

ENTRE les lignes

RATP



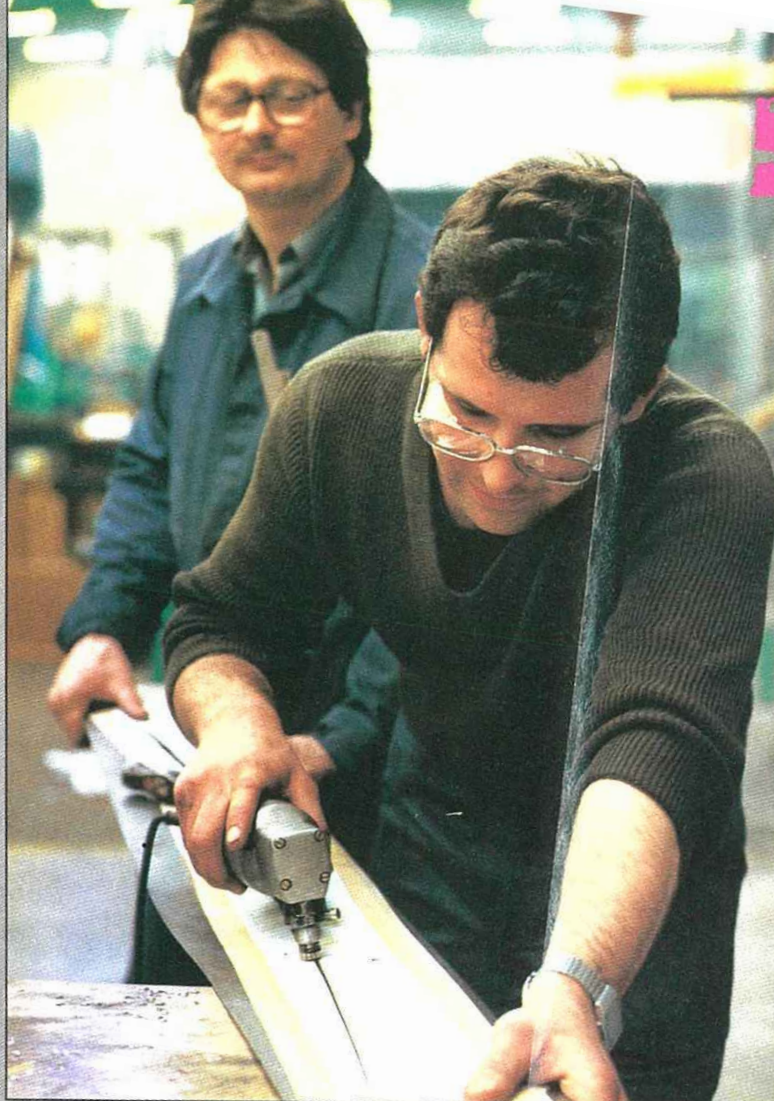
CHIC & CHOC

*2,2% au GRATAGE,
les PRIMES et TICK'EPARGNE
au TIRAGE!*

N° 113 - JUIN/JUILLET 1988 - 12 F

SALAIRES 88

L'AUTOMATISATION DU METRO



RATP-Ardailon

LA VUE, C'EST LA VIE

« Protégez vos yeux ! »

Sécurité du travail : l'année 88 est placée sous le signe de la sauvegarde de la vue. Il est vrai que les yeux sont en première ligne des accidents du travail. Dans les ateliers, près d'un tiers des accidents touchent la vue.

Et pourtant, il suffirait souvent de penser aux lunettes de protection pour éviter bien des drames. D'autant qu'on n'est plus à l'époque des verres de sécurité tenus par un simple élastique.

Affiches, stands d'information, photos... Tous les moyens sont bons pour accrocher le regard et sauver la vue.



REFLEX



TP-Ardailon

SOMMAIRE

Magazine

4

Politique commerciale : un an après. En mars 1987 s'est tenue la première convention commerciale à la RATP. Aujourd'hui, qu'est-ce qui a changé ?

7

Machinistes : le meilleur est désigné. Dans le cadre du challenge du meilleur conducteur de bus en France, la Régie a désigné son champion.

8

Salaires : la version 88. Du général au catégoriel, le point sur l'accord salarial signé en avril dernier.

10

« N'oubliez pas vos cartes de visite ». Avec le retour de l'été, c'est le retour des touristes. Paris-Sésame est prêt à leur ouvrir les portes de la capitale.

12

AIMT : le temps de la réflexion. L'automatisation du métro de Paris. Un projet ambitieux qui n'en est encore qu'au stade de l'esquisse.

17

Infostop : l'avis de la ligne. Les machinistes et les contrôleurs du 58 jugent le système d'information aux points d'arrêt testé sur leur ligne.

18

Le métro sur la bonne voie. Mises au point sur la ligne 3bis, les techniques de renouvellement mécanisé des voies du métro sont aujourd'hui à l'œuvre. Première à se refaire une ligne : la 12.

20

La Régie au féminin pluriel. Troisième et dernier volet de l'enquête sur les femmes dans l'entreprise. Au programme : les femmes dans les syndicats et dans les associations de la Régie.

Actualités

23

ACTU^{ELL} Les infos du mois : des nouvelles, des photos insolites, des indiscretions...

ENTRE LES LIGNES

N° 113

Juin/juillet 1988

Journal mensuel d'information
du personnel de la RATP

Rédaction :

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

Directeur de la publication :

Jacques Barrau de Lorde

Rédacteur en chef : Christian Chaumereuil

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

Photographies :

N-Audiovisuel
Centre de production audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



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

Maquette et composition : P. Print
Imprimerie : Avenir Graphique

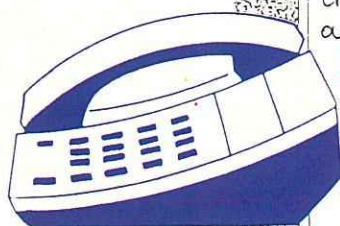
Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les Lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Première

Conception Studio P. Print

Dernière

« Arrêt sur image ». Au fil des mois, des photos de Paris vont s'afficher sur le mur image installé par la RATP rue de Condé (voir les Actualités). Nul mieux que Robert Doisneau pouvait ouvrir le jeu. Lui qui a si souvent traduit dans ses clichés l'ambiance des bistrots parisiens, il s'est fait surprendre par Bernard Chabrol, un des photographes de la Régie, dans une taverne du quartier de l'Odéon. Entre professionnels de l'image, il y a nécessairement une complicité !
Photos RATP-Chabrol



Il se passe quelque
chose sur votre ligne
ou dans votre service :

INFORMEZ NOUS !

contactez

Jacques Marion

Tel : 64 132

Pascal Bègue

Tel : 64 352

Gardez le contact
avec l'actualité :

INFORMEZ VOUS !

Journal téléphone d'ELL

6 44 44

2 éditions régulières
par semaine :

lundi et
jeudi après-midi

CONVENTION COMMERCIALE '87

LA POLITIQUE COM

Fidéliser la clientèle, conquérir de nouveaux marchés, lutter contre la fraude : en mars 1987, la première convention commerciale définissait les objectifs de la nouvelle politique commerciale de la RATP.

Aujourd'hui, *Entre Les Lignes* fait le point avec Robert Jung, Chef de service de l'Action commerciale sur l'action menée depuis un an.



En 1987, un plan commercial était défini à court terme sur trois ans. Aujourd'hui, à mi-parcours, où en est l'action commerciale ?

L'action commerciale vise à connecter le monde clos qui a tendance à se replier sur lui-même, qu'est la RATP, sur son environnement externe qui, lui, bouge vite et ignore les rythmes d'évolution relativement lents de l'entreprise, dus en particulier à sa taille.

Le « commercial » nécessite une adaptation constante, une harmonisation entre ces différents rythmes d'évolution. Sa réalisation ne peut se découper en tranches : c'est un travail de longue haleine qui s'étend sur bien plus de trois années.

Pour la RATP, le changement est un impératif : elle est placée dans une situation concurrentielle : voiture ou transports en commun ? Le choix reste entier. D'où la nécessité pour l'entreprise de vendre ses produits, d'être « commerçante » et non de se contenter d'attendre le choix du consommateur.

Aujourd'hui, d'ailleurs, l'ambiance est au changement, c'est dans « l'air du temps » ; il se passe aussi des choses dans les autres services publics (la Poste, les Télécommunications...). Dans la vie, où rien n'est dû au hasard, il faut être acteur. Il faut agir.

Décidées à la suite d'analyses de clientèle, des actions sont ou seront menées vers des clientèles spécifiques susceptibles d'emprunter les transports en commun (TC) : les déplacements professionnels Paris-Paris et Paris-petite couronne, les jeunes afin qu'ils « s'approprient » les TC (sans toutefois gêner les autres clientèles), les touristes...

Dans cette période de profond changement, quel rôle doit jouer la Direction de l'Action commerciale et de la communication ?

Le rôle de la Direction C est de donner des impulsions, et ensuite son concours, aux différentes actions conduites dans l'entreprise. Elle n'est pas là pour accaparer le territoire des autres mais au contraire pour l'enrichir. C'est à cette condition qu'elle est crédible et peut influencer l'action des autres directions. Ce rôle fonctionnel est forcément frustrant, puisque les idées issues de la Direction sont destinées à être mises en œuvre et appropriées par les autres !

Le niveau de cette frustration doit être considéré par les hommes de « C » comme un baromètre de leur réussite.

L'action commerciale, c'est l'affaire de tous. Quel rôle les agents ont-ils à jouer ?

Les actions menées depuis maintenant un an concourent à faire de la RATP une entreprise plus commerciale. Dans cette entreprise de services, les opérations de production, de commercialisation et de consommation se font simultanément ; le personnel, à la fois acteur (puisqu'il produit et commercialise le transport) et témoin (puisqu'il assiste à la consommation), a un rôle fondamental à jouer.

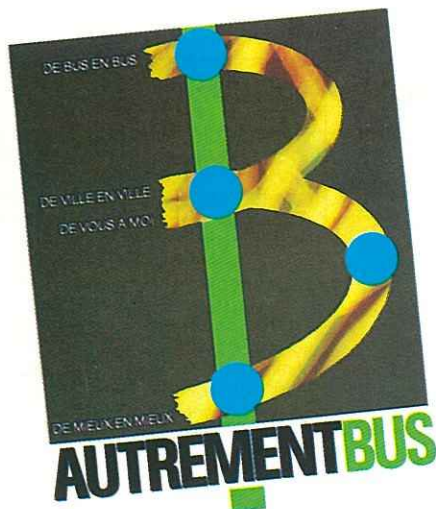
Cette situation particulière est une chance, mais elle peut être en même temps un handicap. L'attitude du personnel déterminera, en effet, la satisfaction ou l'insatisfaction de la clientèle.

La qualité de service dépend de l'adaptation du produit aux attentes du voyageur. D'où le rôle irremplaçable de l'agent qui doit ajuster un produit de base — qui est un produit de masse — à la diversité de chacun. Il doit être, en conséquence, placé dans une fonction où il peut, dans la mesure du possible, du plausible, répondre aux besoins des voyageurs.

Si les agents doivent respecter certaines règles précises dans leur travail (sécurité ferroviaire, code de la route, règles comptables...), leurs rapports avec la clientèle ne sont pas codifiables et font appel à leur seule intelligence. Pour bien appréhender les attentes des voyageurs, ils doivent se « mettre dans la peau des autres ».

Aujourd'hui personnel d'exploitation, d'entretien, administratif, demain agents commerciaux et agents non commerciaux : la politique commerciale ne risque-t-elle pas de créer de nouvelles césures parmi les agents de l'entreprise ?

La recherche d'une meilleure qualité de service concerne les services d'exploitation mais aussi les services de maintenance où les agents n'ont pas de rapports directs avec la clientèle. Ils ont cependant eux aussi leurs clients : les autres services de l'entreprise pour lesquels ils travaillent*. Il se forme ainsi une chaîne de clients et c'est toute l'entreprise qui est concernée par la primauté du voyageur, le client « final ».



IMERCIALE... UN AN APRES

Une politique commerciale est-elle nécessaire dans un service public ?

La définition d'une politique commerciale ne met pas en cause la notion de service public mais bien au contraire la complète, l'enrichit.

Elles se rejoignent au niveau des objectifs. Il ne faut surtout pas opposer les qualités de base du service public — régularité, sécurité, progrès — qui permettent de fidéliser la clientèle, à d'autres qualités « commerciales » qui ont pour but de séduire une nouvelle clientèle en « allant plus loin » par un meilleur accueil, des actions d'animation...

Une politique commerciale, pour qui, pour quoi ?

Faire du commercial, c'est sortir des règles préalables, savoir s'adapter, être imaginatif, s'impliquer dans son travail. Les premiers bénéficiaires de cette action (en dehors des voyageurs) seront ceux qui « joueront le jeu » ; leur intérêt dans le travail s'en trouvera renforcé.

L'entreprise ne fait pas du commercial seulement pour se faire plaisir, mais pour optimiser son capital technologique et humain et, ce faisant, améliorer les conditions de l'équilibre financier : « Aide-toi, le ciel t'aidera ». Tout ce qui sera fait pour augmenter les recettes de l'entreprise permettra d'augmenter son autonomie, sa solidité.

Il existe une attente forte du personnel à l'égard de la politique commerciale de l'entreprise. Mais l'action commerciale, comme toute action, doit s'inscrire dans la durée. Il ne faut pas alors créer, au bout d'un certain temps, un sentiment de désillusion chez certains agents. Il faut construire du solide, pas du « tape à l'œil ».

Toute évolution débute par une phase de « pionniers » avec des explosions d'initiatives, de propositions, issues de la conviction d'une minorité créatrice.

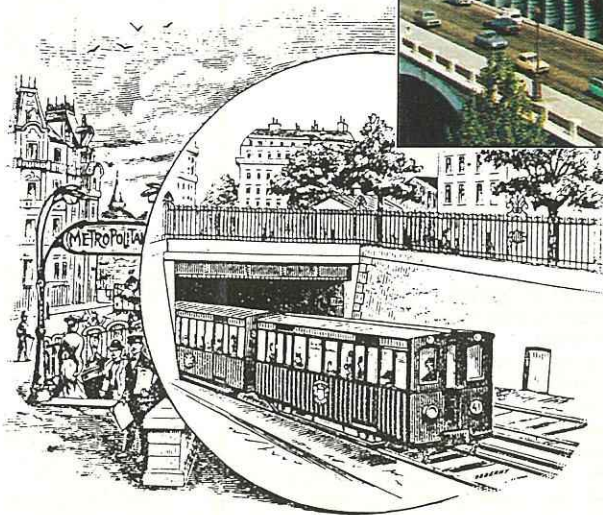
Puis, dans un deuxième temps, un basculement s'effectue, la majorité se rallie au mouvement et « prend le train en marche ».

C'est à ce moment-là seulement que l'on peut dire que la partie est gagnée !

Ce n'est pas encore acquis aujourd'hui. Mais il suffit d'aller voir sur le terrain, de discuter avec nos agents en ligne pour être convaincu que nous sommes sur la bonne voie.



RATP-Marguerite



« un environnement qui bouge vite... »

Qualité sur toute la ligne

* Voir Entre les Lignes mal, « Téléphonistes : la qualité en bout de ligne », sur le groupement ST-DLT.

LA PRIMAUTE AU VOYAGEUR VECUE AU QUOTIDIEN

Enquête auprès des agents

CONVENTION
COMMERCIALE '87

Une enquête vient d'être réalisée par la COFREMCA, en janvier 1988, auprès de cinquante agents* que leurs fonctions mettent régulièrement en contact avec les voyageurs.

Le but de cette enquête était de déterminer comment était perçu et vécu au quotidien, par les agents, l'un des trois axes stratégiques de l'entreprise : la primauté au voyageur.

Ces entretiens succédaient à une première enquête effectuée en janvier 1986 (après les mouvements de grève de décembre 1985) ; ils ont montré qu'une importante évolution des mentalités s'est opérée dans l'entreprise en une année.

Aujourd'hui, ces agents ne se sentent plus isolés, solitaires, dans l'entreprise. Ils ont envie de « bouger », d'agir et de prendre des initiatives. La RATP ressentie en 1986 comme « pas très chic, pas très choc », est vécue en 1988 comme une entreprise moderne aux comportements plus « raffinés », avec des objectifs commerciaux. Alors qu'en 1986, le public est perçu comme un « élément perturbateur d'une mécanique de précision » (c'est lui qui est à l'origine des agressions, des dégradations, des graffitis...), désormais il est considéré comme un client auquel il faut s'adapter et dont l'insatisfaction peut « mettre en danger » l'entreprise.

Les agents qui semblent le plus à l'aise dans « leur peau » sont ceux qui sont en contact avec le public : agents de station, contrôleurs. Ces derniers ne perçoivent pas leur rôle comme répressif mais comme devant aboutir à rendre le territoire métro vivable pour tous.

Pas très chic, pas très choc

Selon les agents, pour que le travail soit gratifiant, il faut, tel David contre Goliath, être « malin ».

La persuasion, la diplomatie doivent prendre le pas sur le contrôle et la répression dans les rapports avec les voyageurs ; l'agent doit agir en fonction du comportement prévisible du voyageur. Il faut donner de la RATP une image « intelligente », c'est-à-dire savoir parfois transiger avec le règlement (c'est le machiniste qui prend un voyageur en dehors du point d'arrêt, c'est le contrôleur qui ne verbalise pas le voyageur paraissant de bonne foi...).

Le rôle du personnel est de rendre vivable, pour l'ensemble de la clientèle, le territoire du métro et de minimiser les conflits. Les agents assurent ainsi une fonc-

tion de civilité qui les valorise dans leur travail.

Un travail gratifiant c'est également un travail qui comporte des fonctions d'aide et d'information non seulement sur le transport mais aussi sur l'environnement de la station (musées, mairies, magasins...) et même sur le réseau routier !

Quand le voyageur devient un client

En contrepartie, les agents se plaignent du manque de moyens, d'effectifs et de temps pour réaliser les objectifs commerciaux. A cela s'ajoute, selon eux, une absence de prise en compte et une connaissance des « problèmes de terrain » par la hiérarchie.

L'usure du temps entraîne des contacts différents avec la clientèle. Les mentalités évoluent : les jeunes agents n'ont pas la même vision du « commercial » que les agents entrés depuis plus longtemps dans l'entreprise.

La primauté du voyageur, qui est bien perçue par les agents comme un impératif stratégique de l'entreprise, est ressentie comme un « commerce » avec le client. La fonction commerciale doit être un métier : on ne fait pas du commercial pour se faire plaisir.

Les agents adhèrent au changement qui s'effectue dans l'entreprise, acceptent cette nouvelle politique commerciale selon laquelle le voyageur devient client.

Les agents veulent bouger, progresser. Mais, en même temps, une certaine inquiétude peut se déceler en l'absence d'un discours clair de la RATP sur son avenir.

Et si la modernité se répand dans l'entreprise, elle reste cependant gérée par un petit nombre et l'encadrement semble souvent sceptique sur la réalité du changement.

* Services RE-RM-FE-FR-ST-TC et NA.

MACHINISTES RATP : LE MEILLEUR EST DESIGNÉ



RATP-Marguerite

L'aire de manœuvre de Créteil lors du concours : le bus de droite commence son parcours alors que celui de gauche est à son point d'arrivée.

Le samedi 7 mai, la RATP sélectionnait son meilleur conducteur d'autobus. Avec le deuxième du classement, qui serait son remplaçant en cas d'empêchement, il devait représenter la Régie au challenge organisé pendant les Journées de l'UTP à La Rochelle.

Une chaleur lourde baignait l'aire de manœuvres du dépôt de Créteil alors que 43 conducteurs, représentant les 23 dépôts de la RATP, concouraient pour la désignation du meilleur machiniste de la Régie.

Mesurer la qualité du confort offert aux voyageurs par la qualité de la conduite pratiquée, tel était le but de la « consultation ». Ce confort est apprécié par le respect des horaires, par celui du confort des voyageurs debout impliquant souplesse du freinage lors des arrêts, progressivité des accélérations, des décélérations mais aussi lors des changements de direction, enfin par celui de la sécurité.

L'épreuve consistait donc à parcourir en un minimum de temps un circuit jalonné d'obstacles. Un slalom alliant, si l'on peut dire, chicanes et passages étroits.

Le classement s'est établi en combinant :

— le temps de parcours ;

— la souplesse de la conduite contrôlée par un dispositif lumineux imaginé par M. Desjardins, adjoint au chef du Centre d'instruction professionnelle, et qui ne devait pas s'allumer si la conduite était douce ;

— la sécurité, avec des pénalités en cas de déplacement ou renversement de balises.

De 13 h 10 à 18 h 30, les 43 candidats (3 manquaient à l'appel) s'élancèrent chacun à deux reprises sur le circuit, à raison d'un départ toutes les 4 minutes environ. Ils avaient été choisis parmi les machinistes receveurs formateurs ayant un nombre minimum d'accident. A noter que le féminin était, ici, singulier puisqu'une seule candidate était présente.

Le vainqueur, M. Jean Gabin du dépôt de Charlebourg, réussissait un parcours sans faute en 3 mn 21 sec., son éventuel remplaçant étant M. Coupry du dépôt de Malakoff en 3 mn 41 sec.

Lors de la remise des prix, M. Bourgoïn, Directeur du Réseau routier, en présence de M. Coussedière, chef du Service de l'Exploitation, saluait la performance de la « fine fleur » des machinistes de la Régie et souhaitait bonne chance au vainqueur pour le challenge de La Rochelle.

Jean TRICOIRE



RATP-Marguerite

Gros plan sur l'appareil de mesure des secousses, monté à bord des deux bus.



RATP-Marguerite

Le vainqueur du Challenge RATP, M. Jean Gabin, avec, à sa gauche, M. Coupry son suppléant.

Classement des 10 premiers

1. CHARLEBOURG	GABIN	3 mn 21 sec
2. Malakoff	Coupry	3 mn 41 sec
3. Point du Jour	Hoareau	3 mn 43 sec
4. Montrouge	Roublique	3 mn 57 sec
5. Lilas	Rouget	3 mn 59 sec
Asnières	Vincent	3 mn 59 sec
7. Gonesse	Acquie	4 mn 06 sec
Lebrun	Buhl	4 mn 06 sec
9. Montrouge	Schmuff	4 mn 08 sec
10. Maltournée	Manquat	4 mn 08 sec

Dernière minute

A La Rochelle, où les meilleurs conducteurs d'autobus concourent pour le « titre » national, le tiercé vainqueur s'est établi comme suit : 1. Strasbourg, 2. Valenciennes, 3. Orléans. Le meilleur machiniste de la RATP n'est arrivé que treizième sur les 18 candidats conduisant sur SC 10. Le trac a, paraît-il, fait mauvais ménage avec le savoir-faire.

SALAIRES : LA VERSION 88

Entamée le 25 février, la négociation salariale 1988 s'est achevée le 30 mars. En décembre 1987, le Premier Ministre avait indiqué qu'il n'y aurait pas « de lettre de cadrage générale pour 1988 », les entreprises publiques étant libres de conduire les négociations « en fonction de leurs spécificités ». Le Gouvernement devait néanmoins rappeler qu'il était attaché à une politique de modération salariale, fondée sur un maintien du pouvoir d'achat moyen (la hausse des prix pour 1988 étant estimée à 2,5 %).

A la Régie, la négociation a débouché sur la signature d'un accord salarial le 11 avril dernier. Il comprend des mesures générales et une dizaine de mesures catégorielles (voir encadrés). Cet accord a été signé par les syndicats *Autonome traction*, *Autonome machinistes*, *Autonome personnels techniques*, la *CFTC*, les syndicats *Indépendant exécution*, *Indépendant encadrement* et l'union syndicale *FO-ATMIC*. L'ensemble de ces organisations représentait environ 28 % des suffrages exprimés lors des dernières élections professionnelles à la RATP.

A la fin de l'année, la Direction de la Régie et les organisations signataires se retrouveront pour faire le point des conditions d'application de l'accord salarial 1988. D'éventuelles mesures complémentaires pourraient alors intervenir en fonction de la hausse réelle des prix et des résultats de l'entreprise.

Les mesures catégorielles

Une dizaine de mesures catégorielles complètent l'accord salarial 1988. Les conditions d'application font actuellement l'objet de négociations avec la direction du personnel et les directions concernées. Sans entrer dans le détail de ces mesures, sont particulièrement visés :

- les agents de la sous-filière Ax (conditions d'accès à la sous-filière, classement des agents d'exécution de la sous-filière parmi les bénéficiaires de l'allocation spéciale activité manuelle) ;
- les conducteurs du réseau ferré (aménagement de la prime pour conduite confirmée en sécurité ferroviaire) ;
- les machinistes-receveurs, formateurs au Centre d'instruction du réseau routier (aménagement des classements) ;
- les agents aux niveaux M3, M4 et C4 (augmentation du nombre d'agents classés dans ces niveaux) ;
- les agents inaptes à leur emploi statutaire (conditions de carrière) ;
- les agents des services ouvriers (ouverture des niveaux E8 et E9) ;
- les conducteurs de camions ou de véhicules de service (majoration de la prime de non-accident).



Une... Première

Première dans l'actualité sociale à la RATP.

Le 19 avril, les syndicats CFTD et CGT ont demandé officiellement la non-application de l'accord salarial 1988. Cette demande a provoqué de vives réactions de la part des syndicats signataires.

Prévue par le Code du travail, la dénonciation d'un accord salarial d'entreprise doit intervenir dans les huit jours qui suivent sa signature. En outre, les syndicats qui font cette demande doivent représenter plus de 50 % des électeurs inscrits aux dernières élections professionnelles.

En janvier dernier, lors des élections aux délégués du personnel, les syndicats CFTD et CGT ont obtenu 14 618 voix. Cela ne représente que 36,9 % des inscrits, même si cela correspond à 56,0 % des suffrages exprimés.

Les conditions légales n'étant pas remplies, la Direction générale de la RATP (voir Note Flash du 3/5/88) a fait savoir que la demande des syndicats CFTD et CGT n'était pas recevable.

Les mesures générales

- augmentation générale des salaires de 2,2 % en deux étapes égales au 1^{er} avril et au 1^{er} décembre ;
- intégration d'une partie de l'indemnité de résidence dans le calcul de la retraite. Cette intégration se fera aussi en deux étapes égales de 0,4 % au 1^{er} avril et au 1^{er} octobre ;
- revalorisation du supplément familial de traitement ;
- attribution d'une journée supplémentaire de congé pour compenser les jours fériés tombant un dimanche. Une seconde journée sera attribuée aux agents travaillant effectivement le 25 décembre 1988.

Tick'épargne

Tick'épargne : c'est le nom du plan d'épargne RATP qui sera créé le 1^{er} octobre prochain. L'accord entre la Direction de la RATP et les partenaires sociaux a été conclu fin mai. Les syndicats Autonomes, CFTC, FO et Indépendants ont signé l'accord. En revanche, les syndicats CFTD, CGC et CGT n'ont pas signé.

○ **Pour qui ?** Pour l'ensemble des agents RATP en activité et pour l'ensemble des agents retraités qui le souhaiteront.

○ **Ça marche comment ?** La gestion du plan d'épargne sera assurée par un organisme bancaire extérieur. Les versements se feront au gré de chacun. Le versement minimal sera de 250 F par an.

○ **Ça rapporte combien ?** Aux sommes versées directement par les agents ou par les retraités volontaires s'ajouteront un « plus », un abondement en jargon financier, qui sera versé par la RATP. Le « plus » sera de 25 % pour tout versement inférieur à 1000 F. Les fonds ainsi collectés (versements + abondement) seront rémunérés à un taux égal à celui du livret A des Caisses d'Épargne, majoré de 4 %. En clair, pour 1988 cela équivaudra à 8,5 %.

○ **On en profite quand ?** Les sommes versées seront bloquées durant cinq ans. Passé ce délai, les épargnants pourront récupérer leur mise. Les gains réalisés (abondement + intérêts) ne seront pas imposables.

○ **Ça va servir à quoi ?** Les sommes collectées grâce au plan d'épargne serviront à financer une partie des investissements réalisés chaque année par l'entreprise. Tick' épargne deviendra ainsi pour la RATP une source nouvelle de financement.

Dans notre prochain numéro nous reviendrons plus en détail sur Tick' épargne.





Emmanuel Duret.

Trois questions à Emmanuel Duret Secrétaire général de la RATP

Dans les entreprises publiques, la négociation salariale 88 s'est déroulée sans lettre de cadrage du Premier Ministre. Après un démarrage jugé parfois hésitant, on se retrouve aujourd'hui devant une série d'accords assez proches les uns des autres. Y aurait-il si peu de différences entre l'EDF, la SNCF et la RATP ?

Cette parenté n'a rien de vraiment surprenante. Dans une négociation salariale globale, on doit prendre en compte de multiples facteurs dont bon nombre sont extérieurs aux entreprises. Et ces facteurs sont les mêmes pour tout le monde !

Parmi ceux-ci, la situation économique générale et les hypothèses budgétaires de hausse des prix figurent au premier rang. En outre, dans la plupart des secteurs d'activités, la tendance est actuellement au maintien du pouvoir d'achat moyen des salaires. Enfin, il est difficile d'envisager des écarts trop importants entre les différentes entreprises publiques, *a fortiori* quand elles sont dans un même secteur d'activité, comme la SNCF et la RATP.

Maintenant, c'est vrai que toutes les entreprises publiques n'obtiennent pas les mêmes résultats économiques. Ce facteur est un élément de différenciation, mais celle-ci s'exprime davantage au travers des mesures catégorielles.

Au cours des discussions, les marges de négociation sont apparues très étroites. Aux mesures générales se sont alors ajoutées une dizaine de mesures catégorielles. Dans un tel cadre, pourquoi ne pas confier aux diverses directions le soin de piloter les négociations sur les mesures catégorielles ?

Je tiens d'emblée à corriger l'impression qui se dégage de votre question. Le coût des mesures générales est très nettement supérieur au coût des mesures catégorielles. Il serait donc faux de laisser croire que l'accord salarial 1988 est avant tout un accord catégoriel. Ensuite, les marges de négociation n'ont pas été aussi limitées que vous le laissez entendre. Nous sommes partis sur la base de mesures générales représentant 0,5 % de la masse salariale et nous en sommes aujourd'hui à 1 %. Enfin l'accord 88 contient deux mesures importantes (l'une en faveur des retraités, l'autre en faveur des familles) qui en font, à mes yeux, un bon accord puisqu'il va au-delà du cadre des seuls salariés en activité dans l'entreprise.

Cette voie d'association du personnel constitue un des axes majeurs de notre politique des rémunérations et, au-delà, de notre stratégie d'entreprise.

Maintenant, venons en à l'objet même de votre question. La moindre mesure catégorielle a inévitablement des effets sur la masse salariale de l'entreprise. De plus, la RATP est une entreprise à statut. En outre, la hiérarchie des rémunérations y est définie par une grille des salaires. S'il n'y avait pas d'unité dans la négociation salariale, nous nous exposerions au risque de voir remis en cause les grands équilibres budgétaires. En outre, nous nous exposerions ensuite à une avalanche de demandes de rattrapage. Enfin, la politique des salaires est un des éléments de mise en œuvre des stratégies de l'entreprise.

Le pilotage des négociations salariales est donc du ressort de la Direction générale de l'entreprise. En revanche, la préparation et la concrétisation de ces négociations est du ressort de la direction du personnel et des différentes directions concernées. D'autant que ces négociations sont pour tous (direction générale, directions, organisations syndicales) une des rares occasions d'aborder globalement les problèmes de carrières et de rémunérations. L'actualité sociale fait émerger tel ou tel problème, sans toutefois imposer d'autres priorités que celle de l'événement. L'ouverture des négociations salariales annuelles oblige chacun à hiérarchiser ces problèmes et à fixer des priorités.

Des mesures générales, mais limitées à l'année en cours, des mesures à plus long terme, mais limitées à quelques catégories, est-ce suffisant pour mettre en œuvre une politique des rémunérations ?

Un accord salarial ne représente qu'un volet d'une politique globale des rémunérations. De même, la politique contractuelle ne se limite pas à des discussions sur la valeur du point. La RATP traverse et va continuer à traverser une période de profondes mutations. Nous devons et nous devons savoir adapter nos services, modifier nos comportements, renforcer notre efficacité.

La Direction générale souhaite aller dans la voie d'une association étroite de l'ensemble des personnels aux gains de productivité lorsque ceux-ci résultent d'un effort de formation, d'une réorganisation des méthodes de travail ou d'une prise en charge d'activités supplémentaires. Par ailleurs, nous venons de lancer un « plan d'épargne RATP ». Il s'agit d'offrir aux salariés de la Régie une possibilité de participer au développement de leur entreprise. Cela pourrait se faire, par exemple, au travers des emprunts que nous lançons pour financer nos investissements. Nous voulons trouver une formule qui soit ouverte à tous, la plus souple possible et fondée exclusivement sur le volontariat. Maintenant, il existe d'autres formes d'association des personnels : primes spécifiques, refonte du système actuel des primes dans le sens « plus grande implication des agents... ».

**Propos recueillis
par Christian CHAUMEREUIL**

« N'oubliez-pas VO

LA RATP ACCUEILLE LES TOURISTES

Paris-Sésame, Carte musées et monuments, Paris-patchwork : la RATP, cet été encore, mène dans le métro une action pour mieux accueillir les touristes sur ses réseaux.

A signaler trois lignes (1, 6 et 10) qui ont réalisé des opérations originales pour les touristes et pour promouvoir la carte Paris-Sésame.

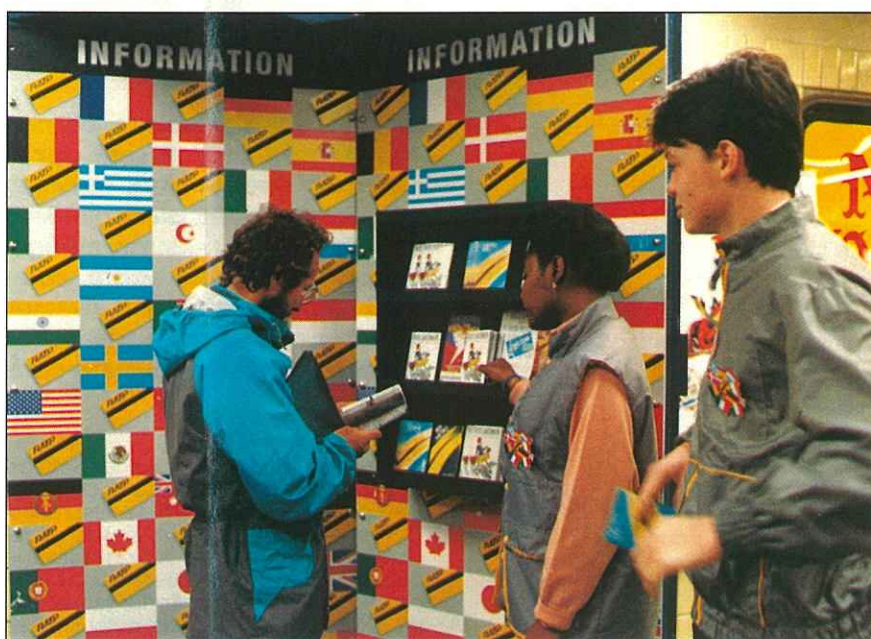
« Ne soyez pas étrangers aux touristes » : avec le retour de la période estivale, la RATP fait sien le slogan du Secrétariat d'Etat chargé du tourisme pour la saison 1988. Elle s'attache à mieux accueillir les touristes, qu'ils soient français ou étrangers, et à faciliter leurs déplacements dans la capitale et en Ile-de-France.

Une quarantaine de stations se mettent ainsi à l'heure du tourisme. En plus des bureaux d'information traditionnels décorés aux couleurs de l'opération touristes 1988, 25 stands, dans le métro et le RER sont tenus par 200 RATP Juniors.

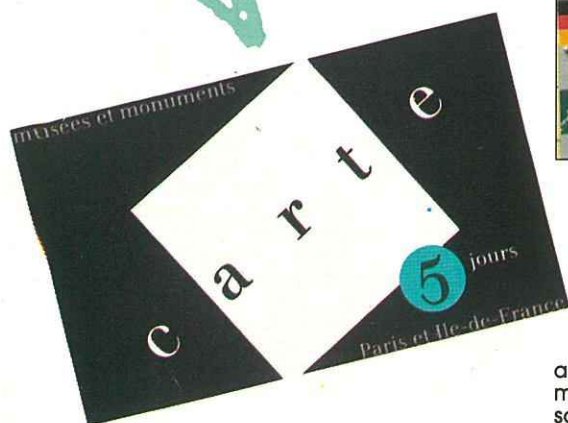
Ces derniers ont reçu à cet effet une formation spécifique (notion sur le Paris touristique, monumental et historique, desserte des lieux intéressants, rappels de connaissances en langue anglaise...).

Mais c'est sur les équipes commerciales que repose la réussite de l'opération. A elles incombe la tâche de sensibiliser les agents à l'importance d'un accueil de qualité pour les « visiteurs ».

Les touristes, plus que quiconque, ont besoin d'aide et d'informations pour bien utiliser les transports en commun. Aussi la RATP, prenant en compte cette clientèle particulière, met-elle à leur disposition un titre de transport spécifique « Paris-Sésame » et deux documents, « La Carte » (permettant l'entrée aux musées et monuments) et « Paris-Patchwork », destinés à faciliter leur séjour.



RATP-Minoli



La Carte

Une nouvelle venue cet été : la carte musée dite « La Carte ». Vendue depuis le 1^{er} juin aux points de vente de Paris-Sésame, elle a été réalisée avec l'association des musées et monuments. Elle n'est pas un nouveau titre de transport mais donne accès à plus de soixante musées et monuments de Paris et sa région : le Louvre, le Château de Vincennes, la Conciergerie, mais aussi l'Institut du Monde Arabe, les Catacombes ou le Musée Picasso. Valable pour 1, 3 ou 5 jours au prix de 50, 100 et 150 F.

S CARTES DE VISITE »



Paris-Sésame

Paris-Sésame est un véritable laissez-passer pour visiter Paris et une partie de l'Ile-de-France. Pendant 2, 4 ou 7 jours (au tarif de 57, 85 et 141 F), ce titre permet de circuler en 1^{re} classe sur l'ensemble des réseaux RATP (métro, bus, RER lignes A et B au sud de Gare du Nord). Avec, cette année, de nouveaux avantages : des tarifs réduits pour divers lieux touristiques de la capitale.



TROIS LIGNES TOURISTIQUES

En plus de l'action d'accueil des touristes menée sur l'ensemble du métro, certaines lignes ont pris l'initiative d'opérations originales.

C'est le cas sur la ligne 6 où un bureau d'information est installé, pour l'été, à la station Bir-Hakeim. Des agents, ayant des notions de langues étrangères, accueillent tout au long de la journée les visiteurs très nombreux à fréquenter cette station proche de la Tour Eiffel.

Sur la 10, les agents, non contents d'accueillir et d'informer les touristes, ont décidé d'aller à leur rencontre. Les équipes commerciales ont en effet répertorié les hôtels situés le long de la ligne et attirant une importante clientèle touristique. Chacun des établissements a reçu la visite d'un agent proposant divers documents destinés à aider les touristes lors de leurs déplacements pendant leur séjour. « Quel titre utiliser ? Quel trajet suivre ? Quel bus ou quelle ligne emprunter ? » sont autant de questions régulièrement posées aux hôteliers. Aussi ont-ils, pour la plupart, très bien réagi à la démarche originale de la ligne 10. Et depuis mars, déjà des résultats puisque les ventes Paris-Sésame ont progressé.*

Promouvoir la carte Paris-Sésame auprès de la clientèle touristique française ou étrangère est certes essentiel. Mais pourquoi ne pas réaliser aussi une action vis-à-vis des Parisiens ? Ils reçoivent famille ou amis et constituent, de ce fait, un relais d'information non négligeable ! (Une enquête réalisée de juin à août 1987 démontre que 25 % des touristes connaissent un titre de transport par le biais d'amis ou famille habitant l'Ile-de-France).

C'est pourquoi, du 3 au 6 mai, un jeu concours devait être organisé par l'équipe commerciale de la ligne 1 portant sur l'histoire de la ligne et le titre Paris-Sésame. Une rame devait circuler en service normal racontant, à l'aide d'affiches et photos, l'histoire de la ligne 1, l'évolution de son matériel et... assurer la promotion de Paris-Sésame. Des agents de la ligne 1 à la disposition des voyageurs en stations et à bord de la rame devaient répondre à leurs questions : autant d'occasions de dialogues et d'échanges entre les agents et les voyageurs. Mais à la suite des réactions de deux syndicats de conducteurs, l'opération a été annulée.

* A la suite d'une démarche semblable engagée l'été dernier, les chiffres des ventes Paris-Sésame avaient progressé en 1987 (par rapport à 1986) de 60 % en juin, 43 % en juillet, 7,3 % en août et 19 % en septembre.

Attaché commercial

(M) 6 RATP

Attaché commercial

(M) 10 RATP

Attaché commercial

(M) 1 RATP

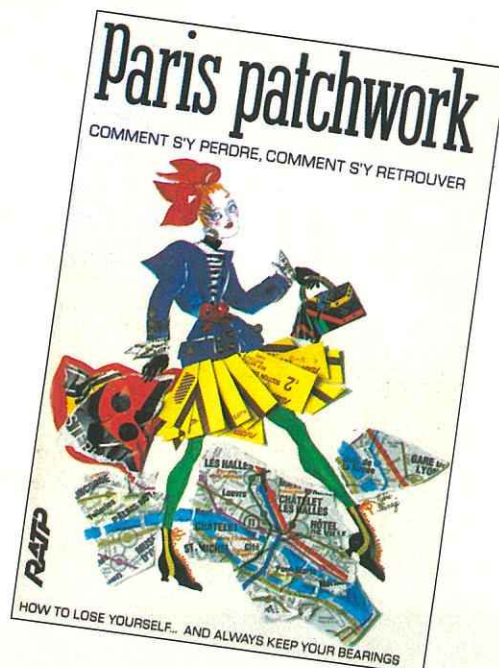
Paris-patchwork

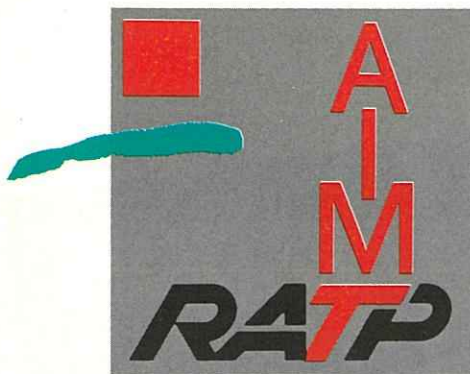
Comment se perdre dans Paris ? Comment s'y retrouver ? Paris-patchwork regroupe diverses informations susceptibles d'aider ou de dépanner les touristes : titres de transport, plans des réseaux, services intéressant cette clientèle tels Orly bus et Noctambus, « bonnes adresses » et six itinéraires pour découvrir Paris en bus, métro ou à pied.

Comme « La Carte », Paris-patchwork répond entièrement au souci de la RATP d'assurer une meilleure qualité de service à cette clientèle spécifique que représentent les touristes.

Affichage publicitaire sur ces « trois produits » de l'été 88 et diffusion sur TUBE d'un film « Paris-Sésame » relateront cette nouvelle action menée en faveur des touristes : pour un métro plus accueillant et répondant mieux aux attentes de ses visiteurs provinciaux ou étrangers.

Simone FEIGNIER





LE TEMPS DE LA REFLEXION

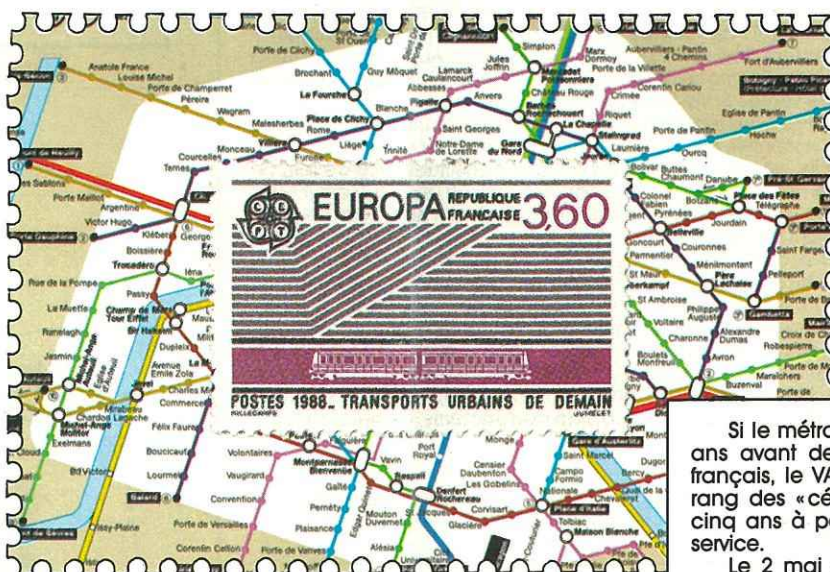
ENQUETE

réalisée par Christian Chaumereuil

Mai 1983. Lille fête l'ouverture de sa première ligne de métro. Automatisation se résume alors aux trois lettres : V - A - L.

Octobre 1984. *Entre Les Lignes* titre : « Automatiser, pourquoi faire ? ». Au terme de l'enquête, pas de réponses toutes faites, mais un coup phare sur les enjeux de la démarche « Choix sur le rôle des hommes, choix sur la qualité du service à assurer, choix sur les moyens à engager... L'automatisation, ce n'est ni une panacée, ni une fin en soi, ni encore moins une position philosophique ».

Été 1988. A Paris, automatisation s'écrit : A - I - M - T. Un sigle mystérieux dont l'évocation suffit à provoquer de multiples questions. Alors, l'AIMT : un nouveau projet technologique doublé d'un projet de restructuration ? Non. Plutôt une recherche, une démarche, une expérimentation pour tenter de cerner les principaux éléments conditionnant les « choix » en matière d'automatisation du métro parisien.



Si le métro de Paris a attendu 86 ans avant de figurer sur un timbre français, le VAL vient d'être hissé au rang des « célébrités philatéliques », cinq ans à peine après sa mise en service.

Le 2 mai dernier, les Postes ont émis un timbre consacré aux transports urbains de demain. Voici quelques extraits du texte de présentation communiqué par les PTT à l'occasion de cette émission.

« Concevoir des moyens de transports où les conditions de confort, de vitesse et de sécurité soient réunies est une nécessité vitale un peu partout dans le monde. La France figure en bonne place dans cette recherche. Le choix de la représentation du VAL, fabriqué par la société Matra, symbolise ce thème majeur. Le dessinateur, par le jeu des lignes obliques et horizontales, a suggéré l'idée de vitesse : en quelque sorte un logotype du métro vu à l'heure électronique. »

AIMT : automatisation intégrale du mouvement des trains.
C'est en 1966, à Pittsburg, que fut mis en service le premier transport urbain automatique. Le *Skybus* était une sorte de petit autobus d'une douzaine de places, roulant sur une piste en béton de quelques centaines de mètres.

Il faut attendre l'inauguration du VAL de Lille, en 1983, pour que les transports automatiques cessent d'être considérés comme des « joujoux futuristes ». Aujourd'hui, Toulouse, Strasbourg et Bordeaux doivent s'équiper du système VAL. A Lyon, une ligne de métro automatique est en construction (projet Maggaly : voir *ELL* n° 100, p. 12). Dans le monde, plusieurs autres lignes automatiques sont en service (métro de Kobé ou d'Osaka au Japon, métro de Vancouver au Canada, voir *ELL* n° 95, p. 13) ou en projet. A Paris enfin, un VAL reliera dans trois ans Antony et Orly (voir *ELL* n° 109, p. 4 à 7). En outre, une ligne de métro automatique (projet Météor) pourrait venir décharger le tronçon central de la ligne A du RER (voir *ELL* n° 108, p. 20 et 21).

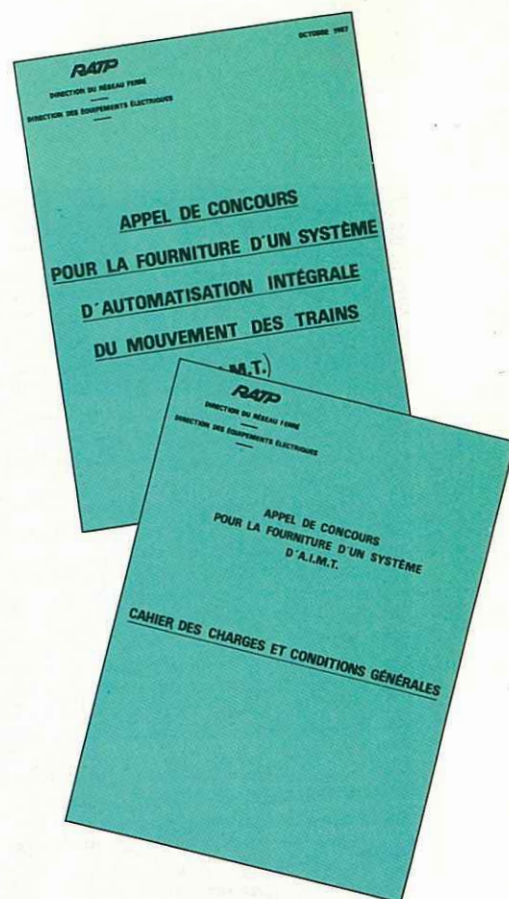
Dans les pays industrialisés, la tendance est aujourd'hui à l'implantation de systèmes automatiques dès qu'il s'agit de créer de nouvelles lignes de métro ou de métro léger. Cette évolution a une triple origine :

- la différence de coûts d'investissement entre les systèmes traditionnels et les systèmes automatiques se comble peu à peu ;

- l'automatisation permet une réduction des dépenses d'exploitation. L'économie la plus évidente résulte de l'absence de certaines catégories de personnels (personnels de conduite, personnels de manœuvre ou de terminus, par exemple). Mais d'autres économies sont attendues d'une organisation différente de la maintenance (la frontière installations fixes/installations embarquées n'a plus la même rigidité ; de même pour le matériel roulant, le partage interventions en ligne/interventions en atelier est à revoir) ;

- enfin, l'automatisation permet d'offrir une meilleure qualité de service (fréquences plus élevées aux heures creuses, en soirée...). Elle aura une plus grande souplesse d'exploitation, d'où une adaptation quasiment « en temps réel » de l'offre à la demande. Cette adaptation se fait « en direct » depuis le PCC*. Celui-ci tient alors un double rôle : *technique* (suivi du mouvement des trains), *commercial* (gestion du trafic en fonction de la demande).

Si métro neuf égale désormais métro automatique, quel sera l'avenir des métros existants ? Hormis quelques expériences très ponctuelles (et d'ailleurs sans suites) comme sur le métro de Hambourg, aucun réseau traditionnel n'envisage à court terme de passer à une exploitation intégralement automatique. Il n'en demeure pas moins que l'automatisme intégral est au cœur des recherches dans de nombreux réseaux.



UNE BONNE VOIE

Quand on parle AIMT, on a souvent tendance à oublier la voie. Et pourtant, la qualité d'une exploitation AIMT dépendra pour une large part de la qualité de la voie. C'est comme sur la route : de bons amortisseurs c'est bien, un bon bitume c'est mieux !

Chaque année, le Service de la voie (NV) traite 2900 dépêches d'incident, dont plus de 900 impliquent une intervention immédiate des agents du service. En AIMT, pas question d'envoyer des gens sur la voie avec des trains en circulation. Pourtant en cas de ruptures de rail, de rails gras ou d'aiguilles « collées » (aiguillages impossibles à manœuvrer), on a peu de chance de pouvoir continuer à exploiter dans des conditions acceptables.

Pour tenter de limiter ces incidents, la mise au point de véhicules d'auscultation est indispensable. En outre, sur les voies fer, la mise en place de l'AIMT devrait être précédée d'un renouvellement intégral de la voie et du ballast au moyen des techniques mécanisées aujourd'hui à l'œuvre sur la ligne 12.



Cornell

Portes palières du VAL à Lille.

MF 88 ET MP 89

Au cours des prochaines années, la RATP procédera au renouvellement des deux plus anciennes séries de matériels roulants encore en exploitation. Il s'agit des MA (« Matériels Articulés ») de la ligne 10, qui datent de 1951, et des MP 55 (« Matériels Pneus ») de la ligne 11 qui datent, eux, de 1955.

Le marché du MF 88 (renouvellement du MA) sera passé officiellement dans le courant de l'automne. Il concerne une dizaine de rames. Les caisses et les organes de roulement seront dérivés des recherches en cours sur « métro boa » (voir ELL n° 110). Au début de l'année prochaine, les caractéristiques du futur MP 89 (renouvellement du MP 55) seront fixées. La commande devrait porter sur une vingtaine de rames.

Les parties électriques, électroniques et électromécaniques des nouveaux trains auront en partie une « architecture AIMT » (organisation des liaisons sol/train, possibilités de « reconfiguration » automatique de certains circuits en cas d'avarie...). Le matériel qui ira sur la ligne expérimentale AIMT sera dépourvu de cabine de conduite. Deux pupitres de secours seront néanmoins implantés aux extrémités de chaque rame. Ils permettront la reprise en conduite manuelle en cas d'avarie grave.

Qui du MF 88 ou du MP 89 sera le premier métro parisien sans conducteur ? Réponse à l'automne...

Il y a environ quatre ou cinq ans que les réflexions sur l'automatisation du métro ont démarré à la RATP. Et encore, le mot « réflexion » n'est pas vraiment bon. A la faveur de recherches prospectives comme *Métro 2000* ou *Réseau 2000*, l'objectif était alors de brosser à grands traits des scénarios possibles d'évolution du réseau parisien au cours des prochaines décennies.

Les premières études détaillées sur le « comment » d'une automatisation datent de 1986. C'est à cette époque qu'apparaît le sigle AIMT. Dans le même temps, plusieurs missions de coopération technique de la Régie participent à la mise au point du projet Maggaly à Lyon. Au fil des mois, les conditions générales « d'une automatisation fonctionnelle sur une ligne de métro à grand gabarit » ne tardent pas à se préciser.

Première condition : l'automatisation d'une ligne de métro forme un tout. Si l'on se contente d'ajouter aux équipements en place un contrôle de vitesse, des liaisons sol/train supplémentaires, un pilote automatique plus sophistiqué, etc., on a toute les chances d'aboutir à un « monstre technologique » en panne un jour sur deux !

Deuxième condition : l'automatisation d'une ligne existante impose un renouvellement quasi total du matériel roulant et des installations fixes en ligne, en terminus et au PCC. Même si techniquement l'automatisation forme un tout, économiquement il convient d'être prudent, surtout si cela conduit à anticiper le renouvellement de nombreux équipements. Financièrement, le renouvellement du matériel roulant représente l'opération la plus lourde. On a donc intérêt à caler le programme d'automatisation sur le calendrier de renouvellement des trains. Pour les autres équipements, c'est souvent au coup par coup qu'il faudra alors apprécier l'opportunité d'anticiper tel ou tel renouvellement.

SUIVEZ LE GUIDE

L'automatisation, c'est aussi un problème de transmissions.

Pour qu'un train autonome circule de façon fiable et sécuritaire, il faut lui transmettre de multiples informations. Le système classique (tapis PA* fixe sur la voie et capteurs mobiles sous les trains) n'est pas totalement satisfaisant. Parmi les autres systèmes actuellement à l'essai, le plus prometteur serait un « guide d'ondes » rayonnant placé entre les rails, comme l'actuel tapis PA.

Ce guide d'ondes ressemble un peu à une échelle dont les barreaux seraient soit droits, soit penchés. Au passage, le train repère la position de chaque barreau (voir croquis ci-dessous). Il lit ainsi des informations dans la voie, un peu comme la tête de lecture d'un magnétophone lit la bande magnétique contenant l'enregistrement.

Outre les données nécessaires au pilotage des trains, le guide pourrait servir à transmettre une liaison vidéo sol/train et plusieurs liaisons phoniques (pour les échanges entre les voyageurs et le PCC ou pour les annonces à bord des trains).

Les premiers essais de ce guide d'ondes devraient bientôt commencer.

* Pilotage Automatique.

Position des « barreaux » du guide d'ondes placé dans la voie



Signaux captés à bord du train

Sens de circulation des trains



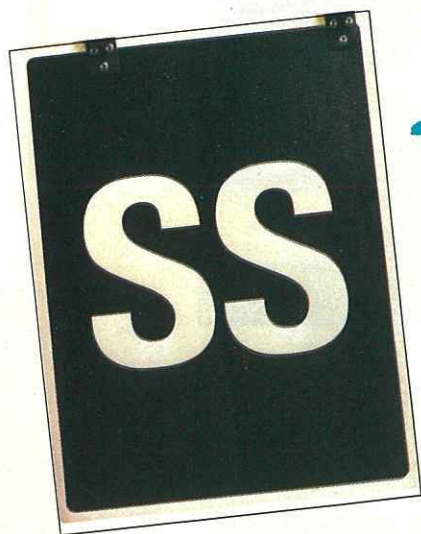


Troisième condition : l'automatisation de l'exploitation impose aussi une transformation radicale des méthodes d'intervention sur les équipements et sur le matériel roulant. Pas question, par exemple, de laisser une interstation en « commande manuelle » entre deux nuits de chantier ! En cas d'incident d'exploitation de caractère mineur, des procédures de télédépannage depuis le PCC sont envisageables. Mais si l'incident s'avère plus sérieux, il faut faire appel à des équipes mobiles d'intervention. L'organisation et les délais d'intervention de ces équipes deviennent alors un élément important de la qualité d'ensemble du service offert au voyageur.

Pendant un an, les spécialistes de FC, de FE, de FR et de TT élaborent le « cahier des charges » d'une ligne de métro automatique à Paris. Quelle exploitation désire-t-on ? Quelle disponibilité des équipements et quel degré de sécurité souhaite-t-on ? Quelle compatibilité doit-il y avoir entre une ligne automatique et le reste du réseau (passage des trains de travaux, transferts de matériels) ?

Ici, pas question de parler « technique à utiliser », mais seulement « fonctions à remplir ». C'est la même chose quand vous envisagez de refaire votre salle d'eau ou votre installation de chauffage. Vous dites d'abord ce que vous souhaitez. Ensuite l'installateur vous fait des propositions techniques et financières. Seule différence : on peut se passer de douche pendant une semaine ou changer de chaudière durant l'été. En revanche, difficile de fermer pendant des mois une ligne de métro pour « travaux d'automatisation ».

En octobre 1987, le cahier des charges de l'AIMT est prêt. Un concours d'idées est alors lancé auprès des industriels. Celui-ci vise aussi bien l'aspect technique que l'aspect organisation de l'exploitation et de la maintenance. Pour donner un fondement concret à ces réflexions, la Régie demande aux industriels d'étudier l'automatisation d'une ligne expérimentale. Le choix se porte sur la ligne 7bis.



Les méthodes d'intervention et maintenance sont à repenser totalement sur une ligne en AIMT.



L'OPTION PORTES PALIÈRES

Une ligne AIMT doit être une ligne étanche.

Non, l'automatisation n'a pas de conséquences sur les infiltrations. « Étanche », c'est le mot souvent employé pour dire que l'infrastructure d'une ligne automatique doit être isolée du public. Personne (voyageur, agent d'entretien...) ne doit pouvoir accéder aux voies sans que le PCC soit prévenu et l'exploitation suspendue.

A Lille, des portes palières ont été installées en bordure des quais. A l'image des portes d'ascenseur, ces portes palières s'ouvrent lorsque le train est en station et elles se referment avant son départ. Les pannes s'avèrent très rares et la disponibilité du système, après cinq ans de fonctionnement, frise les 100 %.

A Lyon, un système sophistiqué de protection (surveillance vidéo, radar à l'avant des rames, détecteurs de chute sur la voie...) garantira Maggaly contre les intrus. Mais il est vrai qu'à Lyon on n'enregistre guère plus de 4 ou 5 incidents par an pour « personnes sur les voies ». A Paris, on compte au moins 2 ou 3 incidents par jour !

De ce point de vue, les portes palières offrent une protection totale. C'est pourquoi l'option AIMT-portes palières a été *a priori* retenue. Mais l'installation des portes palières s'avère particulièrement onéreuse lorsqu'il faut effectuer les travaux sur une ligne déjà en exploitation. Les premières estimations faites dans le cadre de l'AIMT avoisinent 1,5 million de F par station. Ce qui est beaucoup trop cher ! En outre, les coûts d'installation doubleraient lorsque les quais des stations sont en courbe.

Pour l'instant, des études sont en cours pour tenter de faire baisser ces coûts. Par ailleurs, une expérimentation en vraie grandeur pourrait être réalisée sur un des quais de la station Place des Fêtes.

Si, en définitive, l'option « portes palières » est retenue, cela aura des conséquences importantes sur l'architecture générale des futures rames de métro. Tous les trains devront avoir le même « diagramme de portes » (3 ou 4 portes par voiture, espacement des portes identique...) et une précision d'arrêt plus grande (20 cm en AIMT contre 50 cm aujourd'hui avec le pilotage automatique). Faute de quoi, les portes des trains et les portes palières risqueraient de ne plus se retrouver en face !

LA LIGNE EXPERIMENTALE

Avant d'arrêter définitivement ses choix techniques, économiques, sociaux et commerciaux, la Régie procédera à une expérimentation en vraie grandeur de l'AIMT sur une petite ligne de métro.

Le choix initial s'est porté sur la ligne 7bis. C'est d'ailleurs l'hypothèse « 7bis » qui a été retenue dans le concours d'idées lancé auprès des industriels. Par la suite, divers arguments sont venus plaider en faveur d'une hypothèse « AIMT-ligne 11 » : matériel roulant à renouveler, trafic et conditions d'exploitation plus caractéristiques du reste du réseau, innovation technologique moins risquée avec un matériel à roulement « pneu »... En outre, les résultats du concours d'idées ont montré que les délais de conversion à l'AIMT de la ligne 7bis seraient beaucoup plus longs que prévu.

Le choix définitif « 7bis/11 » n'interviendra qu'à l'automne. Le démarrage d'une expérimentation en vraie grandeur « des processus d'automatisation d'une ligne de métro classique » devrait intervenir d'ici 4 ou 5 ans. Les résultats de cette expérimentation devraient également faciliter la mise au point du projet Météor (ligne de métro automatique rapide est/ouest conçue pour décharger le tronçon central de la ligne A). C'est en partie pourquoi l'hypothèse « ligne 11 » tient actuellement la corde. D'ici le démarrage de l'expérimentation, la Voie des Fêtes (entre la station Porte des Lilas et la station Pré-Saint-Gervais) sera utilisée comme base d'essai. Curieux clin d'œil de l'histoire, puisque c'est là que furent expérimentés, au début des années 50, le métro sur pneu et le pilotage automatique.



Comell

Poste de commande centralisée du VAL à Lille.

Le concours s'est terminé le 15 février. Deux groupements industriels ont répondu : l'un piloté par *Alsthom*, l'autre par *Matra*. Le dépouillement des dossiers (plus de 1600 pages !) s'est achevé courant mai. Il a été réalisé conjointement par la direction F et par la direction T. Mi-avril, une première présentation du dossier AIMT a été faite aux organisations syndicales du réseau ferré.

Les diverses solutions proposées sont également décortiquées au sein de deux groupes de travail inter-directions (F, T, N, P et C). Le premier est chargé d'étudier les problèmes techniques et fonctionnels de l'AIMT. Le second se penche sur les problèmes de personnel. L'objectif est d'arriver à préparer pour le printemps 1989 le marché qui servira à lancer l'étude d'une première expérimentation de l'AIMT sur le réseau parisien. Concrètement, celle-ci ne devrait guère intervenir avant 1992-1993. La préparation de ce marché devrait également permettre de préciser certains éléments techniques des futurs matériels roulants (MF 88 et MP 89).

Les douze prochains mois devraient donc être importants pour l'avenir de l'AIMT. Un certain nombre de choix essentiels commenceront à se dessiner. L'expérimentation permettra ensuite de les préciser et de les tester « en vraie grandeur ». Des adaptations seront alors possibles avant de figer les choix définitifs qui guideront l'automatisation du réseau. Celle-ci pourrait débuter à l'horizon 1995-2000 sur les lignes 1 et 4 dont le matériel arrivera en « bout de course ». (Le MP 59 frisera alors les 40 ans). Si tout va bien (!), l'AIMT pourrait s'achever vers 2020-2025.

Pour l'instant, la Régie n'a fait qu'un choix : celui de la qualité de service offerte aux clients du métro. Mais être toujours « dans la course » en 2020 face à l'automobile, cela ne peut quand même pas se faire à n'importe quel prix. Alors la Régie s'est fixé une contrainte : financière. Le passage de l'exploitation classique à l'AIMT doit entraîner une réduction des coûts de fonctionnement, les dépenses supplémentaires imposées par les éventuelles anticipations de renouvellement de certains équipements devant même être prises en compte dans le calcul du bilan financier final. Un choix qui prend déjà des allures de défi ! Autant dire que nous ne sommes pas à la veille de refermer le dossier AIMT.

* Poste de commande centralisée.

L'AVIS DE LA LIGNE

Nouveau système d'information des voyageurs, Infostop a été expérimenté, d'avril à décembre 1987, à deux points d'arrêt du « 58 » (ELL 108, janvier 88).

Après le sondage réalisé auprès des voyageurs (ELL 111, avril 88), Entre Les Lignes présente aujourd'hui les résultats d'une enquête menée auprès du personnel d'exploitation, les contrôleurs et machinistes du « 58 ».

Les machinistes hors-jeu

Infostop a fait une entrée très discrète auprès des machinistes. Si quelques faits insolites (prise de temps de régulation, installation d'appareils à bord des voitures puis aux deux arrêts) n'avaient éveillé leur curiosité : « on s'est dit, ça y est, il y a quelque chose qui se prépare », Infostop serait peut-être passé inaperçu pour eux ?

N'ayant pas été informés de la nature réelle de l'expérience Infostop, les machinistes n'ont pu comprendre l'objectif du système : « au début je croyais que c'était pour nous, je ne savais pas que c'était pour les voyageurs ! », « ils auraient pu nous mettre au courant... le client, des fois, il en sait plus que nous... ».

Conséquence, les machinistes se sont peu à peu forgé une image négative d'Infostop. Le « bouche à oreille » aidant, ce système a été perçu comme une surveillance du travail des machinistes par les contrôleurs : « on est filqués, maintenant ». D'où quelques frictions entre les contrôleurs de terminus (chargés d'assurer la régulation de la ligne) et les machinistes.

Puis, au fil des mois, avec le temps et l'expérience, les machinistes ont appris à connaître Infostop mais ils restent cependant méfiants quant à son objectif interne : « on ne sait pas... il se peut que la Régie s'en serve pour régulariser le réseau. On nous a dit qu'il y avait une mémoire sur l'ordinateur qui garde tout ce qui se passe sur la ligne ».

Connaissant mieux désormais Infostop, les machinistes paraissent l'apprécier. Ils remarquent que les voyageurs attendent patiemment l'arrivée du bus annoncé. Le trafic, selon eux, aurait même augmenté, surtout entre 7 h et 9 h 30 : « le voyageur, informé du temps d'attente, se lasse moins vite, ça le décide à rester ».

Cependant, les voyageurs ne modifient pas leur comportement et « prennent toujours le premier bus d'assaut ; ils montent comme un seul homme... ».

Les machinistes souhaiteraient une information supplémentaire sur le taux de remplissage des voitures et insistent sur le choix des arrêts d'implantation des bornes. « Il faudrait les installer aux arrêts desservant plusieurs lignes : le voyageur pourrait ainsi emprunter éventuellement une autre ligne ».

A ces améliorations s'ajoute une revendication sur l'information si le système était étendu à toute la ligne : « il faudrait distribuer des brochures ou organiser des réunions... sans cela nous sommes obligés de comprendre le système par nous-mêmes... sans saisir obligatoirement l'objectif réel de l'appareil ! ».

Contrôleurs : une meilleure régularité

Contrairement aux machinistes, une formation d'une demi-journée à la pratique du système a été assurée aux contrôleurs de terminus. Malgré cela Infostop n'échappe pas aux critiques : outil d'information des voyageurs (et non de régulation de l'exploitation), son inadaptation au fonctionnement de la ligne lui est reprochée par les contrôleurs.

Avec le temps, cette attitude critique a fait place, aujourd'hui, à un certain désintérêt : « nous, à l'exploitation, avant de penser à Infostop, on pense à l'exploitation de la ligne en priorité ».

Malgré cela, Infostop est apprécié pour sa facilité d'utilisation en terminus : mais le système demande un travail supplémentaire aux contrôleurs qui doivent veiller à la bonne marche de l'appareil, à l'envoi correct des messages...

Cependant, sa contribution à la régularité de la ligne est très appréciée. Les contrôleurs souhaiteraient même son extension à l'ensemble de la ligne : « on pourrait avoir une meilleure régularité si on voyait la position des bus sur toute la ligne... », ou tout au moins l'installation de relais au terminus, de façon à pouvoir programmer directement les modifications apportées à tel ou tel service.

A la condition d'être généralisé à l'ensemble de la ligne, Infostop apporterait aux contrôleurs une aide réelle et efficace à l'exploitation.

Car, pour l'instant, le secteur couvert par Infostop « n'est qu'un échantillon qui ne reflète pas la situation de la ligne ».

Simone FEIGNIER



LE METRO SUR LA BONNE

Le 4 janvier, le plus important chantier de renouvellement de voies ballastées du métro a débuté. Important à double titre : la longueur à traiter — 200 km — et la durée des travaux (on parle de vingt ans). Ce chantier est également original car il met en œuvre pour la première fois un renouvellement mécanisé qui fait appel aux techniques les plus modernes en la matière.

La voie : une « base » essentielle et fragile

La voie est un ensemble de dispositifs qui permettent de supporter et de guider le matériel roulant :

- les rails (52 kg/m), qui sont en contact direct avec les roues des véhicules,
- les traverses, autrefois en chêne et aujourd'hui en azobé, qui supportent les rails,
- le ballast, constitué de pierres cassées à arêtes vives, qui a pour rôle de maintenir la voie et de répartir sur le fond du tunnel (radier) les efforts et les charges transmis par les trains.

Au métro (sur les lignes «fer»), il faut ajouter à cet ensemble le rail de courant (ou rail traction) qui assure l'alimentation des trains en énergie.

La voie supporte des efforts importants du fait de la circulation des trains : poids du matériel, efforts longitudinaux dus à l'accélération et à la décélération, efforts transversaux consécutifs aux réactions du matériel roulant et à la force centrifuge dans les courbes.

Conséquences inévitables de toutes ces «agressions» : les divers composants s'usent et se détériorent, la voie se fatigue, se déforme.

Ainsi les rails s'usent-ils en premier, différemment selon les endroits (les courbes sont les plus «fragiles») et dans des proportions variables. Ils sont donc soit meulés pour leur restituer une certaine forme originelle, soit changés périodiquement (environ 600 tonnes par an pour le métro).

Les tirefonds souffrent également, prennent du jeu et doivent être changés.

Les traverses se détériorent au niveau des fixations mais aussi dans leur consistance même, agressées par des agents extérieurs comme l'eau ou les graisses. Elles sont également remplacées au coup par coup.

Le ballast enfin vieillit lui aussi, perd ses qualités de maintien et d'élasticité, s'affaisse et la voie tout entière avec lui. Périodiquement, des travaux dits «de fonçage» sont réalisés ponctuellement, consistant à remplacer du ballast à la main ; mais le rendement est faible (moins d'un mètre par homme et par nuit).

Par ailleurs, les drains situés sur le radier

et destinés à récolter les eaux d'infiltrations se détériorent également et contribuent à la déstabilisation de l'ensemble.

Ces défauts, avant d'être corrigés, ont des répercussions inévitables sur la circulation des trains : d'une part, ceux-ci tangent et roulent comme des bateaux, d'où un moindre confort pour les voyageurs et, d'autre part, des ralentissements s'imposent parfois, pénalisant ainsi les temps de trajet et, par ricochet, la capacité de transport d'une ligne.

Le renouvellement mécanisé

Comme le précise M. Plou, chef de la division «Travaux» au Service de la Voie : «le matériel roulant moderne agresse davantage la voie que les trains anciens mais supporte beaucoup moins les défauts occasionnés». L'entretien doit donc être renforcé, ce qui entraîne des dépenses supplémentaires.

PLANNING PREVISIONNEL (cas type du tunnel à 2 voies)



Le RVB se déroule selon les
— La zone du chantier est à
provisoire ;
— le service « voyageurs » et
de remplacement gratuit par
— les six trains de travaux se
Tracteurs à Marche Autonome
— le courant de traction est
Le chantier, en lui-même, se
ci-joint.



RATP-Thibaut

La nouvelle dresseuse-niveleuse qui assure le bourrage mécanique lourd de la voie renouvelée à Saint-Fargeau (ligne 3 bis).

Dès la fin des années 70, on pense qu'il faut absolument faire quelque chose qui soit à la fois efficace et durable pour la bonne tenue des voies du métro et ceci pour un coût d'entretien réduit de moitié. C'est ainsi que parmi diverses solutions, la voie future choisie pour le métro est une voie sur ballast posée selon une technologie moderne. En septembre 1981, un concours est lancé auprès de 8 entreprises pour la définition d'une méthode de pose, d'un matériel spécifique, d'un rendement par nuit et d'un prix de revient au mètre. Une commission à laquelle participent des techniciens de la SNCF, experts en pose de voies mécanisées, choisit, en décembre 1982, l'entreprise Drouard Frères comme lauréate. Le marché relatif à la construction du matériel spécifique et à la réalisation des essais n'est signé qu'en juillet 1985 après résolution de difficultés juridiques.

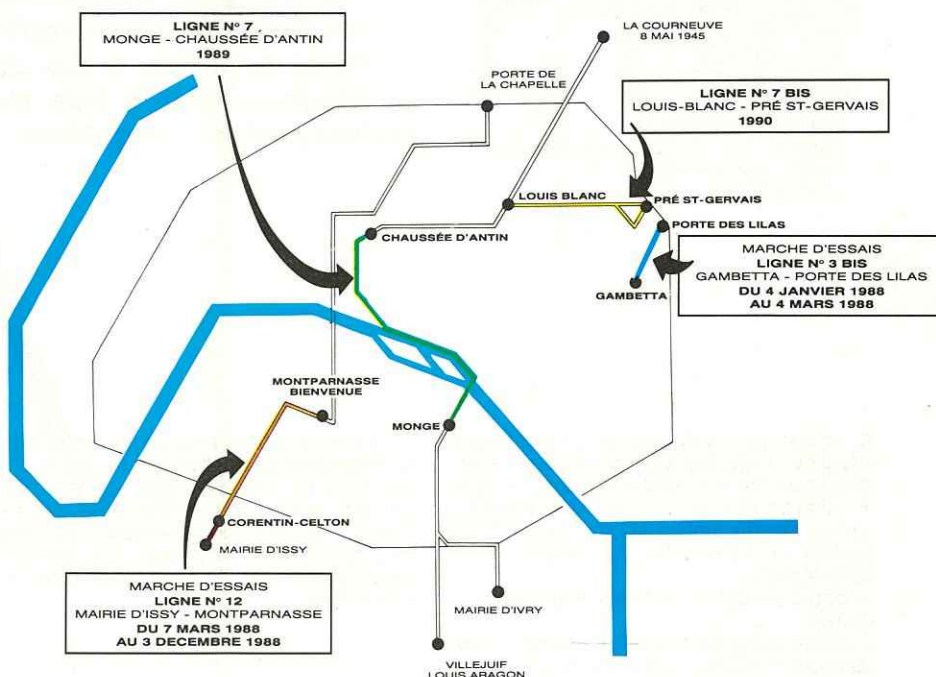
Le nouveau matériel construit débute ses essais à Boissy en octobre 1987. Il s'agit, pour les techniciens, de mettre au point la nouvelle dégarnisseuse et ses divers composants comme le tapis transporteur de drague ou le pivotant, mais aussi la bourreuse mécanique lourde.

Pour la mise au point de la méthode d'exécution, le Service de la Voie réalise des essais en site sur le raccord à deux voies entre les lignes 7 et 10 à Monge. La plupart des difficultés étant aplanies, le marché d'essai du RVB de la ligne 3 bis peut alors commencer le 4 janvier; l'opération se termine le 4 mars et un second marché d'essai peut débuter. C'est la partie sud de la ligne 12 qui est choisie en raison du mauvais état du système de drainage entraînant des désordres relativement importants dans la stabilité de la voie.

Le chantier de la ligne 12 durera jusqu'au 3 décembre de cette année. Pour 1989, il a été décidé de traiter la partie centrale de la ligne 7 entre Monge et Chaussée d'Antin. Au-delà, le choix pour 1990 de la 7 bis n'est pas encore entériné.

Jean TRICOIRE

* Il ne sera question ici que de la voie sur ballast autorisant la circulation des trains «fer».



RATP-Marguerite

Vue partielle de la dégarnisseuse au niveau de la drague à godets dont on effectue la mise en place lors d'une présentation.

Conditions générales suivantes :
 prise en compte de deux communications de service
 interrompu à partir de 21 heures et un transport
 autobus est mis en place ;
 machines minées sur place et déplacées sur le site par
 (MA) ;
 établi à 4 h 30.
 route selon les phases décrites dans le tableau

LA REGIE AU FEMININ PLURIELLES (3)



Troisième et dernier volet de notre enquête sur une conjugaison de la « Régie au féminin plurielles » : la place prise par les femmes dans la vie associative et syndicale. Comme dans la plupart des services contactés au cours de nos recherches, des statistiques spécifiques n'existaient pas.

Merci d'avoir fait ce calcul.

Nous avons cherché trois choses : combien, pourquoi et, surtout, y retrouve-t-on l'expression d'un vécu particulier de l'entreprise, perçu au cours des différentes rencontres ?

Si les résultats dérangent quelques certitudes, on nous dira :

« Votre enquête n'est pas scientifique ! »... C'est vrai.

« La réalité est plus compliquée que cela »...

Merci de justifier le titre de cette enquête qui n'est qu'une contribution visant à faire prendre conscience de quelques réalités parfois... singulières.

Nous avons demandé à l'ensemble des organisations syndicales de répondre à quatre questions. A une exception près* toutes ont répondu, soit au niveau global, soit au niveau d'un secteur de l'entreprise. Les quatre questions étaient :

- pourcentage de femmes parmi les syndiqués,
- pourcentage de femmes assurant des responsabilités dans le — ou au nom du — syndicat,
- mesures qui ont le plus changé le travail des femmes depuis dix ans,
- mesures qui correspondraient le plus à leur attente.

Plus syndiquées

Bien sûr, nous n'avons pu vérifier les chiffres. Cependant, nous avons informé les syndicats qu'ils seraient donnés sous forme de « fourchettes » et non attribués à telle ou telle organisation. Ainsi nul n'avait intérêt à « (dé)gonfler ses chiffres ». Somme toute, tous les résultats convergent : **les femmes sont plus syndiquées que les hommes** dans une proportion qui varie de 10 à 80 % en-dessus de leur présence dans l'effectif. Au niveau des responsabilités assumées dans le — ou sur mandat du — syndicat (élues, déléguées, bureaux...), elles seraient **plus nombreuses dans les catégories cadre et maîtrise, moins nombreuses à l'exécution**. Ce dernier enseignement semble très variable selon les secteurs d'activité et difficile à exploiter. Par contre, ces chiffres semblent une réponse partielle, même si les esprits ont évolué, à ceux qui craignaient l'arrivée des femmes, au nom de la défense du métier et des conditions de travail**.

Concernant la mesure qui a le plus changé le travail des femmes, nous n'avons pas reçu de réponses homogènes mais des avis catégoriels : on retrouve cependant quelques grandes tendances constatées au cours de nos rencontres directes avec les femmes de l'entreprise (voir ELL avril et mai).

Ainsi, la possibilité donnée dans certains secteurs d'organiser son temps de travail arrive en tête des appréciations positives, qu'il s'agisse d'aménager ses horaires ou de travailler à temps partiel. C'est ce que soulignent notamment la CFIC et les syndicats *Indépendant*, « parce que cela touche des secteurs où les femmes sont majoritaires ». On retrouve ce jugement à la CGC, principalement pour le temps partiel (et nous avons vu que les cadres l'utilisaient trois fois plus que les agents d'exécution). Dans le même sens, le syndicat *Autonome* machiniste regrette que cette possibilité ne s'applique pas à toutes les catégories et demande des « mesures permettant l'harmonisation de la vie professionnelle et familiale ». La CGT aborde le problème par la diminution du temps de travail et l'attribution de « 124 repos par équivalence » pour l'exploitation.

En seconde position des « acquis », viennent les « mesures égalitaires ». L'ouverture de toutes les filières professionnelles aux femmes (1975) et la loi sur l'égalité professionnelle (1983) sont particulièrement mentionnées par la CFIC, *Force Ouvrière* et la CGT.

Moins de sexisme

De l'ensemble de ces réponses, il semble que s'exprime l'idée que les mesures prises ces dernières années soient « à la fois beaucoup et peu », que l'appréciation soit « bien mais peut mieux faire ». Ainsi on retrouve dans l'énoncé des « mesures souhaitables », ce qu'on pourrait appeler des « décrets d'application » de ces textes généraux.

Une sorte de consensus s'exprime autour de la difficulté à faire passer les principes dans la réalité.

« Plus de compréhension et moins de sexisme », disent les machinistes *Autonomes*, « toutes mesures permettant aux femmes de mieux s'exprimer dans leur travail ou qui permettraient — de fait — d'avoir les mêmes chances de promotion sociale », demandent les *Indépendants*, « une présence plus effective des femmes dans le personnel de direction », est souhaitée par la CGC, « être mieux reconnues professionnellement dans les secteurs techniques », précise la CGT, « une meilleure égalité sur le terrain où l'homme continue à dominer la situation » résume *Force Ouvrière*.

Dans les mesures très concrètes, on trouve trois thèmes principaux qui sont évoqués par l'ensemble des organisations syndicales. En tête, viennent les propositions concernant la garde des enfants (places en crèche, nombre de journées enfants malades, primes de garde...); suivent les questions liées à la maternité et à la santé (arrêts pendant la grossesse pointés en maternité, libre choix du gynécologue...); puis les problèmes de retraite (prise en compte du nombre d'enfants, âge de départ...).

DIRECTION DU CONTRÔLE CENTRAL
ET DES CONTRIBUTIONS

Paris, le 21 décembre 1925

2^e BUREAU
Constatation et surveillance
des recettes du Département
et de la Ville de Paris

Désignation des emplois
de chefs et de sous-chefs de bureau
qui pourraient être confiés à des femmes

Avis du 2^e Bureau

NOTE DE RENSEIGNEMENT
pour M. Bonnard, chef de service.

Parmi les nombreuses mesures néfastes prises, en matière de personnel, soit par le Conseil municipal, soit par l'Administration préfectorale elle-même, l'une des plus regrettables est assurément celle qui a donné accès aux femmes dans le cadre supérieur. Des inconvénients multiples en découlent, (...)

(...) D'autre part, la femme, être nerveux et impulsif par tempérament, serait-elle bien qualifiée pour prendre une décision administrative dans la mesure où celle-ci est laissée à l'initiative du chef de bureau ?

Le caractère féminin, au cours de ses tentatives récentes d'émancipation, a-t-il déjà montré dans l'administration, l'industrie, la médecine ou le barreau qu'on pouvait faire confiance à la rectitude de son jugement ? Il est permis d'en douter si l'on interroge ceux qui ont quelque expérience à ce sujet : la notion de la simple justice, de la froide raison, du sens juridique, de la franchise sans restriction mentale et de la responsabilité échappent encore, à l'heure actuelle, à la plupart des femmes, même sélectionnées. (...)

(...) pour mener à bien l'accomplissement de leur tâche, ils doivent en nombreuses circonstances faire preuve d'initiative et d'assurance, qualités qui n'appartiennent généralement pas à la femme (...)

Le Chef du 2^e Bureau du Contrôle central,
DU BOURBLANC

Afin qu'on ne croie pas que les transports ont, seuls, eu des réticences à l'égard du travail des femmes... (extraits). Italiques = souligné par nous.

M



PEU NOMBREUSES EN SPORT

La Régie est une maison sportive, tout le monde le sait. L'USMT, connue familièrement sous le nom d'US Métro, est une association de renom qui a produit de nombreux champions. Avec plus de 5000 adhérents, elle est l'une des « grosses associations » de la Régie.

Si les femmes représentent 12 % de l'effectif global, les chiffres montrent aussi que seules 6 % des femmes de la Régie en font partie.

« Nous regrettons de ne pas avoir plus de femmes, dit le Secrétaire Général M. Robineau. Nous avons perdu des adhérents parce que les agents habitent de plus en plus loin et font du sport sur place ».

C'est vrai, mais il reste les pourcentages, à moins que les femmes n'habitent plus loin que les hommes !

Il y a la situation générale du sport, moins pratiqué par les femmes, d'autant qu'à la RATP elles sont — en moyenne — plus âgées que les hommes (3 mois).

Pour combler cette difficulté, de nombreux clubs ont ouvert des sections moins dirigées vers la compétition. L'USMT l'a fait en ouvrant des activités randonnée, gymnastique d'entretien qui regroupent 1/5^e de l'effectif, un autre cinquième pratiquant le tennis.

Au niveau dirigeant, pas de féminisme effréné : 8 dirigeantes, aucune au Comité Directeur ni au Conseil d'Administration.

Au niveau de l'élite, peu d'équipes bien classées, si ce n'est celle du tennis. Deux équipes ont disparu (hand ball et hockey) et 17 femmes pratiquent la lutte : avis aux amateurs !

Tous renseignements USMT : tél. 21968.

e m

Bien sûr, il est difficile de tirer des enseignements de ce mini sondage. Relié cependant à l'ensemble de l'enquête, quelques idées-force reviennent.

Il semble tout d'abord que personne n'attende plus de textes spécifiques. Les revendications concrètes entrent dans le jeu normal des négociations. Elles dénotent, en général, une volonté de préserver le statut tout en lui reprochant des limites dues à son histoire ou d'avoir perdu, dans certains domaines, l'avance qu'il pouvait avoir sur la législation.

Il y a ensuite le poids de la tradition et des divers héritages. Comme dans de nombreuses entreprises, ce sont les minorités — et les femmes ici en font partie — qui le subissent. L'importance des primes multiples dans les rémunérations en est un exemple significatif (voir ELL mai).

Le plus important reste cependant une question culturelle externe et interne : — externe, c'est la contradiction qui existe entre les aspirations professionnelles — reconnues légitimes par les hommes — exprimées par les femmes, et les pratiques qui demeurent chez les uns comme chez les uns ;

— interne, c'est ce qui reste du poids de l'histoire qui a établi les principes et les normes d'organisation de l'exploitation sur une culture dite « technique ». Elle connaît quelques difficultés d'adaptation aux questions du jour ou aux questions que peuvent apporter de nouvelles populations techniciennes.

A l'inverse, ça n'est pas obligatoirement dans les équipes où les femmes sont majoritaires depuis longtemps que les choses se passent le mieux pour elles.

La question principale est donc culturelle, sociale et économique : une volonté d'être reconnues professionnellement avant tout, de pouvoir s'exprimer sur ce sujet, d'affirmer un droit à être et à faire autrement.

* La Commission exécutive de la CFDT nous a fait savoir qu'elle n'avait pas à s'exprimer dans le « Journal de la Direction ».

** M. Kervhervé (Indépendants) note : « leur apport est original, notamment par leur prise en compte des questions sociales et, aussi, leur moindre goût pour la polémique ».

« J'AI FROID »

Parmi les réponses aux questionnaires que nous avons adressés aux syndicats, une lettre. La réponse d'une machiniste au responsable qui l'avait interrogée. Elle nous a semblé vraie, spontanée, plus naturelle que les réponses à une interview. La voici, nous n'avons pas touché une virgule.

J. M.

Le 10 février 1988, 22 h

Salut Roland,

Je te fais parvenir les quelques lignes bien trop courtes, de réflexions sur le questionnaire d'Entre Les Lignes. Le sujet est bien trop complexe pour le définir en 5 lignes.

Il est certain que c'est un sujet important, et oh combien épineux.

Tu n'as qu'à dire à ton gars d'Entre Les Lignes, qu'il vienne passer une journée chez moi. De 6 h 15 à 2 h 30 du matin. C'est ça ma journée machiniste ! Sauf les mercredis, samedis, dimanches où je me lève à 8 h. Je ne suis pas la seule au réseau à travailler en dépit du bon sens. Mais on se débrouille. C'est déjà arrivé que je sois obligée de prendre les puces sur le bus. Quel avenir !... Elles étaient contentes, mais avoue que ce n'est pas leur place.

Je m'arrête ici, car j'ai froid et que si je continue d'écrire, ton sujet sur les femmes deviendra vite en dix pages, un exposé bien compliqué.

Salut

Nanou

Commentaire

Aujourd'hui, la mesure qui correspondrait le plus à l'attente des femmes serait...

Femmes machinistes

1. Création de crèches ou création, dans chaque dépôt, d'un système de « halte garderie ». Ce qui reviendrait moins cher à l'entreprise.
2. Horaires au volontariat. Obtention de relèves plus facile.
3. Postes C1 et C14 et R5, pour inaptes femmes.
4. Grossesse dite « pathologique ». Que les arrêts maladie dus à la grossesse proprement dite, entre le jour de la déclaration et le jour du congé prénatal, soient considérés comme grossesse et non comme maladie.
5. Cesser de penser qu'une femme machiniste ne tient pas « le coup » sous divers prétextes. Quel est le pourcentage d'inaptes femmes machinistes et le pourcentage d'inaptes hommes ?

Depuis 5 ans, la mesure qui a le plus changé le travail des femmes à la Régie...

Depuis 9 ans, ni plus ni moins. Une femme machiniste n'aura jamais une amélioration de ses conditions de travail, au détriment de ses collègues masculins. Mentalité oblige...

Il y aura également le problème d'une machiniste avec des enfants et d'une autre sans enfant. Le sujet ne peut être traité qu'après concertation, dialogues, rencontres* avec les femmes des différentes catégories. *Priorité* aux femmes occupant un poste à *horaires irréguliers*.

Autres commentaires...

Plus de compréhension, plus de dialogues, moins d'aversion pour les femmes. Meilleur encadrement.

Dialogue impossible sur le sujet... *normal* :

« — Les femmes, vous avez voulu l'égalité, etc. »

« — Vous êtes fragiles, etc. »

« — Vous n'aurez jamais rien, car vous aurez des problèmes avec les femmes administratives, etc. »

Sur ce dernier point, c'est vrai. C'est pourquoi j'ai insisté sur *la priorité* à donner aux *horaires irréguliers* des deux réseaux. Il est plus facile d'organiser son planning quand on sait que du lundi au vendredi on fait 9-12 / 14-17, non ?

* Italiques = souligné par l'auteur de la lettre.

Don du sang : groupe ♀ positif

■ « Quand les questions de disponibilités sont résolues, les femmes participent de la même façon ». On peut le penser en lisant les statistiques de l'Association des donneurs de sang bénévoles de la RATP. Parmi ses 12063 adhérents, un agent sur trois, l'ADSB compte 1853 femmes soit, à trois gouttes près, leur exacte représentation (15,36 %).

Par contre, au niveau des organes dirigeants, une plus forte mobilisation : 5 administrateurs sur 15, 2 responsables de commissions sur 6, plus de 10 % des délégués.

Pour les dons complexes, 14 % de la cytophérèse (3 heures de don) et 20 % des volontaires pour les dons de moelle osseuse (48 h et anesthésie générale). Il y a là plus que des questions de disponibilité... □



Musique : elles connaissent !

■ L'effectif de l'Orchestre Philharmonique de la RATP est féminin à 55 %. Son Président, M. Perreau, note surtout leur « joie de jouer... », leur amour de la musique... et leur rôle dans la promotion d'un esprit amateur dans son sens le plus noble.

Elles préfèrent les notes de musique aux notes administratives car elles ne sont plus que 2 % parmi les responsables. □

■ TIMBRES... ÇA COLLE. Les femmes représentent 13,2 % des effectifs de l'association Métró Philatélie et 10 % de son conseil d'administration. □

■ LES YEUX FERTILES. 72 % des 1300 adhérents des bibliothèques de la SLAM sont des adhérentes. Elles composent la moitié du conseil d'administration. □

es

ON EN CAUSE...

« Comment s'exprime-t-on dans la vie quotidienne au travail ? ». Une enquête* de la Direction du personnel a essayé de connaître les attentes et la réalité perçue par les agents d'exécution de la Régie.

S'exprimer au travail est très important (60 %) ou important (35 %). C'est avant tout utile à l'ensemble de l'entreprise (56 %), puis aux agents (25 %), à l'encadrement (11 %), à la Direction (3 %). C'est plus un échange collectif (75 %) qu'une expression individuelle (19 %).

.... DE SON BOULOT

Les sujets sur lesquels l'expression est la plus recherchée sont d'abord l'organisation du travail, les méthodes et la manière de faire (70 %), puis les salaires et la carrière (58 %), la sécurité (32 %).

Peut-on mieux s'exprimer qu'avant ? Sans changement, disent 45 % des agents, 44 % pensant que c'est mieux, 10 % moins bien.

L'encadrement accorde-t-il plus d'attention à l'expression qu'avant ? Sans changement, disent 49 % des interrogés, 30 % disent oui, 15 % disent non.

Mais alors a-t-on la possibilité de s'exprimer ? Pour 33 %, c'est fréquent, 47 % peu fréquent, 20 % rare ou inexistant.

Tient-on compte de cette expression ? Parfois (61 %), souvent (11 %), toujours (2 %), jamais (22 %).

Dans quelles circonstances s'exprime-t-on le mieux ? Avec des collègues (71 %), la hiérarchie (46 %), en réunion de conseil de ligne, bureau, atelier (43 %), avec les représentants du personnel (23 %).

En somme, 20 ans après mai 68, on n'a toujours pas trouvé le vaccin miracle !

* Enquête : Service PF 1987. 55 entretiens individuels, 886 questionnaires retournés sur 2000 adressés par tirage au sort à des agents d'exécution.

Y'A PAS LE FEU !

Dans notre numéro de mars dernier, nous faisons le point des mesures de prévention contre l'incendie, prises dans le métro de Paris (voir ELL n° 110 pp. 20 à 23). Suite à cet article, et en particulier l'encadré « Escaliers mécaniques, la RATP joue-t-elle avec le feu ? », la direction des équipements électriques tient à apporter les précisions suivantes :

« ○ Un système de détection d'incendie est en service sur 544 escaliers mécaniques du parc (celui-ci comprend présentement 694 appareils).

○ Les 150 appareils non équipés débouchent à l'air libre ou sont directement visibles du bureau du chef de sta-

tion (à l'exception toutefois des appareils de 1^{re} génération avec des marches en bois qui, eux, ont conservé leur système de détection d'incendie).

○ Enfin il n'est pas prévu actuellement de modifier ces dispositions, et les systèmes de détection d'incendie en service sont donc entretenus normalement. »

Nous indiquions en conclusion que des recherches sur les méthodes et la fiabilité des systèmes de détection d'incendie étaient en cours. En la matière, la RATP entend donc se donner le temps de la réflexion.

C'est vrai que, pour l'instant, « y'a pas le feu ! ».

EVRY ET MELUN DEMANDENT LE RER

Au cours d'une conférence de presse, les maires d'Evry et de Melun ont demandé que leur ville bénéficie des avantages du RER. Après la mise en service de l'interconnexion ouest, Evry et Melun-Sénart resteront les deux seules villes nouvelles de la région parisienne encore à l'écart du réseau RER.

Les élus ont présenté deux projets pour remédier à cette situation. Le premier consisterait en la création d'une branche de la ligne C entre Juvisy-Evry et Melun via l'actuelle liaison SNCF banlieue. Le coût serait d'une centaine de MF (ouvrage de raccordement à Juvisy). La mise en service pourrait intervenir dans un délai de 2 à 3 ans.

Le second projet consisterait en la création de la branche sud de la ligne D, entre Paris-Lyon et Melun via l'actuelle ligne SNCF de Combs-la-Ville. La liaison Gare de Lyon-Gare du Nord passerait par République et Gare de l'Est. La réalisation de ce projet ne pourrait intervenir avant 5 ou 7 ans.

Les élus ont souligné l'importance des choix qui allaient être pris pour doubler le tronçon central de la ligne A. La solution présentée (RER Gare du Nord-Gare de Lyon) a une portée régionale alors que les autres projets (Météor non cité) ont une dimension parisienne et interdiraient pour longtemps le développement du réseau RER.



RATP-Dumax

■ Cette colonne baladeuse, c'était à Stalingrad. Dans le cadre de l'aménagement de la place, la Ville de Paris a demandé à la RATP d'élargir le passage sous le viaduc. D'abord étayé par une palée, le viaduc repose sur une longue poutre scellée sur des piliers en béton habillés de pierre de taille (NA ouvrages d'art). □

BUDGET ET PLAN D'ENTREPRISE DEVANT LA PRESSE

Le 30 mai dernier, Paul Reverdy, Michel Rousselot et Emmanuel Duret tenaient une conférence de presse placée sous le signe de l'économie d'entreprise. Le « menu » proposé aux vingt-trois journalistes présents comportait en effet l'arrêté des comptes 1987, la révision du budget 1988 et le plan d'entreprise 1988-1990.

Cette réunion fut, notamment pour le Président Reverdy, l'occasion de préciser la doctrine de l'entreprise sur le niveau tarifaire et la politique d'effectifs. Constatant que, depuis 1983, les pouvoirs publics ont pour politique constante de stabiliser les prélèvements obligatoires, donc le niveau des participations publiques à notre budget, il a réaffirmé la nécessité de poursuivre le rattrapage tarifaire. S'agissant de l'année 1988, le budget prévoit un réajustement de + 5,5 % au 1^{er} juillet. Toute décision de report au-delà de cette date ne pourrait être sans conséquence pour le budget de l'Etat. Dans le domaine des effectifs, commentant leur réduction prévue de 250 agents par an, au cours de la période 1988-1990, il a été précisé que ce rythme, très inférieur à celui de la fonction publique, était celui que l'entreprise, après analyse de ses contraintes, de ses possibilités et de sa volonté de poursuivre un développement de l'offre, considérait comme réaliste et raisonnable.

Interrogé sur l'avenir de ce plan d'entreprise dans une conjoncture politique nouvelle, le Président a enfin fait état de la communication faite par le Commissaire du Gouvernement, au nom du ministre, au cours du dernier Conseil d'administration de la RATP, confirmant les orientations contenues dans le plan.

Intervenant sur les principales composantes du plan d'entreprise, Michel Rousselot en a retenu quatre :

- le dynamisme commercial, que traduisent les objectifs de croissance du trafic (1 %) et des recettes (5 %) ;
- la recherche de l'efficacité, par des projets de productivité et la diminution des effectifs de 750 personnes pendant la durée du plan ; le Directeur général a fortement insisté sur la cohérence entre cette politique et l'exigence de qualité, poursuivie par ailleurs et que l'on oppose à tort trop souvent ;
- la modernisation des politiques sociales ;
- l'ouverture sur l'avenir, avec les nombreux travaux déjà engagés qui témoignent de la contribution de la RATP aux projets de développement de la région.

Michel Rousselot a enfin insisté sur les changements en profondeur qui s'opèrent aujourd'hui dans l'entreprise, particulièrement la mobilisation progressive du personnel autour d'un projet, l'émergence de comportements nouveaux orientés vers la qualité et la productivité. Le plan d'entreprise traduit, a-t-il conclu, « ce passage à la vitesse supérieure ».

VISU'ELL



RATP-Chabrol



Sophie Marceau tournait en avril
« L'étudiant » dans le métro.

RATP-Dumax



PROCHAIN NUMERO

AU SOMMAIRE DE VOTRE PROCHAIN NUMERO (AOUT/SEPTEMBRE) :

- LES JOURNAUX DE LIGNE
- LANCEMENT D'AUTREMENT BUS
- TE-SAINT-ALBIN
- RENOUVELLEMENT DE LA VOIE
- EXPOSITION A FLOREAL
- PARADE DE BUS
- TICK'EPARGNE

ET ENCORE : L'EAO SUIT LES INVESTISSEMENTS, LA DESSERTE D'ORLY A TRAVERS DES ENQUETES, UNE FORMATION DES AGENTS DE MAITRISE A METRO 1, ET LE TOUT... SOUS RESERVES !

INSTITUTIONN'ELL



PLAN D'ENTREPRISE 1988-1990



■ Selon la SNCF, la Gare Saint-Michel «B + C» accueille déjà 45000 voyageurs par jour, ce qui est encore inférieur aux prévisions. Mais avec l'arrivée de la liaison «Vallée de Montmorency - Invalides», on comptera 40000 voyageurs quotidiens de plus. □

■ Les autobus articulés PR180 font salon ! Les deux dernières rangées de sièges se tourneront désormais vers les cinq sièges du fond. Le but n'est pas de développer une convivialité supplémentaire. C'est d'empêcher qu'en mettant les pieds sur les dossiers, les voyageurs du fond ne continuent à arracher les attaches au sol par un phénomène de levier. Ainsi on pourra mettre directement les pieds sur les sièges ... □

■ Le 5 juin, les lignes 1, 2, 11 du métro et la ligne d'autobus 31 accueilleraient une centaine d'enfants sélectionnés dans les écoles pour un jeu de piste «entre Montmartre et Etoile». Les 20 équipes de cinq élèves de sixième, accompagnées par un Tuc, ont reçu des cadeaux chic et choc. □

■ Etonnante Bastille ! 380 génies ont retiré un dossier de participation pour le concours d'idées lancé à l'occasion de la rénovation de la station de la ligne 1. C'est beaucoup. Dans le même temps, le couloir qui la reliera au nouvel Opéra de la Bastille sera rénové. □



RATP-Marguerite

■ Pour sa publicité comparative entre les mérites respectifs du métro, d'une Ferrari, d'une Peugeot et d'un 4X4, la RATP a reçu le grand prix 88 de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord et des annonceurs. Ce prix a été décerné par 2500 annonceurs dans la catégorie «services». La RATP l'avait déjà obtenu en 1982 dans la catégorie «organismes publics et parapublics». Dans la même verve, la Régie a lancé une nouvelle campagne de pub comparative à la mi-juin (voir illustration ci-dessous). Mais cette fois, ce sont les comportements des automobilistes qui ont été la cible des publicitaires. □



On a gagné moins de rallyes que Peugeot, mais on prend tous les paris sur Vincennes-Neuilly.



RATP
2^e VOITURE



Juan-les-Pins, Les Sables-d'Olonne, Costa Brava.



Porte de Versailles, Champs Elysées, Pizza Nino.

RATP
VOTRE 2^e VOITURE

■ Camelots : la station République détient le record du nombre des vendeurs à la sauvette : de 50 à 60 chaque jour. Le nombre des procès-verbaux dressés pour ces ventes illicites est passé de 8000 en 1986 à 32000 en 1987. □

■ Camelote : depuis 1987, la saisie des marchandises vendues dans le métro n'est plus autorisée. Pour échapper au paiement des PV, les organisateurs de ces ventes font «tourner» les vendeurs entre leurs différents étalages et ramassent sans cesse la recette. On étudie à la Régie une procédure visant les organisateurs du trafic à travers la législation du travail des salariés. □

■ Came : l'opération «Système» menée sur la ligne 4 pour gêner l'activité des vendeurs de drogue dans l'enceinte du métro porte bien son nom : les dealers ont abandonné le quartier Réaumur/Strasbourg St-Denis pour aller sur la ligne 3, puis revenir à Etienne-Marcel ! En avril, 30 trafiquants ont été pris en flagrant délit. □

■ L'un des longs couloirs de la station Bastille vient de prendre des couleurs. Le service des aménagements et de l'entretien (NA) a demandé cette décoration à un plasticien, Monsieur Guerchet - Jeannin, qui a évoqué la Révolution par ses drapeaux en larges bandes de couleur, sur plus de 250 m² de voûte. □



■ Les sans-abri qui trouvent refuge dans le métro se font de plus en plus souvent accompagner de chiens. Cela pose de nombreux problèmes aux services chargés de les évacuer pour deux raisons : ce sont rarement des teckels nains et donc «comment faire ?»; la maison de Nanterre n'a pas de chenil et donc «quoi en faire ?». □

■ **Antony**: un ouvrage permettra aux autobus de franchir les voies du RER entre les rues Velpeau et P. Brossolette sur l'emplacement de l'ancienne gare de marchandises. En 1989, un terminus d'autobus sera construit sur ce même site, relié au quai numéro 1 du RER par un escalier mécanique. 3000 voyageurs utilisent chaque jour la correspondance RER/Bus. □

■ **Des escaliers mécaniques** seront réalisés dans les stations de métro Tolbiac (L.7) et Sèvres Lecourbe (L.6).

Tolbiac: un couloir sera construit à partir du quai «Mairie d'Issy» et conduira à un escalier mécanique débouchant avenue d'Italie. Il concernera 15000 voyageurs par jour.

Sèvres Lecourbe: deux escaliers mécaniques seront installés pour une utilisation quotidienne par 7400 voyageurs. □

■ **En même temps qu'il achète sa carte «Paris-Sésame»** lui donnant accès à tous les transports, le touriste pourra acheter en station une carte lui permettant l'accès libre à plus de 60 musées et monuments de Paris et sa région pendant un, trois ou cinq jours. □



RATP-Roy

■ **Improvisation musicale à Porte de Pantin.** Pour cette station qui doit devenir «station laser» en raison de la desserte de la future Cité de la Musique (automne 89), de premiers essais de décoration sont menés. Décision définitive au cours de l'été pour une inauguration début 89. Outre une évocation murale de la musique, des spectacles-laser et un programme de sonorisation. □

■ **La RATP et SOFRETU ont participé du 16 au 21 mai au salon Internat** sur le thème: le monde des grands travaux. Elles y présentaient notamment leurs grands chantiers à l'étranger. La Régie participera également au Salon International de l'Architecture (La Villette, 21-26 juin). Elle présentera ses bâtiments de Belliard, l'atelier de Bobigny, l'école technique, la gare de Lognes. □



■ **Expo-métro: du 8 juin au 23 juillet,** la Bibliothèque Historique de la Ville de Paris (24, rue Pavée, 75004) accueillera la plus importante exposition réalisée sur le métro de Paris. Métro sous la ville ou métro dans la ville? □



■ **Alors que l'actualité était aux élections,** ce 24 avril, l'impatience était partout. Ainsi, un futur électeur n'a pas voulu attendre l'arrêt complet du véhicule à «Hôpital intercommunal» de Montreuil, sur la ligne 129. Sa maman l'a mis au monde dans l'autobus à l'arrêt «Boissière-Aristide-Briand». □

CPA-RATP

■ L'animation des murs de la ville se multiplie. La RATP affichera sur un mur situé rue de Condé (près de l'Odéon) des photos de Paris en noir et blanc. Une bâche de 78 m² sur un mur de 156 m² pour une photo de 24 m². Côté fabrication, la photo est analysée par scanner qui génère des signaux électroniques en direction d'une imprimante à jet d'encre. La toile est disposée sur un cylindre d'impression de 9 mètres de long pour 7 mètres de diamètre. La photo restera plusieurs mois, l'opération devant durer 3 ans (voir photo en dernière page). □

■ Un sondage sur 500 voyageurs effectué par les attachés commerciaux de la ligne 4 indique que 29% des personnes interrogées ne savaient pas que les coupons de carte orange étaient en vente à partir du 20 de chaque mois. □

■ Comme son nom l'indiquait... un voyageur a été déséquilibré le 17 mai à 8 h 10 lors du démarrage de la voiture 4538 sur la ligne 183 à l'arrêt Vitry-Malassis. □

■ Plusieurs centaines d'enfants ont été acheminés en métro spécial direct entre la Porte d'Ivry et la Cité des Sciences et de l'Industrie à la Porte de la Villette. Une initiative des attachés commerciaux en direction des écoles pour simplifier leurs déplacements en groupe. Le service comprend une présentation de la ligne 7 et des quartiers qu'elle traverse, ainsi que l'organisation de jeux. □

■ Sotretu aux jeux olympiques ? Pas impossible après l'appel d'offres que vient de lancer la ville de Barcelone pour un système de monétique (cartes à puces) dans ses transports en commun. □

■ Plusieurs équipes d'agents commerciaux ont organisé des ventes de coupons dans des grandes entreprises. L'expérience a été interrompue pour étudier, en intersyndicale, le problème du transport de ces valeurs par des agents. □



■ Une ligne studieuse. Quand la ligne 7 va à la rencontre de ses futurs voyageurs, elle retourne à l'école ! En l'occurrence à l'école primaire située à la Porte d'Ivry. Après une présentation de la RATP par les agents commerciaux, dans les locaux de l'école, les enfants ont visité la station Porte d'Ivry : de la recette au poste de manœuvre en passant par la loge de conduite d'un MF 77, une station de métro n'a désormais plus de secret pour eux. Et même s'ils ne « comprenaient pas complètement tout ce qu'on leur expliquait », ils ont été très intéressés par cette visite insolite. □

RATP-Minoli



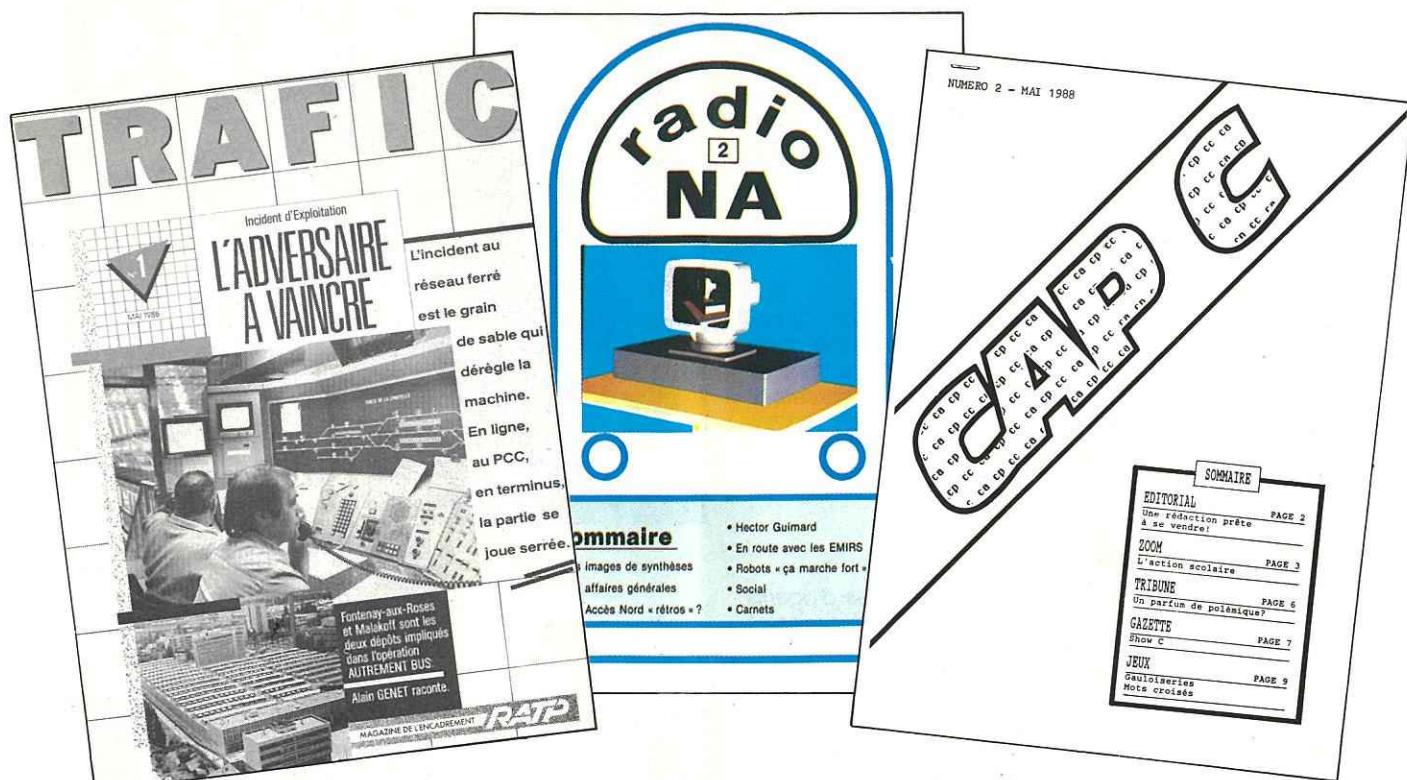
RATP-Thibaut

■ Châtillon s'affaisse ! Dernière ce calembour, une réalité qui afflige également les quais de la station Etienne-Dolet (ligne 13). Construites, dans les années 70, sur des remblais SNCF et dans une région d'anciennes carrières, les parties les plus lourdes de ces gares ont été fondées sur pieux, mais pas les quais. Les remblais continuant à se tasser, une partie des quais n'est plus à niveau. La RATP a demandé une expertise dans le cadre des garanties décennales pour répartir les responsabilités. □



■ Des tests de marquage au sol le long des itinéraires d'autobus ont été commencés dans le cadre de l'opération « Autrement bus ». Une autre manière de dire « pensez à m'utiliser et laissez-moi circuler ». □

RATP-Ardalion



■ Salut à trois nouveaux confrères:

○ **TRAFIC.** Un journal édité par le Service formation et développement (PF) en direction des cadres et agents de maîtrise. « A nouveau rôle de l'encadrement, nouvelle publication » souligne le Directeur Général dans son éditorial. □

○ **RADIO NA.** En fait, salut pour son premier anniversaire, puisque son numéro « zéro » est daté de juin 87. Un beau support de 12 pages pour communiquer à l'intérieur du service des aménagements et de l'entretien.

○ **CAP C.** C'est un mensuel interne à la Direction commerciale et de la communication. Sous une apparence plus modeste et avec une pagination variable, il s'est fixé le même but.



■ Pour ses 90 ans, la comédienne Arletty participe à de nombreuses émissions, répond à de nombreux journaux. ELL ne l'a pas interviewée mais a noté cet extrait (Europe n° 1 le 14/5):
« Mon père (...). Alors, il est allé à Courbevoie et il est rentré manœuvre dans la première maison des tramways, les tramways à vapeur, alors il est rentré manœuvre et il y est resté jusqu'en 1916. Il est passé par toutes les étapes très vite. Mon

père — ce n'est pas parce que c'est mon père, mais il était très intelligent — et alors il est devenu très vite chef de traction quand c'était la vapeur et puis après chef de dépôt (...). C'était amusant comme tout, les tramways... mais au contraire, les rupins ils avaient des jeux d'autos, des jeux de tramways, ils avaient des jouets comme ça, eh bien j'avais des vrais jouets moi, des vrais grandeur nature... ».
Atmosphère... □

RATP - CE :

L'INTERCONNEXION DES FICHIERS INFORMATIQUES

Pour faciliter la gestion des activités du Comité d'Entreprise (arbre de Noël, centre de vacances...), la RATP va mettre son fichier informatique à la disposition du CE. A partir du 1^{er} juillet 1988, certaines données relatives aux agents en activité et, aux retraités seront communiquées chaque mois au CE. Le transfert se fera automatiquement entre les systèmes informatiques de la RATP et ceux utilisés par le CE.

Les données transmises par la RATP seront les suivantes :

○ pour les agents en activité : l'identité, l'affectation dans l'entreprise, l'adresse, le régime de congés, les enfants ;

○ pour les pensionnés : l'identité et l'adresse.

Conformément aux dispositions de la loi « Informatique et Libertés » (articles 26 et 27 de la loi 78-17 du 6 janvier 1978), les personnes qui ne souhaiteraient pas que les données les concernant soient transmises au CE peuvent faire connaître leur opposition auprès de l'Administrateur de données de la fonction personnel : GIP, 52N quai de la Rapée, 75012 Paris. La demande doit exclusivement être faite par lettre avant le

TROIS REBONDS POUR UNE BALLE

Depuis 1983, la RATP s'associe aux Internationaux de France, mieux connus sous le nom de l'aviateur Roland Garros. Retransmission de matches et démonstrations avaient jusque-là prévalu. Pour l'édition 88, les rebonds ont été diversifiés. Toujours associée à l'événement grâce aux téléviseurs de Tube, satisfaction a été donnée aux passionnés du direct. Par ailleurs, la Régie s'est associée à la Fédération Handisports pour organiser un « tournoi européen de tennis en fauteuil roulant » sur le court d'Auber. Elle a pu ainsi :

— faire mieux connaître les activités sportives des handicapés,
— organiser de véritables matches de tennis,
— rappeler sa politique de transport adaptée aux personnes connaissant un handicap quelconque.

La Fédération Française Handisports regroupe 10000 licenciés, 20000 pratiquants, 300 associations, dans 32 disciplines. Elle participe aux « Paralympics » qui se tiennent également à Séoul en octobre. La France est championne olympique en basket, escrime et haltérophilie.

■ 2000 agents de la RATP tirés au sort seront sondés tous les six mois. C'est dans le but de mieux connaître l'avis des agents sur leur travail que le service formation et développement (direction du personnel) va organiser ce sondage quasi permanent. □

■ Radio transports DX vous invite à participer à la journée du radio-amateur le 17 septembre à la MJC de Palaiseau. Au programme : une exposition, des conférences, des démonstrations. Entrée gratuite, possibilité de déjeuner. Renseignements : RT/DX, PB 31 92242 Malakoff Cédex. □

■ Monsieur Maurice Bourgoin, Directeur du réseau routier, a été nommé, au premier avril, Directeur Général adjoint de la RATP. □

■ Le Docteur Foissin, Médecin chef de la médecine du travail à la RATP a été admis à faire valoir ses droits à la retraite. Il est remplacé par le Docteur Delattre. □

■ Un nouveau Président pour l'Orphelinat de la RATP : Jean-Claude Lemat succède à Roger Creis. □

CLAUDE-GILBERT L'EMPEREUR

Le soleil du lièvre

LA PENSÉE UNIVERSELLE



■ Les livres que vous suggère ELL, souvent écrits par des agents ou des retraités, seront désormais présentés par des bibliothécaires travaillant à la Régie. C'est Anne Secret, responsable de la bibliothèque de Noisy-le-Grand qui ouvre le feu.

« Chronique auvergnate et champêtre du début des années soixante, le roman de Claude-Gilbert L'empereur "Le soleil du lièvre" raconte les aventures d'un paysan disgracié et mal aimé retrouvant, par le biais d'un rêve, une place de choix dans la communauté villageoise. Ce "roman-vrai" nous entraîne, pendant près de 300 pages, dans une aventure très mouvementée, oscillant sans cesse entre le rire et la tragédie. Nous croisons ainsi, au gré des chapitres, une galerie de personnages truculents, plus vrais que nature, qui vont de la tenancière du "café du commerce" local, infidèle par intérêt, au curé du village, baroudeur, généreux et non conformiste, qui ressemble trait pour trait à l'écrivain-aventurier Joseph Kessel. Tout ce petit monde boit énormément, se querelle,

se bat et se réconcilie à la fin, bien entendu. Ajoutons à cela, et pour pimenter le récit, une vraie énigme policière et une histoire d'amour, simple et rustique.

Ce premier roman se lit sans déplaisir. Les multiples rebondissements du récit excitent la curiosité du lecteur et le tiennent en haleine jusqu'au dernier chapitre... un peu décevant peut-être. On ne peut cependant qu'être séduit par cette langue directe parsemée d'expressions amusantes, terriblement "couleur locale". L'auteur, Claude-Gilbert L'empereur est un ancien pilote de chasse en escadrille, reconverti au transport urbain puisqu'il entre à la Régie en 1965 et qu'il est actuellement conducteur sur la ligne A du RER. Il souhaitait depuis longtemps écrire un ouvrage qui mette en scène le petit monde rural du centre de la France, un univers qu'il connaît très bien. C'est chose faite. Nous attendons maintenant la suite du "Soleil du lièvre" qui est en préparation aux éditions La Pensée Universelle. » □

Anne SECRET

LA FORME

PROTECTION ASSISTANCE AUX AGENTS

Note de service

le 10 Mai 1988
FE - 299

Une troisième réunion du groupe de travail consacré aux agressions d'agents a eu lieu le 28 avril, avec la participation des représentants des syndicats SAT GATC, FO-ATMIC, Indépendants, CFTC.

Nous avons d'abord fait un bilan sur pièces des mesures d'assistance immédiate prises envers les agents agressés, et pu constater avec satisfaction que cette pratique se généralisait.

Puis nous avons examiné le projet du guide qui sera remis aux agents victimes d'une agression.

Le chef du service du contentieux assistait à cette réunion et a pu répondre aux nombreuses questions juridiques retransmises par les représentants syndicaux, ceux-ci l'ont également informé des attentes des agents en matière d'accueil, illustrées par le cas d'un représentant syndical lui-même victime d'une agression et présent à la réunion.

A la suite des propositions constructives faites au cours du débat, le chef du service contentieux et moi-même avons décidé les mesures suivantes :

- de ses propositions retenues :
- création d'une cellule d'assistance administrative et de conseil juridique. Mission : informer, aider, conseiller ;
- les agents de contrôle qui le souhaitent pourront disposer d'une bombe lacrymogène ;
- possibilité de consulter un médecin-conseil du contentieux ;
- reversement en priorité à l'agent des indemnités de préjudice personnel, auparavant partagées avec la Régie ;
- etc.

Deux autres réunions doivent avoir lieu sur les thèmes de la communication et de la prévention.

C'est un tout petit rien mais déjà quelque chose : une note de service en couleur ! Est-ce une suggestion de l'auteur ou du lecteur, mais le résultat apparaît très compréhensible au lecteur non spécialiste. Bravo au service FE qui en a pris l'initiative. La concurrence va-t-elle se développer ?

Le fond

Assistance aux agents victimes d'agressions.

Le groupe de travail chargé de proposer des mesures pour une meilleure aide psychologique, juridique et matérielle aux agents du réseau ferré victimes d'agressions (voir ELL n° 110) a vu un certain nombre

BRAVO... MAIS...

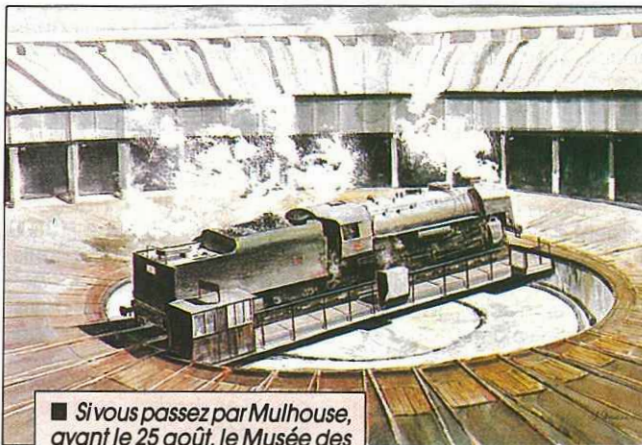
Doit-on entreprendre les règlements pour venir en aide à un passager ? Bien sûr dira l'homme de la rue, le plus sensé, puisqu'on pose la question dans le sens le plus favorable. Reste que la responsabilité personnelle de l'agent qui applique ce louable précepte pourrait être engagée si le remède s'avérait pire que le mal, notamment si l'agent s'éloigne de ses compétences.

Madame Sudan, chef de la station La Motte-Piquet, ligne 6, ne s'est pas posé toutes ces questions pour le plus grand bien d'un de ses voyageurs. Appelée le 14 avril par l'un de ses collègues auprès d'un homme allongé sur le quai, tremblant et pouvant pas parler, elle s'aperçoit, lorsque les pompiers appelés en renfort le fouillent pour rechercher son identité, qu'il porte une carte de diabétique. Il ne peut av-

ler l'eau sucrée que lui proposent les sauveteurs. Alors Madame Sudan, qui a des diabétiques dans son entourage, prend l'initiative d'envoyer un de ses collègues à une pharmacie acheter une seringue et une ampoule de « glucose ». Pendant que les pompiers tenaient l'homme pris de spasmes, elle lui fait la piqûre. A l'arrivée du SAMU, le voyageur avait retrouvé ses esprits et a refusé les soins à l'hôpital.

Bravo donc, Madame Sudan, nous nous joignons aux félicitations que vous ont adressé vos collègues et responsables de la ligne.

Mais l'honnêteté c'est aussi d'écrire que, à la Rédaction, nous nous sommes posé la question (voir début de l'article) : fallait-il le faire, en l'absence d'urgence et de danger pressant ?



■ Si vous passez par Mulhouse, avant le 25 août, le Musée des Transports expose les aquarelles et dessins ferroviaires de Lucien Joveneaux autour du thème : « Les temps révolus ». □

■ La nouvelle émission (tarative) de TF1 « Wizz qui peut » qui permet à de nouveaux artistes de se faire connaître, a accueilli pour l'un de ses premiers numéros un conducteur de la ligne 6, Philippe Morvan. Il y interprétait une chanson écrite et composée par lui-même : « J'aimerais refaire ce voyage ». Nous lui souhaitons de voyager en « premières ». □

■ TF1 méritera bientôt le titre envié de « première chaîne où l'on voit des agents artistes de la RATP ». Après de nombreux passages du groupe « Service Public », elle accueillait pour la deuxième fois le « 78 All Stars » à l'émission Bonjour la France. □

LE SERVICE MEDICAL COMMUNIQUE

« En page 27 du n° 110 d'Entre Les Lignes, la brève "santé" rapporte l'avis du Président de l'Ordre des Médecins sur les examens de dépistage des toxicomanies non alcooliques à l'embauche: "il n'est pas admissible qu'un employeur, de son propre chef, impose tel ou tel examen aux médecins du travail et demande à en avoir le résultat".

Serait-il possible de faire préciser, dans un prochain numéro qu'à la RATP l'entreprise n'intervient jamais pour indiquer à la Médecine du Travail quels examens elle doit

ou non pratiquer. Ayant une grande connaissance des postes de travail, en particulier des nombreux emplois de sécurité, les médecins du travail déterminent par eux-mêmes les examens qu'ils jugent nécessaires. Lorsque l'examen clinique conduit un praticien à faire procéder à un test de dépistage de la drogue, l'entreprise n'en a pas connaissance et le bureau de recrutement ne reçoit qu'un avis favorable ou défavorable comme pour toute suspicion de maladie incompatible avec nos emplois. »

VISU'ELL



RATP-Marguerite

Depuis plusieurs semaines, avec ses 3 portes caractéristiques, le nouveau bus R312 (se) rode dans la capitale.



RATP-Marguerite

design, compact, clean, les adjectifs anglais à la mode conviennent bien au futur robot de nettoyage des stations.

BON DE TABAC

... à pas de chance! Dans un récent numéro, nous avons publié une photo un peu ancienne d'un agent dans l'exercice de ses fonctions. Entre temps, l'agent a été licencié. Il n'était pas possible, ni aux rédacteurs ni au photographe de le savoir en puisant dans les dizaines de milliers de photos d'archives.

Nos excuses cependant.

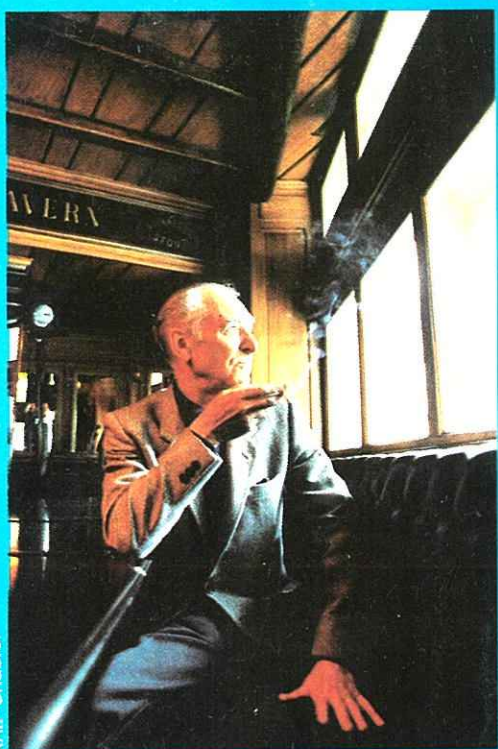
Mais bon de tabac également à ceux qui nous ont appelés en disant: « il est scandaleux que le "journal de la Direction" publie de telles photos » ou, à l'inverse: « on ne comprend pas que vous souteniez ainsi les "mauvais agents" ».



La palme de la malchance à ceux qui nous ont parlé de cette même photo en soulignant simplement que « la tenue n'était pas réglementaire ».

Merci de ne rien nous pardonner...





Robert Doisneau - Paris - 1950



ARRÊT SUR IMAGE

