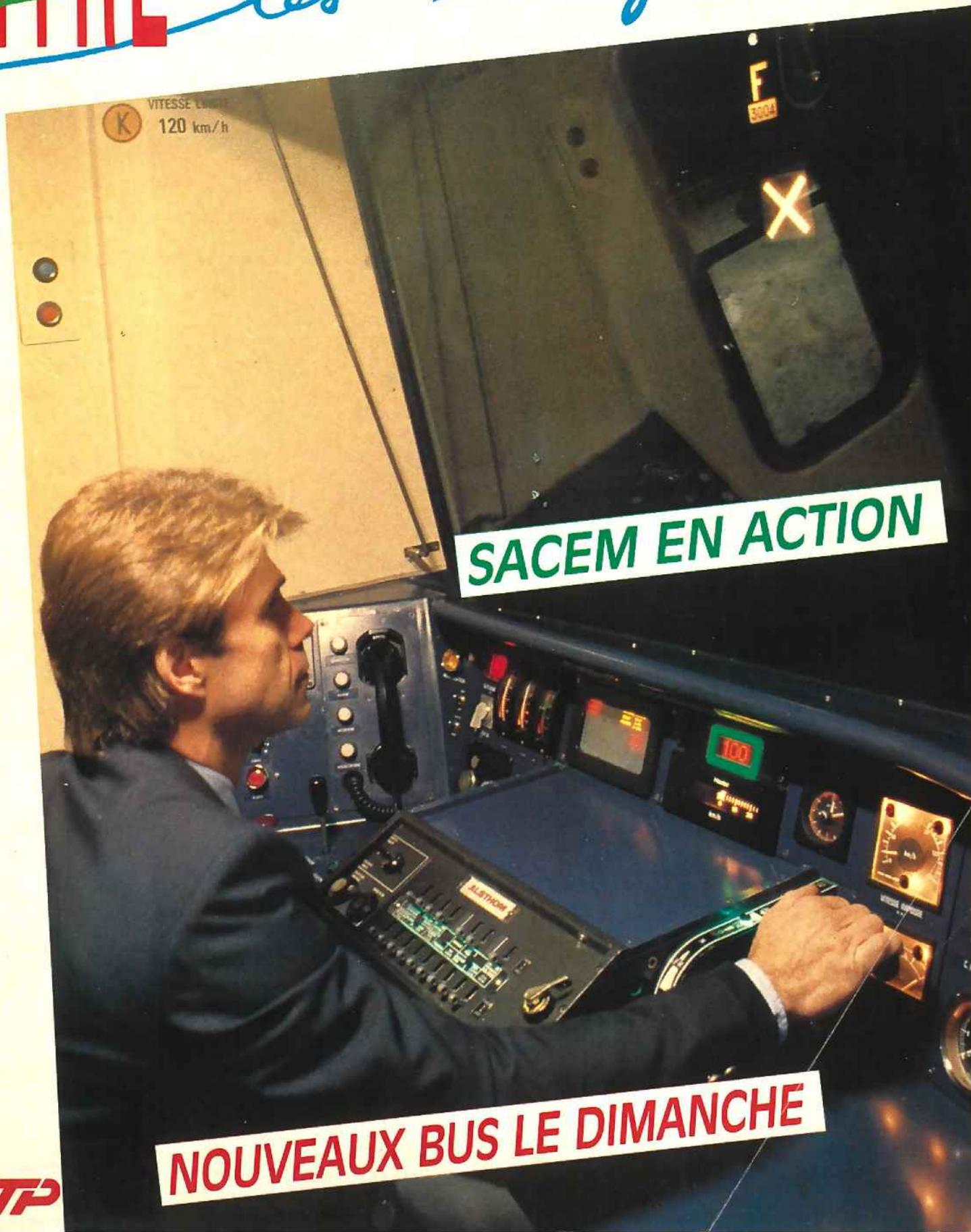


ENTRE *les Lignes* *les Lignes*

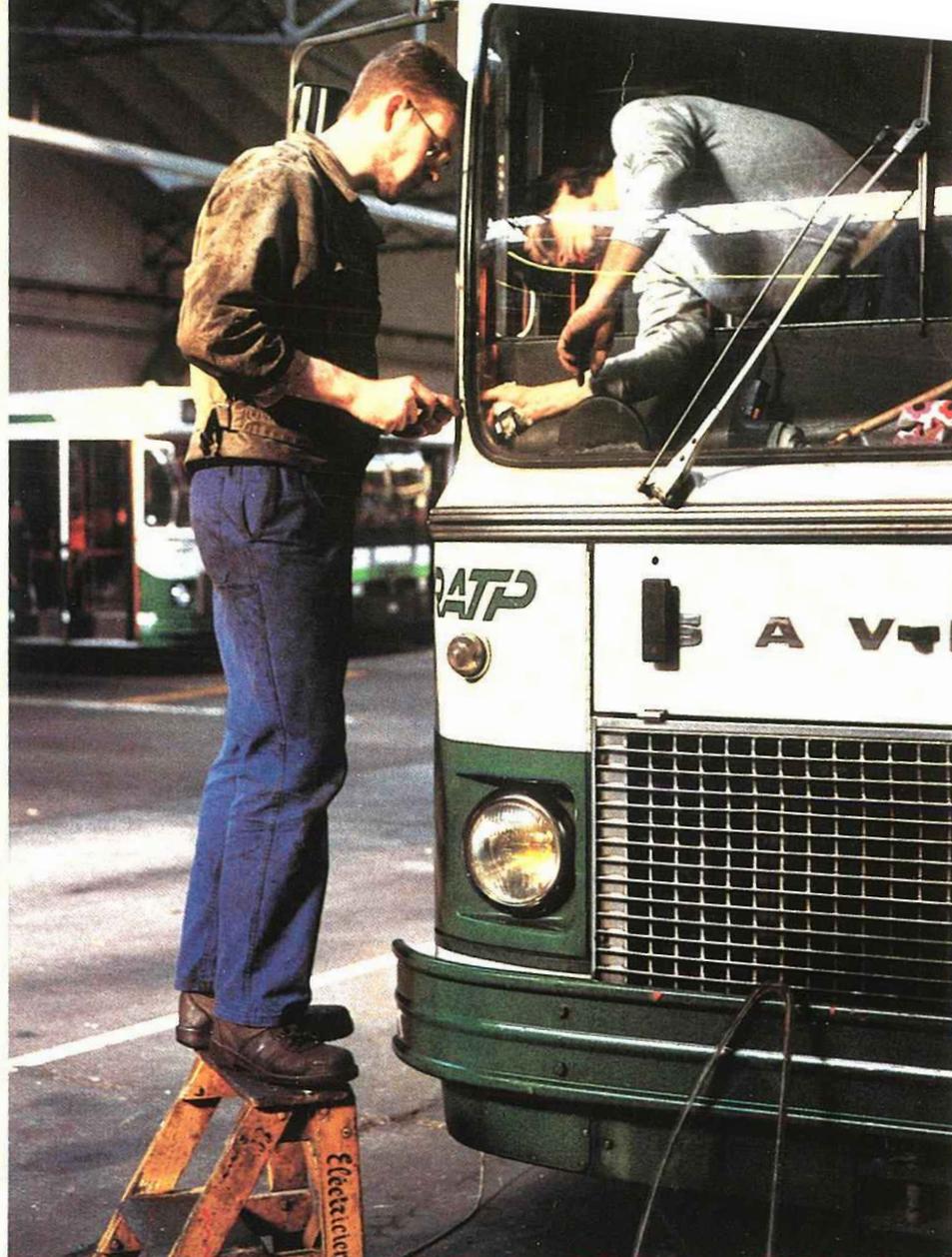


SACEM EN ACTION

NOUVEAUX BUS LE DIMANCHE

N° 127 - Décembre 1989 - 12 F

RATP



Clichy, fini...

Héritier direct d'un ancien dépôt des omnibus, Clichy était devenu un endroit pour le moins "rétro". Le passé y vivait encore à travers d'infimes détails. Ainsi il suffisait parfois de regarder le pied d'un escabeau pour savoir qui travaillait sur un bus.

Dans ce climat suranné, les agents d'entretien apportaient à leur manière une touche de jeunesse. Mais pour les conditions de travail, bonjour l'ambiance ! Aujourd'hui, Clichy a fermé ses portes.

Alors, vraiment sans regret: vive Belliard !



S O M M A I R E

4

OUVERT LE DIMANCHE !

6 nouvelles lignes de Bus parisiennes remises en service à partir du 7 Janvier 1990.

6

ON EN DISCUTE

Les agents de station s'expriment sur le "projet station".



9

LES PREUVES SACEM

1er bilan du 2 minutes sur la ligne A du RER.

12

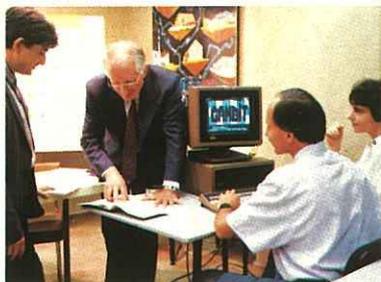
PREVENTION ET SERVICES :

Une ferme initiation au civisme et à la solidarité.

14

LE GAMBIT DES HABITUDES

Une mémoire informatique au service de l'entretien des bâtiments.



16

DES SPÉCIALISTE ET DES GÉNÉRALISTES

Les actions menées par les différents services de la Régie vers les scolaires.

22

ACTU'ELL

En bref, en photos et en 3 rubriques, l'actualité Régie de ces dernières semaines.



19

LE CHASSÉ-CROISÉ DES AUTOBUS

Le dépôt de Clichy ferme et Belliard s'agrandit.

COUVERTURE :

Photo RATP/CPA : CHABROL

DERNIERE :

Photo RATP/CPA : MARGUERITE et DUMAX

ENTRE les lignes

N° 127 - DECEMBRE 1989 JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA RATP

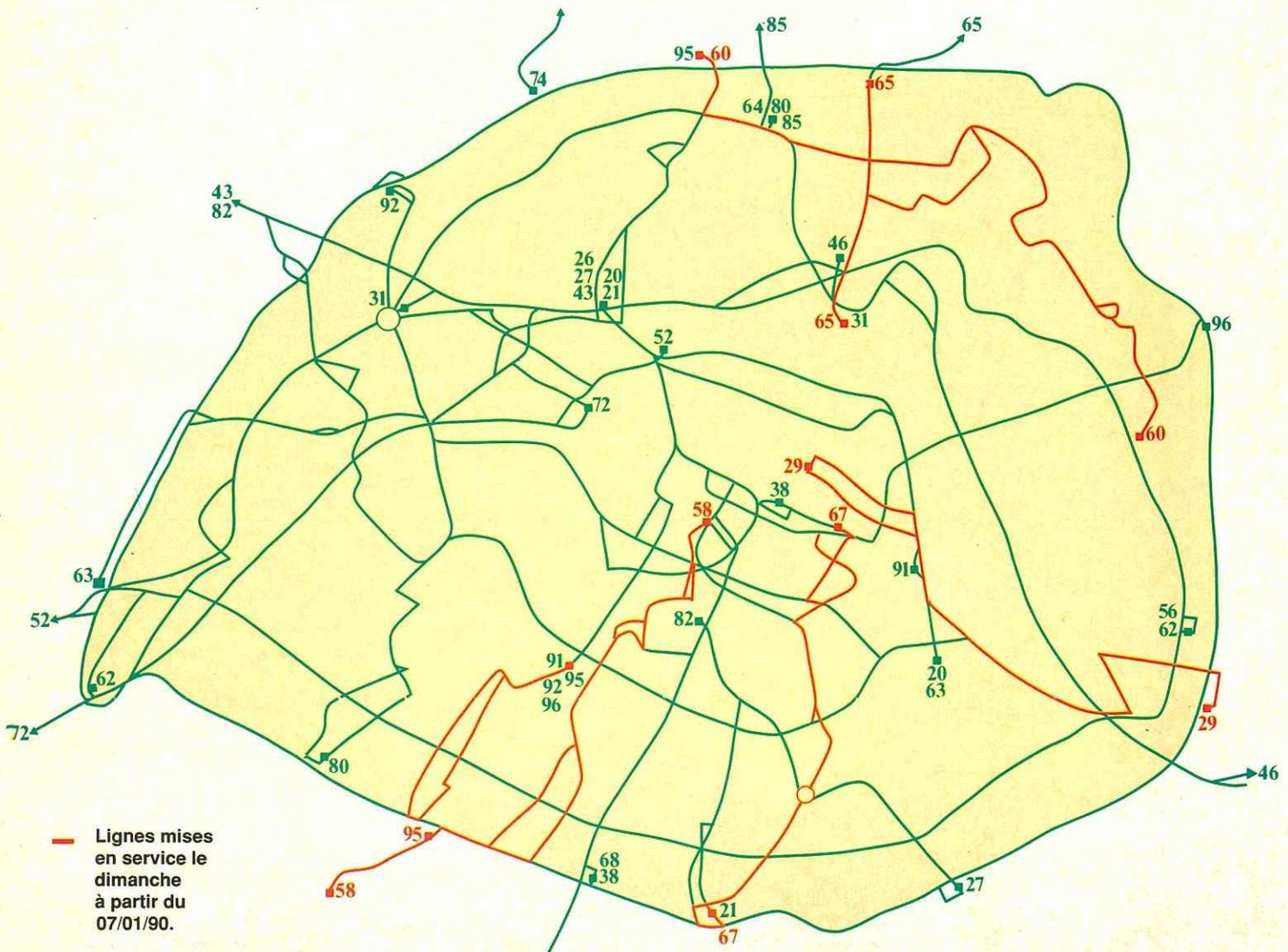
Rédaction: 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 PARIS. Tél : 40.46.43.52. - Directeur de la publication : Yves Bernard FOGEL - Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil. Adjoint : Jacques Marion. Rédacteurs : Pascal Bègue, Simone Feignier. 6 44 44/Journal Téléphoné : Pascal Bègue. Photographies : Centre de Production Audiovisuel RATP- N-Audiovisuel. Concept et réalisation : MCL, 27, Avenue Trudaine 75009 Paris - Tél : 48.78.40.41.-Photocomposition: Magnétype Photogravure : Eco - Imprimerie : Avenir Graphique - N°de Commission Paritaire 1791 ADEP - Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEFF.

De nouvelles lignes de **BUS** à Paris:



OUVERT LE DIMANCHE !

A partir du 7 janvier prochain, le service sera rétabli les dimanches et jours de fête sur plusieurs lignes de bus de la capitale. Cette décision fait suite à de nombreuses demandes de voyageurs et d'élus parisiens. Elle annonce à plus ou moins long terme une refonte en profondeur du service des dimanches.



Une quinzaine de demandes de remise en service des bus le dimanche reçues tous les 6 mois: voilà ce que l'on trouve parmi les courriers que les élus adressent à la RATP. Riverains, voyageurs: ils sont en outre nombreux à écrire directement à la Régie pour faire part de leurs critiques ou exprimer leurs désirs à ce sujet. Le dimanche 7 janvier 1990, certains auront la satisfaction d'avoir été entendu puisque ce jour là, 6 lignes de bus parisiennes seront remises en exploitation. Seule la ligne 60 sera remise en service sur la totalité de son parcours. Les lignes 29, 58, 65 et 67 seront exploitées partiellement. Quant à la ligne 95, elle sera, prolongée le dimanche de la Gare Montparnasse à la Porte de Vanves par l'itinéraire de la ligne 48 (à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec la ligne 80).

Chainons manquants

Le choix des lignes à remettre en service le dimanche s'est fait sur la base de 3 critères: le nombre de demandes émanant de voyageurs ou d'élus, la nature des lieux desservis (gares, hôpitaux, zones d'activités de loisirs: musées, espaces verts...) et la complémentarité avec les dessertes assurées par le métro ou le RER. Par ailleurs, un certaine priorité a été

donnée à l'amélioration de la desserte autobus des quartiers périphériques (12^e, 13^e, 14^e, 15^e et 19^e arrondissements). Au plan des moyens, les nouveaux services du dimanche représenteront un peu plus d'une cinquantaine de journées-agent. Ils totaliseront environ 240000 kilomètres, soit 10% du kilométrage annuel réalisé actuellement par les bus parisiens fonctionnant le dimanche. On y attend plus de 1200000 voyageurs par an. Résultat: un bilan économique bénéficiaire pour la collectivité (une fois prise en compte les compensations issues du versement transport). Depuis plus de 20 ans, le réseau de bus parisien des dimanches et fêtes n'a guère subi de transformations. Le 7 janvier 1990 marque donc une date importante. Du côté du réseau routier, on souligne que ces aménagements de service s'inscrivent dans le cadre d'un plan à court terme... Dont la première version date il est vrai de 1982*! Pour la suite, une refonte de la desserte des dimanches s'impose. Elle est à l'étude, mais aucune date n'est avancée pour une éventuelle application. □

Christian CHAUMEREUIL

(*) Ce plan préconisait la remise en service de 5 lignes d'autobus (42, 48, 60, 65 et 57 ou 67). Il ne fut pas appliqué pour des raisons budgétaires, les moyens étant affectés à des opérations prioritaires en banlieue notamment.

Les 24/57 èmes

24 des 57 lignes de bus de Paris fonctionnent les dimanches et les jours de fête. 16 des 24 lignes du dimanche sont exploitées partiellement. Seule, la ligne 80 joue les prolongations entre la Mairie du XV^{ème} et la Porte de Versailles. Ce réseau dominical totalise 205 kilomètres. Il représente 6% du service bus offert par la RATP dans Paris. On y compte un peu plus de 15 millions de voyages, soit 4,5% du trafic annuel des bus parisiens.

Avril 1966

C'est le 21 avril 1966 que le Syndicat des transports parisiens approuve, pour des raisons budgétaires, la suppression de 36 lignes de bus et de 7 sections de lignes à Paris, les dimanches et jour de fêtes. Auparavant, l'ensemble des lignes roulait le dimanche. Depuis cette date, seule l'exploitation des lignes 20 et 27 a été rétablie. Quant au Montmartrobus (créé en 1983), il a toujours circulé le dimanche.

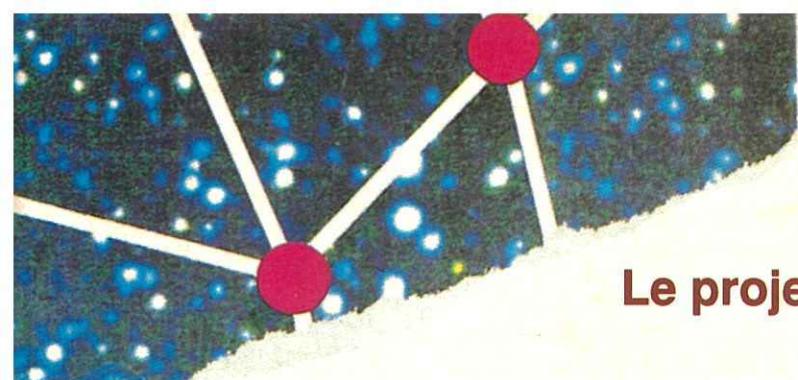
Le 60 au Hit-parade

Avec 388300 voyageurs attendus dans l'année, la ligne 60 s'inscrit au hit parade des lignes de bus du dimanche à Paris. Elle figurera ainsi à côté des lignes 26, 62, 27, 31, 80 et 91 (à noter les bons scores de trafic obtenus par les lignes de rocade). Mais elle ne pourra en aucune manière rivaliser avec la ligne PC (17 à 20000 voyageurs transportés chaque dimanche ou jour de fête).

Bonne fréquentation

A Paris, les bus sont moins fréquentés le dimanche (6,8 voyageurs à la voiture-kilomètre) qu'en semaine (9 voyageurs du lundi au vendredi). Un résultat qui n'a rien d'étonnant. Notons simplement, que la fréquentation des bus parisiens du dimanche est supérieure à celle enregistrée, en temps normal, sur de nombreux réseaux de province (5,05 à Marseille, 4,42 à Lyon, 4,41 à Toulouse et 3,11 à Bordeaux).





Le projet station

" ON EN DISCUTE "

**De fin septembre à fin novembre,
les agents de station ont pu donner leur avis
sur le projet de nouveau service en station,
au cours de réunions organisées sur chaque ligne.
Entre les Lignes a assisté à deux d'entre elles,
sur les lignes 4 et 13.**

On soumet aux agents le plan d'une maison : à eux d'accepter l'emplacement du salon, de l'escalier ou du canapé à l'endroit proposé ou bien, au contraire de demander des modifications." En ces termes imagés, l'animateur de l'une des réunions de concertation sur le projet station de la ligne 13 explique aux agents ce que l'on attend d'eux . Ils sont neuf à s'être portés volontaires, cet après-midi de novembre, pour discuter du nouveau service en station. Pourquoi? " j'entendais des rumeurs, des tas de bruits ; je voulais vérifier les informations de radio tunnel". Curiosité, besoin d'information chez les uns, (d'autant plus que tous les agents n'ont pas reçu le journal "Station" présentant le projet qui leur a été envoyé) mais défiance chez d'autres : " je suis persuadé que le projet est déjà entièrement ficelé, que nos avis ne seront pas pris en compte, mais j'aimerais savoir à

quelle sauce on va être mangé". Même réaction lors d'une réunion sur la ligne 4, la semaine précédente: " le projet est déjà parti, ça ne sert à rien "

La réunion commence par un bilan de la situation actuelle; ensuite un tour de table permet la nécessité de changer l'organisation actuelle du travail en station remporte l'adhésion de tous les agents : "on ne peut pas continuer à travailler comme ça ... il faut que quelque chose change, bouge...ce n'est plus possible..." à chacun d'indiquer, selon lui, quelles sont les attentes de la clientèle, celles des agents, et les objectifs que devrait se fixer l'entreprise en matière de service en station. Sur la ligne 13, comme sur la 4, la sécurité reste la première préoccupation pour tous. Ensuite, propreté des stations, présence et disponibilité plus importante des agents, amélioration du service offert (en ce qui concerne en particulier,

l'attente au guichet, la monnaie, l'information en cas d'incident...) sont, selon les agents, les principaux souhaits des voyageurs.

Les attentes du personnel, en dehors de la sécurité, portent essentiellement sur une reconnaissance de leur travail par les clients avec qui ils aimeraient établir de meilleures relations, mais aussi par l'entreprise ; ils souhaitent plus de responsabilité, la possibilité de prendre des initiatives " sans pour autant courir le risque d'un "bon de tabac". D'autres attentes concernent l'amélioration des locaux, des conditions de travail .

Les objectifs de la RATP devraient, selon le personnel, porter en priorité sur le rétablissement de la sécurité . Ensuite, assurer une meilleure information des services offerts, mais aussi reconnaître les agents et réhabiliter leur travail dans l'entreprise, établir de nouveaux rapports avec la hiérarchie "selon laquelle

l'agent a toujours tort ", et une véritable politique de concertation.

Après une pause - café, on attaque " *le plat de résistance* " avec la présentation détaillée du projet station ; c'est ensuite l'heure des remarques, suggestions et critiques de la part des agents. Les réactions portent essentiellement sur la sécurité dans le nouveau service, la fraude, le système de vente mis en place, les nouveaux horaires (certaines recettes fonctionnant de 6h20 à 13h35 et de 13h05 à 20h20, soit 20 % des postes), le déroulement de carrière et les conditions de travail (voir encadré).

Après six heures de discussions, la réunion se termine. Les agents sont satisfaits des informations données sur le projet station. Certains demandent un temps de réflexion " *on a appris beaucoup de choses en une après-midi, il faudrait que ça se décante un peu. On aura peut-être d'autres remarques à faire dans quelques jours...* ". Ce qui est possible, la phase de concertation ne se terminant qu'à la fin du mois de novembre. L'animateur précise qu' *une synthèse des suggestions et critiques du personnel de toutes les lignes sera effectuée; le projet définitif, revu en tenant compte des propositions, sera négocié en janvier - février avec les organisations syndicales. Les agents seront ensuite informés, sans doute au moyen du journal "Station"* .

Dix-neuf heures, les agents quittent la salle de réunion: " *le projet, c'est comme une nouvelle voiture, on verra quand on l'aura si ça marche ou si ça marche pas ..., de toutes façons, on n'a pas le choix, on change ou on s'en va ..., mais c'est quand même un beau projet..., trop beau peut-être...!* "

□ Simone FEIGNIER

LA NECESSITE D'UN CHANGEMENT

"C'est une véritable révolution culturelle pour la maison ! " le service en station est le premier grand projet pour lequel a été mise en place, avant la phase de négociation détaillée, une procédure de concertation avec les agents . " Nous avons souhaité présenter le projet, précise Pierre Weil, chef du département Station, puis recueillir les opinions du personnel. Cela prend beaucoup de temps, les agents n'ont pas l'habitude et sont parfois un peu décontenancés, mais c'est une démarche indispensable. En effet, le projet élaboré par la Direction doit se construire avec les agents qui auront à le faire vivre, en tenant compte de leurs avis et réactions. Le nouveau service en station définit un vrai métier pour le personnel (l'objectif est de faire travailler autrement les agents, non de supprimer des emplois), il nécessite son adhésion et son accord pour être réussi".

La concertation s'organise au niveau de chaque ligne: " *Les cadres et les agents de maîtrise chargés d'animer les réunions ont reçu une formation de cinq journées au CFPR en septembre : le programme comprenait une information sur le projet lui-même, pour être fin prêt à répondre à toutes les questions, et une formation aux méthodes d'animation et de concertation. La participation des agents aux réunions est fondée sur le volontariat* " .

Mi-novembre, un premier point peut déjà être fait sur les réunions. Selon P. Weil " *Il était temps de tenir ces réunions en raison des nombreux bruits et rumeurs qui circulaient. Les échos sont positifs pour le moment; les agents apprécient d'être associés à la construction du projet, même si certains ne croient pas vraiment à cette démarche. On dénote chez eux une volonté de changement (" ça ne peut plus durer comme ça !") mais en même temps on ressent un certain doute sur la détermination de la Direction (" tiendra-t-elle compte des remarques, des critiques?"). De toute façon, il n'est plus possible maintenant de revenir à l'état initial.*

Mais cette nouvelle démarche de concertation a fait naître un gigantesque espoir chez les agents. A nous maintenant de ne pas les décevoir !



SE-CPA MARGUERITE

Des volontaires

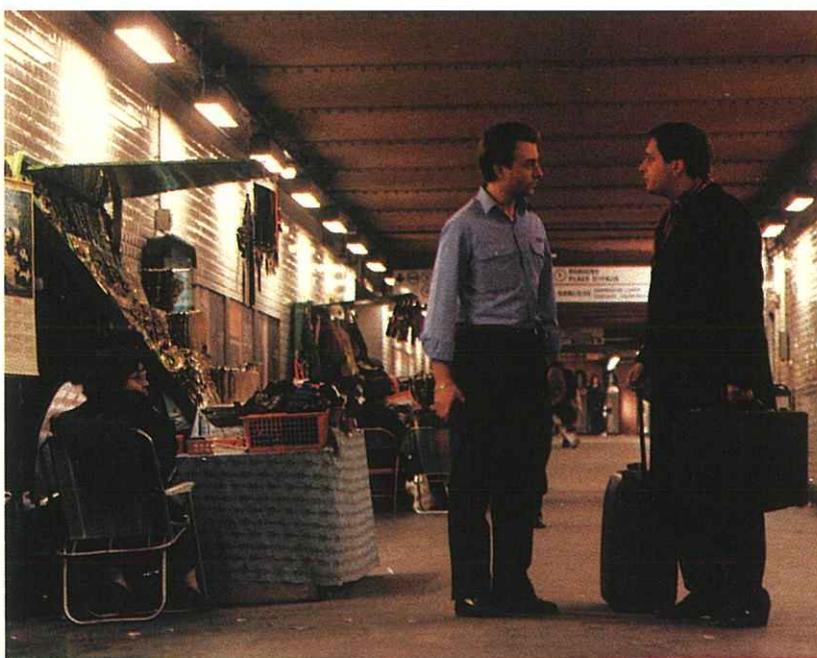
Sur les 4000 agents de station du réseau ferré, environ 1500 se sont portés volontaires pour participer aux réunions de concertation qui ont démarré fin septembre et se sont terminées fin novembre, soit un pourcentage de l'ordre de 40 %.

L'avis des agents :

de façon approximative, on peut dire qu'un tiers des agents n'a pas envie de changer, un tiers "attend" pour voir, un dernier tiers souhaitant mieux connaître le projet et en discuter.

Réunions sur toutes les lignes

cadres et agents de maîtrise ont animé environ 200 réunions de concertation sur les treize lignes du métro. D'une durée de six heures, elles regroupaient en général une dizaine d'agents, tous volontaires.



REMARQUES ET SUGGESTIONS

Des secteurs de taille humaine : " on connaîtra mieux les collègues et la hiérarchie, c'est bien. "

Les équipes itinérantes : " On passe aujourd'hui pour des planqués; demain, on sortira, on sera mieux vu de la clientèle. "

" On parle de maîtrise du territoire... avec des équipes de trois ou quatre agents ? la sécurité sera difficile à assurer même si le métro est couvert à 80 % par des caméras, interphones et autres moyens techniques..., il faudrait que ces équipes soient renforcées - et protégées - par du personnel formé pour le maintien de la sécurité " .

"Les agents seront munis de talkie-walkie, c'est très efficace car ça impressionne les gens."

Les équipes ne pourront être partout. Que se passe-t-il si un voyageur est pris d'un malaise dans une station sans agent, à une heure tardive?

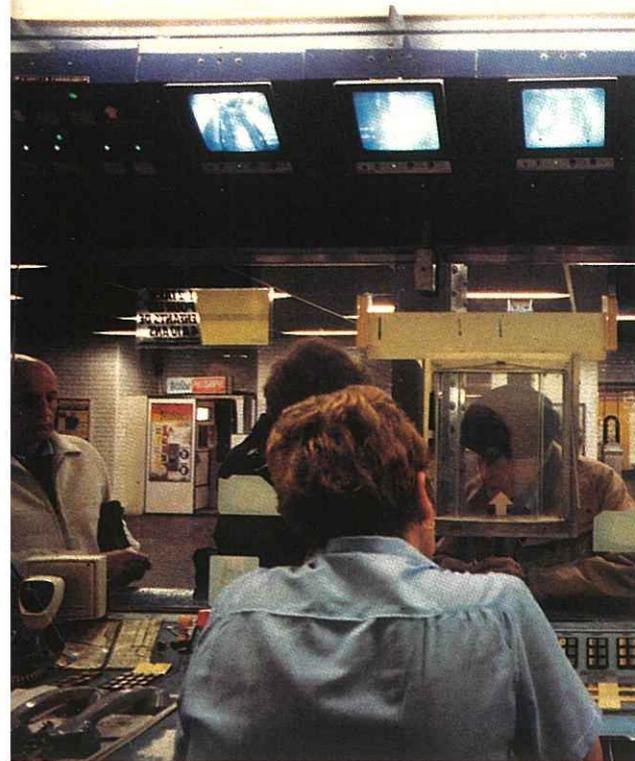
Le déroulement de carrière : " la création d'un deuxième degré risque d'entraîner des mésententes, des jalousies entre collègues, alors qu'actuellement, c'est plus simple, tout le monde est au même niveau ... La possibilité d'obtenir le deuxième degré et, à plus long terme, la maîtrise est un point positif par rapport à la situation actuelle, enfin on est informé sur notre carrière "

Les nouveaux métiers: " on pourra choisir en fonction de sa personnalité. C'est une bonne chose que le choix de l'agent l'emporte sur l'ancienneté. Il n'y aura plus de titulaires de chaises! "

La fonction vente : " le nouveau système est moins performant pour la clientèle puisque certaines stations verront leur recette remplacée par des distributeurs automatiques. La qualité de service s'en ressentira; cela ne répond pas aux attentes des voyageurs ; on leur demande au contraire d'adopter de nouvelles habitudes " .

Accueil et information, diverses suggestions sont faites et notamment: créer un bureau dans chaque station où les agents itinérants pourraient recevoir les voyageurs en cas de problème; indiquer le nom de la station dans toutes les salles de recette; modifier les hygiaphones, véritables obstacles à la communication; ne pas laisser les contrôles ouverts avec pour seule indication "billet non valable " , le rêve pour les fraudeurs ! officialiser la possibilité pour les agents d'aller chercher de la monnaie à l'extérieur..."

Le "quotidien" : " on aimerait avoir un uniforme mieux adapté, des locaux plus fonctionnels, mieux aménagés, des parkings pour nos voitures " .



Les preuves

S **A** CEM

Après un ballon d'essai en juin dernier, l'exploitation aux 2 minutes de la ligne A du RER est devenue, depuis septembre, une réalité quotidienne. Courant octobre, la ligne A a déjà pulvérisé ses records de trafic.

Qui aurait dit le 11 avril dernier (ndlr: date de l'accident de Fontenay-sous-Bois) que nous en serions là aujourd'hui (...) On aligne déjà 26 trains dans l'heure sur les 28 prévus au graphique. Deux trains de plus, ça se sent."

Vincennes - 8h30 - mercredi 31 mai 1989: en tête de quai direction Paris, André Gaudin surveille la noria des trains qui se présentent à l'entrée du tronçon central. Depuis deux jours, l'horaire de la ligne A prévoit du 2 minutes d'intervalle entre les trains au moment de la superpointe du matin et du soir. Accompagnements, palabres, discussions avec les conducteurs: en 48 heures, André Gaudin y a laissé sa voix !

Vincennes - 9h30 - mardi 24 octobre 1989: installé dans son bureau à deux pas du PCC, A. Gaudin répond à de multiples coups de fil. Il a retrouvé sa voix depuis longtemps. En outre, l'été lui a apporté sa nomination de chef de la ligne A. Une ligne qu'il arpente depuis des années. "De début juin à la fin

août, l'exploitation SACEM¹ a été en rôdage, le temps d'achever les "modifs" techniques et le temps que la confiance revienne. Aujourd'hui, les conducteurs jouent le jeu et acceptent de rouler en SACEM²..."

L'horaire de la ligne A prévoit 28 trains aux heures de pointe dans le sens le plus chargé³. Dès les premières semaines, le nombre réel de trains à Châtelet-Les Halles oscillait entre 25 et 27. Aujourd'hui, il frise régulièrement les 28. "Les résultats vont au-delà de ce que les plus optimistes pouvaient

attendre. Certains pensaient que les 4 trains supplémentaires ne rouleraient pas et qu'il faudrait les garer pour éviter le blocage de la ligne... SACEM contribue incontestablement à fluidifier la marche des trains. Par ailleurs, SACEM permet de regagner un peu de retard au passage dans le tronçon central. Et cela parce qu'avec SACEM nous pouvons descendre en dessous des 2 minutes de l'horaire théorique... Avec les MS 61 nous enregistrons parfois des intervalles de 1'35 à 1'40. De ce point de vue, ils sont plus souples que les MI84." ►



André Gaudin, chef de la ligne A du RER.

SE-CPA DUMAX

PROPOS EN LOGE

A diverses reprises depuis 6 mois, Entre les lignes a questionné des conducteurs de la ligne A. Au-delà des réactions sur les événements immédiats accompagnant la mise en place de SACEM, les propos entendus ont souvent un air de famille.

***Réputation:** "Depuis 1984, on entend parler des problèmes du MS. Il y a eu des tas de rumeurs venant parfois des ateliers. C'est pour cela que le MS a aujourd'hui mauvaise réputation." "En 82, j'ai connu le MI sur la B. A l'époque, personne n'aurait parié 10F sur sa fiabilité!"

***Information:** "SACEM, on en a beaucoup entendu parlé, mais les informations sont venues par petits bouts, au compte goutte." "Quand on veut mettre en place de nouvelles technologies comme SACEM, il faudrait que l'on soit informé par d'autres biais que le canal syndical ou par la hiérarchie directe. Ce sont toujours eux qui discutent et qui ont les billes. Finalement, chacun dit ce qui l'arrange. Pourquoi ne pas associer des conducteurs comme nous aux groupes de travail?"

***Grosse impression:** "Avec SACEM, on colle vraiment au cul du train qui précède. En entrée de gare, ça fait une grosse impression. C'est surtout là qu'on gagne du temps (...) Il faut avoir confiance dans la technique." "Je préfère conduire en SACEM. C'est mieux d'avoir la signalisation sur le pupitre que de guetter certains signaux le doigt sur le bouton de vigilance."

***Qualification:** "On devient un peu des commandants de bord: on pilote nos trains aux instruments (...) Cela me semble capital pour notre avenir, à nous les conducteurs, de nous engager dans cette voie. Ainsi nos chefs seront obligés de lier l'évolution de notre qualification avec celle des technologies. Ensuite, nous continuerons à jouer un rôle essentiel dans l'exploitation, tant vis à vis du voyageur que de la Régie. Nous ne risquerons pas de nous retrouver du jour au lendemain remplacés par un pilotage automatique."

Du côté des équipes de maintenance (FR, TC), l'été a été mis à profit pour achever les transformations techniques sur les trains (en particulier l'implantation d'une nouvelle version du logiciel du cab-signal⁴, tenant compte des demandes exprimées par les représentants des conducteurs de la ligne A). Par ailleurs, le fonctionnement intensif des équipements SACEM a permis de remédier à certains défauts de jeunesse et améliorer ainsi la fiabilité du système.

Au-delà des prévisions

"La maintenance est à un bon niveau de qualité. Nous marchons vraiment main dans la main", se plaît à souligner André Gaudin. "Je regrette simplement de voir partir les équipes de TC. Elles étaient installées là, à Vincennes. En cas de problème SACEM sur un train, elles intervenaient souvent au passage du train. C'était rapide, mais surtout cela leur permettait de voir ce qui se passait dans des conditions

normales d'exploitation et de s'informer directement auprès du conducteur du train."

"La montée en régime de SACEM sur la ligne A s'est faite plus rapidement que nous le pensions. Les comptages effectués mi-octobre frisent déjà les 56000 voyageurs/heure... Compte tenu des améliorations qui seront apportées à la desserte en 1990 et des gains de fiabilité que nous pouvons encore attendre, je pense que nous devrions monter jusqu'à 60000 voyageurs/heure. Ensuite, il sera très difficile d'aller au delà.. Déjà, le bouche à oreille fonctionne et certains voyageurs reviennent sur la ligne A... On attend vraiment Météor avec beaucoup d'impatience !"

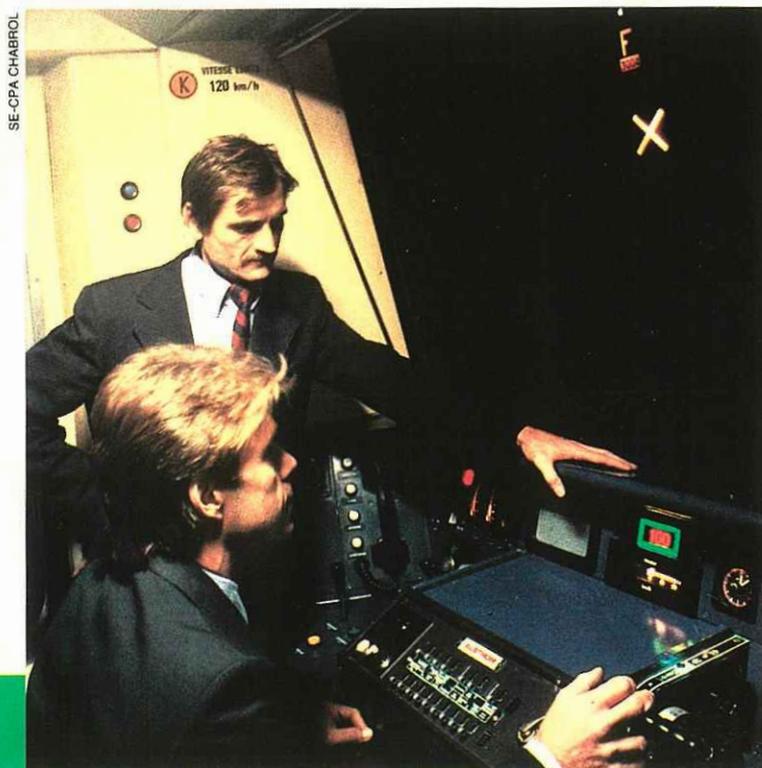
□ **Christian CHAUMEREUIL**

1: Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance.

2: en juin, ils représentaient 10% des effectifs. Fin septembre, il n'y avait plus que 6 conducteurs sur les 391 de la ligne A qui refusaient d'utiliser SACEM. Depuis le 6 novembre 1989, tous les conducteurs roulent en SACEM, y compris sur les trains MS 61.

3: de l'est vers l'ouest le matin et de l'ouest vers l'est de la ligne le soir.

4: nom du système de signalisation en cabine de conduite.





ROGER LAROSE: UNE QUESTION DE CONFIANCE

"L'accident: tous les conducteurs y pensent. On essaye même d'imaginer nos réactions au cas où... En fait, ça va si vite ! J'ai aperçu un endroit dégagé au bord de la voie. Oh, un instant ! Le temps d'ouvrir la porte de la loge et j'ai sauté. Il n'y avait plus rien à faire." Quelques secondes plus tard, le train de Roger Larose percutait violemment le train NEGE 06 en gare de Fontenay-sous-Bois (voir ELL n° 121).

Dès la fin mai Roger Larose a repris les manettes. Une longue cicatrice sur la jambe gauche, un pouce droit encore douloureux et des souvenirs qui s'effaceront difficilement. *"La première fois que je suis repassé à Fontenay, je suis retombé sur le carré (ndlr: le signal rouge d'arrêt absolu). J'ai freiné dur. Les images de l'accident ont défilé d'un coup dans ma tête."*

Entré à la Régie en 1961 comme chef de train, conducteur au métro à partir de 1963, Roger Larose est arrivé sur la ligne A en 1972. Dans six mois, c'est l'heure de la retraite. D'ici là, encore un hiver à passer sur la ligne A, le premier hiver avec la conduite "en mode SACEM".

"Nous attendons des systèmes fiables qui nous facilitent le travail (...) Le service voyageur à assurer, l'affichage à surveiller, les annonces à faire, l'horaire à tenir et les pépins imprévus: tout cela rend la conduite assez stressante."

"Au début, je me méfiais des erreurs de calcul du SACEM. Nous trouvions tous les distances d'arrêt trop courtes. Je commençais à prendre confiance quand l'accident de Fontenay est arrivé.

Depuis d'importants efforts ont été faits. Les logiciels ont été améliorés et la sécurité est ainsi plus importante. Mais nous espérons mieux dans ce domaine, surtout que maintenant on tient compte de nos remarques (...) Nous nous faisons encore planter (ndlr: arrêt brutal du train) de temps en temps. D'un coup plus rien: le cab-signal s'éteint, ça sonne dans la loge. On se demande toujours ce que l'on a fait !"

"Le M1 me semble mieux adapté que le MS (...) Avec SACEM, le freinage des trains a été renforcé, c'est bien mais il faut qu'il y ait une bonne adhérence. N'oublions pas qu'un train peut glisser! C'est là un délicat problème, au RER comme dans tous les chemins de fer, surtout quand le trafic devient intense comme sur la ligne A (...) Ils ont bien fait de remettre en service les deux crans de freinage supplémentaires des MS. Cela donne plus de souplesse dans la conduite et il y a moins de risque d'enrayage (...) On avait assez rouspété quand ils nous les avaient enlevés. Lorsqu'ils veulent faire des modifications de ce genre, pourquoi ne nous demandent-ils pas notre avis?"

"Aujourd'hui quand je roule en SACEM, je ressens encore le besoin de freiner très vite lorsque ma vitesse est importante et quand SACEM m'annonce que je me rapproche du train qui précède (apparition du rectangle jaune). C'est instinctif ! Pour le reste, j'ai repris confiance à la conduite. Tout cela, c'est d'abord une question de temps..."

Des essais au hasard

A la suite d'une rencontre courant septembre entre le Président C. Blanc et les délégués des conducteurs de la ligne A, le principe d'essais de performance, réalisés à intervalles réguliers (6 mois ou un an) a été arrêté. Ces essais devraient se faire sur des éléments M1 et MS pris, au hasard, dans le parc de matériel de la ligne.

55960

C'est le nouveau record de trafic établi par la ligne A aux heures de superpointe du mois d'octobre 1989. Les précédents comptages "record" tournaient autour de 52000 voyageurs/heure, soit une progression de plus de 7%.

Du mieux vers Poissy

Le 28 janvier 1990, la desserte vers Poissy sera améliorée, avec 1 train toutes les 10 minutes. Cela ne modifiera pas l'exploitation de la ligne puisque cette desserte sera réalisée en prolongeant la course de certains trains qui font actuellement terminus à La Défense.

Et sur toute la ligne

Au début septembre 1990, l'exploitation aux 2 minutes sera prolongée de 20 minutes (elle dure actuellement 40 minutes). Dans le sens principal de la charge, la desserte de la ligne A pendant l'heure de superpointe sera alors assurée au moyen de 30 trains.

UNE FERME INCITATION AU CIVISME ET A LA SOLIDARITE

Le Président de la RATP avait annoncé l'arrivée "d'un des meilleurs spécialistes en matière de prévention", pour mettre en place le premier volet de sa politique de sécurité (voir ELL novembre). Gérard d'Andréa a pris ses fonctions de Conseiller technique début novembre. Pour lui, "si nous voulons une bonne sécurité dans les réseaux, il faut que les agents soient, et se sentent eux-mêmes, en sécurité". Sa première action a été d'installer le Comité de prévention et de sécurité de la RATP: une équipe de spécialistes qui propose aux réseaux des mesures efficaces de prévention de la délinquance, avec la participation des usagers et des agents du service public.

La prévention, "c'est une question d'imagination" dit Gérard d'Andréa. Cette imagination, outre ses idées fondées sur son expérience, il compte en particulier la trouver dans le Comité de Prévention et de Sécurité de la RATP (voir encadré) qu'il est en train de mettre en place. Cela ne veut pas dire que ce C.P.S. va rêver d'une société idéale, mais que les habitudes prises et les poncifs qu'on a coutume d'entendre sur les questions de sécurité doivent être dépassés. Objectif, une action adaptée et nuancée: la rigueur pour ceux qui se montreront "irrécupérables", l'attention pour ceux qui sont aussi des victimes objectives de leur propre délinquance; une action aussi bien tournée vers les

utilisateurs du service public que vers ses acteurs, tant au niveau de l'écoute et de la protection qu'au niveau de l'invitation au civisme et à la solidarité.

Sa compétence ne s'arrêtera pas aux réflexions et propositions théoriques. Les mesures que le Comité pourra avancer, après accord de la Direction de l'entreprise, seront exécutoires.

centre de dialogue

Dans ses missions, bien sûr, l'observation et l'anticipation des phénomènes d'insécurité, mais aussi tout l'environnement humain et matériel. Au programme, donc, aussi bien les graffiteurs que les commerces illicites, les clochards que les vendeurs de drogue, la

propreté comme l'éducation, les installations techniques comme la promotion de valeurs communes à l'usager et à l'agent. Ce Comité de la prévention et de la sécurité veut être un centre de réflexion et d'action réunissant des partenaires qualifiés et capables de

faire progresser dans leur milieu d'origine les attentes de la RATP, mais aussi un centre de dialogue ouvert à tous ceux qui pourraient en avoir besoin (voir MINIT'ELL). La première réunion a eu lieu le 7 décembre. □

Jacques MARION

Le Comité de prévention et de sécurité de la RATP

Il réunira, sous l'autorité du Président, autour du responsable de la prévention et de la sécurité à la RATP, des partenaires et des spécialistes, en fonction de leurs missions ou de leur expérience. Parmi eux seront représentés les:

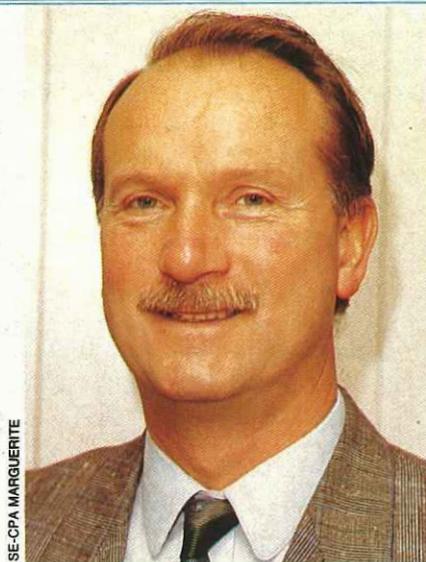
- syndicats de la RATP
- délégués départementaux de la RATP.
- grandes administrations (Ville de Paris, Préfecture de Police, Préfecture de Région, Justice,...).
- Fédération des syndicats de police
- Délégation interministérielle des villes
- Mission interministérielle de lutte contre la toxicomanie
- D.D.A.S.S.
- usagers
- Armée du salut, Croix rouge
- mairies

Portrait:

GERARD

D'ANDREA

"SANS PREVENTION..."



SE-CPA MARGUERITE

Détaché du Cabinet du Directeur de la Police Nationale, Gérard d'Andréa est Conseiller technique auprès du Président de la RATP sur les problèmes de prévention et de sécurité.

Ce Commissaire de police principal est, pour la partie privée, âgé de 48 ans, père de quatre enfants, sportif (ancien champion de France de basket et moniteur de sport).

Professionnellement il participe, depuis 1978, aux réflexions sur la réforme de la police et se spécialise en prévention. En 1987, il devient conseiller technique auprès du Directeur de la Police Nationale, puis responsable du département

"prévention" à la Direction de la P.N. Ce département agit dans différents domaines: l'accueil dans les commissariats, l'information des jeunes sur la toxicomanie, il organise des forums, chantiers, stages, rencontres. Depuis 1983, il organise des "campagnes été-jeunes" dont ont bénéficié 11000 jeunes, et qui ont permis d'en contacter 145000). Gérard d'Andréa est Président de l'association de prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes. Il est Chevalier dans l'Ordre National du Mérite, titulaire de la médaille d'Honneur de la Police Nationale et des médailles "Jeunesse et Sport".

■ Quelques propos de Gérard d'Andréa:

- si nous voulons une bonne sécurité il faut que les agents soient en sécurité.
- en aucun cas les installations que nous mettrons en place pour la sécurité, comme les caméras, ne seront détournés vers d'autres missions, comme le contrôle du personnel.
- la rentabilité du service public ne doit pas être envisagée en fonction du "coût de production" mais en fonction du service effectivement rendu au public.
- je souhaite que les agents de la RATP, même s'ils ne sont pas en service, puissent intervenir pour prévenir une action contre les personnes ou les biens de la Régie, et qu'ils soient, en cas de problème, soutenus par l'entreprise comme s'ils étaient en service.
- lorsque le Comité aura préconisé une action, et que cette action aura l'accord de la Direction de l'entreprise, il sera également compétent pour en mesurer l'application.

■ La presse a parlé de "Commissariats ambulants" pour favoriser les actions de sécurité. Il s'agira plutôt de "points d'information ambulants", qui pourront se trouver en station ou dans les voitures, pour agir ou simplement pour dialoguer avec les voyageurs.

■ Des "boîtes aux lettres vertes" devraient être créées pour recueillir les suggestions ou les critiques des usagers et des agents.

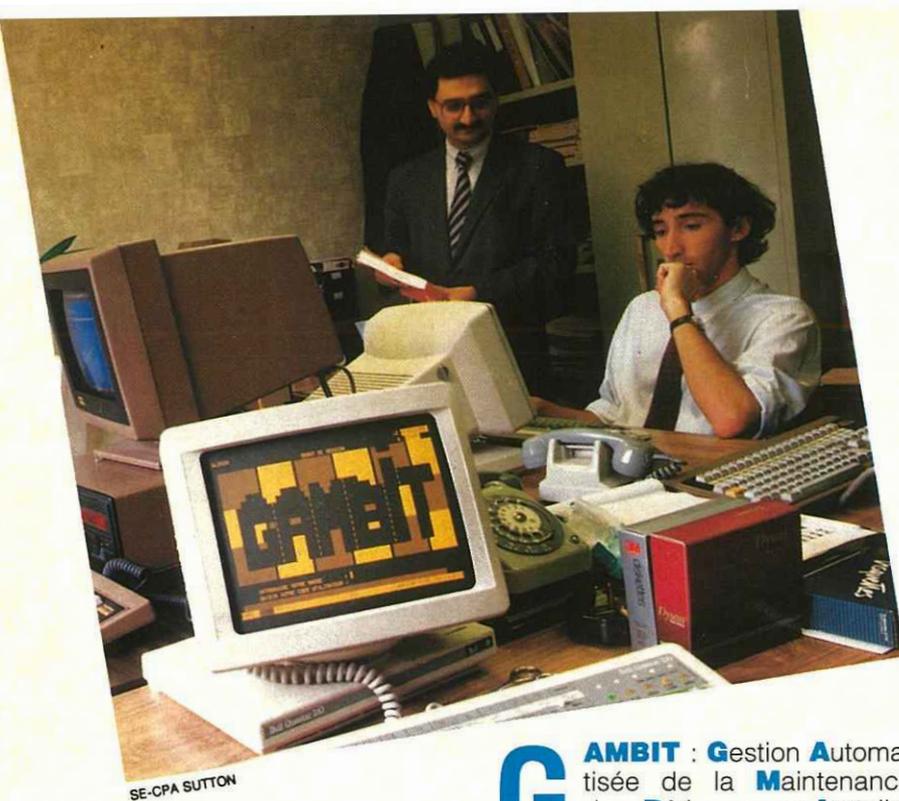
■ Trois "catégories" de clochards semblent s'établir:

- le "clodo traditionnel" de Paris, qui "fait un peu désordre" mais non perturbant. Il est très minoritaire.
- les bandes de marginaux, 30/45 ans, qui font la manche dans les trains, souillent les équipements, qui deviennent vite agressifs, représenteraient 60%.
- les jeunes, souvent déracinés ou mis à la porte de chez eux, qui se trouvent "en voie de clochardisation". C'est dans leur direction que la prévention sera développée.

■ Les informations qui seront transmises aux usagers par le Comité, devraient contenir des messages "fermes" sur le civisme à l'égard des autres voyageurs, mais aussi à l'égard du personnel et des installations: respect mutuel entre l'usager et l'agent.

■ A l'égard des agents du service public, le message insistera sur la "nécessaire solidarité" entre le voyageur et l'agent: revalorisation de la notion de service public.

Le GAMBIT des habitudes



SE-CPA SUTTON

Le service des Bâtiments (NB) dispose désormais d'un outil informatique qui devrait permettre une meilleure programmation et un suivi détaillé des opérations d'entretien réalisées sur l'ensemble des bâtiments RATP. Baptisé GAMBIT, cet outil va aussi bouleverser bien des habitudes.

GAMBIT : Gestion Automatisée de la Maintenance des Bâtiments et Installations Techniques.

GAMBIT : terme utilisé dans le jeu d'échec. Désigne le sacrifice volontaire d'une pièce par un joueur pour obtenir un avantage stratégique déterminant.

" Ce que nous avons sacrifié en réalisant GAMBIT ? " Carmine Di Stasio, nouveau responsable du bureau de méthode de NB, marque un instant d'hésitation. " A mon sens, nous avons renoncé au secret et à de nombreuses habitudes de travail au profit d'une plus grande efficacité, mais surtout d'une plus grande transparence".

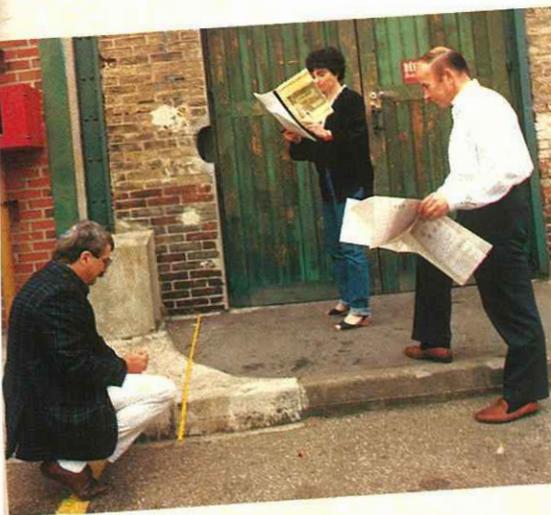
Avec Jean Cotinet, ancien responsable du bureau de méthode de NB, C. Di Stasio est depuis 3 ans copilote du projet GAMBIT. L'origine de GAMBIT remonte à un audit de 1979 sur les missions de l'ancien service des Bâtiments (TB). "Comme beaucoup dans la profession, nous pratiquions alors l'entretien cyclique de nos installations..".

En fait à NB comme partout, il y avait la théorie (les plans, les programmes), et la pratique (les réalités du terrain, les choix fait au coup par coup...). " Les surveillants de travaux connaissaient sur le bout des doigts les bâtiments dont ils avaient la charge. En fonction de cela, ils anticipaient ou ils retardaient certains travaux ". Cette subtile alchimie s'est dérégulée dans les années 1980 quand, par le jeu des mutations et des départs en retraite, " la mémoire technique du service " a commencé à avoir des trous.

" En 1983 les bases d'un outil de diagnostic permettant d'établir un programme d'entretien ajusté aux besoins réels des bâtiments..." Dès lors, l'accent a été mis sur la constitution d'une base de données informatique rassemblant toutes les connaissances sur l'état de notre patrimoine. En 1986, nous avons obtenu le feu vert de la commission des systèmes d'information de la RATP ". Serge Verret, du service de l'informatique, est chargé de piloter la réalisation. Il faudra deux ans et demi de travail aux équipes du bureau de méthode de NB pour mener à bien le recensement des installations sur le terrain, travail réalisé avec le concours des surveillants de travaux. " Nous sommes actuellement en phase de validation. Chacun localement consulte, vérifie, corrige les informations qui le concerne dans la base de donnée GAMBIT ".

Des trous de mémoire

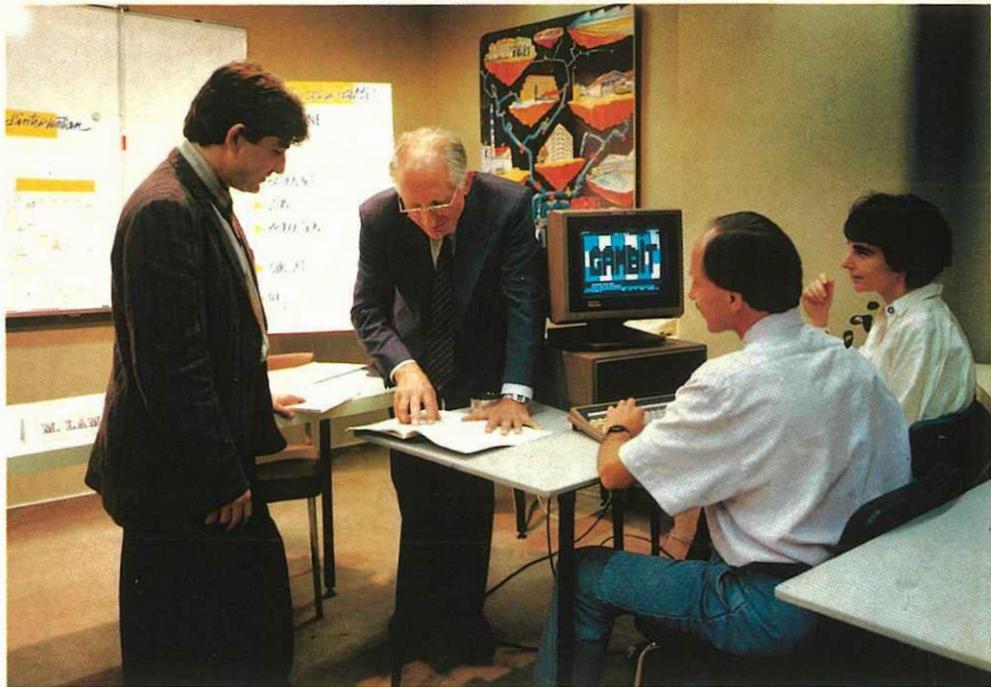
Système central, GAMBIT ne veut pas être un système centralisateur. " GAMBIT a été conçu en partant des besoins du terrain... Il est validé par les hommes du terrain. GAMBIT doit être exploitable par et pour les gens du terrain ", affirme avec force C. Di Stasio. La grosse "quincaillerie" informatique de GAMBIT est centralisée à Belliard. Mais on compte pas moins d'une quarantaine de terminaux interactifs répartis entre Richard Lenoir (le siège social de



matique au service de l'entretien des bâtiments :

NB) et les 3 autres attachements de NB. 110 personnes (il y a 390 agents dans le service) sont en cours de formation sur GAMBIT (initiation à l'informatique, description du système, règles d'utilisation...). Ces formations sont quasiment achevées. Le chef d'application GAMBIT à NB, Jacques Vandembrouke (dit "l'ami VDB"), a été initié aux ficelles de l'informatique. Il est aussi le pilote d'un réseau de correspondants locaux, qui sont les "assistants-conseils" des utilisateurs. " *Voilà pourquoi, dans le service, nous parlons de l'ancrage à la base de GAMBIT* "

**Central
mais pas
centralisateur**



" *Ce sont aussi les utilisateurs de GAMBIT qui feront vivre le système. Ce sont eux qui actualiseront au fil des jours les informations contenues dans la base de données. Ce sont eux qui définiront les programmes d'entretien, justifieront les crédits engagés, indiqueront la nature des travaux réalisés sur tel bâtiment... Cela n'a pas toujours été facile de convaincre des gens de chantier de venir s'installer devant un écran d'ordinateur. GAMBIT bouleverse pas mal d'habitudes, d'idées pré-*

conçues, mais il nous fait entrer dans la modernité ". Depuis juin dernier, GAMBIT est en rodage. Présenté officiellement le 25 septembre, il entrera en service en janvier prochain. " *Diverses modifications du logiciel sont en cours. Elles portent essentiellement sur l'ergonomie du système.. La richesse même des réactions de nos collègues montre que les réticences à l'encontre de GAMBIT tendent à s'estomper, face au "plus" que leur apporte le système. Avec GAMBIT, chacun, du*

surveillant de travaux au chef de service, conserve ses prérogatives, ses responsabilités. Seulement, les propositions, les arbitrages, les engagements de travaux sont élaborés, mémorisés, restitués à travers GAMBIT. Chacun sait ce qui a été proposé, accepté, repoussé. Voilà pourquoi je vous disais que nous avons sacrifié le secret au nom de la transparence ". □

Christian CHAUMEREUIL

GAMBIT c'est quoi?

GAMBIT est un outil informatique construit autour d'une base de données dans laquelle sont mises en mémoire :

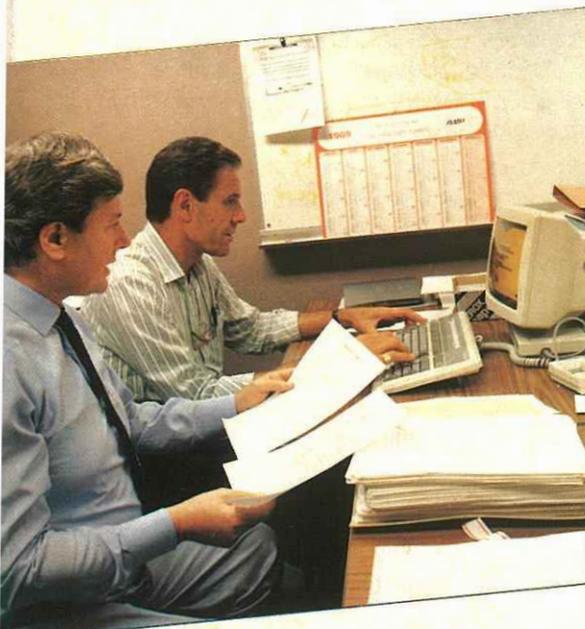
- les caractéristiques techniques de l'ensemble des bâtiments RATP (de l'âge des toitures à la longueur des rembarde d'escalier);
- le descriptif des interventions d'entretien (périodicité, coût).

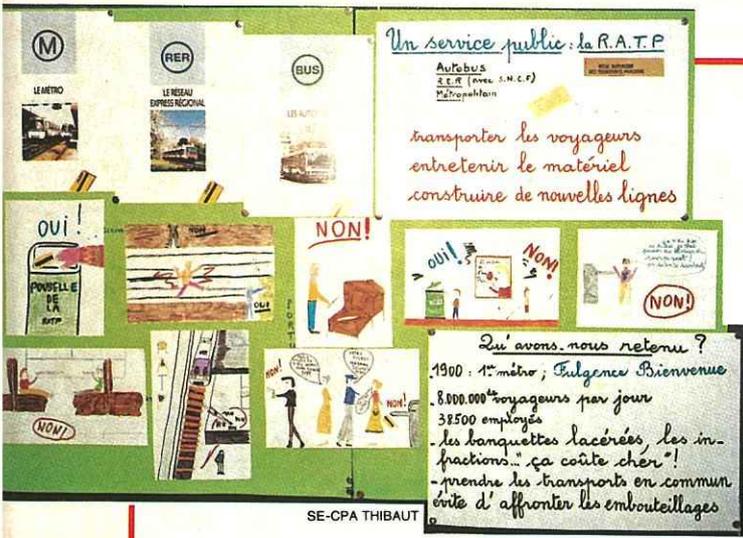
Sur la base de ces informations, GAMBIT édite automatiquement un plan décennal d'entretien, indiquant année après année les opérations d'entretien systématique à entreprendre. Ce plan comporte également des "projections financières".

Ce document est d'abord un instrument de planification pour le service NB. C'est également un outil d'aide à la décision au moment d'élaborer le programme définitif d'entretien pour l'année à venir.

Au fur et à mesure de l'engagement des travaux, des modifications, des constructions nouvelles, les informations de la base de données GAMBIT sont mises à jour. Enfin grâce à une interconnexion informatique entre GAMBIT et PEGASE (le système de suivi informatique de la comptabilité RATP), les responsables du service et des différentes sub-divisions disposent d'un "point" en temps réel sur les engagements financiers.

Les coûts de mise au point de GAMBIT et d'acquisition du matériel informatique avoisinent 8,5 millions de francs.





SE-CPA THIBAUT

La RATP et les "scolaires":

DES GENERALISTES ET DES SPECIALISTES

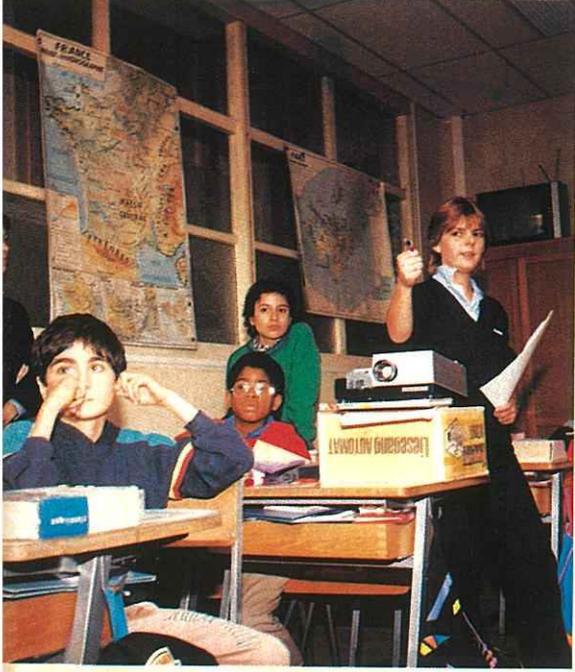
Pendant de longues années, la division 'Action scolaire' (Service de la Communication publique) a été l'unique interlocuteur de l'Education nationale. Mais depuis 1987 les nouvelles équipes commerciales du métro mènent aussi des actions avec les "scolaires". Deux démarches qui s'avèrent complémentaires.

Logiciel, film vidéo, conférences-animation, expobus : les techniques les plus diverses sont utilisées par la division "action scolaire" du Service de la Communication publique pour faire connaître l'entreprise à la clientèle de demain de la RATP, les "jeunes".

De la CM1 à la terminale, les différents établissements d'enseignement public de la région Ile de France (académies de Paris, Versailles et Créteil) " les collèges étant la cible principale " sont régulièrement contactés par "l'Action scolaire". Son objectif ? *"former, dès l'école, les utilisateurs futurs des transports, engendrer des vocations en faisant connaître les métiers de l'entreprise et lutter contre les comportements inciviques (fraude, propreté, graffiti). Ce dernier point est devenu pour nous, ces dernières années, une priorité"*, précise Jacques KUENTZ de la division "Action scolaire".

Différentes actions sont menées avec l'Education nationale ; aux visites des installations de la RATP, organisées de tous temps pour les scolaires et qui se diversifient aujourd'hui avec la visite des dépôts d'autobus, se sont ajoutés au fil des ans de nouveaux moyens : c'est l'expobus, véhicule d'exposition équipé qui se rend dans les établissements scolaires ; ce sont les présentations de l'entreprise dans les écoles au moyen de conférences animation, film vidéo " Le bon chemin " à l'appui, sensibilisant les jeunes contre les comportements inciviques (fraude et vandalisme); ce sont aussi les séminaires pour enseignants. Tout un matériel pédagogique (brochures et logiciel) a été conçu, avec l'Education nationale, sur l'entreprise et ses métiers à l'intention essentiellement des CM1, CM2, 6 et 5 èmes. ▷

E-CPA CHABROL



"Depuis plus d'un an nous sommes contactés par les équipes commerciales, créées en 1987 dans le métro dans le cadre du nouveau service en station, remarque J. KUENTZ. Les agents qu'ils soient des lignes 1, 3, 8, 11 ou 13, entre autres, souhaitent faire connaître leur métier au public et en particulier aux scolaires. Pourquoi pas ? et s'ils nous demandent de les aider dans ce domaine totalement nouveau pour eux, si notre expérience et nos connaissances peuvent leur être utiles, tant mieux. Leur action est complémentaire de la nôtre : nous nous considérons en quelque sorte comme des généralistes. Notre rôle est de faire connaître auprès des jeunes le service public qu'est la RATP, en essayant de leur inculquer des notions de civisme. Aux attachés commerciaux de prendre ensuite le relais pour parler de leur métier, de l'exploitation d'une ligne de métro, sujets pour lequel ils sont, eux, des spécialistes". □

Simone FEIGNIER



EN BONNE ENTENTE

"Le courant, il arrive sur le rail avec le métro. Quand il n'y a pas de train, on peut traverser sans danger...". Fort de ce principe, des jeunes de 12 à 15 ans avaient pour habitude de descendre sur les voies dans le secteur de Charenton-Ecoles - Créteil Préfecture, en particulier à la station Maisons-Alfort-Stade, sur la ligne 8, où les signalements étaient fréquents. "Il n'y a jamais eu d'accident, mais il devenait impératif d'assurer une information auprès de ces jeunes. Les activités commerciales qui ont démarré en 1987 nous en ont donné la possibilité", explique Agnès RIQUEUR, agent commercial sur la ligne. Une vingtaine d'établissements, situés dans le secteur, sont contactés fin 87. Le premier moment d'étonnement passé, les directeurs et enseignants réagissent tous favorablement, le seul problème étant d'intégrer cette action dans les emplois du temps. "Nous nous sommes mis au travail et en particulier nous avons réalisé nous-mêmes toute une série de diapositives pour présenter notre métier d'agent de station, le déroulement de la journée de

travail, précise Chantal Beaucourt, également agent commercial. L'accent a bien sûr été mis sur la sécurité. Une fois notre projet mis au point nous avons pris contact avec la division de l'action scolaire qui nous a guidés dans ce domaine complètement nouveau pour nous".

"Tiens, il y a des contrôleurs dans notre classe!". Les premières visites dans les collèges ont lieu "sous la houlette bienveillante d'Emile RODI, de la division de l'action scolaire, qui nous a beaucoup aidés", précise Chantal BEAUCOURT. Parler devant une trentaine d'enfants, répondre à leurs questions, maintenir leur intérêt n'est pas évident et nous avons apprécié la présence "rassurante" de l'équipe chargée des conférences dans les écoles et collèges.

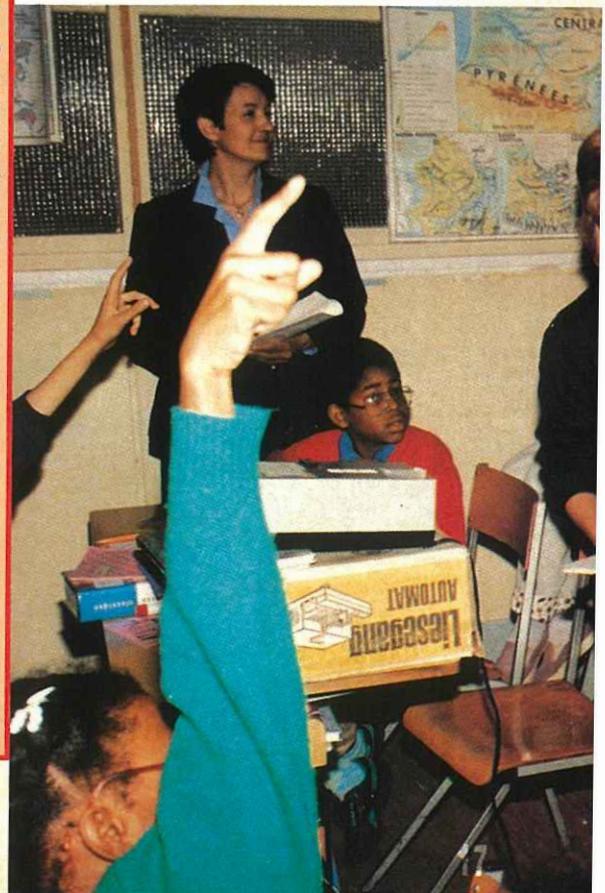
Pour l'année 89-90, les agents commerciaux de la ligne 8 souhaitent continuer à travailler avec l'équipe de l'Action scolaire, cela d'autant plus que l'information donnée lors des visites dans les collèges s'avère efficace : depuis l'hiver dernier les signalements se font rares, pour ne pas dire inexistant, à Maisons-Alfort-Stade..... ▷

EXPOBUS

9 à 10 000, c'est le nombre d'écoliers, collégiens et lycéens qui visitent l'expobus chaque année.

CONFÉRENCES

72 conférences animations ont eu lieu en 1987-88 et 82 en 1988-89; Pour l'année scolaire 89-90, 31 conférences ont déjà été organisées à Paris (17^e et 20^{ème}) avec la ligne 11.



NEGOCIER

"Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le métier d'agent de station...". L'animation réalisée au printemps 88 par les agents commerciaux de la ligne 13, sur la station et son quartier, a été le point de départ d'une série d'actions menées vers les "scolaires".

Les personnes "extérieures à la Régie" contactées lors de la recherche des documents destinés à l'exposition, avaient en effet proposé de faire connaître l'animation aux écoles et collèges voisins des stations intéressées. Le premier pas était fait! Et devant l'intérêt manifesté par les enfants, les agents se sont rendus compte de l'existence d'un public curieux et demandeur d'informations sur la RATP. "La difficulté a été, remarque Herinarivo Ramariavelo, agent commercial de la 13, de trouver notre domaine d'intervention sans empiéter, surtout, sur le "territoire" de la division de l'Action scolaire. C'est pourquoi, dans un premier temps, nous sommes restés sur notre terrain et avons organisé le samedi matin, pour les CM1-CM2, des visites du métro. Les "Matinées de Pleyel" montrent les

diverses installations de la station Carrefour Pleyel avec parcours en loge de conduite jusqu'à la station St Denis Basilique". Enfants intéressés, agents ravis de parler de leur métier, l'action est une réussite pour tous.

Mais nous souhaitons faire plus, sortir du métro et aller voir les jeunes là où ils sont, dans les écoles et les collèges. N'ayant pas la possibilité de le faire sur toute la ligne, nous avons retenu un secteur quelque peu délicat de la "13" au nord, dans les 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements. Pour cette action nous avons pris contact avec la division de l'Action scolaire. Les premières visites ont eu lieu en octobre 88 "selon le programme fixé par l'Action scolaire, dans lequel nous avons du nous intégrer. Dans un premier temps nous suivons en observateurs les conférences données afin de nous familiariser avec les écoles. Ensuite nous interviendrons, après la présentation générale de l'entreprise assurée par l'Action scolaire, pour faire connaître notre métier".



CAVALIER SEUL

Des raisons identiques à celles des lignes 8 et 13 ont conduit la 7 à mener une action vers les scolaires avec, en plus, "le souci de faire connaître le métier de conducteur aux futurs clients de la RATP" ajoute Jacques Salles, inspecteur adjoint sur la ligne 7. "Nous avons informé la division action scolaire de ses projets ; nous n'avons pas estimé utile de travailler ensuite avec elle car nous sommes restés dans notre domaine, dans notre spécialité, l'exploitation".

A chacun ses compétences. C'est pourquoi la station Porte d'Ivry a pris régulièrement, le samedi matin, des allures de salle de classe. Des trains spéciaux ont assuré le transport, aller et retour, d'enfants à la Cité des sciences de la Villette ; voyage commenté par les agents expliquant l'histoire de la ligne et des stations. Ont été également organisées des visites de terminus pour de jeunes étrangers... La ligne 7 ne manquait pas d'idées pour faire découvrir aux scolaires les agents de l'entreprise et leur métier. Aujourd'hui, cette action est mise quelque peu en sommeil, préparation du "projet station" oblige !

VISITES D'INSTALLATIONS

7 à 8000 jeunes de 8 à 18 ans visitent chaque année les installations du réseau ferré. 15 000 celles du réseau routier.

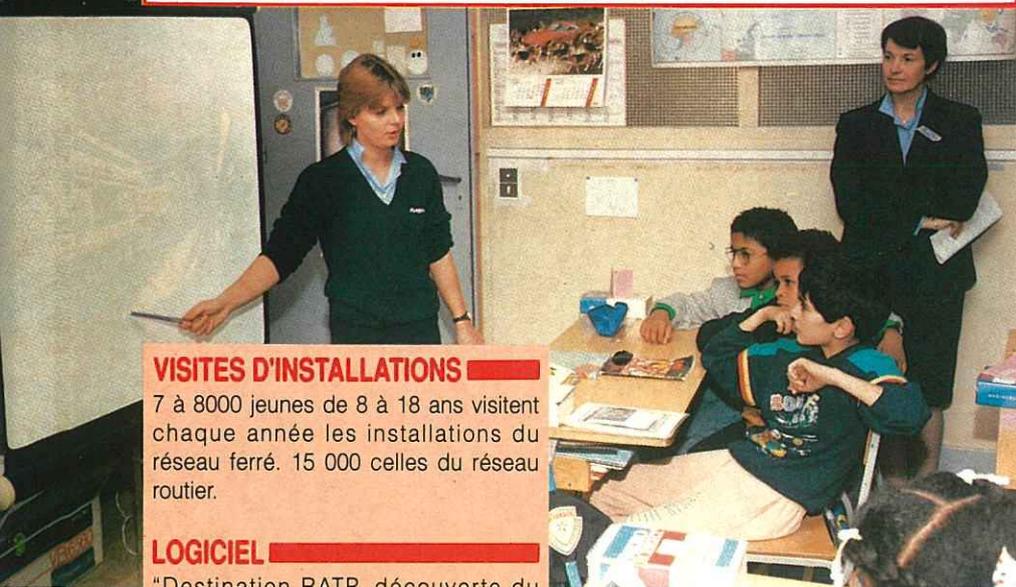
LOGICIEL

"Destination RATP, découverte du réseau". 600 exemplaires de ce logiciel créé en 1988 sont distribués à Paris, dans les Hauts de Seine, la Seine Saint-Denis et le Val de Marne.

MATERIEL PEDAGOGIQUE

Deux brochures pédagogiques sont également distribuées dans les trois académies de la région Ile -de-France; à 45000 exemplaires chacune.

SE-CPA CHABROL



Le dépôt de Clichy qui ferme, le dépôt de Belliard qui s'agrandit :

LE CHASSE-CROISE DES AUTOBUS

Le 31 octobre dernier, le dépôt de Clichy cessait son activité. Parallèlement, le dépôt de Belliard était agrandi. Dans le même temps, 14 lignes de bus changeaient de lieu de remisage et plus de 500 agents du réseau routier voyaient leur conditions de travail modifiées (nouveaux attachements, changement de ligne...). Un vaste chassé-croisé, commencé en 1987 avec la fermeture du dépôt de Malesherbes et qui se poursuivra en 1992 avec le déménagement du dépôt du Hainaut.

Jeudi 2 novembre, 8 heures du matin: Alain Denoyelle regagne son bureau. La première "grande" sortie du matin s'est bien passée. Chef du dépôt de Belliard depuis 2 ans, il est devenu par la force des choses un spécialiste "ès-déménagement" en dépôt d'autobus. En septembre 1987, le dépôt de Malesherbes fermait ses portes et Belliard ouvrait les siennes. Alain Denoyelle supervisait déjà l'opération. *"La fermeture de Clichy sera une période difficile pour Belliard"* confiait-il alors (voir ELL n°104 p10 et 11). Aujourd'hui, le cap est passé. Prudent, Alain Denoyelle avait quand même installé un lit de camp dans son bureau.

En effet, l'opération "Clichy-Belliard" marquera une date. Au plan pratique, 14 lignes qui changent de dépôt de remisage c'est: 240 bus qui quittent un dépôt le matin et qui rentrent dans un autre le soir, des transferts qui font sentir leurs

effets de Charlebourg à Ivry, près de 500 agents du routier (dont 385 machinistes et une soixantaine d'agents d'entretien) qui changent d'attachement ou qui abandonnent leur ligne, qui découvrent de nouveaux lieux de travail, de nouveaux collègues... Pour tous les agents **de Clichy (RE/RM) présents à l'effectif le 31/10/89**, la fermeture de leur dépôt se "concrétisera" également par une prime minimale de 1250F.

Le grand remue-ménage

A deux pas des Boulevard des Maréchaux, le dépôt Belliard occupe des terrains libérés dans le cadre du plan de modernisation de l'Atelier central (voir "Championnet dans ses nouveaux murs": ELL n°122-juin 1989). Quant au dépôt de Clichy, il servira provisoirement d'aire de garage aux 37 Superbus qui équiperont la ligne 43 au 1er février 1990. Ensuite, cet ancien dépôt des

omnibus fermera définitivement ses portes.

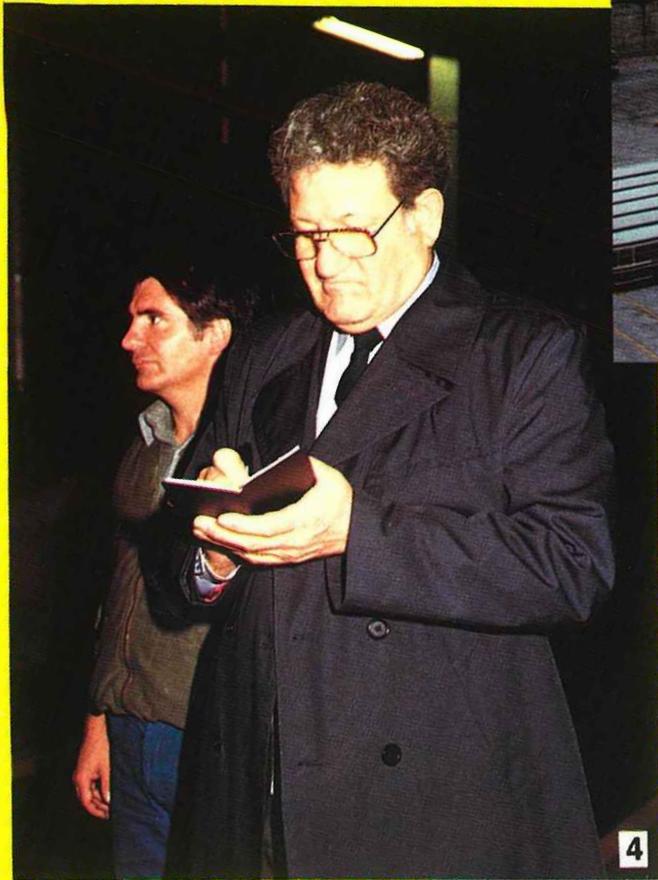
Les terrains de Clichy font partie des sites retenus pour réaliser des logements sociaux dans la capitale. De son côté, la RATP a lancé un concours d'idées auprès d'architectes sur la réutilisation d'anciennes emprises Régie (Clichy, Hainaut, plateau de Montsouris...). La politique foncière et immobilière de la RATP, discutée fin octobre au Conseil d'administration, prévoit un effort en faveur du logement social pour les agents RATP, en particulier les agents d'exploitation (une priorité leur serait accordée pour les logements situés à Paris et en proche banlieue).

En 1992, le dépôt du Hainaut fermera ses portes. Celui d'Aubervilliers ouvrira alors les siennes. Cette nouvelle opération croisée s'accompagnera d'un nouveau chassé-croisé des autobus. Seule certitude, Alain Denoyelle ne sera pas chef de dépôt à Aubervilliers. Pour lui, deux déménagements, ça suffit ! ▷

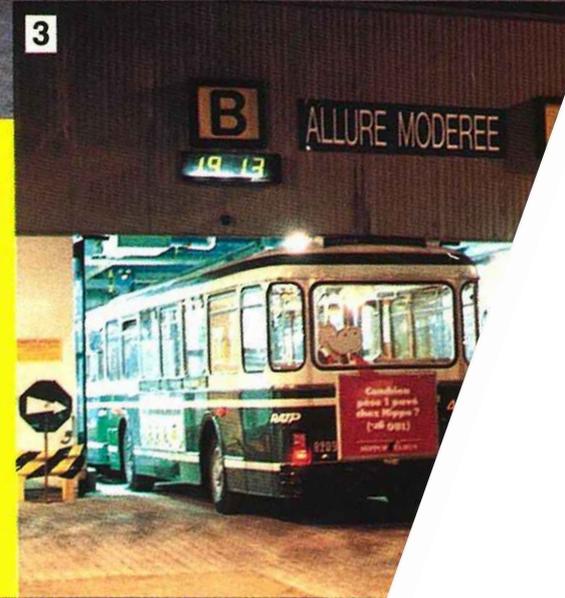
... dans tous ses états



1&2 - Dépôt de Belliard - 31/10/89 - 17 heures. Du côté rue, quelques banderoles rappellent qu'un mot d'ordre de grève accompagne l'opération croisée Clichy/Belliard. En fin de journée, 120 machinistes sur les 5710 prévus avaient observés le mouvement; pour l'essentiel, des machinistes de Clichy, de Belliard et de Pleyel. Du côté cour, des techniciens s'affairent encore autour du pylône de 30 mètres qui supporte les projecteurs servant à éclairer l'aire de remissage.



3 - 19h13: la rentrée des bus bat son plein. Malgré cela, l'attente n'est pas trop longue: 2 puis 3 "pistes" sont mises en service.



5 - Meticuleusement, le gradé de RE (s/exploitation) note le numéro, la police, le service l'heure d'arrivée de chacune des voitures trantes. Ces informations serviront ensuite à "ordre" à chaque machiniste le temps qui lui est dû. côté RM (bus/maintenance), le contremaître de age organise le remissage des 210 bus du dépôt. est pas un dépôt, c'est une usine", lance un "ex" Clichy. "Laisse leur le temps de s'habituer", orque un de ses collègues.



Deux temps

Le dépôt de Belliard a ouvert ses portes le 30 septembre 1987. Depuis le 31 octobre 1989, les travaux sont (quasiment) achevés et le dépôt a trouvé son rythme de croisière: 210 bus remisés, 12 lignes exploitées, 550 machinistes, 100 agents d'entretien, une soixantaine de cadres et d'agents de maîtrise. Une belle PME !

Premier à Paris

Avec 210 voitures remisées, Belliard devient le premier dépôt d'autobus implanté dans Paris intra-muros. Il devance ainsi Montrouge (183 voitures). A l'inverse, Lebrun (94 voitures) fait tout petit !

Toutes les 30 secondes

Chaque matin de 7 heures à 7h45, un bus toutes les 30 secondes sort du dépôt de Belliard. Autant dire que l'on surveille attentivement le stationnement rue Belliard et que l'on fait la chasse aux voitures ventouses.

Bruit

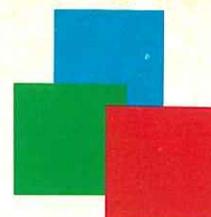
Les aires de remisage du dépôt de Belliard sont en plein air. Depuis l'ouverture en 1987, quelques lettres de plainte sont déjà arrivées. Le bruit est souvent mis en cause. Des mesures du niveau sonore ont été réalisées avant l'agrandissement du dépôt. Mais plus que d'éventuelles plaintes de riverains directs (ils sont peu nombreux à avoir leurs fenêtres donnant sur le dépôt), ce sont les réactions des habitants de la rue Belliard et de la porte Clignancourt qui sont attendues. Une noria de bus, c'est un bon reveil-matin !

Grande surface

Le 1er février 1990, la ligne 43 (Neuilly-Gare du Nord) sera équipée de Superbus. Cette ligne deviendra la pierre angulaire de la desserte du corridor Nord/Saint-Lazare (voir ELL n°125). Les 37 bus articulés affectés à la ligne 43 seront remisés à Belliard. Pour leur garage et leurs déplacements, ils occuperont le quart de l'aire de remisage.

6 - L'essentiel c'est de bien se repérer. Les explications des anciens du dépôt sont donc bienvenues. Ici, les "vieux" ont au maximum 2 ans de Belliard. Certains ont encore la petite plaque "MALESH" (Malesherbes) sur leur bleu.

7 - "Suivez le guide". A l'occasion de cette première "grosse" rentrée, les agents d'entretien guident leurs collègues machinistes sur l'aire de remisage de Belliard.



NOMINATIONS

Suite à la nomination de l'équipe METEOR, un train de nominations est intervenu dans plusieurs services:

M. Guichon (ex. TE) devient adjoint de M. Barrier, Directeur de T.

M. Sebag (TE) remplace M. Guichon à la tête de TE.

M. Tillier (ex. TS) remplace M. Ampelas à la tête de TC.

Mme Pouilly (ex. RM) remplace Mme Pierrès à RE. sud-ouest.

Autres nominations:

M. Faucheux remplace M. Raynaud

(retraité) à la Direction des projets et infrastructures.

M. Picot est nommé Directeur commercial.

M. Planchette (ex. FR) devient adjoint du Directeur de F.

M. Langrand devient chef du service FR.

M. Barnier (ex. RM) devient adjoint au chef du service FR.

M. Le Gall (ex. PF) est nommé chef du groupement communication du réseau ferré.

M. Fogel est nommé chef du groupement communication interne (P).

M. Luciani est nommé chef du service de la communication publique (D).

M. Girardot est nommé adjoint au chef du service de l'exploitation du réseau ferré.

Ont également changé de responsabilité: Me Blanchecotte (FE), MM. Barrau de Lorde (RC) Mocquet (RM) Thibal (R), Tranié (D), Weil (FE).

BUDGET

Le budget 90 du Ministère de l'équipement, du logement et des transports sera en hausse de 7,5%. Il est le deuxième budget civil de l'Etat, et le premier en investissement. Le budget des transports terrestres augmente de 1,5%. La SNCF absorbe 32,8 milliards des 40 prévus. La part de la RATP sera en légère diminution (0,28%) compensée par une augmentation des participations des employeurs et usagers. Les aides aux transports collectifs en Ile de France augmentent de 42%.

SECURITE

Une expérience de télé-surveillance des gares va être lancée par la SNCF. Elle concernera les gares d'Aulnay et de Beaudotte sur la ligne B du RER et Juvisy sur la ligne C. L'opération est financée à parts égales avec le STP. Par ailleurs, des bornes d'appel vont être implantées dans toutes les gares parisiennes de la liaison Invalides-Vallée de Montmorency.

BADGE

Les musiciens "autorisés" dans le métro par la RATP portent désormais un badge.



SE-CPA SUTTON

SUPERMARCHETING

Depuis fin octobre, le ticket de métro se vend dans douze supermarchés de la région parisienne. Il est placé près des caisses et sous emballage pour limiter les vols. Après cette première expérience portant sur 50000 tickets, un bilan sera fait.

SUPERVENTES

Au palmarès de la vente des titres de transports:

- les recettes du métro: 75%
- les dépositaires: 13,5%
- les buralistes du routier: 6,5%
- vente par correspondance: 3%
- distributeurs automatiques: 1,3%
- ventes en gros: 0,7%

SE-CPA DUMAX



UNIVERSITE

Le prolongement de la ligne 13 du métro à Saint-Denis Université a été approuvé par le syndicat des Transports Parisiens le 7 novembre. Des travaux préliminaires débuteront dès 1990 pour les harmoniser avec les travaux du tramway.

INFO VOYAGEUR

Plusieurs systèmes d'information ou de service au voyageur sont actuellement testés dans les stations de métro:

- 5 bornes minitel sont installées à Gambetta, Austerlitz, gare du Nord, Jussieu et Père Lachaise. Elles permettent d'accéder gratuitement au 3615 RATP, et donc aux informations SITU, et à l'annuaire des postes. Moyennant paiement, on accède encore à 3 serveurs, la SNCF, la Météo, et Ludotel. Ces bornes sont surmontées d'un écran TV comprenant des pages publicitaires et des "pages RATP". Courant décembre, une imprimante devait être rajoutée.

- 4 systèmes d'affichage en "temps réel" à gare du Nord (écran TV), gares de Lyon et Est (panneaux de deux lignes de texte en défilement) et République (panneau de texte fixe de 7 lignes). L'information vient du poste PCS de Bourdon, et les agents des stations peuvent intervenir pour adapter le texte. Ces panneaux devraient être en service fin décembre.

- Un système de diffusion automatique des "informations-micro" à gare de Lyon. Le texte de service est enregistré par l'agent, qui programme l'intervalle de diffusion automatique du message.

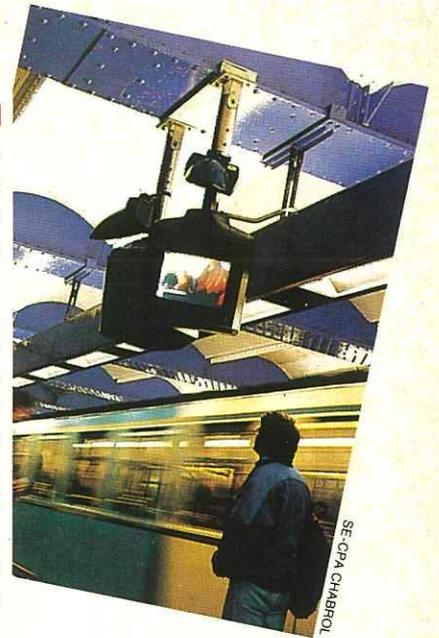
- Les nouvelles façades des bureaux de station, testés à Charonne, proposant une meilleure organisation des informations voyageurs et des informations internes, vont être installées dans 140 stations pendant le premier trimestre 90.



SE CPA ARDAILLON

ON DEMONTE

Après de nombreuses réunions des partenaires de TUBE, la télé du métro, la décision a été prise d'arrêter son fonctionnement à compter du 22 décembre. Depuis sa mise en service, TUBE (voir ELL mars 88) n'avait jamais pu trouver les recettes publicitaires nécessaires à son fonctionnement. Le démontage des bornes durera deux mois, mais le réseau câblé en fibre optique restera en place, permettant ultérieurement la mise en place d'autres moyens de communication.



SE CPA CHABROL

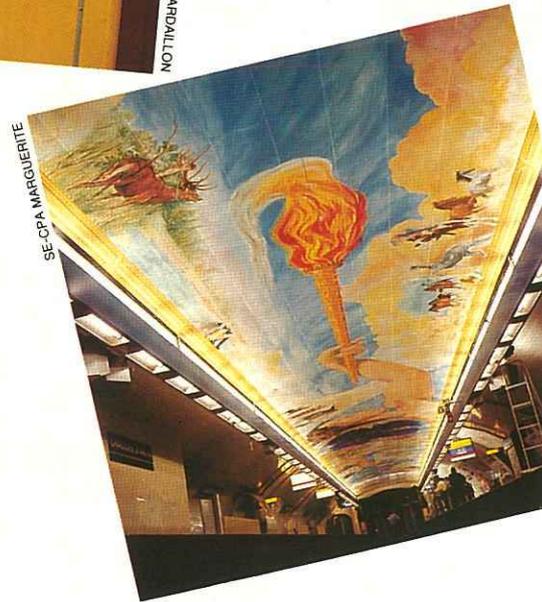
CREDIT ORANGE

Courant 1990 la carte orange changera de "look" et de format: elle aura la taille d'une carte de crédit, comme les cartes "famille et agents".

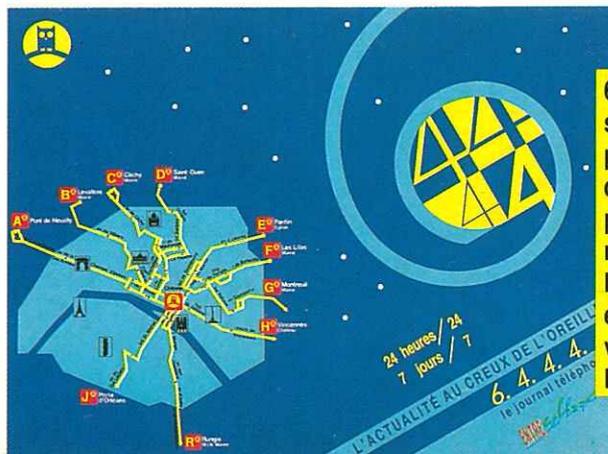
LA FAYETTE

La station Chaussée d'Antin se nomme désormais Chaussée d'Antin La Fayette. C'est avec la concours financier des Galeries Lafayette que la voûte des quais de la ligne 7 a été décorée d'une fresque de 470 mètres carrés, imaginée par M. Hilton Mc Connico. La voûte de la ligne 9 sera décorée l'an prochain.

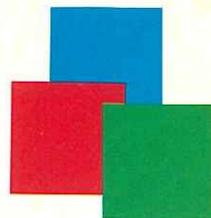
Chaque année ce sont 9 millions de voyageurs qui utilisent les deux lignes de cette station. Le "Héros des deux Mondes" est désormais doublement honoré par le métro, puisque, voici deux ans, la station voisine de Cadet, ligne 7, avait été refaite avec son effigie.



SE CPA MARQUERITE



64444: depuis le premier septembre, le journal téléphonique d'Entre les lignes est quotidien. Tous les jours, à partir de 13 heures, de nouvelles informations sur la vie de la Régie et son environnement, les rendez vous à ne pas manquer. Essayez le!

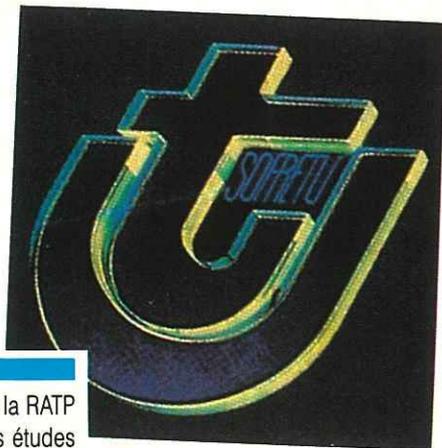


SK CRETEIL

80 millions de francs, c'est ce que coûterait l'installation d'un système "SK" pour relier les nouveaux quartiers de Créteil au terminus de la ligne 8 du métro. Le Syndicat des transports parisiens étudie actuellement le montage financier de l'opération. Installé pour la première fois à Villepinte en 1986, SK est un système de transport à courtes distances (2,3 km maximum), entièrement automatique, composé de voiturettes tirées par un câble.

SMALL IS...

Rennes sera "une des plus petites agglomérations du monde dotée d'un métro". Le syndicat des transports de l'agglomération de Rennes (le SITCAR) a choisi le VAL pour assurer ses transports futurs. Une première ligne de 9,3 km, 17 stations devrait relier le nord au sud en 1995-96.



SOFRETU

La filiale d'ingénierie de la RATP vient d'être chargée des études de la 5^e ligne de métro de Séoul (Corée). Le contrat d'étude de 8 millions de francs porte sur les méthodes d'exploitations et le matériel roulant. Le métro de Séoul passera ainsi de 116 km à 161...

TVM CRETEIL

Accord en vue entre la Municipalité de Créteil et la RATP à propos du TransVal de Marne. "Il n'y a plus d'opposition de principe au projet. Mais des négociations portant sur des aménagements complémentaires sont encore en cours" a précisé le Maire de Créteil. C'est à la mi décembre que le STP devait délibérer sur l'avant-projet élaboré par la Régie. Les travaux pourraient commencer à l'été 90.

CALENDRIER

Après son arrivée en 1983 à Lille, le Val devrait ouvrir en 1991 à Orly, en 1993 à Toulouse, en 1995 à Bordeaux et à Rennes (95-96). A l'étranger il sera à Chicago, Jacksonville, Barcelone et Taipeh.

COURONNE

Les automobilistes suédois qui veulent accéder au centre de Stockholm devront payer une vignette d'environ 300 francs (100 couronnes suédoises). Un titre d'abonnement aux transports publics est inclus dans le prix.

METROLOGIQUE

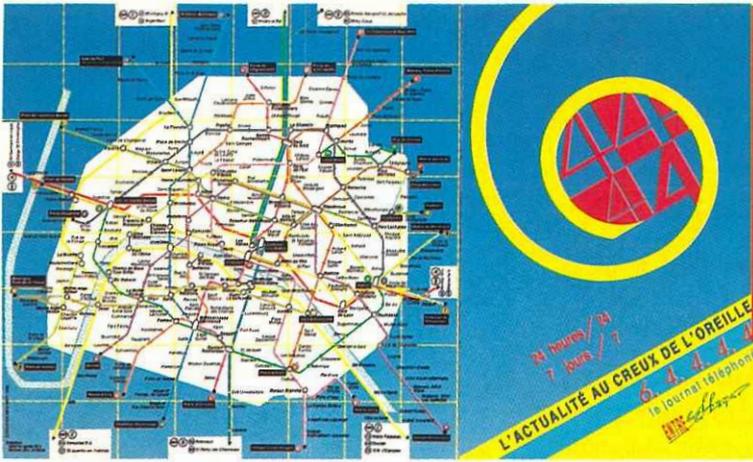
La Mairie du 13^e arrondissement de Paris souhaite créer un itinéraire vert à travers l'arrondissement. Bd Blanqui et Auriol, il passerait sous le métro aérien. Un marché permanent de la plante verte serait installé sous des tonnelles. Coté "ouvrages d'art" du métro on se contente de rappeler que l'humidité et les plantes grimpantes ne sont peut être pas les meilleures thérapeutiques pour des piliers métalliques du début du siècle.



BON MARCHÉ

S'offrir un tramway pour 3,70 francs, c'est possible avec la poste. Les PTT viennent d'émettre un timbre consacré au centenaire de la première ligne commerciale de tramway électrique en France. Inventé par l'Allemand Siemens en 1881, perfectionné par l'Américain Franck Julian Sprague en 1888, le tramway électrique fait son apparition commerciale le 7 janvier 1990 dans les rues de Clermont Ferrand.





64444: depuis le premier septembre, le journal téléphoné d'Entre les lignes est quotidien. Tous les jours, à partir de 13 heures, de nouvelles informations sur la vie de la Régie et son environnement, les rendez-vous à ne pas manquer. Essayez le!

EXPRESS

Les Montréalais pourront dès le mois d'avril utiliser un service d'autobus express pour traverser la ville. Il s'agit d'une circulation à contre sens en site propre sur une longueur de 10 km. Le gain de temps attendu sur l'ensemble du parcours est de 15 minutes.

ENTRE LES CHIFFRES

6

c'est le nombre d'années qui nous sépare des premières réunions de travail sur le système de Gestion Technique Informatisée du Matériel roulant (GTIM), inauguré le 17 novembre 1989 par le service FR.

18

millions de francs c'est le coût de la première tranche du GTIM pour les ateliers RER.

163

c'est le nombre de terminaux GTIM qui seront implantés dans les différents ateliers d'entretien du réseau ferré.

600

c'est le nombre des agents d'entretien de FR qui utiliseront régulièrement le GTIM d'ici un an.

4500

c'est le nombre de voitures de RER ou de métro qui composent le parc de matériel roulant entretenu par le service FR.

25000

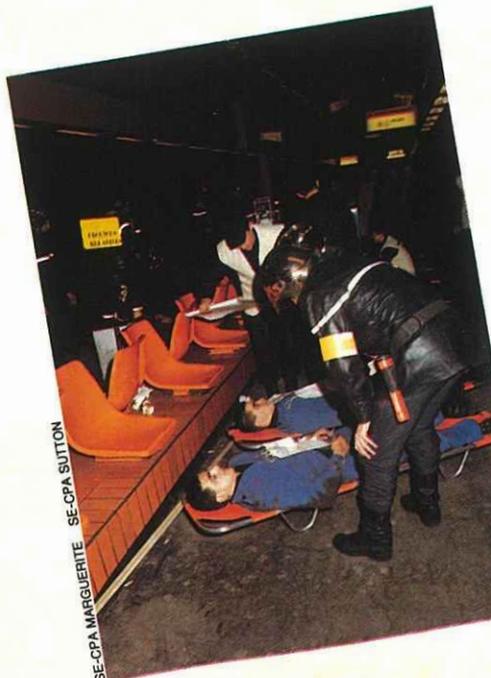
c'est le nombre de types différents d'organes (mécaniques, pneumatiques, électriques, électroniques...) installés sur les voitures de métro et de RER.

1 million

c'est le nombre de pièces ou d'éléments que l'on trouve dans ces organes et qui seront suivis individuellement par le GTIM. Dans son prochain numéro, ELL reviendra plus en détail sur le GTIM.



Le journal Le Parisien a sondé les parisiens à propos de la ligne A du RER. Pour 32% des sondés, les conditions de transport se sont dégradées et pour...32% elles se sont améliorées, alors que 24% les trouvent stables. Le Parisien est difficile à sonder, doit penser .. Le Parisien.



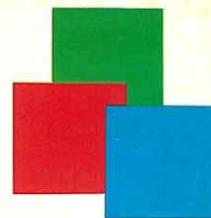
SE-CPA MARGUERITE SE-CPA SUTTON

NEGOCIATION

A "l'Heure de vérité" (A2 le 6/11/89) le Ministre des transports a été interrogé sur les grèves: "Je me suis souvent présenté comme le Ministre des usagers. Les grèves soulèvent le débat entre le droit des usagers au fonctionnement des services publics et le droit de grève des salariés du secteur public". A propos du service minimum: "c'est quelque chose qui ne peut être mis en place par la voie autoritaire (...) cela doit se faire par la voie de la négociation entre les directions et les syndicats des entreprises concernées". A propos des négociations: "On ne sait pas négocier dans les entreprises et dans la fonction publique" et il a souhaité "que les confédérations syndicales soient un jour suffisamment fortes pour ne pas chercher à mobiliser au début d'une négociation". A propos de la sécurité: "je fais confiance aux dirigeants de la RATP pour résoudre le problème de la sécurité. Je sais que des mesures ont été prises".

EXERCICE

Vraie alerte et vrais pompiers pour faux feu et fausse fumée dans le tunnel dans la nuit du 4 au 5 décembre. L'exercice annuel d'incendie, réalisé avec la brigade des sapeurs pompiers de Paris, s'est déroulé sur la ligne 10, dans l'interstation La Motte Picquet/Ségur.



"L'EMPIRE DES LIVRES" de Pierre BOURGEADE

S'il est un livre où " la fureur de lire " expression nouvelle venue dans le langage médiatique culturel, est adéquate c'est bien dans le roman de Pierre BOURGEADE " L'empire des livres " .

S'y articulent en effet de façon à la fois énigmatique et étrange une fureur de lire -celle qui anime le libraire, personnage central de l'ouvrage-, une fureur de vivre -celle que vivent de façon différente son fils et une jeune femme dont le destin croisera celui du vieux libraire.

Entre ce désir si fort de lire, d'accumuler " du savoir " et ce désir de vivre, quelle emprise, quelle névrose choisir ? Le livre venant ici se poser comme objet mortifère, maléfique, ce qui n'est

pas sans évoquer le rôle sulfureux que lui attribue Umberto ECO dans son roman : le "Nom de la Rose".

Ces deux passions extrêmes qui se confrontent, aussi dévastatrices l'une que l'autre, celle du livre pour le libraire, celle de la vie la plus débridée pour cette jeune femme, si opposées qu'elles soient en apparence finiront par se rejoindre . . .

Le fils du libraire quant à lui commence par récuser avec violence la passion du Père, au nom de la passion de la Vie :

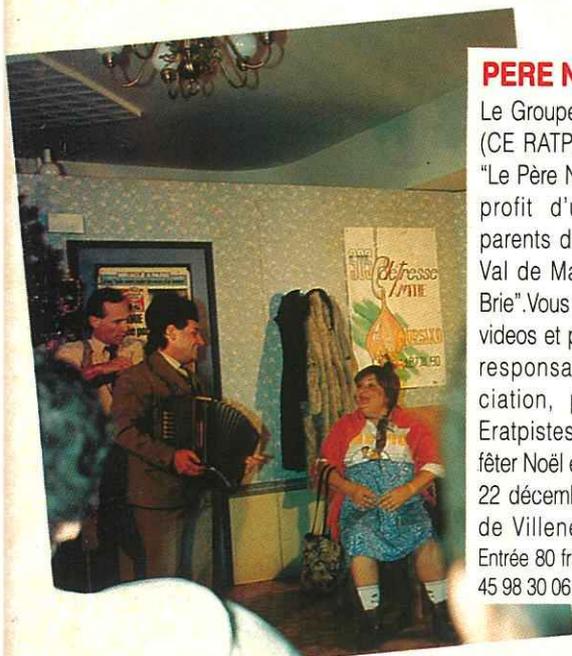
- " j'ai haï ces maîtres de papiers qui te tenaient en esclavage j'aurais voulu tuer ces êtres maléfiques qui te volaient ta vie " .

Non seulement il fuira le Père mais il n'aura de cesse de détruire par

le feu (vengeur ? expiateur ?) tout ce qui pourra lui rappeler sa présence (librairies, bibliothèques) il finira pourtant par s'apercevoir qu'on ne peut pas si simplement, s'affranchir de l'emprise du livre, de l'emprise du Père.

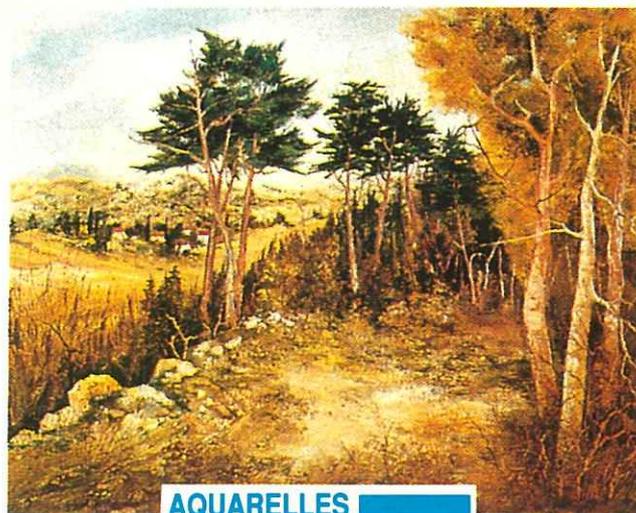
Ce roman singulier a bien des égards, ni policier, ni sentimental, ni érotique mais tout cela à la fois, touchera particulièrement sans doute tous ceux qui sans allés jusqu'à l'extrême de ces personnages, savent puiser dans le livre, refuge certes mais aussi liberté.

Francette Bacqué, Bibliothèques Slam
"L'empire des livres", 233 pages -
parution septembre 1989 - prix 88 frs,
Gallimard. Disponible dans les
bibliothèques SLAM.



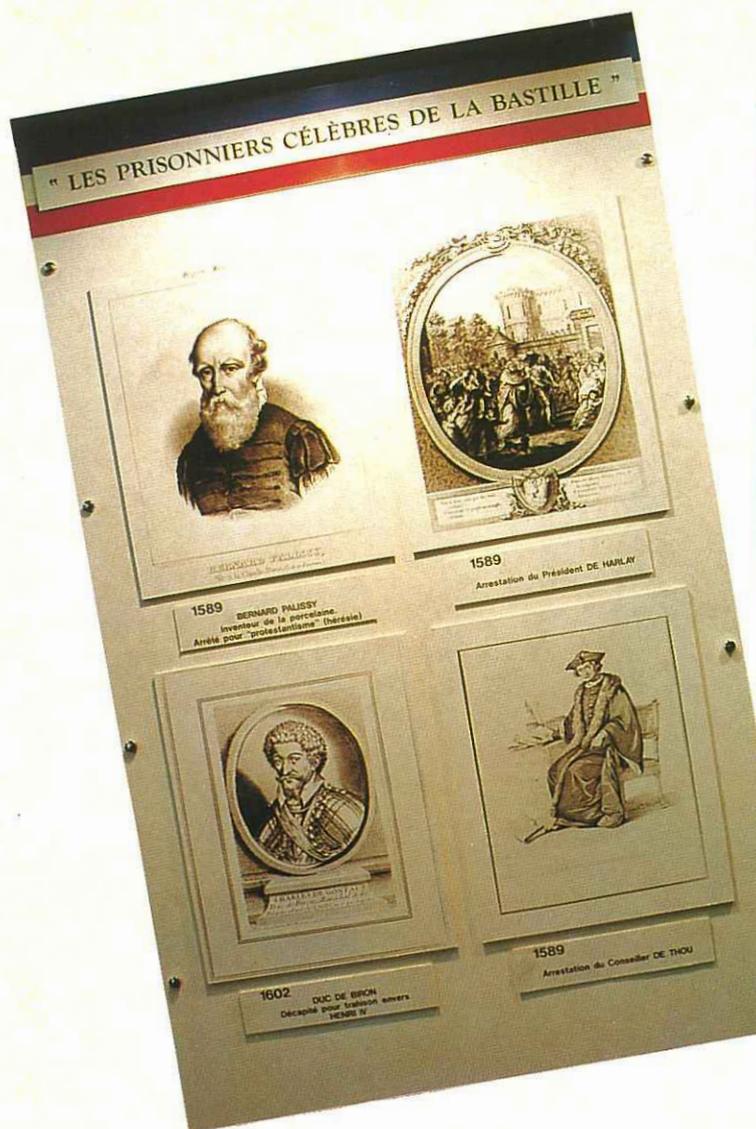
PERE NOEL

Le Groupement artistique Aurore (CE RATP) présentera sa pièce "Le Père Noël est une ordure" au profit d'une association de parents d'enfants inadaptés du Val de Marne, "Entre Marne et Brie". Vous y verrez également des vidéos et pourrez y rencontrer les responsables de cette association, parmi lesquels des Eratpistes. Une autre façon de fêter Noël et de se divertir. C'est le 22 décembre à 20h15 au théâtre de Villeneuve Saint Georges. Entrée 80 francs. Renseignements au 45 98 30 06.



AQUARELLES

Gabriel Fontaine, qu'ELL vous a déjà présenté, instructeur au CFPR, expose ses aquarelles à la Quintuple Galerie Internationale d'Art d'Argenteuil (30 rue Carnot). C'est jusqu'au 15 janvier.



MATERNITE

Depuis novembre, la constatation de l'état de grossesse peut être réalisée par un médecin choisi par l'agent. Voir la note générale N°4661.

EOTEOR

Le numéro de novembre (108) de la revue Connaissance du rail consacre son article "le projet du mois à "Eole et Meteor, les métros de demain.



Y A-T-IL UN PILOTE

C'est la pénurie pour les compagnies aériennes: elles recherchent 450 pilotes d'avions pour faire face à la croissance du transport: 5400 vols aujourd'hui pour 4200 en 1985. Mais l'Ecole nationale de l'aviation ne formait jusqu'alors que 30 pilotes par an. A partir de 90, elle prendra 180 élèves. Un surcoût de 400 millions de francs dont 100 pour l'Etat, 300 pour les compagnies.

COURRIER POURQUOI VIENS TU SI TARD?



"Chers amis,
C'est toujours avec grand plaisir que je reçois le journal "Entre les lignes", un lien qui nous fait rester encore un peu "dans le coup" quand on est retraité. J'ai eu aussi les honneurs de votre journal (n°63, juin 83) et écrit un article (n°97, décembre 88) concernant les aveugles dont je m'occupe toujours. Cette fois-ci, je vous écris pour une petite réclamation, et je ne suis pas le seul car, dans le secteur d'Antony (étant encore délégué de Mutuelle) je garde beaucoup de contacts, et quand quelque chose ne va pas...je suis avisé rapidement. Donc voila: nous avons reçu le journal le 2 et 3 novembre, et un le 4. Ce n'est pas la première fois hélas...

1) le 16-22 octobre, les 20 ans de RER Nation-Boissy "Salut vieille branche" n'est-ce pas un clin d'oeil pour les retraités qui auraient été heureux de retrouver...des jeunes.

2) vendredi 17 novembre, monsieur Michel Picard fait un tarif exceptionnel pour ses collègues actifs ou retraités. Date limite de réservation: 2 novembre. Pour une fois que l'on aurait pu rire...

3) deux fois vous citez Bastille: pour les personnages à lunettes, pour le trottoir peint aux pieds du Génie. Mais les agents du commercial qui avaient réuni des documents sur les prisonniers de la Bastille...pas un mot.

Voila, nous vous lisons attentivement, et nous essayons de ne pas vieillir trop vite, en nous tenant au courant des activités de la RATP. Ne prenez pas cette lettre comme inamicale, mais de grâce que ce journal nous parvienne un peu plus tôt, afin d'être encore plus nombreux aux différentes manifestations. Bon courage et bravo pour votre journal".

Raymond Le Frapper, Antony.

Que répondre? L'accusation est justifiée et notre lecteur aurait pu ajouter l'annonce du bal de l'USMT pour le 21 octobre. Nos explications -objectives bien sûr...- n'y changeraient rien: un journal doit arriver avant l'évènement qu'il annonce. Cela nous excuse pour "l'affaire de Bastille". Quand nous avons appris que cette exposition "les prisonniers célèbres de la Bastille" se tiendrait, il était trop tard pour l'annoncer, même en paraissant à la date prévue. Somme toute, notre avocat plaidera coupable, mais demandera les circonstances atténuantes: dans la mesure où nous avons annoncé cette initiative au journal téléphoné d'ELL, le 64444; dans la mesure où nous publions cette photo tardive.



89 A NEW-YORK

Le 5 novembre 89, 23000 athlètes prenaient le départ du célèbre Marathon de New-York. Parmi eux, 3 vaillants sans-culottes de la RATP, et particulièrement du réseau ferré, étaient présents, à leurs frais: Jean Luc Calle, chef de poste sur la ligne A du RER, Serge Lagrange, adjoint au chef de la division M2, Maurice Grugeard, Inspecteur d'exploitation sur la ligne 6 (de gauche à droite sur la photo). Ils ont terminé respectivement 8721ème, 4434ème, et 4386ème, c'est à dire dans le premier tiers et même, pour deux, le premier cinquième des arrivants. Bravo! En voila trois qui ne craignent pas les...mises à pieds.

OUTRE QUIEVRAIN

Dans nos actualités d'octobre et novembre, nous vous avons présenté les deux autobus Van Hool testés par la RATP sur le Montmartrobus et le 38. Pris par notre élan, nous avons traversé la Belgique et avons situé la célèbre firme en Hollande. Erreur, nous a signalé le premier Monsieur Gaumart, responsable de la division contrôle, qualité, garantie au service RM: Van Hool, où que se situent ses usines reste une entreprise Belge.

COURRIER "PERIMEE"

"Messieurs, Etant abonné à Entre les lignes depuis plusieurs années, j'apprécie la qualité de votre brochure. Je regrette cependant sa réception tardive qui fait que bon nombre d'annonces sont périmées lorsque le journal me parvient. Par exemple, le dernier numéro a été reçu le 8/11 et j'ai ainsi raté la manifestation du 20^e anniversaire du RER. Voudriez vous faire un effort pour synchroniser votre parution avec la date des manifestations annoncées? Vous remerciant par avance de votre obligeance, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes cordiales salutations de fidèle lecteur".

Docteur Michel Prat, Deuil-La-Barre.

Même faute même punition. 6 jours de décalage pour recevoir le journal entre cet abonné (payant) et R. Le Frapper, retraité. Il faut donc préciser que, en raison du tarif postal que nous avons retenu - économique- on peut compter une dizaine de jours entre l'arrivée du premier et du dernier exemplaire du journal.

89 A NOISIEL

Le 24 octobre, l'école technique de la RATP organisait son cross-country du 40^e anniversaire de la RATP, avec le concours des jeunes des lycées environnants. 139 participants dont 26 jeunes filles étaient au départ (et à l'arrivée, rassurez vous). L'école technique a remporté la première place en Cadets par équipe, Juniors par équipe et individuel (Montpellier), et au classement général.



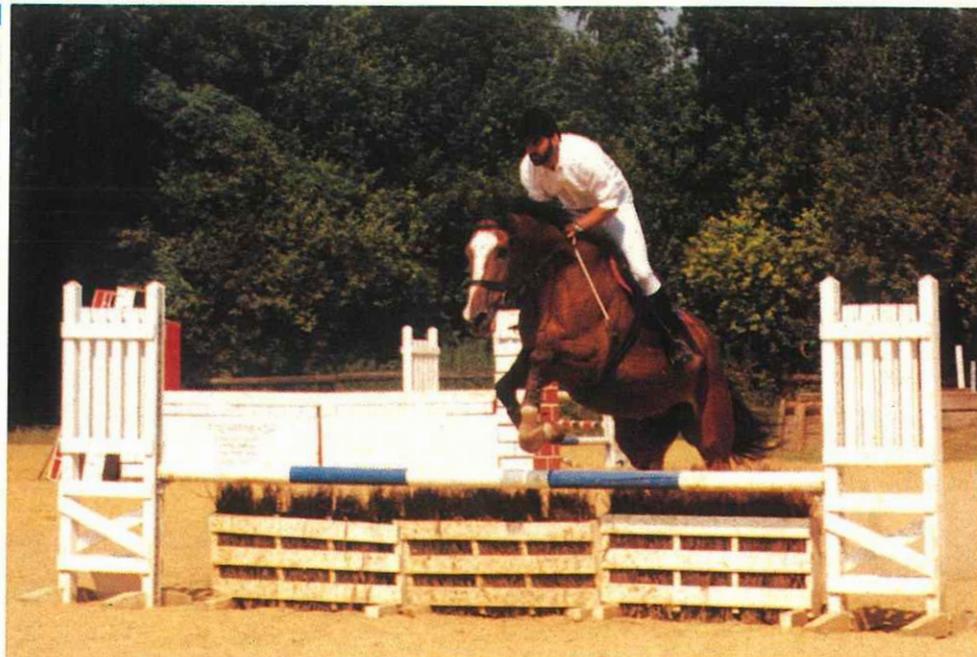
COURRIER SURPRISE

"Monsieur, ce jour, sextidi Vendémiaire An 198, Balsamine, je cherchais un renseignement sur Jean Jaurès (ELL avait salué le 75^e anniversaire de sa mort, passé un peu inaperçu en ce bicentenaire-NDLR) assassiné le 31 juillet 1914 au restaurant du Croissant, rue Montmartre. Arrivé à la page 30 du N° 121, mai 89, j'ai eu la surprise d'y voir photographiée mon enveloppe du 18 janvier 1989. Surprise agréable! Je ne pensais pas un jour voir cela dans une revue. Merci et recevez mon amical souvenir". M. Brassac.

C'est la preuve que nous lisons les courriers, qu'ils reçoivent réponse, et que les courriers publiés ne sont pas "bidonnés".

FERRE LE CHEVAL

C'est la Direction du réseau ferré qui forme le gros bataillon de la section équitation de l'USMT! 14 cavaliers sur 110 en sont issus. Cette section sportive, qui vous invite à la rejoindre, est installée depuis plus de 20 ans dans l'ancien dépôt du pont à Levallois. On y trouve un manège couvert et des installations pour 12 chevaux. Les cours s'appellent des reprises et ont lieu le soir à partir de 19 heures du lundi au jeudi ainsi que le samedi après midi. Dans les extrêmes, la section équitation compte 17 débutants et 14 cavaliers confirmés. Renseignements USMT: 41968.



FORMATION INTERNE

Les 170 agents du Service intérieur (PR) recevront une formation "lourde" de 11 jours leur permettant de mieux remplir leurs missions. A raison de quatre sessions de 12 agents par ans (2 ont déjà eu lieu) le cycle se terminera en 1992. Au programme, connaissance de l'entreprise, sécurité, techniques relationnelles de l'accueil. Cette formation intervient dans le cadre de la redéfinition des missions de ce service composé d'agents venant de tous les secteurs de l'entreprise. Originalité, à partir du quatrième stage, toute la formation sera assurée par des agents du service eux-mêmes. ELL y reviendra et vous présentera les nouvelles missions du service intérieur ainsi que la réorganisation du "traitement de l'inaptitude" à la Régie.

PREVENTION

Une journée de réflexion inter-entreprise a eu lieu à Noisiel pour évoquer le rôle de l'EAO (enseignement assisté par ordinateur) en matière de prévention des risques (incendies, régulation, accident du travail,...). Par rapport à l'enseignement traditionnel, l'EAO apporte, outre l'acquisition des connaissances, l'acquisition d'un savoir faire (simulation de cas réels, acquisition de reflexes), et la possibilité de modifier les comportements.

COURRIER

SOS: L'URGENCE DE NUIT

Dans notre numéro d'octobre dernier, la rubrique Réflex "SOS-intervention urgentes" (p2) était consacré aux EMIR du service NA. Maurice Dugardin, de NA-"Ouvrages d'art" nous écrit à ce sujet: "Je suis surpris du manque d'information sur les interventions urgentes, rubrique SOS. Vous mentionnez les équipes de dépannage des Accès Nord et Sud (service jour) et vous oubliez totalement les équipes de nuit (22h30 - 6heures) qui interviennent sur les dépêches urgentes pour le réseau Nord-Sud-RER ainsi que sur toutes les installations RATP (dépôts bus, bâtiments administratifs). Nombre d'agents intervenant sur les urgences: 6".

Le terme EMIR ne s'applique effectivement qu'aux équipes "d'urgence" de jour. Leurs collègues de nuit ont un travail similaire par bien des côtés. Dans Réflex, nous souhaitons donner un coup de chapeau à tous les agents de NA réalisant des "interventions urgentes". Nous y associons volontiers les agents de l'équipe de nuit.



ANNIVERSAIRE

Tick'épargne, le plan d'épargne d'entreprise de la RATP a saisi l'occasion de son premier anniversaire pour rechercher de nouveaux souscripteurs. On apprend ainsi que 3800 agents utilisent ce service, soit 10% des effectifs.

Renseignements: 45 22 57 12.



AVIS DE RECHERCHE

Car-histo-bus, une association de sauvegarde des vieux véhicules installée dans le Tarn possède un Somua op 5.3 de 1953. Elle souhaite recevoir des informations sur l'histoire de ce prototype. L'association possède dix autocars, huit autobus et deux trolleybus. Elle souhaite ouvrir un musée de l'autocar dans le Tarn.

Car-histo-bus, 5 rue Florian, 81000 ALBI

CONSIDERATION

Dans le cadre de l'élaboration du "projet d'entreprise", un groupe de travail sera chargé de réfléchir à "la considération des agents". Directions et organisations syndicales devront définir:

- les objectifs qu'elle implique
- les propositions d'action qu'elle suggère
- Les moyens à mettre en oeuvre.

ANTI STUPS

Début 1990, une association loi 1901 viendra en aide aux agents victimes de la drogue personnellement ou dans leurs familles. "T'D" a été créée à l'initiative d'agents du dépôt de Pavillons-sous-Bois.

VOEUX 90 : LES AGENTS S'AFFICHENT

"Le métro souhaite au bus une bonne année". "Le bus souhaite une bonne année au métro". Tels sont les 2 principaux slogans retenus pour la campagne voeux 1990 de la RATP. De la mi-décembre aux premiers jours de janvier, les affiches de la campagne prendront place sur les flancs, les avants et les cul-de-bus. Dans le même temps, un millier d'affiches 62 x 100 seront posées dans le métro et le RER. Même si les voeux RATP sont une tradition depuis 15 ans (voir ELL N° 117, p 26), la campagne 1990 marque néanmoins un tournant. D'abord en mettant en scène bus et métro, la RATP n'hésite plus à afficher son métier de transporteur. Ensuite et surtout, les voeux 1990 ne sont pas seulement ceux de la RATP, mais ceux de l'entreprise et de son personnel.

Tous les figurants photographiés

sur les affiches voeux sont de vrais agents RATP* Courant novembre, une quarantaine de

personnes de F et de R sont sélectionnées à Belliard, Flandres, sur les lignes 8, 9 et 13. Un

conducteur de la ligne 13 et une machiniste de Belliard sont retenus pour jouer leur propre rôle. Hasard du "casting" le conducteur choisi fait du théâtre en amateur. Pour lui, une occasion unique d'allier travail et loisir ! Quant à leurs collègues, habillés en civil, ils doivent jouer le rôle des voyageurs. Fin novembre, deux séances de prises de vue se déroulent à Championnet et à la Porte des Lilas (voir les photos en dernière page du journal). Les crayonnés (illustration ci-contre) servent alors de modèles aux photographes de l'agence de pub. Deux semaines, plus tard, les affiches sont prêtes.

(*) Environ 300000 plans de poche du réseau de Paris ont aussi été imprimés avec en couverture : "Le personnel de la RATP vous souhaite une bonne année". Ils seront remis aux voyageurs à partir de la fin décembre.



JE BOSSE

Dans le cadre de la campagne organisée pour améliorer la circulation dans Paris, les autobus étaient à la fois supports de publicité et sujets de cette publicité. Dans la première semaine, le nombre de contraventions a progressé de 40%. Le nombre de kilomètres perdus par les autobus pour cause de retard chaque semaine est tombé de 25000 à 11000.



64444: depuis le premier septembre, le journal téléphonique d'Entre les lignes est quotidien. Tous les jours, à partir de 13 heures, de nouvelles informations sur la vie de la Régie et son environnement, les rendez vous à ne pas manquer. Essayez le!



Prochain numéro

En janvier, ELL devrait vous présenter une nouvelle maquette et un dossier sur la décentralisation.

La Rédaction

D'ENTRE les Lignes

vous présente
ses meilleurs vœux
pour 1990

Beigne.
Speignier
Kammerer
Gyaron

SE-CPA MARGUERITE



BONNE ANNÉE 1990



SE-CPA DUMAX



SE-CPA DUMAX

Quand des agents
du routier et du ferré
deviennent les acteurs
de la campagne
de vœux de la **RATP**
(voir p.30).