

RAPPORT ANNUEL

Au cours de l'année 1973, l'opinion a pris plus nettement que par le passé conscience du rôle fondamental des transports en commun en site urbain. Cette évolution des esprits est à mettre au compte de la congestion croissante de la voirie, de l'irruption du problème de l'énergie et de l'aspiration de plus en plus pressante des citoyens à une meilleure qualité de vie. Il importe d'accélérer cette mutation psychologique favorable aux transports collectifs. Pour sa part, la Régie s'efforce de répondre à l'émergence de besoins nouveaux par l'extension et la restructuration de ses réseaux, de façon à en faire un véritable réseau de transport complet et intégré, d'utilisation plus souple et plus facile pour le voyageur. La Régie a entrepris dans cette direction un important effort d'étude, tout en poursuivant les opérations engagées pour accroître la capacité de transport et améliorer l'efficacité de l'entreprise.

L'EXPLOITATION DES RÉSEAUX EN 1973

Les résultats du trafic de l'année 1973 sont légèrement plus favorables que ceux de l'exercice précédent avec 1 733,1 millions de voyageurs (1 729 millions en 1972).

Si le métro urbain enregistre une légère perte de voyageurs — 1 097,3 millions contre 1 110 millions — le métro régional passe de 113,8 à 133,8 millions, par l'effet en année pleine de l'ouverture du tronçon « Nanterre-St-Germain-en-Laye », ouvert au public en octobre 1972.

Les résultats du réseau routier traduisent une stabilisation générale du trafic : à Paris, les autobus ont transporté 172,2 millions de voyageurs contre 172,5 millions l'année précédente; en banlieue le trafic s'établit à 328,5 millions de voyageurs contre 331 en 1972. Néanmoins, il convient de souligner l'amorce d'un renversement de tendance sur le réseau de Paris qui perdait régulièrement 2 % de voyageurs par an. Cette amélioration résulte avant tout de la mise en service de nouveaux couloirs de circulation, dont la longueur totale a été portée de 58 à 75 km. L'expérience des « lignes pilotes », lancée depuis septembre 1973, paraît avoir eu un effet d'entraînement sur l'ensemble du réseau.

Les résultats des quatre premiers mois de 1974 confirment la progression du trafic de tous les réseaux, sauf celui du métro qui demeure d'une stabilité remarquable.

Le gain de voyageurs est particulièrement spectaculaire sur la ligne de St-Germain-en-Laye (+ 8,5%), tandis que la ligne de Sceaux (+ 3%) et la ligne de Boissy (+ 3,5%) reprennent leur progression. L'indice le plus encou-

rageant est l'amélioration importante de la fréquentation des lignes d'autobus urbaines : + 7,4 % (11 % pour les lignes pilotes). Les lignes de banlieue enregistrent aussi un gain appréciable de près de 3 %.

Quant au parc de matériel roulant, il s'est accru pour le métro de 222 nouvelles voitures. La ligne n° 7 « Porte de la Villette-Mairie d'Ivry » est entièrement équipée en matériel moderne depuis le mois d'octobre. Le parc d'autobus a reçu 256 voitures standard, cependant que 208 autres étaient réformées.

DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DES RÉSEAUX

Les investissements ont porté sur l'extension du réseau ferré, la modernisation du matériel et des équipements des réseaux.

Pour le métro régional, la fouille dans laquelle se construira la station Châtelet a été entreprise et le premier des deux souterrains à voie unique reliant les stations Châtelet et Gare de Lyon (2,6 km) a été exécuté à l'aide d'une machine à forer entre avril 1973 et mars 1974 (le deuxième tunnel est en cours de construction). L'emplacement de la future station RATP-SNCF de la Gare de Lyon a été dégagé et le chantier a pu démarrer début 1974. Les travaux préliminaires de la ligne de Marne-la-Vallée ont également commencé en 1973.

Les premiers marchés concernant le prolongement au Châtelet de la ligne de Sceaux ont été passés et des travaux préparatoires exécutés de manière à engager début 1974 la traversée sous la Seine.

Sur le réseau urbain, deux prolongements nouveaux à Créteil et Miromesnil ont été réalisés. En outre, les travaux de jonction des lignes n°s 13-14 se sont poursuivis : le gros œuvre de la station « Champs-Élysées », en correspondance avec la ligne « Vincennes-Neuilly » a été commencé début 1973. Les travaux d'aménagement et d'intercommunication sont en cours, la station devant être mise en service en 1975; la traversée sous-fluviale prévue par quatre caissons préfabriqués a débuté fin 1973. La jonction 13-14 doit être mise en service vers le milieu de 1977. Le prolongement de la ligne n° 13 dans Saint-Denis, vers « Porte de Paris » et « Basilique » a été entrepris en juillet 1973 pour être mis en service en mai 1976. Le prolongement de la ligne 14 vers Châtillon a aussi été commencé pour être mis en service vers la même époque. La longueur totale du réseau ferré atteint maintenant 250 km.

La modernisation du matériel du métro s'est poursuivie par la commande de 379 voitures qui permettront l'équipement de la ligne n° 9 à partir de 1975 et celle de 282 voitures destinées à la ligne n° 12 mais qui seront affectées provisoirement aux lignes n°s 13-14 et partiellement à la ligne n° 8.

Plusieurs stations de correspondance avec la SNCF ont été l'objet d'importants travaux de remaniement destinés à faciliter le transfert d'un réseau à l'autre (Gare de l'Est et du Nord, Gare St-Lazare).

La modernisation du mouvement et de la conduite des trains s'est poursuivie en 1973 par le rattachement à la commande centralisée des lignes n°s 2 et 5 et par l'application du pilotage automatique sur la ligne n° 3.

Le système des départs programmés a été étendu aux lignes n°s 1, 2, 4 et 5.

Sur le réseau d'autobus 256 voitures standard ont été reçues. Le service à un seul agent a été étendu à 97% des lignes (il est général depuis mai 1974). Dans le domaine des techniques nouvelles le marché pour la mise en œuvre de la téléphonie sur 1 500 autobus a été étendu à 600 autobus supplémentaires; le système de régulation automatique du mouvement a fait l'objet d'une mise au point technique sur la ligne n° 52.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le budget d'exploitation de la Régie s'est élevé à 3 222 millions de francs contre 2 876 millions

modifiés au cours de l'année 1973 : aussi, les recettes du trafic se situent-elles au même niveau (1 293 millions). En revanche, les recettes indirectes du trafic, c'est-à-dire le remboursement des pertes de recettes pour réductions tarifaires et l'indemnité compensatrice pour blocage des tarifs se sont accrus de 21 %, passant de 1 358 à 1 643 MF.

Les dépenses se caractérisent par la part prépondérante des dépenses de personnel (59 % du budget), qui ont progressé de 11 % en 1973.

Les investissements (développement et modernisation des réseaux) se sont traduits par un montant de paiements de 1 434 MF., en progrès de 31 % sur l'année précédente : ils représentent plus de la moitié du chiffre d'affaires, proportion jamais atteinte dans le passé. Leur financement a été assuré pour l'essentiel par des subventions d'équipement de l'État et des collectivités publiques, des emprunts dont la charge financière (238,9 MF.) en accroissement de 18,2 % sur 1972, ne laisse pas d'être préoccupante ainsi que par l'annuité de renouvellement.

Caractéristiques des réseaux RATP au 1^{er} janvier 1974 :

Métro urbain	1949	1972	1973
Nombre de lignes	14	16	16
Longueur des lignes	166,2 km	173,3 km	175,2 km
Paris	148,7	153,8	154,8
Banlieue	17,5	19,5	20,4
Stations			
Nombre de points d'arrêt	324	343	345
Paris	301	313	314
Banlieue	23	30	31
Stations « nominales »	253	271	272
Correspondances « nominales »	51	52	53
Ascenseurs	19 dans 10 stations		
Escaliers mécaniques	164 dans 81 stations		
Trottoirs roulants	5 dans 2 stations		
Matériel			
Matériel classique	1 974 voitures		
Matériel articulé	100 voitures		
Matériel sur pneus	743 voitures		
Matériel fer moderne	555 voitures		
Total	3 372 voitures		
Métro régional			
Ligne de Sceaux			
Longueur	35,77 km	Matériel roulant :	
Stations	18	Automotrices Z (ligne de Sceaux) 148	
Paris	4	(1936-1962):	
Banlieue	14	Matériel MS 61 (ensemble des lignes) 321	
		(1967-1973):	
		469	
Ligne de Boissy-Saint-Léger			
Longueur	19,33 km	Escaliers mécaniques : 34 dans 4 stations	
Stations	11		
Paris	1		
Banlieue	10		
Ligne de St-Germain-en-Laye			
Longueur	19,76 km	15 ascenseurs à Auber	
Stations	11	Escaliers mécaniques : 162 dans 8 stations	
Paris	2	4 trottoirs roulants à Auber	
Banlieue	9		
Réseau Routier			
	1949	1972	1973
Nombre de lignes			
Paris	39 (351 km)	55 (505,3 km)	55 (506,3 km)
Banlieue	78 (641 km)	131 (1 282,2 km)	132 (1 331,6 km)
Total	117 (992 km)	186 (1 787,5 km)	187 (1 837,9 km)
Matériel roulant			
560 voitures anciennes (1955-1960)	} Total : 3710		
2580 standard (1965-1973)			
560 gabarit réduit (1968-1971)			
10 minibus (1972)			

	DÉPENSES (en MF.)	RECETTES (en MF.)
Frais de personnel (59,1 %)	1 874,1	Recettes du trafic (40,1 %) 1 293,2
		Remboursements des pertes de recettes (11,3 %) 363,2
Autres frais d'exploitation (26,5 %)	838,7	Indemnité compensatrice (39,7 %) 1 280,0
Charges des emprunts et frais financiers divers (7,5 %)	238,9	
Dotations de l'exercice (6,9 %)	217,6	Produits des activités annexes (8,9 %) 285,8

LE PLAN D'ENTREPRISE

En assurant chaque année près de la moitié des déplacements en région parisienne, la RATP assume une fonction essentielle à la vie de cette région. Mettre à la disposition de tous des transports collectifs rapides et confortables constitue par excellence une mission de service public.

Par le plan d'entreprise qui sort pour la première fois officiellement cette année, la Régie se prépare à mieux répondre à cette mission. Dans cette perspective, il lui faut d'abord s'interroger sur les besoins des usagers de la région parisienne, et particulièrement sur les aspects qualitatifs de ces besoins.

En proposant une certaine organisation des transports pour l'avenir, la Régie peut mieux éclairer les décisions des pouvoirs publics.

En outre, le plan constitue un « cadre d'action » pour l'ensemble de l'entreprise ; par une meilleure information de tous les agents, il doit favoriser la coordination entre les divers secteurs de la Régie.

Élaboré d'une façon décentralisée, le plan a permis de nombreux échanges entre agents de spécialités et de niveaux hiérarchiques différents, suscitant ainsi une nouvelle forme de concertation à l'intérieur de l'entreprise.

L. GUIEYSSE
Directeur des études générales

Les débuts de la planification à la RATP datent de 1972. Le plan provisoire paru en 1973 avait surtout valeur d'essai : il s'agissait, en particulier, de mettre au point, de « roder » les techniques multiples et complexes de la planification. Le plan qui sort cette année est la première édition officielle ; il porte sur les années 1975-1980. C'est lui que nous tentons de vous présenter dans ces colonnes.

Pour l'entreprise moderne, planifier est une nécessité : comment maîtriser l'avenir, dans un monde en transformation accélérée comme le nôtre, sans connaître tous les facteurs d'évolution externes et internes, qu'ils soient d'ordre sociologique, technique ou économique ? S'appuyant sur la connaissance de ces facteurs, le plan définit les objectifs à atteindre par l'entreprise et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, et cela en fonction des hommes et des moyens dont elle dispose.

Le plan est destiné à servir de cadre d'orientations pour les activités de la Régie ; il ne doit donc pas être compris comme un catalogue, fixé une fois pour toutes, d'actions à réaliser : le plan, remis à jour chaque année, est révisable, adaptable selon les circonstances, et les modalités précises de son exécution ne sont décidées qu'au moment du lancement de chaque opération, en tenant compte des dernières informations connues.

Le plan se subdivise en trois parties :

— le « plan stratégique » qui analyse le milieu dans lequel évolue la Régie et propose un choix d'options pour l'horizon 1980-1985 (long terme) ;

— les « plans opérationnels » qui détaillent les actions touchant directement l'exploitation et l'entretien des réseaux routier et ferré pour la période 1975-1980 (court terme) ;

— les « plans fonctionnels » qui, pour cette même période 1975-1980, présentent les programmes d'actions pour les activités de l'entreprise autres que l'exploitation et l'entretien (mais qui toutes, naturellement, contribuent, directement ou indirectement, au bon fonctionnement des autobus et du métro). Ces plans concernent le personnel, l'équipement, la promotion du transport, l'administration et la gestion, les finances.

Il n'est pas possible, dans le cadre limité de ce journal, d'aborder, même sommairement, tous les aspects du plan. Nous pensons cependant en donner un aperçu significatif en retenant :

— l'étude de l'environnement à travers laquelle on se fera une idée de l'ampleur des recherches qui ont précédé l'élaboration du plan ;

— le développement du métro et des autobus qui, aux yeux du public, incarnent la Régie ;

— le plan de personnel qui intéresse tout naturellement chaque agent de la Régie.

L'ÉTUDE DE L'ENVIRONNEMENT

Le plan a pour point de départ une étude approfondie de « l'environnement » de la RATP, c'est-à-dire des facteurs psychologiques, sociaux, énergétiques, géographiques, commerciaux, techniques, etc. susceptibles d'influer sur les activités de la Régie.

De cet environnement, la population de la région parisienne est, sans doute, l'élément capital. Encore attaché, sur le plan individuel, à la voiture particulière, le public prend davantage, sur le plan collectif, la défense des transports en commun, qui lui apparaissent de nature à sauvegarder les sites et à lutter contre la pollution. Ce souci de la qualité de la vie s'étend aussi aux transports en commun. En plus de la rapidité, du confort, ce que souhaite le public, c'est de disposer d'un véritable « réseau » de communications combinant les divers modes de transport collectif (autobus, métro urbain, métro régional, train).

L'agglomération parisienne, elle-même, peut connaître trois types d'évolution :

1. — l'agglomération continue à s'étendre en cercles concentriques autour de Paris, sans modification notable de la répartition entre l'habitat et les emplois : cette évolution implique un accroissement des besoins de déplacement avec une priorité de fait aux transports individuels.

2. — la région parisienne se restructure autour de communautés urbaines (les « villes nouvelles » de Saint-Quentin en Yvelines, Evry, Marne-la-Vallée, Cergy-Pontoise, en sont quelques-unes) pourvues d'emplois en nombre suffisant et bien équipées sur le plan des loisirs : cette organisation suppose deux systèmes de transport, l'un assurant l'unité globale de la région (réseau régional), l'autre diversifié en systèmes locaux assurant les déplacements internes aux communautés urbaines ; les transports individuels ne jouent plus alors qu'un rôle d'appoint.

3. — le développement des télécommunications, en permettant une grande dispersion des habitats et des activités, conduit à une remise en question de la ville même : la population de la région parisienne diminue ainsi que les besoins de déplacement.

Cette dernière hypothèse, d'un caractère quelque peu futuriste, n'est envisageable qu'à long terme. Le plan d'entreprise a tablé sur une hypothèse d'évolution proche de la seconde : cette hypothèse de base est que les pouvoirs publics continueront à freiner la croissance de la région parisienne mais sans la maîtriser parfaitement.

Le plan d'entreprise ne peut, d'autre part, ignorer la conjoncture économique, bien que dans ce domaine, aujourd'hui plus que jamais, la prévision soit entachée d'incertitude.

Enfin, le plan exclut toute diminution de la demande de transport (c'est-à-dire une diminution du nombre de voyageurs au kilomètre), mais envisage deux variantes :

— la variante de base correspond à la poursuite des tendances actuelles : le nombre des déplacements continuerait à croître. Dans ce cas le trafic serait, en 1980, compris entre 1 775 et 1 900 millions de voyageurs (1 732 en 1973).

— la variante dite « énergie » prévoit une crise énergétique entraînant une diminution de 10 % à 30 % de la circulation automobile. Une diminution de 10 % du trafic automobile entraînerait un accroissement des déplacements de 4 % sur le métro urbain, 7 % sur le métro régional, 8,3 % sur les autobus de banlieue et 12,5 % sur les autobus de Paris. Un tel accroissement serait absorbé sans dégradation du confort grâce à des adaptations de services et à la modernisation du métro. En outre, une crise de l'énergie très accentuée inciterait les pouvoirs publics à développer les transports en commun, à faciliter la circulation des autobus et à imposer des me-

sures telles que l'étalement des horaires. Ainsi la RATP continuerait-elle, malgré l'afflux de voyageurs, à assurer son service dans des conditions satisfaisantes.

L'EFFORT D'INVESTISSEMENT

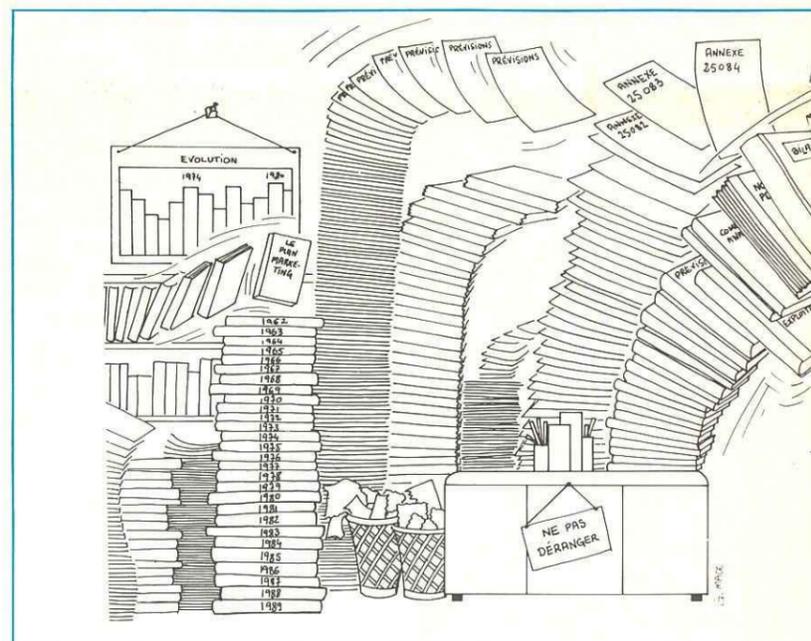
Le plan 1975-1980 englobe la dernière année du VI^e plan national et l'ensemble des cinq années du VII^e plan. Fin 1975, les prévisions du VI^e plan seront réalisées à 98,2 %. Le VI^e plan a été marqué par une accélération des investissements pendant les deux dernières années. Le VII^e plan devrait prolonger ce mouvement : expri-

LE DÉVELOPPEMENT DU MÉTRO

Le développement du réseau métropolitain sera conduit selon trois axes :

— l'extension du réseau : elle vise, d'une part, à compléter le réseau régional et d'autre part, à desservir, par le métro urbain, la couronne de banlieue non encore atteinte.

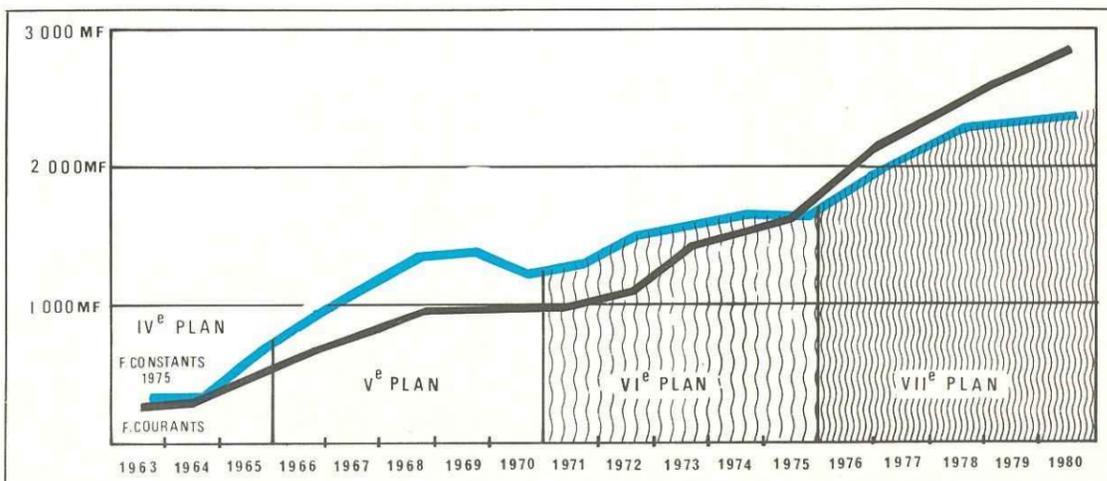
L'achèvement du métro régional (jonction Auber-Nation, prolongement de la ligne de Sceaux au Châtelet, création de la branche de la Vallée de la Marne) est prévu



més en francs constants 75 les crédits d'investissements du VI^e plan (1971-1975) s'élèvent à 8 638 millions de francs, ceux du VII^e plan à 11 377 millions de francs soit une progression de 30 %. En 1975, les dépenses d'investissement seront 4,5 fois plus fortes qu'en 1963, année qui a marqué, à la Régie, la reprise de grands programmes d'équipement. Elles le seront 6 fois plus en 1980.

pour 1977-1978. La région parisienne disposera alors du réseau régional de base qui lui était indispensable.

Ultérieurement, la réalisation du prolongement de la ligne de Sceaux du Châtelet à la Gare du Nord, qui pourrait intervenir en 1982, permettrait de réaliser une interconnexion avec les réseaux de banlieue S.N.C.F. Nord et Sud-Est, offrant ainsi des liaisons di-



ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

urbain, la création de nouvelles lignes (de rocade notamment), enfin une meilleure complémentarité avec les réseaux ferroviaires.

Le renouvellement du matériel

Le parc conservera au cours du plan son volume actuel de 3 650 voitures, mais sa composition variera sensiblement. Pour attirer le public, il importe en effet de poursuivre la politique de renouvellement rapide des voitures.

Pendant les premières années du plan, les acquisitions nouvelles porteront uniquement sur du matériel « standard ». Des études se poursuivent pour déterminer le matériel qui succèdera au « standard ». Dès maintenant, l'expérimentation de 20 autobus à moteur arrière est prévue et un nouveau modèle à gabarit réduit est à l'étude. En outre, la Régie participe activement aux études concernant l'autobus à gaz naturel liquéfié et l'autobus électrique.

L'amélioration du service

Par ailleurs, la Régie continuera d'améliorer les méthodes d'exploitation pour faciliter la circulation des autobus : la radio-téléphonie sera installée sur toutes les lignes d'ici 1977; la commande centralisée sera appliquée d'ici 1980 à 26 nouvelles lignes urbaines et 51 lignes de banlieue; l'expérimentation du système de contrôle automatique du mouvement (S.E.-C.A.M.A.) se poursuivra sur la ligne n° 52 en vue de son extension éventuelle à d'autres lignes.

La qualité du service sera également améliorée par un resserrement des fréquences aux heures creuses.

Le plan cherchera à renforcer l'unité des réseaux de transport en commun dans l'esprit du public par une meilleure complémentarité avec le métro : adaptation en début et fin de service des horaires autobus à ceux du métro, amélioration des points de correspondance avec le métro et les gares S.N.C.F. synchronisation des départs des autobus en fonction des heures réelles d'arrivée des trains en station. Enfin, une réforme tarifaire à l'étude devrait, en 1975, faciliter les correspondances entre les lignes d'autobus.

LA PROMOTION DU TRANSPORT

Toutes les opérations évoquées ci-dessus concernant le métro et les autobus visent à mieux répondre aux besoins des habitants de la région parisienne : c'est la mission de la « promotion du transport » que d'analyser ces besoins et de déterminer les moyens propres à les satisfaire.

Il revient également à la « promotion du transport » de faire connaître le plus largement possible au public les divers aspects de l'action de la RATP. Cela implique, en particulier, un effort très sensible d'information non seulement auprès du public mais à l'intérieur même de l'entreprise.

La promotion du transport fera d'ailleurs l'objet d'un prochain article de « RATP Informations ».

LE PLAN DE PERSONNEL

Ce plan traduit une double préoccupation : assurer les moyens en hommes nécessaires à la réalisation des programmes définis précédemment dans les plans métro et autobus; reconnaître l'importance primordiale du facteur humain.

Évolution des effectifs

Selon les hypothèses retenues, le plan prévoit, d'ici 1980, une réduction du personnel comprise entre 4,4 % et 5,9 %. Ainsi, l'effectif global de la Régie passe-

La RATP a créé les Roissy-bus pour vous conduire à l'aéroport. Rapidement, même aux heures de pointe.

ROISSY-BUS 350

Direct de 6 h 15 à 19 h, toutes les 22 à 30 minutes
Gare de l'Est - Gare du Nord - Place et Porte de la Chapelle - Roissy
Semi-direct de 5 h 30 à 23 h 30, toutes les 10 à 20 minutes

ROISSY-BUS 351

De 6 h à 20 h 30, toutes les 13 à 20 minutes

Les Roissy-Bus : 2 lignes de bus RATP pour aller, sans problème, à l'aéroport Ch. de Gaulle. Les Roissy-Bus : 2 lignes de bus qui vous conduisent rapidement à l'aéroport Ch. de Gaulle par l'autoroute où le 350 a son couloir réservé. Les Roissy-Bus : tous les jours, même le dimanche, un service RATP pour vous conduire à l'aéroport Ch. de Gaulle. En 40 minutes.

Pour tout renseignement, téléphonez à RATP Information : 346.44.15 **RATP**

Chaque fois que la RATP ajoute une rame neuve, elle vous offre plus de confort, plus de lumière, plus de silence et plus de rapidité.

Juillet 74. Sur la ligne n°6* les rames neuves arrivent.

Et bientôt sur la Ligne Pont de Sèvres
Mairie de Montreuil.

* Nation - Charles de Gaulle/Etoile
par Denfert-Rochereau

PLUS DE CONFORT : les rames neuves ont une meilleure suspension, des banquettes et des strapontins rembourrés.

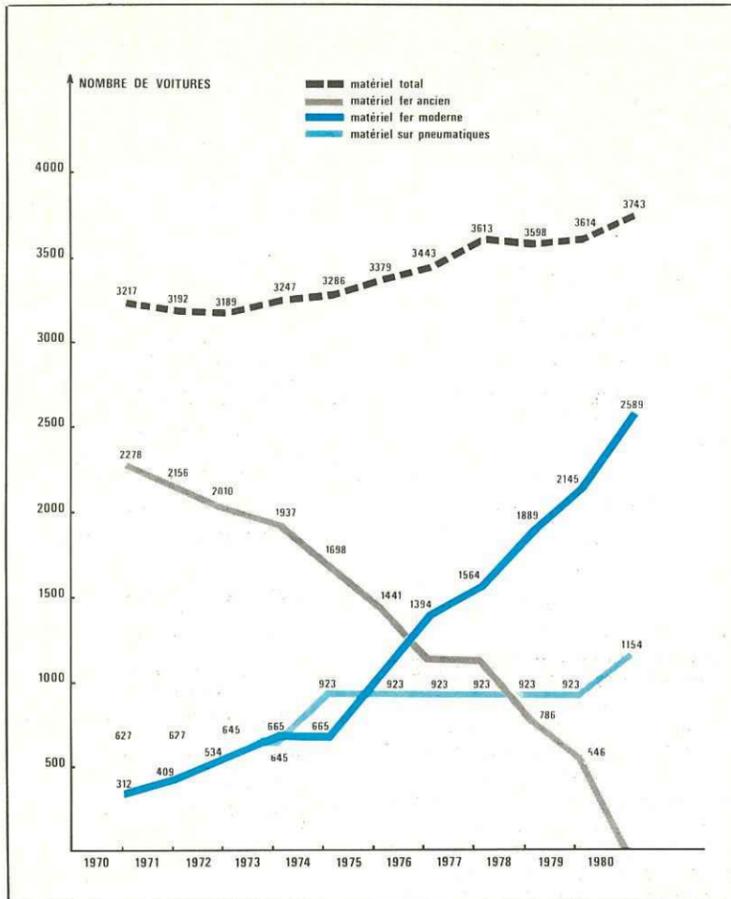
PLUS DE LUMIÈRE : les rampes d'éclairage améliorent la qualité et la diffusion de la lumière.

PLUS DE SILENCE : les rames neuves circulent et s'immobilisent en silence. C'est bien agréable quand on est à l'intérieur. Ou à l'extérieur.

PLUS DE RAPIDITÉ : les rames neuves vont plus vite. Leur efficacité : une augmentation de capacité de 20%. Un trajet plus rapide pour vous.

RATP

FAC-SIMILÉS D'ANNONCES PUBLIÉES DANS LA PRESSE ILLUSTRANT UNE ACTION DE PROMOTION.



ÉVOLUTION DU PARC DE MATERIEL ROULANT DU MÉTRO URBAIN.

rait-il de 35 855 agents au 31 décembre 1974 à 33 750 en 1980, dans l'hypothèse de réduction maximale. Au cas où la « variante énergie » entrerait en jeu, la réduction globale serait ramenée à 4 %.

Hormis une légère diminution du personnel administratif résultant de la modernisation des méthodes de gestion, cette réduction affecte essentiellement le service de l'exploitation du réseau ferré : l'extension du pilotage automatique et la mise en place de nouvelles méthodes d'exploitation des

stations conduiront progressivement à une réduction des effectifs compatible avec les départs à la retraite. Le recrutement ne reprendra à un rythme assez élevé qu'à partir de 1979 (400 à 500 agents par an), un léger recrutement subsistant toutefois de 1975 à 1978.

Le recrutement des machinistes se poursuivra à un rythme annuel de 300 à 350 agents, ce chiffre étant même dépassé si la « variante énergie » devait s'appliquer.

Dans les services techniques, l'effectif continuera à progresser du fait des mesures d'extension du réseau ferré, d'automatisation et de modernisation.

Enfin, le personnel d'encadrement (cadres et maîtrise) augmentera, conséquence d'une plus grande technicité des méthodes d'exploitation et de gestion.

Importance primordiale du facteur humain

Le développement de l'entreprise passe d'abord par l'effort des hommes qui la composent : il est légitime que ce développement se fasse aussi pour eux. A cet effet, les programmes d'action du personnel sont orientés vers :

● L'amélioration de la communication

Chaque agent souhaite mieux connaître la vie de l'entreprise dans laquelle s'exerce son activité quotidienne; il souhaite également être écouté et compris de la hiérarchie. Dans cette optique, le plan prévoit d'améliorer les circuits de l'information, de mieux saisir toutes les occasions de

tâches et de se soucier davantage des facteurs humains. D'une façon générale, on s'efforcera de tenir le plus grand compte des aspirations de chacun; pour aller dans ce sens, il est d'ores et déjà prévu d'améliorer les débouchés par une large ouverture des concours permettant une plus grande mobilité.

● L'amélioration des conditions de travail

Le plan ne traite pas de la réduction de la durée du travail, question qui ne peut être réglée que dans un contexte national. Il propose les moyens d'une meilleure adaptation à l'homme des postes et du cadre de travail, envisage les possibilités d'aménagement du temps de travail et de développement de l'aide au logement et au transport du personnel d'exploitation. En fait, le plan aborde là le difficile problème de l'équilibre entre les contraintes inévitables du service public et la plus grande liberté possible de ceux qui assurent ce service.

● La réponse aux besoins de formation

Pour permettre à ceux qui le souhaiteraient d'aller plus avant dans la connaissance du plan d'entreprise, TOUS LES AGENTS RECEVRONT AVANT LA FIN DE L'ANNÉE UNE BROCHURE ANALYSANT LE PLAN 1975-1980.

communiquer, à commencer par l'accueil des nouveaux embauchés (livret d'accueil, entretiens...) et de mettre en œuvre, à partir de 1976, un programme de formation de l'encadrement à l'esprit et aux techniques de la communication. Ainsi, les relations entre les membres de l'entreprise doivent progressivement devenir plus faciles, plus riches, plus « vraies ».

● Une motivation accrue des agents

Il importe que l'accomplissement de leur travail soit pour les agents source de satisfaction : il s'agira d'enrichir le contenu des

Les actions de formation se multiplieront et se diversifieront tant au niveau individuel, pour satisfaire une « soif de connaissances », que, au niveau collectif, pour accompagner les transformations de l'entreprise.

● L'adaptation des services médicaux

Le plan vise à l'amélioration du fonctionnement de ces services dans trois domaines : l'accueil et l'information du malade, l'extension éventuelle du choix du médecin pour les malades à domicile, l'implantation et la modernisation des centres médicaux.