

ENTRE *Les lignes*

AU SERVICE DES VOYAGEURS



SOMMAIRE

COUVERTURE :

RATP - Chabrol, Marguerite

- 3 Éditorial
 - 4 10 bougies pour la carte orange
 - 6 La « Mayonnaise » de FR
 - 8 Des abris pleins de couleurs
 - 9 Budget 1986
 - 10 Le service en station : l'heure de l'évolution
 - 14 Le nouveau contrôle RER
 - 18 Festival de l'industrie et de la technologie
 - 20 La nouvelle carte d'assuré social
 - 21 La paix hier et demain
 - 22 La chronique du conseil
 - 23 Actualités
 - 27 Tube I love you
 - 28 Patrons et métro
 - 30-31 Actualités, sport
- Dernière :
Ticket chic Mickey choc

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion,
Christian Chaumereuil.

N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et
agences de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique,
ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.



Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJEF).

Photographies :
J. Thomas, P. Michaud.
Atelier photographique RATP :
G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,
G. Gallard, M. Marguerite, R. Minoli,
R. Roy, H. Thibault.

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.



Les ACSI : bon pied, bon œil

Depuis le 2 décembre, les premiers ACSI ont commencé leurs rondes de surveillance des lignes d'autobus parisiennes. L'ACSI est un « agent chargé de la surveillance des itinéraires de ligne d'autobus ». Et voilà un sigle de plus à la Régie ! Au nombre de douze dans un premier temps, ils seront une soixantaine à la fin du premier trimestre 1986. Rattachés à la brigade de surveillance du réseau routier, les ACSI sont assermentés. Ils peuvent donc verbaliser toutes* les infractions au stationnement provoquant une gêne à la circulation des autobus. Dans un premier temps, les ACSI surveillent

de près les itinéraires d'une dizaine de lignes tests, à l'image de ce qui avait été fait sur le 54 et le 20. Cela permettra de dresser rapidement le bilan de leur action et d'envisager la suite de leur travail. Une démarche souple et un regard perçant, voilà certainement deux qualités indispensables pour être un bon ACSI.

Christian CHAUMEREUIL

* Depuis le 20 septembre dernier, les agents RATP peuvent verbaliser l'ensemble des infractions au stationnement relevées le long d'un itinéraire d'autobus, non seulement dans les couloirs et aux points d'arrêt mais aussi en n'importe quel autre endroit de la voirie (stationnement en double file dans une rue étroite ou dans un virage par exemple).



Le nouveau badge des ACSI

Au service du public



En cette fin d'année 1985, je m'adresse à vous au lendemain d'événements d'une extrême gravité qui viennent de bouleverser notre entreprise. L'arrêt subit et imprévu du trafic sur le réseau ferré, le 20 décembre dernier, a provoqué la paralysie de toute l'agglomération parisienne et la colère de ses habitants qui ont accusé la Régie de mépriser les usagers. Cette grève était exceptionnelle dans ses origines, et dans son déroulement. Elle l'est aussi par ses conséquences car c'est l'image de service public de la RATP qui est atteinte.

L'heure n'est plus à la recherche des responsabilités. Les problèmes de fond sont traités par la direction, l'encadrement et les représentants du personnel. Ils recevront de bonnes solutions.

Il est urgent maintenant de **restaurer la confiance** dans l'entreprise et autour d'elle.

Dans l'entreprise, car lorsqu'elle traverse une pareille crise, il faut que tous ses membres, direction, cadres, maîtrise, exécution, soient solidaires et se serrent les coudes dans une politique de redressement.

Autour de l'entreprise, car ce que la population de la région parisienne attend de nous, c'est la régularité, la fiabilité, la qualité du service auprès du public.

Pour y parvenir, chacun doit affirmer, renforcer sa compétence et sa conscience professionnelles.

Notre entreprise a su, au cours des vingt dernières années réaliser une triple expansion sociale, territoriale et technologique qui a placé la Régie en tête des réseaux les plus modernes de la planète, comme j'ai pu le constater par mes contacts au cours de ces dernières semaines. Son développement est loin de s'achever : chacun d'entre vous y contribue pour sa part.

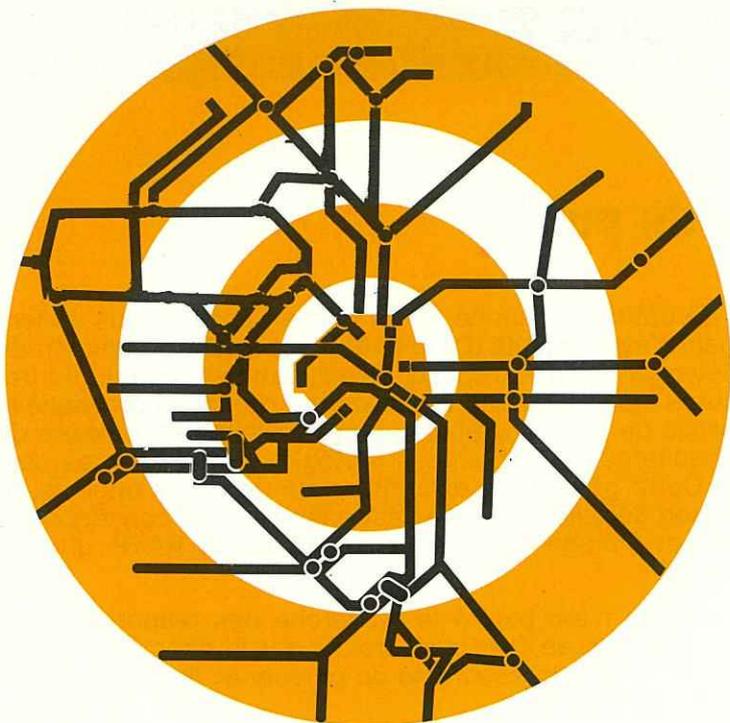
Il faut avant tout mettre ces capacités professionnelles au service du public, un public dont l'évolution des besoins et des comportements s'accélère. A nous de prouver que la Régie reste capable non seulement de bien remplir sa mission quotidienne, mais aussi d'anticiper les changements de la société urbaine, de relever ses défis, d'entrer de plain-pied dans l'ère des services. Chacun de vous doit porter une attention redoublée au voyageur, soit directement s'il est en contact avec lui, soit indirectement en accomplissant avec toujours plus de régularité et d'efficacité les tâches qui lui sont confiées.

D'excellents projets de développement ou de modernisation sont en cours de réalisation. D'autres seront conçus et organisés par les directions et l'encadrement. Il convient de les faire aboutir au mieux.

Mais j'invite aussi chacun d'entre vous à apporter sa propre contribution au dynamisme de la Régie par ses idées, ses initiatives, sa participation au travail d'équipe. Je suis sûr de pouvoir compter sur vous : il y va de l'avenir de notre entreprise.

Michel ROUSSELOT
Directeur général

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to read 'Rousselet'.



10 BOUGIES POUR LA CARTE ORANGE !

La carte orange, bien connue des usagers des transports collectifs en région Ile de France, vient de fêter son dixième anniversaire. Certains diront déjà ! Mais c'est pourtant bien en septembre 1975 qu'elle fut créée par le Syndicat des Transports Parisiens (STP). Ce nouveau titre qui, rappelons-le, était une innovation à l'époque, permettant au voyageur d'utiliser pendant une durée d'un mois un mode quelconque de transport autant de fois qu'il le désire, connut dès son lancement un vif succès. Cette dernière-née devait, en un temps record, surclasser tous les autres titres pour la vente comme pour la popularité.

Dès octobre 1975, 700 000 coupons mensuels étaient vendus. Chiffre plein de promesses puisqu'en 1976, 1 100 000 coupons étaient achetés chaque mois, 1 500 000 en 1981 et aujourd'hui 1 860 000. Un tel succès témoigne, c'est certain, des nombreux « plus » apportés aux utilisateurs.

Pourquoi achète-t-on la carte orange ?

Si tant de voyageurs se sont laissés séduire par la carte orange, c'est qu'elle dispose d'atouts considérables.

D'une part, sa simplicité d'utilisation. La région est en effet découpée en cinq zones concentriques à l'intérieur desquelles seuls comptent les points de départ et d'arrivée des trajets et non plus les modes utilisés. Comme il s'agit

d'un abonnement, chaque détenteur de carte orange peut effectuer un nombre illimité de voyages.

D'autre part, la modicité de son prix. Il a toujours été basé sur la réduction des écarts tarifaires entre Paris et la banlieue. La carte orange répond ainsi, depuis sa création, à un double souci d'équité en permettant à ceux qui effectuent les trajets les plus longs de se déplacer pour un prix modéré et en éliminant le surcoût pour ceux qui doivent emprunter successivement train de banlieue, métro ou autobus. La carte orange a permis de maintenir à un niveau modeste le budget transport des ménages de la région Ile de France.

Ainsi, un salarié gagnant environ 90 000 F par an ne consacre, chaque mois, qu'une heure et demie de son temps de travail au paiement de son transport. Une situation rendue possible par l'effet cumulé du versement de transport payé par les entreprises de dix salariés et plus et du remboursement direct depuis 1982/83 de 50 % du prix de la carte par l'employeur.

Transports parisiens : une hausse de 20 %

L'utilisation massive de la carte orange a eu, depuis 10 ans, d'importantes conséquences sur le trafic des différents réseaux. Plus, elle a modifié le comportement des usagers. Pour des trajets courts, effectués à pied auparavant, nombreux sont ceux qui ont utilisé

les transports en commun et notamment l'autobus. Son trafic dans Paris a d'ailleurs considérablement crû. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : + 40 % dont la moitié environ peut être attribuée à la carte orange. C'est par contre dans le métro que le voyageur qui la possède fait le plus de déplacement avec sa carte orange. Le voyageur y effectue environ 35 voyages par mois alors que, pour les autres modes, l'intérêt réside surtout dans la dégressivité du prix.

Globalement, le trafic supplémentaire engendré par la carte orange provient pour moitié d'un transfert des modes individuels et pour moitié de l'augmentation des déplacements des anciens porteurs de cartes hebdomadaires.

La carte orange favorise, c'est certain, l'accroissement du trafic et conforte l'image du service public auprès des usagers.

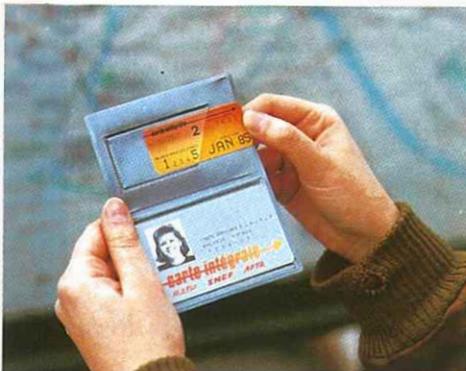
Les pertes de recettes, qui sont la conséquence de son objectif social sont compensées par une ressource extérieure, le versement de transport, acquitté par les entreprises de plus de 9 salariés.

Ce constat relève de la collectivité et du débat de fond sur les coûts comparés d'un usage accru des transports en commun au regard de l'usage de la voiture particulière.

Sylvie FRÉCHARD

Une « gamme orange » étendue

• La carte orange annuelle



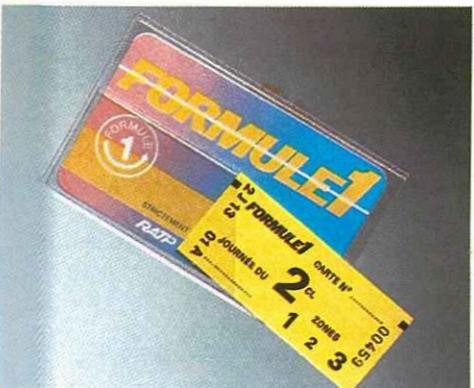
Mise en service en juillet 1976, elle offrait le même service que la carte mensuelle, mais pendant douze mois consécutifs. Elle ne connut qu'un faible succès et fut remplacée en 1984 par la « carte Intégrale » aux modalités de paiement plus souples. Fin 1985, 45 000 personnes environ la possèdent. 60 % des usagers ont choisi le paiement par prélèvements mensuels, 7 % par prélèvements trimestriels et 33 % par prélèvements annuels.

• La carte orange hebdomadaire ou le coupon jaune



Il existe depuis novembre 1982 et est, lui aussi, valable sur les réseaux RATP, SNCF et APTR. Valable 7 jours à compter du lundi, pour un nombre de voyages illimité, cette carte offre un service supérieur à l'ancienne carte hebdomadaire – existant encore – mais qui ne permet que 12 voyages sur 6 jours.

• La carte « Formule 1 » journalière

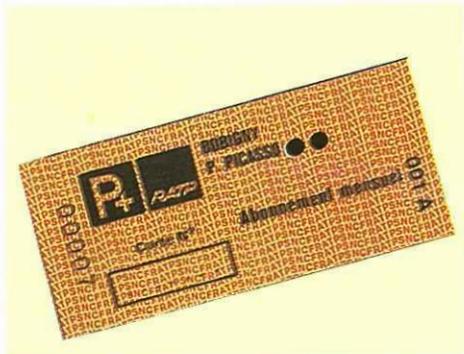


C'est la dernière née des cartes offertes aux voyageurs de Paris et de la proche banlieue. Elle offre le même service, mais doit assurer son équilibre fi-

nancier sans subvention ou remboursement possible de la part des employeurs.

Provisoirement valables pour les zones I, II et III, 51 000 coupons formulés 1 ont été vendus en juillet dernier.

• Carte P+



A l'occasion du prolongement de la ligne 5 jusqu'à Bobigny, est apparue une tarification intégrée associant la carte orange au paiement des places de stationnement dans les parcs de liaison.

Le stationnement est prioritairement accordé aux porteurs de la carte orange qui achètent un coupon « P+ » dans la station de métro ou la gare attenante.

S. F.

Quelques chiffres

Désormais, la carte orange (coupon mensuel + coupon jaune hebdomadaire) est le titre de transport le plus utilisé sur l'ensemble du réseau. Les pourcentages d'utilisation sont éloquentes.

- Métro	57,6 %
- RER	64,2 %
- Autobus Paris	68,6 %
- Autobus Banlieue	64,3 %
Trains de banlieue et RER/SNCF	66 %
Autobus APTR	64 %

Aujourd'hui, les ventes de carte orange poursuivent leur progression. Au cours des 9 premiers mois de l'année l'évolution pour les cartes orange était de + 2,5 % tandis que le coupon jaune connaissait une augmentation de 42 %.

La répartition par type de cartes, pour les trajets centre-périphérie, est la suivante :

- Zones 1-2 :	700 000	43 %
- Zones 1-3 :	400 000	25 %
- Zones 1-4 :	280 000	17 %
- Zones 1-5 :	250 000	15 %

Différentes catégories socio-professionnelles achètent la carte orange :

- Salariés (ouvriers, employés, cadres)	: 70 %
- Élèves, étudiants	: 23 %
- Autres (professions libérales, non actifs)	: 7 %

S. F.



La gagnante du jeu reçoit son prix.

La carte orange fait des gagnants

Pour le 10^e anniversaire de la carte orange, le Syndicat des Transports Parisiens et les entreprises de transport – RATP, SNCF, APTR (Association Professionnelle des Transporteurs Routiers) – ont organisé avec le concours de FR3 Ile-de-France, du 20 septembre au 4 octobre dernier, un grand jeu gratuit : le Lotorange... et qui pouvait rapporter gros...

Tout possesseur de carte orange était invité à envoyer son numéro. 140 000 réponses sont parvenues, soit

près de 10 % des utilisateurs de carte orange. Un taux de participation exceptionnel, diront les spécialistes, rarement atteint pour des jeux identiques.

De nombreux prix attendaient les gagnants. Le premier d'entre eux, une carte orange 5 zones 1^{re} classe d'une durée de 10 ans, a été gagné par la carte U 615 831. Mettons un nom derrière ce numéro par définition anonyme, celui de Marie-France Chabanne habitant Plaisir dans les Yvelines. Les six suivants ont gagné un an de carte orange 5 zones 1^{re} classe. 100 autres prix ont également été décernés.

S. F.

« J'attends une belle »*

La décentralisation ! Depuis quand en parle-t-on ? Depuis Napoléon ? Les Grecs et les Romains la connaissaient ! C'est donc un problème d'organisation de la société.

C'est un problème de droit : Ne pas la confondre avec la déconcentration qui concerne également la mise en œuvre des décisions !

C'est un problème d'organisation de l'entreprise : elle doit comporter des aspects intégrateurs et cohérents ! C'est un problème social : la décentralisation doit être voulue, acceptée et motivante.

Bref, c'est un problème complexe qui fait beaucoup parler sans que les résultats, le plus souvent, soient proportionnels à l'ampleur du débat !.

Depuis cent ans c'est un instrument du rire des chansonniers, des joutes oratoires politiques, des journaux pendant les mois creux en informations.

Les administrations ont le pompon ? Beaucoup de grosses entreprises privées pourraient le lui disputer. Depuis plusieurs années la Régie aborde ce problème avec l'intention de déboucher. Certaines décisions ont été prises et sont appliquées à certains échelons, aboutissant à des résultats intéressants. Pour ne pas tomber dans les débats qui pourraient apparaître théoriques, et pour ne pas décrire longuement des mesures qui concernent dix personnes, nous avons choisi le concret. Les critères de choix ont été le rapprochement des décisions de ceux qui les mettent en œuvre, le nombre d'agents concernés et la motivation qui en est issue. Cela ne sera donc pas toute la décentralisation, cela ne sera pas que de la décentralisation - Tant mieux !

J. M.

* Chanson d'Eugène Pottier.

La « mayonnaise » de FR

« La mayonnaise a bien pris, au point que beaucoup de ceux qui pratiquent cette organisation voudraient aller plus loin. » M. Planchette, chef du service du matériel roulant au réseau ferré est satisfait de ses 96 unités de production élémentaires pour l'entretien des trains et souhaite mettre en place des unités de nettoyage élémentaires pour les agents qui ont en charge le nettoyage.

Au départ un constat : l'intervention successive de différents corps de métiers sur un train aboutissait à créer d'importants temps morts et donc un stationnement trop long. L'objectif du service est de diminuer de 25 % l'immobilisation du train qui vient en révision.

La création d'un ÇAP de mécanicien d'entretien par l'Éducation nationale et l'enseignement diffusé par l'École technique ont amené dans les ateliers des agents aux connaissances diversifiées et suffisantes dans chaque spécialité pour prendre en charge la révision.



M. Reynes, animateur de l'équipe de nettoyage, a signalé un mauvais fonctionnement d'une porte à l'équipe d'entretien.

Travail d'équipe

A partir de là, il était possible de former des équipes de volontaires pour travailler ensemble sur le train. Pour augmenter le nombre d'agents concernés, une formation complémentaire a été proposée aux agents qualifiés dans un seul domaine.

Voilà les points de départ, et les conséquences sont devenues nombreuses, différentes parfois selon les ateliers.

Ainsi, les agents ont pu constituer des équipes en fonction de leurs affinités. Certaines équipes ont décidé de « tourner » sur les différentes tâches, se partageant les travaux « nobles » et les activités plus ingrates. La discussion, les relations de travail ont ainsi évolué. Chacun a pu conquérir une vision plus globale de son travail. Ceux qui ont souhaité garder leur titre professionnel soulignant une qualification plus précise ont pu le faire. Ces équipes sont aujourd'hui généralisées.

Mais cette organisation n'a pas eu que des conséquences au niveau de l'équipe.

Il y a eu des prolongements au niveau social. Un animateur et un assistant technique sont désignés avec l'accord de l'encadrement. Ces deux postes constituent une possibilité d'évolution de carrière nouvelle.

Par ailleurs, elles ont été les premières à bénéficier des horaires variables. Dans la plupart des cas, l'équipe s'accorde pour la prise de congés, la maîtrise se limitant à un contrôle.

Sur le terrain

Pour en savoir encore plus, une petite visite sur place s'imposait. L'atelier d'entretien de la ligne 4 à Saint-Ouen compte deux équipes. MM. Ragot et Borsa en sont les animateurs (dits AUPE) et nous expliquent bien volontiers, en présence du chef d'atelier et d'un contremaître.

« Nous avons un rôle d'organisation du travail, de distribution et les rapports avec la maîtrise.

– L'équipe a une charge obligatoire de travail plus une charge variable. Nous nous organisons en fonction de l'équipe.

– Nous nous sommes répartis les trains par numéros. Ainsi, on peut mieux suivre le travail.

– D'ailleurs, on ne travaille pas toujours de la même façon, dans les équipes. Cela permet de tester et de confronter les techniques.

– Les rapports avec la hiérarchie ont changé. On n'a pas toujours quelqu'un sur le dos. A l'inverse, il y a moins de recherche « du coupable » quand un problème intervient. On règle ça entre nous, ce qui améliore l'ambiance.

– Il est certain que l'intérêt de travail et au travail a changé. »



Les animateurs, MM. Ragot et Borsa reçoivent la charge de travail pour leur équipe.

M. Moine, le contremaître, partage cet avis :

« Les rapports sont moins tendus. La plupart des problèmes trouvent un début de solution dans l'équipe. Je contrôle le travail par sondage. Cela donne un peu de temps pour la gestion ou pour parler avec les agents de formation, pour donner du travail à ceux qui ne sont pas en équipe. »

Dans le bureau

M. Bolkovic, le chef d'atelier, partage cet avis positif et met en place depuis un an la même structure pour le nettoyage.

« C'est à la fois plus nécessaire et plus difficile. Difficile parce que la rotation des agents du nettoyage est rapide et parce qu'il s'agit d'emplois non qualifiés, sans grands débouchés, sans formation. Plus nécessaire parce que le poste d'animateur est une perspective et que les petits conflits sont assez fréquents. Cette forme d'organisation permet un bien meilleur dialogue. Par ailleurs, cela permettra aussi les horaires variables.

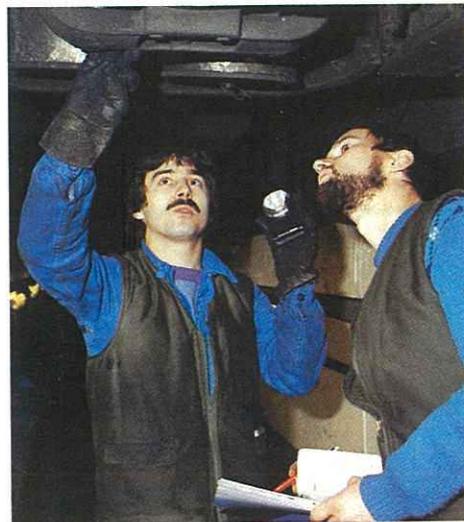
Nous menons d'autres expériences pour rapprocher du terrain la prise des décisions.

C'est le cas de la formation, que nous gérons maintenant au niveau de l'atelier. C'est le cas des gratifications et de certaines sanctions. Un exemple de décentralisation en plusieurs temps est celui des contremaîtres visiteurs, chargés de réaliser les petites réparations sur rames en terminus.

Auparavant, il fallait s'adresser au service central qui les gérât. Une première mesure les a fait dépendre du groupement d'ateliers, par type de matériel. Aujourd'hui, c'est au niveau de l'atelier qu'ils sont affectés. Cela permet d'utiliser sur place ceux qui ne sont pas en poste. »

M. Planchette conclut avec une vision plus globale :

« La décentralisation doit être coordonnée et en même temps adaptée à chaque niveau. Tous les ateliers n'en sont pas au même point.



L'organisation des tâches est l'affaire de l'équipe.

Il est certain qu'on fait mieux ce que l'on comprend bien. Alors nous allons dans ce sens. Ensuite à nous de mesurer. L'expérience montre par exemple qu'une équipe gère bien 40 à 50 heures de travail. A 120 heures, c'est plus difficile. Alors il faut donner les moyens de réussir. Cela veut souvent dire : formation. De plus, il faut être conscient que chaque évolution nécessite réorganisation et... investissements. Il faut bien calculer.

Par exemple, la création d'animateurs de sécurité par groupement d'ateliers a amené une diminution des accidents. La décentralisation pour l'élaboration des budgets a apporté une sensibilisation aux coûts. Au fond, il faut que chacun y trouve son compte, et c'est bien normal. »

C'est, semble-t-il, la condition déterminante avec l'existence d'un dialogue lui aussi décentralisé.

Bien sûr, d'autres questions peuvent se poser. C'est notamment le cas des moyens matériels et humains mis en œuvre au service de cette décentralisation. Nous en reparlerons dans le prochain numéro en présentant les mesures de décentralisation dans les dépôts d'autobus.

Jacques MARION



RATP

RATP - Mimoi

DES ABRIS PLEINS DE COULEURS

A la faveur des opérations annuelles d'entretien, une centaine d'abris-bus ont pris une nouvelle livrée, haute en couleurs.

Si à Paris, la pose et l'entretien des abris-bus s'effectuent dans le cadre d'un contrat entre la SOPACT, filiale de la société Decaux, et la ville de Paris (1), en banlieue, la situation est beaucoup plus diversifiée. Plusieurs sociétés privées et la RATP assurent, suivant les endroits, la mise en place et l'entretien des abris-bus. La répartition est fonction des accords passés localement et de l'existence, parfois ancienne, d'abris posés par la Régie. N'oublions pas que les abris-bus sont un élément, parmi d'autres, du mobilier urbain et que les choix en matière d'implantation et d'esthétique sont du ressort des municipalités concernées.

UNE OPPORTUNITÉ

La RATP possède près de 500 abris-bus dispersés dans la banlieue parisienne. De couleur vert et blanc, ces abris ont pris au fil des ans un petit coup de vieux. « *Je trouvais qu'ils avaient l'air triste et froid* » confie le responsable de l'entretien des abris-bus à NB-Sud (2). « *Je suis arrivé ici en janvier 1984 ; avant j'étais aux bâtiments - RER... En quelques années, on'a refait de nombreuses gares en jouant à fond sur la couleur pour donner de la*

gaieté et flatter l'œil... Je pensais qu'on pouvait faire la même chose avec les abris en profitant des opérations d'entretien pour changer leur apparence et leur donner un style plus moderne. » L'idée était lancée. Des contacts ont été établis avec la division « circulation-infrastructures » du réseau routier (3) pour tenter de concrétiser cette proposition.

« *Nous avons sauté sur l'occasion* » précise Dominique Rode de la cellule de promotion du transport à RC (4). « *L'abris-bus est un des éléments de l'image du réseau de transport... Nous avons étudié une trentaine de maquettes de décoration. Quatre ont été sélectionnées et réalisées, grandeur nature, dans les ateliers de NB... Le choix s'est alors porté vers un modèle combinant le vert clair et le vert sombre caractéristiques des autobus avec le jaune et le rouge spécifiques des points d'arrêt... Cette association de couleurs vives redonne à l'abri son rôle de signal, facilitant le repérage du réseau de transport dans l'environnement un peu morne de la banlieue parisienne.* »

SIMPLICITÉ D'ABORD

Si la nouvelle livrée était incontestablement plus moderne et plus attrayant, sa réalisation en peinture soulevait quelques difficultés. Un fond blanc et quatre bandeaux de couleurs différentes : vous imaginez aisément les précautions à prendre pour éviter les bavures intempestives ! Mais au routier,

depuis l'expérience de l'*Orlybus*, on a l'habitude de l'adhésif décoratif. La méthode fut reprise et appliquée à la décoration des abris-bus.

Première étape : décapage de l'ancienne décoration blanche et verte et peinture de toutes les parties métalliques avec un fond de couleur blanche. Deuxième étape : une fois le fond sec, décoration de l'abri avec des quatre bandes adhésives de couleur. Moins de deux heures sont alors nécessaires pour donner à l'abri sa nouvelle livrée.

Le premier abri modernisé est apparu à la fin du mois de juillet près de la mairie de Châtenay-Malabry. Depuis une centaine ont vu le jour : 50 réalisés par NB-Sud entre Meudon et Alfortville, 50 par NB-Nord des Pavillons-sous-Bois à Montreuil. En 1986, conformément au cycle annuel d'entretien, cent nouveaux abris devraient être transformés. Ainsi en quelques années, l'intégralité des 500 abris-bus appartenant à la RATP auront changé d'apparence, créant dans les paysages de banlieue autant de taches de couleurs vives. Calmeront-elles pour autant les ardeurs de certains fans de canif et de la bombe à peinture ? L'avenir le dira.

Christian CHAUMEREUIL

(1) Seules les installations situées dans les terminus appartiennent à la RATP qui en assure l'entretien régulier.

(2) Service des bâtiments à la Direction du génie civil.

(3) Cette division est chargée de la gestion de toutes les installations fixes du réseau routier.

(4) Service des études d'exploitation au réseau routier.

BUDGET 1986 MISSION(S) POSSIBLE(S) !

Le conseil d'administration qui vient d'adopter le budget 1986 estime qu'il permettra à la Régie de faire face à l'essentiel de ses missions et d'en développer de nouvelles.



Jean-Pierre DUCATEZ/JPDB

Le budget d'exploitation regroupe les dépenses de fonctionnement quotidien des services (personnel, énergie, prestations et fournitures extérieures). Par ailleurs, il comprend la charge financière des emprunts et l'amortissement des équipements.

Il permettra en 1986 :

– la prise en compte des prolongements et modifications mis en œuvre en 1985. Cela se traduit notamment par l'augmentation du nombre de kilomètres-voitures exprimés en millions : Métro + 1,3 MKV, RER + 2,2 MKV, Autobus + 1,2 MKV.

– la prise en compte des moyens nécessaires à la mise en place d'une brigade de surveillance des couloirs de bus, au renforcement de la lutte contre la fraude, au développement des services. Les besoins en personnel (400) seront couverts pour moitié par des créations de postes et pour moitié par des moyens internes gagnés par l'efficacité.

– la mise en œuvre de la nouvelle organisation du nettoyage des installations fixes et des trains.

En investissement, les moyens attribués autorisent l'essentiel de la politique proposée en mars 1985 et se traduisent par un niveau légèrement supérieur à ceux de 1985.

– Pour l'extension des réseaux : poursuite des travaux du prolongement du métro à La Courneuve, le début de la mise en œuvre du prolongement de la ligne 1 à La Défense, construction du site propre du tramway Saint-Denis - Bobigny.

– Pour l'amélioration de l'exploitation, la modernisation et l'entretien, l'essentiel des prévisions pourra être honoré.

– Pour les commandes de matériel roulant, l'intégralité du programme d'acquisition sera respectée.

Voilà pour les grandes lignes.

Nous avons voulu connaître le sentiment du Directeur financier, Jean-

Pierre Balladur et du Président du conseil d'administration, Claude Quin.

Dynamique et rigoureux

– Monsieur le Directeur, chaque service aura perçu l'élaboration de son budget comme « très tendue ». Pourtant, le budget d'exploitation augmente de 1,1 % en plus de l'inflation prévue.

– C'est vrai. Pourtant 1,1 point, c'est peu par rapport à ce dont nous avons besoin pour faire face à certaines charges qui augmentent beaucoup plus que l'inflation. C'est le cas des charges financières, de la taxe professionnelle, des prix de l'énergie, du coût d'amortissement des équipements. C'est pourquoi, pour mener à bien leurs objectifs, les services ont dû intégrer à leurs calculs un important effort d'efficacité interne. Dans cet esprit, le budget exprime cette recherche d'efficacité en affectant les moyens supplémentaires en priorité aux activités créatrices de ressources. Cette chance – au regard du contexte général – nous n'avons pas le droit de la « gaspiller ».

– Cela d'autant plus que certaines évolutions structurelles vont dans le sens des demandes de la Régie.

– C'est le cas en effet. Vous faites sans doute allusion au remboursement anticipé de la dette de la Régie auprès du Fonds de développement économique et social dont près de la moitié revient sous la forme de ressources en capital pour l'entreprise. C'est une bonne opération qui réduit l'endettement et améliore de 53 millions de francs les charges d'intérêt de la Régie dès 1986 et cette amélioration se poursuivra de manière croissante les années suivantes.

Elle permet en outre d'espérer d'autres évolutions positives quant au système de financement.

– Monsieur le Président, comment situez-vous ce budget 86 ?

– La RATP disposera de l'argent nécessaire à ses principales missions. Les objectifs définis par le Conseil d'admini-

nistration pourront continuer à être mis en œuvre correctement. Il n'y a par ailleurs pas de miracle et la RATP ne peut faire totalement exception à la dureté des temps. Nous avons toutefois mené l'action pour maintenir le cap et cela porte ses fruits. En investissement, les opérations qui me tenaient à cœur vont commencer à vivre, la ligne 1 à La Défense, le tramway, etc. En exploitation, nous avons obtenu la totalité des crédits nécessaires pour moderniser le nettoyage, pour expérimenter le cablage du réseau. Le développement et la modernisation vont se poursuivre, ensemble. Pour un aspect, 1986 sera à marquer d'une pierre blanche : ce sera le début d'un assainissement des comptes faisant baisser l'endettement et la charge financière de façon très sensible. Avec persévérance, c'est une chose que j'ai demandée depuis mon arrivée à la Régie. C'est tout à fait différent de ce qui avait été demandé l'an dernier aux autres entreprises publiques. Dans notre cas les avantages sont réciproques.

– Vous avez coutume de dire que l'efficacité doit être économique et sociale. Est-ce le cas ?

– C'est l'efficacité qui va se trouver globalement renforcée. Réduire l'endettement et les charges financières, c'est de la productivité. Développer des services et en retirer plus de trafic (33 millions de voyages supplémentaires en 86), c'est de la productivité. L'efficacité du travail sera stimulée par les réorganisations qu'impose le progrès, mais aussi par les effectifs supplémentaires – 200 – qui figurent au budget. C'est très visible dans le plan d'entreprise : il ne faut pas opposer la mobilité du travail à la croissance de l'emploi. Elles alimenteront l'une et l'autre l'efficacité en 1986. A tous ces titres, je considère la discussion budgétaire de cette année comme un succès pour la RATP. »

Jacques MARION

LE SERVICE EN STATION : L'HEURE DE L'ÉVOLUTION

Les temps changent, les techniques évoluent entraînant des modifications importantes dans la conception des technologies et le contenu de nombreux métiers. La RATP n'échappe pas à cette règle : son réseau s'est considérablement agrandi au fil des années, le matériel a été régulièrement modifié pour tenir compte des améliorations techniques, etc.

Il en a été de même en station où les métiers se sont profondément transformés à mesure que les méthodes d'exploitation du métro se sont modernisées. Aujourd'hui, les enquêtes ont montré que les voyageurs souhaitent une évolution du service en station —, pour ne donner qu'un exemple, citons cette pétition des habitants du 2^e arrondissement de Paris « ... Pourriez-vous vous assurer que caissiers ou caissières, à n'importe quel moment, aient la monnaie suffisante à la vente d'un ticket, d'un carnet ou autre lorsque l'on se présente avec un billet de 100 francs ou même moins... » Il ne donne d'ailleurs pas entière satisfaction aux agents de la RATP qui en ont la charge. Autant de données propices à l'évolution de ces métiers.

Métro, boulot, dodo ; c'est fini !

Avec l'évolution des modes de vie, les déplacements domicile-travail dominants jusqu'aux années 70, sont devenus peu à peu minoritaires, donnant un « coup de vieux » à ce célèbre slogan.

Ce sont désormais les déplacements personnels et de loisirs qui sont les plus nombreux. Les gens ont plus de temps et de plus grandes possibilités de choix avec le développement de l'automobile.

Actuellement, 80 % des habitants de la région parisienne peuvent choisir leur mode de transport ! Un chiffre important ; quant aux critères de choix, ils sont fonction des circonstances en passant par la nature du déplacement à effectuer sans oublier l'attractivité des services offerts.

Le voyageur « type » des années 1980 apprécie les qualités traditionnelles du métro et, notamment, sa ponctualité, mais en attend un plus : il n'est pas question que le temps de transport soit un temps vide. Prendre le métro, oui, mais à condition de ne pas s'ennuyer en chemin. Commerces et animations ont été un début de réponse, mais

qui dit service attractif dit développement de l'accueil et de l'information de la part des agents de la RATP. Bref, le public demande au personnel de l'entreprise d'être disponible, rompu aux contacts humains afin de pouvoir prendre davantage en charge ses difficultés et ses aspirations.

Une description qui s'éloigne de la tâche que les agents de station ont eu à accomplir ces quinze dernières années. Malgré la qualité de leur travail qui n'est pas remise en cause, la modernisation technologique a eu, dans le domaine du service en station, des effets secondaires défavorables.

Une situation délicate pour l'agent de station

Le poste de commande centralisée, mis en service selon les lignes de 1967 à 1975, puis le contrôle automatique des titres de transport ont déplacé le chef de station, jusqu'alors véritable « pilier » de l'information entre les régulateurs de ligne et les conducteurs de métro, de son ancien poste sur le quai dans un bureau de station à vocations multiples : vente de billets, commandement de la station, surveillance des péages automatiques, etc. La station de métro a ainsi perdu son « patron » qui consacrait une bonne partie de son temps à arpenter les couloirs pour aller voir ce qui se passait, surveiller les poinçonneurs, transmettre un message au conducteur. Autant d'occasions de rencontrer les voyageurs et d'affirmer sa présence dans la station.

Aujourd'hui, seule la fonction vente a conservé sa physionomie traditionnelle, encore que la carte orange, en réduisant le nombre d'opérations, a diminué les occasions de contact agents-voyageurs. Aujourd'hui, il importe de favoriser à nouveau le dialogue pour satisfaire les besoins du public tout en donnant au personnel la possibilité de déployer pleinement sa capacité d'initiative.

A nouveaux voyageurs, nouveaux agents

La RATP a conduit, depuis l'été 1984, une réflexion de fond sur la définition d'un nouveau service en station en ne perdant pas de vue les deux objectifs principaux qui sont l'amélioration des relations voyageurs/agents et le développement des services rendus au public au-delà du simple transport et

l'enrichissement des tâches des agents de station.

Cette réflexion a abouti à deux initiatives réalisées en cours d'année :

— L'enquête « Parlez-moi d'accueil » effectuée au mois de janvier et qui a permis à 3 000 agents d'aller au-devant du public et de ses attentes. Le mois de novembre a vu la deuxième phase de cette opération qui consistait à communiquer aux voyageurs les résultats de cette enquête.

— Par ailleurs, Bastille a été désignée station-test de l'évolution des tâches et de l'organisation du travail.

Ces choix relèvent d'un même objectif : il faut, tout en prenant acte de l'évolution technologique, reconstruire la fonction d'agent de station sur des bases nouvelles, de caractère commercial et relationnel : ce sera une démarche de longue haleine indispensable, en parallèle avec l'évolution technologique.

A travers les expériences qu'elle conduit, la RATP s'efforce d'ouvrir une voie nouvelle : le métier d'agent de station doit devenir de plus en plus « social » car les voyageurs veulent être entourés.

Il faut, au préalable, effacer ce sentiment d'isolement physique et moral qui s'est peu à peu constitué en station. L'agent de station est le représentant commercial de la RATP dans sa station, dans son quartier. L'entreprise doit lui donner les moyens de développer cette fonction essentielle pour la poursuite du développement du trafic et donc l'avenir de la RATP. C'est à quoi tendent les opérations comme l'enquête « Parlez-moi d'accueil » et des expériences comme « station-test Bastille ».

S. F.



PARLEZ-MOI D'ACCUEIL



GRANDE ENQUÊTE DES AGENTS RATP DU 7 AU 25 JANVIER. **RATP**

Parlez-moi d'accueil :

Plus de 50 000 voyageurs ont été consultés en janvier dernier pour donner leur opinion sur ce qui va ou ne va pas dans le métro. 35 questions leur étaient posées regroupant ainsi la quasi-totalité des interrogations du public et du personnel.

L'originalité de la démarche ne provient pas du sondage lui-même mais de la manière dont il a été effectué par les 3 000 agents de station eux-mêmes.

Même procédé pour la deuxième phase de l'opération qui consistait à communiquer aux voyageurs les résultats

de l'enquête par autant d'agents qui ont été en cette occasion les porte-parole de l'entreprise auprès des voyageurs.

Sur les 51 000 questionnaires remplis, 44 000 étaient déclarés valables et la RATP décidait ensuite de traiter 10 000 questionnaires dont 30 % de contrôles téléphoniques ont permis de vérifier la fiabilité.

Entre les lignes dans cet article ne peut se faire l'écho de la totalité de l'enquête, seules les réponses les plus significatives seront ici traitées.

Un des objectifs de l'opération : favoriser le dialogue personnel RATP-usagers.



Les voyageurs interrogés

Leur sexe

hommes..... 48 %
femmes..... 52 %

Leur âge

- 35 ans 40 %
+ 35 ans 60 %

Leur activité professionnelle

agriculteurs..... 0 %
professions indépendantes..... 3 %
cadres supérieurs..... 8 %
encadrement et techniciens..... 10 %
employés..... 21 %
ouvriers..... 8 %
actifs..... 50 %
inactifs..... 50 %

Les lieux d'habitation

Paris..... 51 %
Banlieue..... 42 %
Province ou étranger..... 6 %

Quand prennent-ils le métro ?

5 h 00 à 7 h 00 2 %
7 h 00 à 9 h 00 13 %
9 h 00 à 12 h 00 22 %
12 h 00 à 16 h 29 %
16 h 00 à 19 h 00 23 %
19 h 00 à 22 h 00 7 %
22 h 00 et plus..... 3 %

Leurs habitudes de déplacement

	MÉTRO	BUS	RCR
Tous les jours	62 %	23 %	13 %
Presque tous les jours	18 %	14 %	7 %
Une fois par semaine	8 %	12 %	9 %
Moins souvent	10 %	30 %	38 %
Jamais	-	19 %	30 %
SR	-	3 %	3 %

Les résultats de l'enquête

• L'ambiance

Les voyageurs sont satisfaits des efforts faits pour les informer - 84 % - et les accueillir - 64 % -. Par contre, en cas d'incident 67 % des voyageurs déclarent ne pas savoir à qui s'adresser pour être informés.

Le problème de la propreté préoccupe les usagers. 98 % estiment que c'est l'affaire de tous et que l'on doit se soucier de ne pas jeter n'importe quoi par terre.

• Les préoccupations quotidiennes

On a trop souvent des problèmes au moment de régler son titre de transport : c'est l'opinion de 49 % de voyageurs.

La majorité du public manifeste une certaine tolérance à l'égard de la fraude.

LE SERVICE EN STATION : L'HEURE DE L'ÉVOLUTION (suite)

Pour 58 % des voyageurs tout le monde dans le métro fraude un petit peu un jour ou l'autre et seule une minorité de 38 % pense que les fraudeurs d'aujourd'hui seront, si on les laisse faire, les agresseurs de demain.

Les clochards : il y en a trop. C'est l'avis de 55 % des personnes interrogées. Toutefois les voyageurs de moins de 35 ans sont plus tolérants à leur égard.

Quant aux musiciens jouant à bord des trains, le public – à 58 % – n'est pas prêt de les accepter. Encore une fois, les moins de 35 ans les toléreraient plus facilement.

Non à nos amis les bêtes ! 65 % des voyageurs réprouvent la présence des chiens dans le métro.

• Les services spécifiques

Une énorme majorité – 95 % – réclame des cabines téléphoniques dans le métro. En réalité, il y en a déjà 650 mais elles sont pour la plupart détériorées. On va donc développer l'implantation de cabines à paiement par carte magnétique.

Les boutiques type « talons et clefs minutes » déjà fortement présentées sont très largement appréciées (69 %) ainsi que les banques (56 %) et les bibliothèques (59 %).

• La sécurité

En ce qui concerne l'insécurité en sous-sol, les réponses des voyageurs sont à la fois logiques et inquiétantes.

Si la police est citée comme responsable de la sécurité par 50 % des voyageurs, 39 % l'attendent d'abord de la RATP... et 9 % ne comptent que sur eux-mêmes.

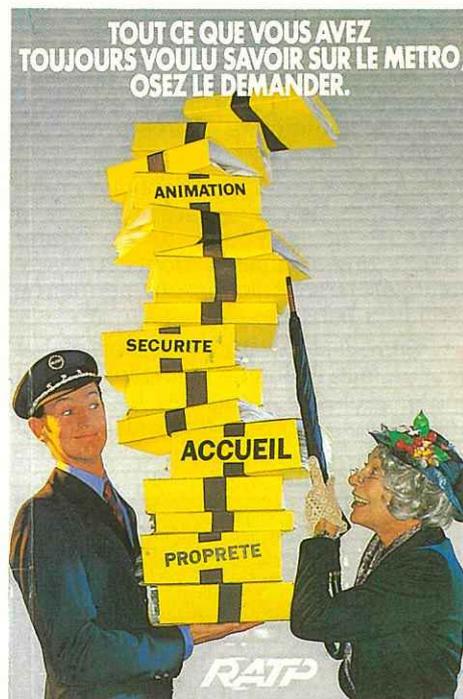
Pour 61 % des usagers, la présence de la police est indispensable. Une position à nuancer car les voyageurs de moins de 35 ans estiment – pour 46 % d'entre eux – la présence de la police désagréable mais utile et 5 % injustifiée.

La violence n'est pas le problème spécifique du métro mais une affaire de société c'est l'opinion de 91 % de voyageurs.

En cas d'agression, l'indifférence l'emporte sur les comportements actifs et solidaires. 55 % des personnes interrogées éviteraient d'être mêlées à l'incident. 24 % préviendraient la police ou le chef de station... 17 % s'éloigneraient pour se mettre à l'abri. 3 % seulement des voyageurs sépareraient les adversaires. Ceci est encore plus vrai chez les moins de 35 ans.

« Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le métro, osez le demander ». Tel était le thème de la campagne qui, du 16 au 22 novembre dernier, a permis aux agents de station de reprendre contact avec les voyageurs pour leur faire connaître les résultats du sondage qu'ils avaient eux-mêmes réalisé.

S. F.



Bastille : une station test

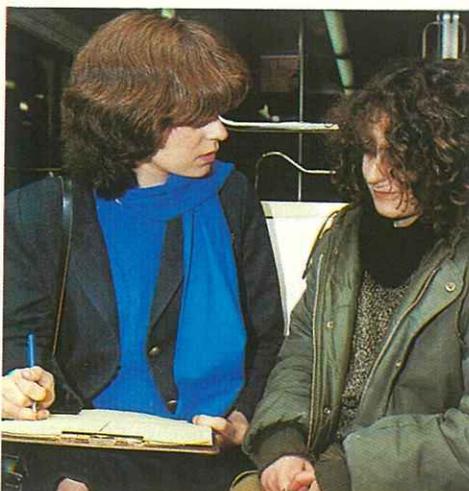
Bastille station test, c'est une nouvelle étape, une expérience vers l'humanisation du métro qui, en appliquant les modifications envisageables des méthodes d'exploitation des stations, permet d'améliorer les services rendus aux voyageurs et d'enrichir le travail des agents.

Bastille a été choisie pour cela parce que la station constitue un bon terrain d'expérience compte tenu de sa taille : assez grande mais pas gigantesque ; de sa clientèle : de bureau mais le quartier desservi est aussi un lieu d'habitation et de tourisme. Enfin, la configuration de la station – salle des billets, nombre de couloirs, présence d'accès principaux et supplémentaires – la rend représentative de l'environnement métro.

Des associés à part entière

L'opération qui a débuté en mars dernier trouve toute son originalité et en même temps sa justification dans le procédé de mise en œuvre : le projet a été élaboré par les agents eux-mêmes. Le personnel de Bastille a en effet participé à des discussions multiples permettant d'apporter de nombreuses suggestions. Au total, 51 propositions visant à améliorer le service en station jaillirent de ces réunions. Après approbation des agents de station, 39 actions furent retenues devant permettre l'évolution des tâches et de l'organisation du travail. Toutes répondent aux deux objectifs fixés au préalable : améliorer les services rendus aux voyageurs d'une part, enrichir les tâches et accroître la motivation des agents concernés, d'autre part.

La liste des actions effectives depuis quelques mois serait trop longue et fastidieuse. On n'en retiendra ici que les principales : création d'un fond de roulement permettant de réduire les problèmes de la monnaie, ouverture d'un guichet supplémentaire en cas d'affluence, port d'un badge par les agents pratiquant une langue étrangère, traitement en station des incidents de recettes et de toutes demandes des voya-



RATP-Chabrol



de juin. Aujourd'hui, en novembre 1985, l'organisation qui avait été mise en place pour l'occasion – lourde en personnel – n'a pas été maintenue. Ce qui explique la difficulté actuelle de faire vivre Bastille station-test au quotidien à l'image de ce qu'était la station voici six mois.

Une structure plus adaptée et différente sera introduite lors de l'extension de l'expérience à 10 % des stations du réseau. Aujourd'hui, les agents de la station, profitant de cette période d'« accalmie », ont tiré les premiers enseignements de l'expérience Bastille.

Ils sont deux chefs de ligne – André Hemart et Jean-Marie Sieur – à avoir participé à l'opération. « ... Une nouvelle organisation du service en station, c'est une bonne chose dans l'ensemble, mais de toute façon, nous n'avions pas le choix. C'était ça ou mourir à petit feu, car il fallait absolument organiser le travail différemment. Quand un agent est seul derrière une ligne de contrôle, que peut-il réellement faire et comment vit-il son impuissance ?... »

Bastille, pendant quatre mois, a effectivement vécu différemment des autres stations. Pour chaque service, 9 agents de station y sont affectés : 4 receveurs, 2 chefs de station, 2 surveillants de ligne de contrôle et l'agent d'information, ce qui est l'effectif habituel.

« ... Les receveurs ont eu leur travail modifié par certaines mesures techniques : attribution d'un fond de roulement en monnaie, échange de coupons cartes orange et cartes intégrales, etc. Les autres agents ont été amenés à se déplacer en groupe dans la station pour rencontrer, renseigner, voire dissuader de frauder, par leur présence, les voyageurs... »

Quatre sous-chefs de lignes – animateurs pour l'occasion – ont joué le rôle de pilote dans l'expérience : Marc Aline, Raymond Michely, Jean-Yves Nantois et Pierre Noël. A chaque prise de service, des « mini-réunions » étaient tenues pour organiser – avec leur accord – le travail des agents de station. « C'est vrai, au départ, ces réunions ont créé la surprise, voire la méfiance parmi le personnel de station. Mais il faut replacer l'opération dans son contexte... »

Laissons la parole aux agents de la station Bastille : « ... L'opération, oui c'est une bonne chose à condition de pouvoir aménager notre travail. Il y a des choses à faire dans les bureaux de recettes et nous ne pouvons pas aller tous les jours à la même heure dans les couloirs pour être disponibles au service des voyageurs... »

« ... Moi, je trouve ça plutôt bien d'aller à la rencontre des voyageurs, mais il faut qu'il y ait assez d'agents dans les bureaux de station, surtout au moment de la forte vente de cartes orange ; cela n'a pas toujours été le cas à Bastille durant ces quatre mois. » L'avis d'un collègue est tout autre : « ... Le travail plus administratif dans le bureau de recettes ne prend pas trop de temps, on peut tout faire et ensuite aller dans les couloirs au devant des voyageurs... »

geurs leur évitant de fastidieux déplacements (échange des cartes orange et intégrale en cas d'erreur...), réalisation de panneaux d'informations locales (petites annonces de la clientèle du quartier), vente de cartes de téléphone... et bien d'autres encore...

Les lendemains de l'expérience

Aujourd'hui, et notamment afin d'avoir des résultats plus significatifs, la RATP s'oriente vers un certain élargissement de l'expérience qui dès 1986 s'étendra à 10 % du réseau, soit environ 400 agents. Il faut admettre que l'on ne peut pas gérer les 360 stations du métro de la même manière ; qu'il faut tenir compte de la configuration de chaque station et de la clientèle qui la fréquente. C'est pourquoi, une trentaine de stations toutes situées autour de Bastille sur les trois lignes qui s'y croisent (ligne 1 Vincennes-Neuilly, ligne 8 Balard-Créteil et ligne 5 Place d'Italie-Bobigny) seront très prochainement impliquées dans l'expérience à nouvelles dimensions.

Auparavant, tous les agents de station seront informés en détail de ce projet, et des réunions d'information et de discussion seront organisées sur toutes les lignes pour permettre à chaque agent de donner son avis en fonction de sa propre expérience.

Une façon très fiable de vérifier la validité, les orientations prises sur des configurations de stations et des clientèles variées !

S. F.

Une expérience pleine d'enseignements

Une expérience comme celle de Bastille, ça peut s'expliquer, ça peut se décrire mais surtout ça se vit au jour le jour pour les quarante agents de la station, les 4 agents de maîtrise – « animateurs » de l'expérience – et les 2 cadres – chefs des lignes 5 et 8 – responsables des agents de Bastille.

L'expérimentation, débutée en mars, a duré 4 mois, soit jusqu'au mois



LE SERVICE EN STATION : L'HEURE DE L'ÉVOLUTION (suite)

Un des animateurs donne son avis : « ... J'ai été volontaire pour animer l'opération Bastille parce que je pense qu'il fallait faire quelque chose. Les agents de station s'ennuyaient dans leur bureau. Nous avons eu au préalable une petite formation, un stage relationnel et nous avons rencontré aussi des personnes appartenant à d'autres entreprises. Cela m'a permis de rencontrer d'autres gens... Maintenant, grâce à l'expérience Bastille, les agents de la station se connaissent mieux. J'ai repris maintenant mes fonctions de sous-chef de ligne, mais j'ai désormais d'autres rapports avec les agents de station et mes collègues de la ligne 5... »

Au cours de l'année 1986, l'expérience sera étendue à d'autres stations du réseau, ce qui ne va pas sans susciter quelques inquiétudes parmi les agents : « ... Cette modification ne va-t-elle pas entraîner quelques modifications dans la répartition et dans l'importance des effectifs ? » « ... C'est vrai, on se demande ce que cette extension va entraîner pour nous... »

Pour les chefs de ligne, l'expérience Bastille a une plus grande dimension, en entraînant effectivement la mise en place d'une nouvelle structure, elle a une signification bien différente : « Cette organisation va en outre assurer aux agents de station un meilleur déroulement de carrière... » Les agents de station seraient alors réunis en une seule catégorie même si les fonctions de vente de titres et de présence-humanisation du réseau demeurent bien distinctes. Il n'y aurait plus alors de chef de station mais un chef des stations responsable de 3, 4 ou 5 stations.

« ... Cette fonction offrirait alors aux agents de station la possibilité d'accéder à la maîtrise sans pour autant, comme c'est le cas actuellement, changer de catégorie... » Être chef des stations, c'est de toute façon une promotion conditionnée par le suivi d'un stage et la réussite à un concours.

Savoir si l'expérience de Bastille étendue à 10 % des stations pour une durée d'un an sera ensuite généralisée, il est encore trop tôt pour le dire. A tout moment, l'opération sera réversible. Sa réussite dépend — notamment — des agents et de leur volonté, de leur désir d'aller au-devant du public pour le renseigner, l'informer tout au long de ses déplacements quotidiens.

Sylvie FRÉCHARD



Le nouveau contrôle RER : des agents de première ligne

Achevée au printemps dernier, la constitution du nouveau corps de contrôle du RER efface les disparités apparues au fil du temps entre les lignes A et B. Mais au-delà des considérations de gestion et d'efficacité, cette réforme est aussi un moyen pour modifier d'une manière profonde, et que l'on espère durable, les relations entre les agents de la RATP et les utilisateurs du RER.

Cent kilomètres de lignes, 64 gares, plus d'un million d'utilisateurs les jours de plein trafic, ces trois chiffres fixent les dimensions du domaine où évoluent désormais les 130 agents et les 19 agents de maîtrise du nouveau corps de contrôle RER. Ils donnent également une idée des problèmes auxquels sont confrontés ces contrôleurs « new look ».

Chacun son style

« Entre les équipes de la A et celles de la B, il n'y a guère que le passage par Châtelet-Les Halles qui soit en commun ». A travers cette boutade, volontairement caricaturale, Georges Baucher résumait, il y a un an, la situation du contrôle sur le RER. Quelques semaines auparavant, Georges Baucher avait quitté le contrôle itinérant du métro urbain avec pour mission la mise sur pied du nouveau corps de contrôle du RER. Une rude tâche, bien qu'elle ait été précédée par de longs mois de négociations avec les partenaires sociaux.

Chaque ligne du RER disposait auparavant de son propre corps de contrôle. Sur la ligne B, ex-ligne de Sceaux, les méthodes étaient voisines de celles en vigueur à la SNCF. Elle associaient le « contrôle en voiture » effectué à bord des trains et le « contrôle en sortie » réalisé dans les gares. Sur la ligne A en revanche, les méthodes s'apparentaient davantage à celles du métro urbain. Le contrôle avait lieu uniquement en voiture. En outre, des agents installés aux principaux accès des gares du tronçon central assuraient la surveillance des péages magnétiques, leur présence devant en théorie dissuader les resquilleurs de tous poils. A ces différences d'organisation se mêlaient des différences de qualification. Certains agents avaient une qualification du premier degré (chef de station). C'était le cas par exemple des agents chargés de la surveillance des péages dont beaucoup étaient d'anciens receveurs des autobus, reconvertis au réseau ferré. D'autres avaient une qualification du deuxième

degré (chef ou sous-chef de poste). En cas de besoin, ces agents remplaçaient ou aidaient leurs collègues des gares pour la commande en local des postes de manœuvre ou la vente des titres de transport. A force, beaucoup d'entre eux eurent l'impression de n'être qu'une simple réserve, l'activité « contrôle » n'étant pas vraiment spécifique de leur tâche. Ajoutez à cela les conséquences de rivalités souterraines à propos des primes et vous comprenez pourquoi les opérations de contrôle sur le RER n'avaient ni la même forme, ni la même fréquence suivant les lignes. Bref, c'était du chacun pour soi et surtout du chacun chez soi !

Unité, efficacité, sourire

Cette situation ne pouvait pas se prolonger car elle portait préjudice à tout le monde. Tandis que l'on assistait à une banalisation de l'usage de la première classe, banalisation qui débordait bien au-delà des traditionnelles heures de pointe, certains usagers n'hésitaient pas à prendre à parti les agents de contrôle, les uns leur reprochant leur « laxisme impardonnable », les autres les accusant d'être « des maniaques de la répression ». Une réforme complète du contrôle RER s'avérait indispensable. Près de deux ans furent nécessaires pour la faire entrer dans la pratique.

Cette réforme s'appuie sur deux idées-clés : d'une part, distinction entre les tâches itinérantes et les tâches sédentaires, d'autre part, unification des qualifications et des méthodes de travail. Les « sédentaires » sont chargés de l'accueil dans les grandes gares du RER. Au nombre de 83 (59 sur la ligne A et 24 sur la ligne B), ils dépendent des lignes et sont installés à proximité des péages. Ils ont toujours un rôle de surveillance, mais l'essentiel de leur tâche est tourné vers des fonctions d'aide et d'accueil des voyageurs. Par ailleurs, ils ont une qualification qui leur permet de remplacer leurs collègues des gares pour la vente des titres de transport.

Les « itinérants » constituent le nouveau corps de contrôle RER. Il est autonome par rapport aux lignes. Les agents (130 en tout) sont répartis entre les centres de Châtelet-Les Halles (55 personnes) et de La Défense (75 personnes). De 6 h à 0 h 15, ils sillonnent le RER. « Il ne s'agit pas de faire la chasse aux contrevenants, mais d'habituer les usagers du RER à rencontrer des agents de la RATP, précise G. Baucher. A travers leur comportement et leurs interventions, nos agents contribuent à forger l'image de l'entreprise... Je ne manque jamais de leur rappeler que nous sommes d'abord là pour dissuader, pour rassurer, pour aider et pour éduquer. Lorsque nos agents constatent une infraction à la police des chemins de fer ou aux règles de tarification, ils ont le devoir d'intervenir et de sanctionner la personne fautive. Cela doit se faire sans faiblesse, mais en restant prévenant et courtois ».

Pour tenter de faire avancer ses idées G. Baucher a mis sur pied, avec l'aide de plusieurs collaborateurs, une formation spécifique destinée aux agents de contrôle. Par ailleurs, il des-

cent souvent sur le terrain pour « être au contact des équipes... J'insiste beaucoup sur les possibilités d'initiative et d'appréciation laissées aux agents dans leur travail. Celles-ci doivent être mises au service des voyageurs... Nos agents peuvent aussi être amenés à remplacer leurs collègues au niveau des postes d'accueil. C'est la preuve que les fonctions d'accueil et de contrôle sont finalement complémentaires. »

Depuis six mois, la réforme du contrôle RER est effective. Les structures sont en place et les nouvelles méthodes en cours de rodage. Reste le style, la manière, l'aspect « relations publiques » qui nécessite au-delà d'un simple apprentissage, une véritable prise de conscience et surtout une prise de confiance, tant de la part des agents que du public. Avec l'évolution des techniques et des règles d'exploitation, le contrôleur reste l'un des rares agents de la RATP au contact direct des usagers. Sans hygiaphone pour le protéger, sans micro ni écran de télévision pour lui permettre d'intervenir à distance, il arpente les gares et les trains... en uniforme ! « Trop souvent, on passe pour des flics » déclarait l'un d'eux. C'est peut-être pourquoi G. Baucher a voulu que l'inscription « Police des chemins de fer » ne figure plus sur la carte accréditive des agents de contrôle du RER.

L'image du contrôleur croquemitaine est cependant trop avancée dans notre inconscient collectif pour s'effacer en quelques semaines. Par ailleurs,

notre tempérament gaulois est trop heureux de se défouler, dès que l'occasion se présente, sur « un représentant galonné des institutions ou de l'État ». Composer avec tout cela, voilà ce qui fait le quotidien des contrôleurs du RER. Mais contrôleur est-il le terme exact ? Une présence rassurante, une prévenance discrète, une fermeté courtoise : nous sommes plus près de l'image bonhomme du veilleur des villes médiévales que de l'image musclée d'un quelconque vigile du rail. « Veiller sur la quiétude des usagers », on pourrait résumer ainsi la mission des agents du nouveau corps de contrôle RER. Les voyageurs qui ont retrouvé leur portefeuille grâce à l'intervention de deux agents de contrôle à Saint-Germain-en-Laye doivent certainement partager cette opinion !

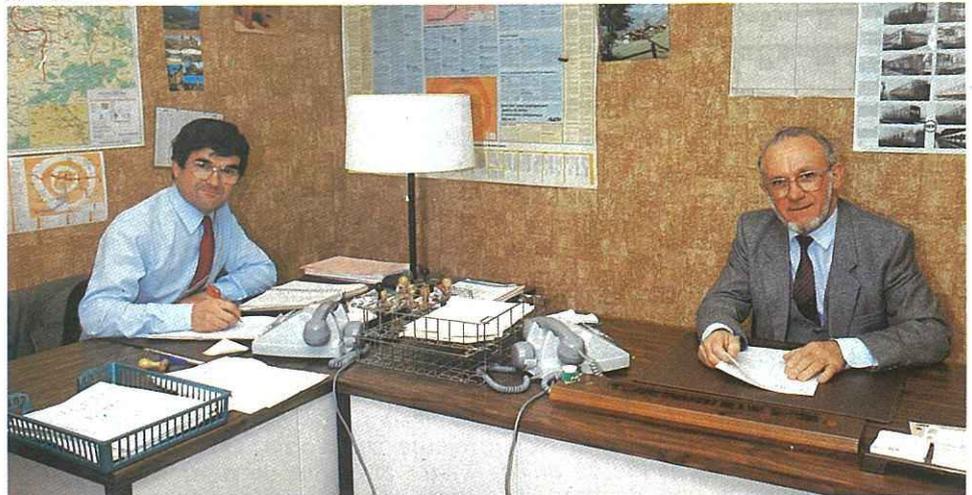
Avant d'en arriver là, du temps, beaucoup de temps sera encore nécessaire. Pour l'instant, c'est le round d'observation. Deux pas en avant, un pas en arrière, nous traversons la phase critique où se joue l'échec ou la réussite du projet. On perçoit néanmoins les prémices d'une évolution. Dans quelque temps, usagers et agents cesseront peut-être de se regarder en chiens de faïence pour accepter à nouveau de se côtoyer en confiance. Dans l'action d'ensemble que mène la RATP pour tisser un nouvel écheveau de relations avec ses voyageurs, les 130 agents du contrôle RER sont plus que jamais en première ligne.

C. C.



Aux lignes de contrôle, « les sédentaires » ont d'abord un rôle d'accueil des voyageurs.

Georges Baucher (à droite) et Roger Alvergne (à gauche) ont la responsabilité des nouvelles équipes du contrôle RER.



Le nouveau contrôle RER : des agents de première ligne (suite)

CONTRÔLES EN DIRECT

Mercredi 2 octobre, 6 h 30 : l'équipe de « jour » quitte Châtelet-Les Halles en direction de la banlieue est. « Certains collègues ont eu quelques difficultés pour venir à cause de la grève sur la ligne B... Tant que ces perturbations dureront, nous resterons sur la ligne A. Ce n'est pas la peine d'aller titiller les voyageurs, ils sont déjà assez remontés comme cela ! » Juste le temps d'arriver sur le quai, un train entre en gare. Le travail commence. « A cette heure, c'est une clientèle d'habitues. Il y a rarement des problèmes sauf en première classe. Les gens se croient dans le métro et ils voyagent avec un titre de seconde. Le soir, c'est la même chose ».

Gare de Lyon, deux agents descendent avec un voyageur pour finir de rédiger le rapport d'infraction. Le reste de l'équipe continue. « Nous nous retrouverons à Nation et puis nous repartirons ensemble sur Saint-Maur ». Nation : au fil des minutes, le quai s'anime. Les voyageurs arrivent de plus en plus nombreux et regardent avec curiosité le groupe des contrôleurs qui attendent le prochain train. Certains ont enlevé pour quelques instants leur casquette ou leur calot. « On a la tête qui transpire là-dessous... Et puis on est déjà assez visible comme ça ! ».

« Pardon, Madame, pour aller à la place d'Italie ? ».

« Vous prenez la ligne 6, direction Étoile par Denfert ».

« Merci bien... Dites voir, qu'est-ce qui se passe ce matin ? »

« Rien, pourquoi ? »

« Comme je voyais plein de gens de la RATP sur le quai, je pensais qu'il y avait quelque chose. Alors tant mieux. Au revoir. »

« Celui-là, je parie que c'est la curiosité qui le démangeait » conclut ma voisine en réajustant son calot.

L'arrivée du train interrompt les conversations. « T'as vu les copains ? » demande un des contrôleurs. « Non, toujours pas. Je me demande ce qu'ils font ». L'équipe s'éloigne du bord du



Pour Jean-Philippe, l'information est au centre des activités du contrôleur.

« Cherchez bien au fond de vos poches ». José guide patiemment la recherche du bon ticket.



quai pour laisser le champ libre aux voyageurs. Ici ou là, on surprend des regards furtifs en direction des contrôleurs. Monteront, monteront pas ? Un coup de bruiteur, les portes se ferment et la rame démarre. Au passage, un jeune homme leur décoche un bras d'honneur. « On est habitué, me dit un jeune agent. Si ça le défoule, tant mieux pour lui ! » « C'est toujours comme ça, jamais en face, reprend un de ses collègues... Il ne faut pas être susceptible pour faire ce boulot ! » Enfin, voilà les deux retardataires. L'équipe se sépare et les agents montent par groupe de trois ou quatre dans les voitures.

Une courte escale à Nogent, histoire d'attendre la rame suivante. « Cela permet de contrôler plusieurs trains... » Il est un peu plus de 7 heures quand l'équipe arrive à la gare du Parc Saint-Maur. « Nous allons faire du contrôle en sortie pendant deux bonnes heures précise le chef d'équipe. Le programme a été préparé avant le départ par les agents de maîtrise, mais il arrive parfois que nous le modifions en cours de route. Imaginez que les distributeurs soient en panne. Nous n'allons pas regarder les gens faire la queue au guichet et leur demander ensuite leur billet ». « La fiabilité des installations est d'ailleurs une de nos préoccupations, ajoute son voisin. Quand un voyageur nous présente un billet non validé en nous disant que les péages étaient en

panne, nous avons bien évidemment la possibilité de vérifier ses déclarations en téléphonant à la gare concernée. Mais je vous laisse imaginer ses réactions si nous lui faisons perdre dix minutes pour rien ».

A l'autre extrémité de la ligne A, l'équipe « jour » de La Défense se livre également à du contrôle en sortie. La gare choisie est celle de Saint-Germain-en-Laye. Les contrôleurs sont dispersés dans la salle des échanges, les uns devant les péages, les autres derrière. Quelques-uns enfin ont pris place en haut des escaliers « pour bloquer les retours vers les quais ». Les voyageurs arrivent par vagues. « Heureusement que les péages brisent leur élan, sinon nous serions emportés ». Le temps s'écoule insensiblement. « Ici, la gare est calme. Venez un jour à Nanterre-Université, aux Baconnets ou à Val-de-Fontenay ; c'est autre chose ! »

La matinée tire à sa fin. Par sauts de puce, l'équipe ouest regagne son attachement.

« Bonjour Monsieur, contrôle des billets. Vous avez un titre de transport ? »

L'homme, la cinquantaine BC-BG largement dégarnie, tend une carte orange. « Voilà ».

« Merci. Mais je vous prie de bien vouloir indiquer le numéro de votre carte

orange sur le coupon. Sans cela votre billet n'est pas valable. »

« Je l'ai acheté hier soir, j'ai pas eu le temps d'y penser ».

« Et bien comme cela, vous n'aurez plus de soucis à vous faire » répond le contrôleur en sortant un stylo.

« C'est vrai... Tenez, je vous rends votre bien » ajoute le voyageur en rendant son stylo au contrôleur. Un rapide signe de la tête et celui-ci part rejoindre ses collègues au fond de la voiture. « Réglementairement, le gars était en infraction. Mais pourquoi lui mettre une amende s'il s'agissait d'un simple oubli. Le deuxième jour du mois, ça peut se comprendre ! Maintenant s'il cherchait à me rouler afin de continuer à voyager avec un seul coupon pour plusieurs cartes, c'est lui qui se retrouve feinté. Il est obligé de racheter un deuxième coupon pour continuer son manège ».

11 h 50, le centre de La Défense-contrôle RER est en effervescence. L'équipe du « mixte » vient prendre son service. Dans la grande salle, près de 80 armoires-vestiaires forment un curieux labyrinthe avec des recoins secrets. Les femmes d'un côté, les hommes de l'autre. Pour de nombreux agents, c'est l'heure de la métamorphose. Le tailleur ou le jean cèdent la place au blazer et à la cravate club.

« Encore quelque chose à prendre dans le coffre » lance un agent de maîtrise. Pas de réactions. « C'est bon, on ferme ! ». A quelques pas de là, une demi-douzaine de contrôleurs fixent des carnets de « bif » sur leur planchette. Le « bif », le billet d'indemnité forfaitaire, ressemble au ticket de métro, sauf que de gros chiffres noirs indiquent sa valeur, respectivement 35, 65 et 100 francs selon le type d'infraction constaté. « Nous les achetons ici avec un système d'empochette et nous les remettons ensuite aux voyageurs en infraction qui payent tout de suite l'amende ». En écoutant la contrôlease me parler de l'aspect comptable de son travail, un mot de G. Baucher me revenait à l'esprit : « Au contrôle, nous vendons aussi du bif... Notre métier a un aspect commercial important. Nos billets sont plus chers qu'un simple ticket, mais ils sont aussi moins chers qu'une amende transmise à domicile après l'établissement d'un rapport d'infraction... L'agent ne doit pas seulement constater l'infraction. Il doit expliquer la situation au voyageur et trouver avec lui un terrain d'entente pour régler au mieux le litige... En moyenne nos agents établissent entre 13 000 et 15 000 relevés d'infraction par mois. 40 % sont directement réglés sur le terrain ce qui représente près de 300 000 francs ».

Midi, les équipes de La Défense et Châtelet sont en poste. Au point de vue des effectifs, les équipes du mixte sont les plus importantes. Les responsables du contrôle RER en profitent pour réaliser des opérations de grande envergure dans le tronçon central, comme celle du 11 octobre dernier à Gare de Lyon. « C'est la deuxième fois que nous effectuons une telle opération, signale G. Baucher... Nous espérons la renouveler périodiquement, mais elle est assez lourde à monter ». Une quarantaine de

contrôleurs RATP, autant de contrôleurs SNCF de Paris-Sud-Est, des agents de la surveillance générale SNCF ou RATP, une ou deux équipes de gardiens de la paix du SPSM* : au total, près de quatre-vingt-dix personnes pour surveiller la salle des échanges de Gare de Lyon. Malgré le nombre, les contrôleurs ne paraissent pas légion. Dispersés aux différentes lignes de péages, ils voient passer des milliers de personnes. « Il y a de quoi avoir le tournis ».

« Oh, vous là-bas ! » L'appel fait retourner des centaines de têtes. Un jeune homme se précipite vers les péages. Deux contrôleurs viennent se poster pour l'empêcher de sauter par-dessus les tourniquets.

« S'il vous plaît, Monsieur » dit l'un d'eux en posant sa main sur l'épaule du voyageur.

« Oui, oui... Mais me touchez pas, me touchez pas ! »

« Du calme, Monsieur. Allons, il n'y a vraiment pas de quoi s'énerver ! »

En quelques secondes, plusieurs autres contrôleurs entourent le groupe. Les deux « auteurs » de l'interception se retirent. « Par chance, je ne suis pas cardiaque. Mais ça flanque un coup au cœur... Vous comprenez pourquoi on ne reste jamais isolé ! Dès qu'un incident se produit, il importe de ne pas laisser face à face le voyageur et le contrôleur qui l'a arrêté. On évite ainsi que la tension monte. Ce n'est pas toujours facile car il y a des situations ou des insultes qui nous touchent plus que d'autres. C'est humain ! Les collègues jouent alors un rôle essentiel pour calmer le jeu ».

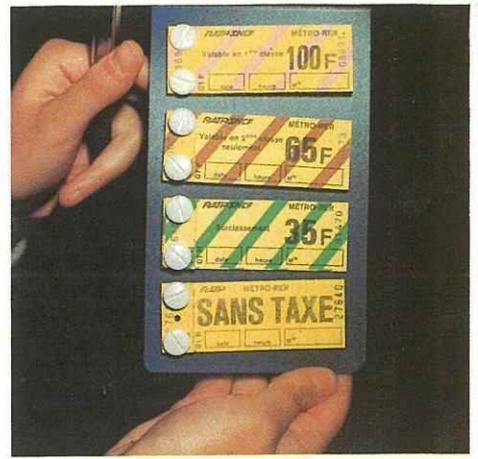
Du côté de la sortie vers la SNCF et de la correspondance vers la ligne 1, l'animation est intense.

« Monsieur, j'ai acheté un billet pour Paris et votre machine ne me laisse pas passer ».

« C'est normal, Madame, votre billet ne vous permet pas de prendre le métro. Vous auriez dû acheter un billet combiné SNCF-métro ».

« Alors, je dois ressortir pour acheter un autre billet ? J'y comprends rien à vos trucs ! »

Chantal fait le point de la situation avec deux jeunes lycéennes.



Les « bifs » : une palette pleine de possibilités.

A trois mètres de là, deux contrôleurs aident un couple de provinciaux dont les valises sont coincées dans les griffes du tourniquet. « Pour aller à l'Étoile ». « Le prochain train pour Melun, il est à quelle heure ? » « Les réservations pour le TGV, on les prend où ? » « Une carte orange cinq zones, ça coûte combien ? » Les demandes de renseignements ne manquent pas, d'autant que l'on arrive à l'heure d'affluence.

17 heures : les équipes du « soir » commencent leur travail. Descente sur le quai ; la vue des casquettes provoque un reflux massif des utilisateurs de la voiture de première classe. « Si ça continue, on va se retrouver tout seuls pendant le voyage ! » Champigny, l'équipe de Châtelet prend position dans l'accès supplémentaire vers la gare routière. « Aux heures de pointe, on fait surtout du contrôle en gare ».

« Vous êtes gonflés à la RATP, lance un voyageur. Depuis des jours, c'est la panique sur le métro à Créteil**, mais on ne voit personne ! En revanche, vous nous postez là pour nous contrôler alors que vous nous obligez à faire un détour qui fait perdre trois quarts d'heure matin et soir ».

* Service de protection et de sécurité du métro.
** Fin septembre et début octobre, le trafic de la ligne 8 a été perturbé par des mouvements de grève du personnel de conduite. De nombreux usagers de la banlieue sud-est empruntèrent alors la ligne A.

Le nouveau contrôle RER : des agents de première ligne (suite)

« Vous voyez, me glisse dans l'oreille un des contrôleurs, c'est aussi ça notre boulot. On sert de tête de Turc aux usagers ».

21 heures : l'équipe de La Défense est rentrée au bercail. C'est l'heure de la pose, « le moment de décompresser ». Les uns cassent la croûte, d'autres bouquinent. Une jeune contrôleuse en profite pour préparer son concours. Les discussions vont bon train. « La possibilité d'un service à plat et du repos zéro attire beaucoup de monde. Maintenant est-ce une motivation suffisante pour rester au contrôle, je ne le pense pas... Ce qui me plaît dans ce travail, c'est le contact avec les gens... Quand Baucher parle de l'évolution du contrôle, ça nous paraît un peu utopique, mais si l'on ne fait rien, la situation ne risque pas d'évoluer... La crise, le chômage, le racisme, nous rencontrons chaque jour des personnes confrontées à ces difficultés. Faut-il pour autant renoncer à vérifier la validité des titres de transport ? Nous disposons dans les faits d'une certaine marge d'appréciation. Nous aimerions qu'elle soit davantage reconnue par la Régie. Maintenant, c'est à chacun d'entre nous de savoir agir avec doigté, sans être trop intransigeant, ni trop coulant. C'est une question de tempérament ». Les agents de contrôle se poseraient-ils des problèmes d'identification face au public et face à l'entreprise ; à les écouter, on pourrait le penser ! « L'agent de contrôle doit devenir un professionnel de la relation humaine » se plaît à répéter G. Baucher. « Devenir » : le mot est au cœur des interrogations. Même si une majorité d'agents de contrôle approuve, semble-t-il, les ambitions de G. Baucher, ils ne sentent pas bien comment réussir la transition. Alors ils

que nous cherchons à lui offrir un meilleur service et que cela passe par une prévention de la fraude ». Mais la communication n'est pas un simple « discours » que l'on écoute. Elle implique aussi un échange. Conscient de cela, G. Baucher a mis sur pied, avec l'aide de M. Capestan, chef du centre de psychologie du travail, une formation baptisée « la communication comme outil de travail au service de l'agent de contrôle ». Cette formation se déroulera pendant le premier trimestre 1986. Enfin à plus long terme, une campagne d'information des voyageurs sur « le contrôleur, un agent à votre service » est également envisagée.

Minuit : depuis plus de deux heures, l'équipe a repris position en haut d'une des batteries d'escaliers de la gare de La Défense. Ce soir, c'est le grand calme. Juste un peu d'animation au passage des trains. Un voyageur fait mine d'esquiver les contrôleurs.

« Non, non, je voudrais que ce soit la jeune dame qui regarde mon billet. Tenez, Mademoiselle, vous avez un joli sourire ».

« Ah, vraiment ! On voit de drôles de rigolos », soupire une de ses collègues, peut-être un peu jalouse.

Les jambes se font lourdes et les reins deviennent douloureux. « Allez, fini, on rentre ! » Un rapide passage au vestiaire et l'équipe se sépare jusqu'à demain. « Rentré à la maison, je fais le vide, mais il y a des soirs où ce n'est pas toujours facile de déconnecter ! »

Christian CHAUMEREUIL

L'humour ne perd jamais ses droits.



RATP - Ardailon

ont naturellement tendance à se retourner vers nous, les spécialistes « és-communication » : « montrez au public notre métier. Faites-le comprendre

Jusqu'au 20 janvier
vous pouvez
venir à La Villette au

FESTIVAL DE L'INDUSTRIE ET DE LA TECHNOLOGIE

Trois raisons d'y retourner

Vous avez déjà visité le FIT et le stand RATP ? En décembre et janvier, vous avez trois raisons d'y retourner :

- Une maquette équipée d'un système de synthèse vocale circulera sous la forme d'un petit train électrique... Noël oblige. Ce système est actuellement expérimenté en grand sur la ligne A du RER.
- Le vidéodisque sera à la disposition du visiteur. Vous pourrez commander sur un écran tactile les séquences de film que vous voudrez voir et ainsi découvrir, selon le menu composé, de nombreux aspects de la vie de la Régie.
- Les dimanches, sur le stand de TF1, vous pourrez conduire un bus ou un métro grâce à une cabine de simulation. Par un procédé d'incrustation, c'est vous qui apparaîtrez sur un film, aux commandes du véhicule.

Ça vaut le déplacement, non ?...

Cette manifestation donne une occasion supplémentaire à la RATP de présenter sa technologie et ses axes de recherche pour les réseaux de l'an 2000.

Beaucoup de monde

le public a répondu présent en masse. La semaine, et surtout l'après-midi, les écoles visitent en groupe. Des cars viennent de toute la région, conduisant à la fois des élèves du primaire et du secondaire.

Les samedis et dimanches voient plutôt arriver les visites en famille, parmi lesquelles beaucoup de familles d'agents de la Régie.

Pendant les trois premières semai-



Pour se rendre à La Villette, une deuxième voiture...

Allo, ici le premier R 312...



THIBAUT

nes, avec le handicap des vacances de Toussaint, plus de 8 000 personnes ont joué avec l'ADAR et son tripode, ce qui donne une idée de la fréquentation. Les matériels exposés à l'extérieur de la halle, (tracteur autonome, Métro gris, bogies) reçoivent aussi beaucoup de monde. Un agent de l'exploitation du réseau ferré répond en permanence aux questions.

D'abord le jeu

Avec 80 % de jeunes visiteurs, les jeux font recette, d'autant qu'ils sont assortis de lots. Les questions viennent ensuite, en découvrant les autres attractions du stand.

La cabine du bus R 312 reçoit

beaucoup de monde qui s'essaie à la manipulation des différentes commandes. Les questions sont pour l'avenir : le métro boa, Aramis, Val, suscitent les interrogations. Les agents du réseau ferré répondent.

Certaines classes doivent faire ensuite le compte rendu de la visite. La documentation doit être souvent renouvelée.

Il y a aussi les passionnés du rail. Alors les questions sont plus complexes, les discussions s'allongent. Et puis il y a tous les autres stands du FIT, des végétaux, des animaux, des produits, des machines, des techniques. Partout le jeu, la participation active et, parfois même, le rêve.

DECouvrez LA FRANCE
AVEC UN METRO D'AVANCE.



RATP

Beaucoup de travail

Coordonnée par le service des Relations extérieures, cette présentation a reçu le concours actif de nombreux services. Ceux du réseau routier et du réseau ferré – études, exploitation, matériel qui ont adapté, prêté et mis en place avec le service de la voie les matériels exposés. La manufacture de Championnet et la régie technique des relations extérieures, qui ont conçu et installé le stand, fabriqué le mobilier sur mesure. Le service photographique qui a réalisé les montages. Le service des péages a adapté et installé le jeu à partir d'un appareil distributeur de billets et d'un tripode. Le service de l'informatique, qui a mis au point le jeu du rallye chic et choc. Pour cela il faut aussi beaucoup de personnel pour recevoir le public dix heures par jour, six jours sur sept pendant trois mois. Chargés de visites, exploitants, techniciens, TUC, ont apporté leur aide pour diriger et renseigner les visiteurs.

Des moyens pas comme les autres pour une exposition pas comme les autres.

Jacques MARION

Pour y aller

Jusqu'au 20 janvier. Du mardi au dimanche de 10 heures à 20 heures. Accès métro Porte de La Villette et bus PC - 75 - 151.

Entrée adulte : 25 francs - Enfants : 15 francs.

Par la billetterie du Comité d'entreprise (p. 6769), entrée : 9 francs.

RATP

RÉGIME SPÉCIAL D'ASSURANCE MALADIE

CAISSE DE COORDINATION
AUX ASSURANCES SOCIALES
18, RUE DE NAPLES - 75381 PARIS CEDEX 08RETRAITÉS
AYANTS DROIT D'AGENTS
ET DE RETRAITÉS**CARTE
D'ASSURÉ SOCIAL**Cette carte est personnelle.
Elle comporte des
informations confidentielles.

LA NOUVELLE CARTE D'ASSURÉ SOCIAL

A compter du 1^{er} janvier 1986, toutes les personnes* affiliées au régime spécial d'assurance maladie de la RATP disposeront d'une carte d'assuré social. Cette carte, justifiant de leurs droits d'assurés sociaux (nature, taux de prise en charge, validité, organisme gestionnaire...), sera désormais indispensable en cas d'hospitalisation, de soins ou de consultations externes.

Son histoire

La carte d'assuré social n'est pas une nouveauté en soi. Les 25 millions de personnes dépendant du régime général de la Sécurité sociale ont dans leur poche une carte d'affiliation à une caisse primaire d'assurance maladie. Ce document renferme les renseignements indispensables pour permettre l'identification de l'assuré social et la gestion de son dossier de soins ou d'hospitalisation.

Les personnes rattachées à des régimes spéciaux d'assurance maladie ne disposaient pas d'un document semblable. Ainsi, dans le cas de la RATP, c'était la carte de service ou le livret de pension qui attestait de l'ouverture des droits et qui permettait, grâce au matricule ou au numéro de pension, l'identification du malade et l'établissement de son dossier de soins.

L'informatisation progressive des hôpitaux et des caisses d'assurance maladie rendait techniquement délicat le maintien de ce double mode de gestion. En 1983, le ministère des Affaires sociales de la Solidarité nationale demandait aux différentes caisses d'harmoniser rapidement les systèmes d'identification de leurs ressortissants. Apparue en 1985 à la SNCF, puis à partir du 1^{er} janvier 1986 à la RATP et dans les collectivités locales, la nouvelle carte d'assuré social concrétise cette volonté d'harmonisation administrative. Dans un an toutes les personnes rattachées à des régimes spéciaux l'auront en poche.

Son utilisation

La nouvelle carte d'assuré sera désormais indispensable en cas d'hospitalisation ou de consultations externes dans un hôpital ou une clinique. Le numéro d'immatriculation à treize chiffres, inscrit à l'intérieur de votre carte, servira pour établir votre dossier d'admission ou de soins. Attention, les agents en activité doivent toujours demander l'au-

torisation préalable de leur médecin de centre avant de se rendre à une consultation extérieure dans un hôpital. Faute de quoi, ils devront supporter l'intégralité des frais engagés.

La nouvelle carte permettra également la généralisation du tiers payant pharmaceutique pour les ressortissants de la Caisse de coordination. Les retraités ou leurs conjoints séjournant en province rencontrent parfois des difficultés avec les pharmaciens. Ces difficultés sont dues à l'absence de document justificatif, bien identifiable, de leur qualité d'assuré social. La nouvelle carte remplissant ce rôle, ces difficultés devraient rapidement disparaître.

Enfin, la nouvelle carte devrait simplifier les tâches administratives effectuées par le groupement « sécurité sociale et centres médicaux » et par la Caisse de coordination. A terme cela rendra plus rapide le traitement des dossiers de soins ou d'hospitalisation, accélérant par là-même les remboursements.

Conseils pratiques

- Rangez soigneusement votre carte d'assuré social. C'est un document aussi précieux que votre carte de service ou votre carte de circulation. En cas de perte, vous pouvez demander un duplicata de la carte auprès du service médical, rue de Bercy, ou de la Caisse de coordination, rue de Naples.
- La carte a une validité de deux ans. Avant la fin de la période de validité une nouvelle carte vous sera automatiquement adressée à votre domicile.
- En cas de modification de votre situation familiale ou en cas de départ à la retraite, une nouvelle carte vous sera établie. N'oubliez pas cependant d'informer rapidement votre gestion, la Caisse de coordination, le bureau des prestations familiales...
- N'oubliez pas également de signaler vos changements d'adresse à votre bureau de gestion ou au service des pensions. Sans cela vous risqueriez de ne

jamais recevoir votre carte d'assuré social.

• Enfin pour toutes vos relations (demandes de remboursement, lettres...) avec les centres médicaux ou la Caisse de coordination, c'est toujours votre numéro matricule ou le numéro de pension qui doit être impérativement mentionné.

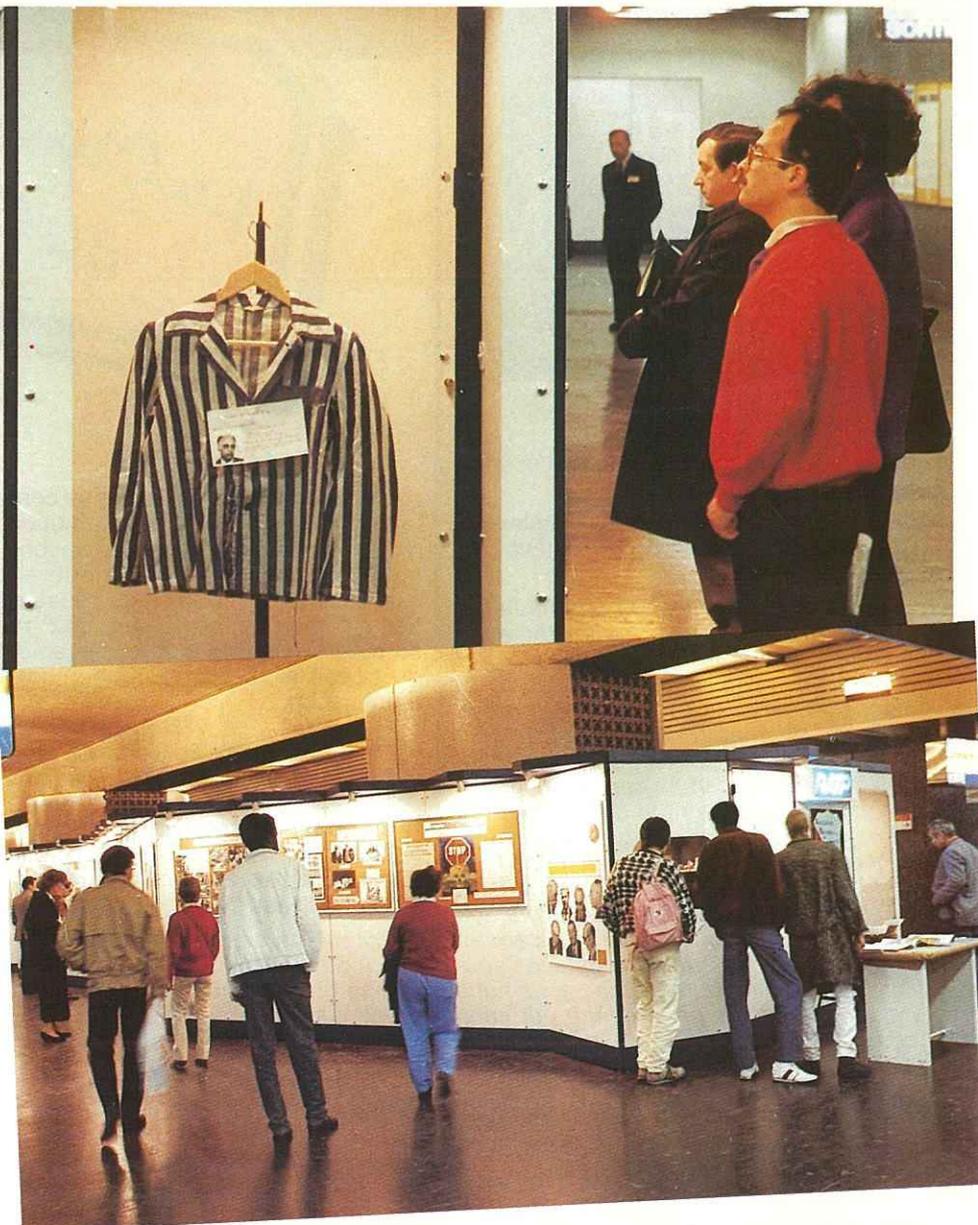
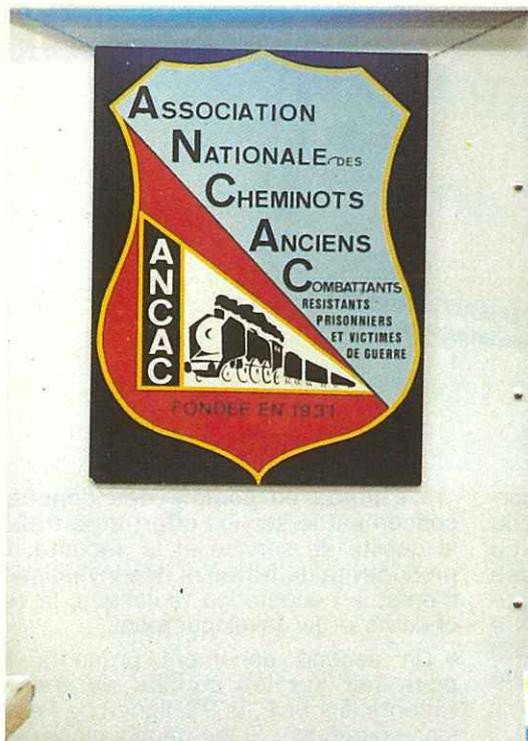
Vous trouverez peut-être que la nouvelle carte a le look ticket. C'est fait pour ! Mais les règles d'utilisation de la griffe jaune et marron sont aussi précises que les consignes d'exploitation d'une ligne de métro ou d'autobus. Les gens du service médico-social en ont fait l'expérience. Conséquence pratique de ce rappel à l'ordre réglementaire : la bande marron de la couverture s'est muée en une série de petites hachures. Ça a l'aspect du ticket, mais ce n'est pas vraiment du ticket. Comme quoi à la Régie, rien n'est fait sans sérieux ni rigueur.

Christian CHAUMEREUIL

* Cela concerne les agents en activité, les agents retraités, les conjoints et les ayants droit (conjoints et enfants) d'agents en activité ou d'agents retraités.

Attention...

En raison des multiples difficultés rencontrées pour rassembler les renseignements nécessaires à l'établissement du numéro d'identification à 13 chiffres, 15 000 personnes (principalement des retraités et leurs familles) ont reçu une carte portant un numéro provisoire précédé d'un 7 (pour les hommes) ou d'un 8 (pour les femmes). Dès que les informations permettant d'établir le numéro d'identification définitif auront été rassemblées, une nouvelle carte d'assuré social sera envoyée aux personnes concernées.



LA PAIX D'AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Pendant quinze jours au mois d'octobre, la salle des échanges de la Gare de Lyon a accueilli une exposition-témoignage sur la Seconde Guerre mondiale et la Résistance dans les transports en commun, RATP et SNCF. C'est un ensemble de trente-deux panneaux et deux vitrines réalisés par l'ANCA. Elle ne se veut pas œuvre d'historiens, mais celle de témoins ayant vécu la défaite, l'Occupation, la Résistance et la Libération, réalisée à l'aide de documents authentiques et parfois inédits.

Vigilance

On « reproche » souvent aux expositions sur les guerres de toujours rappeler la même chose et indirectement, d'attirer l'attention sur des événements révolus qu'on préférerait oublier.

Bien sûr, les documents présentés rappellent la guerre, les atrocités, les persécutions, la presse officielle et clandestine, les actions de la résistance, la libération. Mais, sur deux points notamment, elle veut aller plus loin.

En premier lieu, elle n'englobe pas

une période étroite de notre histoire, la guerre « française ». Au contraire, son témoignage commence bien avant la déclaration de guerre en présentant la montée du fascisme en Allemagne.

De même, le témoignage dépasse la libération du territoire pour s'achever en août 1945 à Hiroshima, victime de la première bombe atomique.

En second lieu, l'exposition insiste particulièrement sur les racismes et leurs conséquences : racisme à caractère racial, bien sûr, mais aussi racisme politique, racisme religieux, racisme contre tout ce qui est différent (handicapés physiques ou mentaux, apatrides...).

On le voit, les organisateurs ont tenu à apporter des thèmes de réflexion trouvant des prolongements aujourd'hui. Au point qu'il est apparu nécessaire de demander réponse à certaines questions. Nous les avons posées à René Murette, secrétaire général de la Fédération des groupements d'anciens combattants de la RATP.

« A quoi sert aujourd'hui une association d'anciens combattants ? »

— Il est évident que dans le temps, notre rôle évolue. Quand nous étions 12 000 adhérents, à la Libération, et encore 7 000 en 1973, dix ans après la guerre d'Algérie, notre activité portait beaucoup sur la défense des droits, des intérêts matériels et moraux des anciens combattants. Cela reste une activité importante.

De tout temps, nous avons organisé les cérémonies commémoratives, l'hommage aux morts, qui sont également l'occasion de dire notre refus que cela revienne.

Enfin, nous voulons témoigner, faire savoir. Ainsi nous agissons en direction des écoles, des différents publics, des bibliothèques. Pendant longtemps, par exemple, la Seconde Guerre mondiale n'était pas au programme du bac. C'est chose faite aujourd'hui. Pendant longtemps, la guerre d'Algérie n'a été présentée que comme une opération de police. Tout cela a évolué et nous y sommes pour quelque chose. Nous voudrions faire plus encore. Par exemple, nous participons aux cérémonies de l'École technique. Pourquoi ne pas envisager un jour une discussion avec les

LA PAIX HIER ET DEMAIN (suite)

enseignants et les élèves qui le souhaiteraient ?

– Vous appelez à la vigilance. Cela veut-il dire qu'on peut prévoir la guerre ?

– C'est une question à la fois simple et difficile. Certains voudraient, avec le temps, limiter le phénomène à la période 1939-1945. Pour beaucoup d'anciens combattants, la guerre était prévisible et on aurait pu l'empêcher. On savait ce qui se passait en Allemagne, qu'il y avait des camps bien avant 1939, ce qu'Hitler avait écrit et dit. Ce qui était inimaginable, c'est le degré de barbarie qu'il atteindrait, mais cela n'est pas l'essentiel. Aujourd'hui encore, la guerre existe ainsi que la barbarie. Pour les avoir connues, nous voulons la paix en France et aussi partout. Vous avez souligné la question du racisme : nous nous inquiétons car ce phénomène est sans cesse présent, ainsi que dans toutes les guerres, sous toutes ses formes. La vigilance s'oppose à l'accoutumance. Et comment ne pas voir aujourd'hui que nous nous accoutumons à vivre avec une menace atomique.

– L'exposition souligne le rôle des cheminots, et plus largement la Résistance dans les transports en commun. N'est-ce pas un peu corporatiste ?

– Je ne crois pas. Il y a tout d'abord la part prépondérante qu'ont prise les gens du transport dans la Résistance. C'était un secteur clé pour les nazis et, à l'inverse, pour les alliés. Connaissant bien ces événements, et pour cause, les associations des transports peuvent apporter des explications qui aboutissent à d'autres réflexions.

Par exemple à montrer – certes les actes héroïques – tous les petits gestes qui ont été l'efficacité de la Résistance, l'affaire d'un grand nombre de gens à tous les niveaux.

Par exemple aussi de montrer comment un certain nombre de gens sont venus à participer à la Résistance et comment la résistance dans les entreprises a étayé et renforcé la résistance en général.

Vous le voyez, pour ceux qui prennent la peine de suivre nos activités, c'est bien devant nous que nous regardons. »

Jacques MARION

La Chronique du Conseil

La séance du 25 octobre comportait, à l'ordre du jour, l'attribution du marché de nettoyage des stations, du matériel roulant du réseau ferré et des installations de surface du réseau routier. Ce marché, on le sait, doit mettre en œuvre une importante mécanisation du travail et, à terme, rechercher une robotisation.

• Le Président ouvrit la séance en informant le Conseil de la désignation comme **vice-président du Comité International des Métros** (dépendant de l'Union Internationale des Transports Publics), de M. Pierre Faucheux, directeur du réseau ferré.

• Il présenta ensuite un document destiné à devenir le « **tableau de bord** » du **Conseil d'administration** pour suivre l'évolution des résultats de la Régie en regard des orientations données par le Conseil d'administration.

Il prend en compte des données concernant le service offert et le trafic, la qualité de service et la sécurité, la productivité du travail et des investissements, la coopération technique, la recherche et le développement.

• Un second document présente le **point fait sur les conflits du travail récents** (lignes 8, B, PC, lignes de Pavillons-sous-Bois). Si les négociations engagées ont permis de mettre un terme à ces conflits qui ont apporté des perturbations importantes, un certain nombre de conseillers ont souhaité intervenir dans le débat.

Certains ont vu une disproportion entre la nature des revendications (liées à l'organisation des services des lignes) et l'action engagée pour obtenir leur satisfaction. Tous les administrateurs, par contre, se sont accordés pour voir la solution dans une bonne concertation, en souhaitant qu'elle soit décentralisée

Après la signature du contrat, les robots sont présentés à Châtelet.



STUDIO A

Studio A, vous vous souvenez ? C'était la sonorisation des gares du RER sur la ligne A lancée au mois de septembre. Eh bien, depuis le 6 décembre, Studio A est muet. Il s'agissait effectivement d'une expérience de trois mois qui vient de prendre fin pour laisser place à des études qui permettront de définir quelle suite à donner à ce studio qui, pour l'instant, n'a vécu que le temps d'un essai.

Le terminus Champerret fait peau neuve

Depuis le 19 novembre, les installations du nouveau terminal bus de la Porte de Champerret sont en service. Implanté place Stuart Meril, le terminal comporte trois quais où sont regroupés les terminus de cinq lignes (84, 92, 163, 164 et 165) et l'arrêt du 83 vers la banlieue. Un nouvel escalier mécanique débouche au milieu du quai principal, facilitant ainsi les correspondances avec la ligne 3 du métro. Comme toutes les installations récentes, le terminal de la Porte de Champerret est équipé des abris « Prouvé » (voir *Entre les Lignes* n° 85, p. 21 et n° 75, p. 29). La construction a duré quatorze mois et elle a été précédée d'importants travaux de voirie exécutés par la Ville de Paris. Le coût de l'opération de modernisation avoisine 13,8 millions de francs, les trois quarts financés par la région Ile-de-France.

Après Bobigny-Préfecture, Villejuif-Louis-Aragon et Vincenne-Château, achevés durant le premier semestre, puis la Porte de Choisy, dont la seconde phase des travaux s'est terminée à la rentrée, la Porte de Champerret représente le quatrième terminal bus moderne inauguré en 1985. En revanche, 1986 marquera une pause. Des travaux de reconstruction des postes de commande locaux seront néanmoins entrepris à Noisy-Mont d'est et au Pont de Sèvres. Par ailleurs, à la fin de l'année prochaine, l'aménagement du terminus RATP-APTR de la gare de Garges-Sarcelles sera lancé.

C. C.

Publiphones à cartes

L'installation de téléphones à carte dans le métro et le RER se poursuit. 42 appareils sont actuellement en service :

- 2 à Château de Vincennes ;
- 1 à Bérault ;
- 2 à Saint-Mandé-Tourelles ;
- 2 à Bastille (salle Beaumarchais) ;
- 2 à Hôtel-de-Ville ;
- 1 à la gare RER de Vincennes ;
- 15 à Gare de Lyon (RER et métro) ;
- 8 à la gare RER de Châtelet-Les Halles ;
- 7 à La Défense ;
- 1 à Saint-Germain-en-Laye ;
- 1 à Massy-Palaiseau.

Du nouveau pour le tramway

Le Syndicat des transports parisiens a approuvé le 29 octobre dernier l'avant-projet de la ligne de tramway en site propre entre Saint-Denis et Bobigny. Le projet pourra ainsi entrer prochainement dans sa phase opérationnelle.

et préventive à la mise en place de nouvelles mesures.

A la suite des remarques faites par les administrateurs représentant les usagers, le Président souligna l'effort à faire en matière d'information et notamment pour donner, à défaut d'éléments précis dont on ne dispose pas toujours, des informations de courtoisie.

Le risque, c'est l'immobilisme

Deux cents travailleurs du nettoyage avaient pris place sur le quai des Grands-Augustins pour manifester contre ce projet autour du mot d'ordre « du boulot... pas de robots dans le métro ». Une délégation a été reçue par M. Marq, directeur général adjoint pendant que la séance se déroulait normalement.

Pour ce dossier de la modernisation du nettoyage, de nombreux adjectifs très élogieux ont précédé quelques réserves.

Résumons-les à deux :

Exceptionnel par l'ampleur financière du marché (2,63 milliards sur dix ans) et par l'ampleur des novations attendues pour le métro de l'an 2000.

Exemplaire pour ce qui est de la forme. D'importantes études ont été menées ; des avis extérieurs ont été recueillis ; la compétition a mis en concurrence des entreprises de grande qualité ; les contraintes évoquaient toutes les facettes du problème, notamment un plan social.

Mais, et c'est bien normal, de nombreuses questions sont venues sur les mesures internes au contrat, et notamment l'aspect social (*ELL*, janvier 1986). Certains administrateurs notamment demandèrent un certain nombre de garanties.

A cela, M. Rousselot répondit en donnant lecture d'une lettre remise à la

délégation des agents du nettoyage où il s'engageait à intervenir auprès du groupement titulaire du marché pour que les garanties du plan social soient apportées avant même le début de la réalisation du contrat, le 1^{er} janvier 1986.

• Une autre série de questions concerna le financement de l'opération, qu'il est difficile de développer brièvement.

Au bilan, il fut démontré que l'étude financière avait été très sérieuse, que si elle apportait un surcoût les premières années, cette opération devait devenir rentable à moyen terme, que les risques et les poids financiers étaient répartis également entre la RATP et le groupement d'entreprises.

• Concernant la recherche à financer et la participation au GIE créé à cet effet avec le groupement, il est apparu souhaitable que la RATP y participe pour en tirer tout le bénéfice, mais aussi, à terme, que le GIE ouvre ses portes à d'autres organismes concernés par la recherche.

• En conclusion, le Président rappela l'importance des enjeux : l'amélioration du service, de l'image de la RATP, la maîtrise des coûts du nettoyage, l'amélioration des conditions de travail et des qualifications, et la contribution à un grand projet industriel. Pari sur l'avenir, l'aboutissement à une robotisation viendra en plus. La mécanisation seule apportera d'importants progrès et justifie le marché. « Bonne opération économique et sociale à court terme, ajoutait-il, elle est une bonne opération financière à long terme ».

• En fin de séance furent adoptés un certain nombre d'autres marchés, et notamment le renouvellement du contrat de gardiennage des installations. Une seule entreprise va reprendre les deux marchés antérieurs et donc, aux termes de l'article 122-12 du Code du travail, le personnel en place. Les postes restant vacants pourront être proposés aux agents venant des équipes de nettoyage nocturne des autobus.

• La prochaine séance doit traiter du budget 1986 et de la politique sociale.

Jacques MARION

Sur la bonne voie...

Ingénieur au service des sous-stations de la rue de Toul, Patrick Brunerie arpente les rallyes français depuis plus de cinq ans. Sur cette belle Visa, il a terminé l'an passé troisième du trophée Jaeger-Linde et en même position dans la coupe Auto Accessoires.

Cette saison, toujours dans le championnat de France des rallyes C2R, il est second actuellement au trophée Jaeger-Duo-frost et au challenge Citroën et en tête de la coupe Auto Accessoires.

Notons aussi de belles prestations internationales, notamment en Belgique aux 24 Heures d'Ypres.



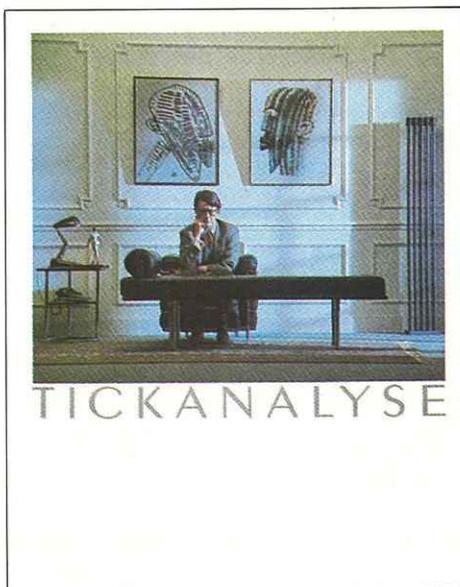
RATP-Mincio

Tickanalyse... ou une nouvelle campagne pub

Le ticket craque... le ticket est malade. Mal de société, peut-être, mais une chose est certaine : le ticket souffre du succès qu'il a du mal à assumer. En quelques années, il est devenu une star, un style que l'on plagie, que l'on copie. On guette chacune de ses apparitions sur les murs de Paris et à la télévision. Le ticket a d'autant plus de mal à assumer le vedettariat qu'il connaît depuis l'an 1981, qu'il eut une enfance calme et paisible, réduite même à l'anonymat.

Aujourd'hui, le ticket star se raconte. Il se confie, s'exprime... et c'est Tickanalyse, le dernier spot publicitaire de la RATP qui permet au ticket à la fois fragile et conquérant, inquiet et triomphant, de révéler ce qu'est le stress de la star parvenue au sommet d'une gloire lourde à assumer.

Sylvie FRÉCHARD



Yvan Levai (journaliste) et Emerich Deutsch (directeur de la SOFRES Communication).



ARDAILLON

« La vie commence à cinquante ans »



Il est, paraît-il, à l'approche de la cinquantaine, des démons qui guettent vos pas. Ils occupent l'esprit et le temps qu'on se donne à leur consacrer, ils s'installent et, toujours à ce qu'on dit, la victime ne cherche pas à les chasser.

C'est ainsi que Raymonde Parpet s'est laissée envahir par la musique et en a fait son nouvel art de vivre. Se demander « pourquoi si tard » reviendrait à reprendre cette vieille rengaine affirmant que le temps perdu ne se rattrape plus. Voire ! En apprenant tout à la fois le solfège, le chant, le piano et l'anglais, notre sténodactylo, responsable du secrétariat du Comité d'entreprise, nous démontre le contraire.

Par contre, il est vrai que devient plus difficile à résumer le chemin qui conduit à tout cela. Disons alors qu'il s'agit d'une longue histoire d'amours et que le dernier en date s'appelle Natacha, quatre ans. C'est pour lui enseigner la musique que sa grand-mère a décidé de l'apprendre elle-même.

Alors, vingt-deux ans après y avoir conduit son fils, Raymonde prend le chemin de l'école de musique de la RATP et arrive chez le même professeur... en 1983. Deux ans après, elle participe à la chorale, joue la comédie dans la compagnie Aurore, participe à un club de poètes amateurs et écrit des chansons, paroles et musiques, participe à des spectacles et animations le samedi et le dimanche.

Pour tout faire, il faut dix-sept heures chaque jour, pour continuer à apprendre, pour répéter, pour composer et s'occuper de Natacha.

Le métro se montre dans quelques-unes de ses chansons, mais le maître-mot reste l'amitié.

Raymonde fait manifestement partie de ces gens, rares et fragiles, qui ne savent plus haïr, et elle a décidé de déposer ses modèles 18 à la SACEM :

*« Comment ne pas chanter
Quand on est transportée
Par une musique
Sur des mots magiques
Mot qui seront demain
De mes vers le levain
La générosité
Et la fraternité.
Ma musique, ma musique,
C'est celle de mon cœur
Débordant de bonheur.
Ma musique, ma musique,
Ceux de chaque instant
Qui sont dans l'air du temps. »*

Jacques MARION

Bon anniversaire

L'orphelinat de la RATP fête cette année ses dix ans d'autonomie et... soixante-dix-huit ans d'expérience. Cela méritait une fête et des explications.

En 1907 s'est créé l'Orphelinat Paris Métropolitain. Passent les années. En 1932, il devient section Paris Métro de l'Orphelinat des chemins de fer français, puis en 1949, section RATP. En 1975, l'assemblée générale de la section décide de fonctionner de manière autonome. Ce sont ces dix années, et surtout le travail effectué, qui étaient fêtés.

La fête, ce fut d'abord pour les enfants un week-end du printemps à Walibi, en Belgique, dans un centre d'attractions. Ce fut ensuite un dîner dansant au mois d'octobre au restaurant de Bercy.

Mme Harrievet, présidente de l'Orphelinat, nous présente rapidement ce bilan :

« Dix ans en quelques lignes, c'est difficile et cela ne montre pas tout. Alors, disons d'abord que dans cette période, nous avons doublé le nombre de nos adhérents (11 500), multiplié les cotisations par quatre (8,64 francs par mois) et multiplié les allocations versées par quatorze. C'est important.

Ce qui existe aussi, et nous y tenons, c'est la dynamique des rapports humains mise au service de nos 210 enfants, bien sûr, mais aussi de nos adhérents.

C'est du dévouement, de la solidarité, certes, mais aussi de l'amitié, de l'intérêt.

• Votre activité n'est-elle pas une « assurance-orphelinat » ?

– Non. Ce n'est en tout cas pas notre but et ça n'est pas ce que pense le plus grand nombre de nos adhérents. Bien sûr, nous apportons des allocations aux orphelins,

mais nous essayons de leur apporter plus. Le succès de nos initiatives, ventes diverses, bals, sorties, montre que c'est bien autre chose. Nos adhérents restent, dans leur majorité, même quand ils n'ont plus d'enfants à charge. S'il y a un caractère d'assurance, c'est l'assurance d'être utile, de rencontrer des gens dévoués, généreux, de connaître d'autres activités, d'autres motivations.

• Il existe également une section orphelinat à la Société mutualiste. Ne faites-vous pas double emploi ?

– Cela voudrait dire qu'on peut faire trop. Nous entretenons aujourd'hui de bons rapports avec la Société mutualiste. Nous faisons des choses différentes et différemment au service d'un même but. A nous de faire que tout cela se complète au mieux pour les enfants. »

Jacques MARION



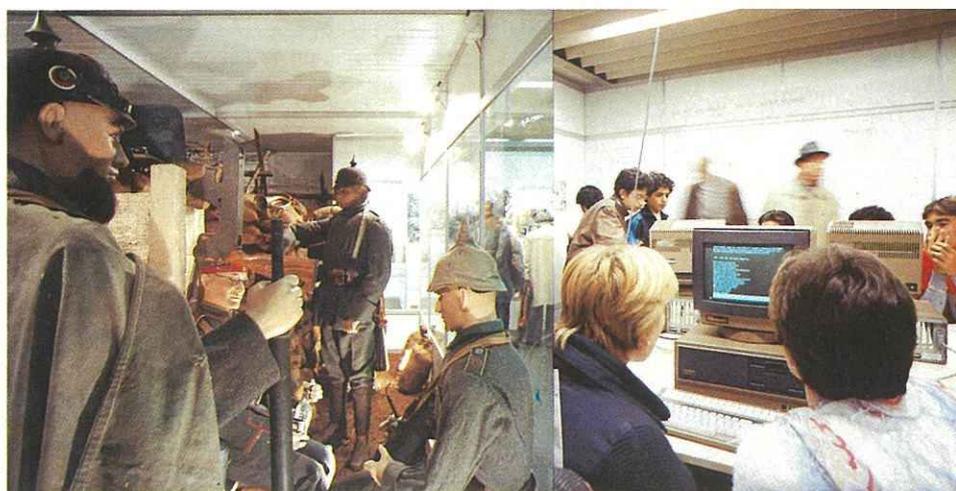
CHABROL

Un hommage aux poilus à Gare de Lyon

1915... une année qui, pour beaucoup de Français, n'évoque aucun fait précis dans l'histoire de la Grande Guerre. 1914 correspond à la bataille de la Marne ; 1916 à celle de Verdun ; 1917 à l'entrée en guerre des États-Unis et 1918 à la victoire. Pourtant, paradoxalement, les opérations militaires de cette année-là se sont soldées par des pertes humaines très importantes : 350 000 tués qui, ajoutés aux 300 000 de l'année 1914, donnent le chiffre monstrueux de 650 000 morts, la moitié des morts de 1914-1918 en 17 mois seulement.

Aujourd'hui, 70 ans après, la France se souvient et célèbre cette année si désespérante à la mesure des pertes de vies humaines. C'est dans le cadre de cette célébration que le secrétariat d'État auprès du ministre de la Défense, chargé des anciens combattants et victimes de guerre, a organisé dans la station Gare de Lyon du RER une exposition « 1915... les tranchées ».

Il est difficile de rendre compte de la totalité des faits et des situations et pourtant, dans 300 m², l'exposition a réussi cette gageure en retraçant la vie en 1915 sur le front et à l'arrière au moyen de vitrines et par



Après la visite, les élèves visitant l'exposition en groupe ont pu se familiariser avec l'informatique grâce à une explication de texte sur le thème de la Grande Guerre.

la reconstitution d'une tranchée de 70 m².

Témoins de la fidélité de l'exposition à la réalité historique, le nombre de visiteurs qui, munis d'un seul titre de transport, ont été l'espace d'un moment confrontés aux grandes misères de la guerre. Nombreux sont les professeurs qui ont emmené leurs élèves à Gare de Lyon.

« 1914... partis pour un été » l'an dernier dans le hall de Gare de l'Est, « 1915... les tranchées » cette année : deux expositions qui permettent aux Parisiens d'aborder l'histoire de la Grande Guerre dans des lieux habituels et avec le minimum de difficultés.

Sylvie FRÉCHARD

CHABROL

Mémoire des rues UN EXEMPLE A SUIVRE

Cinq jours, c'est court pour visiter huit stations qui mettent en scène les rues et leur vie, mais cela n'est qu'un premier pas.

L'initiative de l'UNESCO, chargée dans le cadre des Nations unies de préserver le patrimoine culturel, continue avec d'autres partenaires.

Son but : permettre à l'enfant comme à l'adulte d'identifier son propre patrimoine, non pas comme un héritage mais comme une valeur vivante.

De nombreuses villes prendront dans ce cadre des initiatives pour faire connaître l'histoire, la personnalité de leurs rues, par des expositions, des concours photos, etc. dans le monde entier.

La RATP a ainsi donné le coup d'envoi de cette recherche des racines du quotidien en présentant la mode, la musique, la danse, le sport, les vieilles affiches, la chanson, la peinture, les petits métiers de la rue, les enseignes, et bien sûr, pour Paris, l'histoire du métro.

C'était la moindre des choses, lui qui veut faire descendre dans ses couloirs la vie des quartiers.

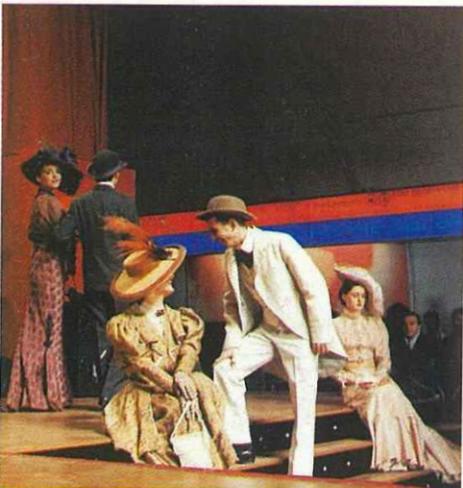
Jacques MARION



RATP-Ardailion

Mémoire des rues 1900.

Un exemple à suivre.



RATP-Mirali

RENCONTRE...

Le Directeur général a tenu, dès son arrivée, à marquer son intérêt pour les travaux du Comité d'entreprise en participant à une partie de sa réunion du 25 septembre. Au cours de cette première entrevue, il a souligné les principes qui lui tenaient à cœur, et notamment :

- son profond attachement au **service du public** dont il a souligné le caractère motivant ainsi que son adhésion aux orientations arrêtées par le Conseil d'administration en juillet 1984 ;

- la **concertation** avec les organisations syndicales dont il a souligné le rôle essentiel dans une grande entreprise comme la RATP ;

- la **modernisation** dans toutes ses dimensions et notamment la recherche de l'**efficacité économique et sociale** à tous les niveaux ;

- la **mobilité** qu'elle implique, car sans mobilité, l'entreprise irait droit à la sclérose ;

- la **formation**, responsabilité majeure du Comité d'entreprise en vue d'une meilleure **qualification** de tous les agents.

D'autre part, Michel Rousselot a insisté sur l'importance du Comité d'entreprise :

- pour la concertation qui s'y développe sur tous les aspects de la vie de l'entreprise et qui doit progresser parallèlement à la décentralisation dans la voie des échanges ascendants et descendants ; c'est un véritable « système » de concertation qu'il faut établir et faire fonctionner à tous les niveaux ;

- pour les efforts qu'il fournit et les résultats obtenus depuis de nombreuses années dans le domaine social, en contribuant à améliorer ainsi la vie des agents et de leurs familles.

Il a enfin indiqué que, dans la mesure de ses moyens, la Direction apporterait son aide au Comité d'entreprise.

A mi-chemin

Le passage à niveau de Palaiseau sur la ligne B du RER a été remplacé le 28 octobre dernier par un passage souterrain piétons. La mise en service du passage souterrain routier avait été effectuée en août dernier.

En pleine ascension

Le mois dernier, le groupe service public est passé à l'Oreille en coin sur France-Inter. Par ailleurs, le groupe sera avec Karen Cheryl le 8 janvier dans l'émission Vitamine sur TF1.

BLOC-NOTES

L'adieu aux « Z » de la ligne de Sceaux

Le samedi 18 janvier 1986, l'IFC* organise un voyage spécial d'adieu aux rames Z dont la fin de carrière approche à grand pas. Le convoi parcourra la ligne B du RER en marquant de nombreux arrêts photos. Départ de Châtelet-Les Halles vers 9 heures ; retour à gare du Nord vers midi. Renseignements et inscriptions auprès de l'IFC, 46, avenue de Savigny, 93600 Aulnay-sous-Bois. Téléphone : 43.84.78.17.

* International ferroviaire club.

Une association et née...

A la RATP, une nouvelle association est née au cours de l'année 1985 : l'amicale des

Français d'Afrique du Nord qui a pour but de réunir régulièrement au cours de dîners, bals ou spectacles, les agents en activité et les retraités originaires d'Algérie, de Tunisie et du Maroc.

La première de ces manifestations – un dîner dansant ouvert à tous – qui a eu lieu courant novembre connut un franc succès puisque 300 personnes environ y participèrent. Au programme des prochaines réjouissances, une galette des rois et une soirée dansante prévues pour le samedi 25 janvier 1986 au restaurant d'entreprise Charonne-Vallès.

Tous ceux qui voudraient se renseigner sur l'amicale ou adhérer peuvent contacter Claude Tallieu – Direction du personnel – Tél. : 43.46.40.29 ext. ou plus simplement par l'intérieur 4029, ou bien écrire à l'amicale des Français d'Afrique du Nord de la RATP - 33, rue d'Avron - 75020 Paris.

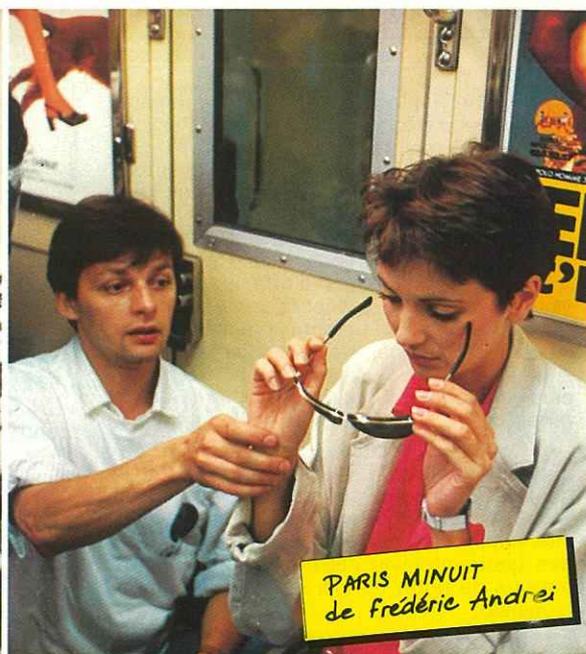
S. F.

TUBE I ♥ YOU

Les cinéastes ont continué à fréquenter assidument le métro en 1985
En voici quelques témoignages:



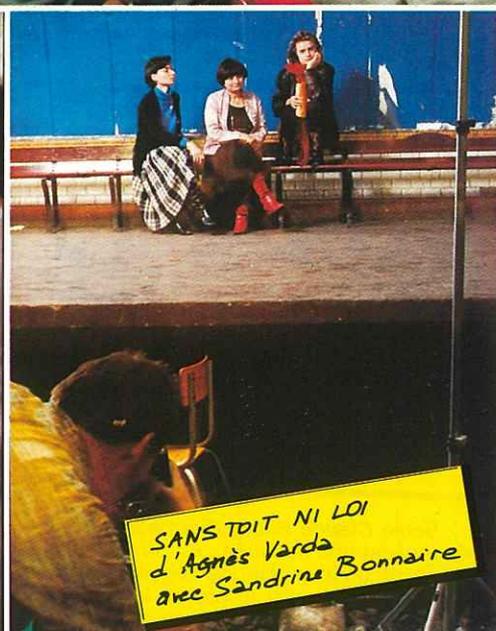
LE CONSEIL DE FAMILLE
de Costa Gavras
avec Johnny Halliday
et Guy Marchand



PARIS MINUIT
de Frédéric Andrei



AUTOUR DE MINUIT
de Bertrand Tavernier



SANS TOIT NI LOI
d'Agnès Varda
avec Sandrine Bonnaire



TAXI BOY
d'Alain Page
avec Claude Brasseur



GENTILLE ALOVETTE
de Sergio Castilla
avec Géraldine Chaplin

Chefs d'entreprises :

Le train de vie 2^e voiture

La RATP n'en est pas à sa première campagne publicitaire, loin de là ! C'est un mariage qui, maintenant, dure depuis plus de dix ans et à chaque campagne, l'aventure recommence pour savoir si elle sera un succès. Cette année encore, la rentrée a apporté son pesant de nouveautés puisque – entre autres campagnes – la RATP s'est adressée aux hommes d'affaires. Un seul slogan : « Le métro, c'est le sens des affaires » adressé à ces hommes pressés et pour lesquels le temps, c'est de l'argent ; une seule illustration : un ticket de métro ; mais plusieurs journaux lus par les hommes d'affaires.

Connaître l'opinion, l'attitude des patrons d'entreprise face au métro, c'était le deuxième temps de cette campagne et c'est Yves Mourousi, qui en a eu la charge et a interviewé – téléphoniquement, compte tenu des contraintes du calendrier – les grands patrons de notre temps, les grands leaders d'opinion.

Laissons-leur la parole en signalant qu'il ne s'agit pas ici de la reproduction intégrale des interviews ; seuls quelques propos en ont été extraits.

Aucun d'entre eux n'a véritablement de réticence ou d'appréhension face au métro, seulement les faits prouvent qu'ils prennent rarement ou occasionnellement les transports en commun.

DE PLUS EN PLUS D'HOMMES D'AFFAIRES
REUSSISSENT DANS L'UNDERGROUND.

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

Seule **Claude Bourg** (Permanence Européenne) est une habituée : « ... Je n'ai pas de voiture et donc je prends régulièrement le métro. Ma fille aussi le prend. Je suis ainsi sûre d'arriver à l'heure à mes rendez-vous. Je trouve le métro agréable, j'aime la foule, l'anonymat... »

Pour les autres, le discours est pourtant souvent plus nuancé.

Le boulanger **Lionel Poilane** (société Poilane) : « ... Ça m'arrive rarement, mais oui, de temps en temps, je prend le métro. Il arrive que ce soit le moyen le plus rapide. Huit fois sur dix, je choisis la voiture, mais quelque fois le métro évite l'énerverment... »

Hommes d'affaires, investissez
dans une voiture avec chauffeur.

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

HOMMES D'AFFAIRES
RENDEZ-VOUS

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

M. Steiner (société Steiner-Meubles) : « ... J'ai pris le métro toute ma jeunesse, je le prends moins aujourd'hui... »

Jean-Marc Vernes (Président de Beghin Say) : « ... Je ne prends pas souvent le métro, mais c'est un tort car souvent les délais de transport sont plus longs autrement... C'est plus par habitude et par paresse... j'emprunte le métro quand c'est trop embouteillé, les jours de fort trafic... »

A LA RECHERCHE DU TEMPS PERDU.

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

M. Trouvé (société Trouvé) est un motard, « ... Je n'utilise le métro que pour aller à des manifestations sportives quand l'accès au stade n'est pas facile. Mais le métro est très utilisé dans notre entreprise et ce, pour des raisons pratiques. A part la moto, c'est le meilleur moyen de transport : un rendez-vous de chantier n'attend pas et nous avons de gros problèmes pour être à l'heure, excepté avec les transports en commun. Il y a eu un gros progrès, je le vois même si je ne prends pas souvent le métro. J'ai été à New York récemment et là, ce n'est pas du tout le même tabac... »

Hommes d'affaires, soyez
en avance sur votre temps

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

Francine Gomez (« Madame » « Waterman »), elle non plus ne prend pas souvent le métro, « ... à moins que j'aie des rendez-vous dans des lieux où existent de grosses difficultés de parking. Le métro est un gain de temps. Quand on a un rendez-vous, on est à l'heure. J'habite à Rueil et comme je ne suis pas à côté du RER, je ne saurais pas où me garer. Et c'est pour cela que je ne le prends pas. S'il n'y avait pas ce problème de parking, je le prendrais tous les jours. Ceci dit, je n'ai aucune appréhension particulière. »

Pour **Bernard Tapie** : « ... Ça dépend où je vais, si j'ai une course à faire. Ça m'arrive de le prendre une fois par semaine environ. C'est très bien, très pratique, chic et choc. Le métro a une bonne image, une image mode. Dommage que les événements, notamment en matière de sécurité, lui fassent une contre-promotion. »

Rien n'est plus mauvais pour un P.D.G.
qu'une artère bouchée.

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

M. Lambert (groupe Antargaz) : « ... Je prends le métro extrêmement peu, car il est rare que l'endroit où j'aille ne nécessite pas de changement, alors comme j'ai un chauffeur, je n'ai pas de problème de parking... »

Patrick Ricard (société Pernod-Ricard) est catégorique : « ... Oui, je prends le métro, c'est le seul moyen d'arriver à l'heure. Je ne le fais pas tous les jours, mais ça m'arrive... »

Jean Bousquet (société Cacharel) : « ... Pas souvent, car quand je vais à Paris, j'ai une voiture. Le métro, c'est pourtant ce qu'il y a de plus pratique surtout avec le RER. Malraux disait que dans le métro à 5 h, on rencontre toute la France et c'est vrai... »

Claude Perdrillat (laboratoires Goupil) : « ... Nous sommes à Créteil à moins d'une demi-heure de l'Opéra ; le métro c'est utile et il vaut mieux le prendre. Il n'y a pas pour moi de problème de sécurité. C'est la presse qui a une certaine responsabilité... »

TIME IS MONEY

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

Thierry Ardisson (agence Business) : « ... Le métro, c'est un vrai bonheur ; d'abord, il y fait chaud, on y voit des gens que l'on ne voit jamais et ensuite, il y a des affiches publicitaires. Souvent je le prends... »

Kléber Beauvillain (société Hewlett-Packard) : « ... Nous sommes à la campagne à Évry et nous n'avons que le train ou la voiture pour aller à Paris. Je prends quelquefois le RER pour aller à La Défense, on gagne un temps fou. Je ne pense pas au problème de sécurité. Par contre, si je suis avec un étranger, je suis très heureux de lui montrer la technique française... »

Yves Mourousi, qu'en pensez-vous ?

Bernard Deconinck (groupe Sommer Alibert) : « ... Je le prends rarement mais ça me rappelle ma jeunesse et c'est le plus rapide. Pour nous, ce n'est pas très pratique car nous sommes au pont de Courbevoie et la station la plus proche est le pont de Neuilly. Quand je prends le métro, je me dis que je devrais le faire plus souvent. »

Serge Dassault (société Dassault électronique) : « ... Je ne le prends pas souvent car j'ai la chance d'avoir un chauffeur, quelquefois pour avoir un train ou être à l'heure. Par contre, les stations ne sont pas toujours là où il faut, là où l'on veut aller... »

Alain Lévy (société Polygram) : « ... Je m'en sers quelquefois pour des raisons utilitaires, pour aller au Parc des Princes. Je n'ai aucune appréhension particulière. Pour moi, le métro, c'est aussi une étude de marché en réel. »



LES HOMMES D'AFFAIRES, AUJOURD'HUI FAITES-VOUS UNE LIGNE DE PREMIERE.

RATP J - UO
METRO

RATP

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

Pierre Cardin : « ... Je prends le métro de temps en temps, c'est le seul moyen d'arriver rapidement et sans retard. Je n'ai pas peur, il y a peut-être certaines choses qui s'y passent, mais dans la journée, on ne risque rien... »

Bernard Fixot (éditions Europe n° 1) : « ... Je prends rarement le métro, c'est un moyen pourtant pratique sauf en cas de correspondance. Non, je n'ai aucune appréhension. Le métro se gare tout seul et va beaucoup plus vite que la voiture. »

Laissons le mot de la fin à Patrick Ricard et Jean-Marc Vernes qui justifient ainsi l'action publicitaire de la RATP : « ... Cette campagne est une bonne campagne, surtout si elle peut faire un peu se vider les rues de la capitale... »

« Finalement, ce dialogue va me servir, je pense que ce que je dis, je devrais bien le mettre en pratique... »

Sylvie FRÉCHARD

POUR BIEN CONDUIRE VOS AFFAIRES, LACHEZ LE VOLANT.

RATP

LE METRO, C'EST LE SENS DES AFFAIRES.

Entre les lignes : Et vous, Yves Mourousi, utilisez-vous le métro ?

Yves Mourousi : Par rapport au métro, il y a trois périodes dans ma vie. Le métro, je dirai presque lieu de vie, j'y ai vécu des années et des années, le prenant dans tous les sens. Je peux vous raconter toute la ligne Denfert-Rochereau-Étoile, les changements à La Motte-Picquet-Grenelle.

Donc, je connais bien le métro. Puis, il y a eu une seconde partie dans ma vie et qui correspond au début de ma carrière publique. Il était relativement difficile de prendre le métro, mais c'était plus dans l'appréhension de la réaction du public. Maintenant, je me suis remis non pas très souvent, mais quelquefois à prendre le métro. Un jour où il n'y avait pas d'autre moyen, je me suis aperçu d'une réaction différente de celle que j'appréhendais. En tant qu'homme public, personne ne m'a sauté dessus, mais tout le monde s'est étonné que je sois dans le métro. Le temps que je fasse mon trajet, c'était plutôt la réaction : c'est pas possible, c'est pas lui. Alors je me suis dit que, de temps en temps pour des trajets courts et rapides, j'avais intérêt à prendre le métro, d'abord parce qu'en définitive personne ne me sautait dessus, parce que personne n'imaginait que j'étais dans le métro.

ELL : Les gens vous reconnaissent-ils ?

Y. M. : Non, ils se demandent si c'est possible que j'y sois. Le temps qu'ils interrogent leur voisin, je suis déjà descendu et j'ai pris une autre rame ou la direction de la sortie. Cela suppose des trajets courts mais en définitive, je n'ai aucune appréhension contre le métro et il m'arrive encore de le

prendre aujourd'hui.

ELL : Quels avantages lui trouvez-vous ?

Y. M. : La rapidité. En réalité, comme je connais bien Paris et que je ne suis pas un grand marcheur - j'aime marcher dans les capitales étrangères mais pas à Paris -, je m'arrange toujours pour que la station où je descends soit à proximité immédiate du lieu où je vais. C'est effectivement une question de rapidité et donc de temps gagné et puis de perte d'énergie. J'ai le don de m'énerver dans les embouteillages, alors quand je sens que tout va être embouteillé, je prends le métro.

ELL : Le prenez-vous pour des déplacements personnels ou professionnels ?

Y. M. : Les deux. Je le prends aussi bien le soir pour aller au théâtre ou à telle ou telle manifestation. Je peux le prendre aussi dans la journée quand j'abandonne ma voiture.

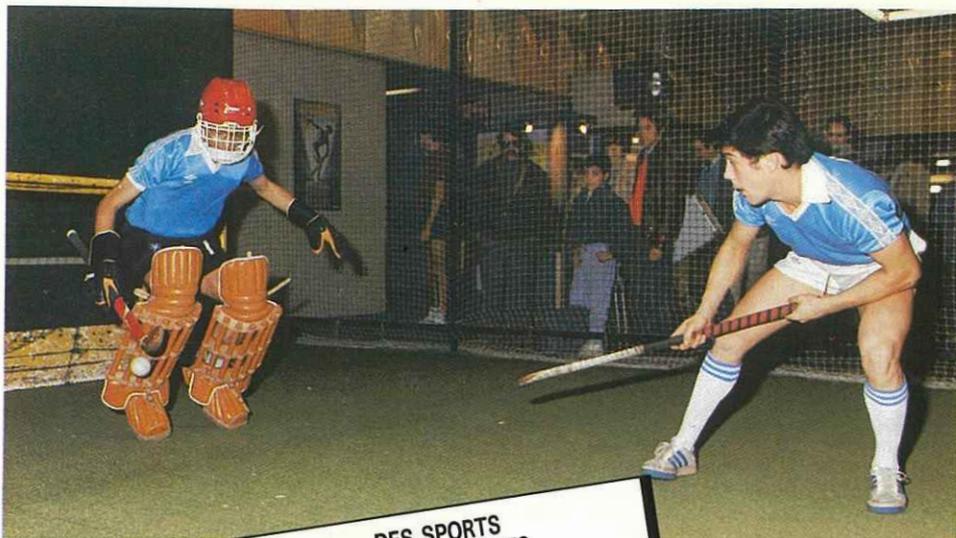
ELL : La campagne « Des hommes d'affaires descendus dans le métro » est-elle, d'après-vous, de nature à inciter les hommes d'affaires à prendre davantage le métro ?

Y. M. : Je pense que ça peut déclencher chez eux une réaction autre que la réaction habituelle qui est négative. C'est à travers la sensibilisation d'une telle campagne qu'on peut les amener à se poser la question : Tiens, pourquoi pas ? Je ne crois pas que ce sera un supplément de gain pour la RATP, mais ce sera certainement une meilleure façon d'appréhender psychologiquement la descente dans le métro.

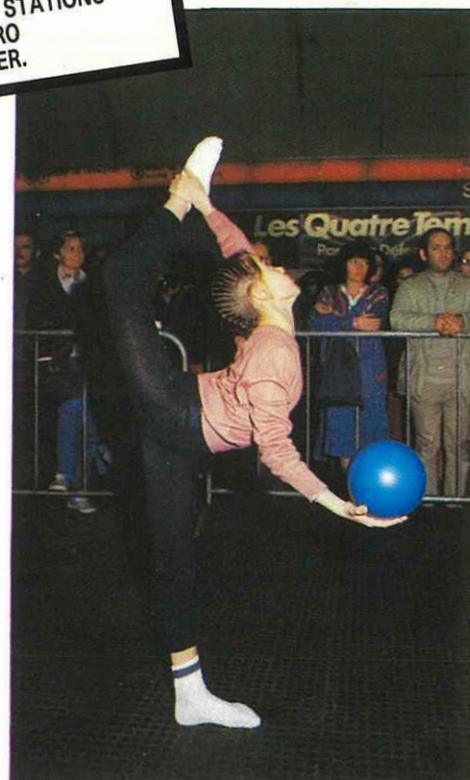
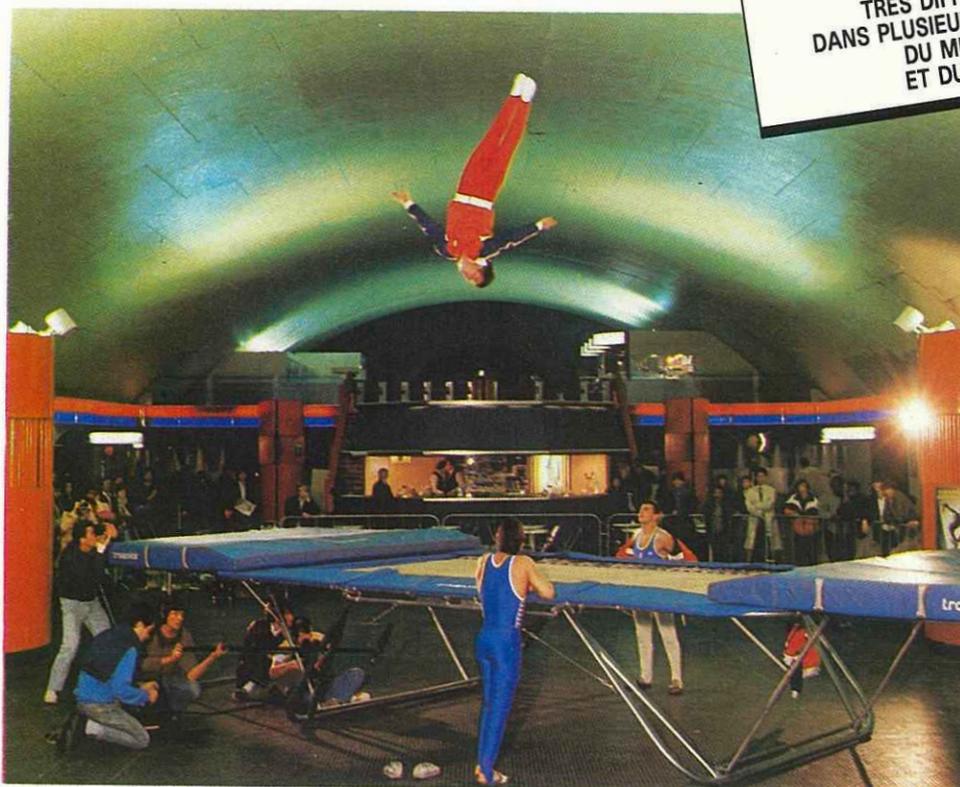
Propos recueillis par
Sylvie FRÉCHARD

Un ticket pour le sport... dans le métro

« Un ticket pour le sport, lancez-vous dans le métro » : tel était le thème de l'animation proposée par le ministère de la Jeunesse et des Sports et la RATP du 21 au 25 octobre 1985. Sportifs en herbe ou plus généralement public en quête de renseignements ont pu, pendant ces quelques jours, satisfaire leur soif d'information auprès des 50 fédérations sportives présentes dans les onze stations du métro et du RER. Informations, sensibilisation du public, mais l'animation et le « spectacle » n'étaient pas oubliés puisque de nombreuses démonstrations furent effectuées par des athlètes de haut niveau sans oublier les séances d'initiation proposées au public présent. Pour ne citer que quelques noms parmi les plus connus, participaient à l'opération : Pierre Quinon,



DES SPORTS TRÈS DIFFÉRENTS DANS PLUSIEURS STATIONS DU MÉTRO ET DU RER.



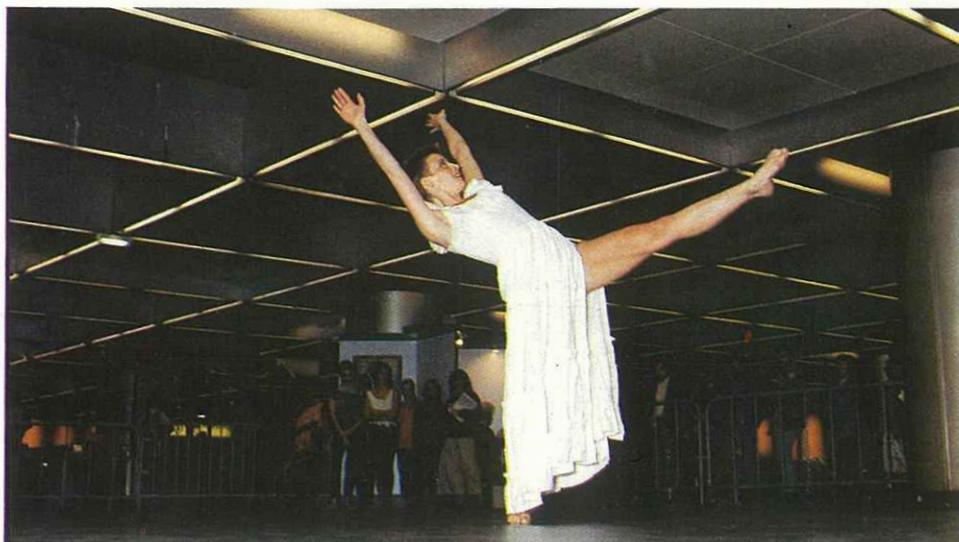
champion olympique de saut à la perche aux derniers jeux Olympiques de Los Angeles, Olivier Lenglet, vice-champion olympique d'escrime à Los Angeles, Jean-Michel Henry, Michel Salesse, Philippe Ribaud, tous médaillés olympiques d'escrime également... et bien d'autres encore...

Parallèlement, chaque voyageur intéressé, ayant plus de 10 ans, pouvait participer à un concours organisé dans les onze stations du métro.

Les gagnants du concours se sont vus offrir un stage sportif de plein air d'une durée d'une semaine : voile, randonnée, canoë-kayak, montagne, etc.

Cette opération, la deuxième du genre pour la RATP, a permis à bon nombre de voyageurs de découvrir, voire de s'initier à leur discipline sportive de prédilection mettant ainsi en application la devise du sport pour tous : « Bougez-vous la santé ».

Sylvie FRECHARD





La victoire la plus courte - contre l'ASPP (3 points à 0). Coup de pied à suivre du trois-quart centre Taurand (en haut). La victoire la plus large contre Vincennes (43 points à 6). L'avant Laffargue part en percussio suivi de tous les avants (en bas).



Reportage à chaud par - 5°

Au rugby, à l'entraînement ce soir ou les coulisses d'un exploit.

Hiver précoce. Il neige fort. Un temps à ne pas mettre même un sportif dehors. Et pourtant plus de 50 joueurs de rugby représentant 3 équipes commencent leur entraînement sous les projecteurs du stade de la Croix-de-Berny.

Une légende rugbystique dit que les joueurs n'aiment pas s'entraîner et préfèrent la 3^e mi-temps. Qu'ils préfèrent la 3^e mi-temps c'est possible, mais pour que celle-ci soit parfaitement réussie il faut gagner les matches et pour gagner les matches, il est indispensable de s'entraîner : ça, ils l'ont compris depuis longtemps ! Voilà pourquoi, ce soir, comme tous les mardis et jeudis, les joueurs doivent s'entraîner dur d'autant que dimanche, les équipes première et réserves vont rencontrer l'équipe numéro 1 du championnat : l'AS Préfecture de Police.

Le physique et la technique

Après un léger footing d'une dizaine de minutes, c'est sous la direction de Lionel Terry, que s'effectue le travail de mise en condition physique, le ballon étant laissé au vestiaire. Les exercices de musculation et d'assouplissement ne sont pas toujours très appréciés mais il s'agit pourtant de la base qui conditionne tout le jeu.

Ce n'est qu'une demi-heure plus tard que, très attendu, le ballon fait son entrée sur le terrain et permet aux avants et aux arrières de travailler leurs techniques de jeu spécifiques sous l'œil critique et la voix forte de l'entraîneur Yvon Assemat.

Ce jeu est d'abord effectué séparément puis avec des combinaisons entre avants et arrières recherchant ainsi une meilleure coordination et une plus grande vitesse d'exécution entre les différentes lignes de l'équipe.

Dans les conditions du match

Il manque toutefois au travail précédent un élément d'importance qui est l'opposition de l'équipe adverse. C'est pour cela que traditionnellement la fin de chaque entraînement est marquée par une rencontre de 20 minutes entre l'équipe première et l'équipe réserve plaçant les joueurs dans les conditions d'un match avec tout ce que cela comporte de motivation et d'engagement physique, en prenant soin malgré tout d'éviter les contacts trop rudes entre équipiers.

Les blessures sont suffisamment nombreuses en compétition pour ne pas les rechercher à l'entraînement surtout que dimanche il faudra disposer de toutes les forces vives de l'équipe.

Ainsi, après avoir donné une heure et demie durant le meilleur de soi-même chaque joueur se met à penser à l'impossible exploit : battre l'ASPP sur son terrain.

L'exploit

Dimanche 16 h 20 : l'US Métro bat l'ASPP 3 points à 0. C'est la victoire que personne n'avait réellement osé envisager. Ce succès plaçait désormais l'USMT second du championnat juste derrière... l'ASPP. La 3^e mi-temps pouvait commencer, *Entre les lignes* n'y assisterait pas mais l'on pouvait imaginer qu'elle serait joyeuse... en attendant de se retrouver une fois encore mardi pour un nouvel entraînement.

L'envol du volley (suite)

Une erreur de mise en page a été commise dans le numéro précédent. L'équipe chic composée de joueurs choc était bien entendu celle du tennis et non celle du volley. Les supporters auront rectifié d'eux-mêmes.

La photo ci-dessous présente une équipe peut-être un peu moins chic vestimentairement parlant, mais tout aussi choc : celle de volley championne de France USCF 1985 et composée de... debouts, de gauche à droite : Pierre Merlan, Roland Baspin, Jean Chanteur (manager), Jean-Pierre Boulzec, Norbert Lecuyer, Thierry Vercruysse.

Accroupis, de gauche à droite : Marc Fiume, Christian Baspin, Didier Clouzeau, Patrick Terrien, Jacques Briand, Joël Robin (chef de délégation), tous agents de la RATP.



L'écho des sections en bref....

AVIRON

Aux critères internationaux des jeunes de Joinville, 2^e place de Xavier Le Provost en skiff junior, victoire de Itier et Serve en deux de couple cadets et 3^e place pour Philippe Morucci en skiff cadet.

ESCRIME

Hervé Carillo et Pascal Jeanny se sont classés respectivement 3^e et 7^e du tournoi national junior.

FOOTBALL FFF

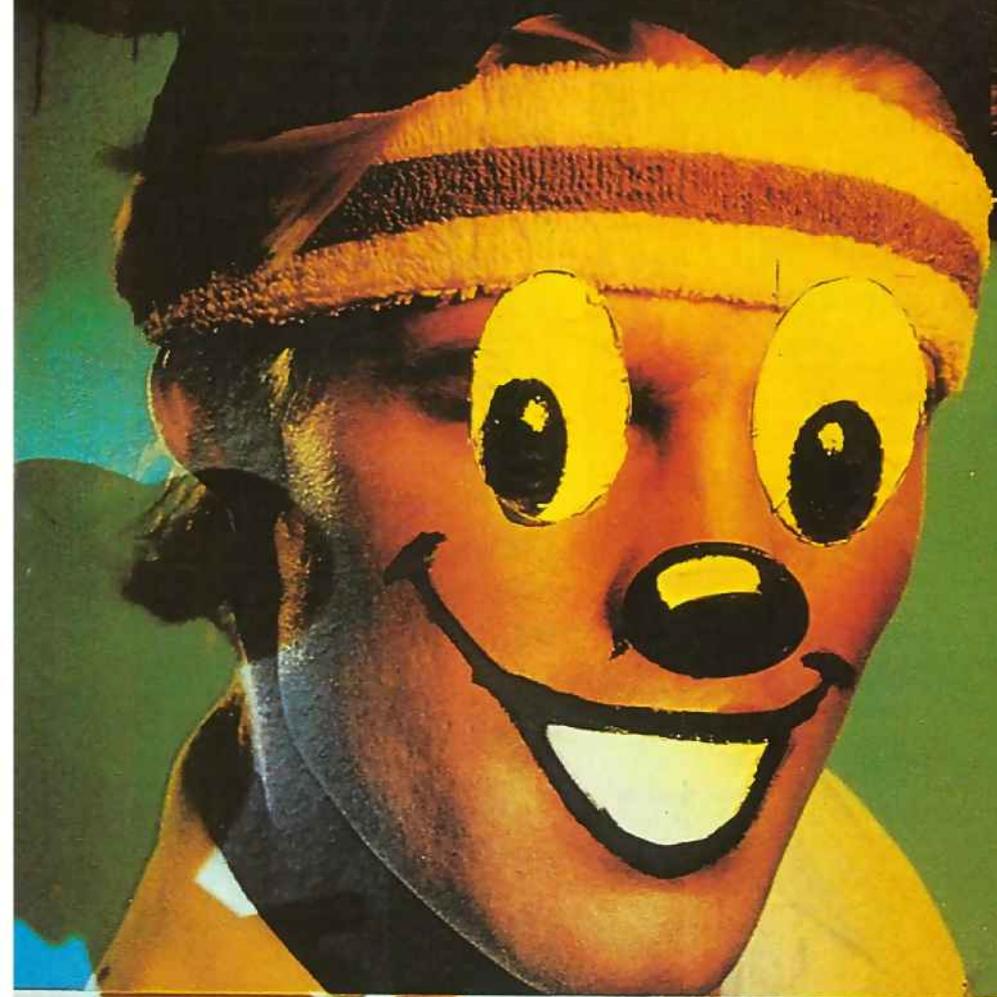
Début de championnat intéressant pour l'équipe 1^{re}, 4^e du classement, et pour l'équipe réserve, 1^{re} après 5 rencontres.

LUTTE

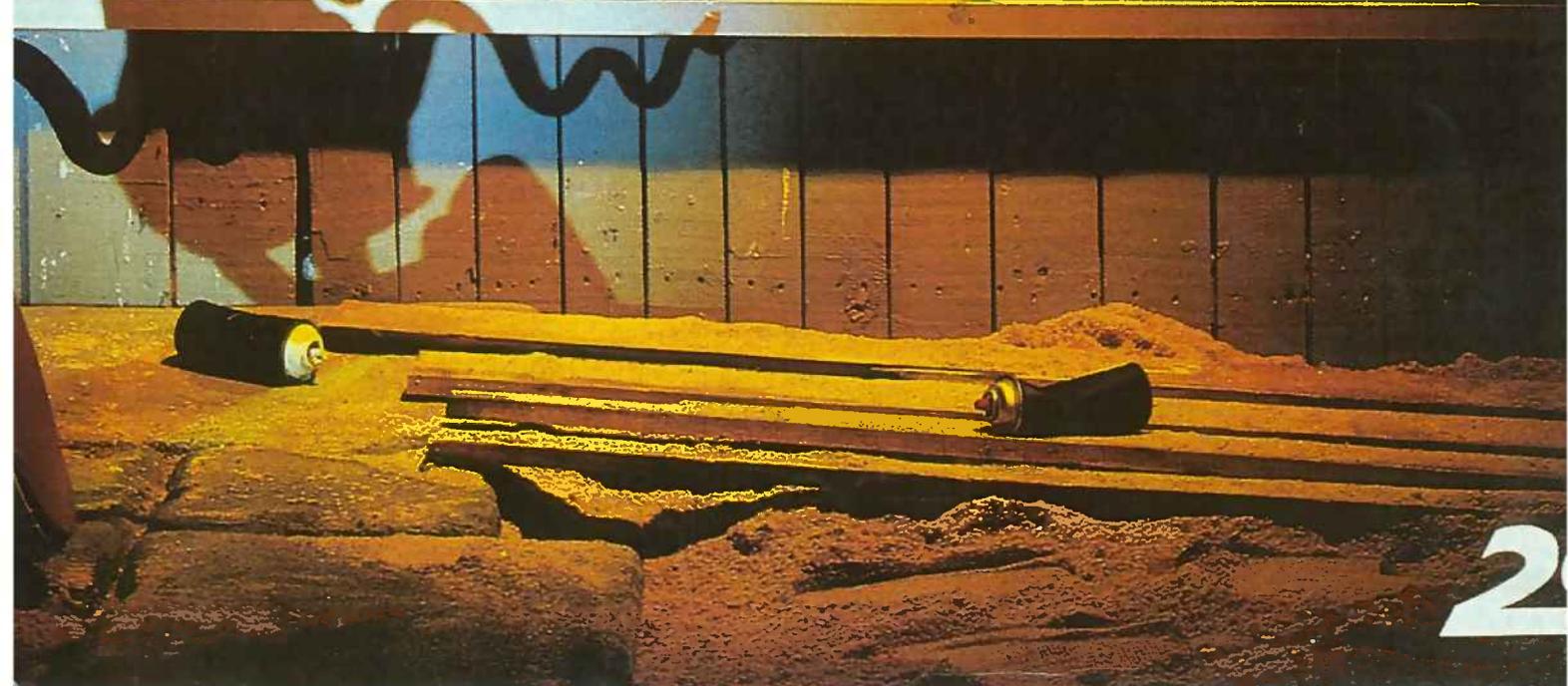
Sélection de Alcide Legrand pour le challenge « Deglane » de Nice le 1^{er} décembre.

Gérard LUCHE

TICKET CHIC MICKEY CHOC



2^e VOITURA



2