou par téléphone 42-57-56-33 Intérieur 5639.
prix des places : 35, 80 ou 110 francs.

Altitude 3500

« Dernier contrôle des équipements. La lumière verte s'allume.

Le pilote réduit les moteurs. Nous nous plaçons à l'extérieur de l'avion : il fait moins dix degrés et le souffle de l'hélice nous plaque contre la carlingue.

« Ready, set go » : nous descendons à 200 km/h, formons différentes figures et terminons en nous disposant en étoile.

Ce saut, maintes fois répété, est réussi ! A 1 200 mètres, l'altison se déclenche. Nous nous séparons pour ouvrir les parachutes.

Au sol, un sauteur manque à l'appel. L'angoisse nous étreint, lorsque l'absent nous rejoint, très gai. S'étant posé dans un jardin, il se vit proposer par le propriétaire, un petit remontant puis deux, puis trois...

Sur le chemin du retour vers le terrain, un conducteur nous prend en stop. Il nous démontre sa virtuosité au volant. C'est la peur de notre vie ! »

(communiqué).

Si les sentations fortes de l'espace vous tentent, pourquoi ne pas prendre contact avec le Para-Club de la RATP : Rolland Dumont Tél. : 48-52-15-89 ou Patrick Gasquet Tél. : 40-46-44-47 ou 40-42-44-47.

RATP-Minoli

LE MÉTRO S'EXPOSE

Le métro comme si vous y étiez : c'est ce que propose Lothar Baumgarten au musée d'Art Moderne de la ville de Paris.

L'artiste a reproduit la ligne 9 « Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres », mais avec des stations au nom imaginaire . Pour « Confusion totale », changez à « L'homme naturel », à moins que vous ne préfériez descendre à « Terra incognita »...

Des lumières qui s'allument et s'éteignent le long de la ligne au rythme du passage des rames, quelques sièges de stations, le grondement des trains : le métro est au musée jusqu'au mois de février. Il vous en coûtera 15 F et la carte orange n'est pas valable.

S. Fe.

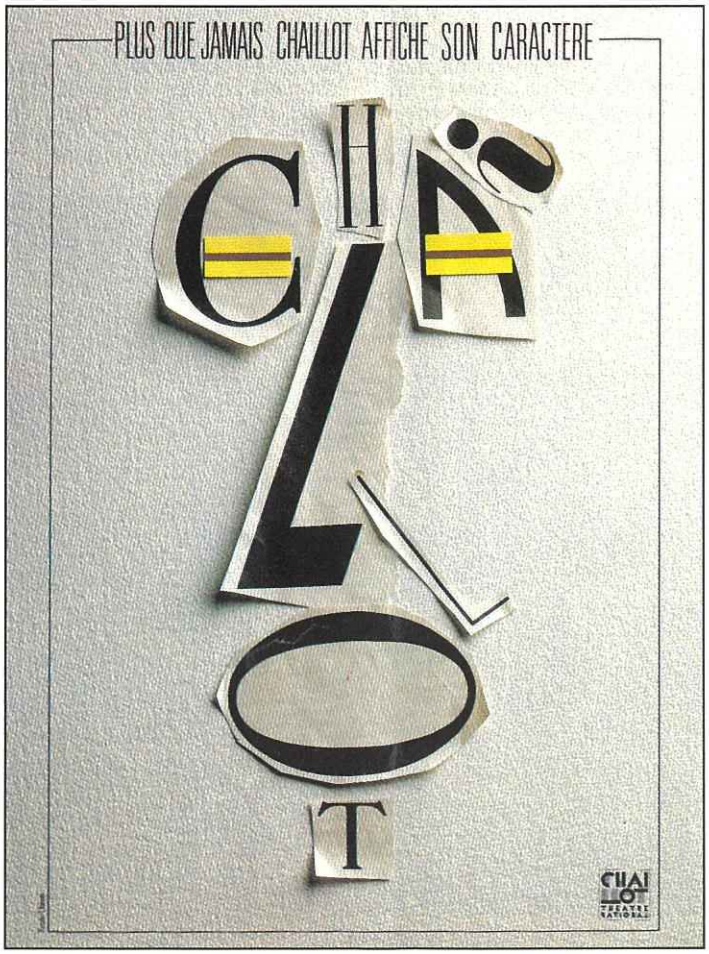
DE JEAN VILAR A ANTOINE VITEZ

Le Palais de Chaillot, construit en 1937 pour l'Exposition Internationale des Arts et Techniques, est aujourd'hui quinquagénaire. C'est dans le métro, du 19 au 25 janvier, qu'il a célébré son anniversaire.

Du TNP au Théâtre national de Chaillot, cinquante ans de l'histoire d'une grande famille d'acteurs étaient présentés à la gare Châtelet-Les Halles, tandis que Miromesnil prêtait ses salles à une exposition photographique « Des acteurs, des rôles ».

Après la Comédie française, l'Odéon, le théâtre avait une nouvelle fois rendez-vous avec le métro.

S. Fe.



CARNET DE BAL(LES)

Sur ce carnet, il faut bien noter que la section Football FFF vous invite à son bal annuel qui se déroulera au restaurant d'entreprise, 191, rue de Bercy, le samedi 28 mars. La soirée sera animée par l'orchestre Patrick-Bienvenu, un nom prédestiné pour la RATP et le métro. Les invitations sont à retirer dès maintenant auprès des responsables et dirigeants de la section Football FFF.

G. L.

ŒDIPE : L'INFORMATIQUE SANS COMPLEXE

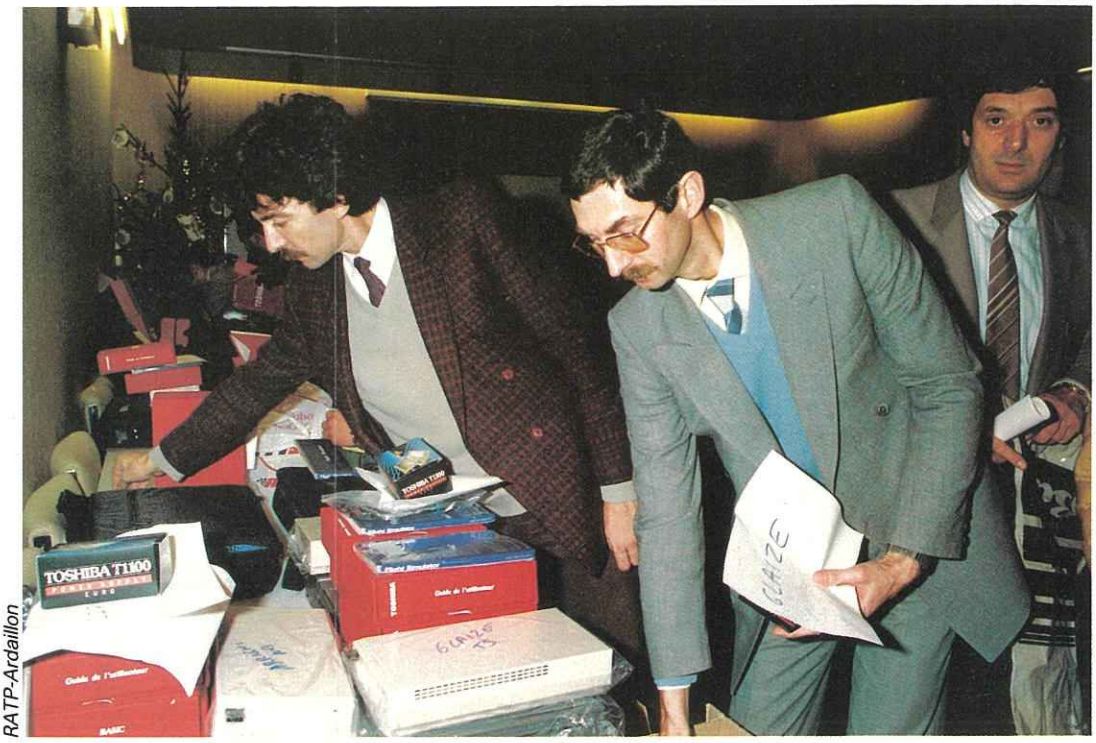
Pour que ses agents soient de plus en plus nombreux à s'intéresser et à connaître l'informatique, la RATP vient d'aider trente d'entre eux à acquérir leur micro-ordinateur portatif. Il s'agit là de l'expérience Œdipe – Opération Expérimentale de Développement de l'Informatique Personnelle en Entreprise.

Ils pourront ainsi utiliser sans contrainte leur micro-ordinateur dans le milieu professionnel ou familial. Une enquête réalisée en 1985 avait montré que 35 % des agents qui se servent de micro étaient chargés de réaliser des applications pour d'autres. Ce qui va contre le principe d'une plus grande responsabilité des utilisateurs.

En 1986, Œdipe a permis la dotation en micro d'une trentaine d'agents choisis parmi ceux qui ont permis à la micro-informatique d'acquérir droit de cité ces dernières années. L'opération devrait être renouvelée pour amener à 600 le nombre d'équipements individuels.

La RATP y participe financièrement, tandis que la contribution de l'agent se fait par prélèvement sur sa feuille de paye. Les éléments qui ne servent qu'à l'utilisation professionnelle du micro sont pris en charge par l'entreprise. Ils représentent 10 % du coût de l'équipement. Le reste est payé pour les 2/3 par l'entreprise et pour 1/3 par l'agent. Au total la RATP finance 70 % de l'opération, l'utilisateur 30 %.

Que pensent ceux qui possèdent leur micro, quelle utilisation en font-ils ? Nous en reparlerons dans un prochain numéro d'*Entre les Lignes*. **S. Fr.**



RATP-Ardaillon

C'était le 17 décembre, 30 agents de la RATP prenaient possession de leur micro-ordinateur.

OBERKAMPF, LOOK PUNK ?

De mémoire de station, celle d'Oberkampf se souviendra de son réveillon de la Saint-Sylvestre millésime 86.

Une bande de jeunes (punk ou non, on n'en sait rien) se sont laissés enfermer dans la station pour y exercer leur « talent ». Décoration sans souillure pour ceux qui revendiquaient l'opération... toujours est-il que la nuit s'est mal terminée. Au bilan : portes vitrées défoncées, poste vidéo de surveillance cassé, vitrines saccagées.

Notre photo prise peu de temps après l'opération en témoigne.

S. Fr.

RATP-Ardaillon

Oberkampf... un lendemain de réveillon

PRIVAT-ÉMISSION

Le 12 janvier, le groupe Service Public, dont *Entre les lignes* vous a déjà parlé, enregistrait au studio des Buttes-Chaumont l'émission de Stéphane Collaro « Cocoricocoboy ». Le programme de la journée, une parodie de l'émission « Droit de réponse » rebaptisée « Droit de défonce » que les habitués du petit écran connaissent bien maintenant. Son thème : la privatisation. Le groupe Service Public y avait sa place, et il y chantait naturellement son dernier succès « Privatisation ».

S. Fr.

ERRATUM

Dans notre numéro de janvier, page 27, une « coquille » s'est glissée dans le tableau donnant les résultats des élections au Comité d'entreprise du 16 décembre. Il manque un filet technique, un trait horizontal, pour séparer les résultats des listes présentées par la CGT et la CFDT. Que nos lecteurs et ces organisations syndicales veuillent bien nous en excuser. Nous profitons de cette rectification pour vous donner les chiffres définitifs de cette élection, dans l'ordre habituel (collèges titulaires).

Il y avait 39 935 inscrits.

LISTES	Exécution			Maîtrise			Cadres			Ensemble		
	Voix	%	élus	Voix	%	élus	Voix	%	élus	Total voix	%	élus
CGT	9 747	49,3	6	1 652	36	2	420	19,8	–	11 819	44,6	8
FO	3 138	15,9	1	–	–	–	–	–	–	3 138	11,8	1
Autonome	3 635	18,4	2	–	–	–	–	–	–	3 635	13,7	2
CFDT	1 237	6,2	–	633	13,8	–	306	14,4	–	2 176	8,2	–
CFTC	401	2	–	–	–	–	–	–	–	401	1,5	–
Indépendants	1 626	8,2	1	327	7,1	–	73	3,4	–	2 026	7,6	1
Entente CFTC-FO (ATMIC)	–	–	–	1 208	26,3	1	461	21,7	1	1 669	6,3	2
Entente Autonome-CGC	–	–	–	767	16,7	–	865	40,7	1	1 632	6,2	1
Total exprimés	19 784	66,1	10	4 587	65,4	3	2 125	70,8	2	26 495	66,3	15