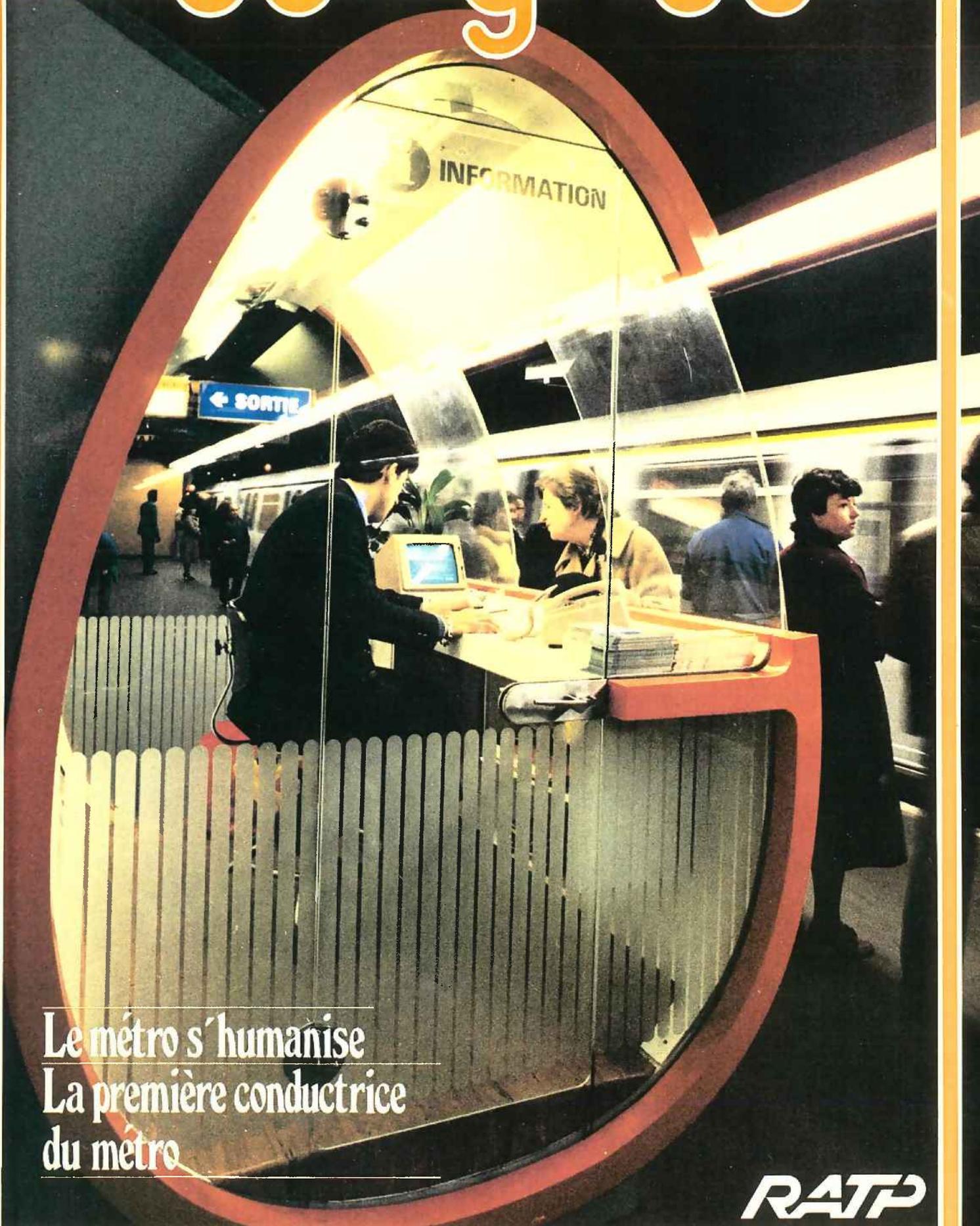
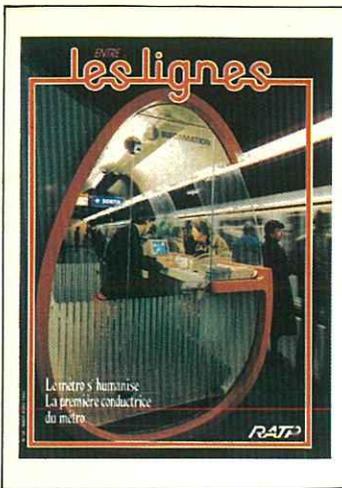


ENTRE  
**Les lignes**



Le métro s'humanise  
La première conductrice  
du métro

**RATP**



**NOTRE COUVERTURE :**  
Cet « œuf » souterrain vitré est l'un des nouveaux bureaux d'accueil et d'information installés sur les quais du métro. (photo : RATP-Ardaillon ; Chabrol).

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71.

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



Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction : Marie-Claire Ballot, Sylvie Fréchard, Chantal Naar, Martine Proust.

Conception et réalisation :

INFICO

Imprimerie :

L'Avenir Graphique, Z.I. Torcy-Sud, 77200 Torcy, ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, Y. Brucker, H. Crouta, C. Font, G. Hamoniaux, M.-C. Lecoufle, S. Lefèvre, G. Luhe, H. Robineau.

Atelier photographique RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gaillard, R. Minoli, R. Roy, J. Thibaut.

ISSN 0338-7429

**N° 54**  
**Mars-avril 1982**

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA REGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE  
**Les lignes**

PAGES

**3**

Nouvelles brèves

**4**

Les hommes et l'événement

**6**

Un sondage IFOP sur les transports parisiens

**11**

Recherche et développement à la RATP

**13**

La RATP et l'industrie ferroviaire

**15**

Les hommes et l'événement

**19**

Les aménagements de la première classe

**20**

L'humanisation du métro

**22**

La RATP et les femmes

**25**

Le recrutement

**26**

Le restaurant des « GA » en travaux

**28**

Les hommes et l'événement

**29**

Les journées informatique

**30**

L'US-Métro

**31**

Informations sociales

**32**

La station La Chapelle (photo RATP-Roy)

## LA VIE DE L'ENTREPRISE



### Exploitation métro

● La mise en service de l'atelier centralisé d'électronique de Saint-Ouen, initialement prévue en mars (voir Entre les lignes n° 53), aura lieu au mois de mai prochain.

● Deux escaliers mécaniques ont été installés à la station Cambronne (1.6) alors qu'on procédait au renouvellement de deux autres, l'un à Simon Bolivar, l'autre à Louis Blanc (1.7 bis).

● L'arrêt de l'escalier mécanique de la station « Porte de Bagnolet » (1.3) débouchant à l'air libre Bd Davout, initialement prévu à la fin du premier trimestre, a dû intervenir dès octobre 1981 en raison de l'usure prématurée de certaines pièces qui aurait pu mettre en cause ultérieurement la sécurité des voyageurs. Les travaux de remplacement n'ayant pu être entrepris que le 18 janvier, compte tenu du planning de charge de l'entreprise à laquelle ils ont été confiés, la date de mise en service du nouvel escalier est prévue pour la fin du mois d'août prochain.

● La conduite manuelle contrôlée, déjà en service sur les lignes 10, 13, 3 bis et 11, a été étendue à la ligne 8 ; la prochaine ligne à en bénéficier sera la ligne 7 dans le courant de l'année 1982.

● Honorée par le fait qu'une station du métro parisien porte son nom, la Province de Liège en Belgique a proposé à la RATP de lui fournir 18 fresques évoquant la province en vue de décorer la station, par ailleurs rénovée. Les travaux de pose des fresques viennent de commencer et l'inauguration est prévue le 30 juin. Parallèlement, un concours sur le thème de la RATP est organisé dans la Province, les cinq premiers lauréats seront invités à Paris.

### Exploitation RER

● Conformément au planning des travaux, un deuxième passage à niveau de la ligne B a été supprimé fin avril à Orsay pour être remplacé par un passage routier. Les travaux ont été lancés pour le passage de Gif-sur-Yvette.

● La gare de Bourg-la-Reine offre désormais à ses voyageurs un bâtiment entièrement rénové.

### Exploitation autobus

● Depuis le 15 février, l'itinéraire de la ligne 116 « Rosny-sous-Bois (Rosny 2 - Halte SNCF) - Saint-Maur (Gare de Champigny) » est modifié dans les deux directions, entre les arrêts « Paul Bert » et « Les deux communes » afin d'assurer la desserte du quartier du Pré Gentil à Rosny-sous-Bois.

● L'itinéraire de la ligne 351 « Nation-Roissy-en-France (Aéroport Charles-de-Gaulle) » est modifié à l'entrée de l'aéroport, en vue de desservir l'arrêt « Fret centre » en commun avec la ligne 350.

### Travaux

● Ligne 5 : le chantier est maintenant ouvert aux deux extrémités, avec en particulier le début des travaux du passage sous canal (fin prévue en octobre 1983) et du chantier de Bobigny, y compris ceux de la station (fin prévue pour la même date).

● Ligne 7 : entre Maison-Blanche et Kremlin-Bicêtre, c'est-à-dire sur la première étape du prolongement, les travaux de gros œuvre sont pratiquement terminés, la pose de la voie en est à 60 %. Sur la deuxième étape, le gros œuvre est terminé à 45 % jusqu'à la station Villejuif II. Quant à la partie comprenant la station Villejuif III et le cul-de-sac, les travaux préparatoires de déviation des canalisations urbaines viennent de débuter.

## Animation

● Des concerts de musique baroque en faveur du Fonds d'aide à la recherche chirurgicale cardiaque ont été donnés bénévolement, le 28 janvier à Auber et le 4 février à Etoile, pour la troisième année consécutive, par l'ensemble instrumental « Robert Bogdali » formé de jeunes prix de conservatoire. Rappelons que le FARC est animé par le professeur Charles Dubost.

● Courts métrages à Châtelet : du 3 au 9 mars, dix courts métrages ont été projetés dans la gare RER de Châtelet-Les Halles. Ces films étaient sélectionnés pour le Festival international du cinéma du Tiers Monde qui se déroulait à Paris du 3 au 23 mars. Les projections — d'une durée de deux heures — étaient réalisées à l'aide de huit appareils vidéo.

## Prolongement de lignes d'autobus

Dans le cadre de la politique de développement de son réseau d'autobus, entreprise prioritairement en banlieue afin de réduire les inégalités de traitement entre les usagers du centre de l'agglomération et ceux de la périphérie, la RATP a mis en service, le 1<sup>er</sup> mars dernier, le prolongement des antennes A et B de la ligne 147 qui dessert la banlieue nord-est de Paris à partir de l'église de Pantin (ligne 5 du métro).

Le 147 A « Église de Pantin (métro) - Sevrans (gare) » est prolongé jusqu'au quartier des Beaudottes à Sevrans dont le maire, M. Vergnaud, sacrifie au rite du ruban inaugural sur notre photo ci-contre.



Desservant la gare des Beaudottes de la ligne B du RER, ce prolongement de 2,5 km permet ainsi une correspondance supplémentaire avec une ligne ferroviaire qui relie Paris à un important pôle d'activités que constitue l'aéroport Charles-de-Gaulle à Roissy.

Le 147 B « Église de Pantin (métro) - Montfermeil (Les Bosquets) » est prolongé, quant à lui, sur 1,5 km jusqu'à la place Jean-Mermoz à Montfermeil, cadre de notre photo (ci-contre) où nous voyons le maire, M. Guimet, lors de la cérémonie d'inauguration. Les habitants des neuf communes desservies par le 147 B bénéficieront ainsi désormais d'une liaison directe avec l'hôpital de Montfermeil.

Répondant aux demandes de la population et des élus, ces deux prolongements ont été mis au point dans le cadre des études de restructuration menées par la RATP, les administrations et les élus concernés.



## Expositions

● Entre le 30 janvier et le 13 février, une rétrospective du Théâtre du Châtelet était proposée dans la gare RER de Châtelet-Les Halles. De nombreux documents, affiches, photos et même dessins humoristiques évoquaient les grandes heures du Théâtre du Châtelet depuis 1862, date de son ouverture : L'Auberge du Cheval blanc, Le Chanteur de Mexico, Méditerranée ou encore les Valses de Vienne. Outre cette évocation du passé, le public a pu se familiariser avec le nouveau Théâtre musical de Paris (TMP).

● A l'occasion du début des travaux dans le quartier de la préfecture de Bobigny, une exposition a été réalisée sur le prolongement de la ligne 5 « Place d'Italie - Eglise de Pantin » à Bobigny.

De 1972 à 1978 la progression du nombre et de la qualité des points de vente, accompagnée d'un développement de l'information, aboutit à la vente de 151 000 billets.

En 1979 apparaît le billet valable deux jours. Au cours des années 1979, 1980 et 1981, la répartition des ventes entre les trois options est caractérisée par la prééminence de la version « quatre jours », qui totalise à elle seule autant de ventes que les deux autres. Quant à l'évolution des ventes, elle révèle une croissance très importante, bien que ralentie depuis un an.

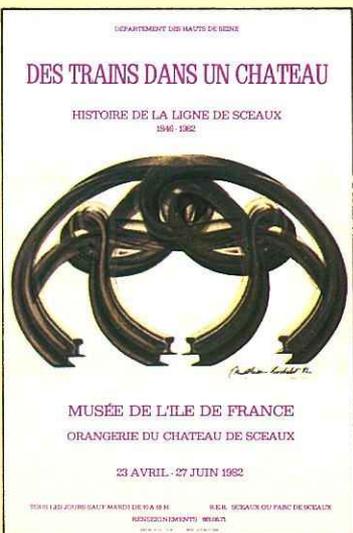
C'est pourquoi il est apparu nécessaire de renforcer l'information du public tout en multipliant les points de vente, ce qui devrait faciliter les conditions d'achat pour les voyageurs.

## EXPOSITIONS A VOIR

### DES TRAINS DANS UN CHATEAU

Du 23 avril au 27 juin (tous les jours sauf mardi, de 10 h à 18 h), dans l'orangerie du château de Sceaux, majestueux bâtiment construit par Jules-Hardouin Mansart pour le fils de Colbert, le musée de l'Ile-de-France présente une exposition particulièrement spectaculaire, consacrée à l'histoire de la ligne de Sceaux, devenue par la magie du progrès ligne B.

Du train articulé de 1846 aux voitures tricolores du MI 79, c'est toute une aventure que raconte cette manifestation, organisée grâce au concours de la RATP.



## LES MÉROVINGIENS DANS LE MÉTRO...

Il y a mille cinq cents ans à quelques mois près, Clovis succédait à son père, le roi franc Childéric, mort à Tournai en 481 ou 482. En célébrant son couronnement, l'exposition « Clovis et la civilisation mérovingienne » qui se tient dans la gare de Châtelet-Les Halles depuis le 19 avril, permet d'attirer l'attention de l'opinion publique sur l'une des dates les plus importantes de notre histoire et mieux faire connaître une grande civilisation, injustement oubliée.

## L'ORIENTATION PROFESSIONNELLE

Du 3 au 7 mai, les académies de Paris, Versailles et Créteil, le CIDJ (Centre d'information et de documentation de la jeunesse) et la Chambre de commerce de Paris organisent dans une dizaine de stations de métro et gares du RER une série de débats et d'expositions qui ont pour thème : « l'orientation professionnelle ».

## Clichés choc

Les cent vingt photos de reportage exposées du 2 au 28 février sur le quai de la station Saint-Augustin, sélectionnées par les agences de presse, étaient la transposition dans le métro du premier grand prix international du reportage. Cette exposition, organisée conjointement par la RATP et le Festival international du film et de la presse, a permis à la photographie de presse de quitter les cénacles d'initiés pour s'offrir au jugement de tous. Le public parisien pouvait, en effet, exprimer son goût en choisissant des sélections de douze photos, les votes étant traités sur place par ordinateur afin de désigner les cent gagnants ayant choisi la sélection la plus proche du vote général. Il est amusant de constater que les professionnels de la presse et les habitués du métro ont rendu le même verdict... Il est vrai que ni les uns ni les autres n'avaient connaissance du cliché de notre photographe, qui est une belle illustration de l'instantané de choc.

## « Paris sésame »

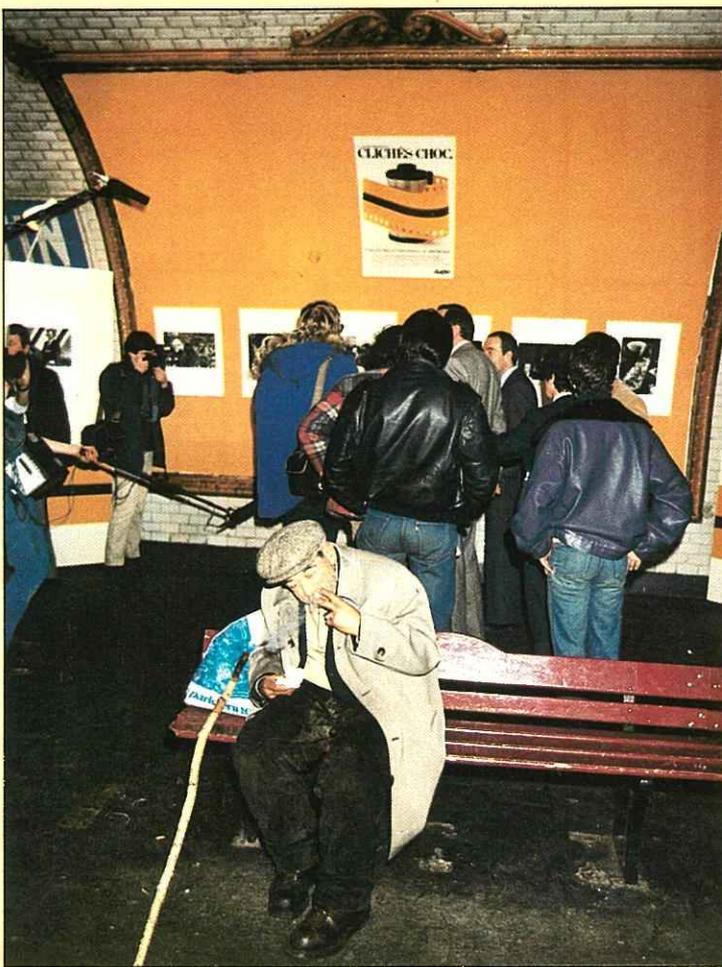
## Les touristes

## ont le ticket

Les touristes vont entrer dans Paris... comme chaque année, aux beaux jours, que ce soit en rangs serrés, appareil photo en bandoulière, par couples ou en solitaire sac au dos, les étrangers ou le cousin Alexis débarquant de sa Bourgogne natale avec sa petite famille vont envahir la capitale. A eux « Paris sésame », nom de baptême qu'endossera le billet de tourisme RATP dans la deuxième quinzaine du mois de mai.

Rappelons que le billet de tourisme, dont la création, sous la version « sept jours » exclusivement réservée aux étrangers remonte à 1953, avait une diffusion modeste de l'ordre de 1900 unités en 1967.

En juillet 1970, trois modifications importantes ont lieu : une option « quatre jours » est instituée, la possibilité d'achat est accordée aux Français et la distribution étendue à une trentaine de stations.



# UN SONDAGE IFOP SUR LES TRANSPORTS PARISIENS

La RATP a fait réaliser en février dernier, par l'Institut français d'opinion publique (IFOP), un sondage auprès d'un échantillon représentatif des habitants de la région parisienne. Ce sondage a été effectué pour aider à l'élaboration du prochain plan d'entreprise, devant couvrir les années 1983-1987, et dont la parution est prévue pour le courant du dernier trimestre de cette année. Il importait en effet de mieux connaître

les positions et appréciations du public sur un certain nombre de questions le touchant particulièrement. La RATP, service public dont les activités concernent une population de près de dix millions de personnes dans sa vie quotidienne doit en effet « coller » aux préoccupations des gens. Et à notre époque, pour connaître celles-ci, quoi de mieux qu'une enquête d'opinion conduite dans les règles de l'art ?



## Qui sont les enquêtés ?

1 472 personnes de plus de 15 ans ont été interrogées, réparties en trois populations constituant autant d'échantillons représentatifs des habitants :

- de la ville de Paris (459) ;
- des départements de la petite couronne : Val-de-Marne, Seine-Saint-denis et Hauts-de-Seine (540) ;
- des départements de la grande couronne : Yvelines, Essonne, Val-d'Oise et une partie de la Seine-et-marne (473).

La structure de l'échantillon (très proche de la structure réelle des populations d'Ile-de-France) était la suivante :

### Sexe :

Hommes : 46,8 %

Femmes : 53,2 %

### Age :

15-19 ans : 8,4 %

20-24 ans : 9,8 %

25-34 ans : 20,8 %

35-49 ans : 26,5 %

50-64 ans : 19,4 %

65 ans et plus : 15,1 %

### Profession du chef de famille :

Cadres supérieurs et professions libérales : 12,2 %

Patrons de l'industrie et du commerce : 5,9 %

Cadres moyens et employés : 28,2 %

Ouvriers : 32,1 %

Inactifs : 21,6 %

### Activité professionnelle

Actifs : 63,1 %

Inactifs : 36,9 %

Naturellement, les résultats ont été pondérés de manière à tenir compte du poids socio-démographique de chaque échantillon.

Les interviews ont été réalisées à domicile, 47 questions étant soumises aux personnes interrogées. 69 % d'entre elles appartenaient à un foyer disposant d'une (57 %) ou plusieurs (12 %) automobiles. Données intéressantes à noter au passage : si un quart seulement des foyers interrogés habitant la banlieue n'est pas motorisé, ce nombre atteint 45 % à Paris ; par ailleurs, et c'est l'autre aspect de la même réalité, en grande banlieue, 20 % des foyers disposent de deux voitures.

Au moment où elles ont été interrogées, 80 % des personnes enquêtées avaient, au cours des quatre dernières semaines, utilisé un (ou plusieurs) moyen de transport public. Il n'y a en effet, en Ile-de-France, que 20 % de personnes à ne jamais utiliser les transports en commun (contre 30 % de non utilisateurs absolus de la voiture particulière).

## Les résultats du sondage

Le bilan d'ensemble traduit un phénomène d'opinion favorable aux transports en commun et aux initiatives de la RATP. Nous en présentons ci-dessous quelques données caractéristiques.

Les enquêtés s'estiment personnellement plutôt bien desservis par les transports en commun, même si ce sentiment est nettement plus affirmé à Paris qu'en grande couronne.

### Question :

« Diriez-vous que l'endroit où vous habitez est très bien, assez bien, assez mal ou très mal desservi par les transports en commun ? »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Très bien desservi ...	38	54	33	26
Assez bien desservi ...	44	38	46	48
Assez mal desservi ...	12	7	14	16
Très mal desservi ...	5	1	6	8
N.S.P.P. ....	1	—	1	2
	100	100	100	100

### Le jugement sur le passé

Les habitants de notre région sont pleinement conscients de l'amélioration globale intervenue dans les conditions de transport. 73 % pensent que les transports se sont améliorés depuis quelques années. Les réponses sont ici très homogènes et ne varient pratiquement pas avec la localisation de l'habitat.

Tout le monde s'accorde sur cette opinion que l'on ait ou non des correspondances à effectuer sur son trajet, que l'on soit ou non utilisateur d'une voiture personnelle. Même parmi ceux qui sont personnellement mal desservis, deux sur trois partagent ce point de vue.

Au-delà de ce jugement général, l'amélioration obtenue pendant les heures de pointe est moins bien perçue.

### Question :

« Avez-vous le sentiment que, depuis quelques années, les conditions de transport aux heures de pointe se sont : »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Plutôt améliorées ...	37	35	38	34
Plutôt détériorées ...	12	12	12	10
Restées inchangées ...	36	38	35	40
N.S.P.P. ....	15	15	15	16
	100	100	100	100

Dans chaque catégorie, il se trouve une majorité (relative) pour estimer qu'à l'heure d'affluence les conditions de transport ont peu évolué, voire même se sont dégradées. Parmi les plus critiques : les non utilisateurs de la RATP (alors que les usagers réguliers sont plus

nombreux à constater une amélioration), les femmes et les personnes mal desservies.

Une telle opinion est contredite par la réalité objective : l'accroissement de la capacité de transport intervenue depuis 10-15 ans et qui est de l'ordre de 50 %, le renouvellement des trains, etc. Cette attitude montre que les gens se prononcent en fonction de leurs exigences présentes en matière de confort et de qualité de vie. Ces exigences, plus élevées qu'autrefois, ont relativisé les améliorations acquises ; en outre, il subsiste nombre de points durs et d'insuffisances sectorielles pouvant justifier un jugement négatif sur la qualité du transport en heure de pointe.

### Banlieue d'abord

Les progrès souhaités concernent d'abord la banlieue.

### Question :

« Pensez-vous que les efforts de la RATP devraient porter en priorité sur Paris, sur la proche banlieue, la moyenne et lointaine banlieue, les villes nouvelles ? »

Sur Paris .....	17 %	17 %
Proche banlieue .....	37 %	
Moyenne et lointaine banlieue .....	31 %	78 %
Villes nouvelles .....	10 %	
N.S.P.P. ....	5 %	5 %
	100 %	100 %

Le diagnostic est clair : la priorité est donnée à la banlieue, par 78 % contre 17 % à Paris. Même les Parisiens sont en majorité de cet avis (55 %).

C'est la réduction de la durée du trajet domicile-travail qui est ressentie comme la première amélioration nécessaire, avant même la pénétrabilité des déplacements :

### Question :

« Voici une liste d'améliorations possibles de la qualité du service actuellement offert par la RATP à ses usagers. Quelle est dans cette liste, celle qui vous semble prioritaire ? »

Réduire la durée du trajet domicile-travail	45 %
Diminuer la pénibilité, grâce notamment à l'amélioration des correspondances .....	24 %
Améliorer l'accueil et la sécurité .....	21 %
Améliorer l'information, notamment sur les lignes de bus .....	8 %
N.S.P.P. ....	2 %
	100 %

Les hommes sont plus sensibles que les femmes à la réduction de la durée du trajet domicile-travail, sans doute parce qu'ils comptent plus d'actifs parmi eux. Les femmes sont par contre plus nombreuses à souhaiter que les déplacements soient plus confortables.

## UN SONDAGE IFOP

Le développement du RER et des parkings de rabattement sur le chemin de fer sont aussi des vœux massivement exprimés. Non moins massivement le public se prononce pour une extension du métro à la banlieue (76 %).

### Question :

« La RATP recherche des solutions plus légères que le métro pour la desserte de la banlieue, comme par exemple des itinéraires protégés pour les bus ou des tramways. Des deux opinions suivantes, avec laquelle êtes-vous le plus d'accord ? »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
C'est une bonne chose de ne pas installer systématiquement de nouvelles lignes de métro .....	20	21	19	21
Tous les habitants de la banlieue devraient pouvoir bénéficier du métro .....	76	73	78	74
N.S.P.P. ....	4	6	3	5
	100	100	100	100

Le métro demeure donc le mode symbole par excellence du transport public : c'est son arrivée dans une commune qui matérialise le mieux pour ses habitants, la réalisation de leur droit au transport. L'opinion ne paraît pas encore accepter l'idée que d'autres modes, comme le bus en site propre ou le tramway peuvent être mieux adaptés à la demande de la banlieue que le métro traditionnel, qui, au-delà de certaines limites ne constitue plus une solution valable, sur le plan technique comme sur le plan économique. La RATP devra réaliser un important effort d'information du public pour faire comprendre qu'une certaine diversification des modes de transport est un moyen de mieux servir la banlieue.

### Même les automobilistes acceptent la priorité à l'autobus.

Ce sondage a ménagé une surprise à ceux qui en effectuaient le dépouillement. S'il est une idée reçue, c'est bien en effet que les couloirs réservés et autres priorités sont voués aux gémonies par l'automobiliste qui voit ainsi se réduire la voirie à sa disposition ! Sachez donc qu'il n'en est rien : l'opinion, comme les automobilistes, semblent tout à fait prêts à accepter qu'on facilite encore plus la circulation des autobus et ce, même au détriment de celle des voitures individuelles. Voilà qui devrait rassurer nombre d'élus réservés plus qu'enthousiastes face aux couloirs d'autobus.

### Question :

« Pensez-vous qu'il est tout à fait légitime, assez légitime, peu légitime ou pas du tout légitime pour la RATP de réclamer aux Pouvoirs publics de meilleures conditions de circulation de ses autobus au détriment de celles des voitures personnelles ? »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Tout à fait légitime ..	64	72	63	53
Assez légitime .....	23	19	25	25
Peu légitime .....	6	5	5	10
Pas du tout légitime ..	4	3	4	6
N.S.P.P. ....	3	1	3	6
	100	100	100	100

Ce résultat est d'autant plus remarquable que les utilisateurs de voitures individuelles sont presque aussi nombreux (62 %) que les autres (68 %) à se prononcer pour la réponse « tout à fait légitime ».

Les réponses à une question plus directe, sur le même thème, viennent renforcer ce résultat.

### Question :

« Vous personnellement, accepteriez-vous ou non d'avoir davantage de difficultés à circuler ou à stationner dans Paris lorsque vous êtes en voiture, pour améliorer la circulation des autobus ? »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Accepterait .....	66	67	67	60
N'accepterait pas .....	22	18	23	27
N.S.P.P. ....	12	15	10	13
	100	100	100	100

Ceux qui utilisent une voiture personnelle sont presque aussi nombreux que les autres (64 % contre 67 %) à accepter l'idée de connaître des difficultés supplémentaires à circuler ou à stationner pour un meilleur fonctionnement de l'autobus.

## Qui paye ? Qui organise ?

### Principal responsable : l'Etat

40 % des enquêtés considèrent que la principale responsabilité des transports en commun devrait incomber, en région parisienne, à l'Etat ; 30 % se prononcent pour la région, 11 % pour le département, 11 % pour la commune.

Il est clair que nombre de personnes ignorent que l'autorité organisatrice des transports sera régionale. Le public a néanmoins l'intuition que les transports urbains revêtent une





telle importance dans notre région que l'Etat ne peut se désintéresser de leur développement : ce sentiment est partagé, on le sait, par les élus.

Quant aux Parisiens, ils sont légèrement plus nombreux que les « banlieusards » à voir leur commune prendre en charge les transports : 15 % contre 11 %.

**Financement : le développement, plutôt l'usager et le contribuable...**

Le public met l'usager en première ligne — 34 % — pour payer les améliorations à apporter aux transports dans les prochaines années, devant le contribuable — 26 % — et l'employeur : 25 %. Quant à des catégories plus particulières, elles sont peu sollicitées : 3 % pour l'automobiliste, 2 % pour le commerçant.

... la carte orange, l'employeur.

**Question :**

« Pour les salariés, on parle beaucoup en ce moment du paiement d'une partie de la carte orange par les employeurs. Vous, personnellement, diriez-vous que c'est tout-à-fait souhaitable, assez souhaitable, peu souhaitable, pas du tout souhaitable ? »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Tout à fait souhaitable	51	49	52	55
Assez souhaitable ...	26	23	28	24
Peu souhaitable .....	9	10	8	9
Pas du tout souhaitable .....	10	12	9	9
N.S.P.P. ....	4	6	3	3
	100	100	100	100

Notons qu'on est d'autant plus favorable à ce projet que l'on n'utilise pas sa voiture personnelle pour ses déplacements de travail (56 % contre 49 %). Le parisien, dont les trajets sont plus courts et qui paye moins cher sa carte orange n'est pas moins favorable au projet que le « grand banlieusard », qui consacre deux fois plus de temps et d'argent à son transport.

Quant au découpage actuel de la carte orange, il n'est pas remis en cause, mais ce sujet a dû apparaître trop technique puisque 35 % à 40 % des enquêtés se déclarent incapables de se prononcer.

Au chapitre de la simplification, 68 % des habitants souhaitent que tous les titres de transport fonctionnent par zones, comme la carte orange. Ce % s'élève à 75 en grande couronne.

**Les tarifs : raisonnables dans l'ensemble des allègements souhaités par beaucoup.**

Les tarifs sont jugés presque aussi souvent trop élevés que raisonnables.

## UN SONDAGE IFOP

### Question :

« D'une façon générale, diriez-vous que le prix actuel des transports en commun est... »

	Moy.	Paris	Pte cour.	Gde cour.
	%	%	%	%
Trop élevé .....	47	42	49	51
Raisonné .....	48	55	45	41
Pas assez élevé.....	1	1	2	—
N.S.P.P. ....	4	2	4	8
	100	100	100	100

Les personnes utilisant l'autobus et le train en banlieue sont plus nombreuses à estimer, trop élevés les prix actuels (54 %). Il en va

de même d'une femme sur deux, de 59 % des moins de 24 ans, de 57 % des habitants se comptant parmi les plus mal desservis.

La majorité des usagers est visiblement attachée à une politique de tarifs modérés. Pour certaines catégories, dont le pouvoir d'achat est plus faible, les prix actuels sont déjà considérés comme trop élevés.

L'autobus est jugé cher par les habitants de la banlieue et, même dans Paris, près de 80 % souhaitent l'application du tarif unique, comme pour le métro (en acceptant une légère augmentation du prix du ticket, en compensation).

L'opinion est également favorable, mais point de façon aussi massive qu'on pourrait le penser (55 % contre 40 %) à l'application du tarif unique sur l'ensemble du réseau du métro.

## LA RECHERCHE : POINT 1982

La RATP soutient un important effort de recherche et de développement.

Au cours de la période passée, les actions ont été surtout orientées vers la modernisation des réseaux et des matériels puisque le premier impératif était l'accroissement de l'offre de transport.

Aujourd'hui, les programmes de modernisation intensive des réseaux sont achevés. Aussi, depuis 1980 la recherche avait-elle connu une certaine réduction du volume de ses activités.

Depuis quelques mois, une réflexion est en cours, dont l'objet est la relance de la recherche sur une base renouvelée et élargie. Elle doit aboutir à la définition pour le prochain plan d'entreprise 1983-1987 d'une politique et d'un programme de recherche adaptés à la période nouvelle du développement des transports parisiens dans laquelle nous entrons et susceptibles de contribuer efficacement à l'effort national de recherche demandé par le gouvernement.

A cet effet d'ailleurs, et dès 1982, la RATP a prévu des crédits plus importants — 65,5 millions de francs cette année — dont 22,5 représentent l'emploi à temps plein d'une centaine de personnes. La Régie prévoit de réaffecter à ces activités un effectif supérieur pour accompagner cet effort financier.

Le présent article est consacré aux objectifs et aux actions de recherche pour 1982. Ceux-ci se retrouveront, revus et complétés, dans le prochain plan de recherche et de développement auquel nous consacrerons un article en fin d'année. Nous donnerons cependant, en conclusion de cet article, l'esprit des orientations nouvelles.

\*  
\* \*

L'effort actuel de recherche se développe sur un double plan :  
— à court et moyen terme, il est consacré à l'amélioration des systèmes existants — métro, RER, autobus — afin de les adapter à l'offre de transport en fonction d'études de marché préalables.

Les objectifs ne sont pas seulement l'amélioration qualitative des outils, mais aussi la réalisation d'un haut niveau



de sécurité, la protection de l'environnement, l'économie des ressources et de l'énergie et la réduction des coûts.

— à plus long terme, il est procédé à des recherches prospectives portant notamment sur des systèmes nouveaux de transport. Dans ce domaine, les recherches sont conduites, tantôt par la RATP elle-même, tantôt en collaboration avec les organismes qui les mènent, qui bénéficient alors de son expérience d'exploitant.

Par ses activités de recherche, non seulement la RATP prépare son avenir, mais elle contribue à l'effort national en la matière. En outre, elle affirme sa position internationale de pointe dans le domaine des transports urbains, afin de favoriser l'exportation et l'exploitation des techniques françaises. Les besoins mondiaux en transports urbains et suburbains sont en effet immenses, tant dans les pays en voie de développement où croissent d'énormes métropoles que dans les pays industrialisés qui ont le souci de promouvoir un meilleur aménagement de leurs transports.

## Objectifs 82

Pour 1982, les actions de recherche et de développement ont pour principaux objectifs :

- l'amélioration de ce qui existe,
- la préparation des choix de l'avenir,
- le prolongement de l'offre de transport actuelle pour les zones peu denses et les villes moyennes de la banlieue,
- l'amélioration des rabattements par des moyens techniques ou d'organisation,
- la maîtrise des coûts globaux des moyens matériels,
- le maintien de la compétitivité des techniques françaises au niveau international dans le domaine des transports urbains.

## Méto, RER à l'heure des micro-processeurs

Pour le matériel roulant, l'objectif est de faire réaliser par les industriels des matériels à la fois plus performants et plus simples, donc moins coûteux et plus compétitifs (nouvelles architectures — voies courtes, permettant l'intercirculation — adoption de bogies allégés, im-



*Coffre logique du hacheur de courant ; au premier plan, carte électronique de commande et de régulation des équipements de puissance.*

plantation optimale des équipements auxiliaires facilitant la maintenance et surtout robotisation poussée des fabrications). Recherches qui doivent également conduire à une amélioration de la sécurité et du confort et à une économie de l'énergie.

Côté aménagement intérieur, deux motivations : pouvoir « moderniser » l'aspect à un coût acceptable au cours de la durée de vie d'un matériel et rechercher des matériaux de revêtement moins sensibles au vandalisme.

Pour les équipements, l'effort de recherche sera maintenu à un niveau élevé pour satisfaire les besoins de l'entreprise en tenant compte des évolutions technologiques (intégration de plus en plus poussée des composants électroniques, miniaturisation des circuits et développement des micro-processeurs) et des tendances internationales pour que les équipements développés pour la RATP puissent être proposés sans modification profonde à l'étranger et y être compétitifs. Ceci est vrai, par exemple, pour le pilotage automatique du métro pour lequel la RATP joue un rôle privilégié d'incitation à l'innovation sur le plan national.

Pour l'exploitation, un effort particulier sera réalisé pour l'information des voyageurs avec des expériences de liaisons entre le Poste de commandes centralisées du métro (PCC) et les stations. Une première expérience aura lieu à « Gare d'Austerlitz » avec l'affichage de messages pour le public sur cinq écrans de télévision.

Pour l'infrastructure, une étude est en cours sur la mécanisation des dénivelés à l'usage des handicapés, et dans le domaine de la voie, les deux objectifs principaux seront la diminution des nuisances acoustiques pour les riverains et l'amélioration des conditions et des coûts de maintenance.

## Autobus : l'ère 85

Les trois principaux objectifs pour l'exploitation sont de développer les services rendus au moindre coût pour la collectivité (information de l'usager aux points d'arrêt et sur l'autobus, priorité aux feux...), de chercher de nouvelles formes d'exploitation pour desservir les zones peu denses et d'acquérir une meilleure connaissance des besoins des usagers tant quantitatifs que qualitatifs.

Pour le matériel, un thème prioritaire vise à l'utilisation rationnelle de l'énergie en faisant appel à l'électronique et à la micro-informatique : développement dans la perspective de l'autobus futur (mise en service en 1985) d'un groupe motopropulseur (moteur, boîte de vitesses et équipement) spécifique de l'autobus urbain permettant, en outre, une amélioration considérable du confort des voyageurs et des conditions de travail du machiniste. Deux autres thèmes concernent la maintenance et la robotique avec le nettoyage intérieur automatisé des véhicules en dépôt.

Les efforts de recherche pour une meilleure gestion du parc de l'entreprise

## LA RECHERCHE : POINT 1982

porteront sur les techniques et les méthodes permettant d'optimiser les activités d'entretien et de renouvellement des matériels tant routier que ferré et des équipements.

### Le personnel et la bureautique

Les principales études qui seront poursuivies en 1982 concerneront les aspects humains du développement de la bureautique et les conséquences sur l'évolution du travail administratif et l'adaptation homme-poste avec, en particulier, l'étude des différentes causes conduisant certains agents à une inadaptation progressive.

### Commercialement votre

Pour ce qui est de l'information des usagers, les applications possibles aux transports urbains des nouveaux moyens de la télématique seront examinées; la participation à l'expérience « Télétel » ayant débuté en 1982, sera poursuivie et d'autres moyens de communication avec la clientèle, dans les emprises de la Régie, dans les lieux publics et à domicile, seront recherchés. Un exemple: l'installation récente, dans 20 stations de métro, du système « Métronic », à disposition des nouveaux agents chargés de l'information des voyageurs.

### Les systèmes nouveaux de transport

**ARAMIS**: le développement de ce « système de transport léger par cabines automatiques sur pneumatiques » va maintenant se poursuivre par la réalisation d'un centre technique d'expérimentation pour lequel le site de la Petite Ceinture Sud est choisi (voir « Entre les lignes » n° 49).

**TRAX**: un prototype du trottoir roulant accéléré est en cours de construction aux Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) à Nantes (entreprise qui a la licence exclusive d'exploitation industriel-



Rames en cours d'essais.

le) qui fera l'objet courant 1982 d'une expérimentation complémentaire en usine avant son installation dans le couloir de correspondance RATP-SNCF à Invalides à la mi-83.

**VAL - Métro de Lille - SOFRETU** a été chargée de la maîtrise d'œuvre du génie civil. La RATP suit avec un grand intérêt la mise au point de ce système aux caractéristiques innovantes dont le premier tronçon doit être mis en exploitation commerciale en mars 1983.

**DELTA V**: La RATP s'intéresse au développement de ce système de transport hectométrique semi-continu, proposé par le Centre Stéphanois de Recherches mécaniques « Hydromécanique et Frottement ». Elle participe au financement et aide de ses conseils la construction d'une boucle expérimentale chez le constructeur.

\*  
\*\*

Pour l'avenir, il est nécessaire de définir une véritable politique de la recherche appuyée sur une doctrine d'entreprise et développant des stratégies, et non pas seulement de simples objectifs d'entreprise.

Une orientation essentielle est d'élargir le champ de la recherche à des domaines jusque-là insuffisamment

concernés: la fonction administrative, la communication, la gestion des ressources, l'entretien, la socio-économie des transports, la formation du personnel, etc. Dans ces divers domaines, l'horizon des études et recherches doit être mieux précisé, de l'amélioration de l'existant à la recherche à long terme, le long terme devant être mieux pris en compte.

Ce nouveau champ d'investigation se traduira par un plan de recherche plus « musclé », croissant en volume de 8 à 10 % par an, conformément aux directives du gouvernement.

Une deuxième orientation est que la recherche RATP s'ouvre davantage sur l'extérieur, les milieux industriels, universitaires et plus généralement la communauté scientifique.

Autre exigence essentielle: que la recherche ne soit plus seulement l'affaire de quelques-uns, mais devienne, par l'élargissement du cercle de personnes impliquées, un problème d'entreprise.

Trop souvent en effet, en dehors des quelques services pour lesquels la recherche est une vocation naturelle, on considère cette dernière comme influant peu sur la vie quotidienne des gens ou comme une vitrine brillante pour l'exportation. Le plan aura à cet égard un rôle important de motivation à jouer.

Ce sont là quelques lignes d'évolution parmi d'autres. Nous y reviendrons à l'occasion de la sortie du plan 1983-1987, en novembre prochain. ■

# INDUSTRIE FERROVIAIRE: LE SOUTIEN DE LA RATP

Depuis une vingtaine d'années et plus intensément depuis 1962, la RATP a modernisé son matériel roulant métro et RER. Pour ce faire, elle a largement fait appel à l'industrie ferroviaire française qui, simultanément, recevait des commandes importantes de la SNCF et de clients étrangers et qui, pour les satisfaire, a augmenté sa capacité de production et élevé son niveau technique.

Alors que la RATP s'apprête à achever cette année le renouvellement de son matériel roulant métro, le problème est donc posé de maintenir à un niveau convenable le plan de charge de l'industrie ferroviaire.

## Vingt ans de commandes intenses...

De 1962 à 1982, la RATP a modernisé son parc de matériel roulant et accru celui-ci de 25 %. En 1962, 3 000 voitures circulaient sur le réseau, 90 % d'entre elles dataient d'avant 1940, leur âge moyen étant supérieur à 30 ans. Aujourd'hui avec 4 100 voitures en service sur le métro et le RER, le parc s'est enrichi de 1 000 unités et l'âge moyen du matériel n'est plus que de dix ans. Pour atteindre ce résultat, la RATP a dû accroître considérablement le rythme de ses commandes qui était très réduit avant 1962, pour atteindre durant la décennie suivante 100 voitures chaque année et enfin, de 1972 à 1982 avoisiner annuellement plus de 200 voitures.

## ... mais des prévisions moins optimistes

Pour le métro l'année 1982 verra les dernières livraisons de matériel MF 77 ; l'ensemble du marché représentait un total de 935 voitures livrées à partir d'octobre 1978. Au-delà, le « plan d'entreprise » propose plusieurs extensions du réseau de banlieue, l'allongement des trains sur les lignes 7 et 13 et le remplacement des voitures à l'âge de 30 ans — matériel articulé de la ligne 10, matériel sur pneus de la ligne 11 —. Autant d'objectifs qui impliquent une com-

*Le MF 77 en construction :  
ici sur un portique appelé « vireur ».*

## INDUSTRIE FERROVIAIRE LE SOUTIEN DE LA RATP

mande supplémentaire de l'ordre de 300 voitures de type MF 77 - 100 en 1985, 1986 et 1987 - mais dont la livraison n'interviendra qu'en 1986-1987.

Pour le RER, le rythme prévu est de 12 éléments de 4 voitures en 1982, bien qu'en raison des difficultés économiques de l'entreprise de construction, la SOFERVAL qui a pris la suite de la Compagnie Franco-Belge de matériel de transport et vient de rejoindre ALSTHOM-Atlantique qui fait partie du groupe CGE récemment nationalisé, les livraisons réelles (RATP + SNCF) ne soient actuellement que de 8 voitures. Mais une accélération, permettant d'approcher du rythme prévu peut être espérée pour le second trimestre.

Sans ce retard, les besoins de la ligne B du RER seraient couverts fin 1983. Ultérieurement et jusqu'à 1985, les livraisons pourraient se poursuivre à un rythme analogue afin de permettre le renforcement nécessaire du service sur la ligne A et l'interconnexion de cette dernière avec les lignes SNCF de Cergy/Poissy, ces deux lignes étant alors desservies par le matériel de la ligne A dont le parc serait considérablement renforcé.

## Une situation délicate pour l'industrie ferroviaire

Compte tenu des prévisions effectuées tant pour le métro que pour le RER, les commandes en matériel passeraient par leur point le plus bas vers 1985. Elles reprendraient ensuite, bien qu'à un rythme plus modéré que dans le passé récent : environ une centaine de voitures par an, jusqu'aux années 2 000. Ce qui ne va pas sans poser des problèmes à l'industrie ferroviaire qui voit baisser son volume de commandes.

La RATP, pour sa part, s'efforce de maintenir à un niveau convenable le plan de charge de cette industrie. Son action vise notamment à promouvoir l'exportation des matériels français dans le sillage de la coopération technique (SOFRE-TU). Déjà par le passé, l'industrie française a vu son accès à certains marchés étrangers facilité. Ce fut notamment le cas de Mexico en 1967. Mais d'autres perspectives devraient se matérialiser : Le Caire a déjà commandé 156 voitures à la Société Alsthom pour son futur réseau et d'autres tranches sont prévues dans l'avenir ; la deuxième tranche du métro

de Caracas, qui vient d'être signée, prévoit la livraison par la CIMT de 240 nouvelles voitures en 1984-1986, après la commande en cours de 143 voitures. Quant au métro d'Alger (réseau de 64 km avec, dans une première phase, 10 km de ligne), il pourrait offrir un nouveau débouché pour l'industrie française de l'ordre de 100 voitures à l'horizon 1985, auxquelles pourraient s'ajouter 80 voitures à l'horizon 1986.

La RATP cherche également à soutenir l'innovation technique et à nouer ainsi des liens plus étroits avec l'industrie ferroviaire pour la conception de nouveaux matériels. Elle peut offrir la possibilité d'essais de qualification sur son réseau et aider à la simplification des matériels pour parvenir à la réduction des coûts. D'une manière plus générale, la RATP estime nécessaire que l'exploitant et les constructeurs pensent en commun

les futurs matériels : en effet, l'expérience d'exploitant de la RATP et l'expérience industrielle des constructeurs sont complémentaires et c'est en les conjuguant que l'on obtiendra les meilleurs résultats.

Enfin, la RATP s'efforcera de planifier ses commandes en matériel roulant, voire de les décaler ou de les anticiper afin de « lisser » le plan de charge de l'industrie ferroviaire.

Sans aucun doute, la demande intérieure qui a été au cours de ces vingt dernières années le moteur de l'industrie ferroviaire tend à marquer une pause, toutefois la RATP dans le cadre qui lui est imparti est prête à apporter sa contribution à la politique de soutien de cette industrie. ■

*Le MI 79 à un stade de fabrication déjà plus avancé.*



## « Baisser panto »

Un matin glacial de janvier 1979 alors que deux agents allaient retirer une plaque « baissez panto » près de la gare de Massy-Palaiseau, avertissant les conducteurs de la ligne B d'une avarie sur la caténaire, un train les happa dans le brouillard, les tuant sur le coup.

Ce dramatique accident fut à l'origine d'une réflexion menée par la direction du réseau ferré et la médecine du travail, en vue d'améliorer la sécurité des agents. C'est ainsi qu'un système de signalisation lumineuse — feu rouge clignotant — a été mis au point. Tout en ayant la même signification que les plaques « baissez panto » pour les conducteurs, il évite à des agents de se rendre sur les voies. La première réalisation vient d'être mise en service à Bourg-la-Reine. Ce système sera étendu à l'ensemble des lignes A et B du RER (treize sectionnements au total).



Ancien système



Nouveau système... à l'arrêt !

## Les autobus ont le contact

Depuis la création de la carte orange en 1975, le trafic des lignes d'autobus est calculé à l'aide de sondages qui permettent d'estimer la proportion des voyages effectués avec des titres à vue par rapport aux voyages effectués avec des titres oblitérés. Tant que la proportion de voyages effectués avec des titres oblitérés était de l'ordre de 50 %, la méthode était relativement satisfaisante ; or, cette proportion, en constante dé-

croissance, est passée de 40 à 25 % à Paris et de 60 à 40 % en banlieue entre 1975 et 1981, ce qui rend les résultats de trafic moins précis.

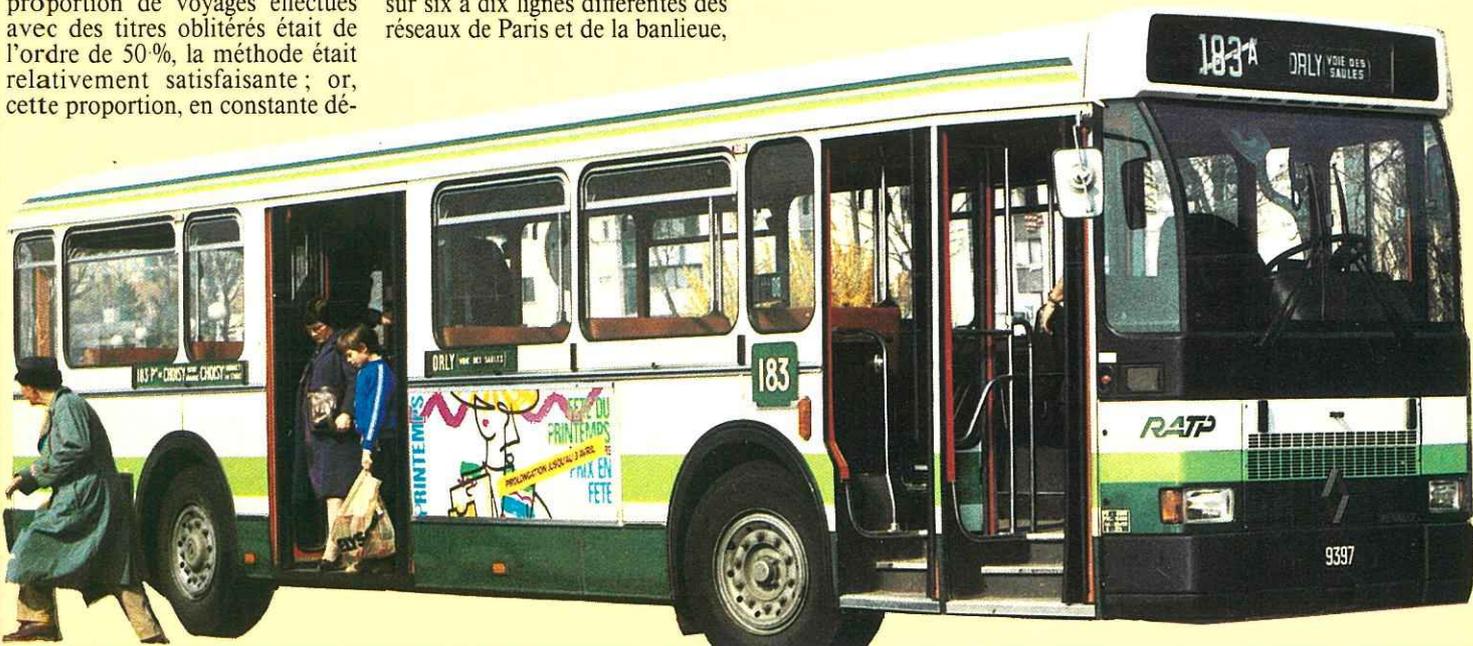
En 1979 et 1980, un certain nombre de systèmes de comptage ainsi que des scénarios d'utilisation des autobus équipés de tels systèmes ont été testés : des systèmes à cellules photo-électriques, un système de marche sensible à tube de pression d'air et un système de tapis contact électrique. Ces divers matériels ont été testés sur six à dix lignes différentes des réseaux de Paris et de la banlieue,

choisis de façon à être les plus représentatives possible de la variété de types de dessertes que l'on peut rencontrer (lignes de différentes longueurs, de cabotage ou de rabattement, desserte de gares, d'écoles, d'hôpitaux...).

À la suite de ces tests, le choix a été fait en tenant compte d'un certain nombre de critères : justesse, précision, fidélité, disponibilité et coût. La solution « tapis contact à la porte centrale » marque une nette supériorité sur le système à

marche sensible et même sur le système à cellule et peut, en outre, assurer une fonction sécurité en empêchant la fermeture des portes quand un voyageur a encore un pied sur la marche.

Les autobus livrés par RVI depuis le début de 1982 sont équipés de ce dispositif, ce qui devrait porter à un tiers le nombre d'autobus du parc bénéficiant de ce système, compte tenu de la modification qui va être apportée à un millier de voitures déjà en service.



## La Chapelle au clair de ville

Flanquée de ses auvents de métal et de verre, dressée sur ses colonnes en fonte et ses piliers en pierre, ignorant le spectacle et la vie alentour, la station La Chapelle presque octogénaire veillait sur l'incessante navette des rames infatigables.

Ce siècle avait trois ans à sa mise en service, mais elle n'avait pas changé depuis ce 31 janvier 1903. Sans doute avait-on, tout au long des années, bien des fois ravauté les pièces de sa parure et maquillé les rides que lui creusait le temps. Cependant rien n'avait transformé son aspect où dominait le gris.

Puis vint la décision de pousser plus avant l'incursion dans la ville de notre vieille ligne de Sceaux, pardon de notre jeune ligne B ! Elle allait arriver jusqu'à la gare du Nord et à cette occasion elle serait reliée à la station La Chapelle.

L'idée naquit alors de rénover celle-ci et les services techniques de la RATP mirent au point le projet de cette cure de jouvence. Deux traitements furent prescrits pour ce rajeunissement. Le premier, préalable à la rénovation, comprit successivement :

- la consolidation de toutes les fondations par injection de ciment et mise en place de pieux ;
- la réfection des piles et le remplacement des appareils d'appui, après installation d'étaisements métalliques permettant d'assurer le vérinage des poutres.

Parallèlement fut refaite l'ossature des marquises qu'affectaient des désordres dus à la corrosion. L'occasion était belle de refaire en même temps les hauts-reliefs en terre cuite émaillée, décorant ces marquises, travail délicat réclamant un grand soin.

Le deuxième traitement consista uniquement en la rénovation de la station. Il n'était pas question en cette conjoncture de suivre le parti créé pour le décor des stations souterraines. Le service TB, aidé par M. Motte, décorateur conseil, ayant en la matière renom et expérience, a donc étudié un tout nouveau décor reposant sur les principes suivants : clarté et transparence, ouverture sur la ville.

Foin du verre cathédrale

translucide des auvents, des panneaux d'affichage limitant le regard. Bienvenue au verre transparent qui offre à la vue un plus vaste horizon !

Disparus tous les câbles accrochés aux structures ; ils se trouvent en sous-quais dans des galeries techniques. Plus d'éclairage par tubes, un nouveau luminaire placé entre les fermes assure cette fonction.

Des sièges individuels mis par séries de cinq sur une lisse métallique remplacent les bancs en bois du style originel. Des lisses identiques supportent le mobilier, les plans et les panneaux de la signalétique.

Finie la peinture grise qui attristait l'ensemble ; ici chante le lilas qui colore les sièges et celui bien plus tendre des parties métalliques, comme en témoigne notre dernière page de couverture.

Sur chacun des deux quais une bande de carrelage permet aux mal-voyants de se mieux repérer.

Enfin, parachevant cette métamorphose, deux escaliers mécaniques devant éviter des pas aux citadins entre salle et quais.

Si les voyageurs se montrent dans l'ensemble très satisfaits des améliorations de confort apportées, il n'en est pas de même de certains riverains qui jugent trop indiscret le verre transparent utilisé ! Sensible aux protestations des habitants du quartier, la RATP essaiera de tenir compte de leurs observations et recherche un matériau, aussi lumineux mais moins indiscret qui pourrait être employé dans les autres stations aériennes restant à rénover.

## Atmosphère, atmosphère ?

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1982, la Régie prend à sa charge la réalisation des contrôles et de la surveillance de l'atmosphère du métro.

Les réseaux de surveillance de la pollution atmosphérique existant en région Ile-de-France sont multiples. On trouve le Laboratoire d'hygiène de la ville de Paris, le Centre scientifique et technique du bâtiment, l'Association pour la prévention de la pollution atmosphérique, les réseaux mis en place par EDF autour des centrales thermiques, et enfin le Laboratoire central de la préfecture de police qui mesure en quatorze points de surveillance l'oxyde de carbone provenant des gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Les contrôles sanitaires effectués dans le métro qui remontent à son origine étaient, jusqu'à la fin de l'année dernière, pratiqués par les laborantins du Laboratoire d'hygiène de la ville de Paris pour le compte de la préfecture de région. Les résultats de ces contrôles étant ensuite communiqués à la RATP.

Dorénavant, le Laboratoire

d'hygiène de la ville de Paris n'interviendra qu'en tant que prestataire de service, pour effectuer les contrôles que la RATP aura préalablement définis en accord avec lui, le choix des actions menées étant directement fait par RATP.

Les contrôles de l'atmosphère du métro sont de deux ordres :

- des prélèvements de gaz qui permettent d'analyser le taux de dioxyde de carbone (Co<sub>2</sub>) et de monoxyde de carbone (Co) ;
- des prélèvements microbiologiques qui définissent le taux de bactéries présentes à la fois dans l'air et sur les surfaces.

Ce sont les laborantins du Laboratoire d'hygiène de la ville de Paris qui effectuent ces prélèvements avec l'aide de quatre agents des services techniques de la RATP, ce qui permet une meilleure connaissance des taux de renouvellement d'air, de la température et de l'hygrométrie.

Au lieu d'une simple surveillance, la RATP veut instaurer un système capable de mettre en évidence les règles d'apparition et d'évolution des phénomènes afin de savoir comment réagir pour préserver la qualité de l'environnement. En attendant de mettre sur pied, dans un avenir proche, une surveillance automatisée des prélèvements de gaz. ■

Les accès de style Nord-Sud de la Chapelle connaissent eux aussi la fièvre de la restauration





## Charles de Gaulle II

by RER

C'est le RER que le président de la République, accompagné des ministres d'État, M. Deferre, ministre de l'Intérieur et M. Fiterman, ministre des Transports, avait choisi pour aller inaugurer la nouvelle aérogare de Roissy baptisée Charles-de-Gaulle II, d'où partiront désormais la plupart des vols long et moyen courrier d'Air-France.

Une démonstration supplémentaire de l'efficacité du RER et en particulier de la nouvelle section Châtelet-Gare du Nord mise en service le 10 décembre 1981, qui permet une liaison rapide avec la banlieue Nord de Paris et dont le trafic atteint déjà 66 000 voyageurs par jour. Cette liaison se trouvera encore renforcée par l'interconnexion des lignes RATP et SNCF à la fin de l'année.

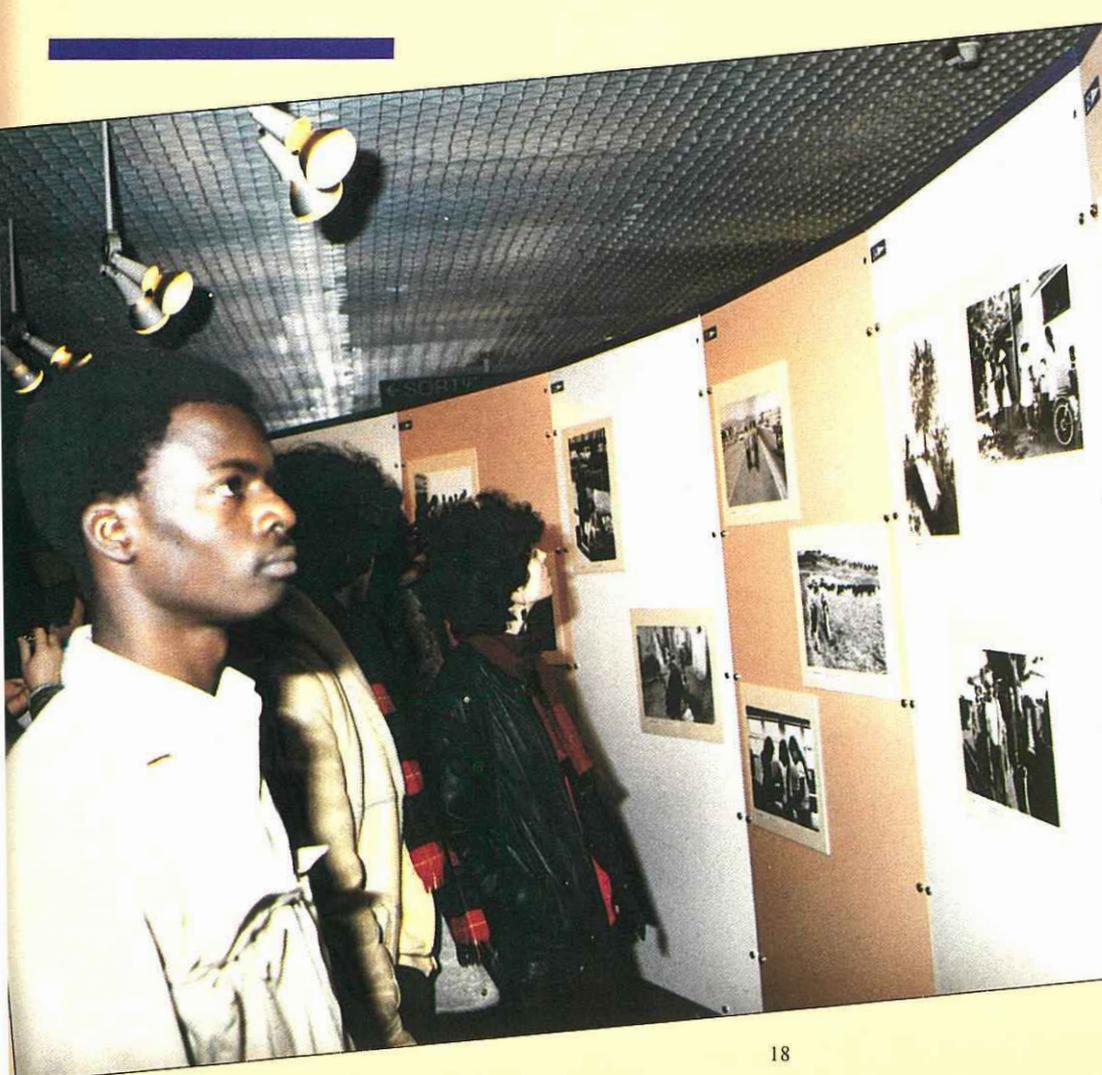


## Peuples d'ici et d'ailleurs

Dans le cadre de la journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale, le dimanche 21 mars 1982, décrétée par l'Organisation des Nations unies, la RATP a présenté une exposition dans la gare de Châtelet-Les Halles du 12 au 18 mars.

Cette exposition, voyage à la découverte des peuples et des cultures du monde, a été réalisée par le MRAP (Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples).

Les photographies de Éric Cuvillier, Martine Franck, Xauler Lambour, Guy Le Guérec, Gilles Perres, J.-R. Salgado, Abdelak Senna, Christian Vidal et Michel Zoladz, véritable voyage au centre de l'univers quotidien de ces peuples, ont ainsi contribué à mieux les faire connaître.



# LA RUÉE VERS LES PREMIÈRES

C'était le 1<sup>er</sup> mars 1982. Radios et journaux annonçaient la nouvelle aux Parisiens : la première classe du métro se « démocratise », un simple billet de seconde suffit pour y accéder aux heures les plus critiques du trafic dans le métro, avant 9 heures et après 17 heures. Les voyageurs ne se sont pas fait prier et l'on jouait des coudes ce jour-là pour profiter de l'aubaine.

Cependant, les avis sont partagés : certains apprécient, d'autres affirment que ça ne change rien, d'autres encore ne sont pas du tout contents. On a pu noter çà et là quelques réflexions spontanées de voyageurs : « Excellente mesure, on va enfin pouvoir respirer » ou « De toute façon, sur cette ligne, les gens montaient en première avec des tickets de seconde », d'ailleurs certains l'avouent « Je monte toujours en première... depuis ce matin, je voyage la conscience tranquille » ; un mécontent lance résigné : « C'est dommage, j'utilise beaucoup les transports en commun... maintenant, on va voyager debout et tout le monde sera tassé ». Toujours est-il que, les premiers jours de la mise en place de la nouvelle réglementation, la première classe a « fait recette ». Maintenant tout semble rentré dans l'ordre et le train-train a repris ses droits, on monte où il y a de la place.

Suite logique de ces mesures, les prix des coupons de 1<sup>re</sup> classe des cartes orange comprenant les zones 1 et 2 a diminué de 50 F.

En revanche, dans un souci d'harmonisation avec le réseau banlieue SNCF, la première classe est maintenue pendant toute la durée du service sur les trois lignes du RER (A, B et C), même sur leurs sections urbaines.

Pourquoi la RATP a-t-elle défini un nouveau régime d'accès à la première classe ? Il faut d'abord savoir que sur environ quatre-vingt réseaux de métro existant dans le monde, celui de Paris est le seul à avoir conservé jusqu'à aujourd'hui deux classes. En France même, les réseaux récents, ceux de Lyon et de Marseille, ont adopté d'emblée la classe unique, le futur Val de Lille en fera de même. Et cela, sans la moindre critique de la part de l'opinion.

A Paris, l'existence de deux classes fait de plus en plus figure de survivance historique : la fréquentation des voitures de première classe est passée, depuis dix ans, d'environ 6 à 3 % du trafic. Ce recul

n'est pas sans rapport avec la modernisation du matériel roulant, qui a effacé toute différence de confort entre les deux classes. Comment accepter de maintenir une voiture de première classe de moins en moins fréquentée ? Sa suppression n'est pas cependant apparue totalement souhaitable, dans la mesure où elle pouvait se retourner contre l'intérêt de certains voyageurs.

Aussi a-t-on adopté une solution originale qui cherche à répondre à trois types de besoins. D'abord, aux heures de pointe, rendre un meilleur service aux usagers, en banalisant les classes, pour obtenir, par une meilleure répartition de la charge, un gain de capacité, donc un gain global de confort non négligeable, de l'ordre de 8 %. Ensuite, assurer un meilleur accueil aux personnes ayant des difficultés de déplacement, en raison de l'âge ou d'un handicap, que celui-ci soit définitif ou temporaire (femmes enceintes). Enfin, maintenir, au cours de la journée, la possibilité de bénéficier d'une première classe, moyennant un prix plus élevé, pour les personnes qui le souhaitent.

Cette solution originale sera expérimentée jusqu'à la fin de l'année. Puis, la RATP en tirera les enseignements. S'il est nécessaire d'aller plus loin, elle agira certainement dans le sens d'un meilleur accueil des prioritaires, dans un esprit de solidarité.

## QUI PEUT ACCÉDER À LA PREMIÈRE CLASSE DE 9 HEURES À 17 HEURES ?

- Les personnes munies d'un titre de transport valable en 1<sup>re</sup> classe.
- Les personnes qui bénéficient du « surclassement », c'est-à-dire qui peuvent voyager en première avec un titre de transport de 2<sup>e</sup> classe :
- les femmes enceintes ;
- les personnes âgées à partir de 75 ans ;
- les invalides de guerre et leurs guides éventuels, titulaires d'une carte d'invalidité délivrée par l'ONAC (Office national des anciens combattants) ;
- les infirmes civils titulaires de la carte de priorité de la préfecture de police ;
- les aveugles civils ou infirmes civils titulaires de la carte d'invalidité « aide sociale aux aveugles et grands infirmes » ;
- les infirmes civils titulaires de la carte « station debout pénible ».



Un quai du métro après 17 heures, mais avant le 1<sup>er</sup> mars.



L'ambiance était bon enfant lors du premier contrôle.

# RELANCE DU SERVICE EN STATION: UN MÉTRO PLUS HUMAIN

« Il faut humaniser le métro », un leitmotiv qui va porter ses fruits dès cette année grâce au retour, depuis le 30 mars, des agents de la RATP sur les quais des stations du métro et la mise en place, prévue dans la deuxième quinzaine de mai, d'un personnel d'assistance aux voyageurs au niveau des lignes de contrôle. Les usagers se plaignaient du manque d'informations et de contacts humains avec les représentants de la RATP : ce renforcement du « service en station », en renouant une relation d'accueil, de service et de dialogue entre les Parisiens et leur métro devrait assurer une meilleure qualité de l'ambiance générale de celui-ci.

Les quarante agents d'information nouveau style, en poste sur les quais des vingt premières stations sélectionnées pour leur important trafic, ont été recrutés parmi des volontaires (une centaine de demandes environ) ayant une longue expérience des relations avec le public puisque tous avaient un emploi de chef de station. Sérieusement motivés, ces agents ont souhaité se mettre entièrement au service des voyageurs ; ils devront les renseigner mais aussi les aider lorsqu'ils seront en difficulté. Une tâche il est vrai parfois ingrate car il faut aussi répondre aux grincheux et autres « jamais contents ».

Un stage de formation de trois journées a été spécialement conçu pour aider ces agents dans leur nouvelle mission. Au programme de cette instruction particulière : la fonction d'information d'un agent de station, le comportement et l'attitude à adopter vis-à-vis des usagers en fonction des situations susceptibles de survenir, une explication sur la manipulation des moyens matériels mis à leur disposition et une visite au centre d'informations téléphonées de la RATP (le CIT) qui, fort de son expérience depuis 1975, est rompu aux demandes de renseignements les plus diverses.

## Métro-désert

Le besoin d'informations des voyageurs est de plus en plus pressant. S'ils reconnaissent les nombreuses améliorations apportées au cours des quinze dernières années, ils sont aussi plus exigeants

qu'autrefois sur la qualité du service qui leur est offert, tant en termes physiques (un transport rapide dans des voitures offrant une aisance suffisante à l'heure de pointe) qu'en termes psychologiques et de relations humaines. À cet égard, certains aspects de la modernisation, se traduisant par une réduction importante du nombre des agents dans les stations, ont toujours été ressentis négativement par les usagers. Un reproche précis est souvent exprimé : un incident quelconque interrompt la cadence d'arrivée des rames en station et voilà le voyageur condamné à piétiner d'impatience sur le quai. Que se passe-t-il ? S'agit-il d'une panne ou d'un accident grave qui entraînera une longue attente ?... Les haut-parleurs restent le plus souvent muets et le voyageur ne sait pas à quel saint se vouer face à cette absence quasi totale d'employés de la Régie disponibles pour les renseigner. Les usagers ont ainsi eu peu à peu le sentiment que la RATP ne remplissait plus totalement sa mission de véritable prise en charge des personnes qu'elle transporte.

## Métro-accueil

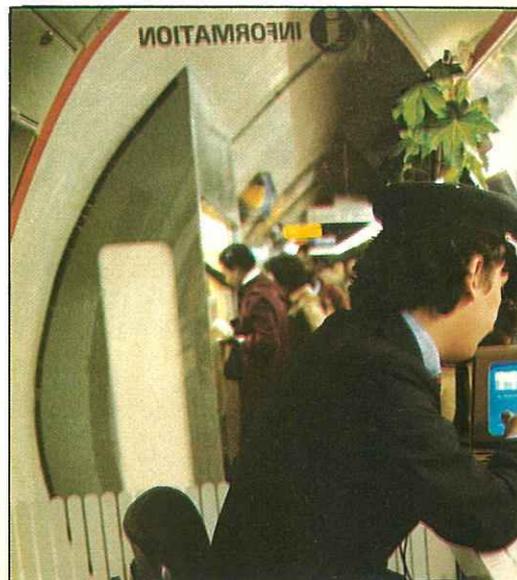
Les agents de station actuels, occupés à diverses tâches techniques telles que la vente des billets, la gestion courante de la station, etc., n'ont pas la possibilité d'être suffisamment à la disposition du public. Il y a quelques années, l'implantation des bureaux d'information « type escargot » dans plusieurs stations de mé-

tro, a été très bien accueillie et la Régie souhaite aller plus loin pour l'accueil des voyageurs en créant ces nouveaux postes d'agents de station sur les quais.

Reconnaissables à leur badge orange « Information », ces agents ont pour mission essentielle de répondre aux demandes de renseignements du public : itinéraires, correspondances, tarification voire questions ayant trait à l'environnement de leur station. En outre, ils porteront immédiatement à la connaissance des voyageurs les incidents d'exploitation et les interruptions de service survenant en ligne. Ils les conseilleront sur la conduite à tenir au cours de ces perturbations, en particulier en les dirigeant vers des transports de remplacement. Ils seront naturellement disponibles pour assister le voyageur en difficulté (en cas de malaise par exemple) ou provoquer rapidement les interventions nécessaires en cas d'incidents plus graves.

Dans le même esprit, courant mai, d'autres agents de station seront mis en place dans les salles de billets, à proximité des lignes de contrôle, pour conseiller les voyageurs. Répartis sur l'ensemble des lignes de métro, ces quelque deux cents agents assureront une présence quasi continue dans les stations très fréquentées et intermittente dans les autres. Leur mission sera également d'accueillir et d'informer les voyageurs mais leur présence devrait avoir aussi un effet dissuasif sur les candidats à la fraude et tout autre contrevenant au règlement.

Cette relance du service en station, par une action quotidienne sur le terrain, devrait rassurer les voyageurs et créer un nouveau climat dans le métro propice au dialogue entre le service public et ses usagers.



## LA TÉLÉMATIQUE

### DANS LE MÉTRO

Le bureau de quai dans lequel est installé l'agent d'information — les jours ouvrables du début du service à vingt heures — constitue à la fois son poste de travail et le lieu d'accueil du public. Il en existe actuellement deux types entre lesquels l'expérience permettra d'effectuer un choix définitif. L'un des deux modèles, l'« œuf », se distingue par une forme plus originale : orange et blanc, de structure légère, ce bureau a été conçu pour être avant tout attrayant, d'accès facile et immédiatement repérable par le public. L'importance donnée aux surfaces vitrées permet à l'agent d'avoir une bonne visibilité sur l'ensemble du quai et de la station.

Pour l'aider dans sa tâche d'accueil et d'information, l'agent dispose :

- d'un interphone le reliant à l'agent de station de la salle de recettes ;
- d'un téléphone intérieur lui donnant l'accès à tous les services de la RATP ;
- d'une documentation complète (documents RATP, guides, etc.) ;
- et d'un terminal lui permettant d'interroger une banque de données. Appelé METRONIC, ce système est constitué de terminaux MINITEL, identiques à ceux utilisés par le ministère des PTT dans son expérience d'annuaire électronique, reliés à un ordinateur EURODIAL qui fournit des informations à la demande. Il s'agit là d'une première expérimentation de la télématique à la RATP.

Les informations fournies concernent les rubriques les plus diverses, de l'environnement de la station (correspondances transports en commun, services publics, hôtels...) à des informations très générales sur Paris et la banlieue (lieux publics importants, manifestations culturelles...), sans oublier les informations RATP (horaires, travaux en cours, tarification, réglementation, animation...). Enfin, ce terminal électronique permet à l'agent de recevoir, depuis le PCC, des informations de service sur les interruptions de trafic et tout incident perturbant le service qu'il peut ainsi répercuter immédiatement aux voyageurs.

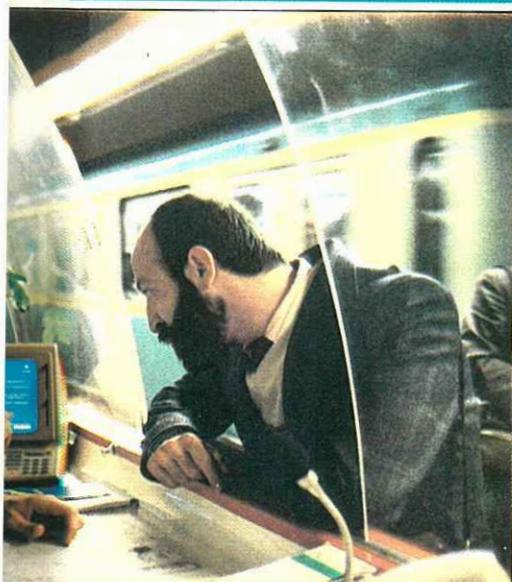
### La télématique au service du public



## UNE EXPÉRIENCE SUR VINGT STATIONS

Le choix des stations a été effectué en fonction de la fréquentation des quais (dix mille voyageurs et plus de 7 h à 12 h et quinze mille voyageurs et plus de 12 h à 20 h). Il a également été tenu compte du besoin d'informations qui est plus important dans une station de correspondance ou assurant la correspondance avec la SNCF, par exemple, que dans une station simple dont la clientèle est essentiellement locale. On s'est enfin efforcé, pour cette première expérience, de mettre les agents dans des situations suffisamment variées.

Charles-de-Gaulle-Étoile	L. 2 (direction Nation)
Montparnasse-Bienvenüe	L. 4 (direction Clignancourt)
Gare du Nord	L. 4 (direction Porte d'Orléans)
Gare de l'Est	L. 4 (direction Porte d'Orléans)
Châtelet	L. 4 (direction Porte d'Orléans)
République	L. 5 (direction Église de Pantin)
Gare du Nord	L. 5 (direction Place d'Italie)
Charles-de-Gaulle-Étoile	L. 6 (direction Nation)
Place d'Italie	L. 6 (direction Charles-de-Gaulle-Étoile)
Gare de l'Est	L. 7 (direction Mairie d'Ivry)
Opéra	L. 7 (direction Fort d'Aubervilliers)
Chaussée d'Antin	L. 7 (direction Fort d'Aubervilliers)
Opéra	L. 8 (direction Créteil-Préfecture)
Miromesnil	L. 9 (direction Mairie de Montreuil)
Nation	L. 9 (direction Mairie de Montreuil)
Trocadéro	L. 9 (direction Mairie de Montreuil)
Place Clichy	L. 13 (direction Châtillon-Montrouge)
Miromesnil	L. 13 (direction Saint-Denis-Basilique)
Champs-Élysées-Clemenceau	L. 13 (direction Saint-Denis-Basilique)
Montparnasse-Bienvenüe	L. 13 (direction Châtillon-Montrouge)



## LA PLACE DES FEMMI

**Conducteur  
au féminin**

Si vous êtes un usager de la ligne 13 du métro « Châtillon - Montrouge - Saint-Denis-Basilique - Asnières - Gennevilliers, vous avez été les premiers à avoir une chance de monter dans une rame pilotée par une femme : Mlle Yvonne Brucker, vingt-sept ans, première femme chargée d'une telle mission depuis le 26 mars dernier. De toute façon, vos chances de voyager dans une rame pilotée par une femme se sont d'ores et déjà multipliées et évolueront encore dans ce sens. En effet, Mlle Brucker n'a pas tardé à être rejointe par d'autres compagnes. A la date de sa prise de fonctions, elles étaient dix-sept à avoir réussi les premières épreuves de sélection. Depuis, certaines sont devenues conductrices et les autres, à leur tour, ne tarderont pas à exercer leurs talents.

En évoluant ainsi, le métro suit en fait le chemin tracé par le bus depuis 21 ans. Le 11 février 1961, la première femme machiniste s'installait aux commandes de son véhicule.

Si la RATP a, semble-t-il, tardé à ouvrir le concours de conducteur de métro aux femmes, des raisons techniques guidaient ce choix — la principale était la présence sur le réseau d'anciennes rames Sprague-Thomson qu'une femme ne pouvait aisément dépanner en cas d'avarie, certaines opérations exigeant un effort physique non négligeable. La disparition prochaine de ce type de matériel associée à l'automatisation de l'exploitation a levé les dernières difficultés. C'est ainsi que le métier de conducteur de métro a été ouvert aux femmes, avec pour pionnière Yvonne Brucker.

# DANS L'ENTREPRISE



## Conductrices d'hier et d'aujourd'hui

1916... Soixante-six ans ont passé, les conditions d'exploitation ont beaucoup changé depuis et les circonstances aussi. Pourtant quand Mme Suzanne Lefèvre, quatre-vingt-quatre ans, a lu dans la presse des articles sur Mlle Yvonne Brucker, nouvelle conductrice du métro, elle s'est souvenue qu'elle aussi à cette époque avait conduit des rames de métro. Avec une certaine émotion, elle a accueilli dans son domicile parisien Mlle Brucker pour confronter amicalement leurs deux expériences.

C'était pendant la première guerre mondiale, Mme Lefèvre et sa famille

avaient dû fuir Reims devant l'occupant. A Paris, il avait fallu trouver du travail. Son père d'abord, Suzanne ensuite, étaient entrés « au métro ». Elle avait été engagée comme poinçonneuse, puis elle était devenue « garde arrière » et devait fermer les portes des voitures — un travail épuisant — elle passa ensuite des examens pour être « chef de train », et, à ce titre, apprit à piloter les rames du métro. C'est pourquoi, la guerre faisant toujours rage et les hommes manquant de plus en plus, elle s'installa aux commandes du train sur la ligne 5 « Place d'Italie - Eglise de Pantin ». Ensuite, elle poursuivit son ascension et devint secrétaire de tête de ligne, puis caissière à « Gare de l'Est ». Elle dut ensuite quitter « le métro ».

Ces souvenirs, Mme Lefèvre nous les a racontés avec précision, ils sont associés à des moments dramatiques qu'elle a vécus et dont l'image ne s'éteindra jamais dans sa mémoire.

## Comment devenir conducteur ?

Ils étaient 3 116 en février dernier à être conducteurs du métro et du RER.

### Leur formation

Le stage est de 43 jours et se décompose en deux parties :

— un stage probatoire d'une durée de 10 jours, consacré à l'étude générale des installations fixes et du matériel roulant et à l'issue duquel les candidats subissent des épreuves écrites et orales ;

— un stage de qualification « conduite » proprement dit d'une durée de 33 jours axé sur la connaissance théorique et pratique du matériel roulant et des installations fixes. L'accent est mis plus particulièrement sur la réglementation de sécurité, les consignes d'exploitation d'une ligne et de ses terminus et sur les instructions

permettant de résoudre avaries et incidents.

Tout au long de ce stage, quatre épreuves éliminatoires sont prévues (épreuves écrites, pratiques et orales). Les candidats déclarés reçus reçoivent l'autorisation officielle de conduire des rames de métro. Compte tenu des caractéristiques particulières d'exploitation, il existe trois autorisations de conduire : une pour le métro, une pour le RER ligne B et une autre pour le RER ligne A. Chacune de ces autorisations spécifiques est délivrée à l'issue d'un stage de formation appliquée dont le programme est adapté à chacun des trois secteurs.

Après avoir obtenu l'autorisation de conduire sur un type de matériel, les agents reçoivent des compléments de formation sur les autres matériels et sur les consignes de lignes qu'il devront connaître en cas de changement d'affectation.



Suzanne Lefèvre et Yvonne Brucker échangent leurs impressions en présence du « reporter-maison ».

## LA PLACE DES FEMMES

### L'emploi féminin

Au 1<sup>er</sup> janvier 1982, parmi ses 36 962 agents, la RATP comptait 5 384 femmes embauchées dans le cadre permanent, soit un pourcentage de 14,6 % de l'effectif total de l'entreprise.

Ce chiffre se répartit ainsi suivant les différentes catégories professionnelles : 14 % en exécution, 16,3 % en maîtrise et 17,8 % parmi les cadres. Par contre, le personnel supérieur ne comprend que

5,4 % de femmes : pourcentage qui devrait évoluer à l'avenir puisqu'un nombre croissant de jeunes filles est admis dans les grandes écoles.

S'il est vrai que dans les emplois administratifs, notamment en maîtrise et en exécution, les femmes obtiennent nettement la majorité, elle ne se cantonne plus dans certaines filières. A l'exploitation du réseau ferré, les agents de station femmes sont plus nombreux que leurs homologues masculins (2 705 femmes contre 2 560) tandis que dans les autres emplois, leur nombre augmente. Enfin, du-

rant le mois de mars dernier, la première femme conductrice de métro a pris ses fonctions, (voir article p. 20).

En ce qui concerne le réseau routier, sur 8 500 machinistes, 414 sont des femmes. Deux femmes occupent des postes de « chef d'entretien », l'une d'entre elles devant accéder au poste de « chef de dépôt » avant la fin de l'année 1982. Parmi leurs effectifs, réseau routier et réseau ferré confondus comptent 127 femmes agents de maîtrise, soit 5,3 % de l'ensemble de cette catégorie.

C'est dans les ateliers que la « féminisation des

emplois » est la plus lente : 87 femmes électromécaniciennes ou électroniciennes côtoient environ 10 000 hommes. L'école technique de la RATP, ouverte aux jeunes filles depuis 1976, en accueille en moyenne 3 par an sur une promotion de 90 élèves.

Ainsi la RATP a-t-elle aujourd'hui rendu tous ses emplois accessibles aux femmes, exception faite de ceux de surveillants de travaux et de poseurs de voies en raison des conditions particulières d'exercice de cette activité. Féminisation qui ne peut, au fil des ans, que se poursuivre voire s'amplifier. ■



# UN RECRUTEMENT À L'ÉCHELLE DE L'ENTREPRISE

Monsieur le Directeur du personnel, j'ai l'honneur de solliciter un emploi... 28 000 lettres concernant une demande d'emploi sont parvenues à la RATP en 1981, un courrier plus qu'abondant qui représente à lui seul un travail considérable de lecture et d'examen des candidatures. L'an passé, 2 300 demandes ont abouti, c'est dire que la RATP injecte annuellement une quantité importante de sang neuf dans ses effectifs qui s'élevaient en 1981 à 36 000.

L'amélioration des services rendus à la collectivité et l'amélioration des conditions de travail du personnel vont, dès cette année, produire leurs effets avec une embauche prévue de 5 300 agents, ce qui n'est pas sans incidences pour le groupement du service « effectifs et carrières » chargé du recrutement. Sur ces 5 300 embauchés, la moitié d'entre eux seront affectés à de nouveaux postes de travail.

## Recruter oui, mais bien recruter

Recevoir et examiner en 1981, 28 000 candidatures, c'était déjà une performance pour les agents chargés, au sein du groupement recrutement, de la recherche, de la sélection et de l'admission des candidats.

Mais comment qualifier la tâche à laquelle 40 personnes sont déjà attelées pour l'année en cours : le rythme des demandes laisse prévoir un doublement du volume du courrier — l'embauche, nous l'avons vu, sera également multipliée par eux — ce qui représente une somme très lourde de travail tout au long de la chaîne : examen des candidatures, réunion de groupe et entretiens individuels pour les catégories maîtrise et cadres, et organisation des exa-

mens d'instruction générale ou des tests professionnels pour la catégorie exécution, visite médicale et, pour certains emplois psychotechnique, admission, prise de fonctions et enfin commissionnement (titularisation).

La sélection des candidatures est la clef de voûte du recrutement, toute erreur se paie par du temps perdu mais aussi par de l'argent perdu ; il suffit, pour en être persuadé de savoir qu'un stage pour la formation d'un machiniste revient pour la Régie à 40 000 F et qu'un agent demeure dans l'entreprise entre 25 et 37 ans. C'est pourquoi, au-delà du tri des candidatures qui peuvent éventuellement être retenues, la phase des contacts directs, de l'examen ou bien du test professionnel, selon les cas, revêt une importance primordiale.

Peuvent solliciter un emploi de cadre ou de maîtrise un certain nombre de diplômés supérieurs, par exemple, les ingénieurs ou les titulaires d'un diplôme universitaire du second cycle. Le niveau du recrutement est strictement fixé par une réglementation interne qui tient compte à la fois du degré des études et de leur intérêt pour la RATP. Les demandes, soit spontanées, soit sollicitées, sont alors

sélectionnées selon la catégorie et le nombre des postes à pourvoir. Vient ensuite le moment où le candidat auteur d'une lettre devient véritablement une personne physique. La procédure la plus couramment utilisée comprend une réunion de groupe avec d'autres candidats, un contact individuel et si nécessaire, un ou plusieurs entretiens à caractère technique avec le service demandeur. La réunion de groupe a pour objectif, d'une part, d'apporter un certain nombre de renseignements sur l'entreprise RATP, sur la nature du travail, les conditions de travail, la rémunération, etc et, d'autre part, de faire se révéler les personnalités. Ce dernier point est essentiel pour juger des capacités des candidats à travailler en équipe et à exercer une fonction d'encadrement, car il s'agit là de qualités indépendantes des compétences attestées par les diplômes. Cet aspect requiert des agents responsables de l'embauche, une expérience de la psychologie, celle-ci s'exerçant encore lors du stade suivant : l'entrevue individuelle au cours de laquelle le « recruteur RATP » s'assure que le candidat a toutes les chances de réussir dans l'emploi qu'il postule et qu'il possède les possibilités d'adaptation à diffé-

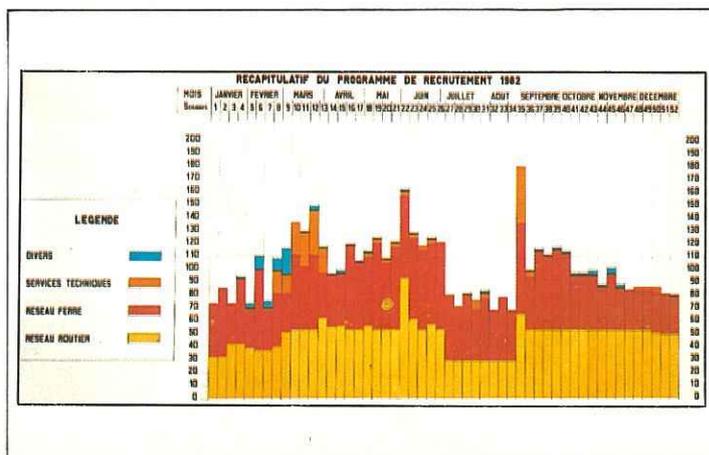
rents postes. Après cette présélection, un responsable du service utilisateur se prononce sur l'opportunité du recrutement, tant au point de vue technique que sur le plan de l'insertion dans le groupe professionnel.

Alors que la procédure est la même pour les postes de cadre et de maîtrise, il en va différemment pour le recrutement en catégorie exécution dont les modalités varient avec la nature des emplois. C'est ainsi que, selon les cas, les candidats doivent passer un examen d'instruction générale ou un test professionnel comportant des épreuves pratiques ou bien réussir à un concours avec des épreuves spécifiques à l'emploi concerné. Pour passer l'essai professionnel donnant accès aux postes d'ouvrier qualifié, un diplôme — CAP, BEP etc — est demandé. Les examens et concours organisés pour le recrutement extérieur sont, en revanche, ouverts à tous, il n'est exigé aucun degré ni diplôme de l'enseignement général ou professionnel.

\*  
\*\*

L'accroissement de la charge de travail survenu depuis quelques mois a nécessité un renforcement de l'effectif du bureau du recrutement qui a été accru de 17 personnes et, par ailleurs des moyens en matériels : c'est ainsi que pour ne pas crouler sous le courrier, un des bureaux de dactylos a été équipé dernièrement de machines de traitement de texte à grande capacité ; d'autres mesures d'adaptation sont en cours de réalisation.

Reste le problème des locaux, en particulier de ceux réservés à l'accueil — car recevoir chaque semaine 1 100 personnes implique une structure appropriée.



UN RECRUTEMENT  
A L'ÉCHELLE  
DE L'ENTREPRISE

Aussi, la Régie a-t-elle obtenue du comité de décentralisation l'autorisation de louer 650 m<sup>2</sup> de locaux dans la tour de Lyon, qui jouxte son immeuble de Bercy. Ces locaux permettront de regrouper toutes les activités de recrutement, qu'il s'agisse de celui des cadres, de la maîtrise ou de l'exécution.

1981 : 2 300 embauches réalisées ;

1982 : 5 300 embauches à réaliser.

*C'est dire l'effort particulier que doit fournir la Régie par son bureau de recrutement, pour susciter les candidatures dans les différentes catégories à pourvoir. Il importe donc que la Régie soit en contact permanent avec les organismes extérieurs, notamment les établissements d'enseignement de tous niveaux, l'ANPE, l'APEC\* afin de les tenir informés sur les métiers de l'entreprise, ce qui lui permet aussi de se tenir au courant des formations dispensées et de l'évolution du marché de l'emploi.*

*De plus à côté de ces actions d'information courante, il est indispensable de recourir parfois aux médias (affiches dans le métro et sur les autobus, petites annonces, télévision, radio) lorsque sont recherchés et difficiles à trouver des candidats possédant telle ou telle formation spéciale.*

*La plupart des candidatures sont heureusement spontanées et un des vecteurs non négligeable du recrutement reste... les agents eux-mêmes.*

\* ANPE : Agence nationale pour l'emploi.

APEC : Agence publique pour l'emploi des cadres.

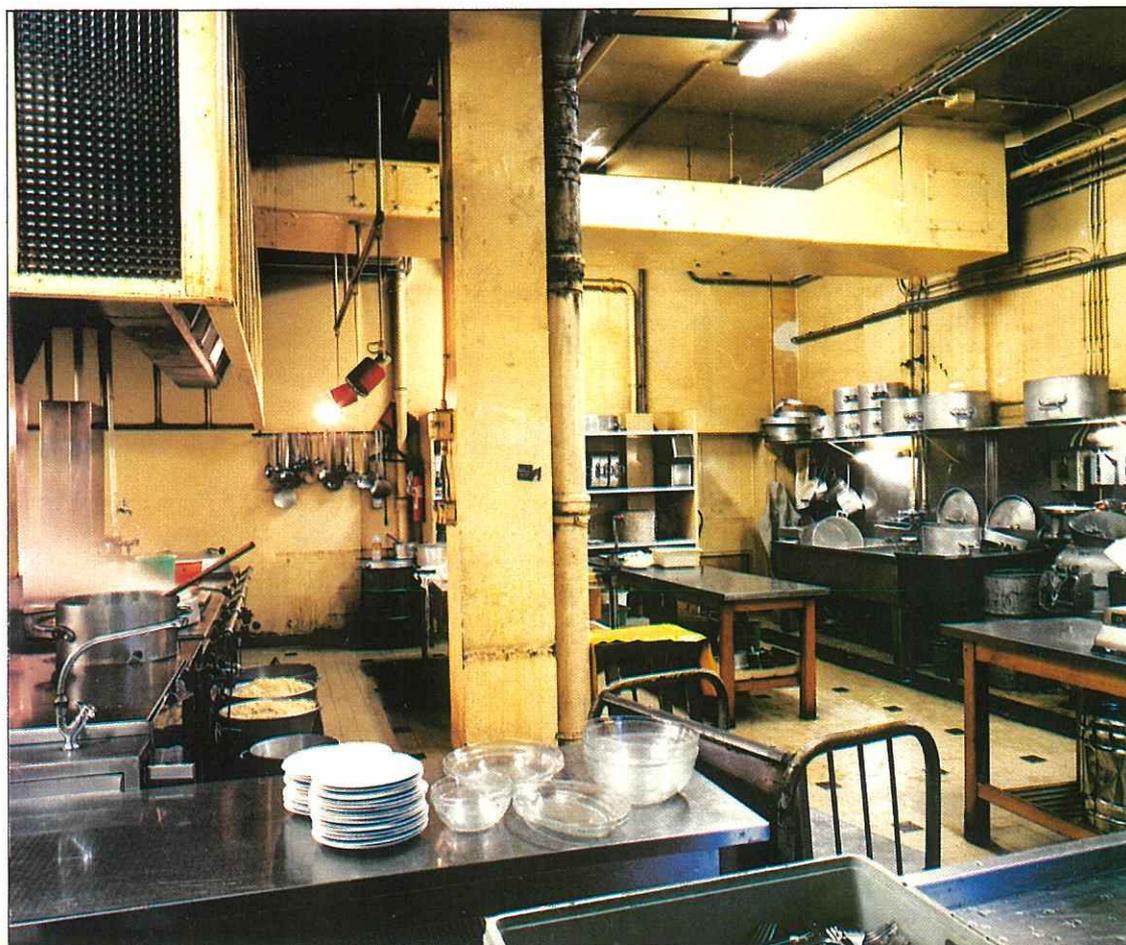
## PETIT GUIDE DES CANTINES: LES «GA» GAGNENT UNE ÉTOILE

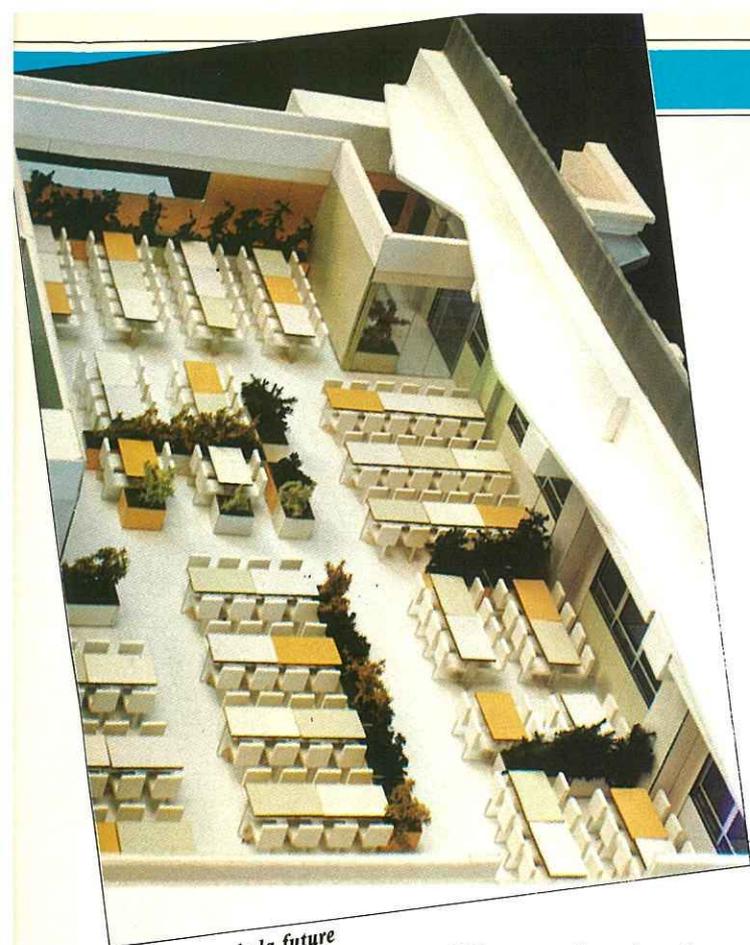
Le restaurant d'entreprise des Grands-Augustins avait bien besoin d'une bonne cure de rajeunissement tant au niveau de la salle à manger qu'à celui des cuisines. Guère accueillant, on ne pouvait pas dire qu'il mettait les convives en appétit. Alors patience, malgré les désagréments entraînés par les neuf mois prévus de fermeture, le personnel des GA devrait avoir une bonne surprise à la fin de l'année en retrouvant son lieu de restauration habituel modernisé et décoré et la nouvelle cafeteria installée juste en dessous du restaurant.

### La cantine a vécu...

En fait de modernisation, il conviendrait plutôt de parler d'une refonte complète des lieux. En effet, les locaux ne sont pas d'hier : ancienne sous-station désaffectée puis salle de spectacle pour représentations théâtrales, la cantine des Grands-Augustins avait été aménagée tant bien que mal en 1947 dans des locaux bien mal adaptés à des fonctions de restauration. Malgré quelques améliorations ponctuelles apportées au fil des années, notamment par

l'aménagement, en 1972, d'un système de distribution en libre-service, les installations n'avaient guère subi de transformations profondes et la situation présentait plus d'un inconvénient sur le plan du confort, de l'hygiène et des conditions de travail du personnel de cuisine. Une salle à manger bruyante et mal ventilée, des locaux de cuisine bien trop exigus pour une bonne organisation du travail et, il faut bien l'avouer, une hygiène insuffisante et pas très réglementaire du fait qu'il n'existait ni laveries indépendantes pour la « plonge » ni sépara-





Maquette de la future salle de restaurant

tion physique entre l'entrée des denrées alimentaires et la sortie des déchets : voilà plusieurs raisons pour entreprendre d'importants travaux.

Le projet élaboré par la direction des études générales, la direction des services techniques et le comité d'entreprise prévoit, grâce à plusieurs solutions techniques, d'améliorer le confort et l'exploitation du restaurant, d'aménager une cafétéria en sous-sol et de dégager un espace suffisant à l'entresol, par le biais d'un sous-plafond dans la salle de restaurant, pour réaménager les locaux existants et créer de nouvelles salles de réunions et autres bureaux.

### ... vive le restaurant

Au rez-de-chaussée, la salle de restaurant sera réduite de moitié environ sur sa hauteur par la construction d'un plancher au niveau de l'entresol et sa superficie au sol sera réaménagée de façon à dégager les emplacements nécessaires à la mise en service de locaux de laverie et de réserves dans la cuisine. Divisée en six zones délimitées par des jardinières

mobiles garnies de plantes vertes, elle pourra accueillir simultanément 220 clients et être utilisée éventuellement à l'occasion de manifestations diverses.

Le matériau utilisé pour le faux plafond contribuera à l'amélioration du confort acoustique tandis que les revêtements du sol et des murs constitueront des éléments de décoration. Pour compléter cet ensemble, un mobilier moderne a été choisi en harmonie avec les coloris des panneaux décoratifs muraux. L'aération sera assurée par des fenêtres ouvrant sur la cour et par un système de ventilation situé dans le faux plafond.

Les clients entreront par le hall remanié du 4, rue des Grands-Augustins : un sas d'entrée et un long comptoir libre-service leur permettront d'attendre à l'intérieur de la salle, à l'abri des courants d'air, tout en facilitant l'écoulement régulier du flux de clientèle. Ils ressortiront par ce hall ou par le porche situé dans la cour centrale. Par un autre accès dans la rue des Grands-Augustins arriveront les denrées alimentaires.

Un bon restaurant se juge aussi sur les installations des cuisines. Cette face cachée est importante également dans un restaurant d'entreprise, aussi

les locaux réservés à la cuisine ont-ils été entièrement remaniés pour faciliter une meilleure organisation du travail, tant au niveau de la préparation que de la cuisson et de la distribution. Au nombre des innovations, il faut citer : un comptoir libre-service complètement intégré dans la cuisine, un convoyeur de plateaux débouchant dans un local indépendant laverie-vaisselle, des locaux plonge et poubelles isolés. A cela s'ajoutent une disposition des lieux plus rationnelle avec des locaux légumerie, préparations froides, etc., et un renouvellement partiel du gros matériel de cuisine. Il est prévu également un bureau pour le responsable du restaurant.

### On a poussé les murs

Le sous-sol, jusque-là réservé aux archives, sera sans doute beaucoup plus animé puisque c'est là que sera installée la cafétéria, depuis longtemps réclamée par le personnel. D'une superficie de 80 m<sup>2</sup> environ, elle pourra accueillir 30 à 40 personnes assises, plus le comptoir, implanté en îlot autour d'un groupe de poteaux existants habillées d'un plaqage en terre cuite. Contigus à cette salle se trouveront un monte-charge pour la livraison des marchandises et un local de réserves.

A l'entresol, la construction du faux plafond de la salle de restaurant permet de dégager une superficie de 200 m<sup>2</sup> environ. Pour qui connaît l'exiguïté de l'immeuble des Grands-Augustins, il s'agit là d'un gain de place non négligeable, grâce auquel il a été décidé d'agrandir l'atelier de tirage de la direction générale et de redistribuer les locaux de façon à améliorer les conditions d'utilisation du réfectoire et de sa cuisine attenante, d'une salle de réunions et de l'atelier de tirage du réseau

roulier. Il restera environ 140 m<sup>2</sup> qui seront divisés en bureaux administratifs.

Ces aménagements retenus pour l'entresol amélioreront la sécurité incendie grâce à une disposition plus rationnelle des flux de circulation et des issues.

*Les importants travaux de modernisation et de réaménagement des locaux du restaurant d'entreprise des Grands-Augustins ont débuté au mois de mars dernier et nécessitent sa fermeture jusqu'à la fin de l'année.*

*Les quelque quatre cents « clients » réguliers de ce restaurant doivent donc prendre de nouvelles dispositions pour déjeuner. Cinq autres restaurants de la Régie (Laborde, Bercy, Bourdon, Porte d'Orléans et Choisy) sont apparus d'emblée comme les plus accessibles au départ du quai des Grands-Augustins. Cependant, pour avoir une idée de l'importance des reports sur ces différents restaurants, la direction du personnel a distribué à tout le personnel de l'immeuble des Grands-Augustins et à l'intérieur du restaurant pour les « habitués » des attachements voisins, un questionnaire devant servir à connaître leurs intentions. 325 questionnaires remplis correctement et donc exploitables ont été recueillis : 175 agents ont déclaré ne pas avoir l'intention de déjeuner dans un autre restaurant de la RATP tandis que 150 ont choisi d'aller déjeuner dans un ou plusieurs des cinq restaurants proposés, sans qu'il soit possible cependant d'en démarquer un par rapport aux autres, les choix s'étant également répartis. Il a donc été décidé de n'en imposer aucun. En outre, cette répartition équilibrée a permis de laisser les agents choisir, en accord avec leur service, les horaires de leur coupure de déjeuner, puisqu'aucun « rush » particulier ne devrait perturber la distribution des repas dans les restaurants qui les accueillent.*

*Des mesures concernant les aménagements d'horaire de la « coupure de midi » ont cependant été établies pour permettre de couvrir les temps de déplacement des agents et les services juridiques ont été informés de ces nouvelles dispositions de façon à prendre en compte les éventuels accidents de trajet.*

**8 mars**

**L'an I**

La célébration du 8 mars, journée internationale de la femme, a revêtu à la RATP un caractère bon enfant lors d'une manifestation amicale réunissant une soixantaine de femmes issues de toutes les directions et représentant toutes les catégories de personnel, y compris les syndicats de l'entreprise et la direction en la personne de... MM. Claude Quin, président, Philippe Essig, directeur général, André Marcq, directeur général adjoint et Camille Bony, directeur du personnel.

Notre photographe a saisi un instantané pétillant entre M. Essig et les deux seules « chefs d'entretien » au féminin, Denise Nicole et Nicole Pouilly des dépôts d'autobus de Clichy et d'Asnières.



## Peinture sur soie

L'art de la peinture sur soie qui nous vient de Chine, avait élu domicile à la station Miromesnil, au début du mois de mars. Une cinquantaine d'artistes y exposaient leurs œuvres.

Ces peintures sur tissu, sélectionnées à l'issue d'un concours organisé par l'ANPADT, Association nationale pour la promotion des arts décoratifs sur tissus, avaient pour thème « Les Signes du Zodiaque ».

Outre cette exposition, des démonstrations de peinture sur tissu avaient lieu, chaque jour, entre 17 h et 19 h, les artistes informant les voyageurs sur cet art et initiant ceux qui le souhaitaient.



**Tramway d'avril**

Un événement particulièrement important a marqué le 127<sup>e</sup> anniversaire du premier tramway — tiré par des chevaux — ayant circulé à Paris, c'est la réapparition d'une ligne de tramway dans la capitale, boulevard Garibaldi dans le XV<sup>e</sup> arrondissement.

Le matériel utilisé pour l'inauguration était d'ailleurs classique puisque datant de... 1907. Une inauguration tout ce qu'il y a de plus officiel, avec ruban tricolore, directeur général, marraine, fleurs et télévision. En effet, Yves Mourousi, responsable du journal de treize heures avait décidé de trai-

ter l'événement en direct et avait délégué sur place Michel Chevalet, bien connu des téléspectateurs assidus des émissions techniques de la première chaîne, que l'on voit ci-dessous en compagnie de M. Essig. Cette inauguration n'a duré que le temps d'un canular puisque le calendrier indiquait 1<sup>er</sup> avril. Mais si ce tramway a regagné sa retraite du Musée des transports de Saint-Mandé, il préfigure néanmoins un projet précis : la création d'une rocade de tramway, établie en site propre le long de la RN 186 entre Saint-Denis et Bobigny en Seine-Saint-Denis ; projet que nous évoquerons plus longuement dans notre prochain numéro d'Entre les Lignes.

## INFORMATIQUE : UN PROGRAMME D'INFORMATION

L'informatique de gestion occupe au sein de la RATP une place très importante qui, au fil des années, ne cesse de s'agrandir. Paradoxalement, c'est une technique peu connue, voire inconnue, tant dans sa conception que dans ses applications, d'une grande partie du personnel. Aussi, pour « combler cette lacune », la direction des études générales, et plus précisément au sein de celle-ci le service de l'informatique, a organisé entre les mois d'octobre et de février une série de neuf journées d'information consacrées à l'informatique de gestion et qui s'intitulaient : « L'informatique de gestion, réalités et perspectives ». A raison de cent vingt personnes par séance, mille deux cents agents environ, de tous grades, ont pu participer à ces journées.

Le programme proposé a abordé les différents aspects de l'informatique d'aujourd'hui : les méthodes — notamment la méthode MCP (Méthode de conduite de projet) qui met en évidence le rôle essentiel de l'utilisateur dans la conduite d'une opération d'automatisation — les applications — l'informatisation de la gestion du personnel de la ligne A du RER et l'automatisation de la CCAS (Caisse de coordination aux assurances sociales), et le matériel — l'imprimante rapide, nouvelle machine opérationnelle au service de l'informatique et qui confirme les hautes performances des matériels.

A un rythme assez soutenu, bande-vidéo, rétro-projections, diapositives ont complété les exposés des différents conférenciers puisque responsables du service GI et utilisateurs participaient conjointement à la présentation des applications développées à la RATP. Après chaque exposé, les participants pouvaient poser toutes les questions qu'ils désiraient.

Enfin, chacun d'entre eux reçut à l'intérieur du document qui lui fut remis au début de la séance, un questionnaire l'invitant à exprimer son opinion sur la journée et à faire part de ses éventuelles suggestions dont le service de l'informatique tiendra compte dans les nouvelles journées qu'il envisage d'organiser d'ici deux ans sans doute.

*M. Gedin, chef du service de l'informatique présidant une des journées.*



### Hand-ball

L'équipe 1<sup>re</sup> a terminé en tête des poules de niveau de décembre 1981. Après 4 matches, nous comptons deux défaites face à Saint-Gratien (25-21) et à Draveil (25-26) et 2 victoires contre Évry (24-14) et Longjumeau (13-19).

### Judo

Championnat par équipe FSGT, 23 janvier 1982. Très bon combat de toute l'équipe qui finit 3<sup>e</sup> sur 14 équipes avec 4 victoires sur 4 combats pour Sandrine Thomas, la seule fille de toutes les équipes.

### Lutte

20 et 21 février 1982. Championnat de France FSGT. Lutte libre.

● Seniors 90" : 1<sup>er</sup> Farad Kola-hi.

Le 20 mars, au Championnat Ile-de-France FFL, espoirs juniors Gréco et libre :

● Gréco - 68 kg - 1<sup>er</sup> Marc Lemeur.

● Libre - 68 kg - 4<sup>e</sup> Luc Casi.

Par clubs, l'USMT se classe 5<sup>e</sup> sur 23 ; Marc Lemeur est qualifié au Championnat de France-espoirs.

### Rugby

Victoires de la section sur l'ASPP, Massy et Tours mais défaite contre Clamart (7-12).

Les « Rubypèdes » terminent 1<sup>er</sup> de leur poule de classement et sont qualifiés pour la coupe Crabos où ils seront opposés, en poule régionale, à Auxerre, Coulommiers et Vincennes en matches aller et retour.

### Ski

Les Alpains sont allés courir aux Karellis, à Courchevel, à Tignes et à Val-Cenis, afin d'améliorer leur classement « point ».

Les Fondeurs ont participé aux 15 km de Giron les 23 et 24 janvier, de Foncine-le-Haut les 6 et 7 février et enfin, de Mouthe les 20 et 21 février.

En biathlon, il faut noter la bonne prestation de nos quatre sélectionnés au Championnat de France.

### Volley-ball

Championnat de France « Corpo » FFVB : qualification acquise à Montpellier pour les 1/4 de finale.

L'équipe 1<sup>re</sup> féminine joue la montée en division Excellence.

Chez les hommes, l'équipe « Corpo », — Championnat du samedi —, est classée 4<sup>e</sup> ; l'équipe « Corpo » a atteint les 1/4 de finale en Championnat de France ; l'équipe juniors-FFVB, 1<sup>re</sup> de sa poule, est qualifiée pour la poule finale du Championnat de Paris-honneur ; enfin l'équipe juniors-FSGT, qui est 1<sup>re</sup> de la poule régionale à 1 match de la fin, est donc virtuellement qualifiée pour le fédéral à Brest.

### Hockey sur gazon

L'équipe 1<sup>re</sup> termine 5<sup>e</sup> au Championnat de France-Nationale II en salle. Elle a repris du gazon et gagne 3-1 face au Stade Français.

L'équipe Réserve, en Nationale III, Championnat de France, gagne 2-1 face à Orléans et fait match nul (1-1) avec le CA-Montrouge.

Les cadets, déjà détenteurs du titre de champions de Paris en salle, gagnent le Championnat de France en salle, après avoir éliminé des clubs sérieux comme Lyon, Lille, Salon-de-Provence, Vire et Angers.

### Marche

Le 14 mars, aux 50 km de Conflans, Souvestre termine 3<sup>e</sup> en 4 h 58' 28" et Charron 4<sup>e</sup> en 5 h 00' 05".

### Karaté

La section karaté a inauguré l'année 1982 en disputant les Championnats de Paris individuels, par catégorie de poids.

Patrick Prunier en catégorie « lourds » est 3<sup>e</sup>. Il se qualifie ainsi pour les Championnats de France.

René Simion en « mi-lourds » termine 4<sup>e</sup>, après avoir eu la malchance de rencontrer le futur vainqueur dès le 3<sup>e</sup> tour.

Il faut noter également les bons combats de Defix en « poids moyens ».

Pour la 2<sup>e</sup> grande rencontre qui a suivi — les Championnats de France corporatifs — l'US-Métro a continué d'améliorer les résultats de l'année précédente.

En individuels, ceintures noires :

« Toutes catégories » : Prunier est 3<sup>e</sup>.

Catégorie « mi-lourds » : Estrade 2<sup>e</sup>, Lison 3<sup>e</sup>.

Catégorie « super-légers » : Noeueglise 2<sup>e</sup>.

Catégorie « technique » : Brigitte 4<sup>e</sup>.

En individuels, autres ceintures :

« Toutes catégories » : Briens 1<sup>er</sup>, Feuillard 2<sup>e</sup>, Defix et Hurry 3<sup>e</sup>.

Catégorie « mi-lourds » : Simion 2<sup>e</sup>.

Catégorie « mi-moyens » : Feuillard 1<sup>er</sup>, Briens 3<sup>e</sup>.

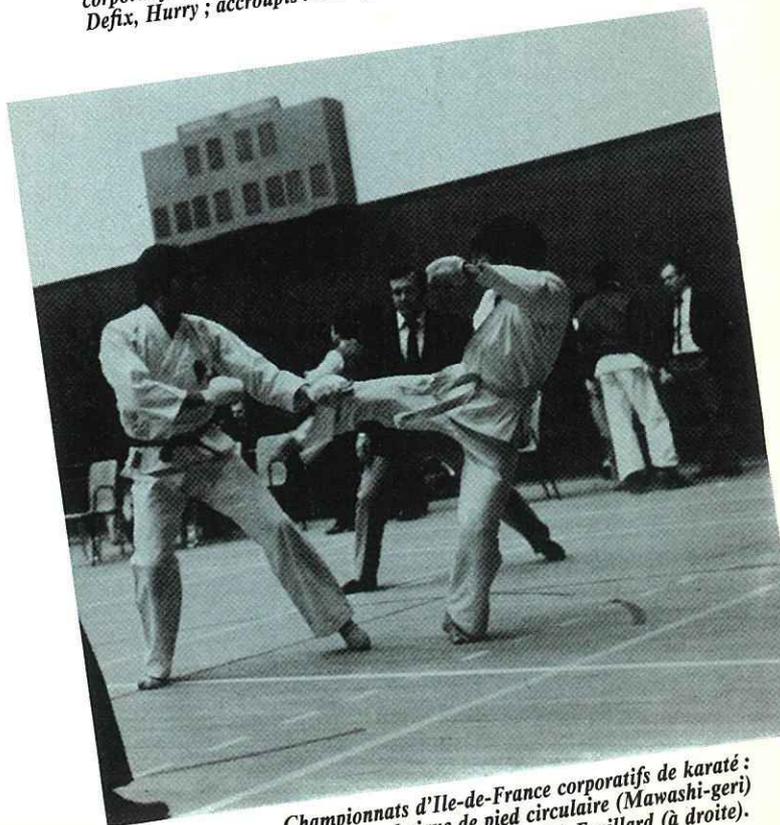
En allant jusqu'au 1/4 de finale, Poulingue a bien inauguré ses débuts dans le domaine de la compétition.

Par équipe, ceintures noires : Prunier, Briens et Brigitte se classent 2<sup>e</sup> ; Estrade, Hurry et Lison terminent 3<sup>e</sup>.

Par équipes, autres ceintures : Defix, Feuillard, Simion terminent 2<sup>e</sup> ; Pouzet, Boué et



Les dignes représentants de la section karaté aux Championnats Ile-de-France corporatifs. (De gauche à droite, debout : Prunier, Briens, Estrade, Boué, Simion, Defix, Hurry ; accroupis : Thiery, Poulingue, Noeueglise, Lison, Feuillard).



Championnats d'Ile-de-France corporatifs de karaté : une technique de pied circulaire (Mawashi-geri) de Patrick Feuillard (à droite).

Poulingue se qualifie pour les Championnats de France.

Souhaitons que ces succès se poursuivent par une égale moisson aux prochains Championnats de France.

### Athlétisme (cross)

Le 21 février, aux Championnats de France FSGT à La Combelle (Puy-de-Dôme), victoire par équipes des seniors et des vétérans (Vigne vainqueur individuel dans cette catégorie).

Aux Championnats de France FFA à Nancy, le 28 février, victoire par équipes des vétérans (Hereau 12<sup>e</sup>, Vigne 13<sup>e</sup>, Jallet 20<sup>e</sup>, Jandie 27<sup>e</sup>, Bouffara 50<sup>e</sup> et Helie 97<sup>e</sup>).

Saluons au passage la performance des vétérans qui ont été invaincus de tout l'hiver dans toutes les épreuves officielles et amicales.

Très brillante place des seniors, 6<sup>e</sup> sur 32 grâce à Bessières 14<sup>e</sup>, Thirion 53<sup>e</sup>, Guyot 75<sup>e</sup>, Ray 110<sup>e</sup>, Fernandes 125<sup>e</sup>, Millier 130<sup>e</sup> et Bigot 150<sup>e</sup> sur 300 participants. Il faut remonter à 20 ans pour trouver un tel niveau dans les résultats !

Enfin, aux Championnats de France des cheminots (USCF) qui se sont déroulés à Guidel (Morbihan), le 13 mars, 2<sup>e</sup> place par équipes avec Bessières, 2<sup>e</sup> derrière le champion de France FFA Watrice, et J.-M. Guyot 4<sup>e</sup>. La blessure de Daniel Thirion nous coûte la victoire.

En minimes, Franck Helie se classe 7<sup>e</sup> et en juniors Guy Noirielle obtient la 6<sup>e</sup> place devant Patrick Trovero de l'École technique, 7<sup>e</sup>.

**Rendez-vous le dimanche 16 mai au stade de la Croix-de-Berny pour les épreuves de sélections nationales de lancers : poids, disque, marteau, javelot.**

### Pétanque

Concours toutes catégories « Corpo » en triplettes du 13 mars 1982 — 3 M France à Gennevilliers. Finalistes : Perello, D. Lefebvre, Bazerbe.

Concours toutes catégories en doublettes du 20 mars 1982 — Crédit du Nord. Vainqueurs : Hervault, Dufaud.

**Organisation d'un tournoi de pétanque avec une délégation (40 joueurs) de la Fédération hollandaise de pétanque le week-end de la Pentecôte à Fontenay-les-Briis. A vos boules !**

### Cyclisme

Cyclo-cross : en seniors, victoire de J.-L. Bertrand à Châtenay-Malabry, de Albert Marie à Villeneuve-S.-/Damartin. Et 15<sup>e</sup> victoire de Bertrand, le 13 mars à Morangis.

Un grand bravo à Gérard Lena vainqueur, le 21 mars aux Mollières, devant le champion d'Ile-de-France Gueudin et le cChampion de France Breure.

### Boules

Au 1<sup>er</sup> tour du Championnat Ile-de-France cadets, qualificatif pour la coupe de France, Bono et Midouche sont finalistes et qualifiés.

Au Championnat de Paris, 4<sup>e</sup> division, D. Crestani et J.-F. Llos remportent le titre.

### Football-FFF

L'équipe 1<sup>re</sup> est toujours 2<sup>e</sup> à 1 point du CS Cellois. Il nous reste 6 matches à jouer et nous avons toujours espoir de coiffer les Cellois sur le poteau.

L'équipe Réserve est 1<sup>re</sup> avec 3 points d'avance sur Puteaux.

Nous sommes toujours qualifiés en coupe de Paris. Nous rencontrons l'Aigle Fertoise à la Ferté-Alais le samedi de Pâques 10 avril et, en coupe des Hauts-de-Seine, nous rencontrons l'AS Meudon le jeudi 15 avril.

Les juniors sont 1<sup>er</sup> de leur poule.

### Football-FSGT (dépôts et ateliers)

En Coupe de France Auguste-Delaune, la sélection se qualifie pour les 1/8 de finale en battant l'AS-Rigondes par 3 buts à 2, cependant que Dulong est éliminé par l'USEG-Paris-Centre.

### Football-FSGT (dimanche après-midi)

L'équipe 1<sup>re</sup> est éliminée en Coupe Auguste-Delaune par le CMO-Vénissieux à Saint-Étienne après un très beau match.

**Un rendez-vous à ne pas manquer : grand tournoi de football A 7, organisé par les trois sections football de l'USMT, le dimanche 6 juin 1982, à partir de 8 h, au parc des sports de la Croix-de-Berny.**

**Tous les joueurs de la RATP et de l'extérieur sont cordialement invités à y participer.**

## AIDE AU CONGÉ DE FORMATION

Une commission paritaire d'aide au congé de formation individuel est créée. Sa mission est d'attribuer une aide aux agents ayant demandé un congé de formation individuel et souhaitant une aide financière pour suivre le stage de formation.

Dans son prochain numéro, « Entre les lignes » ne manquera pas d'indiquer les modalités pratiques d'obtention de cette aide dans le cadre du congé de formation.

## MALADE EN VACANCES : QUE FAIRE ?

Avant votre départ en congés annuels, il vous sera peut-être utile de relire les conseils suivants qui vous aideront dans vos démarches, au cas où, malheureusement, vous seriez malade en province ou à l'étranger.

Après avoir appelé le médecin de votre choix, deux règles sont à observer impérativement pour pouvoir bénéficier, à votre retour, d'une régularisation de pointage en congé de maladie :

- prévenir immédiatement votre chef direct en lui précisant votre adresse en province ou à l'étranger ;
- envoyer au médecin-chef (RATP - 191, rue de Bercy - 75012 Paris) un certificat médical du médecin précisant la date du début de la maladie, sa nature ainsi que sa durée probable, sans oublier vos nom, matricule et attachement, et l'adresse où l'on peut vous joindre.

Deux cas peuvent alors se présenter :

- si votre maladie n'a pas dépassé la date à laquelle vous deviez reprendre votre travail, vous poursuivez vos vacances jusqu'à la date prévue ;
- en revanche, si vous n'êtes pas rétabli lorsque votre congé expire, demandez à votre médecin de

vous préciser le moment auquel votre état vous permettra d'utiliser un moyen de transport collectif car vous devez regagner votre domicile dès que possible.

A votre retour, et dans les deux cas, vous devez vous rendre, muni d'un modèle 9 retiré à votre attachement, de votre feuille de maladie et de vos ordonnances, au 191, rue de Bercy, Paris 12<sup>e</sup>, pour être examiné par un médecin-chef. C'est la commission médicale qui décidera ensuite du nombre de jours de congés qui pourront vous être restitués.

Enfin, vos frais médicaux vous seront remboursés sur présentation de vos feuilles de maladie, ordonnances et certificats au 5<sup>e</sup> étage, bureau 5/5 du 191, rue de Bercy, ou en écrivant à cette adresse.

Un dernier conseil, si vous partez dans un pays de la communauté européenne (sauf en Grande-Bretagne où les soins sont gratuits), un imprimé à retirer 15 jours avant votre départ au bureau 5/12 du 191 rue de Bercy, vous permettra d'être pris en charge pour des soins médicaux dispensés dans ces pays.

### CHAMPIONNET A CENT ANS...

*Championnet aura cent ans cette année. A cette occasion, la direction du réseau routier et le service des relations extérieures souhaitent réunir le maximum de documents sur l'histoire des ateliers et des matériels roulants de la CGO (Compagnie générale des omnibus), de la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) et de la RATP.*

*Il est demandé aux agents, actifs ou retraités, qui posséderaient des documents intéressants sur le sujet et qui voudraient bien les prêter, de prendre contact avec le secrétariat du service de l'Atelier central, 34, rue Championnet. Tél. : 257-51-36.*

### ERRATUM

**Contrairement à ce que nous avons annoncé dans notre précédent numéro dans l'article « La sécurité à l'heure du bilan » en page 36, ce n'est pas fin juillet mais fin décembre que 600 autobus seront équipés de l'alarme discrète.**

