

# ENTRE LES LIGNES

**Francis Lorentz :  
mes objectifs  
pour la RATP**



**Essais  
du MF 88**

*Instances :  
l'an 3 des  
CDEP*



**Stages de  
formation Sofia**



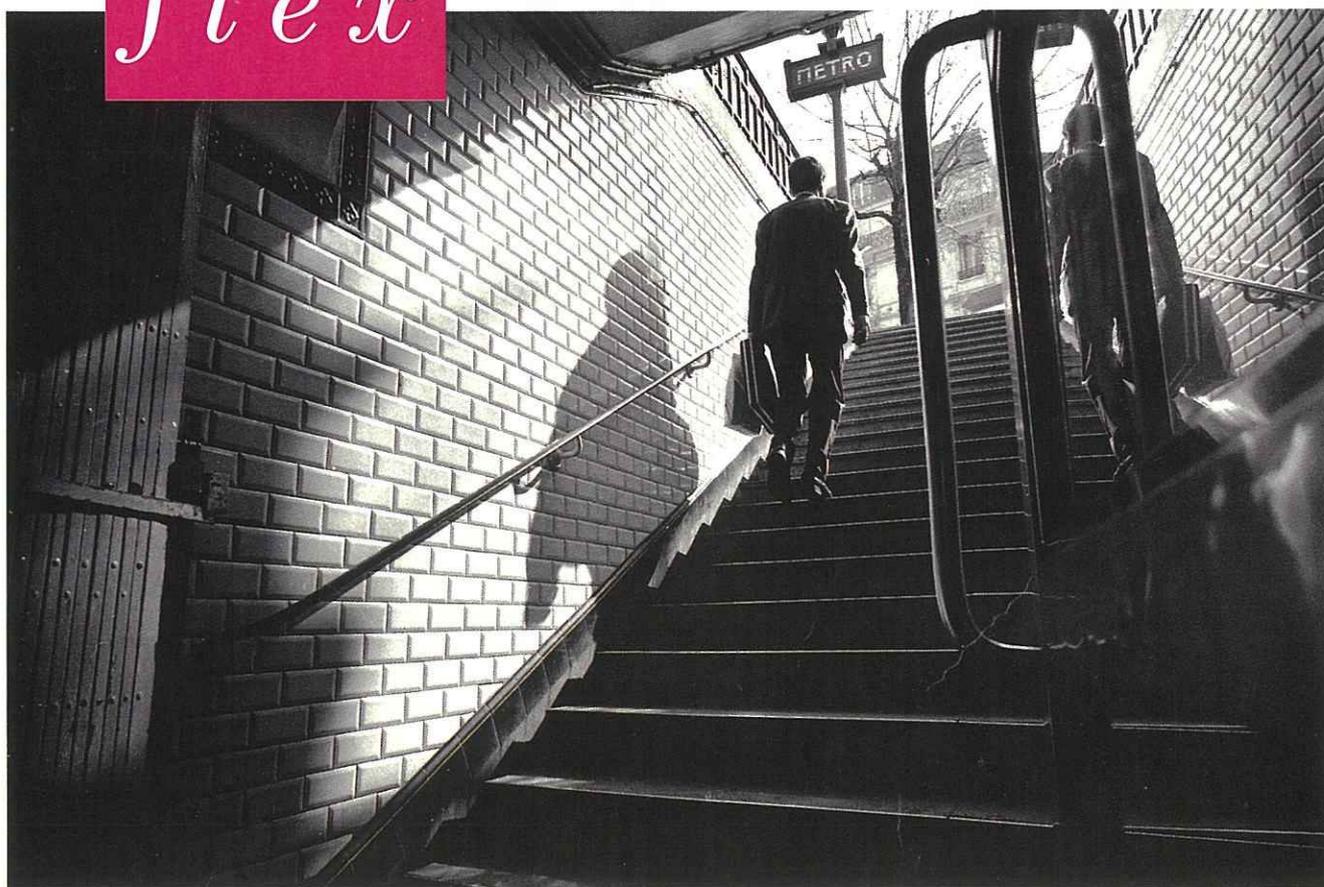


2

*re  
flex*

AU PRINTEMPS.

Jeux d'ombres et de lumières sur la ville.

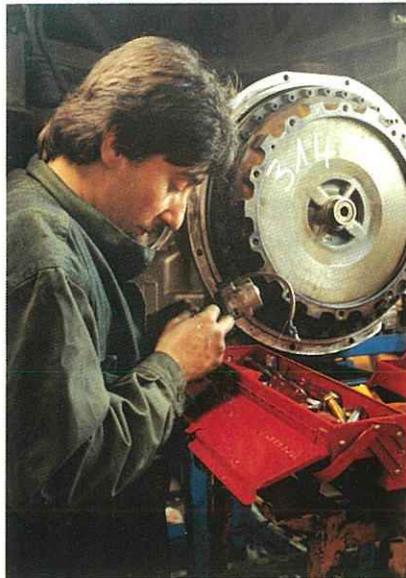


PHOTOS : MARGUERITE / COM-AY

# sommaire



**8** Une nouvelle qualification, un nouveau métier pour les OP/OS du nettoyage de MRB.



**11** Le crédit, un ami dont il faut se méfier...

**Des orientations pour l'action.** *Les grandes lignes de la politique de la RATP pour les années à venir.....* p. 4

**MF 88 : essais nocturnes.** *Durant six mois, le MF 88 vivra la nuit, au rythme des contrôles techniques.....* p. 6

**Un nouveau départ.** *450 ouvriers de nettoyage de MRB ont bénéficié d'un plan de reconversion.....* p. 8

**Emprunter, et après ?** *Une campagne d'information pour alerter les agents sur les risques du surendettement.....* p. 11

**Sofia en recettes.** *Les futurs chefs de station peuvent désormais se confronter au terrain dès les premiers jours de formation.....* p. 12

**Vous avez dit APS ?** *Les Assistants Propreté Surveillance, des inaptes bien dans leur peau.....* p. 14

**La 8 s'ouvre aux juniors.** *Les agents de la ligne 8 font découvrir les coulisses de leur métier aux jeunes de leur secteur.....* p. 16

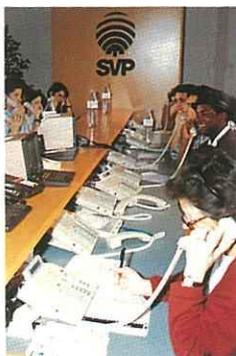
## dossier

**L'an 3 des CDEP.** *Les nouvelles institutions représentatives du personnel entament leur troisième année d'existence. Quel est leur rôle exact ? Comment fonctionnent-elles aujourd'hui ?* ● *Les points de vue d'Yves Baudiffier et d'Etienne Ricard* ● ..... p. 17



**17** Avec près de 1 600 élus, les instances représentatives doivent permettre un dialogue ouvert aux préoccupations des salariés.

**25** A l'occasion des grèves du mois de mars, la RATP a mis en place un service d'informations téléphoniques.



## actualité

Un PAS pour Noisiel ● Sofretu aux Amériques ● Rimes sur rames ● Les dix ans du Montmartrobus ● Un PILI prototype ● ..... p. 24

## passionnément

Le RER flotte sur le toit du monde ● Mozart et Schumann à Gaveau ● Lumières en sous-bois ● La Bouée ● ..... p. 30

**Rédaction :** 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49/43 52. **Directeur de la publication :** Francis Lorentz. **Responsable de publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphonique) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photos de Chabrol / Marguerite / COM-AV. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 130 F (150 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

# Des orientations

## Entreprise

Le 26 février dernier, Francis Lorentz,

Président de la RATP, définissait les grandes lignes de la politique de l'entreprise pour les années à venir. Avec un objectif prioritaire : la satisfaction du voyageur.

## POUR L'ACTION

Répondre aux attentes des clients est une grande ambition qui implique de mobiliser jour après jour toute l'entreprise », a indiqué, le 26 février, le Président Francis Lorentz, en exposant devant le Conseil d'administration la politique qu'il entendait mener.

La priorité absolue reconnue à la satisfaction des voyageurs va conduire la RATP à engager avant la fin 1993 un plan de type « Qualité globale » s'étalant sur plusieurs années. A l'intérieur de l'entreprise, chacun est à la fois le « client » et le « fournisseur » de ses collègues ou des organisations voisines, et c'est de la qualité globale de ces prestations que dépend la performance finale de la RATP. Il s'agit d'une démarche de très longue haleine. Mais sans attendre, il convient de mettre en place les instruments de mesure qui nous permettront de suivre par centre de responsabilité, la qualité de nos prestations.

A court terme, des actions complémentaires à effet immédiat sont engagées. Elles concernent la « sûreté » du transport, la sécurité des voyageurs et des agents, la lutte contre la fraude, l'amélioration de l'information des voyageurs, la nomination d'un délégué à l'environnement. D'une manière générale, le développement d'une véritable démarche commerciale paraît la meilleure garantie pour que les « clients » de la RATP se sentent écoutés

## DES OUTILS POUR MESURER LA QUALITÉ DE PRESTATION

et respectés. Mais ces actions impliquent que l'entreprise améliore simultanément sa performance économique.

Pour que qualité du service et performance économique deviennent une priorité quotidienne pour l'ensemble des agents de la RATP, le Président entend poursuivre et renforcer les réformes engagées en vue de décentraliser l'organisation interne de l'entreprise, rendre ses hommes et ses femmes plus responsables, et promouvoir au plus près des clients les centres de résultats (voir *ELL* n° 29). Par ailleurs, Francis Lorentz a rappelé que la RATP, entreprise de service public, largement financée par la collectivité, doit être solidaire de l'environnement géographique, économique et social au sein duquel s'exercent ses activités. C'est sa responsabilité en tant que « citoyen », c'est son intérêt en tant qu'entreprise.

Seule la mobilisation et la responsabilité des hommes et des femmes de l'entreprise permettront à celle-ci de remplir sa mission. Dans la cadre du « Progrès partagé », le mouvement de décentralisation engagé depuis trois ans a permis de progresser. Mais « il faut que chacun s'inscrive dans une relation fournisseur/client, que chacun se sente responsable d'améliorer qualité, délais et coûts », a précisé le Président.

En ce qui concerne le dialogue social, toutes ces transformations de l'entreprise doivent être conduites dans un esprit de dialogue, de considération et de respect mutuel. Chaque fois que c'est possible, la concertation doit être la règle. Le droit syndical devra être adapté pour permettre de traiter les problèmes au niveau où ils se posent par des négociations décentralisées. Et l'objectif demeure la résolution des problèmes sans conflit et sans recours



à des arrêts de travail pénalisant les voyageurs. Le droit de grève est un élément clé des rapports sociaux de l'entreprise. Mais la grève doit rester un recours ultime et toujours dans le respect de la mission de service public. « *Je suis trop attaché au statut public de l'entreprise et au statut du personnel pour ne pas rappeler que celui-ci correspond à l'existence d'obligations propres au service public, de qualité et de continuité du service assuré* », a déclaré le Président.

Mais pour que la RATP progresse plus rapidement en ce qui concerne tant la satisfaction des voyageurs que les performances économiques, et pour responsabiliser son personnel, le fonctionnement de l'entreprise doit s'inscrire dans un cadre responsabilisant.

L'entreprise doit elle-même disposer d'objectifs clairs, déterminés avec ses tutelles ; la signature d'un contrat d'objectifs avec les collectivités publiques responsables en est une conséquence nécessaire. Une clarification des relations financières avec les tutelles, en obligeant à identifier les responsabilités de chacun, sera salutaire pour toutes les parties.

Enfin, il a été rappelé que la RATP, leader de l'ingénierie des transports

**Après avoir présenté, le 26 février, ses orientations au Conseil d'administration, le Président Francis Lorentz en a exposé les points forts, le 1<sup>er</sup> mars, à l'encadrement supérieur de la RATP, réuni à la Cité des Sciences et de l'Industrie.**

urbains, et ses filiales devaient développer et valoriser leur savoir-faire et renforcer leurs positions à l'étranger.

Le Président a conclu son intervention par ces mots : « *La mise en œuvre de ce programme me paraît essentiel pour l'avenir de l'aménagement de la Région Ile-de-France. Il s'agit de faire face à un accroissement constant des déplacements. Pour être à la hauteur de ce rôle, il faut que nous poursuivions avec détermination notre action pour une RATP plus proche du voyageur, plus performante, plus responsable. "Nous n'avons que le choix entre les changements dans lesquels nous serons entraînés et ceux que nous aurons su vouloir et accomplir", écrivait Jean Monnet en 1954. Nous avons fait notre choix, il ne reste qu'à "accomplir"* » ●

Alain Malglaive



### **Six orientations pour l'action de la Direction générale**

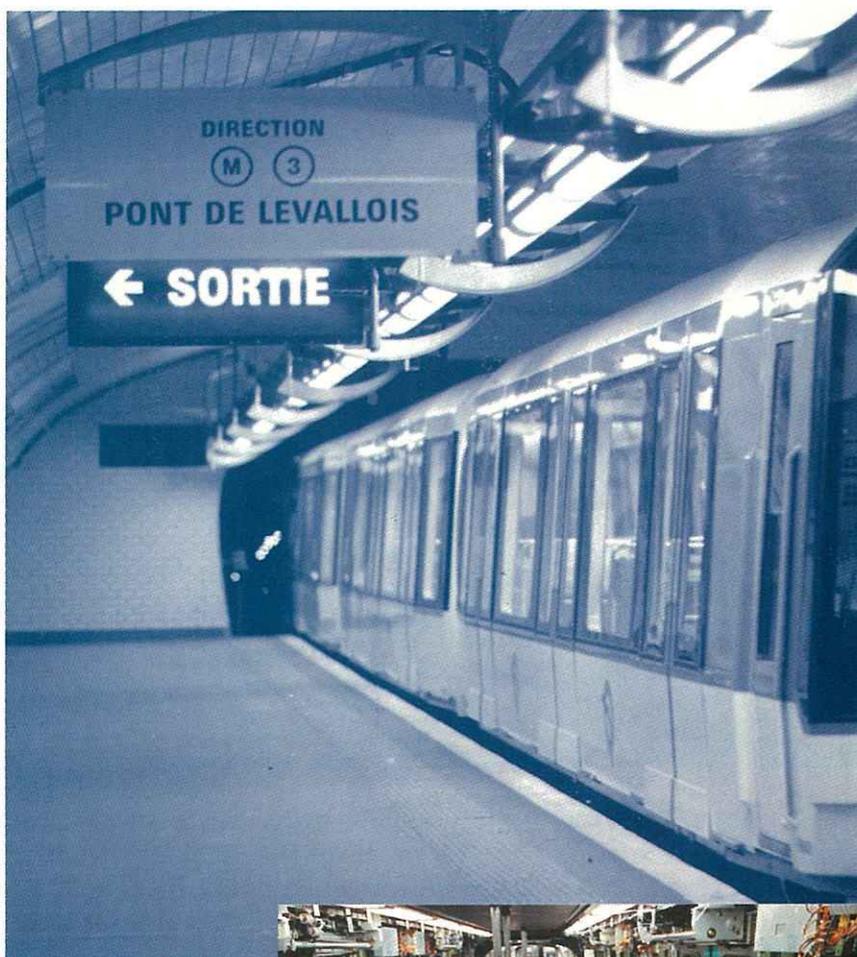
- Répondre aux attentes des voyageurs
- Accroître les performances économiques de l'entreprise
- Développer la solidarité de l'entreprise avec son environnement
- Responsabiliser et mobiliser les hommes et les femmes de l'entreprise
- Responsabiliser l'entreprise
- Développer et valoriser son savoir-faire.



**Matériel** Cet été, les voyageurs de la ligne 7 bis découvriront le MF 88. D'ici là, durant six mois, il vivra la nuit, au rythme des contrôles techniques et des essais sur voie. Un travail de collaboration entre constructeurs et départements de la RATP.

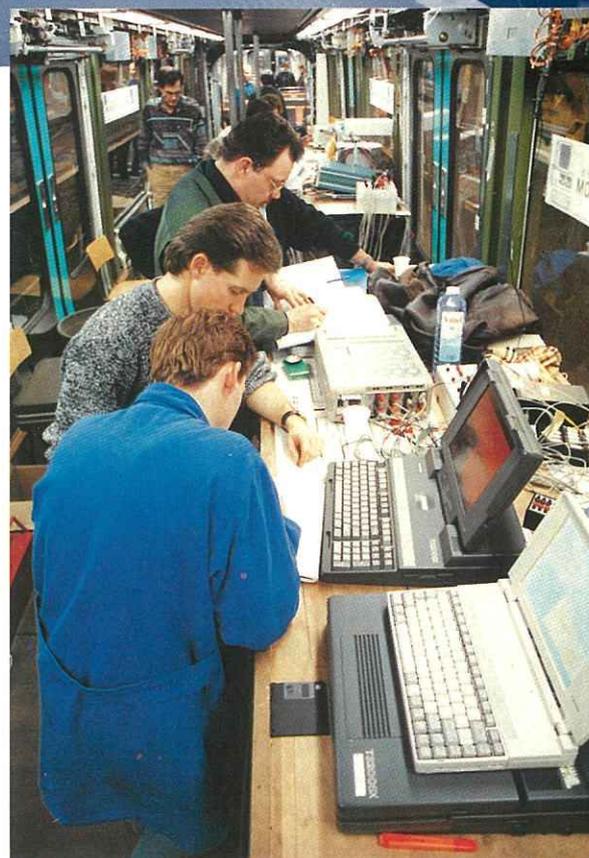
**A** la veille du 1<sup>er</sup> janvier, il a effectué ses premiers tours de roue devant la presse à la station Porte des Lilas ; pourtant, les voyageurs ne le verront pas de sitôt. Pendant six mois en effet, le nouveau métro MF 88 va parcourir des centaines de kilomètres sur le réseau. Mais incognito et de nuit. Une période nécessaire pour effectuer des essais en dehors des heures d'exploitation et mettre au point les divers équipements, le tout supervisé par MRF. Gérard Ponthier et Armandine Wallet sont chargés de la coordination entre la RATP et les constructeurs. Au département du Matériel ferroviaire, UDT-Etudes, « nous nous occupons des nouveaux matériels depuis la passation des marchés. Nous suivons la conception et la fabrication des trains, les contrôles et les essais sur la voie du constructeur – pour le MF 88 cela se passe dans les usines des ANF Industrie de Crespin, dans le Nord. Après la livraison à la RATP, nous suivons les essais jusqu'au moment de la mise en service voyageurs ».

Du 11 janvier à la fin mars, chaque nuit voit des essais de mise au point et de véri-

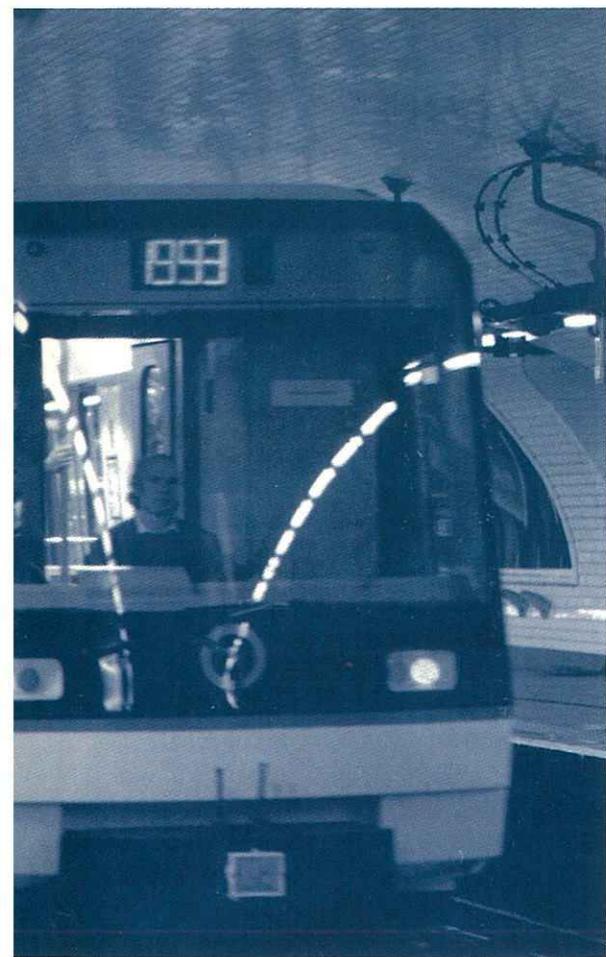


### SUR LE PIED DE GUERRE

Aux commandes du train, dans chacune des deux motrices, un conducteur appartenant à l'unité Permanence-Manœuvres et Transports du Métro. Chaque nuit, une dizaine de personnes, agents de la RATP et représentants des constructeurs du matériel, se mobilisent : écoute, vérifications, réflexions, interprétations, discussions...



# MF 88 : essais NOCT



fications des performances, les zones d'essai étant retenues en fonction des vérifications à faire et des caractéristiques des lignes. « *Les contrôles sont effectués par MRF, précise Armandine Wallet, avec les départements Logistique pour les mesures – mesures de perturbations électromagnétiques, par exemple – et Métro, pour la conduite des rames. Les constructeurs sont également sur place : ANF Industrie – pour caisse et roulement –, GEC-Alsthom – équipements de traction et de freinage électrique, moteurs de traction –, et Faiveley pour l'informatique embarquée.* »

Les essais dynamiques concernent le freinage, la traction et les équipements électriques avec, notamment, mise au point des équipements traction-freinage, des anti-enrayeurs pour éviter

### CALCULS DE PRÉCISION

**Une équerre, un mètre, un rapporteur, un cutter et du Scotch : des outils simples permettant de mesurer l'angle des déplacements de l'intercirculation provoqués par les courbes en lignes, voisinent avec une technologie de pointe dans la rame des essais...**

les plats aux roues, mesure des déplacements de l'intercirculation dans les courbes, vérification du gabarit dans certaines zones « délicates » – courbes et contrecourbes serrées par exemple – du réseau telles Bastille, Porte Dauphine et la voie de la ligne 8 vers les ateliers de Javel. Ils comportent aussi des vérifications de la tenue en rampe, de l'attelage de secours par matériel MF 77, MF 67 et pneu, des mesures de confort (bruit, vibration), par rapport aux autres matériels en circulation, en tunnel et à l'extérieur...

A la fin de ces essais, le matériel sera validé par la direction régionale des Equipements, qui donnera ensuite délégation à la RATP pour réceptionner les rames suivantes – qui ne subiront, elles, que deux ou trois nuits d'essai. Dans un premier temps, vers la mi-avril, les trains circuleront sur le réseau, pendant les horaires d'exploitation, mais sans voyageurs, pour les essais d'endurance. Ce n'est qu'au moment de l'été que les voyageurs de la 7 bis pourront enfin découvrir les trois premiers trains, préfiguration du métro de l'an 2000 ●

Simone Feignier

PHOTOS : MARGUERITE / COM-AY

# JRNES

# Un nou

**Reconversion** A l'occasion du passage à la sous-traitance du nettoyage des bus, 450 agents ont souhaité bénéficier d'un plan de reconversion et découvrir ainsi un nouveau métier. Trois d'entre eux témoignent.

**P**ilotée par le département du Matériel Roulant Bus (MRB), la sous-traitance concernant le nettoyage et la charge en carburant des autobus de la Régie a été décidée en octobre 1991. Cette opération, maintenant confiée à cinq entreprises extérieures (*voir l'encadré « sous-traitance »*), s'est accompagnée d'un volet social sous la responsabilité du département Potentiel Humain et Formation (PHF) : la suppression de près de 340 emplois nécessitait un reclassement des ouvriers chargés de cette tâche (les OP/OS), auxquels ce département a proposé une reconversion dans des métiers qualifiés (*voir l'encadré « plan social »*). « J'ai tout de suite été vivement intéressé, raconte Jean-Jacques Senillout, actuellement mécanicien d'entretien au centre Bus de Nanterre, c'est un travail que j'adore, car c'était mon métier de base ! »

Entré à la Régie comme OS en 1981, il a nettoyé les bus au centre de Charlebourg, et s'est finalement fixé aux « batteries ». « Après le bilan formatif, je suis parti au LEP de Bagneux pour quatre semaines... J'ai été merveilleusement accueilli et, avec huit autres collègues de la Régie, nous avons notre propre classe et notre propre caisse à outils ! Nous partageons les mêmes professeurs que les élèves, qui étaient tout de même un peu ébahis de nous voir

**Jean-Jacques Senillout** : « Cette formation m'a permis de retrouver mon métier d'origine. »

# veau DEPART

*travailler ainsi tous ensemble avec autant d'énergie ! »* Après un passage au centre Bus d'Asnières comme centre de formation, c'est l'école technique de Noisiel qui prend le relais pour quatre nouvelles semaines. Le premier groupe était lancé et après leur réussite finale ils sont retournés saluer leurs professeurs au LEP de Bagneux pour les remercier : « *Une initiative tout à fait personnelle... On a d'ailleurs rencontré les collègues qui nous ont succédé, on les a encouragés, et surtout rassurés en leur disant que Bagneux et Noisiel étaient des écoles remarquables !... Maintenant, je veux simplement remercier toutes les personnes qui se sont occupées de cette reconversion, notamment mes chefs d'entretien et tout l'encadrement de Charlebourg... La RATP m'a offert cette chance, c'est génial, car cela m'a permis de retrouver mon vrai métier.* »

L'histoire de Camille Cupit, machiniste au centre Bus de Gonesse, illustre un autre aspect de cette reconversion. Ce chaleureux Martiniquais, entré à la RATP en 1974 comme élève machiniste, venait de la SNCF... « *Quand on nous a expliqué cette reconversion j'ai été très*

## RETROUVER UN VRAI MÉTIER



**Camille Cupit : « Si l'on est attentif, on sort de l'école comme de remarquables machinistes ».**

*attentif... Dès le premier jour, j'ai décidé de faire le stage de formation.* » Après la réussite aux tests du bilan formatif, il s'est retrouvé au NEF (le Nouvel espace formation) d'Aubervilliers : « *Je suis resté un mois au lieu des sept semaines, car j'avais déjà mes permis ! Cette reconversion est vraiment une bonne chose pour tous les OS qui possèdent en arrivant un minimum de bagage technique ou pratique, car on se retrouve avec un tel potentiel humain de gâché... L'ambiance au NEF est excellente, l'encadrement est réellement très compétent et, si l'on ●●●*

## La sous-traitance du nettoyage des bus

Décidée et pilotée par le département du Matériel Roulant Bus (MRB), la sous-traitance (nettoyage et charge en carburant) a été confiée à cinq entreprises : ABILIS, ONET, DPS, PENAUILLE et NETRAM qui ont

dû répondre aux critères suivants :  
– une organisation adaptée à un résultat de nettoyage tenant compte des contraintes techniques et de service propres aux centres Bus ;  
– un dossier social prenant en compte une formation

spécifique de leur personnel et leur intégration ;  
– enfin, un dossier coût compatible avec les exigences financières de la RATP.  
Chacune de ces entreprises a la responsabilité de plusieurs lots et chaque centre Bus ne connaît qu'une

seule entreprise. La société DPS, qui possède trois lots (Asnières, Nanterre et Charlebourg), emploie un personnel ayant des difficultés d'insertion (chômeurs de longue durée et jeunes n'ayant jamais travaillé). Les opérations

ont démarré le 16 janvier dans le cadre d'un contrat de trois ans, avec obligation de respect d'un cahier des charges spécifiant un cycle de nettoyage et un niveau de qualité de propreté au moins égale à celui observé auparavant.

●●● est attentif, je crois que l'on sort de cette école comme de remarquables machinistes ! »

Olivier Valette, chef de station à Pigalle, est entré à la Régie comme OP/OS de nuit en avril 1982. Son permis poids lourd lui a permis de conduire des bus sans voyageur, de ranger les voitures dans le dépôt, brisant ainsi la monotonie du nettoyage des bus. « J'avais envie de faire autre chose... et je me suis dit qu'au métro j'aurai davantage de communication, de relations avec les collègues, et surtout un contact avec le public et c'est ce dernier point qui m'a orienté dans le choix d'une qualification comme chef de station. »

A l'issue du bilan formatif, Olivier insiste pour démarrer rapidement une formation car il « déprimait sérieusement ». « Mes vœux ont été exaucés et j'ai immédiatement commencé à Lagny. Au début, c'était très dur car j'étais habitué depuis dix ans à travailler de nuit... J'ai parlé de mon problème de décalage horaire aux formateurs, qui ont été vraiment très compréhensifs... ».

Nommé à Pigalle, il apprécie cette station à la clientèle populaire : « Je crois que peu d'agents ont envie d'y travailler, car son environnement bien particulier peut parfois poser quelques problèmes à son ouverture, avec les marginaux notamment. C'est finalement un métier

## Le plan social de la reconversion

Mis au point par le département Potentiel Humain et Formation (PHF), le plan social s'est déroulé en quatre phases :

– au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 1992 et dans chaque centre Bus, les représentants des départements PHF et MRB chargés de ce dossier ont présenté à l'ensemble du personnel des ouvriers OP/OS et de leur hiérarchie locale, les différentes qualifications possibles dans

les secteurs de l'exploitation et de la maintenance ;  
– de mars à juin 1992 près de 550 entretiens individuels des agents concernés ont permis d'évaluer leur niveau de compétence et de prendre en compte leurs souhaits d'activité nouvelle ;  
– septembre 1992, mise en place du processus de qualification individuelle avec une première session de quatre jours appelée « bilan formatif »

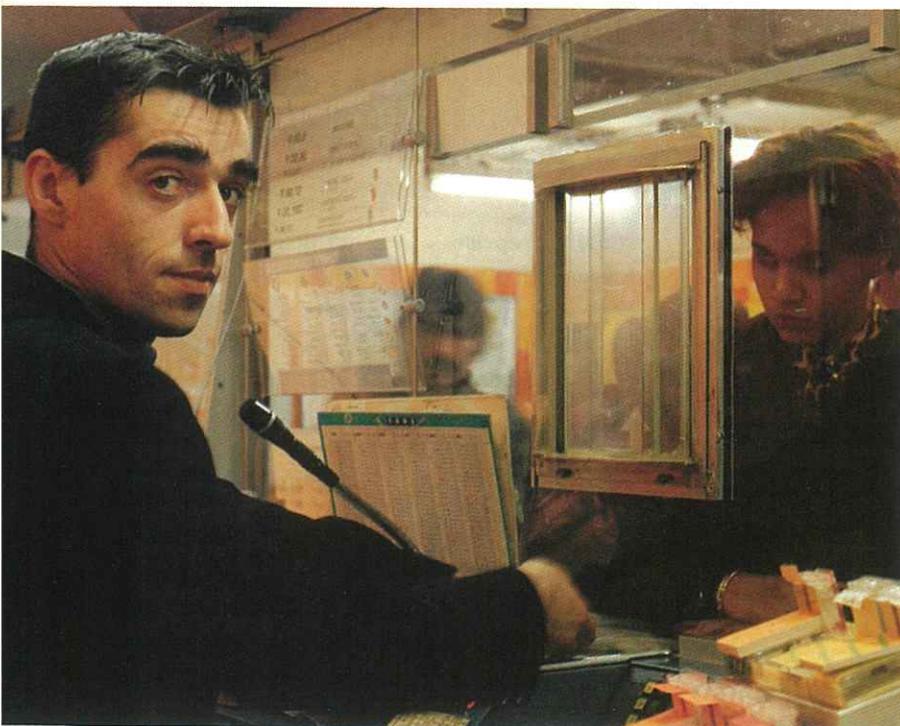
destinée à vérifier le potentiel des agents dans les qualifications choisies par eux-mêmes. A l'issue de ce bilan 80 % des agents ont vu leur choix confirmé et la plupart d'entre eux ont bénéficié d'une remise à niveau complémentaire ;  
– octobre 1992, début de la formation proprement dite avec un taux de réussite de 90 % (résultat en février 1993), ces formations s'échelonnant sur l'année 1993.

Olivier Valette : « Je recherchais un contact avec la clientèle. »

plus valorisant, avec plus de responsabilités et de contacts... Je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire vis-à-vis des marginaux et des jeunes dans le métro... Il faut savoir tenter des expériences nouvelles, et c'est d'autant plus enrichissant que cela fait découvrir tout un aspect de la RATP, du métro en particulier, qu'on ne soupçonne pas toujours en tant qu'agent de l'entreprise. »

Reconversion pour le moment pleinement réussie à laquelle l'implication des services transversaux n'est sans doute pas étrangère : le Nouvel espace formation (NEF), le Centre de formation et de développement des compétences (FDC), le Centre de formation technique de Noisiel, les centres Bus, les départements PHF et MRB ainsi que l'Education nationale sont les acteurs qui ont actuellement contribué à donner à cette opération sa véritable dimension sociale, que les ouvriers nouvellement qualifiés n'ont pas manqué de saluer ●

Philippe Carron



## Consommation

Le service social, avec l'unité Judiciaire social, a lancé une campagne d'information dans les centres Bus. Objectif : alerter les agents sur les risques du surendettement.



# Emprunter,

## ET APRES ?

**S**elon une récente étude de l'INSEE, les Français s'endettent de moins en moins. Pourtant un sur deux vit à crédit. Sept voitures sur dix, deux appareils de gros électroménager sur trois, un magnétoscope sur trois sont achetés à tempérament. Comme l'ensemble de leurs concitoyens, les agents de la RATP n'ont pas échappé au chant des sirènes du tout-à-crédit. Au prix parfois de difficultés passagères, qui se transforment pour certains en véritable cauchemar : surendettement, saisies-arrêts sur salaire... Pour prévenir la spirale du crédit, le service social, assisté de l'entité Saisies rémunérations du département Juridique, a lancé, depuis le mois d'octobre dernier, une campagne d'information « budget, crédit, endettement » au département BUS.

« BUS, car nous avons été interrogés par les élus du CDEP de ce département, sur les problèmes financiers rencontrés par les agents, explique Joscelyn Roger, assistant de Service social. Les machinistes représentent une population particulièrement sensible au crédit : avec un salaire moyen de 10 à 11 000 francs, et véhiculant une image de sécurité de l'emploi, ils obtiennent plus facilement des prêts de la part des banques et des

### ● ● ● ● ● ● ● ● Où s'adresser ?

– Secrétariat du service social : 49 28 16 22.  
Il oriente les agents vers l'assistant de service social chargé de son secteur.

– Département Juridique, entité Saisies rémunérations.  
Renseignements généraux : Nadège Régnier, 49 57 85 50.

Matricules pairs : Jocelyne Nédélec, 49 57 82 38, et Roland Lézard, 49 57 86 12.

Matricules impairs : Eric Gebleux, 49 57 84 08, et Louis Martele, 49 57 80 34.



organismes financiers. Il existe peut-être aussi des facteurs liés à leurs conditions spécifiques de travail ». « En 1992, 2 000 agents de la RATP ont subi des saisies-arrêts sur salaire, précise Nadège Régnier, du département Juridique. C'est un chiffre qui correspond à la moyenne nationale, mais nous pensons qu'il pourrait être réduit grâce à une bonne prévention. »

Après Pavillons, Nanterre et La Maltournée, c'est au tour du centre des Lilas, d'accueillir la campagne. Durant quinze jours, des panneaux d'information, des dépliants sont mis à la disposition des agents dans la salle des machinistes. Une permanence est tenue deux fois par semaine par deux assistants de service social, et un représentant de l'entité Saisies rémunérations. Plutôt qu'une consultation, c'est l'occasion, pour ceux qui le souhaitent, d'une première prise de contact informelle. Les questions portent sur les prêts proposés par la RATP, la grille de budget annuel, qui permet de planifier les charges, la loi sur le surendettement, les crédits à la consommation, l'accession à la propriété, sans oublier les pensions alimentaires et les problèmes liés au divorce. L'étude des cas particuliers se fera à l'occasion d'un rendez-vous personnel. Sans s'immiscer dans la vie privée des agents, il s'agit pour cette équipe d'aider et d'alerter, selon le principe de Turgot : « Réduire la dépense au-dessous de la recette. » Il n'y a pas de conseil miracle ●

Yvonne Kappès-Grangé



**Formation** Les stages Sofia donnent maintenant la possibilité aux futurs chefs de station de se confronter au terrain dès les premiers jours de leur formation. Pour les guider et leur transmettre son savoir-faire, un personnage central : le tuteur.

# Sofia en RECETTES

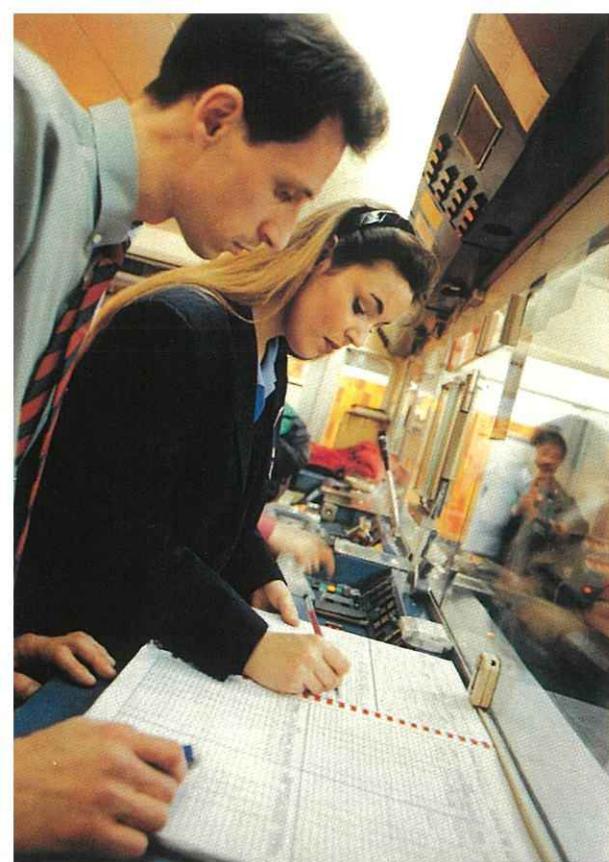
**S**tation Laumière, ligne 5. Derrière les vitres de la recette, une agent de station en tenue. A ses côtés, une jeune femme arbore un badge « Stagiaire en formation ». Le cru 93 des stages Sofia 1 est arrivé. Désormais, la formation au métier de chef surveillant-receveur (CSR) allie, en alternance, théorie et pratique du terrain dès les premiers jours d'un stage qui dure sept semaines. Avec une petite révolution : la présence d'un tuteur, lui-même CSR, qui guide les premiers pas du stagiaire en station. A travers Sofia, le centre de Formation Développement des compétences du Métro affiche clairement ses objectifs de pédagogie de la réussite. Les tuteurs sont la clé de Sofia. Choisis par l'encadrement pour leur professionnalisme, leur motivation et leurs qualités humaines, ils ont pour mission de faciliter l'intégration du stagiaire dans l'entreprise et dans sa nouvelle équipe de travail, de l'initier à sa pratique du métier. Il ne s'agit pour eux ni d'évaluer ni de juger les

**Valérie Mourot, stagiaire, et son tuteur Monique Jacquier, CSR à la station Laumière. Au menu du jour : la vérification des équipements.**

stagiaires, mais de leur présenter les différentes activités selon un programme établi jour par jour. Au formateur ensuite d'individualiser le suivi en fonction des données recueillies, et d'exercer le contrôle continu des connaissances.

Une initiative qui suscite l'enthousiasme sur la ligne 5, où les stages Sofia ont été expérimentés.

Souriante, Monique Jacquier, CSR à Laumière, explique : « C'est superbe d'apprendre son métier à quelqu'un de motivé. Cela permet de voir son travail différemment, moins machinalement. C'est aussi un plus pour la stagiaire, d'entrée de jeu, elle apprend notre langage, et ne sera pas perdue lorsqu'elle se retrouvera seule en recette. » Dominique Cappai travaille à Bastille : « On m'a demandé si j'étais volontaire pour devenir tuteur, j'ai dit "oui" tout de suite, ça me sortait de la routine, je me suis senti responsable. Sofia est un mieux par rapport à l'ancienne formation, on voit tout de



A Bastille, Dominique Cappaï initie Christine Koziol à la main courante.

*suite si le métier plaît, comment travailler avec les collègues. Moi, j'ai débarqué en station après une formation théorique : c'était plus dur.* » Et tous deux d'ajouter : « *Tuteur, je recommence quand vous voulez !* » Pas de fausses notes non plus du côté des stagiaires, qui apprécient « *d'être mis dans le bain tout de suite* ». « *Dans ma promotion, une jeune femme est partie très vite, elle disait que ce métier n'était pas pour elle : elle avait peur des stations "chaudes",* raconte Christine Koziol, stagiaire de Dominique, *moi, j'aime le contact avec la clientèle* ». Pour Valérie Mourot, stagiaire à Laumière, « *l'apprentissage est agréable, on nous a tellement dit qu'avant c'était difficile, avec beaucoup de théorie et d'examens. Avec notre badge de stage, les voyageurs nous identifient bien et ne disent rien si nous sommes plus lentes. Cela permet même à certains de comprendre qu'agent de station est un métier à part entière* ».

La relation qui lie stagiaire et tuteur apparaît comme primordiale.

« *Il faut des tuteurs qui aiment leur métier de chef de station* », « *entre nous, ça a fonctionné tout de suite sans problèmes, c'est important, c'est le deuxième stagiaire que je suis ; le précédent est en*

## Privilegier la motivation

« Nous avons des difficultés à fidéliser les agents au métier de chef de station. De plus, avec le Nouveau service en station, qui se généralise progressivement, les lignes nous demandent un profil d'agent avec une forte capacité relationnelle, qui n'ait pas peur du contact avec les voyageurs. »  
D'emblée, Catherine

Chantereau, pilote de Sofia, pose la question d'un recrutement adapté à l'évolution du métier de CSR. « Nous devons adapter la formation aux besoins des lignes. Par le biais de l'alternance, Sofia permet d'élargir le recrutement en privilégiant la motivation par rapport au niveau d'études, grâce à des

techniques éprouvées de recrutement. De plus, les stagiaires, dont le futur métier est sans liaison directe avec la sécurité ferroviaire, ne sont plus soumis au stress des examens. A travers la formation en alternance et une nouvelle pédagogie, Sofia associe la qualification et l'implication. »

## « ON VOIT TOUT DE SUITE SI LE TRAVAIL PLAÎT »

*attachement sur la ligne, il vient nous voir de temps en temps. C'est sympathique, on les maternelle un peu.* » Pour que l'intégration du futur agent soit complète, il effectue son stage sur la ligne où il travaillera : il rencontre ainsi ses collègues. Pour Christine Koziol, qui vient de terminer sa formation, le passage au travail en solo s'est fait sans problèmes : « *Tout juste l'angoisse de se retrouver seule, mais cela passe vite.* »

Même satisfaction du côté de l'encadrement. Pour Gérard Rivet, chargé des ressources humaines sur la ligne 5, « *c'est une formation efficace, car, au sortir du stage, les agents sont prêts à affronter un métier qui les met en contact avec le voyageur. Les stagiaires sont placés sur le terrain, ce qui leur permet de fixer leurs connaissances théoriques par la pratique. Mais Sofia c'est aussi, à travers le tutorat, la reconnaissance des agents, de leur professionnalisme et de leur implication* ».

En 1992, Sofia a été expérimenté sur les lignes 4, 5, 11 et 10. En 1993, cette formation est étendue à l'ensemble du Métro. Avec un objectif : recruter des agents de station qui se sentent bien dans leur peau et bien sur leur poste ●

Yvonne Kappès-Grangé

1. Stage Opérateur Formation Insertion par l'Alternance.

# Vous avez dit APS ?

**Social** Chaque année, des agents doivent suspendre leurs activités pour raisons de santé. La fonction Assistants Propreté Surveillance (APS) leur permet désormais de garder le contact avec leur environnement d'origine en assistant collègues et voyageurs. L'exemple du centre Bus de Nanterre.

**E**tre Assistant Propreté Surveillance, c'est effectuer un travail utile pour l'entreprise ». Pour Philippe Beaujouan, ancien machiniste sur la ligne 158 et aujourd'hui tuteur d'une équipe d'APS au centre Bus de Nanterre, « nous nous sentons valorisés dans cette fonction nouvellement créée, être inapte n'a plus sa connotation négative ». Aide aux voyageurs, accompagnement des machinistes, surveillance des points d'arrêt sont trois des fonctions des APS bus, définies de façon précise : « Il n'est en effet pas question d'empiéter sur le travail des autres agents », fait remarquer Patrick Maroussie, ancien machiniste sur le 66, « nous n'effectuons ni contrôle, ni actions de sécurité, ni réparation de dégradations des points d'arrêt, mais notre seule présence suffit souvent à modifier l'attitude des gens dans les voitures! »

Les APS, qui sont rattachés au département Environnement et Sécurité, ne sont pas isolés, mais travaillent en concertation avec le Correspondant Prévention sécurité du centre Bus et le chef d'équipe de ligne. Un programme est établi à la semaine mais peut être modifié en fonction d'événements imprévus ou d'incident. « Information sur les trajets, les dessertes, les horaires, aide au machiniste en cas de perturbations sur l'itinéraire ou d'incident avec un voyageur, surveillance de l'état des points d'arrêt... sont notre lot de travail quotidien », précise Philippe Beaujouan, « mais nous assurons aussi des missions ponctuelles : participation à la promotion de



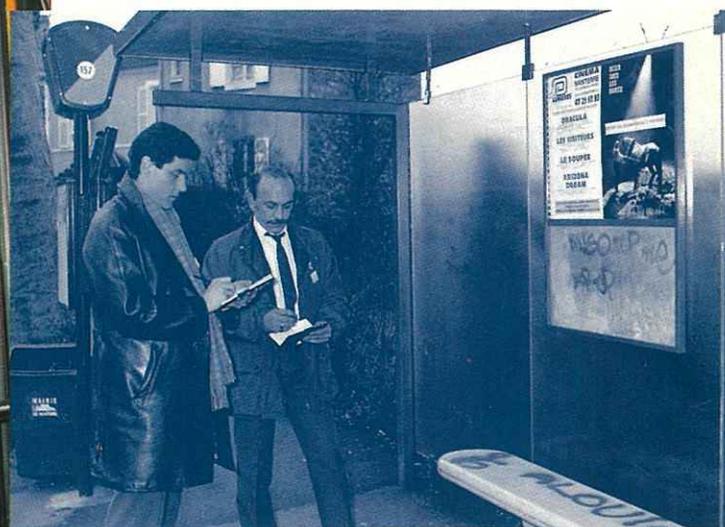
## Une réponse à l'inaptitude

Chaque année près de 200 agents, de plus en plus jeunes et appartenant essentiellement à l'exploitation – 70 % d'entre eux sont des machinistes –, ne peuvent plus exercer leur emploi – provisoirement ou définitivement – pour raisons médicales.

Il fallait trouver une activité productive, valorisante pour l'agent, exercée de préférence dans le milieu qui était le sien, celui de l'exploitation, avec son mode de vie spécifique.

Les premiers Assistants Propreté Surveillance ont débuté en mars 1992 au centre Bus d'Asnières, sur la ligne 9 du Métro et la ligne B du RER, ainsi qu'au département Environnement et Sécurité. Une nouvelle équipe a été créée au centre Bus de Nanterre en janvier 1993, une autre en février au centre de Pavillons. A la date du 1<sup>er</sup> mars 1993, ils sont : – 10 tuteurs APS, agents privés définitivement de leur emploi, chargés

de gérer une équipe de 5 ou 6 APS. Ils reçoivent une formation appropriée pour mieux connaître l'entreprise et apprendre à gérer une équipe, particulièrement dans des situations difficiles. Un examen courant avril 1993 leur permettra d'obtenir une qualification. – 55 Assistants Propreté Surveillance, agents privés provisoirement de leur emploi (de 1 mois à 1 an).



précise Claude Lebreton, le travail d'APS est enrichissant car il permet d'avoir une autre vision, une approche différente de la clientèle. Quand on n'est plus derrière son volant, on comprend mieux le comportement des voyageurs. J'agirai certainement différemment avec eux quand j'aurai repris mon emploi de machiniste, je ne les verrai plus de la même façon ! ». Actuellement une seule équipe de six agents accompagnée de deux CES, travaille soit le matin soit l'après-midi. Une autre équipe devrait se constituer prochainement à Nanterre, qui permettrait aux Assistants d'assurer une présence plus efficace en ligne. « Encore faudrait-il faire connaître dans l'entreprise cette nouvelle possibilité offerte aux personnes privées de leur emploi. Pour le moment c'est surtout par le bouche à oreille qu'elle est connue »... regrettent les agents. Une lacune désormais comblée (renseignements au 44 36 39 20) ●

Simone Feignier

lignes nouvelles telles le 241 et le 267, information des voyageurs lors de la mise en service du tramway, présence à la sortie d'écoles ou collèges, accompagnement de jeunes comme celui de la base de Javelines en avril 1992. Ces jeunes que nous retrouvons ensuite en ligne nous reconnaissent, nous discutons ensemble, les contacts sont différents et il arrive même que leurs comportements se modifient ».

Claude Lebreton, machiniste sur le 158, n'exerce plus son emploi depuis dix mois et devrait reprendre son travail en avril prochain : « Quand on ne peut plus exercer le métier de machiniste, il est important de rester dans son milieu, à l'exploitation. Après avoir été déclaré inapte, j'ai été envoyé "dans les bureaux", pour expédier le courrier. Cela me changeait complètement de mes activités antérieures, de mes horaires habituels de travail, c'était difficile à vivre. En outre,

**Aider les voyageurs, accompagner les machinistes, veiller au bon état des points d'arrêt : les APS en action.**

## Les APS vus par les machinistes

D'après une enquête effectuée au centre Bus d'Asnières, 98 % des machinistes connaissent l'existence des Assistants Propreté Surveillance, à l'occasion de contacts : en ligne

(83 %), au terminus (56 %) ou d'assistance à des voyageurs (42 %). Leur présence a amélioré : le sentiment de sécurité et la lutte contre la fraude (pour 68 % des

machinistes), puis l'information (62 %), l'attitude des jeunes dans les voitures (54 %), les mouvements de voyageurs (52 %), et, enfin, l'aspect des points d'arrêt (40 %).

## Communication

**Visites d'ateliers, de recettes, du PCC... Chaque semaine, les jeunes de onze collèges du secteur Ledru-Rollin - Créteil découvrent les coulisses et la vie des agents de la ligne 8.**

# La 8 s'ouvre AUX JUNIORS

**D**ans leurs efforts pour améliorer la communication avec les voyageurs, les agents de la ligne 8 n'en sont pas à leur coup d'essai. Déjà, en 1989, au cours d'une exposition à la station Concorde, les conducteurs avaient présenté leur métier, avant de participer, la même année, à l'ADEFIPE, où ils avaient remporté le prix RATP de l'Implication. Après une journée porte ouverte en 1991, aujourd'hui – c'est-à-dire depuis le mois de janvier et jusqu'en avril –, les agents, toujours favorables à la communication et aux échanges,

**La découverte du métier de conducteur et le voyage en loge restent les points forts du stage.**

accueillent chaque semaine des jeunes venus de onze collèges voisins de la ligne dans le secteur Ledru-Rollin - Créteil. Cette opération, menée par Jean-Claude Dorgère, conducteur sur la 8, et Gérard Caglini, chargé des Relations avec la clientèle, a consisté tout d'abord à présenter l'entreprise dans les collèges concernés, puis ensuite à recevoir les élèves de troisième en stages de découverte du monde du travail, stages récemment préconisés par l'Éducation nationale.

En fait, c'est toute la ligne – exploitation et maintenance – qui pilote les collégiens, puisque sont prévus au programme des deux jours – ou quatre demi-journées – de stage, en dehors de l'accompagnement en loge des conducteurs, les visites des ateliers de Javel, de recettes de stations et du PCC. Des journées très chargées pour les agents impliqués qu'ils soient conducteur, agent de station, contremaître visiteur, régulateur ou chef de départ : « *Les jeunes sont très curieux de découvrir une entreprise qu'ils utilisent chaque jour mais qu'ils ne connaissent pourtant pas réellement* », et Etienne Lennon, directeur de la ligne, rapporte certains de leurs propos : « *Voyager avec le conducteur c'est super* ». « *Je n'imaginais pas que les voyageurs traitaient de cette façon les agents de station, c'est inadmissible qu'ils se fassent parfois insulter !* »... « *Ce n'est pas drôle de faire seul plusieurs tours en tunnel pour le conducteur* »... « *Enfin, les agents de la RATP sont sympas, maintenant, quand on les verra, on leur parlera...* »

Découverte de la RATP, de ses métiers, reconnaissance de ses agents : le bilan de ces premiers stages est positif pour les jeunes, fiers « d'étaler » leurs connaissances toutes fraîches en matière d'exploitation d'une ligne. Mais il est également positif pour les agents qui y participent – tous volontaires –, et qui apprécient de faire connaître leur travail au quotidien à une jeune clientèle avec laquelle ils n'ont que peu de contacts habituellement. « *Si cette expérience s'avère réussie, pourquoi ne pas la renouveler sur d'autres lignes du réseau*, propose Jean-Claude Dorgère. *La 8 est prête à faire partager son expérience à ceux qui le souhaitent* » ●

**Simone Feignier**



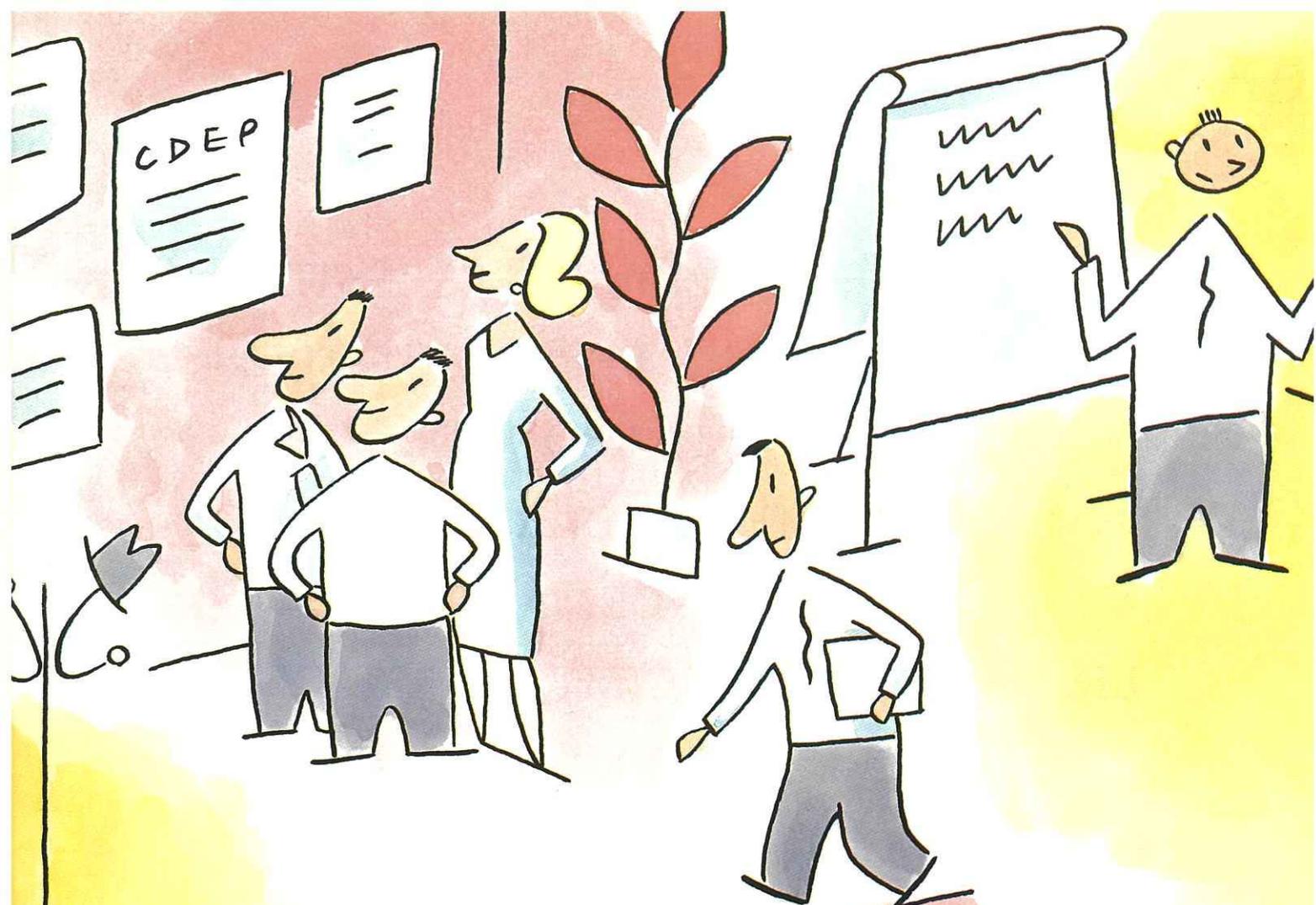
**dos  
sier**

LES NOUVELLES INSTITUTIONS REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL ENTAIMENT LEUR TROISIÈME ANNÉE D'EXISTENCE. **DÉCENTRALISÉES**, ELLES FACILITENT UN **DIALOGUE** RICHE ET PROCHE DES PRÉOCCUPATIONS DES **SALARIÉS**. COMMENT FONCTIONNENT-ELLES AUJOURD'HUI ? QUEL EST LEUR RÔLE EXACT ? POUR EN SAVOIR PLUS, ENTRE LES LIGNES S'EST RENDU DANS DEUX **CDEP**. YVES BAUDIFFIER, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT PRS ET ETIENNE RICARD, CONSULTANT EN RELATIONS SOCIALES, FONT LE POINT SUR CETTE NOUVELLE ORGANISATION.

17

**Instances**





18

# *L'an 3 des* **CDEP**



PETIT-ROULET

## Mises en place depuis deux ans, les nouvelles institutions représentatives du personnel trouvent progressivement leurs marques. Comment fonctionnent-elles aujourd'hui ? Visite aux CDEP BUS et RER.

Rue du Mont-Cenis, siège du Comité d'établissement BUS (CDEP), règne une ambiance conviviale. Jacques Guasco est le secrétaire du Comité d'établissement le plus important de la RATP : 12 000 agents au département BUS. « *Le bureau est pluraliste* », se plaît-il à dire : lui est FO exécution, le secrétaire adjoint est Indépendant, le trésorier SAM-GATC et le trésorier adjoint FO ATMIC. Le Comité d'établissement se réunit aux Grands-Augustins chaque mois sous la présidence de Guy-Noël Payan, le directeur du département BUS ; il comprend quinze élus titulaires et autant de suppléants, et un représentant de chacune des grandes familles syndicales.

### L'EXPRESSION COLLECTIVE DES SALARIÉS

Le Comité d'établissement RER est plus modeste, il y a environ 2 500 agents dans le département. Il est installé à Saint-Mandé, à côté du musée des Transports. Pour Daniel Sauce « *il serait souhaitable de disposer de locaux plus centraux, pour que les agents puissent venir nous voir plus facilement, car pour nous c'est important, c'est notre raison d'être puisqu'un CDEP doit assurer l'expression collective des salariés* ». Daniel Sauce, élu sur la liste CGT, en est le secrétaire. Il siège également au Comité central d'entreprise. Le bureau est composé de quatre personnes, deux CGT et deux SAT, seul le secrétaire étant à plein

temps. Le Comité comprend neuf titulaires, neuf suppléants, huit représentants syndicaux. Il est présidé par Henri Schwebel, directeur du RER. Réunion à Jules-Vallès.

### LES COMMISSIONS AU TRAVAIL

« *Un CDEP doit être une force de propositions* », précise Jean-Pierre Bruyant, secrétaire adjoint du Comité BUS, élu également au Comité central d'entreprise. Pour pouvoir donner des avis en connaissance de cause, l'équipe s'est entourée de six commissions (Formation professionnelle, Economique, Prévention et sécurité, Conditions de travail, Nouvelles technologies, Médico-sociale) qui comprennent chacune une douzaine de personnes, « *dont des représentants d'organisations syndicales qui n'ont pas d'élus* » tient à préciser J.-P. Bruyant. Ce travail en commission est apprécié du président du Comité d'établissement « *Il est utile à la qualité des débats en séance plénière. Ainsi, toute une réflexion a été menée sur les problèmes de coût, en particulier au sein de la commission Economique* ». Pour le bureau, le travail en commission est indispensable, mais il faut aussi mettre le Comité d'établissement au plus près du terrain, avoir le souci des agents de la base. « *Ce n'est pas facile lorsque l'on a 12 000 agents et vingt-deux centres.* ».

Quatre commissions sont apparues indispensables aux élus ●●●

ILLUSTRATIONS : PHILIPPE PETIT-ROULET

●●● du Comité RER, « des commissions pluralistes, auxquelles participent également les organisations syndicales qui n'ont pas d'élus au CDEP », précise D. Sauce. Commissions Formation professionnelle, Economique, Médico-social, Technologie nouvelle. Serge Groevius, président CGT de la commission Formation, indique que ces structures sont absolument nécessaires « pour pouvoir donner des avis argumentés ». Il précise que le travail profite aussi aux organisations syndicales. H. Schwebel cite particulièrement le travail effectué par la commission Economique sur le positionnement des activités du RER. « Travail intelligent, précis et factuel, précise-t-il, laissant au Comité le soin de se prononcer sur les aspects plus politiques, sur la pertinence des moyens engagés au regard des besoins. Naturellement, l'instance a conclu qu'il fallait faire plus... Pour 1993, j'espère que la commission Formation pourra faire des propositions constructives et réalistes. »

Le bureau du Comité BUS a le sentiment que leur Comité fonctionne globalement bien. C'est aussi

l'avis d'Alain Genet, responsable de la Politique sociale et des ressources humaines au département BUS, qui assiste le président au Comité. « Les débats se déroulent dans un bon climat. Même lorsqu'il y a désaccord sur le fond, le dialogue reste de qualité. On aborde l'ensemble des dossiers à caractère économique et professionnel qui méritent d'être traités. Toutes les réorganisations, les projets de développement. Mais il faut être vigilant pour que les questions locales du ressort des délégués du personnel ne remontent pas en séance. »

### UN AIGUILLON POUR LA RÉFLEXION

Les avis donnés sont souvent négatifs. Pour le secrétaire J. Guasco, « tous les sujets brûlants sont liés à la décentralisation, et celle-ci a été beaucoup trop vite. L'on a manqué et l'on manque de cadrage pour les opérations qui découlent de la décentralisation. Cela nous conduit malheureusement à donner des avis négatifs, les arguments coulant de source. Parfois la direction est sensible aux craintes des élus, ce qui permet une évolution du dossier. Nous servons aussi d'aiguillon, par exemple, pour faire rouvrir des dossiers mal négociés, comme cela a été le cas pour la Brigade de surveillance. Nous apportons également des éléments d'information supplémentaires aux syndicats qui eux, rappelons-le, négocient, et ainsi le



contenu de toute négociation peut en être modifié. » Bien entendu G.-N. Payan regrette ces avis trop souvent négatifs. Alors il répond, il apporte des éclaircissements et, dans certains cas, il diffère l'application du projet de façon à le faire évoluer, à l'adapter. « Les avis négatifs, dit-il, ne doivent pas empêcher le système de fonctionner. » Un souhait : « que le travail en commun se développe et que sa qualité progresse ».

### MOINS DE LANGUE DE BOIS

Pour H. Schwebel, les débats au Comité RER se déroulent globalement dans un respect mutuel. Il précise même que « la part de langue de bois, de part et d'autre, a plutôt tendance à diminuer. Et chacun reste dans son rôle, les élus et organisations syndicales mettant l'accent sur les revendications des agents, la direction dans son rôle de conduite du changement. Tout le monde est d'accord autour de la table pour défendre le service public et le statut de l'entreprise. Mais il y a divergence sur les modalités et la nécessaire évolution de l'entreprise ». Au Comité RER, D. Sauce refuse parfois de traiter des sujets, en particulier lorsqu'il estime ne pas avoir reçu toute l'information nécessaire ou qu'un manque d'intersyndicales préalables se fait sentir. « Nous sommes bien souvent mis devant le fait accompli. » Tous les grands dossiers du RER passent en



# Des outils au service des salariés



**Le bureau du CDEP BUS : de gauche à droite, Jacques Tournois, Jean-Claude Chotard, Jean-Pierre Bruyant et Jacques Guasco.**

Comité d'établissement. Mais le rôle respectif des organisations syndicales et des instances représentatives n'est pas encore très clair dans la pratique pour le président du Comité d'établissement. « *Qui informer le premier ? se demande-t-il. Parler trop tôt d'un dossier au CDEP soulève toujours beaucoup de questions auxquelles il est difficile de répondre. Evoquer un dossier lorsqu'il est déjà très avancé est souvent entendu comme un fait accompli !* »

Un équilibre difficile à trouver. Pour D. Sauce, les gros dossiers qui passent en CDEP sont généralement liés à la décentralisation et aux réorganisations qui en résultent, opérations menées beaucoup trop rapidement. « *Et puis, qu'est-ce que cela a apporté, sinon de saupoudrer une déréglementation ! Aussi nos avis sont en général négatifs car ordinairement les projets ne correspondent pas à l'aspiration réelle des salariés ni à leur intérêt.* » Effectivement, H. Schwebel reconnaît que peu de dossiers recueillent un avis favorable. « *Je le regrette car il est plus facile pour les uns et les autres de dire "non" que "oui". Le "non" est facile mais stérile. A l'opposé, le "oui" est riche, mais plus difficile à gérer car il engage mutuellement. Mais je suis confiant dans le rôle des Comités d'établissement. De plus en plus, ils vont occuper une place privilégiée dans le dialogue social* » ●

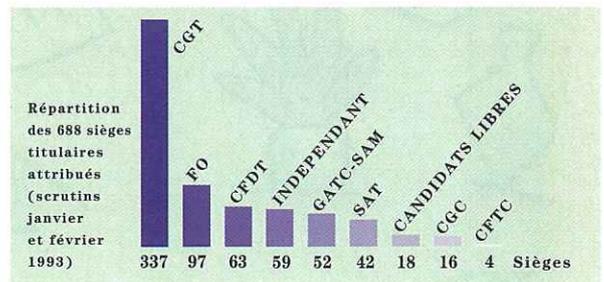
La décentralisation de l'entreprise devait s'accompagner d'une nécessaire décentralisation des institutions représentatives du personnel. Le Comité d'entreprise unique a été remplacé par 10 Comités d'établissement (appelés Comités départementaux économiques et professionnels ou CDEP) et un Comité central d'entreprise (Comité Régie d'entreprise ou CRE). Ces nouvelles institutions réunissent des représentants élus du personnel, des représentants des organisations syndicales et des représentants de la direction ; elles ont été mises en place en décembre 1990 et ont

été renouvelées pour la première fois en décembre 1992. Le Comité central d'entreprise exerce les attributions économiques qui concernent la marche générale de l'entreprise. Chaque Comité d'établissement (CDEP) a les mêmes attributions qu'un Comité d'entreprise dans les limites des pouvoirs confiés au chef d'établissement, à l'exclusion des activités sociales et culturelles qui restent gérées par le Comité central d'entreprise. Ces Comités assurent une expression collective des salariés permettant la prise en compte des intérêts de ces derniers dans les décisions relatives à

la gestion et à l'évolution économique et financière de l'entreprise ou de l'établissement, à l'organisation du travail et la formation aux techniques de production. Ils détiennent un pouvoir consultatif. Ces institutions disposent notamment d'une subvention égale à 0,2 % de la masse salariale de l'établissement pour les Comités d'établissement, et à 0,1 % de la masse salariale de l'entreprise pour le Comité central d'entreprise. Celui-ci compte douze élus titulaires et douze suppléants. Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint, en est le président, et Gérald Dougoud le secrétaire.

## Le rôle des délégués du personnel

Répartis en 88 établissements, les délégués du personnel (DP) sont élus tous les ans, les dernières élections s'étant déroulées en janvier / février 1993. Ils présentent à l'employeur toutes les réclamations relatives aux salaires, primes et indemnités, à l'application du Code du travail, des lois et règlements concernant la protection sociale, l'hygiène et la sécurité et la réglementation interne. Ils saisissent l'inspecteur du



travail de toute plainte et observation relative à l'application des prescriptions dont ils sont chargés d'assurer le contrôle. Enfin, ils présentent, lorsqu'elles se rapportent aux conditions de travail relevant

de la Régie, les réclamations des salariés d'entreprises extérieures. Les délégués du personnel participent avec les membres des Comités d'établissement à la désignation des membres des CHSCT.

## Plus proche du terrain et plus efficace, la décentralisation des instances ouvre de nouvelles perspectives au dialogue social. Le point avec Yves Baudiffier.

**ELL :** Les instances représentatives fonctionnent-elles maintenant d'une manière pleinement décentralisée ?

**Yves Baudiffier :** Voilà maintenant deux ans qu'ont été mises en place des instances représentatives décentralisées. Mais pour la première fois, les élections des membres des Comités d'établissement en décembre dernier, et des délégués du personnel en janvier viennent d'être organisées par les établissements eux-

mêmes, de manière décentralisée. Le taux de participation a été plus élevé. Cela montre que chacun s'est maintenant bien approprié ces instances décentralisées. Il y a aujourd'hui plus de 1 600 élus titulaires et suppléants, soit un pour vingt-quatre agents, ce qui est le signe d'une décentralisation forte qui devrait permettre un dialogue proche de la préoccupation des agents.

**ELL :** Cette décentralisation conduit-elle à plus d'efficacité ?

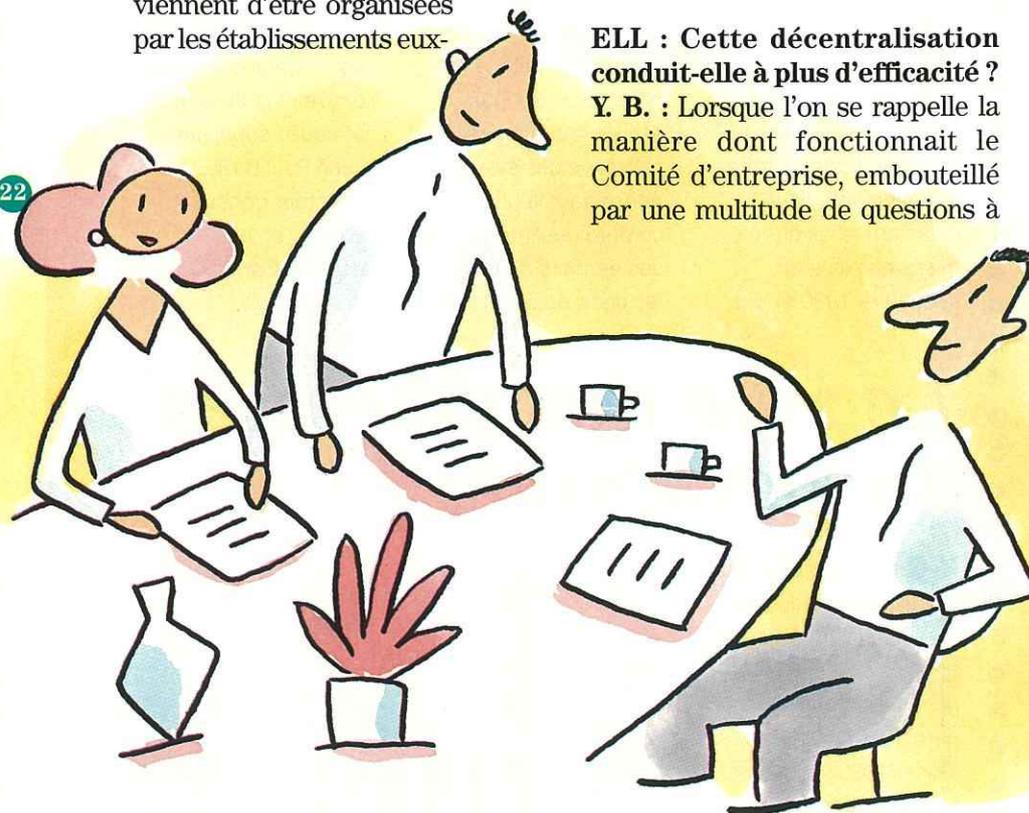
**Y. B. :** Lorsque l'on se rappelle la manière dont fonctionnait le Comité d'entreprise, embouteillé par une multitude de questions à

examiner, assurément la décentralisation a modifié bien des choses.

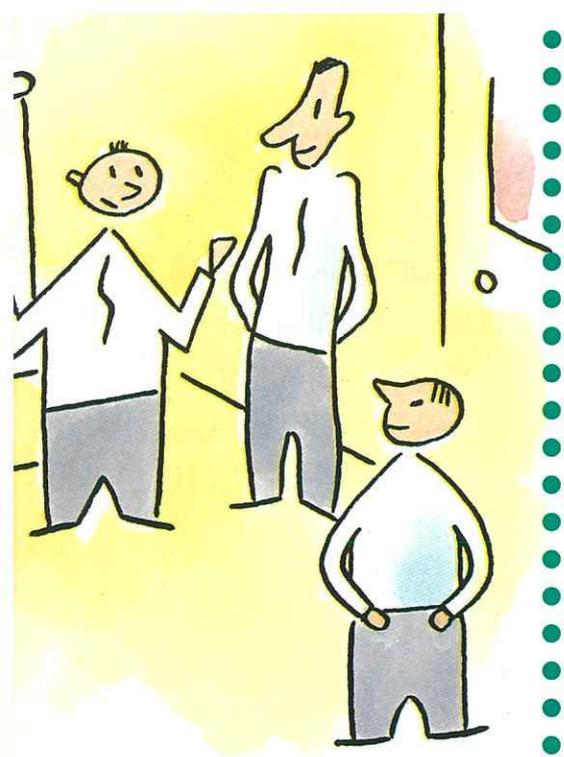
Les différentes questions traitées dans les Comités d'établissement le sont par des représentants qui appartiennent à l'établissement. Ils ont ainsi une meilleure connaissance des projets et les discussions sont plus concrètes. L'on commence à observer une véritable contribution des Comités à l'étude des dossiers. J'ai beaucoup d'espoir que cette contribution puisse enrichir les prises de décisions de la direction et renforcer l'implication des agents dans les actions de changements. De son côté, le Comité central d'entreprise examine les questions touchant à la marche générale de l'entreprise avec des débats d'une qualité plus grande qu'il y a quelques années. Enfin, les délégués du personnel contribuent à l'amélioration de l'information des agents sur leur unité.

**ELL :** Pouvez-vous rappeler le rôle respectif des instances représentatives du personnel et des organisations syndicales ?

**Y. B. :** Les instances représentatives ont pour mission d'assurer la représentation collective du personnel auprès du chef d'entreprise ou d'établissement. Elles n'ont pas de compétence en matière de négociation car la loi donne exclusivement cette compétence aux organisations syndicales. Ce sont elles, dès lors que leur représentativité est établie,



# Pour un dialogue DÉCENTRALISÉ



## « Avancer ensemble »

Intervenant pour la RATP depuis 1977, Etienne Ricard, du cabinet conseil Adige, est un spécialiste des relations sociales. Il a en particulier assuré des programmes de formation pour les Comités d'établissement (CDEP).

« La réalisation de la décentralisation à la RATP est un acte nouveau et exceptionnel, très impressionnant pour l'observateur extérieur ; c'est une véritable révolution dans la culture de la Régie. Il s'agit de déplacer les centres de décisions au plus près des voyageurs. Une opération très salubre, car les entreprises trop centralisées ont de plus en plus de mal à s'adapter aux exigences nouvelles de leur environ-

nement. Révolution chez les responsables qui n'ont pas forcément été, au début, tous favorables à ce rude mouvement. Révolution pour les représentants du personnel et les syndicats : le passage de la centralisation à la décentralisation est difficile à vivre pour eux tant au niveau de leur culture qu'à celui de leurs méthodes. Sur ce terrain, l'évolution des modalités du dialogue est heurtée ; elle sera lente mais, à mon avis, elle finira par aboutir parce que c'est une nécessité. Les Comités d'établissement sont, d'un côté, un outil de management pour les présidents, et de l'autre, un outil à disposition du personnel à travers ses représentants. Mais

ses possibilités sont encore loin d'être exploitées. En fait, il devrait s'agir d'un même outil pour les deux à la fois. Dans une stratégie de reconnaissance mutuelle, il faut avancer ensemble par le débat contradictoire, avec les mêmes objectifs de faire progresser certains dossiers, dans une optique de progrès négocié et par des jeux, au bout du compte, convergents. Cela est constructif mais exigeant. Pour aboutir, il faut que les acteurs renouvellent leur conception des relations sociales. Un bon équilibre de l'expression des divergences et de la responsabilisation doit être trouvé entre eux. C'est la condition de la réussite du dialogue social, demain, à la RATP. »

qui présentent les revendications à l'employeur et négocient avec lui. Contrairement aux instances représentatives qui sont maintenant décentralisées, la négociation collective avec les organisations syndicales reste cadrée par un protocole d'accord de 1970 qui l'organise de manière centralisée. Je souhaite trouver avec les organisations syndicales les adaptations nécessaires à cet accord pour que la négociation syndicale se décentralise également ●

Dossier réalisé par  
Alain Malglaive



**Yves Baudiffier, directeur du département Politique et Relations sociales (PRS).**

## A quoi servent les CHSCT ?

Les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) contribuent à la protection de la santé et de la sécurité, et à l'amélioration des conditions de travail dans l'entreprise. En particulier, ils doivent être consultés avant décision d'aménagement important modifiant les conditions d'hygiène et de sécurité, les conditions de travail et les

postes de travail. Ils analysent les risques professionnels et participent à la prévention en suscitant des initiatives et en proposant des actions. En liaison avec le Comité d'établissement correspondant, les CHSCT se prononcent sur le règlement intérieur, donnent leur avis sur le plan d'adaptation proposé en cas de mise en œuvre de mutations technologiques impor-

tantes, et doivent être consultés sur les mesures relatives au travail des handicapés et accidentés du travail. Au nombre de treize, les CHSCT comprennent globalement 99 représentants qui sont élus pour deux ans. Ils se regroupent dans un comité de coordination présidé par Jean-Paul Bailly, et dont le responsable du bureau est Maurice Lauret.

**Sécurité**, création d'un Point d'appui sécurité à Noisiel (p. 25). **International**, le savoir-faire de Sofretu aux Amériques (p. 27). **Animation**, le métro à l'heure de la Fête de la poésie (p. 28). **Equipement**, une nouvelle technologie au service des PILI (p. 29).

## Sans-abri

### LES CHIFFRES D'ATLAS PLUS

Premiers bilans très positifs pour Atlas Plus, une campagne destinée à venir en aide aux sans-abri durant la période hivernale (voir ELL n°28, janvier 1993).

En quatre pôles d'accueil situés hors du métro (Châtelet, République, Gare du Nord, Nation) l'Armée du Salut a distribué entre 800 et 1 000 repas chauds par jour soit, au total, plus de 40 000 sur l'ensemble de la période. A partir de ces mêmes pôles, la RATP a transporté en bus vers Nanterre plus de 2 000 sans-abri, à leur demande. « Atlas Plus s'est déroulé dans une ambiance conviviale,

souligne le docteur Henry, de l'unité Sécurité des réseaux (SEC). *Il y a eu beaucoup d'échanges entre les agents de sécurité, les machinistes, les bénévoles de l'Armée du Salut et les sans-abri. Sans aucune agressivité.* »

### LES RESTOS DU CŒUR... EN BUS

Une initiative du correspondant Prévention et sécurité du centre Bus de Créteil : une navette bus gratuite, tous les mercredis de février, pour les personnes qui se rendent au Resto du cœur de la Maison des arts André-Malraux de Créteil, depuis Alfortville, Maisons-Alfort, Bonneuil et Créteil. Pour un peu de chaleur...

**Atlas Plus : des points de rencontres et d'échanges.**



## Réseau

### ORLYVAL EXPLOITÉ PAR LA RATP

Depuis le 4 février dernier, la RATP exploite la ligne Orlyval, ligne de métro automatique qui relie depuis octobre 1991 la gare d'Antony de la ligne B du RER aux deux aéroports d'Orly. Pour permettre la poursuite de l'exploitation de la ligne dont le trafic et la rentabilité financière se sont révélés nettement inférieurs aux

prévisions initiales, le Syndicat des transports parisiens a décidé d'affecter cette ligne à la RATP et de lui confier la responsabilité de son exploitation et de sa promotion. La filiale majoritaire de la RATP RVS (RATP ValService) est chargée de faire fonctionner cette ligne. Le conseil régional d'Ile-de-France a par ailleurs accepté de verser

pendant vingt-neuf ans une contribution annuelle de 10 MF pour contribuer aux dépenses de renouvellement. Les recettes du trafic sont perçues par la RATP, qui les utilise pour couvrir les charges d'exploitation, et notamment celles exposées par sa filiale RVS. La tarification actuellement appliquée sur la ligne n'est pas modifiée.



## Chantier

### ORIANNE CREUSERA LA LIGNE D

Arrivée, boulevard de la Bastille, du tunnelier nommé Oriane, du nom de sa jeune marraine, qui, à partir de deux puits implantés le long du canal Saint-Martin, va assurer le percement des tunnels à une voie de la jonction centrale de la ligne D SNCF du

RER. C'est la RATP qui assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de la construction de cette section souterraine en raison de sa parfaite connaissance du site. Fin des travaux en automne 1994, et mise en service par la SNCF fin 1995.

## Sécurité

### UN PAS POUR NOISIEL

La gare de Noisiel, sur la ligne A, abrite désormais un Point appui sécurité (PAS). Pour rendre encore plus efficace l'action des agents de sécurité de la RATP (et de la police nationale), des locaux ont été aménagés. Jusqu'à maintenant, les agents bénéficiaient de locaux mis à leur disposition par l'Ecole technique. La présence visible et dissuasive

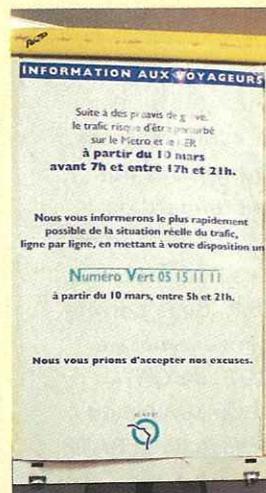
des agents de sécurité devrait rassurer agents et voyageurs et faire respecter la législation des chemins de fer, sur ce secteur particulièrement sensible qu'est la partie Est de la ligne A. Le PAS de Noisiel est le symbole de la volonté d'une maîtrise sectorisée du réseau RER, qui pourrait se poursuivre par la création d'un autre PAS.

## Info voyageurs

### L'INFORMATION EN PREMIÈRE LIGNE

**Q**uelles que soient les circonstances, nous avons un devoir d'information envers les voyageurs, surtout lors de perturbations, comme celles que nous avons connues lors des grèves du mois de mars, explique Henri Schwebel, directeur du département RER et pilote de l'opération. *Le public veut savoir ce qui se passe, où se renseigner...* » A cette occasion, la RATP a mis en place pour la première fois un dispositif spécifique pour tenir les voyageurs informés.

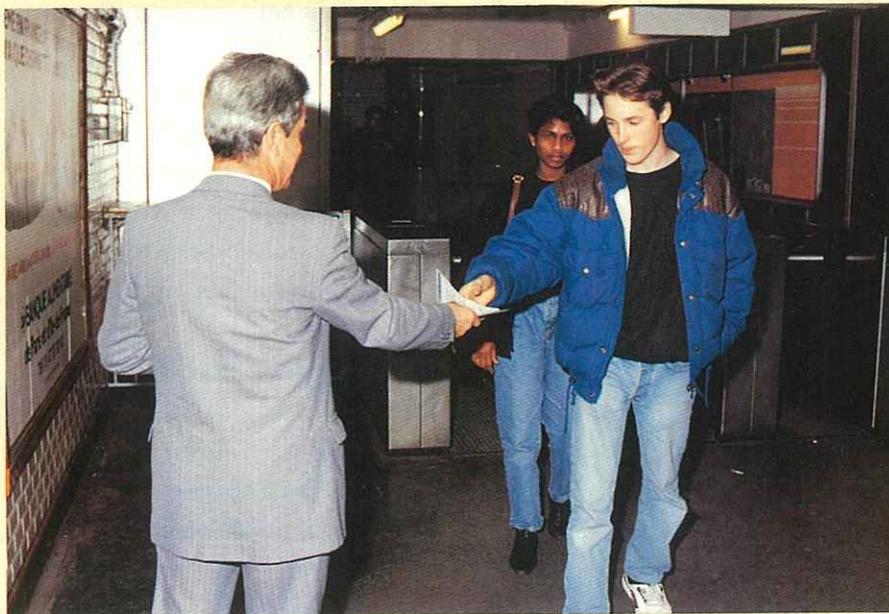
D'abord en mettant à la disposition du public un « numéro vert » gratuit, aboutissant au standard de SVP. But : donner une information en temps réel sur l'état du trafic des lignes en se bornant strictement à cette information, pour limiter la durée des communications. Des agents des trois réseaux assuraient sur place la cohérence des informations données en provenance des différents PCC. ●●●



25

## AU PLUS VITE

Dès le 9 mars, l'opération était annoncée sur les lignes par voie d'affiches et d'avis distribués par les agents.



## A LA SOURCE

Les informations, transmises par le standard de SVP, proviennent des PCC métro et RER, de la permanence générale BUS, du CIT, et du service de presse de la RATP.



26

●●● Résultat : plus de 100 000 appels ont été enregistrés en deux jours. Ce service avait été annoncé la veille par une campagne d'information : affichage dans le métro et le RER, placards dans les

principaux quotidiens et distribution sur le réseau de 350 000 avis par des agents d'exploitation, de contrôle, et par des volontaires des départements Communication publique, Commercial et des organismes centraux du Métro et du RER de Charonne. « *Etant bien entendu qu'il ne s'agissait pas, par cette distribution, de prendre position sur la grève, mais d'informer les voyageurs* ». Cette campagne a d'ailleurs été ressentie comme un acte très positif par l'exploitation et par les voyageurs.

« *Il s'agit d'une politique volontariste qui met l'accent sur l'information : nous ne sommes pas toujours maître des événements mais notre métier est d'en maîtriser les conséquences. En tout état de cause nous devons l'information aux voyageurs* ».

## Social

### Y VOIR PLUS CLAIR !

Le service optique de la RATP possède maintenant une machine à palpeurs de haute technologie qui permet de faire tailler les verres au gabarit de n'importe quel type de monture avec une précision exceptionnelle. Le magasin et l'atelier étant situés au même endroit, les délais s'en trouvent améliorés. Les deux mille montures en stock (classique, mode, couturier...) et tous les types de verre existant sur le marché offrent un choix très varié à des prix inférieurs d'environ 30 % par rapport à ceux pratiqués sur le marché libre. Des travaux particuliers peuvent être réalisés : lunettes solaires, verres teintés, verres

spéciaux pour pratiquer certains sports (piscine, masque de plongée...).

Le magasin pratique le « tiers payant » : le client ne verse que les sommes non prises en charge par la caisse de sécurité sociale de la RATP et la Mutuelle.

Une assurance gratuite d'un an contre la casse (verres et monture) est offerte au client.

Ce service est ouvert aux agents en activité et aux ressortissants de la CCAS (conjoint, enfants et retraités).

Le magasin est situé au 20, rue de Naples dans le VIII<sup>e</sup> arrondissement, et reste ouvert sans interruption du lundi au vendredi de 8 h 30 à 18 h (métro : Europe, Villiers, Rome, Saint-Lazare).

## Législation

### INFORMATIQUE ET LIBERTÉS

Il est porté à la connaissance des agents que depuis le 1<sup>er</sup> février 1993 a été mis en place un traitement automatisé d'informations nominatives dont l'objet est la gestion locale du personnel. Les informations nominatives traitées concernent l'identité des agents, la situation familiale, la formation, les diplômes,

la vie professionnelle et la valorisation des primes et indemnités de fin de mois. Les destinataires de ces informations sont les gestionnaires du personnel au niveau local et au niveau central. Le droit d'accès prévu par l'article 34 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 s'exerce auprès de l'entité à laquelle appartient l'agent.

## Initiatives

### DES SPORTIFS ORGANISÉS SUR LA LIGNE 1

Le prolongement de la ligne 1 à La Défense a permis de dégager un local ; Dominique Blanchecotte, directrice de la ligne, a demandé à ses agents de lui faire des propositions quant à la destination de cet espace. Un groupe d'agents comprenant des conducteurs et agents de maîtrise a finalement opté pour une salle sportive. Mais comment s'orga-

niser et surtout financer cette opération ? Avec l'aide du département Juridique, l'Association sportive de la Grande Arche-La Défense est née, ses statuts déposés à la Préfecture. Le département JUR a également apporté sa contribution dans le choix d'un contrat d'assurances au meilleur prix. La Direction de la ligne a avancé les fonds pour l'achat des

équipements sportifs (appareil de musculation, tapis de sol...) qui seront remboursés par l'Association sur la base des cotisations des adhérents. Ouverte peu avant Noël, cette salle autogérée par les responsables de l'Association, est réservée aux agents de la ligne qui l'utilisent en dehors de leur temps de travail. Et déjà, la liste d'attente s'allonge...



## Promotion

### LA RATP AU PAYS DU TOURISME

La RATP était présente au Mickey's World Tour, organisé le 21 janvier dernier par Euro Disney, qui rassemblait les tour opérateurs et les agences de voyage de la région parisienne. Un stand tenu par l'équipe Marketing du département

Commercial, a permis de renseigner les professionnels sur les titres de transports – Paris Visite et Formule 1 – destinés aux touristes. Et de mesurer le vif intérêt rencontré par la nouvelle desserte aéroport Roissybus.

## International

### BONS SOUVENIRS DE CARACAS

A l'occasion du 10<sup>e</sup> anniversaire de la mise en service du premier tronçon du métro de Caracas, Jean-Claude Parpillon, directeur du secteur Amérique latine de Sofretu, a reçu de José Gonzales Lander, président de la Compagnie du métro de Caracas, une plaque

anniversaire, en reconnaissance de l'aide apportée à l'exploitation et à la maintenance des deux lignes longues de 39 km.

### SOFRETU À CHICAGO

Dix jeunes stagiaires américains ont été formés par Jacques Derou et Pascal Louette, de Sofretu, aux techniques de mainte-



nance préventive et curative de voitures Alsthom. Cette formation s'est déroulée, à la fin de l'année 1992, dans le cadre de la réalisation de la desserte de l'aéroport international d'O'Hare, à Chicago, par le système de transport Val 256. Pour cette opération, Sofretu s'était vu confier par Matra Transport la formation du personnel de maintenance du matériel roulant.

## Animation

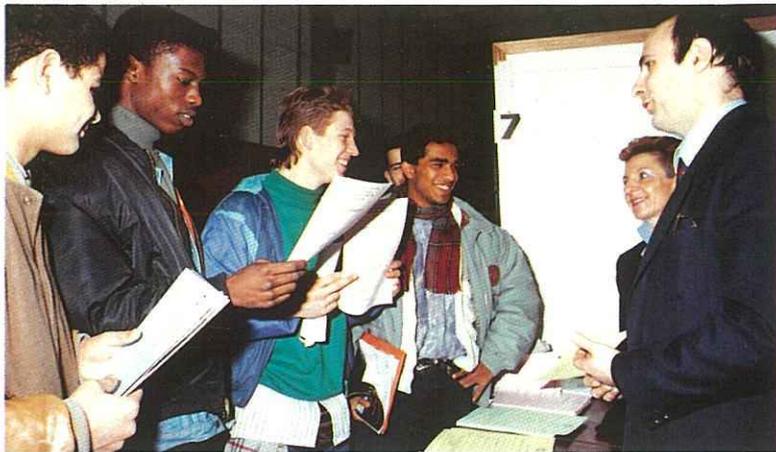
### CAMPUS À L'OREILLE

Créé en 1989 et soutenu par le conseil régional d'Ile-de-France, « Campus à l'Oreille » s'attache à favoriser la musique dans les universités et les grandes écoles franciliennes. La RATP s'est associée à la quatrième édition de ce festival, du 22 mars au 9 avril 1993, en offrant aux étudiants musiciens un espace musical dans certaines stations desservant les lieux universitaires :

- Nanterre Université (ligne A) : 23, 24 et 25 mars ;
- Bures-sur-Yvette (ligne B) : 24, 25, et 26 mars (Orsay) ;
- Noisy-Champs (ligne A) : 30, 31 mars et 1er avril (Marne la Vallée) ;
- Jussieu (lignes 10 et 7) : 6, 7 et 8 avril.

Un partenariat qui permet à la RATP d'affirmer son image de grande entreprise auprès de 200 000 étudiants concernés par cette manifestation.





## Animation

### L'AVENIR AU CARREFOUR

Organisé le 4 février dernier à l'initiative de la municipalité de Saint-Denis, le « Carrefour des métiers » s'adressait exclusivement aux jeunes scolarisés (de la 5<sup>e</sup> à la 1<sup>re</sup>) où notamment la RATP, la SNCF, les administrations, les Travaux publics, la Police, présentaient différentes orientations donnant rapidement accès à divers métiers. Pour la deuxième année

consécutives, la RATP, présente à cette manifestation avec ses agents de la ligne 13 et des centres Bus de Pleyel et de Gonesse, offrait une occasion supplémentaire d'informer ces jeunes sur l'entreprise, les métiers de base et les nombreuses activités proposées par le Comité de prévention et de sécurité, qui leur sont particulièrement destinées.

### MONTMARTROBUS : DIX ANS DÉJÀ !

C'était la fête ! Tours de magie, vieilles chansons françaises, distribution de ballons et de bonbons aux écoliers et d'orchidées aux femmes empruntant le Montmartrobus le 12 février dernier ont marqué le 10<sup>e</sup> anniversaire d'un bus pas comme les autres. A l'initiative du centre Bus de Belliard, les nombreux touristes et les fidèles Montmar-



trois ont pu retrouver, au cours de cette journée, comme un parfum de l'époque de la Bohème.

### RIMES SUR RAMES

A l'occasion de la Fête nationale de la poésie, du 18 au 22 mars 1993, la RATP a réalisé une double opération : d'une part, elle a édité à plusieurs milliers d'exemplaires des poèmes dont le nom de leurs auteurs illustrent différentes stations de métro : Louis Aragon (L. 7), Raymond Queneau (L. 5), Victor Hugo (L. 2), Jasmin (L. 9). Ces poèmes ont été distribués par les agents des lignes et des stations concernées et dans celles les plus fréquentées. D'autre part, elle a lancé une campagne d'affichage intitulée « Des rimes en vers et en bleu » où les pendentifs des fonds de voitures du métro sur l'ensemble du réseau sont réservés à la publication de poèmes du monde entier, de l'Antiquité à nos jours, avec comme thème commun l'humanisme et la citoyenneté.

## Équipement

### LIGNE 1 : BIENTÔT UN NOUVEAU LAVAGE

Fruit d'une étroite collaboration entre les départements de maintenance (MRF), d'exploitation (Ligne 1), Environnement et sécurité (SEC) et les fournisseurs de matériel et produits de lavage, un prototype de lavage automatique pour les trains de la ligne 1 vient d'être testé avec succès. La ligne 1 n'a jamais pu bénéficier de machine à cause du manque de place pour la loger et la conception du matériel roulant n'autorisait pas ce type de lavage (9 lignes sur 15 sont encore dans ce cas). La solution proposée permet de loger tout le dispositif dans un encombrement deux fois



plus réduit. Le produit lessiviel utilisé sous forme de mousse, la forme des brosses, les produits de rinçage permettent de limiter la quantité d'eau utilisée à un seuil acceptable pour préserver la pérennité du matériel. L'installation de cette machine est prévue pour la fin de l'année 1993, en tunnel, à proximité de la station Château de Vincennes.

### 1993, L'ANNÉE DE EUROPE... POUR LE TÉLÉPHONE

Europe est désormais équipée d'une cabine de téléphone publique ; c'était la dernière station de métro à en être dépourvue. En tout, 512 appareils ont été installés sur l'ensemble du réseau métro.



## WC NET !

Installée depuis le 31 décembre 1992 à Châtelet-les-Halles, cette première cabine WC automatique concrétise l'engagement pris par le département Environnement et sécurité vis-à-vis des associations d'usagers, lors des Etats généraux des voyageurs du 6 novembre dernier.



Ce nouveau modèle, testé sur un an, comprend plusieurs dispositions destinées à empêcher les pratiques de certains marginaux et

utilisateurs de drogues qui détournent parfois l'utilisation de ces équipements (pas de cache possible par exemple).

## UN PILI PROTOTYPE

Bien connus et appréciés du public, ils sont 120 sur le Métro, les plans indicateurs lumineux d'itinéraires, ou PILI, mais la RATP pense étendre son parc par des installations offrant un meilleur service au voyageur. C'est

ainsi qu'avec le conseil de CML, SIT a réalisé le prototype d'un nouveau PILI. Principales nouveautés : le clavier est remplacé par un écran tactile. Pour connaître son itinéraire en métro ou RER, le voyageur

indique la station de destination, ou le nom d'un site remarquable tel que le musée du Louvre ou encore, dans Paris, le nom d'une rue. Technologiquement, c'est le passage de l'électromécanique à l'informatique.



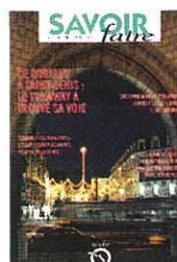
PHOTOS : MARGUERITE / BAROUNI / CHABROL / COM-AV

## Revue de presse



*Interface*, le journal de la multimodalité, fait le point sur le prolongement du tramway à Saint-Denis. « Les objectifs que s'était fixés l'entreprise sont atteints :

le planning de mise en service est respecté, la fréquentation, avec 50 000 voyageurs quotidiens jusqu'à Saint-Denis, concrétise les prévisions de l'entreprise. Un point toutefois reste à améliorer : le temps de parcours dans le sens Saint-Denis / Bobigny est aujourd'hui supérieur de 4 minutes aux objectifs de départ. Ce décalage, imputable à une absence de priorité aux feux, sera bientôt corrigé, en collaboration avec la direction départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis. » *Interface n°2, février 1993.*



Le tramway est aussi au sommaire du numéro 4 de *Savoir-Faire*, avec un article consacré particulièrement à la description de la voie, et qui se veut « un hommage à tous les poseurs de rails, dont le métier demande un savoir-faire qui ne s'acquiert qu'après de nombreuses années de dur travail ». *Savoir-Faire, n°4, 4<sup>e</sup> trimestre 1992.*



Le centre de Charlebourg publie un nouveau bulletin de liaison : *Convergences*. Il est destiné à présenter régulièrement les actions de prévention engagées par ce centre. Dans le premier numéro, *Convergences* dresse le bilan des actions menées jusqu'à présent, et ouvre les pistes pour l'avenir. *Convergences n° 1, centre de Charlebourg.*

# passion nément

Agnès rêvait d'**Aventure**. Avec son cerf-volant, elle s'est envolée pour le Népal. **Portrait** ou paysage, Jean-Pierre préfère, lui, le voyage dans le monde des couleurs. Mais c'est le pays de la **Musique** que nous invite à découvrir en mai l'Orchestre philharmonique de la RATP.

## Portrait

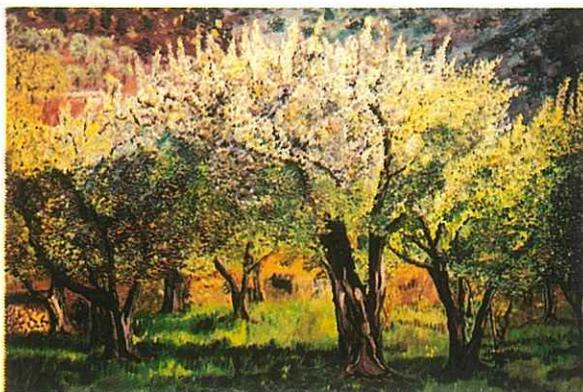
### LUMIÈRES EN SOUS-BOIS

« *Autodidacte, je suis venu tard à la peinture. C'était il y a trois ans, pendant des vacances pluvieuses dans les Landes. J'étais innocupé : je suis allé m'acheter des pinceaux...*, raconte Jean-Pierre Leguy. *Cette passion m'a pris à 45 ans, et maintenant, il m'arrive de passer des nuits devant une toile.* » Ses préférences vont au paysage, qu'il traite sur le mode impressionniste. Pendant le week-end, il parcourt le bois de Vincennes, recherchant les lumières du sous-



bois. Mais il ne dédaigne pas pour autant le portrait, dans lequel il glisse une pointe de naïveté. Jean-Pierre Leguy est un homme heureux, qui aime faire partager sa passion. Avec ses col-

lègues du département Juridique, il a d'ailleurs organisé au début de l'année une exposition-rencontre autour d'œuvres d'artistes de l'entreprise. « *Cette opération m'a donné l'occasion de redécouvrir des collègues, nous parlons technique, peinture, tableaux en cours. Je suis surpris du nombre d'artistes à la RATP, dont on ignore le talent. Il faudrait pouvoir recommencer l'an prochain... en plus grand.* »



## Excursions

### DEMANDEZ LE PROGRAMME !

De Thoiry à la baie de Somme, de Versailles à la découverte du Rhin, le STL vous propose 110 excursions guidées, organisées par la RATP ou par Estournet. En tout, 445 sorties sont prévues de mars à novembre, qui vont de la demi-journée à la semaine. Une nouveauté : des conditions particulières seront accordées aux agents sur les circuits RATP. Pour vous informer, le programme 1993 du STL a été envoyé

à chacun à son attachement, ainsi qu'aux retraités habitant l'Île-de-France. Renseignements : 40 06 71 45 ; 40 46 44 50 ou 40 46 43 60.



## Musique

### MOZART ET SCHUMANN À GAVEAU

Le prochain concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP aura lieu le 15 mai 1993, à la salle Gaveau. Avec au programme, sous la direction de Jacques Mas, l'ouverture de *Così fan tutte* de Mozart, la *Concer-*

*tante* pour alto et orchestre de ce même compositeur, et la *Quatrième Symphonie* de Schumann. Réservations au 44, rue des Maraîchers 75020 Paris. Tél. : 40 02 49 36 ou par l'intérieur, au 2 49 36.

## Associations

### LA BOUÉE EN AIDE AUX TOXICOMANES

Une exposition sur la toxicomanie en décembre dernier au centre Bus d'Ivry était l'occasion de faire découvrir aux agents de l'entreprise l'association « La Bouée » - RATP. Déclarée en septembre 1991, dans le cadre de la loi de 1901, cette associa-

tion a pour objectif d'aider les toxicomanes de l'entreprise ou leurs conjoints ou leurs enfants à sortir de leur dépendance. En participant aux démarches administratives, à la réinsertion sociale, à la mise en place d'une réelle prévention, cette associa-

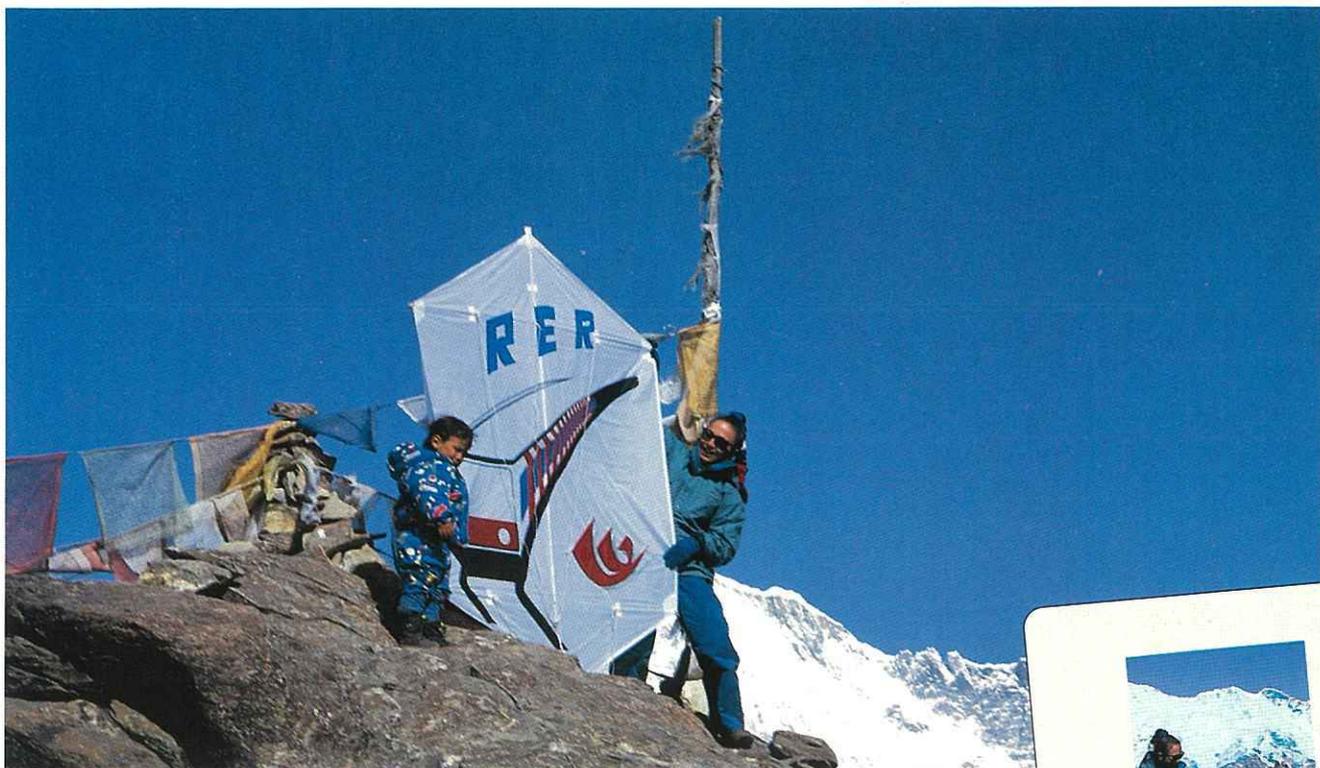
tion permet de combattre la toxicomanie, maladie particulièrement dangereuse, souvent associée au sida. La Bouée - RATP, 141, bd Diderot 75012 Paris (M° Nation). Tél. (24 h / 24) : 40 48 78 95 et 40 48 79 88. Int. : 87 895 et 87 988.

## Expo

### LES TRANSPORTS PUBLICS AU MINISTÈRE DES FINANCES

Le Centre culturel du ministère des Finances (143, rue de Bercy, XII<sup>e</sup> arrondissement) présente du 11 mars au 9 avril 1993 une exposition sur « Les transports publics de 1950 à l'an 2000 ». Du mobilier RATP, les maquettes du funiculaire et du tram-

way ont été prêtés à cette occasion. Deux conférences sont également programmées : la première le 17 mars à 18 h 30 sur l'histoire des transports publics par le ministère des Finances et la seconde, le 24 mars, à 19 h, par l'équipe Météor.



## Aventure

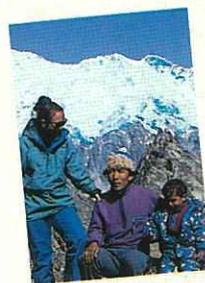
### LE RER FLOTTE SUR LE TOIT DU MONDE

Col du Cho-La, Népal, à 5 400 mètres d'altitude, un immense cerf-volant à l'image du RER raréfié. « Cette image, j'en ai rêvée. J'ai voulu qu'elle puisse devenir réalité, pour qu'à leur tour d'autres

personnes se laissent porter par elle. C'était pour moi une façon de dire que l'aventure est possible, même lorsqu'on travaille dans une grande boîte comme la RATP. » Agnès Sherpa voue à la montagne en général

et au Népal en particulier une passion sans faille. C'est d'ailleurs dans ce pays qu'elle a rencontré son mari. « J'ai cru très fort à ce projet, et j'ai convaincu d'autres personnes de me suivre : mes collègues de l'UO

gares ligne A m'ont soutenue et aidée, et c'est le département RER qui a sponsorisé la fabrication du cerf-volant. » Si vous parlez projets à Agnès, qui travaille actuellement au Métro, elle n'a qu'une réponse : « Repartir ».



exposition

# TRANSPORTS PUBLICS ILE-DE-FRANCE

11 mars au 9 avril 1993

de 1950 à 2000

**conférence "les transports publics"**

Mercredi 17 mars 1993 à 18h30  
par Bernard Desparein, invité par  
le club littéraire ATSCAF - Paris

**conférence "Météor"**

Mercredi 24 mars 1993 à 19h  
par Michèle Germain et Claude Selosse

Renseignements  
et réservations  
au 40 04 20 85

Centre Culturel des Finances

143, rue de Bercy

75012 Paris

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES  
MINISTÈRE DU BUDGET



Deux vagues d'affichage (62 x 100) pour cette exposition au Centre culturel des Finances de Bercy, la première du 8 au 22 mars, la seconde du 29 mars au 5 avril, sur les quais de la ligne A du RER et des lignes 1 et 6 du métro.