JOURNAL
BIMESTRIEL
D'INFORMATION
DU PERSONNEL

JANVIER - FEVRIER 1978

entre les lignes

RATP

L'E dernier numéro de notre journal d'entreprise a été essentiellement consacré à l'important événement que devait constituer l'ouverture des sections nouvelles du RER, à travers Paris et vers Marne-la-Vallée. Il m'a donné l'occasion de dégager la signification de cette réalisation remarquable, aboutissement des efforts soutenus avec obstination pendant une quinzaine d'années et, en même temps, point de départ de nouveaux développements prometteurs. Je connais bien les réalisations et les ambitions étrangères ; je peux témoigner que Paris et l'Ile de France disposeront, à l'aboutissement du projet d'interconnexion, vers les années 1985, d'un réseau cohérent à trois niveaux, RER, métro, autobus, sans équivalent dans le monde.

Nous avons vécu la fête du RER. La cérémonie d'inauguration par le président de la République en présence de hautes personnalités et de nombreux représentants des réseaux étrangers, la présentation de l'après-midi, les deux journées de portes ouvertes, se sont déroulées dans d'excellentes conditions et ont laissé à nos invités la meilleure impression de notre entreprise. La Régie a reçu de multiples témoignages de satisfaction et de félicitation ; je suis heureux de vous les transmettre et de remercier tous les acteurs de cette réussite.

Dès le lendemain de ces manifestations, le trafic s'est établi sur les nouvelles lignes A et B à un haut niveau, voisin de nos prévisions à court terme. Ceci démontre l'efficacité et l'attractivité du nouveau réseau et permet d'augurer très favorablement de l'avenir.

Cet événement est exceptionnel. Mais il ne doit pas faire oublier les nombreuses actions que nous menons dans les autres secteurs de l'entreprise et qui, toutes, concourent à la politique globale de modernisation et d'extension que nous développons sous l'autorité continue du président Belin. Il est devenu évident à tous ceux qui utilisent ou connaissent nos réseaux que nous progressons régulièrement. Et 1977 se traduira par une nouvelle progression de notre trafic, de près de 4 % par rapport à 1976. C'est bien la meilleure sanction de son action qu'un exploitant peut escompter.

Parallèlement, notre activité de coopération technique se renforce et se diversifie. La conclusion du contrat relatif au métro d'Athènes et le succès de la mise en service de la première ligne du métro de Marseille sont deux faits saillants, parmi d'autres, de l'année qui vient de s'achever.

L'année 1978 ne verra qu'un événement majeur : l'introduction des premiers trains de série du matériel MF 77 dont nous venons de présenter le prototype à la population parisienne. Ce n'est pas dire pour autant que nous puissions relâcher nos efforts. Il est des imperfections que nous devons corriger dans les meilleurs délais. Des chantiers importants sont à mener en vue des nouvelles mises en service de 1979 à 1981. Les réseaux d'autobus doivent être développés et renforcés. L'amélioration de notre gestion est une tâche continue. Quelle que soit l'importance des résultats acquis, notamment en 1977, il demeure beaucoup de problèmes à régler et de besoins à satisfaire.

C'est dans cette perspective d'amélioration continue, en volume et en qualité, du service public que nous gérons ensemble, que je tiens à remercier le personnel de ses efforts et à lui exprimer mes vœux les plus cordiaux de bonne année 1978, dans sa vie familiale et dans son activité professionnelle.

Jacques Deschamps

A NOS LECTEURS

Entre les lignes, votre journal d'entreprise, n'a cessé d'évoluer depuis sa création en 1972. Vous seuls êtes juges de ses qualités et de ses défauts.

Les échos que nous recevons démontrent que si les opinions des divers publics de lecteurs sont naturellement différentes, le journal a maintenant acquis droit de cité.

L'ambition de la rédaction est de faire qu'*Entre les lignes* adhère toujours davantage aux préoccupations du plus grand nombre. Le juste compromis entre des centres d'intérêts tantôt convergents, tantôt divergents n'est certes pas facile à atteindre. Avec votre appui, nous ferons néanmoins tout pour y parvenir. La nouvelle formule que vous découvrez dans ce premier numéro de 1978 illustre notre souci de mieux cerner les besoins de chacun. Désormais, le personnel de la Régie recevra deux journaux en un seul. Le premier, à vocation générale, est destiné à la fois aux publics internes et externes de notre entreprise. Le second, à caractère plus spécifiquement interne, est diffusé aux seuls agents de la Régie actifs ou retraités.

Ce nouvel et significatif effort de communication de la Régie veut être collectif : c'est assez dire que les suggestions et les critiques sont et seront toujours les bienvenues.

La rédaction.

MF 77 : AUX PREMIERES LOGES

RATP-Carrier

Présentant de nombreuses innovations, tant au plan du confort des voyageurs qu'au plan technologique (voir pages 2 et 3), le MF 77 illustre également la nouvelle politique adoptée par la Régie dans ses relations avec la clientèle : celle-ci a, en effet, été étroitement associée aux étapes successives de la définition du nouveau matériel. Qu'à leur tour, les agents concernés aient participé avec la médecine du travail, à la conception de la cabine et du poste de conduite du MF 77, procède de la même logique. Au demeurant, l'exigence d'une certaine qualité de vie en milieu professionnel impliquait déjà à elle seule le recours à l'ergonomie, cette science qui s'efforce d'adapter la machine à l'homme. La loge de conduite du MF 77 offrait en effet l'occasion rêvée d'en appliquer les principes puisqu'il s'agissait, pour la première fois, de définir un nouveau poste de travail, en association étroite avec le service médical du travail.

L'aménagement de ce poste, situé à bord d'un élément mobile et évoluant le plus souvent en milieu souterrain, relevait d'un difficile compromis entre les exigences biologiques et physiologiques de l'organisme, d'une part, et les impératifs de la technique et de la sécurité, d'autre part. Il s'agissait en l'occurence d'agencer d'une manière pratique le volume disponible de la cabine et de rendre les divers équipements aussi accessibles que possible en fonction de leur fréquence d'utilisation. Deux critères essentiels ont été retenus dans cette recherche du meilleur aménagement de l'espace : celui de la taille des conducteurs actuellement en activité, celui de leur sensation de meilleur confort dans l'exercice de leur travail.

Maxi confort

Dès l'abord, un choix fondamental a été opéré, celui de la meilleure position de travail. Celle-ci s'est imposée comme étant au milieu de la cabine, assise de préférence. Ce choix dépendait d'une condition impérative : l'utilisation d'un moyen rétrovisuel efficace ; le conducteur devant pouvoir assurer la surveillance de la montée et de la descente des voyageurs avec le maximum de sécurité. Le large pare-brise galbé lui permet également de surveiller les signaux de la voie et le quai lors du démarrage du train.

Dans cette zone centrale, ont été placés à portée de main sur le tableau de bord, divers indicateurs de première nécessité : ceux de surveillance de la marche du train et des principaux groupes d'avarie. Les autres indicateurs concernant le dépannage et la recherche de la cause de l'avarie ont été installés sur la cloison arrière de la loge.

Au milieu de la cabine, le siège fixe est formé d'une assise rembourrée, épousant la morphologie du corps. Son dosseret qui amortit les effets de l'accélération et de la décélération offre un appui lombaire efficace. Inclinable à volonté, le siège se règle en hauteur et en profondeur. Une simple rotation permet à l'agent de se dégager de l'espace réservé aux genoux sous le tableau de bord. Elle peut également provoquer l'esquive du siège, donnant ainsi au conducteur la possibilité d'effectuer son travail en position assise ou debout selon sa préférence ou les impératifs du service.

Rien n'est laissé au hasard, chaque détail est étudié de très près : l'emplacement réservé aux genoux, la position des pieds, l'utilisation de la pédale de VACMA*. Ainsi, une cloison verticale offre un appui aux genoux, un repose pieds soulage le pied en position de fonction, enfin des cloisons arrondies facilitent l'esquive des genoux et le dégagement du conducteur.

Tableau new style

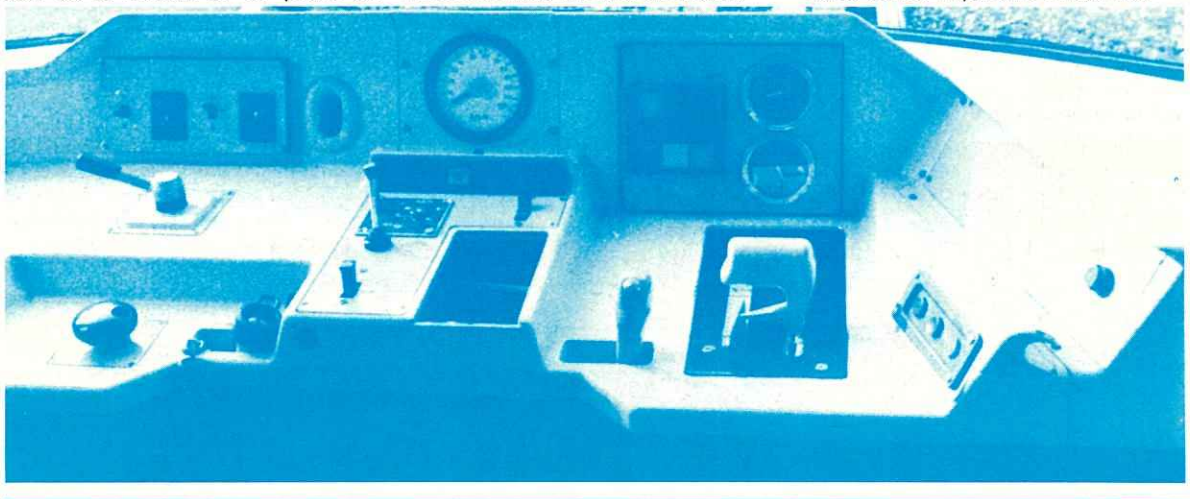
Autre innovation d'importance : le mouvement rectiligne du manipulateur, dont la poignée favorise la meilleure préhension possible de la main. Elle offre sur son extrémité une zone incurvée prévue pour l'emplacement du pouce. Par simple pression des doigts s'opère la manœuvre de la VACMA manuelle. La hauteur du support de cette poignée est très réduite de façon à ne pas imposer des mouvements non naturels au poignet. La rainure très étroite dans laquelle se déplace la tige du manipulateur demeure virtuellement fermée... pour éviter que les manches ou les boutons ne s'y prennent.

La position des clés de commande doit concilier deux impératifs contradictoires : ne pas être trop éloignées des zones d'atteinte des membres supérieurs et, en même temps, ne pas être trop près les unes des autres de sorte qu'en manœuvrant l'une de ces clés, la main ne soit pas gênée par l'autre. Ces clés ont, en effet, une surface de préhension importante qui réduit au maximum les efforts à effectuer lors d'une manœuvre.

Le boîtier de commande de « fermeture-ouverture » des portes a été placé à une distance moyenne de la zone maximale d'atteinte des conducteurs. Les agents peuvent ainsi effectuer leur travail en position médiane, assise ou debout, ou bien en position debout près de la porte latérale droite, en cas de défaillance des moyens rétrovisuels ou d'exigences particulières de service. Quant au rebord du boîtier, il est relevé pour faciliter l'appui de la main, la tenue des quatre doigts et le travail du pouce déclenchant les contacts. En position debout, les doigts manœuvrent les contacts, et le pouce s'accroche au rebord.

Ces détails peuvent paraître quelque peu futiles. A la vérité, ils ne le sont pas. Chaque mouvement du corps est ainsi décomposé en une multitude de micro-gestes auxquels l'outil de travail doit impérativement s'adapter.

C'est là, l'innovation fondamentale de la loge de conduite du MF 77, un modèle confectionné sur mesure, à la dimension de l'homme. L'amélioration globale du confort — systèmes de chauffage et d'aération compris — la position plus fonctionnelle du conducteur, l'agencement rationnel des organes de conduite, tout concourt à atténuer ce que la conduite peut avoir de physiquement pénible. Simplifier les gestes, les rendre plus aisés devrait ainsi épargner la fatigue au bénéfice de la tâche primordiale des conducteurs : une vigilance de tous les instants.



RATP-Carrier

* Veille automatique et contrôle du maintien de l'appui. Ce dispositif est destiné à parer à l'éventualité d'une défaillance du conducteur.

SOMMAIRE

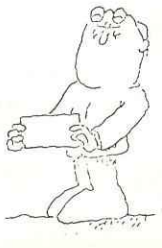
pages II - III
Le contrat de salaires et l'évolution des rémunérations

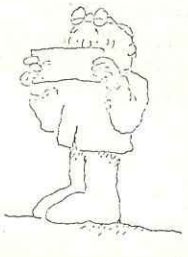
pages IV - V
LE POINT SUR...
la médecine de soins

page VI
CARNET
Nominations
Départs à la retraite

page VII
CECI VOUS INTERESSE

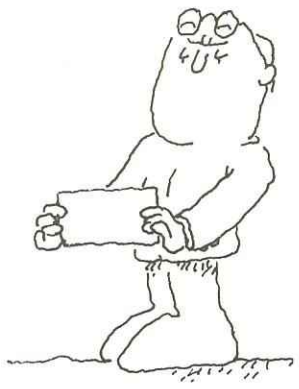
page VIII
US METRO TRANSPORTS
Billet du président
L'Atlantique sur une coquille de noix





LE CONTRAT DE SALAIRES ET L'EV

Alors que tout ce qui s'attache aux rémunérations intéresse très directement chacun, les règles qui servent de base au calcul de celles-ci restent relativement complexes au point de rendre souvent difficile la lecture du bulletin de paye.
Un premier pas vers plus de « transparence » a d'ores et déjà été accompli par le guide pratique de l'agent qui détaille et explicite les différents éléments de la rémunération tels qu'ils apparaissent sur la feuille de paye.



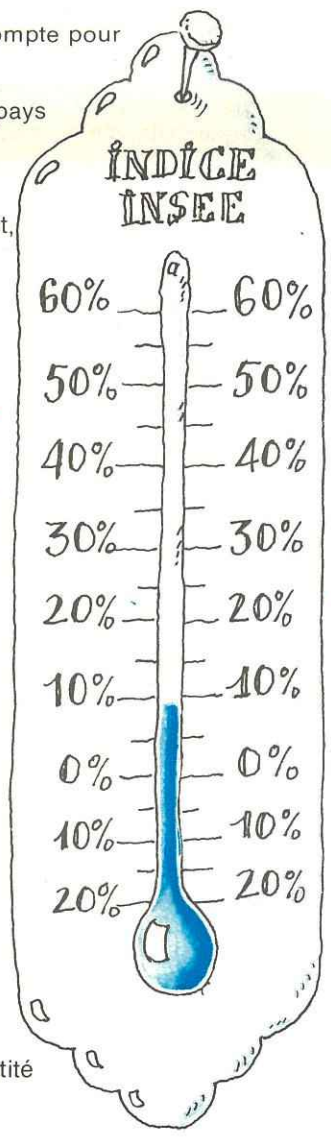
Pouvait-on en rester là quand on sait que l'évolution dans le temps de cette rémunération a tout autant d'importance dans l'appréciation concrète du pouvoir d'achat ?

C'est ainsi que la signature*, pour trois ans, en septembre 1977, du dernier contrat de salaires nous fournit l'occasion d'apporter quelques éclaircissements sur les bases de calcul de cette évolution.

* Le contrat 1977 a été signé par les syndicats F.O., autonomes, C.F.T.C., indépendants et C.G.C.

La caractéristique première de l'accord qui a été signé est d'être un **contrat en masse** c'est-à-dire un contrat portant sur l'augmentation, d'une année sur l'autre, de la **masse salariale** (somme des rémunérations versées en une année par l'entreprise).
Trois éléments sont pris en compte pour calculer cette augmentation :
- L'augmentation des prix
- L'évolution de l'activité du pays
- L'évolution de l'activité de l'entreprise.

L'**augmentation des prix** étant, des trois éléments, le plus déterminant pour le résultat final il est nécessaire d'en bien comprendre le mécanisme.



La hausse des prix ?

L'instrument de mesure utilisé est l'indice **INSEE** des prix à la consommation en région parisienne.
Cet indice fournit, mois par mois, le pourcentage moyen d'augmentation observé sur les prix de 295 postes (chaque poste étant un regroupement d'articles de même nature : poste jouets, poste fromages, par exemple).
Pour concrétiser et en même temps simplifier l'explication, réduisons les 295 postes à quelques articles courants que l'on achète régulièrement tous les mois (pain, légumes, viande, produits ménagers...) et observons l'évolution du prix de ces articles (à quantité et à qualité égale) au cours des 12 mois de l'année.

12 × 100 F font 1254 F la première année...

Imaginons que nous avions dépensé pendant tout le mois de décembre de l'année 0 pour l'achat de ces articles une somme de 100 F (le chiffre est, hélas, peu réaliste mais il facilitera... nos calculs).

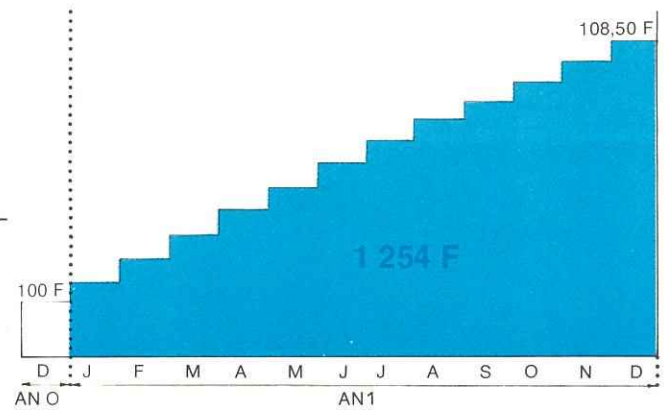
100 F

Les prix augmentant régulièrement au cours de l'année I, la somme à payer mensuellement pour l'achat des mêmes articles passe successivement à :

100,70 en janvier, 101,30 en février, 102 en mars, 102,80 en avril, 103,40 en mai, 104,10 en juin, 104,80 en juillet, 105,60 en août, 106,20 en septembre, 107 en octobre, 107,60 en novembre, 108,50 en décembre.

Nous avons dépensé pour l'ensemble des 12 mois une somme totale de

1 254 F

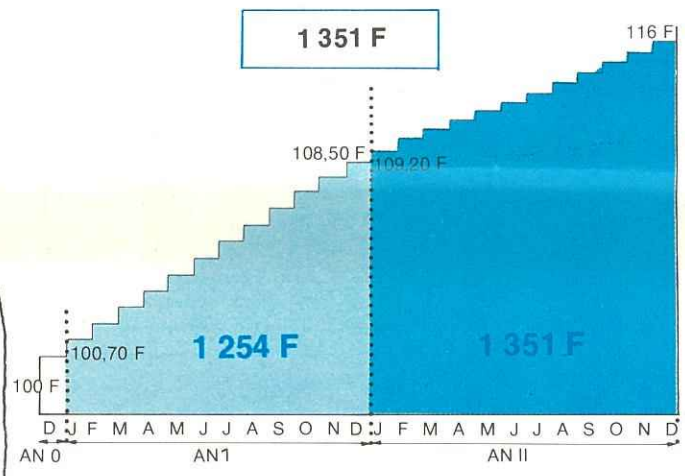


1351 F la seconde année...

Voyons maintenant comment va se dérouler pour nous l'année I, c'est-à-dire comment va évoluer le prix de nos articles. Il devient :
109,20 en janvier, 109,70 en février, 110,40 en mars, 111 en avril, 111,60 en mai, 112,30 en juin, 112,90 en juillet, 113,50 en août, 114,20 en septembre, 114,80 en octobre, 115,40 en novembre, 116 en décembre.

Le même calcul que pour l'année I fait apparaître une dépense totale, ou encore une **masse,** pour l'année II de :

1 351 F



L'augmentation de la masse des prix entre l'année I et l'année II est donc de :

1 351 F — 1 254 F = 97 F

2 pourcentages différents...

Mais si l'on veut que cette augmentation puisse devenir un élément de comparaison valable elle doit être exprimée non pas en francs mais en pourcentage.

En effet une même somme de 50 F ne correspond pas à une même augmentation en pourcentage selon qu'elle vient s'ajouter à 100 F ou à 200 F.

Calculons donc, dans notre exemple, l'augmentation de la masse des prix **en pourcentage.** Elle est égale à la différence entre les masses des années I et II rapportée à la masse de l'année I soit :

$$\frac{97}{1\,254} = 0{,}077 \text{ ou } \mathbf{7{,}7\ \%}$$

Dans le même temps les prix ont augmenté en niveau
- entre décembre de l'année 0 et décembre de l'année I de :

$$\frac{108{,}50\ \text{F}}{100} = \mathbf{8{,}5\ \%}$$

- entre décembre de l'année I et décembre de l'année II de :

$$\frac{116}{108{,}50} = \mathbf{6{,}9\ \%}$$

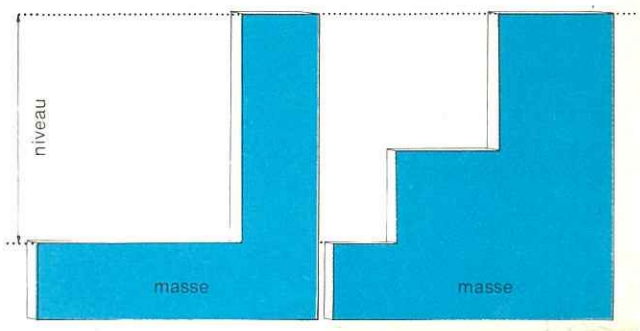
La distinction entre les notions d'augmentation en **niveau** et en **masse** apparaît nettement puisque une comparaison entre l'année I et l'année II révèle :
une augmentation des prix en masse de

7,7 %

et une augmentation des prix en niveau de

6,9 %

Le schéma confirme cette différence en montrant qu'à une même variation en niveau peuvent correspondre de masses très différentes.



Si nous avons longuement insisté sur ces deux notions distinctes mais inséparables de **niveau** et de **masse** c'est que toutes deux sont prises en considération dans le contrat de salaires :

— le pourcentage d'augmentation des prix en **niveau** détermine quelle formule de calcul il convient d'appliquer ;

— le pourcentage d'augmentation des prix en **masse** faisant, quant à lui, partie des formules de calcul proprement dites.

3 formules de calcul pour l'augmentation des salaires.

Trois formules de calcul différentes sont prévues ; l'application de l'une ou de l'autre dépendant du pourcentage d'augmentation des **prix en niveau** entre décembre d'une année et décembre de l'année suivante

A/Une première formule s'applique lorsque l'augmentation du prix est inférieure ou égale à 8 %.

B/Une deuxième lorsque l'augmentation des prix est comprise entre 8 % et 10 %.

C/Une troisième formule enfin s'applique lorsque l'augmentation des prix en niveau est supérieure à 10 %.

L'activité du pays et celle de l'entreprise entrent en jeu...

Avant de regarder plus attentivement chacune de ces trois *formules, examinons les différents éléments qu'elles font* intervenir pour déterminer le pourcentage d'augmentation de la masse salariale.
- Le plus important de tous est le pourcentage d'**augmentation des prix en masse.**

Nous n'y reviendrons pas ; l'évolution du prix de nos achats en a fourni une illustration relativement détaillée

- Un deuxième élément pris en compte est le pourcentage d'**augmentation du produit intérieur brut** ou P.I.B. marchand.

Le P.I.B. marchand mesure l'ensemble de l'activité économique de la France.

C'est son taux d'accroissement en volume et non en valeur qui est pris en compte dans la formule.

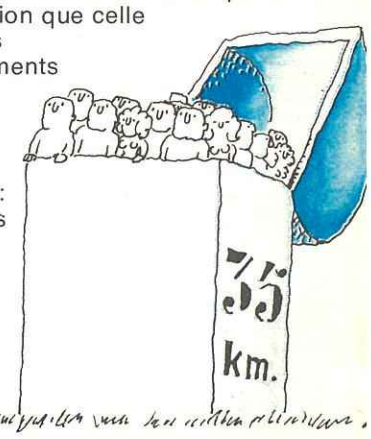
Pour schématiser prenons l'exemple d'une des activités économiques du pays : la construction automobile. Nous considérerons, dans la formule, le nombre de voitures du même modèle qui ont été construites et non la valeur totale qu'elles représentent. En effet le P.I.B. valeur peut très bien augmenter d'une année sur l'autre sans que le P.I.B. volume, c'est-à-dire le nombre de voitures produites augmente ; il suffit pour cela d'une simple augmentation du prix de chaque véhicule.

CONSTRUCTION AUTOMOBILE	ANNEE I	ANNEE II
P.I.B. volume	1000 voitures	1000 voitures
Prix unitaire	20 000 F	22 000 F
P.I.B. valeur	20 000 000 F	22 000 000 F

C'est donc bien le P.I.B. volume qui peut nous renseigner valablement sur l'évolution de l'activité du pays.
Les formules de calcul utilisées sont telles que le poids du P.I.B. est d'autant plus lourd que le taux d'augmentation des prix en masse est faible et inversement.

- Intervient enfin le **terme spécifique** qui est un pourcentage fonction de l'activité de l'entreprise

Suivant la même définition que celle des contrats précédents il fait intervenir des éléments propres à l'activité de l'entreprise puisqu'il est déterminé par l'augmentation d'une année sur l'autre :
— du nombre de places offertes au kilomètre multiplié par le kilométrage parcouru,
— et du nombre de voyageurs transportés.

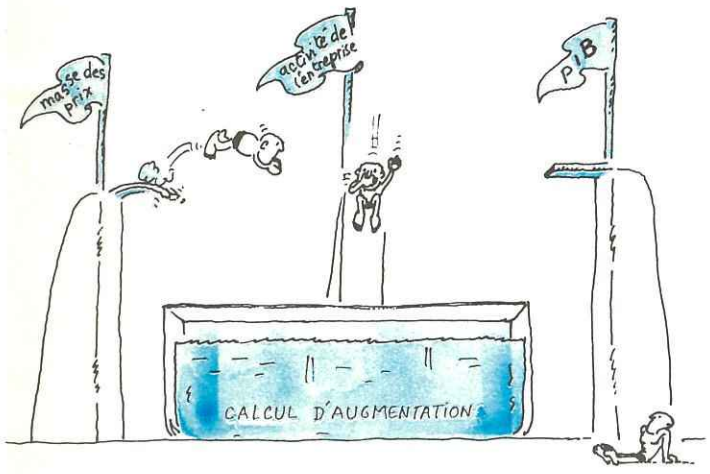


OLUTION DES REMUNERATIONS

Voyons maintenant la part prise par ces différents éléments dans chacune des trois formules de calcul.

- Dans **l'hypothèse A** où le pourcentage d'augmentation des prix est inférieur ou égal à 8 %, les trois éléments sont pris en compte.

- Dans **l'hypothèse C** où les prix augmentent de plus de 10 % n'intervient que le pourcentage d'augmentation des prix en masse auquel s'ajoute une part du terme spécifique comprise entre 0,25 % et 0,30 %.



- A **l'hypothèse intermédiaire B** où l'augmentation des prix est comprise entre 8 % et 10 % correspond une formule intermédiaire entre les deux formules précédentes.

Elle varie, en effet, selon l'augmentation des prix en niveau constatée en fin d'année ;

— se rapprochant du résultat de la première formule lorsque l'augmentation des prix est proche de 8 %,

— et, à l'inverse, se rapprochant du résultat de la deuxième formule lorsque l'augmentation est proche de 10 %.

D'une manière générale, et pour conclure cette présentation des différentes formules de calcul possibles, *il est à noter que, quelle que soit la formule appliquée, le* taux d'augmentation de la masse salariale ne pourra être inférieur au taux d'augmentation de la masse des prix.

C'est dire qu'il y aura de toute façon **maintien du pouvoir d'achat en masse.**

Autrement dit, la masse salariale ainsi déterminée devra permettre d'acheter au moins autant d'objets que l'année précédente, quelle qu'ait été l'évolution du prix de ces objets.

La traduction des formules théoriques sur la feuille de paye

En outre, une **amélioration du pouvoir d'achat en masse** est assurée :

- d'une part, par le jeu normal des formules correspondant aux hypothèses A et B et dont les résultats sont d'autant plus favorables que l'augmentation en niveau des prix est faible.

- d'autre part, du fait du terme spécifique qui vient s'ajouter :

— en totalité dans l'hypothèse A,
— partiellement dans l'hypothèse B,
— pour une valeur comprise entre 0,25 % et 0,30 % dans l'hypothèse C.

Nous venons de définir les trois formules de calcul qui, selon la hausse des prix, déterminent le taux d'augmentation de la masse salariale.

Voyons maintenant sur un exemple comment va s'appliquer le taux d'augmentation ainsi calculé.

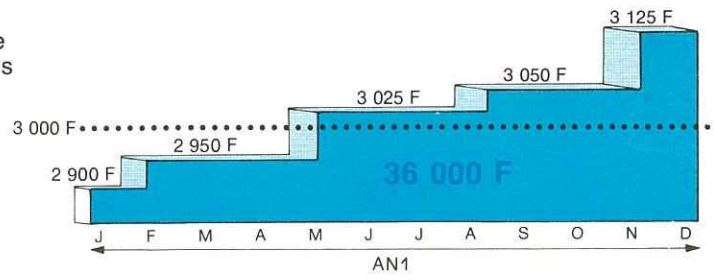
Nous avons dit que les calculs se font sur la masse salariale, c'est-à-dire l'ensemble des salaires versés, mais nous prendrons pour rendre l'explication plus vivante, un cas individuel, celui de M. Durand par exemple.

M. Durand a gagné au cours de l'année I, 36 000 F.
Si cette masse avait été également répartie sur les 12 mois de l'année il aurait touché chaque mois.

$$\frac{36\,000}{12} = 3\,000 \text{ F}$$

En fait son salaire qui n'était que de 2 900 F en janvier a subi plusieurs augmentations qui l'ont amené au niveau de 3 125 F en décembre de la même année.

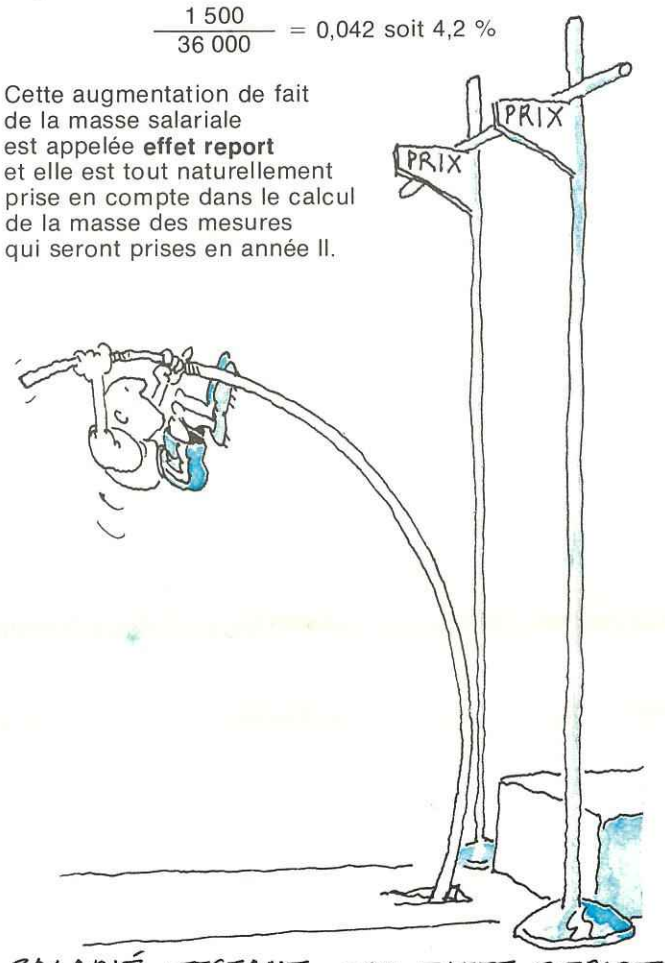
Pour l'amélioration du pouvoir d'achat



En supposant qu'il n'ait aucune augmentation en année II il aura malgré tout, gagné davantage que l'année précédente puisqu'il aura touché 12 fois 3 125 F soit une masse de 37 500 F.
Par rapport à ses gains de l'année précédente (36 000), la différence (37 500 — 36 000) correspond à une augmentation en pourcentage de

$$\frac{1\,500}{36\,000} = 0{,}042 \text{ soit } 4{,}2\ \%$$

Cette augmentation de fait de la masse salariale est appelée **effet report** et elle est tout naturellement prise en compte dans le calcul de la masse des mesures qui seront prises en année II.



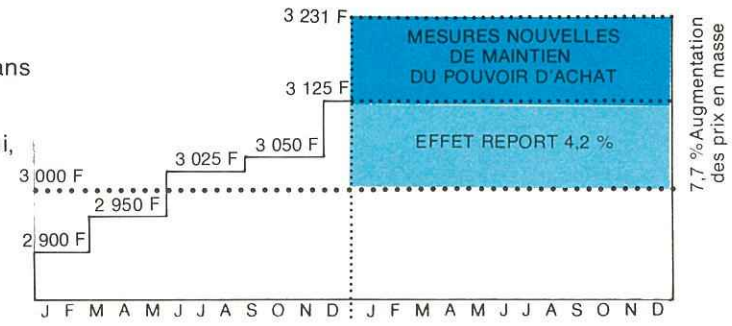
SALARIÉ TESTANT SON EFFET REPORT

En effet, souvenons-nous de l'augmentation des prix en masse constatée dans l'exemple de nos achats : elle était de 7,7 %.

Pour que M. Durand ne subisse aucune perte de pouvoir d'achat par rapport à l'augmentation des prix, il faut que pour l'ensemble de l'année II, ses gains aient augmenté dans les mêmes proportions, c'est-à-dire de 7,7 %.

Nous venons de voir que sans nouvelle augmentation ses gains seront, avec l'effet report, de 4,2 % supérieurs à ceux de l'année précédente.

Il faudra donc que les augmentations nouvelles lui permettent de combler l'écart de 4,2 % à 7,7 % pour que son salaire annuel ait augmenté dans les mêmes proportions que les prix.



Puisque son salaire moyen était de 3 000 F en année I, il faudra que son salaire moyen en année II se trouve au moins augmenté de 7,7 % de 3 000 F

$$\frac{3\,000 \times 7{,}7}{100} = 231 \text{ F}$$

L'augmentation ainsi calculée correspond au strict maintien du pouvoir d'achat.
Nous avons vu également que le contrat prévoit une progression du pouvoir d'achat de la masse salariale.
Il convient donc de distinguer :
- les augmentations assurant le maintien du pouvoir d'achat,
- les augmentations permettant sa progression.

4 questions et 4 réponses

Comment vont se traduire au niveau des salaires individuels les augmentations décidées globalement ?

Les augmentations assurant le maintien du pouvoir d'achat seront, **en pourcentage, égales** pour tous (ce sont les **mesures générales).**
Par contre les augmentations permettant une progression du pouvoir d'achat pourront être de plusieurs types :
- certaines étant **égales** pour tous en **pourcentage** (mesures générales) ;
- d'autres étant **égales** pour tous en **francs ;**
- d'autres enfin ne s'appliquant qu'à **certaines catégories** de personnel (ce sont les **mesures catégorielles).**

Comment se fera dans le temps, la répartition de ces augmentations ?

La question vaut aussi bien pour les augmentations correspondant au maintien du pouvoir d'achat que pour celles correspondant à sa progression.

Nous avons vu que l'augmentation de la masse salariale était liée à l'augmentation des prix en niveau et en masse, à l'augmentation de l'activité du pays et à celle de l'entreprise.

Ces différents éléments évoluent tout au long de l'année d'une manière qu'il est très difficile de prévoir. C'est pourquoi le contrat précise que l'étude de leur évolution et des mesures à prendre se fera **quatre fois dans l'année.**

Qui décidera de ces répartitions ?

Une **commission d'application** groupant la direction et les organisations syndicales signataires étant entendu que pour des mesures catégorielles, l'affectation de la part du crédit ainsi dégagée sera décidée après une réunion générale regroupant l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

Nous venons de voir tout ce qui concerne l'**augmentation de la masse salariale** mais le contrat définit également les modalités d'**intégration de la prime de productivité** (PRO) dans la **rémunération statuaire.**

Avant d'expliquer les termes du contrat sur ce sujet rappelons comment se décompose la **rémunération mensuelle de base,** c'est-à-dire votre **salaire mensuel** non compris les **primes autres** que la prime de productivité.

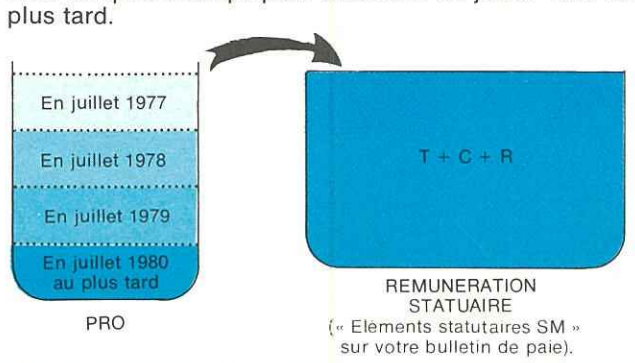
Rappelons que seuls les éléments (T) et (C) de la rémunération statuaire sont pris en compte pour la retraite.

Le contrat prévoit la répartition progressive de (PRO) entre les éléments (T), (C) et (R)* afin que la plus grande part possible de la rémunération soit prise en compte pour le calcul de la retraite.

Concrètement cela se traduira pour chaque agent par une légère augmentation de la cotisation retraite mais également, bien sûr, par une augmentation du montant de la retraite elle-même.

* (R) devant lui-même se fondre progressivement entre (T) et (C) en fonction des mesures qui seront prises dans la fonction publique.

L'intégration de (PRO) ne se fera pas en une seule fois mais en quatre temps pour s'achever en juillet 1980 au plus tard.



Quelle est la durée du contrat ?

Il s'applique à l'année 1977 ainsi qu'aux deux suivantes à moins que l'une des parties signataires n'y fasse opposition.

Illustration de Delivré

LE POINT SUR LA MEDECINE DE SOINS

Après la création de la commission d'étude des problèmes médicaux, et compte tenu des travaux effectués aussi bien au cours des journées de formation médicale des praticiens salariés de la Régie, qu'au cours des tables rondes tenues avec les organisations syndicales, le moment semble venu de faire le point de l'évolution du service médical de la Régie dans le courant de la dernière décennie. Afin de mieux éclairer nos lecteurs, nous avons demandé au Dr Dessertenne médecin en chef, ainsi qu'à M. Goumain, chef de service, chargé des services médicaux, et à M. Madkaud, responsable du groupement « Sécurité sociale et centres médicaux », de répondre à quelques-unes de nos questions.

Régime spécial

Pouvez-vous nous rappeler dans quelles circonstances a été créé le régime médical particulier de la Régie ?

Si l'on veut bien mesurer l'importance de l'évolution qui vient d'être réalisée, un rapide historique de notre régime spécial semble en effet nécessaire.

Il convient d'abord de rappeler que ce régime est fort ancien et qu'il a précédé de très loin le régime d'assurances sociales des travailleurs du secteur privé puisqu'il a pris naissance dès la fin du siècle dernier.

Ce régime de protection des agents du métropolitain de Paris, qui était sans équivalent à l'époque, prévoyait la création d'un service médical et pharmaceutique gratuit, c'est-à-dire sans participation personnelle des agents.

Aujourd'hui, pourtant, certains agents constatent une retenue sur leur feuille de paye. A quoi correspond-t-elle ?

Il s'agit de la cotisation versée au titre de la Caisse de coordination pour les femmes et les enfants des agents qui sont assurés, vous le savez, dans les mêmes conditions qu'au régime général de Sécurité sociale et qui perçoivent donc les mêmes prestations.
En revanche, le service des prestations aux agents en activité est, répétons-le, entièrement gratuit.

Ces dispositions demeurent la base de notre régime spécial qui a conservé un fonctionnement autonome malgré l'organisation du régime général de la Sécurité sociale créé par l'ordonnance du 4 octobre 1945.

En effet, un article du règlement d'administration publique, pris en application de cette ordonnance, consacre l'existence de régimes spéciaux parmi lesquels figure celui du personnel de la Régie. S'inscrivant, dans le cadre de ces dispositions, le décret du 23 décembre 1950 prévoit que les agents du cadre permanent bénéficient, en cas de maladie, maternité, invalidité, accident du travail et maladie professionnelle, vieillesse et décès, de prestations au moins égales à celles qui résultent de la législation fixant le régime général de Sécurité sociale.
Le service médical de soins de la Régie assume ainsi deux fonctions importantes :

• d'une part, grâce à la collaboration de praticiens qui exercent également dans le secteur privé, il assure des consultations de médecine générale, de spécialités et dentaires ;

• d'autre part, il intervient en qualité de tiers-payant, c'est-à-dire qu'il se substitue aux malades pour effectuer le paiement des honoraires dus aux praticiens, auxiliaires médicaux ou fournisseurs. Ceux-ci font alors l'objet d'un agrément spécial de la part de la Régie pour les prestations que le service médical n'assure pas lui-même.

Sur le plan technique, les praticiens salariés qui exercent à la station centrale médicale et dans les centres médicaux sont placés sous l'autorité d'un médecin en chef, assisté de quatre médecins-chefs, d'un chirurgien-chef, d'un stomatologiste-chef et d'un radiologiste-chef.

Les agents malades à domicile peuvent, tant à Paris qu'en banlieue, faire appel, lorsqu'ils sont tenus de garder la chambre, à des médecins auxquels la Régie a donné son agrément et qui ont passé avec elle une convention de tiers-payant.

Enfin, et il s'agit là aussi d'un aspect original de notre système, quatre médecins du Conseil de prévoyance, organisme représentant le personnel, exercent leurs attributions de soins, d'appel et de contrôle conformément aux dispositions du statut du personnel.

RATP-Carrier

Le nouveau centre médical de Neuilly-Plaisance : la salle d'attente.

Vous n'ignorez pas qu'une certaine appréhension s'exprime dans notre maison quant à l'avenir de notre régime spécial. Qu'en est-il exactement ?

Sur ce point, nous pouvons donner l'assurance que la direction de la Régie, en plein accord avec les organisations syndicales qui représentent le personnel, est profondément attachée au maintien du régime particulier de notre entreprise.

Etre attaché au régime médical de la Régie, ce n'est pas considérer que l'on a opté pour un compromis entre les avantages consentis (gratuité, soins sur le temps de travail) et certains inconvénients qui s'équilibreraient comme l'actif et le passif d'un bilan : quand nous disons « être attachés au service médical de la Régie » c'est que nous sommes convaincus que ce régime particulier est une institution éprouvée, capable de répondre complètement aux besoins de santé des agents de la Régie.

C'est pourquoi il appartient aux responsables du service médical de rester très attentifs et de proposer les mesures incitatives de nature à favoriser son évolution et, partant, son amélioration.

Choisir son médecin

Une des principales critiques formulées à l'égard du service médical de soins concerne ce qu'il est convenu d'appeler « le libre choix du médecin ».

On peut, certes, philosopher longuement sur la notion de libre choix du médecin, mais pour rester sur un plan pratique, il convient sans doute de situer notre approche à la charnière entre la médecine sociale que nous pratiquons dans l'entreprise et la médecine libérale telle qu'elle existe à l'extérieur.

Ce problème important, qui suscite des réactions très diverses, a fait l'objet d'un large débat avec les organisations syndicales (ainsi qu'avec les médecins) et l'on peut dire maintenant que la majorité d'entre elles considère qu'un système de choix absolu risquerait fort de compromettre notre régime particulier.

Dans le secteur privé, la liberté du choix est en réalité moins étendue qu'il pourrait y paraître.

Que se passe-t-il, en effet, pour un assuré social dans la vie courante lorsqu'il désire consulter un médecin ?

• ou il s'adresse à un praticien non conventionné, et il n'est remboursé de ses frais qu'à environ 20 % ;

• ou il s'adresse à un médecin conventionné, et, dans ce cas, son choix se trouve déjà limité, c'est-à-dire, d'une certaine façon, compromis. Ajoutons que l'accroissement du nombre des cabinets de groupe contribue également à restreindre les possibilités de choix.

Le praticien peut, en outre, ne pas être disponible ; les heures de consultation peuvent ne pas convenir à l'intéressé : autant de restrictions à un choix total.

Enfin, il existe de nombreux secteurs où n'exercent qu'un ou deux praticiens.

S'il y a nécessité de consulter un médecin spécialiste, c'est, dans la plupart des cas, le médecin traitant qui dirige l'assuré social vers tel ou tel confrère qu'il connaît : il ne s'agit donc pas d'un choix personnel.

Comme pour le généraliste, le choix est encore limité et conditionné dans la mesure où ce spécialiste est ou non conventionné.

Ce n'est donc qu'en apparence que notre régime particulier semble moins favorable sur ce point et il est très significatif qu'il ait pu fonctionner pendant plus de soixante-dix ans sans que les critiques portant sur le problème du libre choix du praticien aient été de nature à le remettre en cause.

Ainsi à la Régie, pour rester dans le concret, les agents malades ont le choix entre deux ou trois médecins différents dans chaque centre médical et entre trois ou quatre spécialistes par discipline dès lors que leur état de santé nécessite l'intervention de ces derniers.

Dans le premier cas, le choix est peut-être moins étendu, il est vrai, que dans le secteur privé ; dans le second cas, il est certainement plus large.
Un des soucis constants des services médicaux est de maintenir à un haut niveau la qualité des soins dispensés aux agents, tant par les médecins agréés à domicile que par des praticiens des centres ou les spécialistes.

Au fond, il s'agit d'un problème de confiance entre le malade et le praticien. Seul l'établissement de relations totalement confiantes entre le praticien et le malade devrait en effet permettre la pratique d'une médecine satisfaisante aux yeux de tous.
Pour être des salariés de l'entreprise, les praticiens qui collaborent au service médical n'en exercent pas moins leur profession en parfaite indépendance : aucune restriction ne leur est jamais imposée en matière de soins dispensés aux malades.

RATP-Carrier

Le colloque singulier.

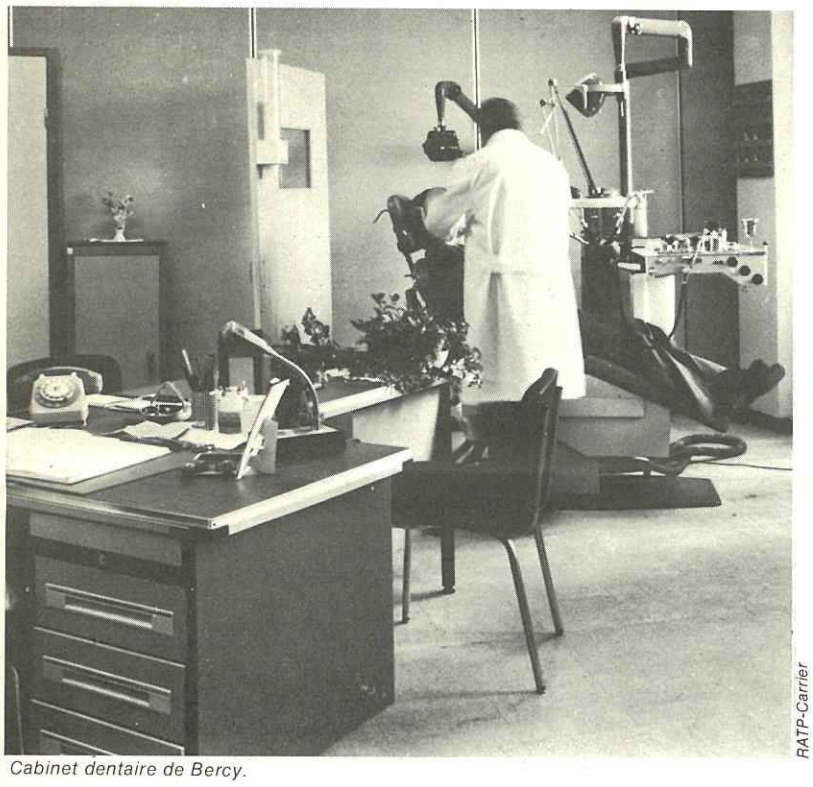
Agréé à domicile

Vous avez évoqué l'aspect du problème qui concerne plus particulièrement les médecins de centre et les spécialistes. En quels termes se pose celui du libre choix du médecin agréé à domicile ?

Il est exact que le nombre peu élevé de médecins agréés à domicile dans certaines communes a entraîné, ces dernières années, des critiques qui, ne le cachons pas, étaient justifiées.
Mais, là encore, le poids du passé était considérable car notre organisation, ne l'oublions pas, a eu pour base celle d'un service qui, pour l'essentiel, ne s'adressait qu'à des agents domiciliés à Paris et qui avaient pris l'engagement écrit de résider dans un lieu proche de leur travail.
C'est ce qui explique le découpage de Paris en deux secteurs : l'un, rive droite, l'autre, rive gauche, pour les soins dispensés aux agents tenus de garder la chambre, ce qui offrait aux intéressés un choix suffisant entre les cinq ou six médecins agréés les plus proches de leur domicile, sans considération de la notion d'arrondissement.
Il est certain que la rapidité de la déconcentration des lieux d'habitation des agents de la Régie n'a pas été couverte par un développement correspondant du nombre des médecins agréés, au point qu'il y en a trop à Paris et pas assez en banlieue.
Pendant longtemps, en effet, dans de trop nombreuses communes, les agents ne disposaient que d'un ou deux médecins agréés à domicile : un effort important a toutefois été entrepris pour augmenter le nombre de médecins agréés de façon à offrir d'ici deux ou trois ans un choix entre au moins trois médecins par commune ou secteur comptant un minimum de vingt agents.

On a parfois mis en cause la qualité des soins prodigués par les médecins de la Régie sous prétexte que ces derniers étaient rémunérés sur une base inférieure à celle de la convention du régime général. Qu'en est-il exactement ?

L'abattement que subissaient en effet les honoraires des médecins agréés a déjà été diminué et il a été décidé de le supprimer progressivement de 1977 à 1981. Il en est de même des auxiliaires agréés.
Cette décision devrait susciter un plus grand nombre de candidatures et permettre de procéder à une sélection des meilleurs praticiens avec plus d'efficacité que par le passé.
On peut d'ores et déjà constater qu'en moins d'une année, grâce à ces efforts, le nombre de médecins agréés à domicile est passé de 401 à 496, soit une augmentation de 24 %.



Cabinet dentaire de Bercy.

RATP-Carrier

De son côté, le nombre des auxiliaires médicaux agréés (infirmiers, masseurs-kinésithérapeutes) a plus que doublé depuis 1970.

Les médecins agréés à domicile sont-ils associés à la vie de l'entreprise, et si oui, comment ?

Ce problème ne nous avait pas échappé. Aussi avons-nous demandé par lettre-circulaire, aux médecins agréés à domicile, de nous faire connaître s'ils souhaitaient, d'une part, recevoir une documentation relative à l'organisation et au fonctionnement des services médicaux de la Régie, d'autre part, participer à une prochaine journée médicale.
Au vu des résultats encourageants de cette consultation et dans l'intérêt même des malades, nous avons adressé à tous les médecins agréés à domicile une documentation comprenant :

- un exemplaire du guide médical pratique, rappelant les prescriptions à observer en cas de maladie, de maternité et d'accident du travail ;
- un exemplaire de notre journal d'entreprise *Entre les lignes* et, à ceux qui en ont manifesté le désir, un exposé sur les services médicaux.

Enfin, le Dr Dessertenne, médecin en chef, se propose de leur adresser périodiquement, une ou deux fois par an selon les circonstances, une lettre les informant de la vie des services médicaux de la Régie.

S'adapter au présent

En conclusion, quels sont vos objectifs et quels changements envisagez-vous pour assurer un meilleur service ?

En fait, les objectifs de la direction en cette matière, ont été dégagés au cours des réunions et commissions auxquelles nous faisions allusion au début de cet entretien.
Les grandes lignes qui ont, par ailleurs, été esquissées dans la Plan d'entreprise, s'inscrivent dans une double perspective :

- une perspective à long terme, qui conduit les responsables des services médicaux à prendre en compte les grandes mutations qui affectent notre société, évolution, notamment, des mentalités qui transforment la conception que l'homme et la femme se font aujourd'hui des prestations qu'ils attendent d'un service médical, du style de relations avec l'équipe médicale et la structure du service ;
- une perspective à court terme, dont les éléments sont marqués par l'évolution de la conjoncture et par les hypothèses réalistes qui peuvent être faites en matière d'amélioration des prestations médicales et sociales et de notre régime particulier.

Les objectifs de la « stratégie sociale » à long terme que nous nous sommes fixés sont de deux ordres : d'une part, favoriser l'introduction d'un dialogue réaliste avec l'ensemble des représentants du personnel sur les problèmes médicaux ; d'autre part, prévoir les moyens de donner une suite concrète aux aspirations ainsi révélées dans la mesure où elles sont compatibles avec le maintien durable du régime particulier de notre entreprise.
A cet égard, les observations formulées sur les problèmes concernant la médecine de soins, tant par les représentants du personnel que par les médecins, au cours des tables rondes et des journées médicales, ont permis de recueillir de précieuses indications sur les aspects particuliers de certains problèmes et notamment de prendre en compte ceux auxquels le personnel est le plus sensibilisé, comme par exemple :

- la qualité de l'accueil dans les centres médicaux ;
- les délais de rendez-vous,
- l'amélioration des liaisons entre les différentes catégories de médecins.

Ainsi, dans le prolongement des progrès déjà réalisés, un certain nombre d'améliorations vont être progressivement apportées.

Pouvez-vous nous préciser quels seront les principaux terrains d'application de ces améliorations ?

Trois domaines sont concernés en priorité :

- **l'amélioration de la qualité de l'accueil dans les centres médicaux.**

Nous envisageons de porter nos efforts, d'une part, sur le plan de la qualité des rapports entre l'équipe médicale et le consultant, d'autre part, sur la réalisation d'un entretien, seul à seul, entre le médecin et le malade, ce « colloque singulier » étant généralement souhaité par le malade.
En outre, la réflexion du personnel infirmier sur le problème de l'accueil sera poursuivie au cours de réunions animées par un groupe de psychologues et réunissant, chacune, une dizaine d'intéressés.
Parallèlement, l'aménagement des centres médicaux et la rénovation du matériel médical seront poursuivis.
L'effort d'implantation et de modernisation des centres s'est déjà traduit depuis 1970 par :

- la création de six nouveaux cabinets de médecine générale et dentaire, et donc par l'augmentation du nombre des consultations en même temps que par une meilleure répartition des effectifs rattachés à chacun d'eux ;
- l'augmentation du nombre des consultations en spécialité ;
- la modernisation du service de radiologie et du cabinet du stomatologiste-chef ;
- le transfert du service de pneumologie dans des locaux plus adaptés ;
- la création d'un centre de planning familial.

Ces améliorations se poursuivront dans les années à venir avec le souci constant de doter le service médical de soins, de moyens toujours mieux adaptés aux besoins de santé des agents.

- **l'amélioration des liaisons entre les différentes médecines.**

La diffusion, en 1976, d'un annuaire des praticiens a permis à chacun de mieux connaître ses confrères. En outre, seront poursuivies les réunions de la commission d'étude des problèmes médicaux et l'organisation annuelle d'une journée médicale qui donne aux praticiens une occasion privilégiée de mieux prendre conscience de leurs problèmes respectifs et d'en mesurer l'impact sur le fonctionnement de la médecine de soins.
De nouvelles dispositions d'ordre matériel sont également en cours de réalisation et concernent :

- l'amélioration des moyens de secrétariat mis à la disposition des spécialistes, ce qui conduit à de meilleures liaisons entre les différentes catégories de praticiens ;
- la nécessité de mieux faire connaître les praticiens à contrat ; par analogie avec ce qui existe dans le secteur privé, ceux-ci seront dotés de papier à lettre et de blocs d'ordonnances mentionnant leurs titres et qualités ;
- la transmission d'une documentation aux médecins agréés à domicile, ainsi que cela a déjà été dit, de façon à mieux leur faire connaître les services médicaux et certains aspects du fonctionnement de la Régie.

- **l'extension du choix du médecin à domicile,**

problème déjà traité et qui continuera à faire l'objet des améliorations nécessaires.
Pour terminer, il faut également indiquer la diffusion en 1977 du guide médical pratique rappelant les règles essentielles à suivre. Ce document qui constitue un progrès sensible dans le domaine de l'information, illustre la volonté de la Régie de tout mettre en œuvre pour répondre chaque jour davantage aux diverses attentes et pour favoriser l'instauration de relations confiantes entre le personnel et le milieu médical de l'entreprise.

Accueil.

RATP-Carrier

Quelques chiffres de 1960 à 1976

	1960	1976
Nombre de centres de médecine générale	16	23
Nombre de centres de chirurgie dentaire	8	15
Nombre de spécialités	16 ouverture de la station centrale médicale	19 ouverture du centre de planification familiale
Médecin en chef	1	1
Médecins-chefs et assimilés	7	8
Médecins du conseil de prévoyance	3	4
Chef du laboratoire d'analyses médicales	1	1
Spécialistes	49	67
Généralistes	28	35
Stomatologistes et chirurgiens-dentistes	23	24
Médecins agréés à domicile	329	420*

*A noter que le 1er décembre 1977, le nombre de médecins agréés à domicile a été porté à 508.

LE PROPOS DU MEDECIN EN CHEF

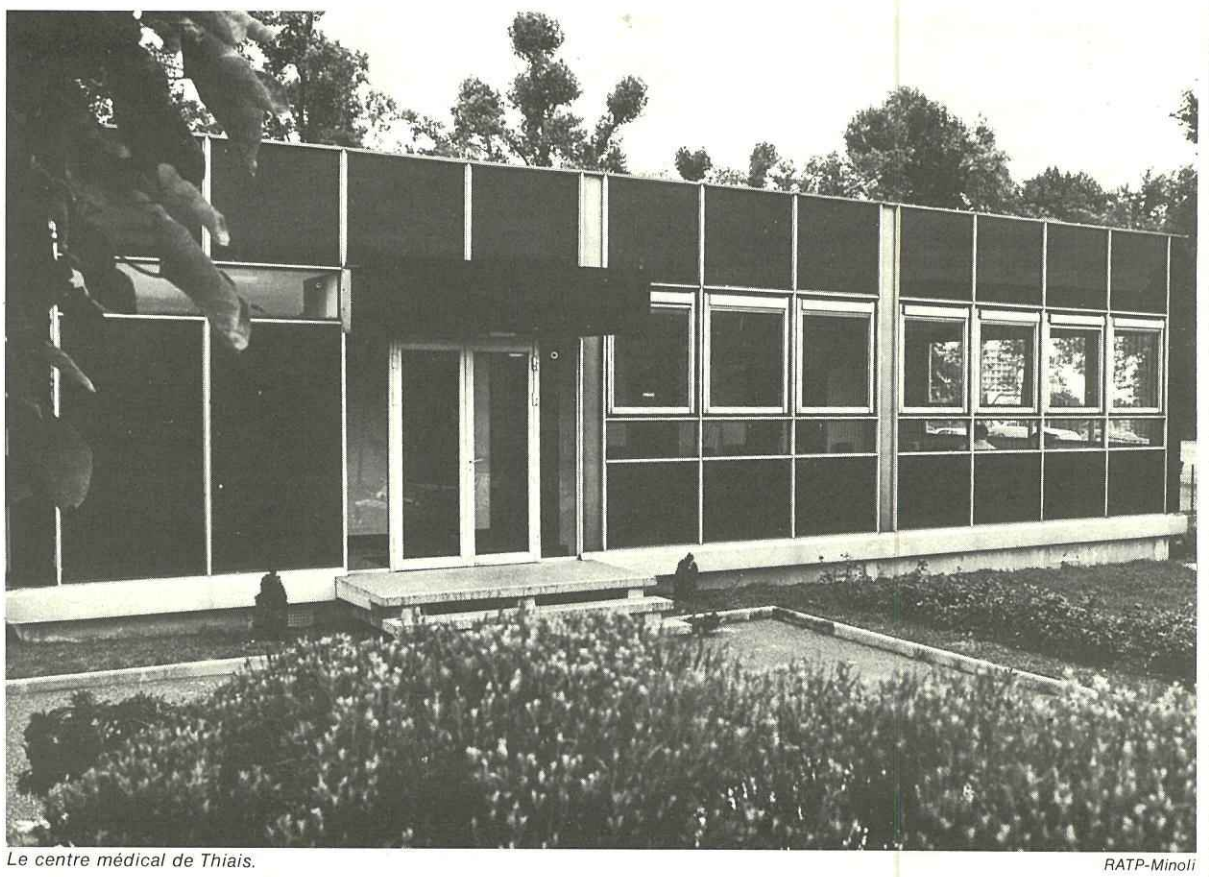
De même que la technique et la gestion ont beaucoup évolué à la Régie ces dernières années, de même son service médical poursuit sa rénovation pour s'adapter aux exigences de l'heure.

C'est évident en ce qui concerne les locaux. Progressivement, d'élégantes constructions nouvelles, bâties dans ce seul but, remplacent les anciens centres médicaux installés au mieux dans des dépendances de dépôts ou d'ateliers. Leur disposition intérieure est donc mieux appropriée. En même temps leur nombre s'est accru.

C'est évident également en ce qui concerne le matériel. Qu'il s'agisse de laboratoire, de radiologie ou de toute autre spécialité ou de centre, quand un besoin se fait sentir, il est satisfait, et, s'il s'agit de matériel lourd, dans les délais d'inscription au budget.
Toute cette infrastructure est indispensable.

Mais, il n'y a pas que ce qui est chiffrable qui est réel. Il y a les hommes. Il est intéressant, voire rassurant pour les patients, de savoir que les médecins qui les soignent sont choisis parmi un grand nombre de candidats — qu'aucun d'entre eux n'est, comme on dit, « à plein temps » — et qu'ils consacrent la plus grande part de leur activité à leur clientèle de ville, associée pour beaucoup à une activité à l'hôpital ; avec ce double avantage de s'y tenir au courant de l'évolution des connaissances médicales, et de pouvoir suivre eux-mêmes les malades qui doivent être hospitalisés.
On comprend que dans ces conditions leur indépendance de prescription soit préservée, et qu'ils n'aient pas à recevoir d'ordre d'une Administration, qui a d'ailleurs le bon esprit de n'y pas songer.
Telles sont les conditions de base du fonctionnement du service médical, service essentiellement évolutif, pour qu'à tout moment il « colle à la réalité ».

Docteur François Dessertenne



Le centre médical de Thiais.

RATP-Minoli

CARNET

NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

AU 1er AOUT 1977 :
INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DES SOUS-STATIONS DE LA DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES : M. PIERRE HOERTER, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

AU 1er OCTOBRE 1977 :
INGENIEUR GENERAL AUX SERVICES D'APPROVISIONNEMENT : M. MARCEL BESNIER, ingénieur en chef.
SOUS-DIRECTEURS : M. YVES RAMOND, chef de service aux services juridiques et M. GUY COUDERT, chef de service à la direction financière.

CHEF DU SERVICE DE LA GESTION ANALYTIQUE : M. MAURICE MAIGNANT, chef de service à la direction financière.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 1re CATEGORIE AU SERVICE DES ETUDES DE L'EXPLOITATION DE LA DIRECTION DU RESEAU FERRE : M. JEAN-PAUL PERRIN, ingénieur en chef adjoint de 2e catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE : M. ROGER CHIQUET, ingénieur chef de division de 1re catégorie, chef du service des magasins.

CHEF ADJOINT DE SERVICE AU SERVICE DU BUDGET ET DES ETUDES FINANCIERES : M. PHILIPPE PIERRARD, chef de division de 1re catégorie.

ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DE LA VOIE A LA DIRECTION DES TRAVAUX NEUFS : M. JEAN PASCAL, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DES ETUDES DE LA DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES : M. JEAN-YVES LUCAS, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DE LA GESTION ANALYTIQUE A LA DIRECTION FINANCIERE : M. ROBERT CAVALIER, chef de division de 1re catégorie.

A cette même date M. ANDRE TILLIER, ingénieur chef de division de 2e catégorie, prenait les fonctions d'ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DES INSTALLATIONS FIXES ELECTRONIQUES ET CYBERNETIQUES DE LA DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES, M. JEAN-CLAUDE MARQUER, ingénieur chef de division de 2e catégorie, assurant, lui, les fonctions de CHARGE DE MISSION, SECRETAIRE DE LA COMMISSION DE L'INFORMATIQUE ET DE LA COMMISSION DE LA RECHERCHE.

AU 1er NOVEMBRE 1977 :

CHEF DU SERVICE DES ETUDES D'EXPLOITATION ET DE LA PROMOTION DU TRANSPORT A LA DIRECTION DU RESEAU ROUTIER : M. ROBERT BONECASE, ingénieur en chef adjoint de 1re catégorie.

ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DES ETUDES D'EXPLOITATION ET DE LA PROMOTION DU TRANSPORT ET CHARGE DE LA PROMOTION DU TRANSPORT : M. JEAN PAUMIER, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

Le 2 novembre 1977, M. ALAIN KEREBEL, ingénieur en chef adjoint de 2e catégorie, était AFFECTE AU SERVICE DES ETUDES DE L'EXPLOITATION DU RESEAU FERRE pour y assurer les fonctions qui lui ont été confiées dans le cadre de la coopération technique.

AU 1er JANVIER 1978 :

M. ROBERT CRONIER, ingénieur général, en disponibilité spéciale auprès de la Société française d'études et de réalisations de transports urbains, EST NOMME AU GRADE DE DIRECTEUR.

SOUS-DIRECTEUR A LA DIRECTION FINANCIERE : M. PAUL ETAVE, chef de service.

ADJOINT AU CHEF DU SERVICE DES COMMANDES ET MARCHES : M. JEAN CHAUVIN, ingénieur en chef adjoint.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 1re CATEGORIE : M. ULYSSE VOISIN, ingénieur en chef adjoint de 2e catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE, EN DISPONIBILITE SPECIALE AUPRES DE SOFRETU : M. ROBERT JUNG, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DE LA VOIE DE LA DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES : M. JEAN PASCAL, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DES ETUDES D'EXPLOITATION ET DE LA PROMOTION DU TRANSPORT DE LA DIRECTION DU RESEAU ROUTIER : M. JEAN PAUMIER, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DU MATERIEL ROULANT DE LA DIRECTION DU RESEAU FERRE : M. ANDRE PASCAL, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DES ETUDES DE LA DIRECION DES SERVICES TECHNIQUES : M. YVES FAVRE-PETIT-MERMET, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

CHEF ADJOINT DE SERVICE AU SERVICE DE LA GESTION ANALYTIQUE DE LA DIRECTION FINANCIERE : M. ROBERT CAVALIER, chef de division de 1re catégorie.

A cette même date, M. GEORGES FREIXE, ingénieur en chef adjoint de 2e catégorie, EST MIS EN POSITION DE DISPONIBILITE SPECIALE AUPRES DE LA SOCIETE FRANÇAISE D'ETUDES ET DE REALISATIONS DE TRANSPORTS URBAINS POUR Y EXERCER LES FONCTIONS DE SON GRADE.

DEPARTS A LA RETRAITE

SEPTEMBRE 1977

DIRECTION DES ETUDES GENERALES
Service GI
HEURTEAUT Pierre

DIRECTION DU PERSONNEL
DUVOUX Christian

Service P/CA
GANDEBŒUF Madeleine
GIOVANNELLI Ange
GRAFEUILLE Elisé

Service PC
SERRET Henri

Service PA
FERRARE Maurice

DIRECTION FINANCIERE
Service EC
MONTECOT René

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MA
BEAUD Pierre

Service MM
BOUISSET Gilbert

DIRECTION DU RESEAU FERRE
Service FE
ARNAUD Bernadette
BARBAZANGES René
BELLINI François
BERNARD Yves
BEURDIN Renée
CHOPARD Marcel
COLONNA D'ISTRIA Jean
DEFACQUES Fernand
DELALANDE Charles
DUBUISSON Roger
FREMONT Lorette
GAYE Germain
GODEFROY Marie
GUIRAUDIE Alice
JEUGOT Marcelline
JOLY Guy
LEBRET René
LEMASSON André
LETHUMIER Roger
MARCEL Jean-Pierre
MARTIN Francis
MEVEL Maurice
MOREAU Jean
PALTOUR Georges
PASTORI William
PELISSIER Pierre
PERRAIN Georges
RENARD André
ROBIN Fernand
ROUILLE Eugène
ROZE Nicole
SANGLIER André
SAVARY Raymond
Service FR
BONNAMY Gabriel
DRAON René
GRUIT Robert
HODOUX Emile
SILLIOC André
TESCHE André

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER
Service RC
BESSE Eugène

Service RE
AMSELLEM Edgard
BARDIN Pierre
BEGUE Paul
BONNELYE Pierre
BOUDOU Louis
BOURGAIN Henri
BOUVARD Robert
BRUNSWICK Guy
CARO Jean
COMBEBIAS Maurice
COTTENCEAU Roger
DRUART Roger
GARREAU Marcel
GUGLIELMETTI Charles
HER Paul
HUCHET André
JACQUET Maurice
LE GAL Henri
LE STRAT Antoine
MALAVERGNE Gilbert
MATHIEU Jacques
MOLLARD Camille
NEREYOU Jean
ORLIANGE Raymond
OULES Guy
PAIN Georges
PELLIET Jean
PETIT Roger
PILLON Henri
PRIVE Roger
QUERE Paul
QUEYROUX Roger
ROBIN Jacques
THIMOTHEE Michel
TRULLARD Louis
TURPIN Robert
VERGEREAU André
VILCOT Raymond
VINCENT René
VIRE Norbert
VOLTZ Emile
WEINTZEM Robert

Service RT
AVET Maurice
BAMBINA Joseph
BATREAU Marcel
BRUJAILLE Joseph
DECIMO Claude
ISAMBERT Jean
SENELLE Jean
SEVILLA Georges

Service RA
CARRION Marcel
DESNOUVEAUX André
DUPONT Rémy
GIQUEL Henri
NAULT Georges
PEDRO Maurice

DIRECTION DES TRAVAUX NEUFS
FERRINI Jérôme
MILLELIRI Etienne

Service NT
JACQUAINT Pierre

Service NS
FENELON André

Service NA
LARRET Guy

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES
PEISSE Gilberte

Service TT
SERVENTI Henri

Service TE
VAGEON René

Service TS
RABUSSIER Raymond
SAINT-JEVIN Raoul

Service TV
BERNARD Gilbert
NAUDI Henri
SALAMBIEN Raymond
TALIAS Fernand

Service TB
PHILIPPE Roger

OCTOBRE 1977

DIRECTION DU PERSONNEL
Service P/CA
COSTES Henriette
DUBOIS Jean
ESPIRITUSANTO Joseph
KAZMIRCZAK François
LASSUS-PUCHEU André
LEFEBVRE Pierre
TERNOVTZEFF Alexis

Service PA
CHARTRAIN Edith
MENIGOZ Marcel

DIRECTION FINANCIERE
Service EC
MANSARD René

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MA
MOTREUIL Marie
ROUCHE Julien

DIRECTION DU RESEAU FERRE
Service FE
BERNIER Marcel
BOITEL Jean
CASTAGNOS Pierre
CATHELIN Henri
CHENEVIERE Colette
DETCHART Jean-Pierre
FONTAINE Marcel
GALLOU François
GOTTY Guy
HUET Henri
LABROSSE Gérard
MERY Roger
POCHETTE Georges
PUARD Jacques
ROBERT Jacques
ROUSSEAU André
ROUX Raphaël
STAMMLER Paulette
STORTI Albert
TERTRAIS Simone
THORAIN André
VAUDRON Léon

Service FR
CAVALIERI Camille
FESTOU Louis

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER
Service RC
BEAUSSART André

Service RE
BARJOT Maxime
BAUCHE Camille
BUHRIG Georges
CIRASSE Albert
CLARET Marcel
DESPREZ René
DOUCHEZ Jean
ENGEL Pierre
FERRAND Jean
GAUTHIER Roger
GAYET Robert
HEROUART Raymond
LAPISSE Emilien
LAVIEILLES Marcel
LE BOBINNEC Jean-Marie
LEGUILLON Jean
PORGE Gustave
RAIZONVILLE René
REDEKER Robert
ROSSIER André
VAUDELIN Guy
VERSAVAUD Joseph

Service RT
BERDA Rahim
CHERON René
COCHOIS Lucien
COURRIC Georges
DEGORNET Léon
GARNIER Georges
PARAIGE René
PYRRHEE Albert
ROPERS Gabriel

Service RA
GOSSELIN Henri

LE GARGAM Louis

DIRECTION DES TRAVAUX NEUFS
GUILLOUX Albert

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES
Service TC
BEAUCHAIN René

Service TS
SIBERIL René

Service TV
TONDU André

NOVEMBRE 1977

DIRECTION DES ETUDES GENERALES
Service GO
GUIHARD Armand

DIRECTION DU PERSONNEL
Service PA
CHEREL Germain
FIORINO Carmel
LE LIEVRE Pierre
RESMON Roger

DIRECTION DU RESEAU FERRE
Service FE
ARNAUD Guy
AURELA Denise
BLOQUEL Chantal
BRETON Robert
CHAMPAULT Lucien
CORNIOT Lucien
GALLIER Paulette
HENRIQUET Jacquet
HENRIQUET Louise
LANDEAU Maurice
LE GUILLOUX Gilbert
MEYSSIGNAC Germain
MOURY Robert
THUILLIERS Jeannette
VOISIN Camille

Service FR
GROSSET Henri
RIERE Robert
VIALARET Germain
DIRECTION DU RESEAU ROUTIER
Service RE
ALLOUCHE Pierre
BOUTIN Michel
CASSOLES Fernand
CHEVALIER Jacques
DE SMET Jean-Louis
FALCHIER René
HERICHER Roland
LAUDRIN Bélonie
LELCHAT Pierre
LEMELLE André
MAILLE André
MAINGUY Jean
NOGUES-BRUNET Roger
PEYRAUD Georges
RENAUD Paul
VERLAGUET Aimé

Service RT
BRULE Pierre
GERARD Charles
HUBERT Roger
LECLAINCHE Louis
RIBOURG Pierre

Service RA
NOURI André
PARPET Marcel
RUCHON Amédée
SABATIER Emile

DIRECTION DES TRAVAUX NEUFS
DENAIS Joseph
Service NA
MAGNIER Georges

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES
Service TV
FOURNIER Gabriel

DECEMBRE 1977

DIRECTION DU PERSONNEL
Service P/CA
BOURG Lucien

Service PA
LAVIEC Roger
MOLL Vincent

SERVICES JURIDIQUES
Service JD
ROULIN Etienne

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MA
POUJEADE Jean

DIRECTION DU RESEAU FERRE
Service FC
JACQUEMARD Raymond

Service FE
ARZUR Georges
CAMPERGUE Félix
CHAUCHARD André
LAGARDE Lucien
NICAUD Jean
NICAUD Marie-Aimée
PICHOT Lucienne
SAINT-AIME Geneviève
SMIROU Albertine
TRUCTIN Micheline

Service FR
GRAMMATICO Dominique

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER
REYNEN Henri

Service RC
OUDOUL Georges

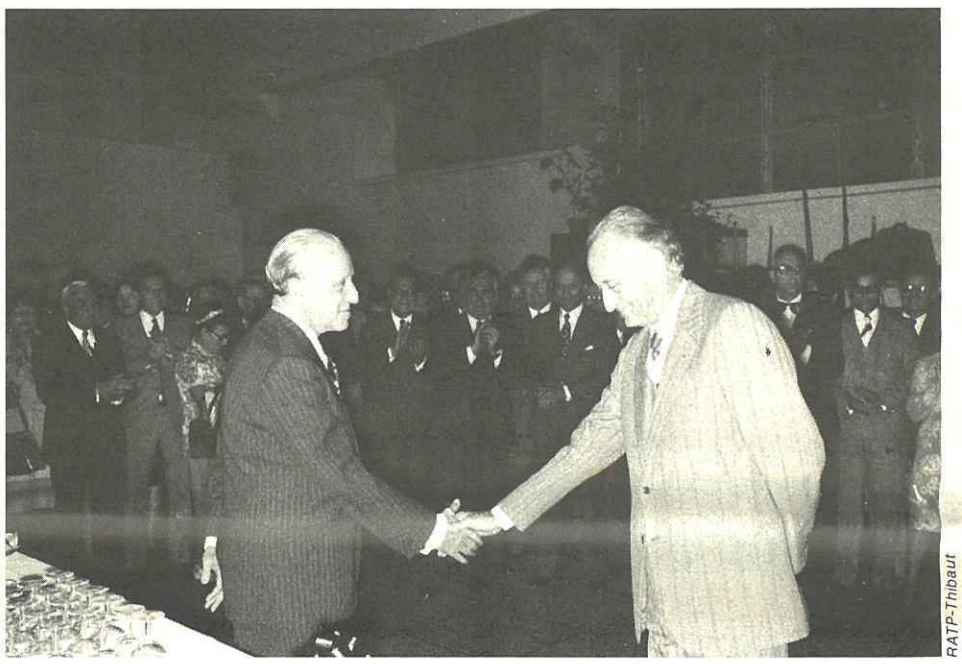
Service RE
BREGERE Guy
EMMANUELLI Yvon
JEANDIN Gabriel
PECH René
ROLAND André

Service RT
BOURY Georges
COURIOL Yves
MAINGUY Bernard

DIRECTION DES TRAVAUX NEUFS
Service NS 2
HENAULT Robert

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES
Service TC
OURSIN Elisabeth

LE DEPART DE M. RAYMOND ARASSE SECRETAIRE GENERAL



RATP-Thibaut

« La tristesse que je ne peux manquer d'éprouver aujourd'hui à être le doyen du personnel en activité de la RATP s'estompe déjà à l'idée d'être bientôt le benjamin de ses retraités... ». Ces quelques mots saisis, le 20 décembre dernier, au hasard d'un discours d'adieux mémorable, tout empreint de la culture raffinée et de cet humanisme discret que chacun n'a cessé de lui reconnaître pendant près d'un quart de siècle, témoignent de l'esprit d'un homme attaché au service public et qui ne laissera derrière lui qu'estime et amitié.

Nous le voyons ici (à gauche sur notre photo) cordialement salué par M. Roger Belin, président du Conseil d'administration, qui devait dans ses propos rendre hommage au talent et au dévouement d'un collaborateur exceptionnel.

Arasse Raymond, inspecteur général de l'Economie nationale. Né le 8 octobre 1912 à Tours (Indre-et-Loire). Fils de Raymond Arasse et de Mme, née Louise Abadie. Marié le 24 novembre 1938 à Mlle Henriette Lavergne (2 enf. : Claude, Daniel). Etudes : lycées Descartes à Tours et Louis-le-Grand à Paris, Ecole normale supérieure. Diplôme : agrégé de l'université. Carrière : professeur au lycée d'Alger (1937-1940 et 1940-1942). Chef du service de la documentation au secrétariat général pour la coordination des affaires économiques en Afrique du Nord (1945-1947). Commissaire aux prix, attaché au cabinet d'Antoine Pinay (secrétaire d'Etat aux Affaires économiques, cabinet Henri Queuille, 1948-1949), chargé de mission au cabinet d'Antoine Pinay (ministre des Travaux publics, cabinets René Pleven et Henri Queuille, 1950-1952), chef de cabinet d'A. Pinay (président du Conseil, mars-décembre 1952), conseiller technique au cabinet d'A. Pinay (ministre des Affaires étrangères, cabinet Edgar Faure, 1955-1956), inspecteur général à la direction des services financiers (1953), puis secrétaire général (depuis 1959) de la Régie autonome des transports parisiens, directeur adjoint du cabinet d'A. Pinay (ministre des Finances, cabinet Charles de Gaulle, juin 1958-janvier 1959) et Michel Debré, 8 janvier 1959-13 janvier 1960), président-directeur général (depuis 1967) de la Société française d'études et de réalisations de transports urbains (Sofretu). Décoration : Commandeur de la Légion d'honneur ; Croix de guerre 39-45 ; Commandeur de l'Aigle aztèque ; Officier du Nichan-Iftikhar ; vice-président des Ariégeois de Paris.

« who's who »

25 ANS... DEJA

« C'est la fête... la fête ! » Tel était le refrain du 25 novembre dernier.
Il est vrai que ce jour-là, Chantal Chapuis (à gauche sur notre photo), de la direction du personnel et Françoise Lechevin, du service central de la direction générale, coiffaient Sainte-Catherine.
Une fête réussie à en juger par les visages radieux...

RATP-Ardaillon

entre les lignes RATP
RATP Service des Relations Extérieures - Presse et informations 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06.
Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50, 6971, 6973
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédacteurs : Michel Dubois, Martine Pelletier, J.-M. Roche.
Conception Lintas-Paris

Imprimerie L'Avenir Graphique,
325, rue de Charenton, 75012 Paris.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
H. Crouta, B. Foissin, G. Gaillard, B. L'Hermitte
Atelier photographique RATP.

CECI VOUS INTERESSE CECI VOUS INTERESSE

L'ECOLE TECHNIQUE ET LA FORMATION CONTINUE

L'école technique a pour vocation essentielle la formation initiale (voir « La formation à la RATP, pour qui ? pour quoi ? » n° 28), elle met cependant, depuis longtemps, ses installations pédagogiques à la disposition des directions et au service du personnel de la Régie.

Bien avant que ne soit créée la formation continue, l'école d'apprentissage accueillait les formations de promotion sociale. C'est ainsi que, depuis 1956, ses ateliers et ses classes accueillent, le soir et le samedi matin, les cours d'ouvrier qualifié. Plus récemment, ses laboratoires d'électronique ont été ouverts aux travaux pratiques du cours de perfectionnement d'électronique.

A ces actions de perfectionnement sont venus s'ajouter, depuis deux ans, des stages de formation continue. C'est ainsi qu'un premier stage d'initiation à l'électronique d'un groupe de treize ouvriers des téléphones, animé par un cadre du service des télécommunications, a eu lieu en avril 1977, à l'initiative de TC.

RATP-Carrier

De même, a débuté, le 3 février de cette année, à la demande de l'Université Paris-VI, un stage de fraisage, de tournage et de soudage pour une vingtaine d'étudiants candidats au diplôme d'études supérieures spécialisées, préparatoires à l'industrie (DESSI).

RATP-Carrier

L'organisation de stages de perfectionnement du personnel peut être assurée à l'école technique, à la demande des directions, lorsque les créneaux de disponibilité des ateliers de l'école sont compatibles avec les horaires projetés. Il ne peut donc s'agir, dans les actuelles installations de l'avenue Mozart, que d'actions de formation ponctuelle. En outre, les enseignants de l'école étant occupés à plein temps par leurs jeunes élèves, l'animation et la conduite de ces actions sont presque toujours assumées par des « formateurs » appartenant au service ayant demandé l'organisation du stage.

Pour mieux profiter de l'important potentiel pédagogique dont dispose l'école technique, il serait souhaitable à l'avenir d'étendre les actions de formation continue, en imbrication plus étroite avec les formations initiales.

La nouvelle implantation prévue pour l'école technique, en apportant les moyens matériels de nature à favoriser cette extension, permettra le développement d'une formation continue de meilleure qualité.

A l'attention des agents retraités et des titulaires d'une pension de reversion

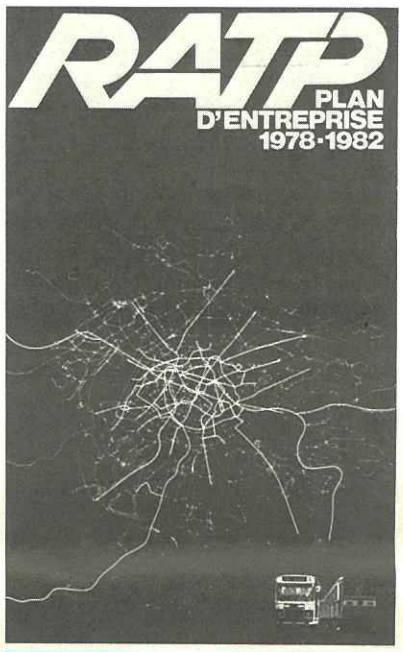
Les cartes d'identité spéciales actuellement en possession :
- des membres des familles des agents pensionnés ;
- des titulaires d'une pension de reversion et, éventuellement, leurs enfants à charge, seront périmées le 1er octobre 1978.

De nouveaux titres, valables jusqu'au 1er octobre 1980, vont donc être établis.

Pour les obtenir, les intéressés sont invités, s'ils ne l'ont déjà fait :
— soit à adresser à la Régie autonome des transports parisiens direction du personnel - Boîte postale 70-06 - 75271 Paris Cedex 06 ;
— soit à déposer au :
Bureau des titres de circulation, 29, boulevard Richard-Lenoir, Paris 11e, dans les meilleurs délais, les pièces nécessaires, à savoir :

- un certificat de scolarité ou une photocopie du contrat d'apprentissage, ou une attestation de versement de prestations familiales pour les enfants âgés de plus de 16 ans.
- une fiche familiale d'état-civil, laquelle peut être délivrée par toute mairie sur présentation du livret de famille ;
- une photographie, format identité (3,5×4 cm) de chacun des ayants droit, portant au verso leurs nom et prénom et le numéro de pension du demandeur.

Comme les années précédentes, les nouvelles cartes (dénommées « cartes de famille d'ancien agent ») seront expédiées par voie postale au cours de l'été au domicile de leurs titulaires qui pourront les utiliser dès leur réception. Ceux-ci n'ont donc pas à se déplacer pour les retirer.



DIFFUSION DU PLAN D'ENTREPRISE

Plus de 38 % des agents de maîtrise et d'exécution ont demandé le Plan d'entreprise 1978-82, à la suite de la lettre personnelle qui leur a été adressée en septembre dernier.

La mission Plan et le service « Etudes et communication » à la direction du personnel ont procédé à une enquête tendant à mieux connaître les réactions des agents vis-à-vis du Plan.

Nous vous en donnerons les résultats dans un prochain numéro.

Concerto pour Mozart

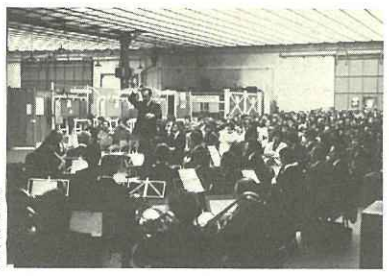


Photo-club

Hôtes de l'école technique de l'avenue Mozart, les musiciens de l'harmonie du personnel de la RATP ont donné le 20 décembre dernier un concert éclectique devant les élèves et le personnel de l'école. Ce jour-là figuraient en effet au programme des œuvres de Beethoven et Mendelssohn voisinant avec des œuvres de musique légère, toutes vivement applaudies et bissées par le jeune auditoire.

MEDECINE DU TRAVAIL

Un nouveau centre à la Porte de Versailles

Depuis le 2 janvier 1978 un nouveau centre de médecine du travail est en service Porte de Versailles, au 61, boulevard Victor.

Aménagé dans un bâtiment indépendant, construit de plain-pied sur l'emplacement d'une ancienne sous-station, ce centre d'une superficie de 600 m² dispose d'installations modernes et accueillantes propres à favoriser une fréquentation accrue de la visite périodique annuelle.

Compte tenu de ces nouvelles installations dont la construction était inscrite dans les objectifs du plan d'Entreprise 76-80, le service médical du travail de la Régie dispose désormais de trois centres bien répartis géographiquement, puisque celui de la Porte de Versailles vient s'ajouter à ceux de Picpus et du Mont-Cenis déjà bien connus des agents de la Régie.

Ceux-ci sont maintenant répartis entre trois centres en fonction de leur attachement, ceux du secteur ouest étant rattachés au centre de la Porte de Versailles, tandis que les agents du secteur est demeureront rattachés à Picpus et que le centre du Mont-Cenis continuera d'accueillir les agents en attachement à Championnet et sur la ligne 4 du réseau ferré.

RATP-Carrier

Indépendamment des avantages résultant de la modernisation des installations et de la mise en service de locaux bien adaptés aux besoins, cette nouvelle répartition permet de réduire appréciablement la durée des déplacements imposés jusqu'ici aux agents du secteur ouest de la région parisienne.

RATP-Carrier

L'orchestre symphonique à Gaveau

Le 18 février, au cours d'un important concert donné salle Gaveau, l'orchestre symphonique de la RATP (notre photo) devait interpréter quelques pièces maîtresses du répertoire classique dont la suite du ballet « Casse-noisette » de Tchaïkovski, le concerto pour quatre violons et cordes en si mineur de Vivaldi, le concerto pour piano et orchestre en la mineur de Schumann et l'Ouverture de Tannhauser de Wagner.
Dans ce brillant contexte, nous avons relevé tout particulièrement la participation d'un groupe d'élèves de l'Ecole de musique du comité d'entreprise à l'exécution de la symphonie « Les jouets » de Léopold Mozart (le père de Wolfgang Amadeus) et de Joseph Haydn.

RATP-Carrier

US.METRO
TRANSPORTS

BILLET DU PRESIDENT

Notre Union sportive atteint cette année ses cinquante ans. Grâce au dévouement de tous ceux qui depuis 1928 lui ont consacré beaucoup de temps et de ferveur, grâce aux moyens matériels et financiers dont elle a pu disposer, elle est parvenue, à travers bien des périodes difficiles, à cet âge enviable riche d'expérience mais aussi porteur d'espoirs raisonnables.

Telle qu'elle est, avec ses vertus et ses lacunes, les multiples problèmes humains et matériels qu'elle doit résoudre, l'USMT vit et se développe dans un environnement général, hélas, peu favorable à la cause du sport. Indisponibilité croissante des jeunes appelés ailleurs par des plaisirs faciles et sans effort, installations vieillissantes, régression du bénévolat, difficultés économiques rendent notre tâche de plus en plus malaisée. Pourtant, notre club garde son unité et son esprit « métro ». Il maintient ses conceptions sportives qui lui ont toujours fait rejeter le sport commercial avec ses acteurs déguisés en panneaux publicitaires et ses vedettes pourvues d'avantages matériels connus ou occultes.

Faute de pouvoir offrir à tous ses sportifs les installations dont ils ont besoin dans la vaste perspective d'ensemble qui serait souhaitable, il s'efforce de maintenir ce qui existe, de restaurer ce qui doit l'être et de créer pour l'avenir.

Restaurer... c'est prendre à bras le corps le problème de ce magnifique vélodrome à l'abandon depuis bientôt vingt ans et menacé à court ou moyen terme d'une vétusté irréversible. Nous l'avons fait en demandant à toutes les collectivités publiques susceptibles d'être intéressées, l'aide financière qui permettrait de mener à bien la restauration.

En échange de cette aide, nous ouvririons très largement notre vélodrome aux sportifs de l'extérieur.

Quelle que soit l'issue de notre démarche, étayée par des études très sérieuses du service TB et l'exposé de nos perspectives d'exploitation, nous n'aurons rien négligé pour sortir le vélodrome de la Croix de Berny de sa triste situation actuelle, à l'avantage de tous et en préservant tous nos droits.

Créer... c'est doter notre parc des sports d'un véritable gymnase de sports de balle dont il a été dépourvu jusqu'à présent, aucun des bâtiments existants n'ayant été rationnellement conçu pour répondre aux besoins. Cette opération est en cours d'exécution, permis de construire délivré début décembre, travaux commencés le 2 janvier, inauguration à la rentrée de septembre avec cinq activités possibles, en ordre de priorité : hand-ball, hockey, volley, basket, tennis.

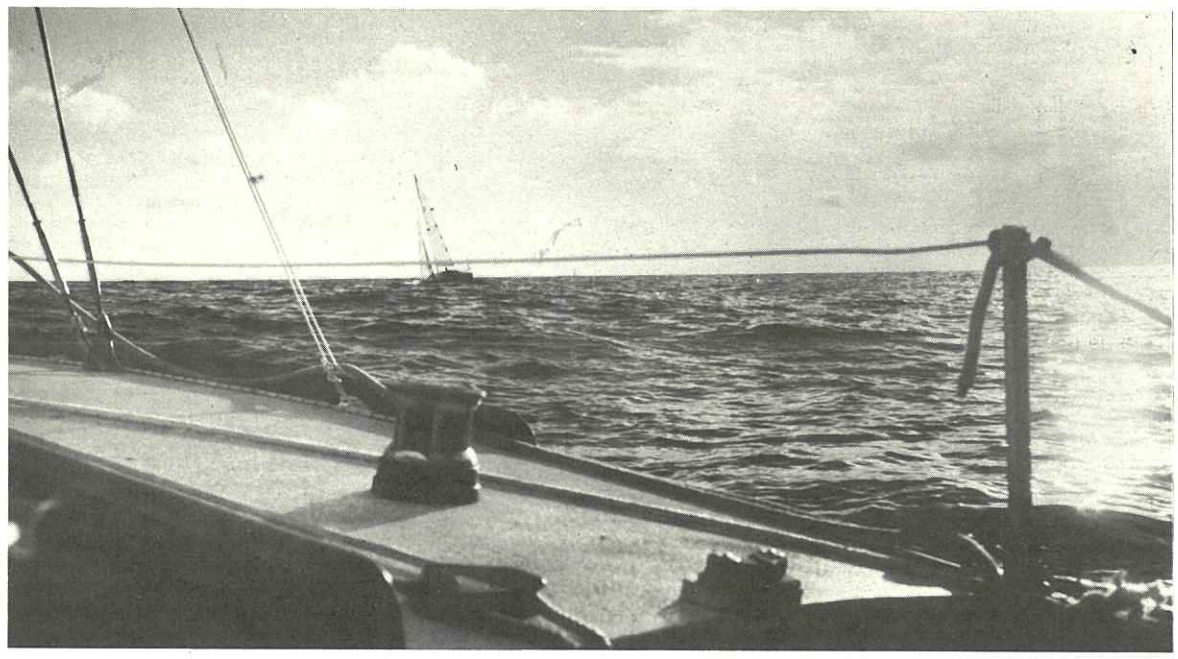
Alors, faut-il toujours jouer les Cassandre et pleurer les « beaux jours passés » comme certains se plaisent à le faire ? Ou plutôt voir que notre Union sportive, sans vaine agitation, progresse sûrement et concrètement avec l'aide de tous ses membres et pour leur épanouissement sportif.

Des vœux pour 1978... comme vous le voyez, nous pouvons facilement les exprimer : jouer dans notre nouvelle salle, savoir que la restauration du vélodrome commencera bientôt. Si d'autres événements heureux nous arrivent, eh bien ! nous les accueillerons avec joie. Quant aux difficultés et aux ennuis, nous avons des épaules solides pour y faire face, tous ensemble.

Jean Villemer.

L'ATLANTIQUE SUR UNE COQUILLE DE NOIX

pari tenu pour Michel Devillers



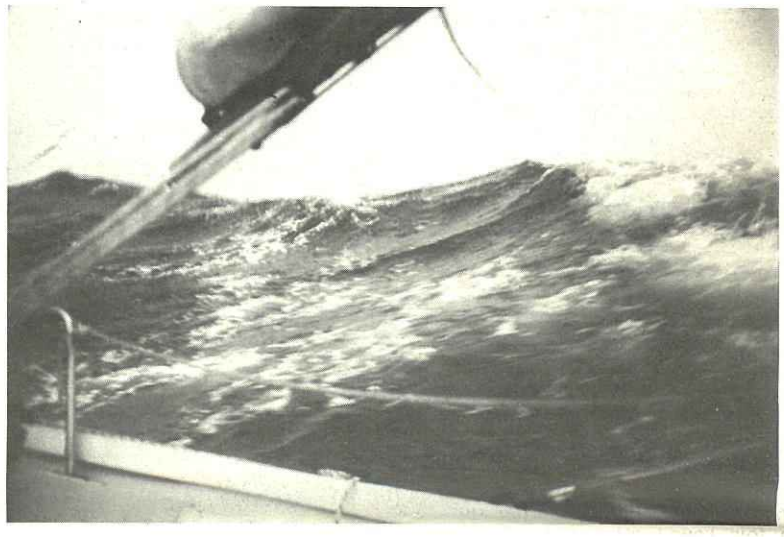
En débarquant le 16 décembre dernier de sa coquille de noix (un modeste voilier de 6,40 m) sur le sol d'Antigua aux Antilles britanniques, Michel Devillers, conducteur de métro sur la ligne 3 quand il n'est pas navigateur solitaire (voir *Entre les lignes n° 28),* éprouva un étrange sentiment où se mêlaient confusément joie et amertume.

Joie certes, de mettre un terme à une aventure aussi éprouvante, au physique comme au moral, mais joie aussi de retrouver sur place, grâce à la générosité de quelques amis, Anita son épouse en proie jusque-là au doute et à l'inquiétude. Car on peut le dire maintenant, tout devait être redouté de cette folle course transatlantique en solitaire qui fit deux victimes en la personne du chevronné navigateur belge Patrick Van God, champion du monde de dériveur, et du français de Cherbourg Maurice Fouquet, portés à tout jamais disparus.

Amertume à l'idée de n'avoir pu donner le meilleur de soi-même et de n'être arrivé que 17e à cause d'une avarie stupide mais lourde de conséquences (rupture du régulateur d'allure, système de pilotage automatique indispensable la nuit et qui permet de maintenir le bateau à un angle constant par rapport au vent) ; amertume plus grande encore née de la crainte d'avoir déçu les espoirs placés en lui par d'innombrables amis, connus et inconnus, qui, dans un grand élan de solidarité, avaient soutenu moralement et matériellement son exaltante tentative.

Solidarité, le maître-mot est lâché. Pour Michel Devillers, en effet, rien de ce qu'il a entrepris n'aurait été possible sans cette solidarité qui lui vint de tous les horizons : en premier lieu de son épouse qui, avec ses deux enfants, sut assumer tout au long de ces interminables semaines les sacrifices affectifs et matériels que l'on devine ; de Jean-Pierre Martin et André Kahn, eux aussi « fanas » de voile et de mer, qui le soutinrent sans relâche ; d'Evaristo Fiorina, obscur compagnon d'armes qui prépara le bateau sur le plan technique en travaillant sans répit et bénévolement trois semaines durant ; des agents de la RATP qui lui témoignèrent leur appui en participant à une collecte, permettant aussi d'alléger les très lourdes charges de cette onéreuse entreprise ; de cet inconnu de Bénodet encore qui, alors que Michel Devillers s'était vu privé de son poste de radio noyé au cours d'une dure tempête, lui offrit spontanément son propre poste en même temps qu'un réconfortant repas dans une pizzeria du célèbre petit port breton ; de tous ceux enfin qui, a des degrés divers, facilitèrent la réalisation de son projet : ses supérieurs hiérarchiques, les dirigeants de l'USMT et tant d'autres qu'il est impossible de nommer ici.

Ce qui devait avant tout constituer une aventure solitaire, s'est avéré, paradoxalement, être le fruit d'une extraordinaire œuvre collective. Ce n'est pas la moindre leçon que notre conducteur de métro — navigateur retire de cette longue course : « Ce dont j'ai le plus souffert, en fin de compte, dit-il, ce n'est ni de la tempête (au nord-ouest du cap Finisterre, les coups de vent atteignaient 100 km/h et la mer présentait des creux de 4 à 6 m), ni du mal de mer (il resta deux jours sans pouvoir boire ni manger tant il fut malade dans la traversée de la Manche), ni même du froid ou du manque de sommeil (garder jour et nuit des vêtements détrempés et ne dormir parfois que 4 ou 5 heures par cycle de 24 heures en dit assez long sur le courage nécessaire à pareille équipée) non, ce dont j'ai le plus souffert c'est du vide affectif et de l'état de non-communication dans lequel j'étais irrémédiablement confiné... Cela en fera peut-être sourire plus d'un mais, sans vouloir sombrer dans un sentimentalisme excessif, je dois reconnaître que l'absence prolongée de ma femme a été pour moi la plus dure épreuve ».



Mille choses encore pourraient être dites sur la course transatlantique de Michel Devillers. Forçant sa réserve naturelle, nous l'avons longtemps questionné : une manière comme une autre de vivre l'aventure d'un autre. Le mot « aventure » irritera peut-être certains de nos lecteurs peu avertis des choses de la mer. Nous ne citerons qu'un exemple en guise de justification de l'emploi d'un terme qui peut paraître bien galvaudé de nos jours.

C'est Michel Devillers qui parle : « Après une période de petit temps survient, au large de Porto, un « grain » assez sérieux. Je monte sur le pont pour diminuer la voilure sans prendre la précaution, pourtant élémentaire il faut bien l'avouer, de « m'assurer » au moyen du traditionnel harnais de sécurité. Soudain, une vague plus forte que les autres déséquilibre le bateau ; je me sens alors comme désarçonné et suis violemment éjecté à la mer à 2 ou 3 mètres du bateau. Pour moi, c'est fini, vraiment fini. Je suis botté et tout habillé, incapable de nager dans une eau glacée. Mon voilier s'éloigne, je le regarde impuissant. Presque aussitôt une autre vague rejette le bateau sur moi, au risque de m'assommer. En l'espace d'un éclair je réalise que c'est peut-être là mon salut. Jamais, je vous l'affirme, je n'ai été aussi vite pour remonter à bord d'un bateau. A peine à bord, tenaillé par une terrible angoisse, je me suis allongé sur ma couchette. Peu après je devais faire un étrange cauchemar : j'étais piétiné et mordu par un cheval fou... celui-là même probablement qui m'avait désarçonné quelques heures plus tôt. Depuis ce jour mon harnais ne devait jamais plus me quitter, y compris dans les « calmes » de la mer des Antilles... ».

Notre conducteur de métro, qui a repris ses fonctions habituelles, s'adonne maintenant à des périples d'une autre nature, souterrains ceux-là. Comme le poète, il s'en est revenu « plein d'usage et raison », ivre de souvenirs et d'espérance.

Alors, inutile tout cela ? Oui, sans doute. Inutile comme tout ce qui, aux dires mêmes de l'écrivain-journaliste Thierry Maulnier, aide à supporter la vie, justifie la vie, ennoblit la vie.

EN BREF... EN BREF...

Le cinquantenaire de l'USMT
Un week-end à ne pas manquer en 1978 : celui des 27 et 28 mai qui marquera au stade de la Croix de Berny l'apogée des manifestations du prestigieux cinquantenaire d'un des plus grands clubs omnisports de France.

Football FFF
L'équipe 1re du club est parvenue jusqu'au 4e tour de la Coupe de France, battue d'un seul petit but (1 à 0) par Cachan Sports.

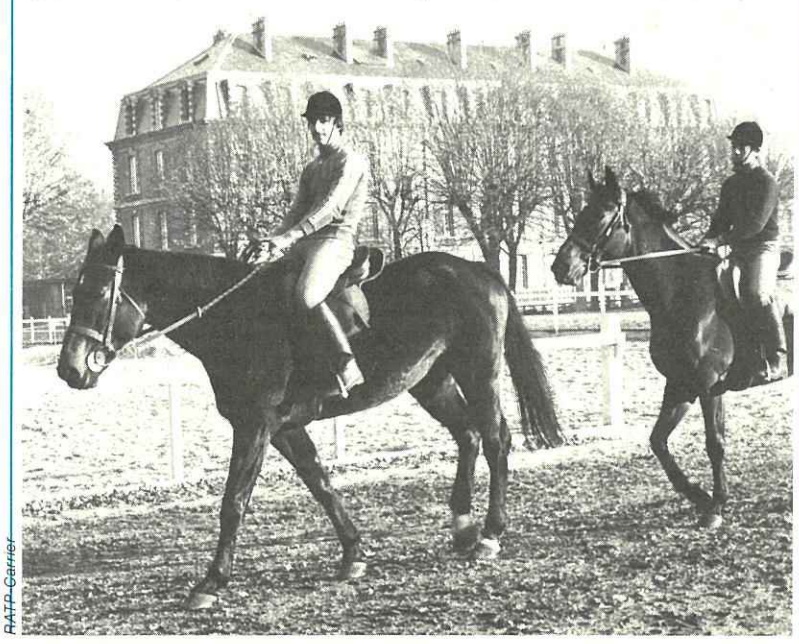
Rugby
Départ en trombe de notre meilleure équipe dans le championnat de France de 3e division. Elle a gagné ses dix premiers matches et remporté du même coup le titre de Champion d'automne... d'excellent augure tout cela !

Pentathlon moderne
Nos pentathlètes semblent être eux aussi dans de remarquables dispositions si l'on en juge par les 2 titres nationaux enlevés aux championnats de France de biathlon par Genard (individuel) et Genard, Durand et Barcel (par équipes). A noter que Durand et Barcel sont deux jeunes élèves de l'école technique.

Cyclotourisme
La section de l'USMT s'est classée 2e de la Coupe de France derrière Montauban et 1re des célèbres Flèches de France.

L'ECOLE TECHNIQUE TOUJOURS PLUS "SPORT"

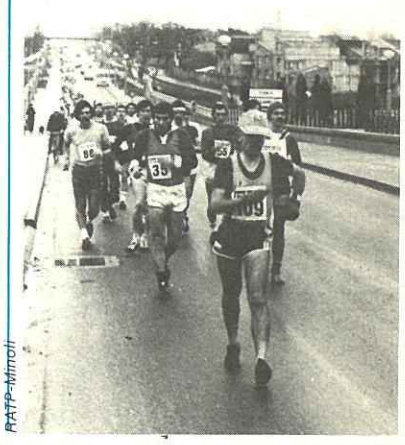
« Mens sana in corpore sano » (un esprit sain dans un corps sain) semble être, plùs que jamais, la devise de notre école technique dont on a souvent vanté, et à juste titre, les mérites sportifs dans ces colonnes. Deux activités supplémentaires viennent enrichir depuis la rentrée de septembre un éventail déjà riche. Il s'agit du judo et du pentathlon moderne qui peuvent désormais être pratiqués par nos jeunes élèves avec l'aide de l'USMT.



RATP-Garnier

LA LONGUE MARCHE DE TORCY A PARIS

Organisée à l'occasion de l'inauguration du RER, la marche athlétique Torcy-Paris, longue de 35 km, a rencontré, malgré le mauvais temps, un gros succès et réuni plus de 100 marcheurs. Le Français Garcia de l'ASPP devait finalement l'emporter tandis que le sociétaire de l'USMT, Priem, obtenait une méritoire 8e place. La remise des prix, présidée par M. Deschamps, directeur général eut lieu à la station Châtelet aux accents de la joyeuse musique de l'Harmonie de la RATP et en présence d'une nombreuse assistance.



RATP-Mimoli