

ENTRE

Les lignes

ACC

**LES BUS ENTRENT
EN GARE DU NORD**

LES MÉCANICIENS D'ENTRETIEN

LA RECHERCHE À LA RATP

BUS / RATP		GARE DU NORD	
← BUS	(42) (43) (47) (48)	M 4	PORTES D'ORLÈANS PORTES DE CLIGNANCOURT
←	(49)	M 5	ESCALER DE PARTEN PLACE D'ITALIE
↓ BUS	(46) (65) (350)	RER A	BANLIEUE
← RER	(7) ROISSY-CD SAINT-MERCI-LES-CHÉVREUILS	← RER	GRANDES LIGNES
← RER	(B) ROISSY-CD SAINT-MERCI-LES-CHÉVREUILS	← RATP	(U) MONTROUGE
← RER	(D) ORLY CHARENTON-LEAU	← RATP	(U) PANTIN
← M	(2) NATION PORTES D'ORLÈANS	↓ SORTIE	ALLÉE DU FAUCON SAINT-DENIS

RATP



NOTRE COUVERTURE :

A partir du 10 janvier, une nouvelle gare d'autobus ouvrira en plein Paris, au-dessus de l'ouvrage commun SNCF-RATP de Gare du Nord.

(Photo : RATP-J.-M. CARRIER)

RATP Service des Relations Extérieures – Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJEF).



Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :

Marie-Claire Ballot,
Christian Chaumereuil,
Sylvie Fréchar, d,
Chantal Naar,
Martine Proust.

Conception et réalisation : Triangle Création

Imprimerie :

L'Avenir Graphique,
Z.I. Torcy-Sud, 77200 Torcy.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

J.-M. Barnier,
J. Barrau de Lorde, H. Crouta,
M. Dufaux, G. Harmoniaux,
R. Herpin,
Y. Le Gall, P. Massoulie, r,
J. Morel, M. Mouton,
M. Poitrinal-Mironneau,
G. Planchette, D. Rode,
R. Sylvestre.

Photographies :

H. Clausse ; J. Thomas ;
atelier photographique
RATP : G. Ardaillon,
J.-M. Carrier, B. Chabrol,
G. Gaillard, R. Minoli, R. Roy,
J. Thibault.

N° 58
Janvier
1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA REGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4



Le nettoyage du métro

7



La recherche à la RATP

10 Les 16-18 ans arrivent à la RATP

11 Les hommes, l'événement

15



Les Mécaniciens d'Entretien

21



Les bus entrent en Gare du Nord

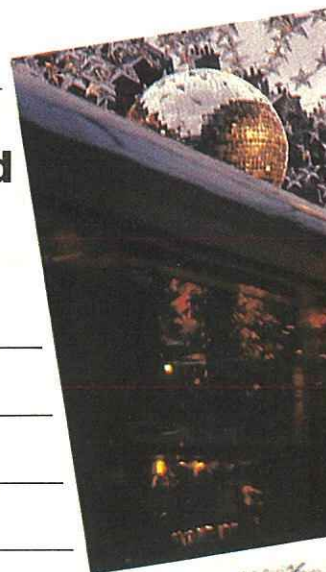
24 Un dispensaire à votre service

28 Les services médicaux

30 "Mélodie en sous-sol"

"Notre Métro"

La date de sortie du livre de M. Jean Robert ayant été retardée, la diffusion de l'ouvrage ne débutera pas avant le mois de février. La souscription ouverte dans le numéro de mai-juin d'Entre les lignes est définitivement close. Toute commande adressée au journal sera désormais refusée.



Photos RATP - Clausse

PRÉPARER L'AVENIR ENSEMBLE

Une année vient de s'achever qui fera date dans l'histoire de la RATP. 1982 restera, en effet, comme l'année d'un nouveau développement du service public des transports en région parisienne, d'une importante étape de progrès social dans notre entreprise, d'une nouvelle réflexion stratégique pour l'avenir.

Nouvel essor du service public ? A plusieurs titres : extension du réseau de métro en banlieue, avec l'ouverture de la station Kremlin-Bicêtre, la poursuite active des travaux vers Villejuif, Bobigny et maintenant vers La Courneuve ; renforcement du réseau d'autobus ; début d'une première et importante étape d'humanisation du métro avec le retour d'agents sur les quais dans trente-cinq stations et l'implantation de plusieurs centaines d'agents d'accueil à côté des lignes de péage. Conséquence : le trafic a augmenté de 3 % et la situation financière de la RATP en a été très sensiblement améliorée.

Progrès social dans l'entreprise ? Incontestablement avec le passage aux cent quatre repos annuels pour tous les « exploitants » et aux trente-huit heures dans tous les autres services ; la création de près de deux mille quatre cents postes nouveaux de travail et l'embauche d'environ cinq mille agents au cours de l'année ; le développement de la formation au sein de l'entreprise auquel nous avons consacré plus de deux cents millions de francs, soit 6,5 % de la masse des salaires ; la mensualisation des retraites et la solution de nombreux autres problèmes sociaux intéressant telle ou telle catégorie de personnel.

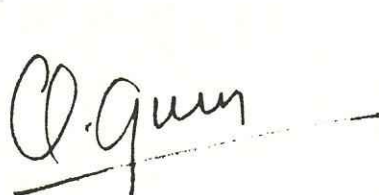
Nouvelle réflexion stratégique ? Oui avec l'élaboration de la huitième édition du plan d'entreprise qui lie de manière dynamique développement du service public, progrès social et maîtrise des coûts à partir d'une approche renouvelée des problèmes de gestion et d'une volonté d'essor de la recherche au sein de la RATP. Dans cette perspective, une attention particulière est apportée à la définition de normes minimales de desserte, à la diversification des modes de transports de surface et à l'expérimentation de modes nouveaux, au bon « enchaînement » de toutes les formes de transports, à l'unification du réseau et à la simplification de la tarification. C'est le « réseau 2000 » que nous commençons ainsi à construire.

Tout naturellement, nous allons poursuivre cet effort de renouvellement du service public en 1983 avec cependant *un infléchissement* qui sollicitera un peu plus l'engagement personnel de chacun des 39 000 agents de la Régie. Nous voulons, en effet, que cet avenir en construction soit un peu plus l'affaire de tous et de chacun. Pour cela nous devons avoir la volonté de mettre en place, pas à pas, une véritable décentralisation des responsabilités et des prises de décision au sein de l'entreprise. C'est difficile nous le savons. Cela oblige à revoir beaucoup d'habitudes, certainement. C'est exigeant, incontestablement. Mais c'est seulement ainsi que nous avancerons au mieux et que chacun se sentira plus responsable et mieux concerné par les progrès qu'il nous reste à accomplir.

Alors BON TRAVAIL et BONNE ANNÉE 1983 à tous.

Claude QUIN
Président

Philippe ESSIG
Directeur général





Une jeune femme chargée du nettoyage permanent à « Gare du Nord ».

NETTOIEMENT DU MÉTRO: LES CONTRATS EN APPLICATION

Il y a près de deux ans, le 1^{er} avril 1981, la RATP signait avec 15 entreprises privées des contrats destinés à assurer le nettoyage des installations du métro et du RER (voir *Entre les lignes* n° 49). Ces contrats, qui reprennent et explicitent les clauses du protocole d'accord signé le 1^{er} mai 1980 à la suite d'une longue grève de 39 jours, sont d'une grande importance tant pour la RATP, qui s'est fixée comme objectif de limiter la progression des dépenses de nettoyage tout en conservant au métro sa propreté habituelle, que pour les entreprises et les nettoyeurs eux-mêmes puisque la revalorisation de leur salaire et la garantie de leur emploi sont assurées. Depuis, les nouveaux marchés sont devenus effectifs et les clauses du protocole d'accord ont été respectées.

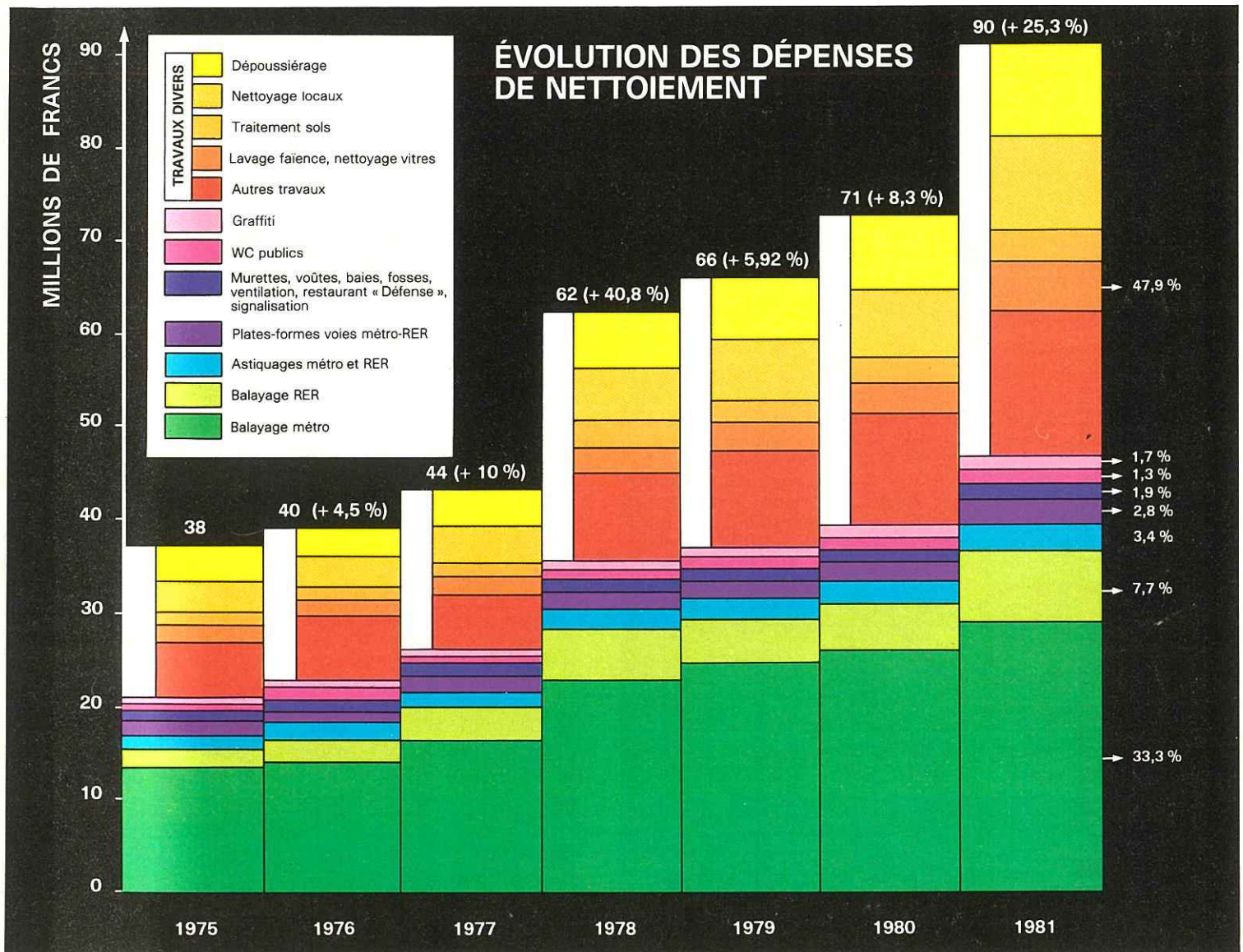
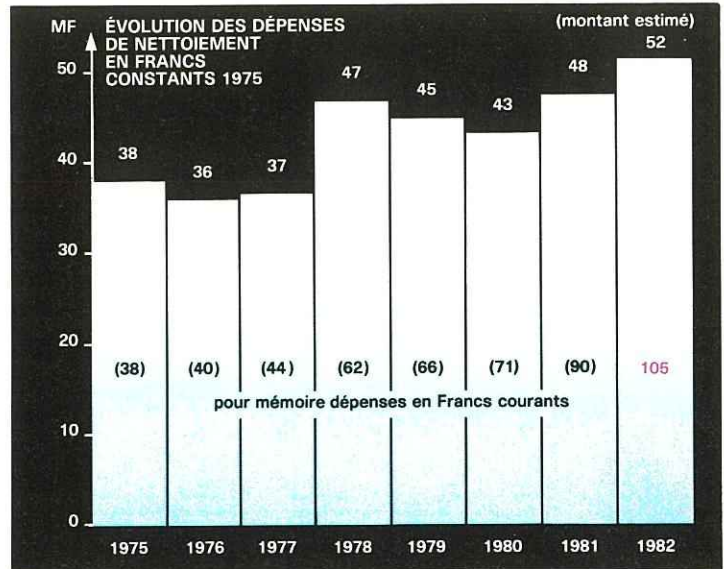
Des accès jusqu'au poste de redressement

Ce sont plus de 1 300 ouvriers qui travaillent au nettoyage de l'ensemble des installations du métro et du RER. L'activité ne se limite pas aux seules stations et gares, mais comprend également le nettoyage des installations électriques, des postes de redressement, des postes haute tension sans oublier les voitures du métro et du RER.

14 entreprises se partagent le marché : 12 pour celui des installations fixes et 5 pour celui du matériel roulant (certaines de ces entreprises étant titulaires de deux marchés à la fois).

Une activité très vaste à laquelle a correspondu pour l'année 1981 un budget de 135 MF environ - 90 MF étant consacrés au seul nettoyage des stations, gares et accès. La RATP qui cherche à limiter la progression annuelle des dépenses de nettoyage, en modulant la fréquence des opérations en fonction du trafic-voyageurs (voir *Entre les lignes* n° 49), devrait consacrer cette année un budget de 105 MF environ au nettoyage des stations et des gares, soit une augmentation de 16,7 % par rapport à l'année précédente.

La répartition entre les principaux postes est la suivante :



Après presque deux années...

A la suite du conflit de juin 1977, la RATP accepte de prendre en charge l'amélioration des conditions de travail des nettoyeurs du métro et du RER et notamment de leur attribuer un certain nombre de locaux qui, après avoir été équipés du confort nécessaire, peuvent être utilisés comme vestiaires ou réfectoires.

Ce n'est toutefois qu'en 1980, en signant le protocole d'accord, que la RATP s'engage vis-à-vis des salariés des entreprises de nettoyage pour la revalorisation de leur salaire et la garantie de leur emploi. Engagement qui visait à fixer au 1^{er} juillet 1982 le salaire mensuel net du nettoyeur du métro de jour C2 à 2 800 F, primes pour travail du dimanche non comprises – ceci en francs constants d'avril 1980. Il était de 2 325 F au moment de la grève en 1980. Depuis, des augmentations se sont donc succédées à l'initiative du Syndicat national de la manutention ferroviaire ou à celle de la RATP qui est intervenue à plusieurs reprises auprès des entreprises titulaires des marchés. La dernière de ces augmentations, de 3 %, date du 1^{er} décembre 1982 et porte le salaire mensuel net du nettoyeur C2 à 2 761 F en francs constants d'avril 1980, soit 3 715 F nets – francs décembre 1982 –, primes du dimanche non comprises.

Rappelons que la RATP est intervenue pour que les salaires des nettoyeurs soient augmentés de 6 % le 1^{er} juin 1982, pour se rapprocher au maximum du seuil fixé par le protocole – soit 2 800 F – et qui aurait été atteint au 1^{er} juillet sans l'effet du blocage des salaires décidé par le gouvernement le 11 juin dernier. En francs courants, le salaire horaire du nettoyeur C2 est actuellement de 22,455 F sans les primes et de 27,39 F primes comprises. Le taux horaire du SMIC étant à 20,29 F, le salaire du nettoyeur C2 est donc supérieur de 35 % ou de 10,7 %, selon que l'on tient compte ou non des primes. Ceci porte le salaire mensuel de ce même nettoyeur à 4 141 F nets primes comprises.

Parallèlement à ces augmentations, le temps de travail hebdomadaire des nettoyeurs du métro a diminué. De 41 heures lors de la grève de mars-avril 1980, il est passé à 40 h 30 le 1^{er} octobre 1980, puis à 40 heures le 1^{er} février 1982, pour être fixé à 39 heures par ordonnance gouvernementale en février. Côté salaires, le principe retenu dès octobre 1980 a été que toute diminution de la durée du travail devait être compensée par un réajustement du taux horaire conduisant ainsi à un salaire mensuel au moins égal. Côté effectifs, le protocole d'accord prévoyait leur diminution compte tenu de la baisse progressive des prestations. De 1 400 en avril 1980, le nombre de nettoyeurs du métro est passé à 1 300 environ, deux ans plus tard. Cette diminution n'a pas donné lieu à des licenciements. Le protocole prévoyait des départs volontaires, des mises à la retraite, voire des reconversions vers d'autres activités ou vers d'autres entreprises de nettoyage. En fait, cette dernière solution n'a pas été appliquée. La réduction du temps de travail, associée à des départs plus importants que prévu ont, au contraire, permis aux entreprises d'embaucher 60 ouvriers.

Depuis quelques années, un effort important a été réalisé pour améliorer et revaloriser le statut du nettoyeur du métro. La RATP y a apporté sa contribution dans le cadre de la politique qu'elle s'est fixée, qui lui permet d'obtenir des marchés à des niveaux de prix acceptables tout en la déchargeant de la gestion d'un personnel fluctuant et d'assurer un niveau de prestations correct. D'autres solutions à l'étude, comme la création éventuelle d'une filiale « nettoyage RATP », sont également envisageables.



Ces carrelages sont nettoyés à l'eau chaude haute pression.

Un métro encore plus propre

La RATP, en collaboration avec les entreprises de nettoyage, a cherché à améliorer la propreté de certains points sensibles du réseau.

Pour cela, depuis le mois de mars 1982, 10 stations et gares parmi les plus importantes du métro et du RER sont nettoyées de façon permanente. Pour que ce progrès soit plus aisément perçu des voyageurs, les entreprises ont fait appel à du personnel féminin travaillant du lundi au vendredi de 8 h à 17 h. Équipées d'un chariot comportant tout le matériel nécessaire à leur tâche, elles peuvent intervenir rapidement chaque fois que cela est nécessaire, en particulier après les distributions de prospectus ou des actes de personnes peu délicates.

Après quelques mois d'activité, le bilan apparaît positif. Les contrats de travail de ce personnel, initialement de 6 mois éventuellement renouvelables pour une même durée, ont été transformés en contrat à durée indéterminée. La RATP

confirme ainsi sa volonté de conserver ce genre d'action.

Pour permettre d'effectuer ponctuellement un « grand nettoyage » dans un temps très court, des essais de nettoyage à l'eau chaude haute pression ont été réalisés. Ce procédé, déjà employé pour le « ravalement » des revêtements céramiques de certaines stations du métro, pulvérise sur la surface à nettoyer une eau à 80° ayant une pression pouvant atteindre 140 bars.

Compte tenu des premiers résultats, il semble qu'à l'avenir son utilisation pourra être étendue progressivement.

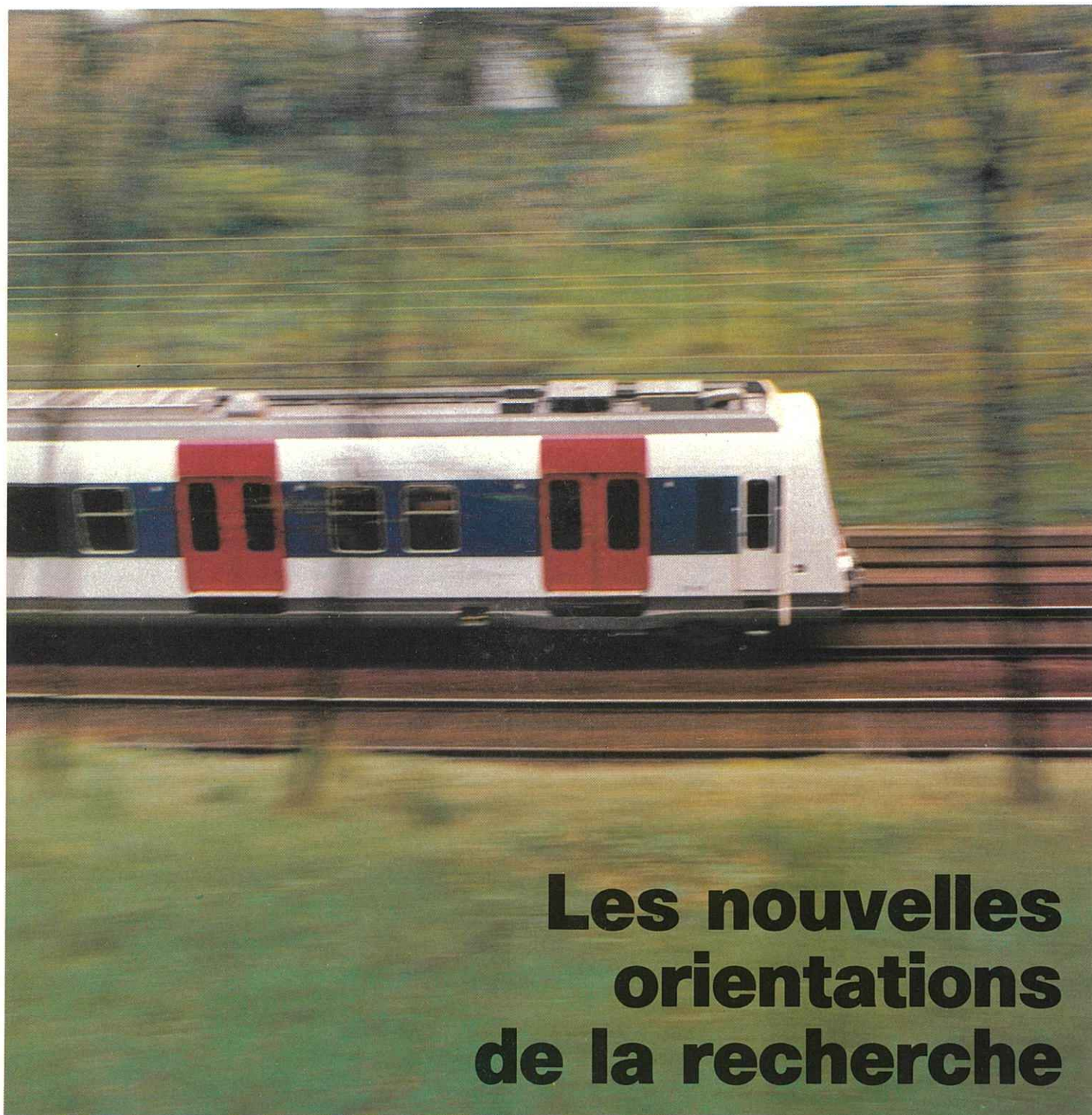
Enfin, pour sensibiliser les responsables des entreprises aux problèmes d'hygiène et de sécurité, des actions de formation et de recyclage ont été organisées par la RATP sans oublier des réunions de travail qui, intervenant périodiquement, doivent permettre d'évoquer tous les problèmes et de les solutionner.

Une amélioration pour les nettoyeurs du métro

L'entreprise Campenon-Bernard, qui emploie au total 12 000 personnes, a, entre autres activités, celle de nettoyer un secteur du métro et du RER. C'est l'agence de travaux et entretien de la région parisienne (TERP) qui en a la charge : 115 à 120 ouvriers sont employés à cette tâche.

Entre les lignes a demandé au responsable de ce service son sentiment sur les clauses contenues dans le protocole d'accord et reprises lors de la signature des nouveaux contrats l'année dernière.

M. Henri Fourage a estimé que « la signature et le respect du protocole représentent un gros progrès pour les nettoyeurs du métro, une nette amélioration de leur situation. A l'heure actuelle, leurs salaires sont de 6 % supérieurs à ceux des autres nettoyeurs et s'élèvent pour les ouvriers C2, c'est-à-dire ceux qui n'ont aucune qualification particulière, à 3 715 F nets (francs courants) sans compter les primes. Ces augmentations de salaires n'ont pas été sans poser quelques problèmes aux entreprises qui se trouvent parfois dans une situation difficile, d'autant plus qu'elles doivent en même temps faire face à d'autres nouvelles charges (semaine de 39 heures, 8 mai férié, 5^e semaine de congés payés) ».



Les nouvelles orientations de la recherche

La recherche est aujourd'hui considérée comme une priorité nationale. Le gouvernement s'est fixé comme objectif de porter, d'ici à 1985, l'effort national de recherche et de développement de 1,8 à 2,5 % du Produit Intérieur Brut. Cette impulsion gouvernementale constitue en fait une opportunité à saisir pour la RATP à l'heure où certaines opérations de modernisation arrivent à leur terme.

Une relance nécessaire

Depuis une vingtaine d'années, la RATP a entièrement modernisé, en l'adaptant à l'évolution des besoins, son outil de production. Lancement de grands travaux, conception et réalisation de nouveaux matériels et équipements..., l'ampleur des programmes mis en œuvre a nécessité un effort considérable de recherche encore stimulé par le développement de la coopération technique.

Surtout centré sur les questions techniques (matériels roulants, automatisation des systèmes d'exploitation, construction d'ouvrages souterrains), cet effort a également porté, dans une moindre mesure, sur l'étude socio-économique quantitative et qualitative (comportements et attentes des voyageurs) des transports collectifs.

Cette modernisation intensive en grande partie accomplie, les actions de recherche ont à la RATP enregistré un certain fléchissement. D'où la nécessité aujourd'hui de rendre à la recherche sa place prioritaire en l'intégrant aux stratégies de l'entreprise, en étendant son champ d'étude, enfin en y associant plus largement le personnel, dans un esprit d'ouverture et de coopération avec les différents partenaires de la RATP et l'ensemble du système de la recherche.

Deux grands objectifs...

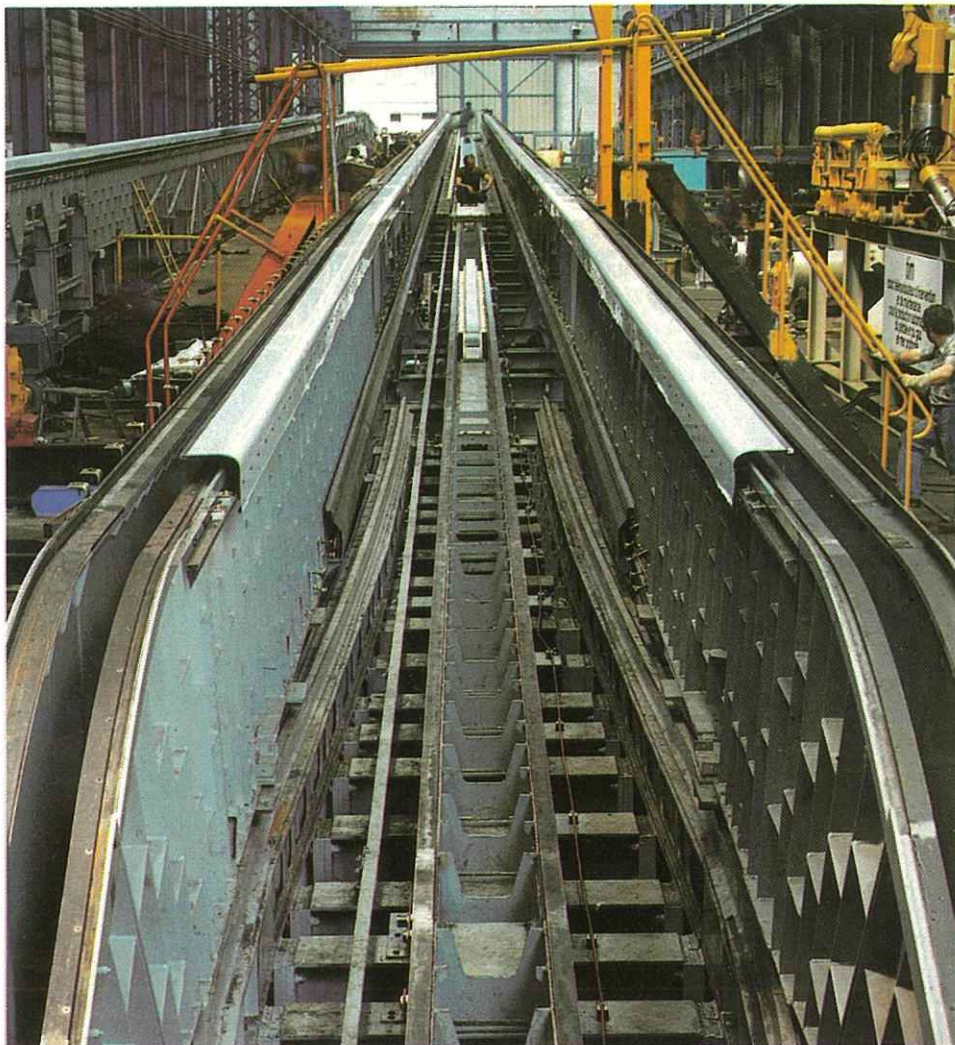
Conformément aux orientations nationales, la RATP a décidé d'accroître son effort de recherche de 8 % en volume par an entre 1982 et 1985, puis de le maintenir constant jusqu'en 1987. Cette progression importante des moyens a deux objectifs principaux.

Il s'agit tout d'abord de réussir la nouvelle phase d'extension et de modernisation de l'entreprise : extension des réseaux et des services mais aussi modernisation des secteurs secondaire – le domaine de l'entretien – et tertiaire, permise par le progrès rapide des technologies de l'information et des télécommunications. A plus long terme, la recherche se doit de préparer le futur. Il s'agit pour la RATP d'imaginer des solutions nouvelles face à un environnement en mutation complète, tout en tenant compte des contraintes inhérentes à un réseau de transports urbains.

Enfin, il faut aussi maintenir, voire accroître, la compétitivité internationale de l'ingénierie française et contribuer ainsi à la relance de certains secteurs de l'industrie nationale, notamment celui de l'industrie ferroviaire.

... et une démarche originale

La démarche de relance de la recherche engagée depuis quelques mois à la RATP, vise à assurer une étroite articulation entre les programmes de recherche et les stratégies de l'entreprise.



Le TRAX en construction :

Machine de traitement de textes : un exemple de bureautique.



RATP - Ardillon

RATP - Ardillon



Rénover le matériel roulant : un des objectifs de la recherche.

Le domaine de la recherche, centré sur l'activité principale de l'entreprise – le transport en commun en zone urbaine – s'étend, en amont, à l'étude de l'environnement et à son évolution et, en aval, à tout problème relatif à la gestion des ressources – matériels, informations et potentiel humain. Quatre axes de progrès ont été dégagés.

- La volonté d'élargir le champ de la recherche hors du domaine technique. Il est, en effet, devenu indispensable d'élever le niveau des recherches socio-économiques à celui atteint par la recherche technique. Des besoins se manifestent également en direction d'un approfondissement de la recherche dans les domaines des sciences, de l'organisation et des sciences sociales.

- L'affirmation que la recherche doit être l'affaire de tous et non pas l'apanage de quelques spécialistes.

- La nécessité de développer des expérimentations en vraie grandeur pour permettre la recherche dans les domaines de l'exploitation, de la gestion et dans le secteur social et réaliser dans ces domaines aussi une véritable démarche scientifique.

- Le projet de définir un grand thème mobilisateur : « réseau 2000 ». Il répond au souci de préparer dès les années 1980, ce que pourra être le réseau des transports collectifs adapté à l'environnement et aux aspirations des habitants d'Ile-de-France en l'an 2000. Ce recul de vingt ans est nécessaire pour concevoir un produit global adapté et lancer, puis réaliser, les investissements nécessaires.

Le « réseau 2000 » ne constitue pas

un simple maillage de lignes mais une articulation réussie du système de transports à la vie urbaine et celle des modes tout au long d'un déplacement. Il inclut les domaines de recherche se rapportant à l'évolution de l'environnement, aux demandes potentielles des usagers comme à celles du personnel de l'entreprise et tient compte également des études sur la commercialisation de l'offre et la gestion des ressources. Il prend aussi en considération les développements futurs des technologies de communication dans leur impact sur les modes de vie, le transport collectif et la vie de l'entreprise. Par exemple, le « réseau 2000 » inclut le problème non seulement du « train 2000 » et du « bus 2000 » mais aussi celui de la « station 2000 », du « dépôt ou de l'atelier 2000 ».

Le programme d'actions

Sans entrer dans le détail du plan de recherche 1983-1987, il convient d'en préciser les grandes orientations.

Les recherches visent, en premier lieu à une meilleure connaissance de l'environnement et des demandes. Elles s'attachent au développement, à la structuration et à l'intégration des réseaux mais aussi à l'amélioration du service offert, notamment en matière de confort et d'information.

Elles portent également sur l'amélioration des méthodes d'exploitation – le projet de Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance (SA-CEM) est destiné à concevoir des équipements novateurs –, la mise au point de matériels et d'équipements nouveaux

comme le « métro 2000 » ou les études concernant un nouveau groupe motopropulseur spécifique à l'autobus urbain. Citons aussi les recherches sur les systèmes nouveaux Aramis, Trax et Delta V (voir *Entre les lignes* n° 54).

Dans le domaine de la gestion des ressources, les recherches s'attachent, par-delà les traditionnels calculs de rentabilité, à définir de nouveaux critères permettant de prendre en compte les incidences économiques et sociales des différents choix.

Enfin, la modernisation des secteurs secondaire et tertiaire est également un des objectifs de la recherche. Bénéficiant à la fois du progrès technique et de l'amélioration des conditions de travail, le domaine de la maintenance va en effet connaître dans les prochaines années des évolutions importantes. Par ailleurs, les techniques de traitement et de transmission de l'information, en raison de leur développement rapide comme des demandes qu'elles suscitent, constituent un champ de recherche prioritaire tant en matière de gestion que de communication.

Concrètement, l'effort de recherche de la RATP se développe sur un double plan :

- à court et moyen terme, il est consacré à l'amélioration des systèmes existants (métro, RER et autobus) ainsi qu'à des études liées à l'élaboration du plan de transport de la région parisienne,
- à plus long terme, des recherches prospectives portent notamment sur des systèmes nouveaux de transport et la définition du grand thème mobilisateur « réseau 2000 ».

Le succès, à quelles conditions ?

Rigueur et souplesse... Ce sont les deux impératifs que la relance de la recherche exige pour réussir pleinement.

La mise en place d'un système de pilotage dynamique qui, s'appuyant sur l'organisation décentralisée actuelle permettra d'évaluer les résultats, de vérifier la cohérence des programmes par rapport aux objectifs et de les adapter aux modifications de l'environnement, paraît nécessaire.

En outre, les activités de recherche et leurs caractères propres doivent être reconnus à l'intérieur de l'entreprise et les résultats valorisés à l'intérieur comme à l'extérieur de la RATP.

Enfin, la dernière – bien que la liste soit loin d'être exhaustive – des conditions du succès touche au renforcement des moyens généraux de la recherche qu'ils concernent les méthodes, les systèmes d'information, les outils de calcul et de mesure ou les laboratoires...

LES 16-18 ANS ARRIVENT À LA RATP

Dans le cadre de l'action nationale en faveur des jeunes de 16 à 18 ans et par une convention signée avec l'Institut national de formation et de recherche sur l'éducation permanente (l'Infrep), la RATP s'est engagée à accueillir 180 jeunes de 16 à 18 ans. Elle est chargée de leur donner, en collaboration avec l'Infrep, par des stages de formation alternée, une qualification professionnelle débouchant au bout de deux ans sur un CAP (voir *Entre les lignes* n° 56).

Le système de formation alternée consiste à associer des temps de formation générale ou théorique dispensés par un organisme de formation (ici, l'Infrep) à des temps de formation pratique et professionnelle assurés en vraie grandeur sur un lieu de travail. Pour ces 180 jeunes, c'est la RATP qui assume cette mission. Sur le lieu de travail, un « tuteur », agent qualifié volontaire pour assumer cette tâche, est chargé de préparer deux ou trois jeunes au métier qu'il exerce lui-même et se tient en relation avec l'organisme de formation.

La formation pratique est de 1 000 heures réparties sur deux ans et se décompose en séquences de durée variable allant d'une à plusieurs semaines. La première d'entre elles, d'une durée de cinq jours, a débuté le 22 novembre dernier. A cette date, la RATP a accueilli un premier groupe de 90 stagiaires, le second étant attendu pour le début de cette année.

La rédaction d'*Entre les lignes* a rencontré deux de ces jeunes en compagnie de leur tuteur. Ils débutaient leur premier stage pratique d'ajusteur à la direction des services techniques, au service de la voie et plus précisément encore aux ateliers de La Villette. C'est très aimablement que Christophe et Mourad nous ont fait part de leur motivation et de leurs toutes premières impressions.



Christophe et Mourad aux ateliers de La Villette

● Christophe a 17 ans. Il a déjà suivi des cours d'ajusteur mais n'a pas obtenu de diplôme. L'ajustage, c'est une spécialité qui lui plaît tout particulièrement et un métier qu'il espère par la suite exercer.

En juin dernier, il est sorti de l'école sans aucun diplôme. Il nous explique sa démarche : « Tout en m'inscrivant au chômage, j'ai écrit à la mairie de Saint-Denis

(celle de mon domicile) qui m'a orienté vers une maison s'occupant plus particulièrement des jeunes de 16 à 18 ans. C'est cette maison qui m'a trouvé un stage. J'ai passé un test à l'Infrep, puis par lettre j'ai été informé que je devais me présenter le 8 novembre à Torcy, là où l'Infrep dispense ses cours de français et de mathématiques. »

● Mourad, 16 ans et demi, n'avait pas jusqu'à présent suivi de cours d'ajustage. Il voulait initialement suivre une formation d'électromécanicien, mais faute de place, il a été orienté vers l'ajustage. Son « tuteur » lui a expliqué qu'un CAP d'ajusteur pouvait déboucher par la suite sur une formation d'électromécanicien. Alors, il semble rassuré. Mourad a eu des problèmes familiaux et a été obligé de quitter l'école en cours d'année. Il a été informé de ces stages, s'y est inscrit, a passé un test qu'il a réussi et puis, comme Christophe, a été convoqué pour se rendre à Torcy.

Tous deux espèrent avoir un CAP. Christophe nous a dit : « Cela ne dépend que de nous. » Il prend son stage très au sérieux. Son « tuteur » nous a précisé que le samedi précédant le stage, il était venu voir avec ses parents où se trouvaient les ateliers de La Villette afin d'être à l'heure.

A propos de leur intégration dans l'entreprise, Christophe dit : « Personnellement, je n'ai pas eu de problèmes, cela dépend peut-être de l'accueil, mais pour moi pas de problème. » Pour Mourad, arrivé seulement du matin, soit deux jours après Christophe, il est encore un peu tôt pour se prononcer, mais il trouve que les gens ici sont « sympas ».

Quant au « tuteur », il aime le contact avec les jeunes et ce depuis toujours. Il en a déjà formé plusieurs mais dans d'autres conditions, dans la petite entreprise privée où il travaillait précédemment. C'est pourquoi, il s'est porté volontaire. Il a suivi deux stages d'une semaine à l'Infrep ; le premier, pédagogique, avant l'arrivée des stagiaires, le second en décembre dernier, après leur passage, était en quelque sorte un « rapport de première mise en marche ».

Le matin même de notre rencontre, il avait vu des jeunes qui entre eux disaient : « Ici, on n'est pas considéré comme des mômes. » « C'est vrai, nous a-t-il expliqué, nous les considérons comme des stagiaires. »

Ce « tuteur » occupe un poste de magasinier outillage. « On est deux, on se remplace l'un l'autre. Bien sûr, il y a du travail pour deux, mais je ne pense pas que l'arrivée des stagiaires créera des problèmes. Pour l'instant, cela n'en a pas créé. » Parlant de l'ensemble des tuteurs : « Il y aura peut-être des problèmes de remplacement dans certains postes, une organisation à revoir vis-à-vis du « tuteur » qui quitte son poste le temps de s'occuper des jeunes. Nous sommes hors production mais aussi en double avec les stagiaires de façon à ce qu'ils voient un peu ce qui se passe dans l'atelier. »

Et Christophe a ajouté : « Je préfère être ici plutôt qu'à l'école. Je suis avec des gens qui font leur boulot et m'apprennent à travailler. »

LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

LES CHEVALIERS DU CIEL

Attachez vos ceintures... Cette phrase était de circonstance le 16 octobre dernier, sur l'aérodrome de Meaux-Esbly en Seine-et-Marne. Il s'agissait en fait de l'inauguration de l'Avia-Club du personnel de la RATP en présence de MM. Quin et Essig. Commencée par la présentation du club et de l'escadrille, la matinée devait se terminer par des démonstrations en vol d'avions anciens et nouveaux,

avec la possibilité, pour ceux qui le souhaitaient, d'un baptême de l'air. Une initiative qui n'a pas manqué de séduire les passionnés d'aviation comme les novices qui souhaitent un jour devenir eux aussi des « chevaliers du ciel ».

Rappelons que l'Avia-Club est ouvert à tous : agents, familles et amis. Ses activités sont variées : vols d'initiation, école de pilotage, cours théoriques, promenades et voyages. Pour tous renseignements, vous pouvez téléphoner les week-ends ou les jours fériés au 004-68-44. Les membres de l'Avia-Club se feront un plaisir de vous répondre.



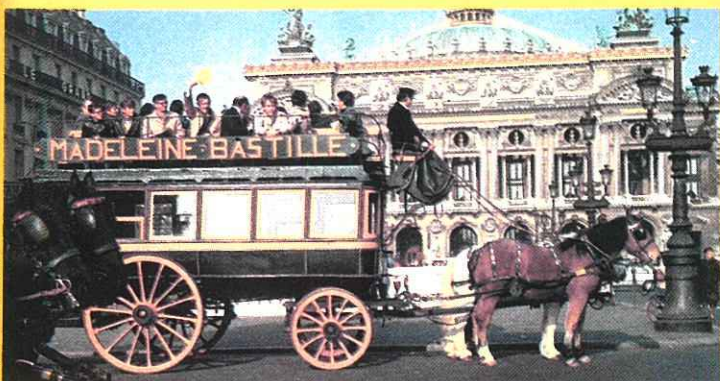
LA RUE AUBER EN FÊTE

La réalisation de travaux à ciel ouvert dans le quartier de l'Opéra impliquant la fermeture à la circulation de la rue Aubert à ses deux extrémités pendant plus d'un an, a conduit la RATP à réaliser une action de communication originale et à humaniser son chantier en offrant aux Parisiens tous les samedis, du 6 novembre au 18 décembre, un programme d'animation « rétro »

avec notamment une rétrospective de véhicules anciens.

Les surprises ne manquaient pas. On a vu circuler l'omnibus à impériale Madeleine-Bastille, attelé à trois chevaux, qui fut construit en 1878. Il y avait aussi un char à banc, ancêtre des autobus touristiques et des autobus à plate-forme Renault « TN H 4 » et « TN 4 F ». L'animation musicale était assurée par la fanfare de cavalerie de la Garde républicaine et par la grande fanfare des Beaux-Arts.

A l'approche des fêtes de Noël, la rue Aubert a joué à remonter le temps et tout le quartier était en fête.



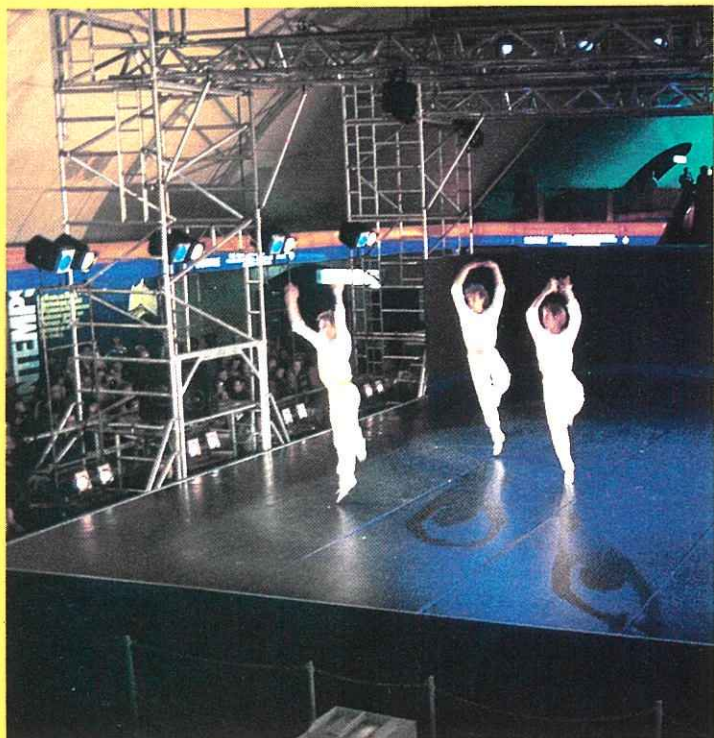
LE MÉTRO À L'HEURE DES POINTES

Un décor inhabituel pour la danse contemporaine en quête d'un autre public : du 15 au 19 novembre dernier, des danseurs de l'Opéra de Paris ont présenté six ballets dans la gare RER d'Auber.

Au programme : « Mad rush », « Aunis », « Density 21,5 », « Peaces of dreams », « In illo tempore » et « Massacre sur Mac Dougal Street », sur des chorégraphies de Lucinda Childs, Jacques Garnier, Carolyne Carlson, Ulysses Dove, François Verret et Karol Armitage.

Le GRCOP, groupe de recherche chorégraphique de l'Opéra de Paris, présente régulièrement ses créations dans la capitale et en province et, pour la deuxième année consécutive, a fait du métro un des hauts lieux de l'avant-garde en matière de ballet. C'était une féerie sous la voûte d'Auber : pendant une heure, chaque soir de cette semaine exceptionnelle, les voyageurs ont baigné dans une atmosphère irréelle, enveloppés d'une musique diffusée par un synthétiseur, à l'écoute des corps qui évoluaient sous leurs yeux.

Une fois encore, la RATP a prouvé que ses usagers ne perdaient pas une occasion pour s'évader et « casser le rythme » le temps d'un spectacle.



LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

LE TICKET DE NAISSANCE

De mémoire de machiniste, on n'avait encore jamais vu un bébé choisir l'autobus pour faire son entrée dans le monde. La petite Souria ne pouvait plus attendre, elle a vu le jour à bord du 168 (Pierrefitte - Saint-Denis) le jeudi 11 novembre vers 7 heures.

Loin de s'affoler, le machiniste, ayant rapidement compris qu'il allait se passer quelque chose d'exceptionnel dans son autobus, avait pourtant alerté tout de suite le PC de sa ligne pour qu'il prévienne le SAMU. Trop tard, en quelques minutes le bébé était là et il a fallu s'organiser avec les moyens du bord.

Selon la formule consacrée, la mère et l'enfant se portent bien et la RATP leur a offert en cadeau de naissance, fleurs, layette et... une carte orange annuelle.



MÉTRO ANIMÉ

Expositions, concerts, animations, il n'y a quasiment pas de mois où la RATP n'organise pas quelque chose aux quatre coins de ses stations...

• **Histoires d'humour** : on a souri, voire franchement ri, à la station Saint-Augustin du 22 octobre au 7 novembre. Le Ve Salon des dessinateurs humoristes de la presse s'est tenu pour la deuxième fois dans le métro.

Étaient exposés des dessins réalisés par des dessinateurs professionnels, mais aussi des livres, des albums et des petits objets humoristiques, ainsi que les œuvres des participants au concours organisé dans le cadre de ce salon, sur trois thèmes : les transports en commun à travers les âges, l'humour médical et les caricatures politiques.

• **Le sacre du métro** : au programme de cette année (les 3 et 10 novembre 1982), « Trompette et orgue » : Andrew Holford et Emmanuel de Villele ont interprété à Charles de Gaulle-Étoile des œuvres de Purcell, Pachelbel, Albinoni, Telemann, Stanley, Bach et Haendel ; et « Œuvres polyphoniques profanes et religieuses » à Nation et Miro-mesnil où les Petits chanteurs de Paris ont interprété des œuvres de Josquin des Prés, De Lassus, Menegali, Mozart, Kadaly et Poulenc.

Il y avait aussi une exposition de photos sur le thème « Musique et sacré » du 27 octobre au 12 novembre. C'était à l'occasion du Festival d'art sacré de la ville de Paris.



NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

• Depuis le mois de novembre, la ligne 7 peut être exploitée en conduite manuelle contrôlée. Huit lignes du réseau sont actuellement entièrement équipées pour la CMC (l. 10, 13, 3, 3 bis, 8, 11, 7 et 7 bis). On annonce que la ligne 2 et la ligne 6 seront partiellement exploitées en CMC dès le début de l'année avec une mise en place des installations fixes sur une voie seulement avec l'équipement de quelques trains. Très rapidement tous les trains de ces deux lignes seront équipés.

• Les stations modernisées livrées au cours du dernier trimestre 1982 ont été Père-Lachaise (l. 3), Place d'Italie (l. 7), gare d'Austerlitz (l. 10), Quatre-Septembre (l. 3), Richelieu-Drouot (l. 9) et Saint-Maur (l. 3).

• Depuis le début décembre, les nouvelles installations du service provisoire de Pasteur, ligne 12, sont en service. Elles remplacent l'ancien service provisoire de Convention. En cas d'incident au nord de la station Pasteur, les voyageurs venant de Mairie d'Issy pourront atteindre cette station et bénéficier d'une correspondance avec la ligne 6. Les aiguilles du SP de Pasteur seront bientôt télécommandées du PCC.

• Une navette d'autobus relie la Place Balard à Issy-les-Moulineaux (place du Président-Robert-Schuman) depuis le 19 novembre dernier. Le service est assuré du lundi au samedi de 6 h 20 à 20 h 30 environ. Cette nouvelle ligne est exploitée sous le numéro 242.

• Depuis le 18 octobre, une nouvelle ligne (188 N) dessert le trajet Châtillon-Montrouge-Bagneux-Port-Galand, du lundi au vendredi, aux heures de pointe du matin et du soir uniquement.

• Le 10 décembre, la ligne 323 a été prolongée de la Mairie d'Ivry à la gare SNCF d'Ivry. La cérémonie d'inauguration, à laquelle assistaient M. Charles Fiterman, ministre d'État, ministre des Transports, M. Claude Quin et M. Philippe Essig, a permis de découvrir le premier autobus articulé : il a fait office de « voiture officielle » sur le nouveau parcours du 323 et pour la visite du prolongement de la ligne 7 dont la première station « Le Kremlin-Bicêtre » était inaugurée ce même jour.

LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

UN DÉTOURNEMENT SPECTACULAIRE

Depuis quelques mois, les travaux préliminaires à la construction de la gare RER de Saint-Michel - ligne B - sont entrés dans une phase active. Ainsi dans le courant de l'automne, le creusement de deux puits de reconnaissance a commencé rue Xavier-Privas et quai du Marché-Neuf.

Fin octobre, les spécialistes de Gaz de France ont procédé à la déviation de la canalisation à haute pression passant dans la berge du quai Saint-Michel. Le nouvel élé-

ment de canalisation, un long tube en acier de 73 mètres en forme de U, fut assemblé le long du quai de Montebello avant d'être transporté et mis en place dans le lit de la Seine, entre le pont Notre-Dame et le pont Saint-Michel. Ces opérations, particulièrement délicates, nécessitèrent l'interruption de la navigation fluviale dans le petit bras de Seine pendant une journée. Elles attirèrent également de nombreux badauds, peu habitués à voir un tel spectacle en plein cœur du vieux Paris.



RATP - Travaux Neufs

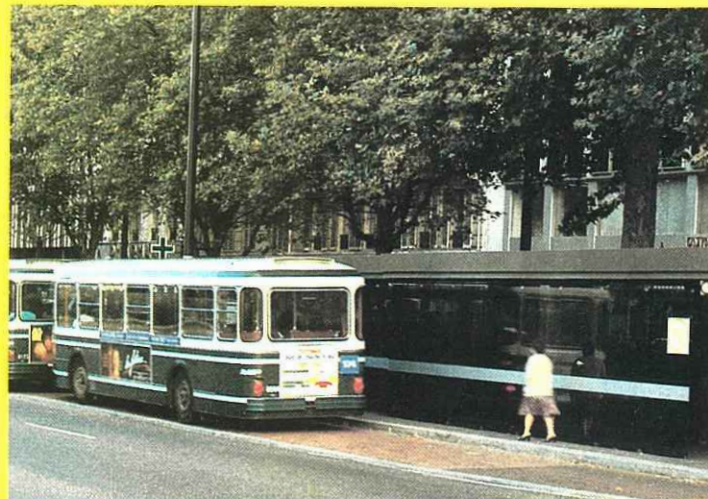
PONT DE NEUILLY : UN TERMINUS RÉNOVÉ

Depuis la mi décembre, les nouvelles installations de la gare d'autobus du Pont de Neuilly sont définitivement en service. Les travaux auront duré un peu moins de deux ans.

La gare d'autobus est située de part et d'autre de l'avenue du Général-de-Gaulle : côté sud (sens la Défense-Paris) le quai d'arrivée et côté nord (sens Paris - La Défense) le quai de départ. Les autobus font demi-tour quelques dizaines de mètres plus loin, au carrefour avec l'avenue de Longchamp. Le quai de départ regroupe les terminus de quatre lignes (141, 144 A-B, 157, 176) et les points d'arrêt de deux autres lignes (73 et 174). L'arrêt du 174 sert également de point de départ aux partiels Pont de

Neuilly - La Défense pendant les heures de pointe.

Les aménagements réservés aux voyageurs y sont analogues à ceux des nouvelles gares d'autobus de la RATP. Les abris ont été entièrement rénovés, ils assurent une meilleure protection contre les intempéries et les nuisances sonores ; les zones réservées à l'attente des voyageurs sont équipées des sièges « miséricorde ». Un poste de commandement local est implanté au bout du quai d'arrivée. Le coût de l'opération de modernisation s'élève à quatre millions de francs (constructions des pistes, aménagement des abris, PCL...). Actuellement, près de 40 000 personnes transitent chaque jour par la gare d'autobus du Pont de Neuilly.



RATP-Travaux Neufs

NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

- Depuis le 9 novembre, les lignes 166, 167 et 304 empruntent un nouveau site propre pour autobus dans la commune de Colombes entre le carrefour Rhin-et-Danube et la place du Général-Leclerc. Il prolonge le site propre réalisé il y a un an dans la rue Gabriel-Péri. Les voies de passage pour autobus sont implantées de part et d'autre de la chaussée. Elles sont séparées de la circulation générale par des bordurettes en ciment ou par un terre-plein réservé au stationnement des voitures particulières. Les riverains peuvent utiliser les couloirs de bus pour accéder à leur immeuble, mais le stationnement y est rigoureusement interdit. Les anciens itinéraires, dans le sens nord-

sud, par la rue de Saint-Denis, sont abandonnés, les bus empruntant désormais la rue du Bournard dans les deux sens. M. Charles Fiterman et M. Claude Quin ont inauguré cette réalisation le 5 décembre dernier.

- Dans le cadre de son 35^e anniversaire, le Comité d'entreprise de la RATP a présenté, début décembre, dans la salle d'échange d'Auber, quelques-unes de ses activités culturelles. Des spectacles de qualité donnés par l'Harmonie du personnel, les élèves de l'École de musique et la Batterie-fanfare du personnel.

- Les élections au comité d'entreprise qui viennent de se tenir donnent les résultats suivants : CGT : 38,3 % des 25 333 suffrages exprimés. Elle avait obtenu en 1980 40,5 % des suffrages ; CFTD, 11,7 % (11,1 % en 1980) ; FO 20,5 % (21,9 % en 1980) ; CFTC 4 % (4 % en 1980) ; liste commune Autonomes-CGC, 20,3 %. Ces deux derniers syndicats s'étaient présentés séparément en 1980, recueillant 16 % pour les Autonomes et 2,2 % pour la CGC.

Tout en restant la principale organisation syndicale à la RATP, le syndicat CGT enregistre un léger tassement - 2,2 % - de son influence par rapport aux dernières élections.

- La revue enfantine « Virgule » a publié dans son numéro de novembre, en collaboration avec la RATP, une bande dessinée éducative sur les transports en autobus destinée aux enfants de 9-12 ans.

Accompagnée d'articles et de reportages sur le réseau d'autobus de la RATP, cette bande dessinée est une manière amusante et distrayante d'aborder le mode de transport « autobus » de façon pédagogique.

LA RATP AUX J2R

Dans le cadre du 150^e anniversaire du transport de voyageurs par chemin de fer, la SNCF avait organisé les 1^{er}, 2 et 3 décembre dernier les journées « Rail et Recherche ». Au cours de ces rencontres de nombreux sujets furent abordés. Les principaux thèmes de discussion concernèrent l'évolution des méthodes d'exploitation, l'automatisation des systèmes de transport, le confort des usagers ainsi que la lutte contre les nuisances.

Plusieurs conférenciers appartenant à différents services de la RATP firent le point sur les réalisations et les recherches en cours à la Régie. L'accent fut mis sur les modèles d'analyse globaux d'offre et de demande de transport, sur l'évolution des postes de commande centralisée et sur la transformation des modes de conduite des trains. L'expérience SOSIE fit également l'objet de longs développements.

La plupart des intervenants insistèrent sur le rôle de l'informatique et l'impact des microprocesseurs dans la transformation des transports. La complexité des outils employés, notamment pour gérer les automatismes de conduite et de signalisation, ne s'accorde plus des règles classiques de conception, de fonctionnement et de maintenance des systèmes de transport. De nombreux spécialistes se penchent actuellement sur de nouvelles règles adaptées aux spécificités du monde des transports et aux possibilités de la micro-informatique. Ces réflexions suscitent quelquefois des inquiétudes qu'illustre par exemple le débat sur les notions de sécurité intrinsèque et de sécurité probabiliste.

Les journées J2R devaient confirmer l'importance de la recherche ferroviaire dans notre pays et son rôle novateur. Cette vitalité est également le garant du dynamisme de l'industrie ferroviaire française sur les marchés extérieurs. Ces rencontres furent aussi l'occasion d'échanges entre des spécialistes de différents horizons.

LIGNE B : UN NOUVEAU PRS

Un nouveau poste de manœuvres est opérationnel à Denfert-Rochereau, ligne B, depuis le 20 décembre.

Appelé PRS (poste tout relais à transit souple), ce poste de manœuvres remplace d'anciennes installations âgées d'une quarantaine d'années. Il permet de commander 40 itinéraires au lieu de 18 précédemment et pourra

être télécommandé à partir du futur PCC de la ligne B qui sera installé à Denfert-Rochereau. Il permettra en outre une meilleure exploitation de la ligne puisqu'il offre la possibilité d'utiliser des IPCS ou installations permanentes de contre-sens, c'est-à-dire qu'en cas d'incident, les trains pourront circuler à contre-sens sur une voie.

A noter également sur la ligne B, la mise en service de la signalisation type SNCF jusqu'à Bourg-la-Reine, ce qui étend maintenant la partie mise au code SNCF au secteur Gare du Nord - Bourg-la-Reine.



RATP - ARDAILLON

CHAMPIONNET, L'HEURE DE VÉRITÉ

« Championnet existe, Championnet continuera d'exister, mais Championnet existera autrement... La page est tournée et nous devons tous ensemble commencer à bâtir le Championnet de l'an 2000. » C'est en ces termes que le président CI. Quin devait résumer les nouvelles orientations sur l'avenir de l'atelier central, à l'occasion de la visite que lui-même et le directeur général Ph. Essig ont fait à Championnet le 30 novembre dernier en compagnie de MM. A. Marcq., C. Bony, M. Bourgoïn et des dirigeants du réseau routier. Au

gré des rencontres, ils engagèrent un large dialogue avec les ouvriers de l'atelier central. A plusieurs reprises, des délégués des différents ateliers vinrent exprimer les craintes, mais aussi les espoirs, de leurs camarades de travail.

Après avoir longuement discuté avec les cadres et les agents de maîtrise des différentes divisions, MM. Quin et Essig reçurent les délégués syndicaux des personnels RA de Championnet. Ces réunions furent l'occasion de rappeler que la modernisation et la diversification des activités de l'atelier central seraient conduites en concertation étroite avec tous les personnels concernés. Le président devait en outre insister sur la nécessité de repartir sur des bases saines et durables, seules garanties du maintien de l'emploi sur le site et du développement d'activités nouvelles.



RATP - CARRIER

CONCOURS 1982 DU MEILLEUR OUVRIER DE FRANCE



RATP - THIBAUT

Une fois de plus les candidats de la RATP au concours du « meilleur ouvrier de France » sont exacts au rendez-vous. En effet, parmi les récompenses attribuées cette année par les différents jurys figurent 10 médailles d'or et 4 médailles d'argent pour le personnel de la Régie.

Rappelons, en leur transmettant nos vives félicitations, le palmarès de nos lauréats :

MÉDAILLES D'OR

• Serrurerie :

MM. Bertrand, Harel, Biedny et Piedloup, du service TB.

• Ferronnerie d'art :

MM. Leveillé, du service TB et Foulon, du service TV.

• Tourneurs et torseurs sur bois :

M. Germain, du service TB.

• Mécanique générale :

MM. Beauval et Mongrard, du service RA.

• Forge rurale :

M. Hersemeule, du service TE.

MÉDAILLES D'ARGENT

• Tôlerie :

MM. Domise et Freschu, du service MA.

• Photographie :

M. Chabrol, du service SE.

• Sellerie carrosserie :

M. Madelaine du service RA.

PROFESSION : MÉCANICIEN D'ENTRETIEN

Un millier de mécaniciens d'entretien travaillent actuellement dans les ateliers et les dépôts de la RATP. Grâce à leur formation de base diversifiée, ils prennent en charge sans difficulté la plupart des travaux d'entretien et de révision confiés autrefois à des ouvriers de différentes spécialités. Cet élargissement des tâches débouche également sur de nouvelles modalités d'organisation du travail d'atelier.



Remplacement des plaquettes de frein sur un bus



RATP - CARRIER

Remontage d'une calandre...

Existe-t-il des points communs entre le Sprague des années trente et le métro blanc des années soixante-dix ? Bien peu a priori. En un demi-siècle les techniques ont évolué, le confort s'est amélioré, l'aspect du matériel s'est transformé. Malgré cela, le MF 77 subit périodiquement des opérations d'entretien et de révision dont le déroulement repose encore sur des règles héritées du temps des Sprague.

Une vingtaine d'ouvriers qualifiés, groupés en quatre ou cinq équipes spécialisées, des agents de maîtrise chargés de gérer au jour le jour un calendrier de travail comportant au moins une dizaine de phases différentes, voilà quelques-uns des moyens nécessaires pour réaliser une opération de révision générale sur une voiture de métro ou de RER. Dans les dépôts d'autobus, la situation est voisine. Mécaniciens, carrossiers, électriciens, metteurs au point se succèdent sur chaque voiture. Depuis trente ans la nature des travaux d'entretien a changé mais le fonctionnement des équipes d'entretien est resté le même.

Sur les vieux matériels, les interactions entre les organes mécaniques, électriques et pneumatiques étaient beaucoup moins nombreuses. Un ajusteur qui travaillait sur une porte ne risquait pas de se retrouver devant un écheveau de câbles électriques. En outre, la plupart des ouvriers d'entretien avait acquis leur formation sur le tas et ils possédaient ainsi une excellente connaissance du travail à accomplir, même s'il débordait de leur spécialité d'origine. La reprise en main de la

formation professionnelle par l'Éducation nationale, la complexité croissante des matériels de transport et la multiplication des CAP ont accentué le cloisonnement des ouvriers qualifiés.

Ce cloisonnement du travail débouche quelquefois sur des situations cocasses. Dans certains cas, il faut réunir un ajusteur et un électricien pour procéder au simple remplacement des supports d'éclairage dans une voiture de métro. Sans toujours atteindre ces extrêmes, la planification des travaux d'entretien se révèle souvent un casse-tête difficile à résoudre, sauf au prix d'une multiplication des temps morts entre chaque phase de travail. Ce sont alors les exploitants qui se retrouvent pénalisés par l'augmentation des délais d'immobilisation des véhicules et à moyen terme la qualité du service offert aux voyageurs est menacée.

Les ouvriers des ateliers figurent aussi parmi les victimes de ce cloisonnement, destiné pourtant à valoriser leurs compétences. Cantonnés dans des travaux ponctuels, sans liens entre eux, ils comprennent assez mal le but de leurs interventions sur les différents matériels roulants. En outre, ils éprouvent parfois la sensation de dilapider leur patrimoine professionnel, davantage orientés vers la production que vers l'entretien. Ces craintes accentuent le caractère routinier du travail et contribuent à démotiver les agents. « C'est la fatalité de notre boulot ; à force, on s'y fait ! ». Les habitudes finissent par chasser les doutes, mais au fond de soi chacun reste persuadé que quelque chose ne va pas.

Un spécialiste de l'entretien

L'une des causes de ce malaise réside dans l'inadaptation de plus en plus grande des CAP traditionnels avec la nature des travaux à effectuer en atelier d'entretien. En 1969, l'Éducation nationale, appuyée par plusieurs grandes entreprises comme la SNCF, décidait la création du CAP de mécanicien d'entretien. Il s'agissait désormais de former des ouvriers qualifiés, spécialisés dans les missions d'entretien.

Électricien, mécanicien, monteur, ajusteur, carrossier, le mécanicien d'entretien est un peu tout cela. Au lieu d'avoir de grandes compétences dans un domaine précis, il possède de bonnes connaissances dans plusieurs spécialités complémentaires. Selon les modalités de l'arrêté du 26 mai 1972 fixant le contenu des épreuves pratiques du CAP, le mécanicien d'entretien doit être capable notamment :

- de lire les dessins, les plans et les schémas normalisés décrivant la nature et le fonctionnement des équipements mécaniques, pneumatiques et électriques sur lesquels il doit intervenir ;
- d'effectuer des mesures, des visites et des contrôles afin de vérifier l'état et le fonctionnement des organes à réviser ;
- de pratiquer les interventions périodiques (graissage, réglage, remplacement) sur les matériels entrant dans l'atelier ;
- de confectionner les éléments simples de mécanique, tuyauterie ou de tôlerie



RATP - CARRIER

...ou remplacement d'un moteur : des activités diverses et variées pour les mécaniciens d'entretien du routier.

nécessaires pour réparer ou modifier le matériel qui leur est confié.

En 1970, l'école technique de la RATP commençait à former des mécaniciens d'entretien. Trois ans plus tard, les premiers titulaires du CAP de mécanicien d'entretien entrèrent dans les ateliers et les dépôts de la Régie. Ils furent répartis, en fonction des places disponibles, dans les emplois habituels de mécaniciens, d'électriciens, d'ajusteurs ou de carrossier. Cette situation n'était pas cohérente, mais le petit nombre des mécaniciens d'entretien ne permettait guère d'envisager d'autres solutions. Toutefois, il fallait veiller à ne pas employer les nouveaux comme « bouche-trous », au gré des absences dans les différentes équipes.

Fin 1976, un groupe de travail interdirections sur l'avenir des mécaniciens d'entretien fut constitué. Le bilan des quelques recrutements réalisés jusqu'alors s'avérait positif, néanmoins on risquait de recréer une spécialisation de fait en atelier si les modalités d'intégration des nouveaux arrivants n'étaient pas revues. Le 12 octobre 1978, la spécialité de mécanicien d'entretien fut officiellement reconnue à la RATP.

Un recrutement tous azimuts

Un pas était franchi, mais six mois plus tard il n'y avait toujours que quelques dizaines de mécaniciens d'entretien à la Régie. Le recrutement butait sur deux écueils. D'une part, il fallait attendre que

des places se libèrent par le jeu des départs en retraite et des mutations ; d'autre part, il fallait trouver des candidats titulaires du CAP de mécanicien d'entretien. Or les postulants étaient rares en région parisienne.

Tant que les mécaniciens d'entretien resteraient aussi peu nombreux, la planification des tâches en atelier ou en dépôt ne pourrait guère changer. A l'initiative du groupe de travail, la direction du Personnel lança en février 1979, un plan de formation fondé sur une idée originale. Au lieu d'attendre l'arrivée de personnes extérieures titulaires d'un CAP de mécanicien d'entretien, pourquoi ne pas apprendre ce métier aux ouvriers qualifiés travaillant déjà à la Régie ? Un programme de formation fut élaboré avec l'aide d'un organisme extérieur, l'AFORP, avant d'être présenté aux différents services concernés.

Depuis le début, le stage de « compléments de connaissances pour la préparation au métier de mécanicien d'entretien » est réservé aux ouvriers qualifiés qui en font la demande. Il est sanctionné par un certificat de changement de spécialité et la reconnaissance de la qualification de mécanicien d'entretien.

« Mais on ne retourne pas facilement à l'école quand on a passé 10 ou 15 ans dans une fosse ou derrière un établi ». D'où diverses mesures complémentaires afin d'inciter un maximum d'ouvriers à vaincre leur réticence. En trois ans, près de 500 personnes ont suivi les stages de l'AFORP ; environ 280 à RT et un peu plus de 200 à FR. Si l'on ajoute à ces chiffres,

les mécaniciens d'entretien originaires de l'école technique et ceux recrutés à l'extérieur avec un CAP de l'Éducation nationale, on aboutit à un total d'un millier au sein de la Régie (570 dans les ateliers du réseau ferré, 430 dans les dépôts du réseau routier et 7 aux ateliers du service de la voie à La Villette).

Dissiper les craintes

L'arrivée des mécaniciens d'entretien et la mise en place des procédures de formation ont provoqué de nombreuses réactions parmi le personnel des ateliers et des dépôts. Les craintes le plus souvent exprimées portent sur la déqualification du travail, l'accroissement de la productivité, la diminution des effectifs et le recours à la sous-traitance pour tous les travaux d'outillage et de fabrication.

Un mécanicien d'entretien n'a pas les mêmes compétences qu'un électricien, un ajusteur, un carrossier ou un réparateur en mécanique automobile. Personne ne cherche à le nier. Cependant, ses connaissances en électricité, en soudure ou en mécanique lui permettent d'assurer sans problème l'entretien courant d'un autobus ou d'une rame de métro. Globalement, les mécaniciens d'entretien ont un savoir technique qui est aussi important que celui des autres ouvriers qualifiés, mais il est de nature différente.

Les craintes sur l'évolution de la productivité reposent souvent sur une mauvaise analyse du travail d'entretien. Actuellement, ce travail est découpé en plu-

Comment devient-on mécanicien d'entretien ?

Plusieurs voies permettent aux personnes extérieures à l'entreprise et aux agents de la RATP d'accéder aux fonctions de mécanicien d'entretien. En 1982, la Régie a recruté près de cinq cents mécaniciens d'entretien, dont près de la moitié parmi son personnel.

Le recrutement interne se fait :

- directement sur titre, pour les personnes titulaires du CAP de mécanicien d'entretien délivré par l'école technique de la RATP.
- sur concours, pour les agents d'exécution désirant acquérir cette qualification. (La préparation du concours s'effectue dans le cadre de la promotion sociale ou d'un congé formation).
- après acquisition d'un complément de formation, pour les ouvriers qualifiés des ateliers et des dépôts.

Ce complément de formation est délivré dans le cadre d'un stage organisé par l'AFORP (Association pour la formation et le perfectionnement du personnel des entreprises industrielles de la région parisienne). Ce stage comporte quatre modules : électricité, chaudronnerie/soudage, automatisme/ pneumatique, mécanique/ajustage. Le contenu de l'enseignement est calqué sur celui du CAP de l'Éducation nationale. Selon leur qualification d'origine, les stagiaires suivent trois ou quatre modules. Il n'y a pas d'examen à la fin du stage mais un contrôle continu des connaissances pendant son déroulement. La durée des enseignements varie de 360 à 516 heures. Le passage à l'AFORP est sanctionné par un certificat de changement de spécialité qui assure à l'agent la

qualification de mécanicien d'entretien. Les stages de l'AFORP sont réservés exclusivement aux agents volontaires qui en font la demande. En 1982, 170 personnes ont suivi cette formation. A leur retour en atelier, les agents sont mis en double pendant plusieurs semaines, puis ils participent régulièrement à des stages destinés à compléter leurs connaissances du matériel et des interventions qu'ils auront à réaliser. Il s'agit alors d'une formation intégrée au travail qui repose sur l'expérience acquise en atelier. Elle se déroule au gré des besoins et des disponibilités de chaque agent.

Le recrutement extérieur se fait lui aussi de plusieurs manières :

- soit à la sortie des lycées d'enseignement professionnel, pour les titulaires du CAP de mécanicien d'entretien ;
- soit à la suite d'un stage de mise à niveau organisé par l'ANPE, le ministère du Travail et la RATP. Ce stage, d'une durée de 500 heures, est réservé aux demandeurs d'emploi titulaires d'un CAP spécialisé (électro-mécanicien, ajusteur en mécanique automobile...). Cette procédure d'aide au recrutement date de 1981.

Tous les candidats extérieurs à la Régie subissent un essai d'embauche d'une journée aux ateliers de Saint-Fargeau. Cet essai comporte différentes épreuves destinées à tester leur qualification professionnelle. Le taux de réussite approche de 65 %. En 1982, la RATP a recruté 170 personnes titulaires du CAP de mécanicien d'entretien et une soixantaine de demandeurs d'emploi ayant suivi les stages de mise à niveau.

sieurs étapes, séparées par des temps morts plus ou moins importants. Pour démonter un moteur de porte, un mécanicien d'entretien met autant de temps qu'un ajusteur. Lorsqu'il y a une différence, elle tient à la dextérité et à l'expérience professionnelle de l'ouvrier, non à son titre. En revanche, quand le travail de démontage est terminé, le mécanicien d'entretien peut entreprendre immédiatement la réparation des contacteurs de fermeture des portes. A l'inverse, l'ajusteur doit céder sa place à un électricien. La présence de mécaniciens d'entretien permet donc d'éliminer les temps morts entre chaque opération et de réduire les délais d'immobilisation des matériels. La productivité d'ensemble de l'atelier est améliorée, mais les temps alloués pour chaque travail restent identiques. La planification de l'entretien est simplifiée, l'exploitant retrouve plus vite les voitures dont il a besoin et l'usager bénéficie finalement d'une meilleure régularité des services.

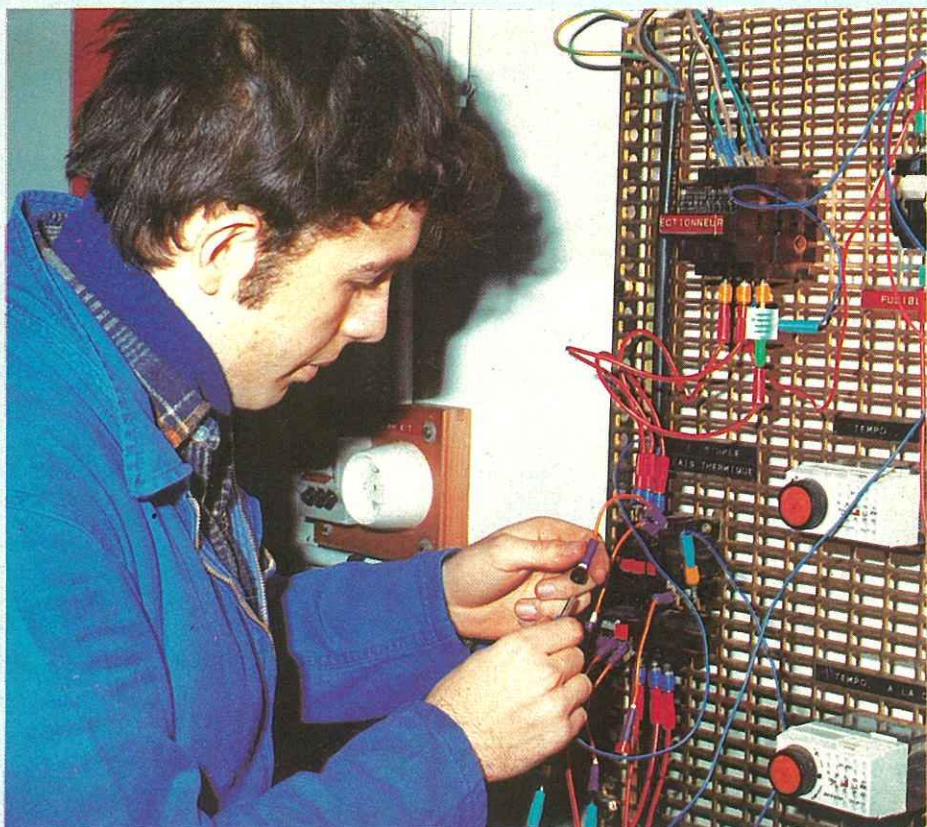
Les inquiétudes sur la sous-traitance ne sont pas fondées, elles ne le sont plus. Les interventions spécifiques sur certains organes (bobinage des moteurs électriques, confection de pièces mécaniques...) et la fabrication de l'outillage propre aux ateliers continueront à être réalisées par des ouvriers spécialisés (bobineurs, ajusteurs, chaudronniers...). Leur nombre restera suffisant pour satisfaire les besoins, sans recourir à l'extérieur.

Changer la nature du travail

L'arrivée des mécaniciens d'entretien implique également une profonde mutation des conditions de travail dans les ateliers et les dépôts. Cette perspective a d'ailleurs avivé les craintes du personnel et entretenu un climat de défiance qui s'estompe peu à peu. Comment utiliser l'ensemble des compétences des mécaniciens d'entretien ? Certainement pas en morcelant les différents travaux d'entretien, mais au contraire en confiant la totalité des opérations à des groupes de mécaniciens d'entretien. Depuis deux ans diverses tentatives vont dans ce sens.

Dans les dépôts du réseau routier, les travaux confiés aux équipes de quatre heures se prêtent bien à l'utilisation des mécaniciens d'entretien. Ils assurent la réparation des avaries signalées la veille par les machinistes. La diversité des interventions leur permet d'utiliser au maximum leurs connaissances. Souvent un seul agent assure de bout en bout l'ensemble des réparations sur une voiture. Parfois il fait équipe avec un ajusteur en mécanique automobile.

Le réseau ferré conduit depuis le début 1981 trois expériences pilotes. Des équipes de cinq à sept mécaniciens d'entretien assurent la révision des caisses du MF 67 à Choisy, la modernisation des



Un futur mécanicien d'entretien en train de plancher à Saint-Fargeau

Un atelier comme les autres

matériels MP 55 à Fontenay et les opérations de petite révision sur les MP 73 de la ligne 6 aux ateliers d'Italie. Chaque équipe constitue une unité de production élémentaire disposant d'une large autonomie dans l'organisation de son travail.

La constitution des équipes est à l'origine des plus grandes difficultés rencontrées pendant ces expériences. La cohésion des groupes passe par une acceptation réciproque des agents. « *N'entre pas dans l'équipe qui veut, surtout s'il a mauvais caractère ou s'il fait mal son boulot* », entend-on dire ici ou là. Mais une fois les groupes constitués, « *c'est un pour tous et tous pour un !* ». Autre source de difficultés, voire de conflits, la coexistence de deux modes d'organisation du travail au sein des mêmes ateliers. Tous les problèmes ne sont pas encore résolus, mais dans bien des cas les mécaniciens d'entretien ont contribué à détendre le climat.

Au fil des mois les responsables d'ateliers durent endiguer la fougue de certaines équipes qui tentaient d'élargir leur domaine d'intervention en prenant en charge l'ensemble des vérifications et des recherches d'avaries, réalisées à l'entrée et à la sortie des trains. La motivation du personnel est d'ailleurs l'une des clés de la réussite de ces expériences. « *Dès qu'un train leur est confié, on a l'impression qu'il devient leur propriété* », reconnaît l'un des contremaîtres. La répartition des tâches se fait à l'intérieur de chaque équipe, selon des modalités définies en commun. Chacun est ensuite responsable devant l'équipe des opérations qu'il effectue. « *On ne nous demande plus de faire telle ou telle bricole, mais de livrer chaque soir un train qui roule* », déclare l'un des mécaniciens d'entretien d'Italie. « *En fin de compte le bilan est le même, les trains arrivent le matin et repartent le soir ; mais pour nous, ça change tout* ».

Chaque groupe s'organise autour d'un des agents qui joue un rôle moteur. Ses qualités humaines, ses compétences techniques lui permettent d'animer l'équipe, de veiller à l'avancement des travaux, de trancher les conflits entre les membres du groupe et de conseiller ses coéquipiers. Baptisé du nom barbare d'ouvrier AUPE (animateur d'unité de production élémentaire), cet agent veille également à l'outillage et aux approvisionnements de l'équipe ; il forme les nouveaux mécaniciens d'entretien et il assure la liaison avec les agents de maîtrise. Accusé par les uns d'être une barrière entre les ouvriers et la hiérarchie de l'atelier, par les autres d'être un remplaçant déqualifié des agents de maîtrise, l'AUPÉ n'est en fin de compte ni un écran, ni un petit chef.

La présence de l'AUPÉ décharge la maîtrise des nombreuses tâches de gestion quotidienne des effectifs et de contrôle d'exécution. Les contremaîtres

10, rue Abel Hovelacque, à deux pas de la place d'Italie, l'entrée d'un atelier d'entretien du service FR. Un long bâtiment, un faisceau de voies, des grandes portes multicolores. A priori, l'Italie ressemble comme deux gouttes d'eau aux autres ateliers du réseau ferré. C'est pourtant dans ce cadre banal que se déroule l'une des expériences les plus originales de la RATP.

Depuis bientôt deux ans, une unité de production élémentaire (UPE) travaille sur les trains de la ligne 6. L'équipe se compose de six mécaniciens d'entretien titulaires et de plusieurs remplaçants. Un agent de maîtrise participe également à l'expérience depuis le début. Chaque matin l'ensemble de l'équipe réalise les essais d'entrée de la rame et la visite de diagnostic des avaries. Le groupe se scinde ensuite en trois sous-groupes. Les deux premiers prennent chacun en charge une motrice d'extrémité et une remorque, tandis que le troisième n'intervient que sur la motrice intermédiaire. Dès que les deux agents de cette troisième sous-unité ont achevé leur travail, ils viennent aider leurs camarades. « *S'il y a un pépin sur une voiture, on s'y met tous et le train est prêt à l'heure. En revanche, si tout va bien on termine tous plus tôt. C'est plus la loterie comme avant !* ».

La plupart des mécaniciens d'entretien ont moins de trente ans. Certains viennent de l'extérieur, d'autres ont suivi les filières de recrutement internes, (concours, stages AFORP, école technique). Ainsi Richard, l'animateur de l'équipe, était autrefois ajusteur. En 1979, il fut l'un des premiers à suivre les stages de formation. Quelques mois plus tard, il fut

imité par Charles, un ancien monteur-visiteur : « *J'ai passé quinze ans de ma vie sous les trains à changer les sabots de freins. J'avais envie de faire autre chose* ». « *Quelle que soit la manière dont on s'organise, il y aura toujours des travaux pénibles et salissants* », commente Richard, « *seulement aujourd'hui c'est un gars qui prend le kaki*, demain ce sera un autre. Comme ça on change et chacun profite des bons boulots* ».

La plupart des mécaniciens d'entretien sont très attachés à cette solidarité d'équipe. En outre, ils tiennent résolument à préserver la diversité de leur travail. Quand on les interroge sur leurs relations avec leurs autres camarades d'atelier, on perçoit parfois une petite gêne. « *On n'est pas là pour jouer les gros bras ; on a tous quelque chose à apprendre les uns des autres* ». Ils ressentent aussi comme une injustice les déclarations faites sur leur compétences professionnelles. « *On n'a jamais dit qu'un ajusteur était plus ou moins qualifié qu'un électricien. Chacun juge par rapport à sa spécialité, seulement on fait aussi des travaux qu'ils ne connaissent pas* ». « *Malgré les réticences* », reconnaît Richard, « *tout s'est bien passé ; les plus hostiles ont regardé, les autres nous ont aidés. Aujourd'hui l'équipe a fait ses preuves. Le soir, on procède nous-mêmes aux dernières vérifications et on plaque le train bon. S'il y a des difficultés, on en discute avec le contremaître. Dans l'ensemble, le travail nous intéresse. Si l'on devait changer maintenant, il y aurait certainement du grabuge* ».

* Vêtement de protection utilisé pour les travaux salissants.



Quand le travail est terminé, l'équipe plaque le train « bon »

Photo ARDAILLON

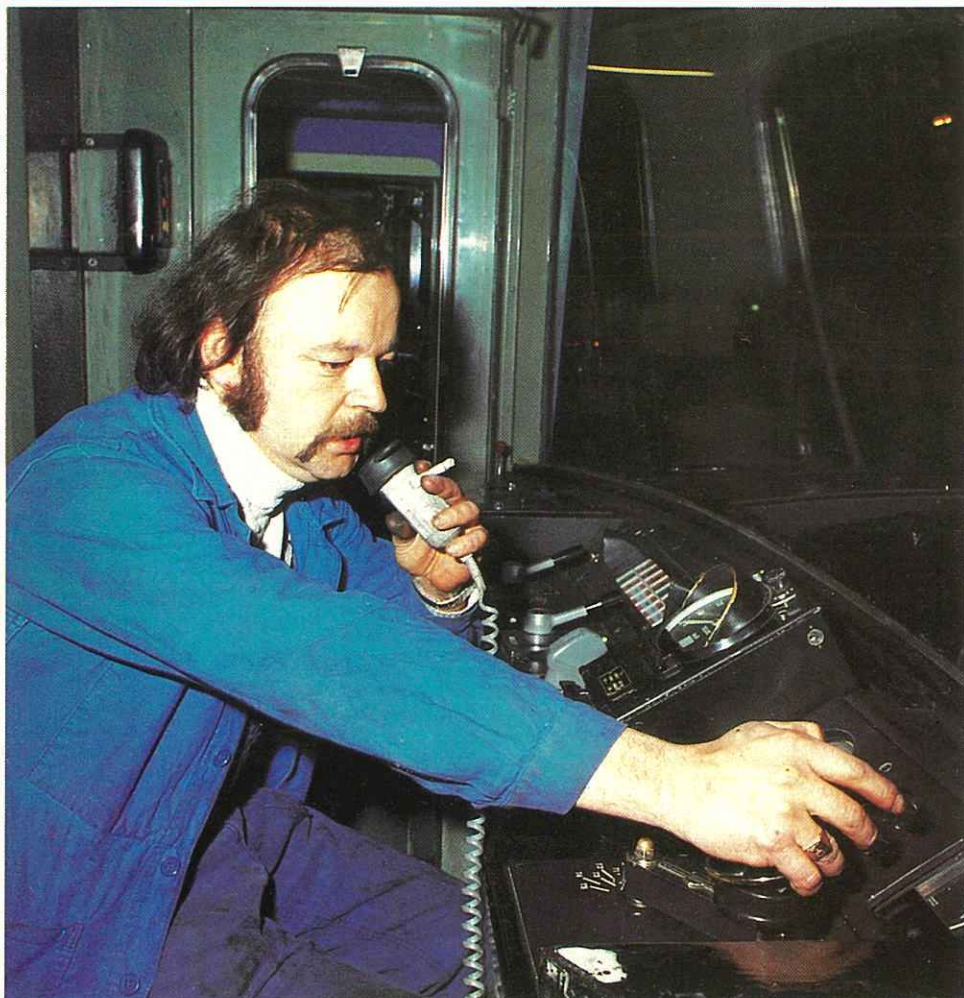


Photo ARDAILLON

Ultimes vérifications avant le départ du train

Dans les équipes de mécaniciens d'entretien, on partage tous les boulots



RATP - ARDAILLON

jouent alors un rôle d'assistance technique en cas de difficultés graves ou imprévues ; ils profitent en outre de leur plus grande disponibilité pour développer la formation du personnel.

Un premier bilan encourageant

Quatre ans et demi après la création du titre « mécanicien d'entretien » et deux ans après le démarrage des premières expériences d'unités de production élémentaires, on dispose désormais des éléments pour dresser un premier bilan. Le débat pour ou contre les mécaniciens d'entretien est dépassé. Leur qualification, que personne n'oserait plus objectivement remettre en doute, leur permet d'assurer sans problème les travaux d'entretien et de révision des différents matériels roulants. Parfois, les plus jeunes embauchés éprouvent quelques difficultés à s'intégrer dans des structures de travail encore trop rigides et trop contraignantes. Dès que l'occasion leur est donnée, ils profitent de leur formation pour prendre en charge la totalité des interventions sur le matériel. Davantage impliqués dans un travail dont ils vivent les différentes phases et dont ils perçoivent le but, les mécaniciens d'entretien se sentent souvent personnellement responsables de la qualité du produit livré à l'exploitation et aux voyageurs.

Le service FR envisage d'étendre l'expérience des unités de production élémentaires partout où les mécaniciens d'entretien sont en nombre suffisant pour constituer une ou plusieurs équipes. Dans les dépôts du réseau routier, la situation est différente. Il faut beaucoup moins de temps pour intervenir sur un bus que pour réviser une rame de métro ou de RER. L'unité de production élémentaire se réduit à une ou deux personnes, mais l'esprit reste le même.

L'expérience des mécaniciens d'entretien prouve qu'il est possible de transformer certains aspects routiniers et contraignants du travail d'atelier, tout en respectant les impératifs techniques et économiques de l'entreprise. Le succès repose sur la création d'un sentiment de responsabilité et une liberté d'initiative laissée aux agents.

Mais en réalité il n'existe pas un nouveau type d'organisation du travail d'entretien substituable partout à l'ancien découpage en spécialités. Les divers essais en cours, tant au réseau ferré qu'au réseau routier, montrent qu'il faut être pragmatique et s'adapter à la nature des matériels, aux conditions locales et à la diversité des hommes. Un juste équilibre, difficile à trouver, mais qui conditionne à long terme le succès de l'expérience.

GARE DU NORD : UN NOUVEAU TERMINAL BUS

Le 10 janvier, une nouvelle gare d'autobus sera inaugurée sur la dalle de couverture de l'ouvrage commun SNCF-RATP de la gare du Nord. Elle regroupera les terminus de six lignes de bus qui desservent les principaux quartiers de Paris. Près de 5 000 voyageurs utiliseront ces installations pendant l'heure de pointe.



Petit à petit la gare du Nord prend son visage définitif. Dans quelques jours, une nouvelle gare routière sera inaugurée à l'emplacement de l'ancienne « dalle chantier ». Les voyageurs arrivant de la banlieue pourront y accéder directement, à partir du RER ou de la gare SNCF. Les correspondances seront plus faciles, d'autant que les piétons n'auront plus à se frayer un chemin devant la gare, à travers le flot des véhicules.

Regrouper les terminus

La construction de l'ouvrage commun SNCF-RATP de la gare du Nord, réalisé dans le cadre du prolongement de la ligne B du RER et de l'interconnexion des réseaux, a nécessité le déplacement de plusieurs locaux d'exploitation de la SNCF, situés autrefois dans l'enceinte de la gare. La place ainsi libérée a permis d'engager les travaux de la demi-gare est SNCF-RATP. Ensuite, une dalle provisoire de 8 500 m² carrés fut édifée au-dessus de la gare banlieue de surface, à la verticale de la partie est de l'ouvrage commun. Cette dalle, baptisée « dalle chantier », portait les grues et servait à stocker les matériaux nécessaires au chantier de la demi-gare ouest. Dans le projet initial, cette dalle devait également permettre de regrouper les installations de la SNCF chassées pendant la première phase de travaux.

Indépendamment des réalisations communes SNCF-RATP engagées depuis 1976, la voirie parisienne élaborait un nouveau plan de circulation pour le quartier de la gare du Nord. De son côté, la Régie étudiait le regroupement des terminus d'autobus situés dans le secteur. Jusqu'à maintenant, ces terminus étaient dispersés dans plusieurs rues adjacentes, et des lignes comme le 42 et le 49 chargeaient leurs voyageurs en pleine circulation automobile, au milieu de la place de Roubaix. Dans un premier temps, on pensait réserver aux autobus le boulevard de Denain, afin d'y implanter l'ensemble des six terminus (lignes 42, 43, 46, 47, 48 et 49). L'exploitation des terminus devenait plus aisée, mais les voyageurs devaient toujours traverser la place de Roubaix pour atteindre leurs autobus.

Des terminus en pleine circulation automobile sur la place de Roubaix

L'idée de reporter les terminus sur la dalle chantier devait alors voir le jour. On créait ainsi en plein Paris, un nœud de communication, où train, métro, RER et autobus se trouvaient à quelques volées de marches les uns des autres. Malheureusement, la dalle chantier était trop exigüe pour accueillir ensemble les taxis-radio, les cars de la SNCF et les autobus de la RATP. En 1978, alors que les travaux de gare souterraine étaient engagés, l'idée d'une dalle routière élargie au-dessus des installations SNCF de surface fut définitivement retenue.

Le fruit de l'expérience

La dalle routière définitive couvre 14 500 m². Elle mesure 221 m de long et 56 m de large. La partie sud-ouest, contre le hall de fond de gare, est élargie d'une trentaine de mètres pour accueillir les taxis-radio. La gare d'autobus RATP couvre 8 000 m². Elle se trouve sur la partie est de la dalle. Les terminus se répartissent autour d'un vaste quai central de 13 m de large sur 200 m de long. L'un des côtés est réservé à la descente des voyageurs, l'autre à la montée. Une exception néanmoins, le départ du 42 qui est situé à l'extrémité nord du quai d'arrivée. Vingt-huit bus peuvent stationner simultanément dans la gare routière.

Plusieurs escaliers fixes ou mécaniques assurent la liaison avec la mezzanine de la gare souterraine et la gare de surface. Les voyageurs arrivant par le RER, la

La couverture des aires piétonnes a fait l'objet de nombreuses recherches, tant sur la forme que sur l'aspect et la nature des matériaux employés. Ces études furent réalisées par les architectes de la direction des Travaux neufs. La couverture est constituée d'une juxtaposition de modules qui ressemblent à des parapluies retournés. Chaque module comporte une colonne centrale d'où rayonne une série de poutrelles enserrant des éléments de toiture de forme triangulaire. Réalisée entièrement avec des éléments métalliques standardisés, la couverture dessine une série de pointes de diamant. Des espaces vitrés assurent un éclairage naturel des zones de circulation. La toiture débord d'un mètre environ de l'aplomb du trottoir afin de protéger les voyageurs au moment de la descente ou de la montée en voiture.

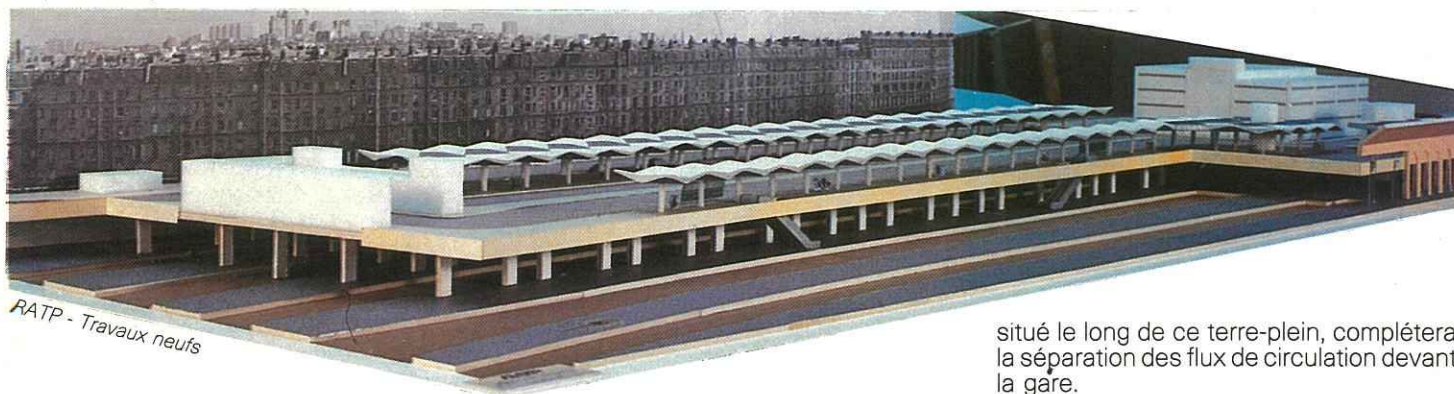
Les huit points de départ sont équipés de grandes glaces coupe-vent et de sièges. Chose importante, l'ensemble des services partiels des lignes 43 et 49 à destination de Saint-Lazare partiront du même point. Les usagers n'auront donc plus à guetter le premier bus en partance. Au centre de l'aire de circulation piétonne, un petit bâtiment en brique rassemble les locaux techniques nécessaires à l'exploitation (poste de commandement local, salle des machinistes...) et à la vente des titres de transport.

Les pistes de circulation des autobus sont réalisées en pavés béton autobloquants. Le long des trottoirs, la chaussée est légèrement inclinée vers l'extérieur

ble sens de 120 m de long situé sur la partie gauche de la chaussée et protégé de la circulation générale par un séparateur physique en béton. Au-delà, l'ancien couloir réservé des lignes 65 et 350 sera remplacé par un couloir à contre-sens, puisque la circulation, rue du Faubourg Saint-Denis, s'effectue désormais vers le nord. Des arrêts des lignes 65 et 350 seront aménagés à proximité de l'entrée de la gare routière. Un système de feux tricolores, couplé avec ceux du carrefour La Fayette - Dunkerque - Faubourg Saint-Denis, commandera l'entrée et la sortie des bus dans la gare routière, et évitera la formation des files d'attente dans le site propre de la rue du Faubourg Saint-Denis. Sans ce dispositif de régulation, les derniers bus arrivés ne tarderaient pas à stationner au milieu de la rue de Dunkerque.

Au départ de la gare du Nord, tous les bus, y compris le 65 et le 350 en provenance de la place de La Chapelle, emprunteront le site propre de la rue du Faubourg Saint-Denis, puis tourneront à droite dans la rue de Dunkerque. Ensuite, les voitures des lignes 46, 47, 65 et 350 obliqueront à gauche par la rue de Saint-Quentin tandis que les autres bus longeront la façade de la gare du Nord et marqueront un arrêt au débouché du boulevard de Denain, face aux sorties du grand hall de la gare SNCF. Cet arrêt sera implanté sur un nouveau terre-plein qui isolera les taxis en station devant la gare des autres véhicules empruntant la rue de Dunkerque. Un couloir pour autobus d'une centaine de mètres,

Maquette de la gare routière RATP-SNCF



banlieue SNCF ou les grandes lignes peuvent ainsi accéder rapidement à la gare routière. Deux escaliers débouchent de la sortie du couloir Maubeuge qui dessert certaines voies de surface de la gare du Nord. Les correspondances s'effectuent donc à l'abri de la circulation automobile et des intempéries. Deux monte-charges relient le RER à la gare d'autobus.

Le nouveau terminal bus de la gare du Nord, étudié par le service RE, est le fruit des expériences réalisées précédemment à Asnières-Gennevilliers et à La Défense. Le confort et le cheminement des voyageurs ont été traités dans le même esprit. La gare routière devait cependant voisiner avec des bâtiments édifiés au siècle dernier par l'architecte Hittorf. Certaines précautions devaient donc être prises pour assurer une bonne intégration dans le site.

afin d'éviter l'accumulation des eaux de pluie. Les voyageurs garderont ainsi les pieds au sec, quel que soit le temps. L'ensemble de la dalle routière de gare du Nord représente un coût global (gros œuvre, aménagements des accès, couverture...) de 31,5 millions de francs (au 1^{er} janvier 1979), partagé entre la SNCF et la RATP. La Régie prend en charge 60 % du financement.

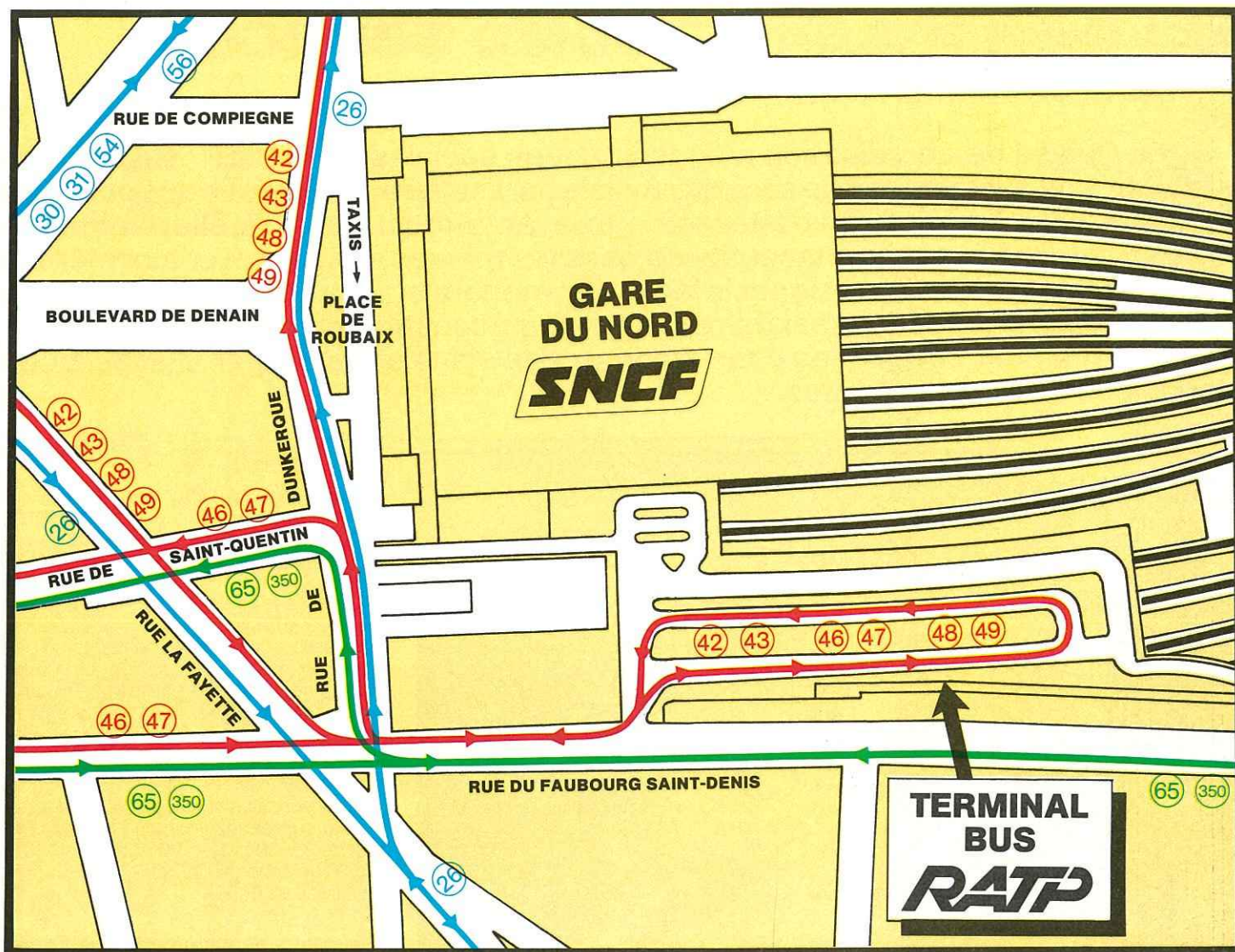
De nouvelles règles de circulation

Aux heures de pointe, une véritable noria d'autobus desservira le terminus de gare du Nord. Au total, 110 voitures, soit 220 mouvements entrants et sortants vont se croiser au débouché de la gare routière, rue du Faubourg Saint-Denis. Depuis la rue de Dunkerque, l'accès des autobus s'effectuera par un couloir à dou-

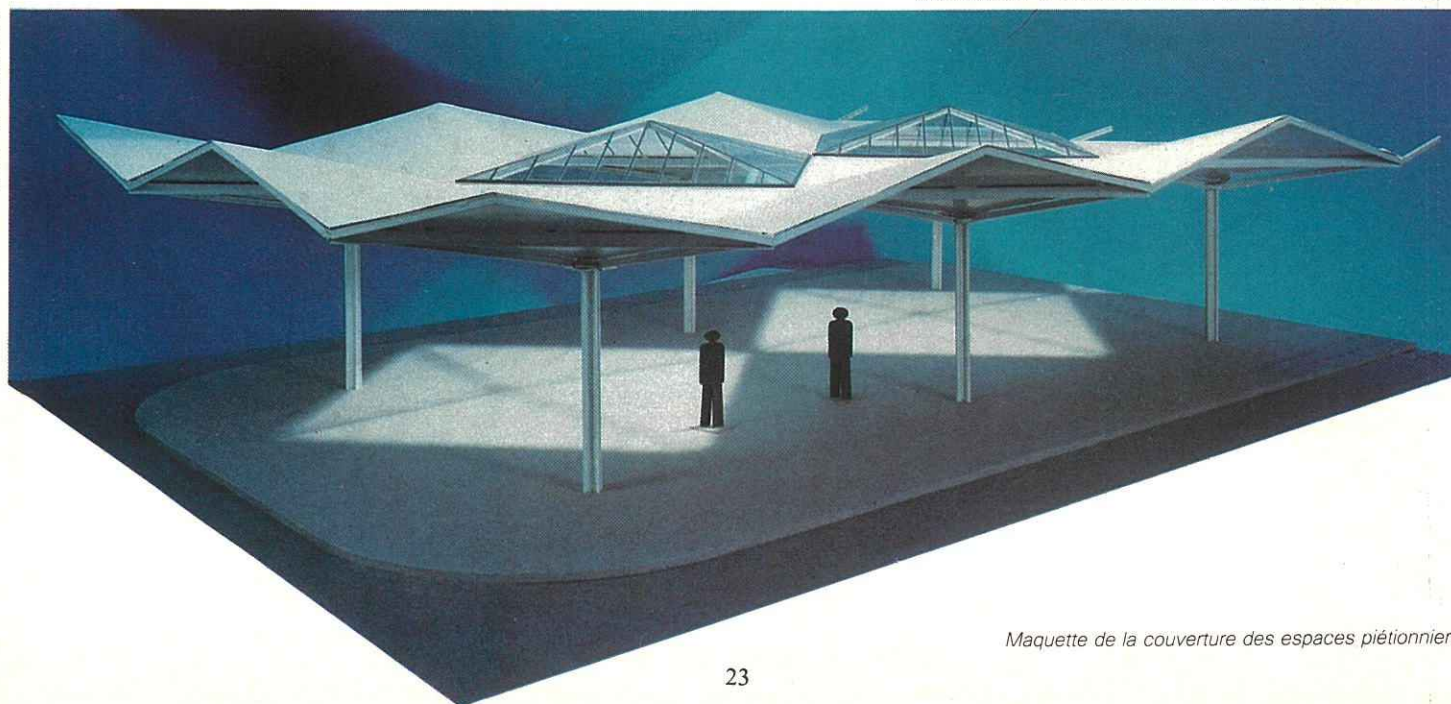
situé le long de ce terre-plein, complètera la séparation des flux de circulation devant la gare.

Le nouveau terminal bus de gare du Nord entrera officiellement en service le 10 janvier prochain. Son inauguration marquera la fin des grands travaux entrepris par la RATP et la SNCF dans le secteur.

Plusieurs dizaines de milliers de personnes utilisent déjà quotidiennement les installations de ce nouveau complexe de transport dont le trafic devrait encore augmenter dans les prochains mois avec l'interconnexion SNCF-RATP sur la ligne B du RER. L'arrivée des bus dans la gare routière coïncide également avec la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le quartier. Enfin, la présence de cette gare d'autobus dans le complexe de gare du Nord traduit la volonté d'intégration des différents modes de transport, définie comme l'une des priorités majeures du plan d'entreprise.



La circulation des autobus dans le quartier de la Gare du Nord.



Maquette de la couverture des espaces piétonniers

Un dispensaire à votre service : les services sanitaires annexes de la CCAS

La Caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP (CCAS) est statutairement une caisse de sécurité sociale particulière aux familles du personnel en activité de la RATP, aux retraités et à leurs ayants-droit. A ce titre, elle rembourse les frais médicaux et pharmaceutiques dans les mêmes conditions et aux mêmes taux que ceux qui sont prévus par la législation générale. En outre, elle dispose d'un certain nombre de services sanitaires annexes qui constituent un important dispensaire où l'on peut obtenir des consultations, des soins et des appareillages à des conditions très avantageuses.



RATP-Chabrol

Le choix des verres

Ce dispensaire, situé 18, rue de Naples, dans les locaux de la CCAS, comprend :

— **un service médical** où sont organisées des consultations de médecine générale et de médecine spécialisée : endocrinologie (maladies des glandes, diététique), oto-rhino-laryngologie (nez, gorge, oreilles), ophtalmologie (maladies des yeux, correction de la vue). Les médecins généralistes peuvent en outre compléter l'examen clinique des patients par un électro-cardiogramme.

Les ressortissants de la Caisse de coordination peuvent obtenir des consultations dans ce service sur rendez-vous de 8 h 30 à 17 h 30 en téléphonant au 522-88-00, postes 428 et 429 ; postes intérieurs 6859 et 6860.

— **un service dentaire** qui comprend cinq cabinets, dont l'un est spécialisé en orthopédie dento-faciale (ou orthodontie : pose d'appareils de redressement dentaire en cas de malformation dentaire chez les enfants). Les traitements d'orthodontie prescrits sont pris en charge à 100 % par la

Caisse de coordination, après accord du contrôle dentaire.

Les praticiens dispensent les meilleurs soins et font exécuter à la demande tous les travaux de dentisterie dans les matériaux désirés (acier, or ou céramique). Préalablement, ils établissent toujours un devis détaillé précisant la part des dépenses prise en charge par la Régie ou la Caisse de coordination et celle incombant aux patients en cas de travaux non remboursables au titre de l'assurance maladie. Les travaux de prothèse sont exécutés dans le laboratoire dépendant du service installé à proximité des cabinets dentaires et les appareils définitifs sont garantis pendant un an.

Les consultations de ce service fonctionnent sur rendez-vous du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 18 h 30 (téléphone 522-88-00, poste 427 ; poste intérieur 6858).

— **un service d'optique et de lunetterie**, où un personnel compétent conseille et propose une large gamme de verres et montures ainsi que des lunettes solaires, des chaînettes et des étuis de différents modèles. L'atelier dispose d'un appareillage moderne permettant d'adapter les verres spéciaux.

Les verres correcteurs peuvent être adaptés à la monture choisie par le patient sur présentation d'une prescription médicale délivrée, soit par le médecin du centre pour les agents en activité, soit par le médecin personnel ou le spécialiste du service médical des services sanitaires annexes pour les ressortissants de la Caisse de coordination. Les verres et les montures sont garantis six mois.

Ce service est ouvert sans interruption de 8 h 30 à 18 h du lundi au vendredi (téléphone 522-88-00, postes 430, 431 et 493 ; pour les renseignements « livraisons » : postes 493 et 430 ; postes intérieurs 6851, 6861 et 6862).

Dernière minute

Depuis le 1^{er} janvier 1983, les services sanitaires annexes offrent un nouveau service : la pose, l'essai et la fourniture de lentilles de contact.

Posées par des ophtalmologistes, ces lentilles de contact sont fournies à des prix très avantageux (à partir de 600 F la paire, y compris la garantie et l'assurance).

Si vous êtes mutualiste, vous n'avez pas à faire d'avance de fonds, sauf pour le haut de gamme pour lequel une participation reste à votre charge. Les non-mutualistes n'ont à régler que la participation correspondant au ticket modérateur et éventuellement les suppléments pour le haut de gamme.

Avant de vous présenter dans ce nouveau service, vous devez être en possession d'une prescription médicale, délivrée par les ophtalmologistes des centres médicaux de Bercy ou Bourdon si vous êtes agent en activité, ou remise par les ophtalmologistes des services sanitaires annexes lors de votre première visite ou par un praticien de votre choix si vous êtes retraité ou ayant-droit d'agent ou de retraité.

Ce service fonctionne les lundis, mercredis, jeudis et vendredis de 9 h à 17 h 30. Il vous suffit de prendre rendez-vous en téléphonant au 522-88-00 poste 429 ou au poste intérieur 6859.



Le laboratoire de prothèse dentaire.

RATP Chabrol

L'atelier d'optique



Faites vos comptes...

Les services sanitaires annexes de la Caisse de coordination sont réservés aux ressortissants de la caisse : les conjoints, enfants et ascendants à charge des agents en activité d'une part, les retraités et leurs ayants-droit (conjoints et enfants à charge) d'autre part. En outre, les agents eux-mêmes peuvent bénéficier des services de lunetterie et de prothèse dentaire.

Le tarif de responsabilité des assurés (prix des soins et des appareils fournis par les services sanitaires annexes) est calculé au plus juste. N'hésitez pas à faire des comparaisons, vous serez surpris des rapports qualité-prix qui vous sont offerts.

Vous n'aurez à régler que la part des frais médicaux susceptible de rester à votre charge après remboursement de la Régie ou de la Caisse de coordination (ticket modérateur, dépenses hors tarif de responsabilité des services sanitaires annexes).

Les pensionnés militaires, ainsi que les assurés pris en charge à 100 % par la caisse sont exonérés du ticket modérateur, c'est-à-dire qu'ils n'ont aucune avance de fonds à effectuer sauf pour les dépassements de tarif de responsabilité résultant d'exigences particulières de leur part.

Enfin, les dépenses engagées par les adhérents de la Société mutualiste de la RATP sont diminuées de la participation de cet organisme qui porte les remboursements des dépenses effectuées aux services sanitaires annexes à 100 % des tarifs de sécurité sociale.

RATP-Chabrol

LA CCAS INFORMATISÉE

La nouvelle organisation de la Caisse de coordination aux assurances sociales (CCAS) a été mise en œuvre en 1980 (cf. *Entre les lignes* n° 36). La mise en place d'un système informatique évolué a sensiblement modifié les méthodes de travail. Une informatisation s'imposait par l'abondance des informations à traiter et la nature même des tâches incombant à la Caisse : établissement des décomptes de prestations en nature de l'assurance maladie à près de 100 000 assurés, contribution au plan statistique de la Sécurité sociale et aux déclarations fiscales des revenus des praticiens, comptabilité des mouvements de fonds en recettes et dépenses dans le cadre d'un budget de quelque 450 MF, etc.

Plusieurs principes ont guidé cette transformation :

- le maintien des paiements directs aux guichets : ce qui implique une disponibilité quasi-totale du matériel, d'où la nécessité du dédoublement de l'unité centrale et une fiabilité parfaite de chaque élément ;
- le strict respect du secret médical : les dossiers médicaux qui subsistent ne sont consultés que par les médecins-conseils et les secrétaires médicaux ;
- l'autonomie du système : les installations sont totalement indépendantes du service informatique de la Régie ou de tout autre organisme ;
- la mise à disposition de chaque agent décompteur d'un terminal : les agents décompteurs sont en mesure d'organiser leur travail entre la préparation et la saisie des décomptes. Ce nouvel instrument de travail leur laisse tout pouvoir de décision et ils peuvent intervenir à tout moment des opérations de décompte. En outre, les uni-

tés centrales ont été surdimensionnées pour absorber toutes les pointes de la journée.

Le matériel utilisé, de conception évolutive, a été fourni par la firme CII Honeywell Bull. Il a été installé définitivement au 5^e étage du bâtiment G2, 34 rue Championnet, dans des locaux spécialement aménagés à cet effet. Les terminaux y sont connectés par des lignes téléphoniques. Cet ensemble informatique a été complété par divers équipements techniques de bureau qui participent à l'amélioration du service rendu aux ressortissants de la caisse.

Au précédent fichier manuel des assurés a donc été substitué un fichier magnétique sur disques comprenant pour l'ensemble des ressortissants de la caisse : les renseignements d'état civil, de domiciliation, de situation à l'égard de la Sécurité sociale, d'appartenance à la Société mutualiste du personnel de la RATP, etc.

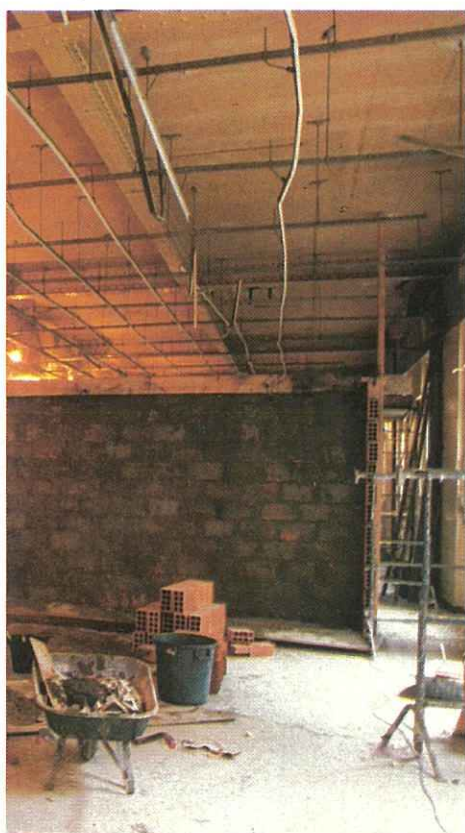
Les logiciels sont conçus de telle manière que la saisie des décomptes s'effectue en mode conversationnel. Les agents décompteurs, après s'être assurés, par un simple appel sur l'écran du matricule ou du numéro de pension et du prénom du bénéficiaire, que les droits sont ouverts, traitent directement les feuilles de soins ou les factures de fournitures pour établir des bordereaux de prestations qui sont directement édités sur une imprimante placée près des caissiers pour les règlements guichets et en temps différé sur l'imprimante installée à Championnet, à proximité de l'ordinateur, pour les règlements par la poste.

Avec la mise en place de ce nouveau système, la CCAS a voulu offrir un meilleur service aux assurés : la suppression de nombreuses sources d'erreurs, la réduction et la régularité des délais de remboursement, la simplification des formalités administratives, enfin la diminution des déplacements entre la caisse et la Société mutualiste.

En outre, les conditions de travail du personnel sont améliorées par la suppression des tâches matérielles de recherche et de manipulation de dossiers et par la conception des postes de travail qui sont mieux adaptés à la fonction et plus confortables (ils tiennent compte d'études ergonomiques menées par un groupe de travail composé de représentants du personnel, du Comité d'entreprise, de psychologues et de médecins du travail).



Rez-de-Chaussée : l'ancienne salle des guichets...



3^e étage : les anciens locaux de la mutuelle...



... et le nouveau bureau d'accueil.



... transformés en salle de terminaux.

UN IMMEUBLE REMIS À NEUF

L'immeuble sis au 18 rue de Naples avait bien vieilli. La vétusté des lieux ne pouvait guère s'accorder avec la mise en place d'un système d'informatisation à la Caisse de coordination (CCAS). Il a donc été décidé d'y entreprendre d'importants travaux. Pas moins de deux années ont été nécessaires au service TB (entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art), associé à tous les autres corps de métiers de la direction des services techniques, pour transformer l'immeuble de fond en comble. On a pu compter certains jours jusqu'à 65 ouvriers en même temps sur le chantier.

Les quelque 220 personnes qui travaillent dans les bureaux de l'immeuble ne doivent pas manquer d'apprécier la métamorphose qui s'est opérée dans leurs locaux. D'ailleurs, l'avis du personnel a été sollicité pour le choix des aménagements ou des coloris. De même que le service de la médecine du travail a été associé aux travaux par le biais d'études ergonomiques des postes de travail liés à l'informatisation du traitement des dossiers de la caisse. Un soin particulier a été accordé aux problèmes de l'insonorisation des locaux et des éclairages choisis pour éviter toute réverbération - détail important lorsqu'il s'agit de lire des informations sur des écrans de visualisation.

Il était également important de rationaliser les circuits des utilisateurs de la caisse, en particulier des vieilles personnes ou des invalides. L'entrée du 20 rue de Naples a d'ailleurs été spécialement aménagée pour permettre l'accès avec un fauteuil roulant. Rappelons que 300 à 400 personnes se présentent chaque jour au guichet (2 000 dossiers arrivant par courrier).

Bien entendu, le sous-sol a été lui aussi entièrement refait, des archives aux salles de réunions, en passant par les réfectoires et les locaux techniques. De même que les bureaux du Comité d'entreprise de la RATP installés au 4^e étage de l'immeuble. Et l'on a du même coup rénové l'ensemble des appartements des 1^{er} et 2^e étages. Enfin, pour répondre aux normes de sécurité, des escaliers de secours ont été installés.

Il ne fallait pas non plus oublier le jardin, qui a été réaménagé et enfin délivré d'une « baraque », aussi disgracieuse qu'encombrante, installée là provisoirement depuis... 1964 !

Les services médicaux

La coexistence à la Régie d'activités médicales que toute entreprise est légalement tenue d'assurer envers ses salariés, telle la médecine du travail, et d'activités médicales spécifiques, engendre dans les esprits une certaine confusion. L'agent est convoqué par « le médical », se rend « au médical », englobant ainsi sous une même appellation des activités non seulement différentes mais exercées par des services indépendants. Indépendance essentielle au demeurant puisqu'elle garantit, grâce à l'absence totale de centralisation, le respect de la confidentialité, que tout agent est légitimement en droit d'attendre. Cette garantie est parfois mal comprise si, par exemple, les mêmes examens sont demandés à la fois par un médecin généraliste et un médecin du travail ; c'est pourtant ce qui se passe couramment pour les salariés relevant du régime général sans susciter un quelconque étonnement.

Dans un souci de clarification, *Entre les lignes* consacre ces deux pages à une présentation succincte des services médicaux de la RATP et, dans son prochain numéro, reviendra de façon beaucoup plus approfondie sur la médecine de soins qui, elle, est tout à fait spécifique à l'entreprise. Son originalité lui vaut certains reproches : ils seront abordés.

1

• **Le service médical du travail** est un service autonome qui a un rôle essentiellement préventif : celui de maintenir le travailleur en bon état de santé et de surveiller l'hygiène et la sécurité dans l'entreprise.

Dans ces conditions, il lui revient d'assurer les examens cliniques d'embauche, de commissionnement, de changement d'emploi, de reclassement des agents inaptes à leur emploi, de reprise de travail (après accident de travail, maladie, grossesse...) ainsi que ceux de surveillance médicale systématique annuelle et de surveillance médicale particulière concernant le risque de maladie professionnelle.

Dans le milieu de travail, son action a pour but la protection des agents contre l'ensemble des nuisances et les risques d'accidents. Il veille à l'adaptation des travailleurs aux postes de travail comme à l'adaptation des postes, des techniques et des rythmes de travail aux possibilités collectives et individuelles de ces travailleurs du point de vue physique et mental.

2

• **Le service de la médecine de soins**, dont le rôle est à la fois préventif et curatif, présente un caractère tout à fait spécifique : les agents de la Régie sont soumis à un régime particulier d'assurance maladie. Ce service offre aux agents en activité les soins médicaux et pharmaceutiques gratuits ; il joue également le rôle de tiers-payant pour certaines prestations, c'est-à-dire qu'il se substitue aux malades pour en effectuer le paiement. Il met à la disposition des agents de la RATP des moyens techniques et humains importants.

En outre, son organisation présente un aspect original : le Conseil de prévoyance, organisme élu par les représen-

tants du personnel. Les délégués et les médecins qui lui sont attachés conseillent et orientent sur le plan médical les agents qui en expriment le besoin ; ils ont un rôle d'appel dans certaines décisions à caractère médico-administratif. En outre, ils siègent dans différentes commissions ou comités : leur présence apporte aux agents une garantie supplémentaire d'objectivité.

3

• **La médecine de sécurité** (anciennement « de contrôle ») assure la surveillance médicale des agents dont l'emploi peut engager la sécurité des voyageurs, celle de leurs collègues de travail aussi bien que leur propre sécurité. Sont notamment concernés : les conducteurs d'automotrice, les machinistes-receveurs, les titulaires des permis C et D, les titulaires d'un port d'arme, les caristes, les parcoureurs, les pontonniers, les grutiers, les agents assurant des protections de chantier ou utilisés à la manœuvre, etc.

Cette surveillance médicale dont la périodicité varie avec l'âge de l'agent et les astreintes particulières à son emploi permet le renouvellement des permis de conduire et la confirmation actualisée de l'aptitude aux postes de sécurité. Le médecin-chef du travail est chargé par les textes réglementaires d'une mission générale de coordination entre le service médical du travail et la médecine de sécurité.

4

• **Les médecins conseils du contentieux.**

Ce service joue dans ses grandes lignes le rôle d'une caisse primaire de sécurité sociale pour le risque accident du travail.

Ces praticiens assurent, dans le cadre des dispositions légales, le contrôle

médical des agents de la Régie victimes d'un accident du travail ou de trajet, ou atteints d'une maladie professionnelle, pendant la période d'incapacité temporaire et de rechute ; ils déterminent les conséquences permanentes de chaque accident.

5

• **La Caisse de coordination aux assurances sociales** joue pour les ayants-droit des agents en activité, les retraités et leurs ayants-droit le rôle d'une caisse primaire de sécurité sociale du régime général : elle leur verse les mêmes prestations en nature dans les mêmes conditions, en contrepartie de cotisations.

• **Les services sanitaires annexes** dépendent de la CCAS ; ils sont à la disposition des ayants droit des agents, des retraités et de leurs ayants droit, auxquels ils offrent, dans des conditions avantageuses, des consultations de médecine générale, une clinique dentaire, un service d'optique, lunetterie et lentilles de contact.

Ces deux derniers services sont également ouverts aux agents en activité.

Depuis le 1^{er} janvier 1983, les femmes enceintes n'ont plus l'obligation de se présenter aux visites du centre de prénatalité de Vaugirard, qui a fusionné à cette même date avec le service de gynécologie.

Elles peuvent se faire suivre pendant leur grossesse par le médecin accoucheur de leur choix ou par un des gynécologues du service gynécologie-prénatalité de la station centrale médicale de Bercy.

1

SERVICE MÉDICAL DU TRAVAIL

3 centres :

PICPUS
 26, boulevard de Picpus
 Paris 12^e
MONT-CENIS
 118 bis, rue du Mont-Cenis
 Paris 18^e
PORTE DE VERSAILLES
 61, boulevard Victor
 Paris 15^e

 1 médecin-chef du travail
 16 médecins du travail
 4 médecins spécialistes (dont 2 exercent également en médecine de sécurité)

2

MÉDECINE DE SOINSStation centrale médicale - 191, rue de Bercy - Paris 12^e
Service de radiologie
 1 radiologiste-chef
 1 radiologiste principal
 7 radiologistes

21 spécialités
 65 praticiens spécialistes

Laboratoire d'analyses médicales
 1 directeur
 1 directeur adjoint

22 centres médicaux
 33 médecins généralistes
1 médecin en chef
15 centres dentaires
 24 chirurgiens-dentistes

 4 médecins-chefs
 1 chirurgien-chef
 1 stomatologiste-chef
CONSEIL DE PRÉVOYANCE
 191, rue de Bercy - Paris 12^e
 4 médecins généralistes

3

MÉDECINE DE SÉCURITÉ
 1 centre :
 118 bis, rue du Mont-Cenis
 Paris 18^e

 1 médecin principal
 2 médecins de contrôle

4

**MÉDECINS
CONSEILS DU CONTENTIEUX**
 191, rue de Bercy - Paris 12^e
 3 médecins conseils

5

MÉDECINS CONSEILS DE LA CCAS18, rue de Naples - Paris 8^e
 1 médecin conseil principal
 4 médecins conseils
 2 chirurgiens-dentistes conseils
SERVICES SANITAIRES ANNEXES18, rue de Naples - Paris 8^e
 6 médecins généralistes
 5 chirurgiens-dentistes

Le docteur François Dessertenne, médecin en chef de la RATP, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} janvier 1983.

Ancien interne des hôpitaux de Paris et ancien chef de clinique cardiologique depuis 1948, le docteur Dessertenne a exercé son activité à l'hôpital Beaujon puis à l'hôpital Lariboisière, publiant des études scientifiques nombreuses et remarquables qui lui ont valu de devenir membre de la Société française de cardiologie en 1965.

Le docteur Dessertenne a collaboré aux services médicaux de la Régie depuis 1946, d'abord en qualité de médecin généraliste suppléant, puis comme titulaire d'une consultation de cardiologie avant d'être nommé médecin-chef en 1968 et médecin en chef le 1^{er} janvier 1976.

Son remplacement au poste de médecin en chef est assuré par le docteur Jean Nallet, gastro-entérologue, ancien interne des hôpitaux de Paris, ancien chef de clinique médicale à la faculté, ancien assistant des hôpitaux de Paris, attaché à l'hôpital de la Pitié.

Entré à la Régie le 1^{er} janvier 1960, ce praticien exerçait les fonctions de médecin-chef depuis le 1^{er} janvier 1976.

Ouverture d'un département de médecine physique

Depuis le 15 novembre 1982, le service de physio-radiothérapie s'est spécialisé dans le traitement de la douleur et a pris l'appellation de « département de médecine physique ».

Son but est d'y traiter, avec des moyens accrus, toutes les douleurs, contractures et autres inconvénients aigus ou chroniques, conséquences de maladies rhumatismales, d'accidents ou d'interventions chirurgicales.

Ce service comprend :

– **un rhumatologue**, le docteur Taillandier, ancien interne des hôpitaux de Paris, ancien chef de clinique assistant, chef de service à l'hôpital Paul-Brousse. Les patients lui sont obligatoirement adressés par un médecin généraliste ou un spécialiste ;

– **un physiothérapeute**, le docteur Mandar, électro-radiologiste, ancien attaché des hôpitaux de Paris.

Le docteur Taillandier décide du meilleur traitement à appliquer : courants électriques, ultra-sons, et, dans les prochains mois, mésothérapie ou acupuncture, et surveille le résultat.

Le but de ce regroupement est de soulager le plus rapidement possible les malades.

MÉLODIE EN SOUS-SOL



RATP - Thibaut

Après la musique, le cirque, la danse et le théâtre, c'est la chanson française qui a habité, quelques jours durant, le métro. C'est aussi, en quelque sorte, un retour aux sources puisqu'il y a cinq ans, en 1977, le coup d'envoi de l'animation était donné par la musique et la chanson avec *Métro, Molto, Allégre*. C'était alors les débuts du groupe Téléphone à la station République tandis que la salle d'échanges de la gare d'Auber résonnait des accords du bandonéon d'Astor Piazzola et des applaudissements des 3 000 personnes rassemblées entre les deux escaliers menant du métro au RER. Mais, pour revenir au présent, il n'a rien à envier au passé. Du 24 au 27 novembre dernier, le métro a chanté. Il y a eu de la rime et du refrain dans le métro. Et du bon. Mais surtout des spectacles destinés à satisfaire toute la diversité des goûts et des sensibilités du public, voyageurs du métro.



RATP - Minoli

Pendant ces quatre jours, plus d'une centaine de spectacles ont planté leurs tréteaux à Auber, Nation, Miromesnil et dans une dizaine d'autres stations. Avec de grandes vedettes bien sûr, mais surtout avec de tout aussi grands espoirs : Ged Marlon, Tchouk Tchouk Nougha, Antoine Tome, Michel Hermon dans un récital Piaf, les groupes Taxi Girl, Tabou, etc.

Les spectacles ne se sont pas seulement succédés les uns aux autres. Après-midi et nocturnes ont évolué bien souvent autour d'un thème ou d'un artiste.

Bernard Lubat a été au centre d'une soirée « Y'a du tube dans le tube », au cours de laquelle les chanteurs ont été invités à s'accompagner les uns les autres avec, en fil continu, la compagnie Lubat théâtralisée pour la circonstance. Pierre Vassiliu, Steve Warring, Jean Shulteis et beaucoup d'autres encore sont venus jouer et chanter ensemble.

L'accordéon a été aussi un des rois de la fête... Pour la gloire de celui-ci, Juliette Gréco, Marcel Amont, Maxime Leforestier, mais aussi des talents inconnus, se sont retrouvés autour de Georges Moustaki qui animait l'après-midi.

La station Auber a misé sur l'inattendu. Elle a accueilli le premier jour des invités surprises dans l'émission de Jean-Louis Foulquier « Y'a d'la chanson dans le métro » (France-Inter) et pour le concert du groupe Factory. Maintenant, le voile peut être levé sur le secret soigneusement gardé pendant les semaines qui ont précédé l'animation. Il s'agissait de Francis Lalanne, présent à l'inauguration, du groupe Téléphone et de Jacques Higelin.

Toujours dans cette station, on a pu voir, pour la première fois sur une scène parisienne, Michel Hermon dans un récital Édith Piaf, Claude Mauranne et Tom Novembre.

Récemment créés par le ministère de la Culture, deux des centres régionaux de la chanson ont présenté leurs spectacles. Celui de Bourges « Le temps des crises », vaste anthologie de la chanson française du Moyen-Âge à nos jours, celui de Nanterre « Quatre un », réunissant le duo Caratini/Fossey, Yvette Theraulaz, Colette Magny et Jean-Claude Jacquin.

Enfin, Mireille était là avec son célèbre « petit conservatoire ». Elle présentait sept de ses élèves.

Et puis, pour tous ceux qui se passionnent pour l'histoire du disque et des grandes vedettes, la gare de Châtelet-Les Halles abritait des débats et des expositions sur des chanteurs et sur l'histoire du microsillon.

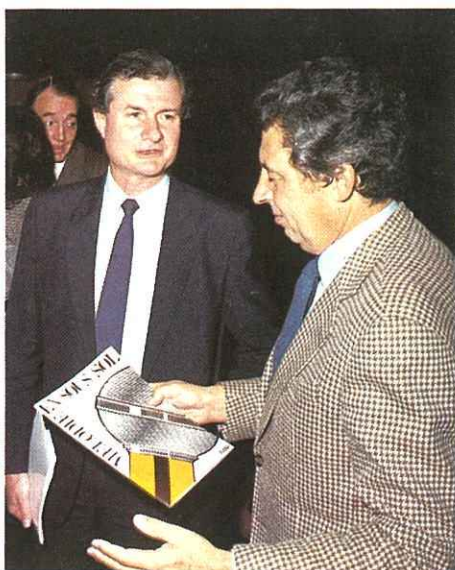
Cette manifestation, à laquelle s'étaient associés le ministère de la Culture, la SACEM (Société des auteurs, compositeurs, éditeurs de musique), largement soutenue par France-Inter, avait pour but de faire aimer et mieux connaître ce patrimoine populaire qu'est la chanson.



RATP - Carrier



RATP - Minoli



LA RATP ET L'ANIMATION SPONTANÉE

L'animation contribue à rendre le métro plus gai et plus attrayant. Toutefois elle ne doit, en aucun cas, nuire à la fonction essentielle de l'entreprise : le transport de voyageurs. Ici se pose le problème des musiciens spontanés. Interdits dans les trains, ils ne sont autorisés dans les couloirs et les salles de recettes qu'à condition de ne pas entraver la circulation, de préserver la sécurité et la tranquillité des voyageurs et de respecter le travail du personnel.

La RATP, consciente des difficultés posées à l'exploitation, souhaite toutefois avoir une attitude positive à l'égard de ce problème. Ce souci s'est concrétisé, lors de Mélodie en sous-sol, par une collaboration avec la SACEM destinée à promouvoir les jeunes talents.

C'est pourquoi, les jeunes chanteurs inconnus du métro ont été invités, par voie d'affiches sur les quais, à envoyer à la SACEM une cassette qui a fait l'objet d'une véritable audition devant un jury de professionnels, mis en place sous l'autorité de la SACEM. Les 40 meilleurs groupes ou chanteurs individuels ont pu ainsi se produire dans le cadre de Mélodie en sous-sol à la station Montparnasse-Bienvenue. C'était la « scène ouverte ».

Une lettre envoyée aux éditeurs impresarios les conviait à venir écouter ces jeunes talents qui ont pris, espérons-le pour au moins certains d'entre eux, la voie du succès.

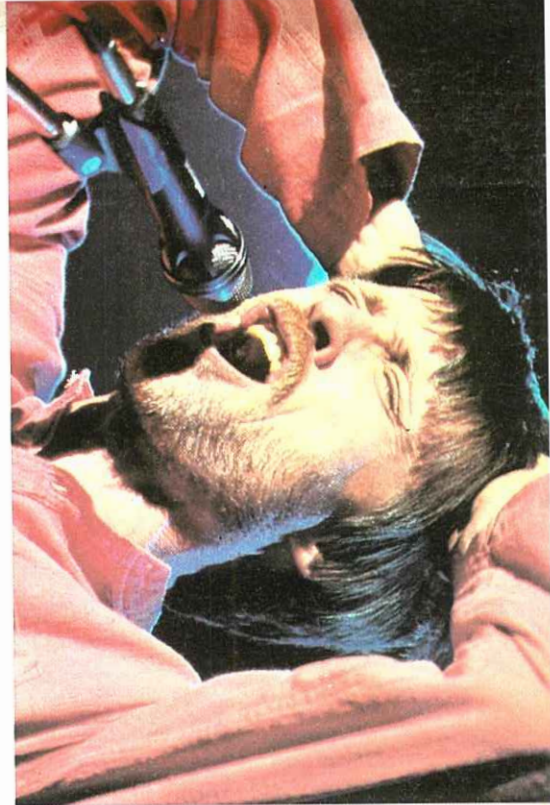
DONNER UNE ÂME AU MÉTRO

Mars 1977 : c'est la première opération d'animation dans le métro « Métro, Molto, Allégo ».

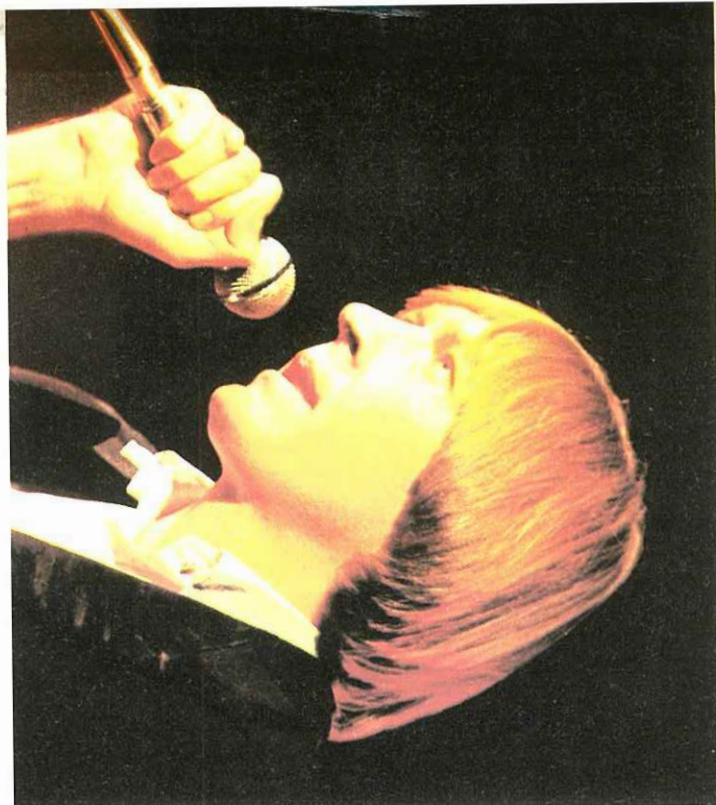
Depuis le métro a abrité de nombreuses animations dans des genres très différents : le sport, la photo, la danse et plus récemment le dessin animé. Cela pour « donner une âme » à cet univers essentiellement fonctionnel.

Le métro, parfois symbole de routine et de travail, devient plus gai si l'on y introduit les manifestations les plus attrayantes de la vie en surface. Les opérations d'animation favorisent le dialogue entre voyageurs et avec le personnel de la RATP et permettent de rendre au métro sa place au cœur de Paris et des Parisiens.

L'animation, c'est donc une rupture, un changement qui attire l'attention de bon nombre de voyageurs. Trois ou quatre cent mille Parisiens fréquentent en moyenne ces expositions ou animations. Un chiffre à faire pâlir d'envie certains musées !



Ardailion

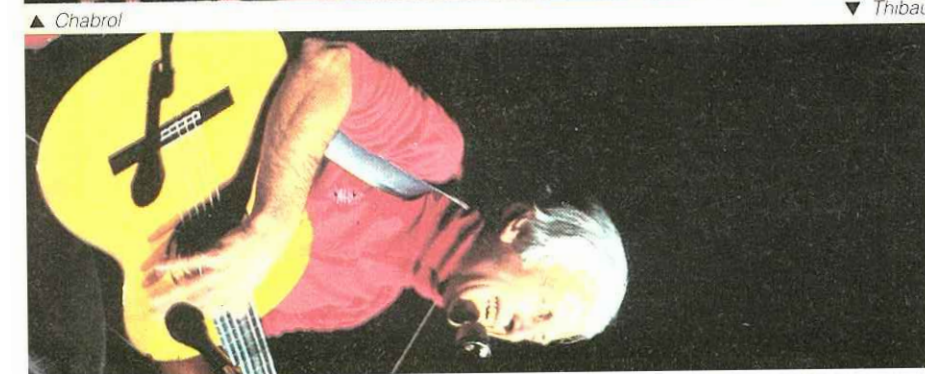


Ardailion

Carrier



▼ Thibaut



▲ Chabrol