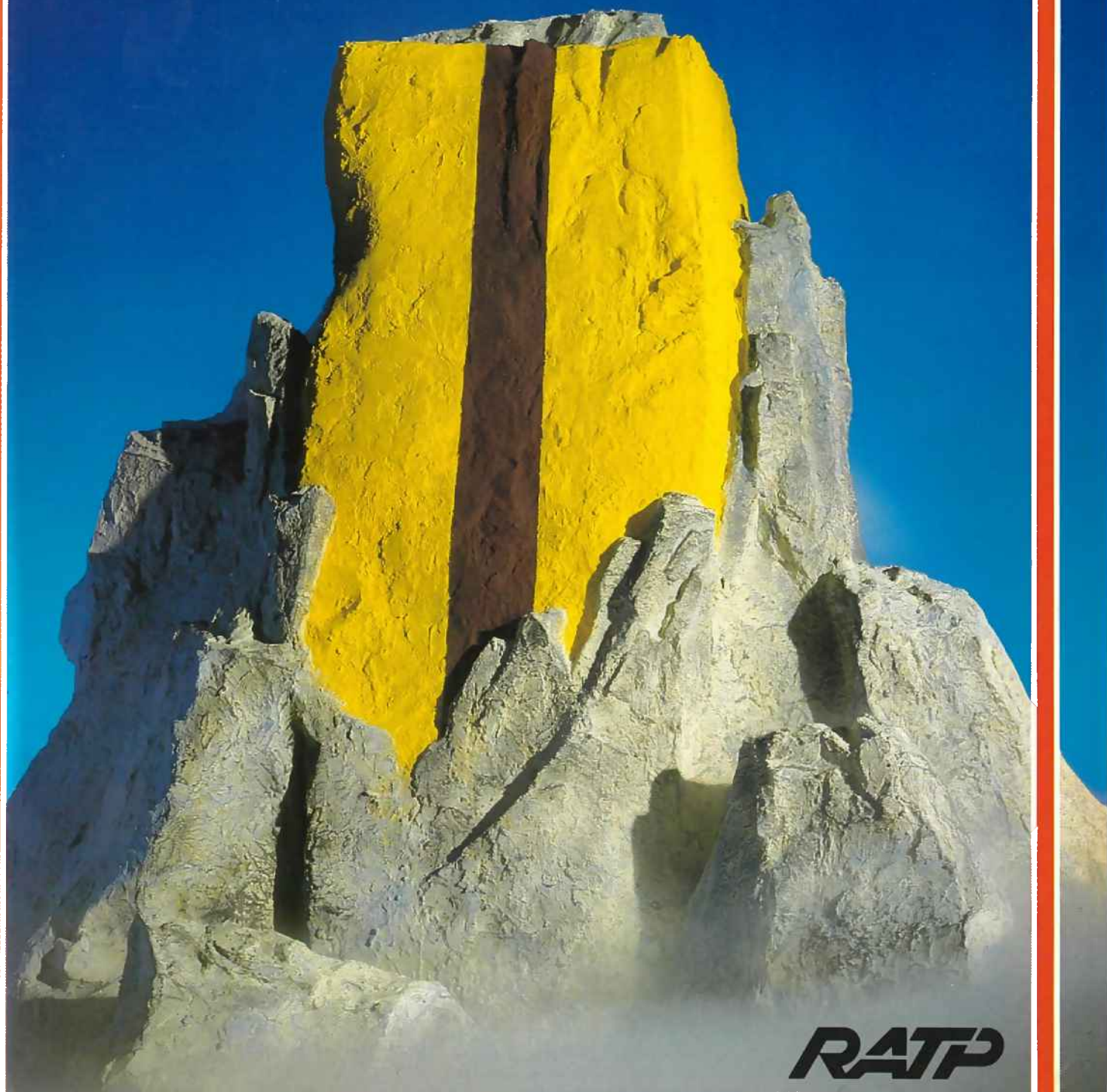
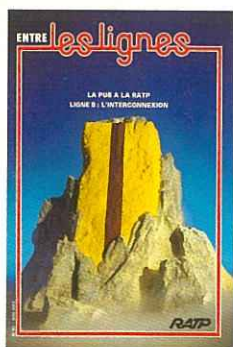


ENTRE *les lignes*

LA PUB A LA RATP
LIGNE B : L'INTERCONNEXION



RATP



NOTRE COUVERTURE :
La dernière campagne
publicitaire de la RATP.
(ECOM)

DERNIÈRE DE COUVERTURE :
L'arrivée du Superbus
(Photo : J.-M. Carrier)

RATP Service des Relations
Extérieures - Presse et infor-
mation, 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 jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJEF).



Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Marie-Claire Battini,
Christian Chaumereuil,
Sylvie Fréchart,
Chantal Naar,
Martine Proust.

Conception et réalisation :
Triangle Création.

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

Ont aidé à la réalisation
de ce numéro :
P. Acquaviva, F. Bellané,
G. Bercis, P. Couvry,
H. Crouta, M. Dorigny,
M. Gallois, G. Hamoniaux,
E. Ledru, G. Luche, A. Martin,
C. Meyniel, E. Niederst,
J. Perrichon, P.R. Tranié.

Photographies :
Agence ECOM
H. Clausse, J. Thomas.
Atelier photographique
RATP :
G. Ardaillon, J.-M. Carrier,
B. Chabrol, G. Gaillard,
R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

N° 63
Juin 1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4



Les coulisses de l'interconnexion

13



Les campagnes publicitaires de la RATP

25 Le service médical en « questions »

Les rubriques :

33 Les hommes, l'événement

36 Le courrier

37 Animation

38 Info-service

39 USMT

ERRATUM

Dans notre dernier numéro, une phrase de l'éditorial de M. M. Bourgoïn a été tronquée à la suite d'une erreur d'impression. A la fin du quatrième paragraphe, il fallait lire « *Mais il est temps à présent de remédier aux disparités qui pénalisent injustement une partie de la population en cherchant une plus grande unité dans le système, tel qu'il est perçu par le voyageur.* »

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous excuser pour cette erreur.



LE PARI DU RER

L'idée d'interconnecter les lignes RATP et SNCF remonte à 1971. L'objectif était d'exploiter en commun les infrastructures ferroviaires des deux entreprises pour permettre aux habitants de la région Ile-de-France de se rendre directement du nord au sud et d'est en ouest sans avoir à changer de mode de transport dans Paris.

On se souvient des étapes préalables : les liaisons Auber-Nation et Luxembourg-Châtelet-les Halles ouvertes en décembre 1977, puis Châtelet-Gare du Nord, achevée le 9 décembre 1981.

Le 7 juin 1983, les deux entreprises ne se contentent plus d'exploiter chacune son propre tronçon de la ligne B, mais réalisent l'exploitation du « bout en bout ». Le voyageur monté dans un train RATP à Saint-Rémy-lès-Chevreuse en direction de Mitry-Claye ou Roissy-Aéroport-Charles-de-Gaulle n'a donc plus à changer de train en gare du Nord. Il ne s'aperçoit même pas que le conducteur de la RATP a cédé son poste de conduite à son collègue mécanicien de la SNCF dans cette même gare.

En même temps, la RATP améliore les conditions de transport sur la partie sud de la ligne B, en créant une mission supplémentaire (Orsay-Ville). Globalement, la capacité de transport de la ligne B est augmentée de 50 % – de quarante-cinq mille à soixante-huit mille voyageurs aux périodes de pointe – dès la mise en route des premiers trains interconnectés. Aujourd'hui au nombre de huit à l'heure de pointe, ils seront vingt en 1985.

C'est un formidable bond en avant dans les possibilités de déplacement et dans la qualité du service offert aux voyageurs. Mais c'est surtout un formidable pari qui est gagné :

Pari pour la Région qui prend un nouvel élan grâce au désenclavement des villes nouvelles, à l'accès direct des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle et surtout au fait que Paris devient transparent aux liaisons de banlieue à banlieue.

Pari pour les deux entreprises qui ont dû surmonter des difficultés techniques considérables : conception d'un matériel interconnexion compatible avec les deux réseaux, mise en conformité des signalisations, harmonisation des indications données aux voyageurs... Et maintenant ces entreprises démontrent qu'elles peuvent exploiter ensemble la ligne B en respectant leurs modes de gestion propres et les spécificités de leurs communautés de travail.

Pari supplémentaire pour la RATP qui doit « mettre à niveau » l'ancienne ligne de Sceaux pour une modernisation quasi totale des équipements fixes et de contrôle de l'exploitation.

La réussite de la ligne B interconnectée tiendra autant à l'esprit de coopération, au sens commercial qu'à la compétence et au savoir-faire de chacun.

Pour ma part, j'ai tout mis en œuvre pour que l'interconnexion démarre dès que les équipements et les livraisons de matériel MI 79 le permettaient. Car l'on ne peut priver plus longtemps de cette amélioration les milliers de voyageurs concernés. Et les entreprises doivent rentabiliser les investissements engagés par la collectivité.

Demain, ce sera la ligne A qui sera concernée lorsque les lignes SNCF de Cergy et de Poissy lui seront raccordées par l'interconnexion à Nanterre-Préfecture, assurant ainsi la liaison directe entre les villes nouvelles de Cergy et de Marne-la-Vallée.

Plus tard, une nouvelle étape sera marquée par le prolongement de gare du Nord à Châtelet des trains SNCF venant d'Orry-la-Ville. Ce sera le début de l'interconnexion du second degré, qui aboutira à la création d'une nouvelle liaison transversale la ligne D du RER, entre les lignes de banlieue Nord et Sud-Est de la SNCF.

Ce sera surtout un nouveau pari technologique et humain. Je fais confiance aux équipes de la RATP pour le gagner.

Philippe ESSIG
Directeur général

RER



RATP

DATD Gallard



LES COULISSES DE L'INTERCONNEXION



RATP



CMC

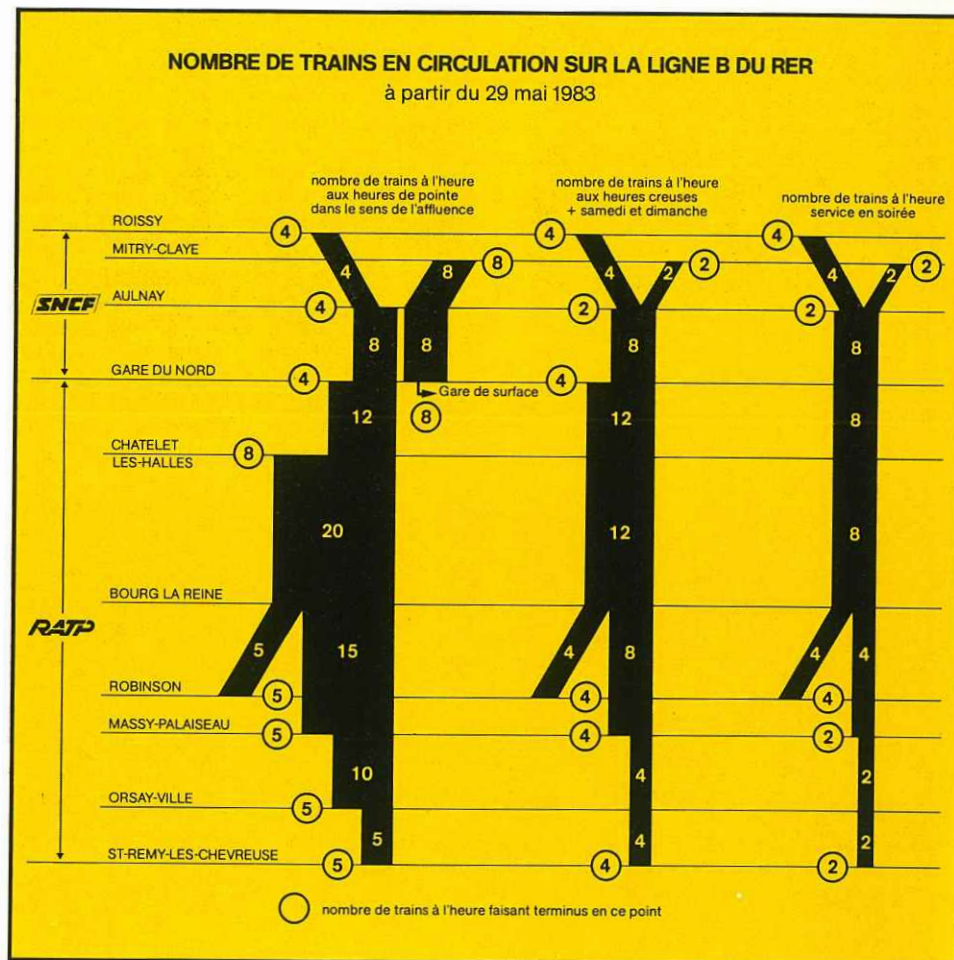
Depuis le 7 juin, l'interconnexion SNCF-RATP est devenue une réalité sur la ligne B du RER. Désormais des milliers d'usagers traversent quotidiennement Paris sans changer de train à Gare-du-Nord. En coulisses, des centaines d'agents de la Régie découvrent les nouvelles règles imposées par l'interconnexion.

Mardi 7 juin, 4 h 47 du matin, le train 402 baptisé « KÉPI » quitte la gare de Mitry-Claye. Une demi-heure plus tard, il entre en gare souterraine de Paris-Nord. Le mécanicien de la SNCF quitte la loge de conduite et adresse un rapide salut à son collègue de la RATP qui vient le remplacer aux commandes du train. Le temps de procéder aux vérifications de routine et la rame repart vers Massy-Palaiseau. Dix minutes après, « ÉTAL » arrive de Robinson. Nouveau changement de conducteur et le train quitte Gare-du-Nord en direction de Roissy. A bord des deux trains quelques dizaines de personnes, à moitié endormies pour la plupart. Scènes banales d'une reprise de service ; pas du tout ! KÉPI et ÉTAL sont les deux premiers trains réguliers à rouler dans le cadre de l'interconnexion des réseaux SNCF-RATP. Leurs voyageurs sont donc les premiers à traverser Paris en RER, sans changer de train à Gare-du-Nord.

De nouvelles règles de desserte

La grille horaire mise en application le 29 mai dernier ne représente que la première étape sur la voie de l'interconnexion SNCF-RATP en gare souterraine de Paris-Nord. Actuellement, huit trains par heure dans chaque sens relient les gares situées aux extrémités nord et sud de la ligne B. Dans un an environ, douze trains effectueront des missions interconnectées. Enfin, au début 1985, la grille définitive avec 20 trains interconnectés entrera en service, si d'ici là les livraisons de matériel M1 79 s'effectuent sans nouveau retard.

Malgré son caractère provisoire, la nouvelle grille « à huit trains par heure » entraîne déjà de profondes transformations des conditions de desserte sur la ligne B. Dans Paris, tous les trains s'arrêtent à Cité-Universitaire. Aux heures de pointe, les omnibus disparaissent et les voyageurs disposent d'une série de trains semi-directs qui effectuent des « sauts de puce » le long de la ligne, en évitant telle ou telle gare. On parvient ainsi à répartir la charge entre les rames et à améliorer le service vers certaines gares comme Bourg-la-Reine, Antony, les Baconnets ou Massy-Palaiseau. Autre innovation, matin et soir plusieurs trains ont leur terminus à Orsay-ville. La desserte des gares situées



entre Massy et Orsay, et entre Orsay et Saint-Rémy est alors assurée par deux trains différents.

Pendant les périodes les plus chargées de la journée, des rafales de quatre trains en 12 minutes se succèdent sur la ligne B. Précédemment, la desserte était réalisée avec des rafales de trois trains en 11 minutes. Conséquence, la capacité maximale de transport de la ligne est passée de 45 000 à 68 000 voyageurs pendant les périodes de pointe du matin et du soir (de 7 h 30 à 9 h 10 et de 16 h 50 à 18 h 30). Dans le même temps, la régularité des circulations est améliorée par la suppression des dépassements en gare de Laplace. Puisque matin et soir, tous les trains assurent un service semi-direct, il n'est plus nécessaire de faire attendre

l'omnibus pour laisser passer le direct. La disparition de cette contrainte d'exploitation a été accueillie avec enthousiasme par les régulateurs du PCC.

ERIC, MIKE, GABY et les autres

Mais l'interconnexion, c'est avant tout le moyen de relier directement les banlieues nord et sud de Paris. Or la ligne B compte cinq gares terminus côté RATP et trois côté SNCF. En outre, certains trains venant du sud tournent à Châtelet ou à Gare-du-Nord. De plus, les gares desservies changent selon l'heure de la journée. Ainsi aux heures de pointe, les trains allant d'Aulnay à Massy sautent Arcueil-Cachan et Bagneux alors qu'ils

font omnibus de bout en bout aux heures creuses. Comment, dans ces conditions, indiquer clairement au voyageur la rame qu'il doit prendre ?

En 1979, la SNCF avait été confrontée au même problème lors de la mise en service de la transversale rive-gauche, qui allait devenir la ligne C du RER. Elle avait créé à l'époque le code-mission : un mot-clé de quatre lettres, facile à retenir. A chaque type de train correspond un code-mission caractéristique, si bien que les usagers, aux trois quarts des habitués, n'ont qu'à connaître les noms des deux ou trois trains qui les intéressent pour leurs déplacements quotidiens. Dès qu'un de ces noms s'affiche sur le quai, ils savent que le prochain train à s'arrêter est le bon. Après une période d'adaptation de quelques mois, le code-mission a été bien accepté par les voyageurs de la ligne C et aujourd'hui on prend SVEN ou VONY pour se rendre à son travail ou rentrer chez soi.

La SNCF et la RATP ont décidé d'un commun accord d'étendre les codes-missions à la ligne B du RER. La soixantaine de noms en service depuis quelques semaines a été sélectionnée parmi une liste

de 200 mots de quatre lettres, existant déjà dans la langue française (AGIO, ÉCHO, KÉPI, MUSE, PLUS...) ou bien totalement fantaisistes mais facilement prononçables (AÏLO, KUMI, SÉTI...). En outre, il fallait d'ores et déjà tenir compte de la future gare Saint-Michel et choisir des noms de code qui n'existaient pas sur la ligne C.

Depuis plusieurs mois, d'importants travaux sont réalisés dans les gares de la ligne B afin d'adapter la signalétique aux règles de l'interconnexion. Les quais sont progressivement équipés de panneaux indicateurs du code-mission et de nouveaux panneaux indicateurs de destination. De Laplace à Châtelet-les-Halles, ces nouveaux panneaux, en direction du nord, affichent désormais l'ensemble des gares de la ligne B jusqu'à Roissy ou Mitry. Ces installations sont commandées localement, dans les gares, à l'aide d'un système informatique piloté par microprocesseur. Le chef de poste dispose d'une console dotée d'un clavier et d'un écran de visualisation où s'inscrit en permanence, selon la voie de passage, le code-mission des dix prochains trains à s'arrêter dans la

gare. La liste des trains est contenue dans la mémoire du microprocesseur. Le matin, à la prise de service, l'agent indique la grille horaire à prendre en compte (jours ouvrables, samedi, dimanche) et ensuite le système électronique gère seul la signalétique de quai. Si l'horaire théorique est modifié, l'agent s'installe devant la console et il « dialogue » avec le système par l'intermédiaire du clavier. Il peut alors, à volonté, ajouter, supprimer ou déclasser des trains. Une fois les modifications effectuées, le système enregistre les corrections et repart en automatique. Ces modifications peuvent s'effectuer en temps réel, quand le PCC lance un appel général sur la ligne après un incident, ou bien plusieurs heures d'avance, quand on sait par exemple vers midi qu'une rame sera indisponible pour la pointe du soir. Cette souplesse est l'une des caractéristiques du système. En outre, l'agent reste maître du dispositif et il peut à tout moment reprendre le contrôle de la signalétique. C'est le gage d'un meilleur service vis-à-vis des voyageurs.

L'arrivée du code-mission et l'entrée de l'informatique dans les gares ne pouvait se faire du jour au lendemain. Du début

Les agents de la ligne B s'initient aux règles du code-mission



avril à la mi-mai, plus de 250 agents des gares de la ligne B sont passés en formation aux Baconnets pour apprendre les règles du code-mission et le maniement du système électronique commandant l'affichage sur les quais. Pour beaucoup d'entre eux, c'était le premier contact avec le monde de l'informatique. Passés les premiers instants de surprise, l'apprentissage fut rapide. « Ça nous change des anciens postes à boutons encore en service dans de nombreuses gares de la ligne B ! ».

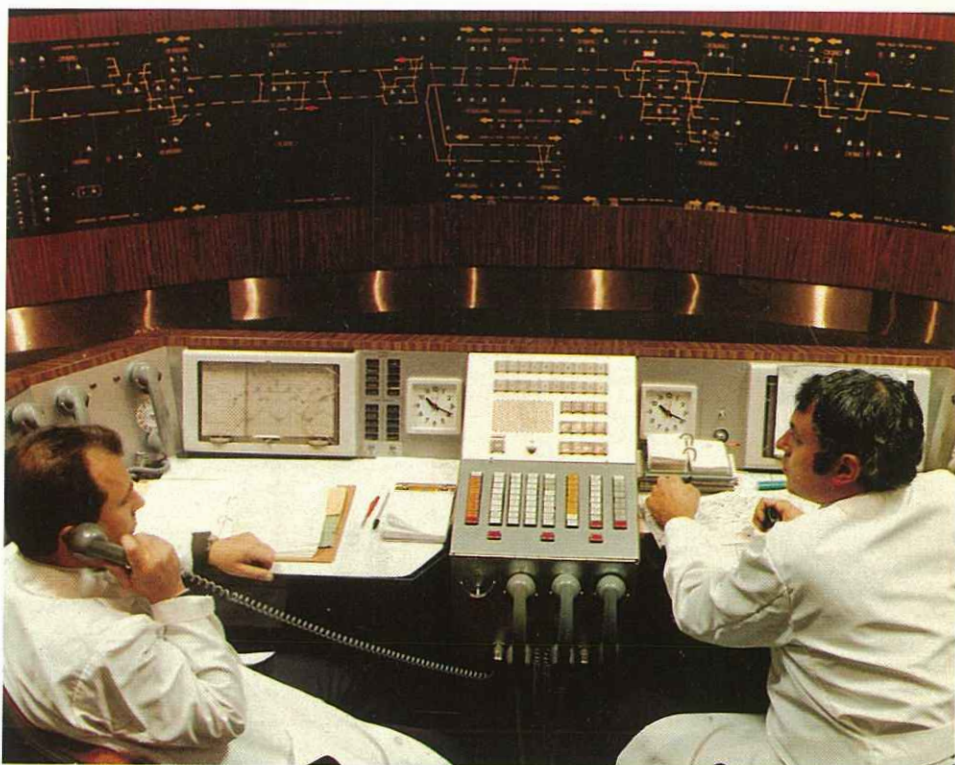
Dès le 29 mai, la nouvelle signalétique était en service dans les cinq grandes gares parisiennes de la ligne B (Gare-du-Nord, Châtelet-les-Halles, Luxembourg, Port-Royal et Denfert-Rochereau). Les équipements étaient en cours d'installation dans de nombreuses autres gares (Laplace, Bourg-la-Reine, Les Baconnets...). L'ensemble de la « signalétique interconnexion » sera en place à la rentrée. Le coût global des travaux approche 30 millions de francs ; c'est dire l'importance de l'opération. Seules les gares du sud, entre Massy et Saint-Rémy, conserveront le dispositif d'affichage traditionnel à boutons.

Gare-du-Nord : cœur de l'interconnexion

Grâce à l'interconnexion, des milliers d'usagers des réseaux SNCF et RATP ne sont plus obligés de changer de train en gare souterraine de Paris-Nord. D'ici deux ans, Gare-du-Nord sera même devenue un point d'arrêt comme les autres sur la ligne B du RER. Quoi de plus simple en apparence !

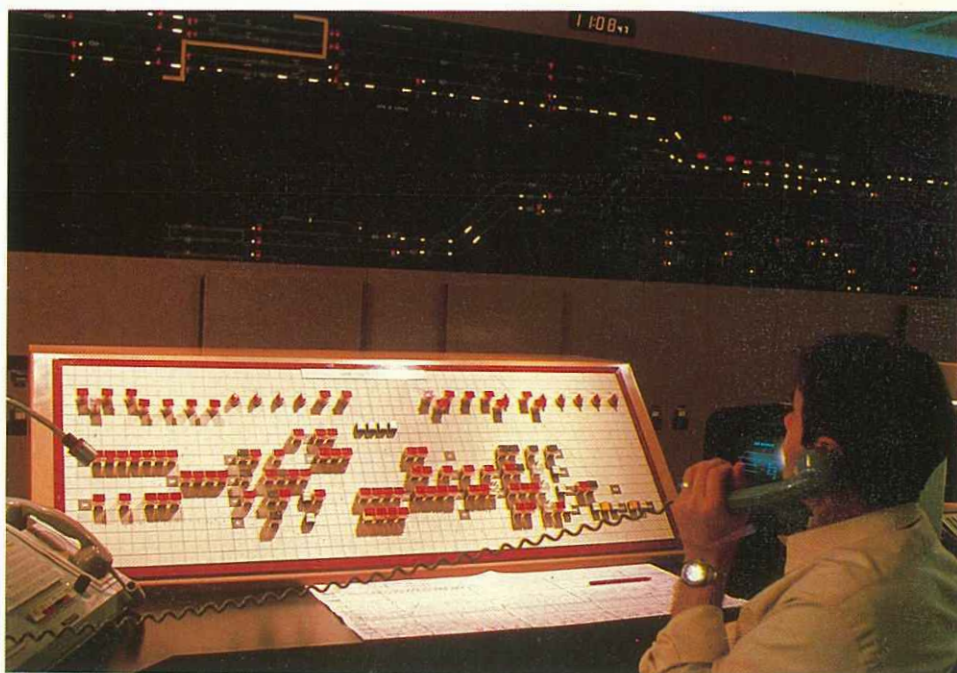
Cette simplicité masque une organisation complexe aux rouages délicats. Gare-du-Nord est au cœur du dispositif technique de l'interconnexion. Les trains assurant des missions interconnectées sont reçus sur les voies 41 et 42, situées de part et d'autre de la gare souterraine. Avant d'entrer en gare, une balise placée sur la voie commande la commutation automatique 1 500/25 000 volts du courant de traction à bord des trains MI 79. Les deux voies centrales, voies 43 et 44, sont utilisées, l'une par la SNCF, l'autre par la RATP, pour les trains ayant leur terminus à Gare-du-Nord. Par conséquent, l'une est alimentée en 25 000 volts et l'autre en 1 500 volts. Des dispositifs de commutation manuelle permettent de changer l'alimentation des voies en cas d'incident.

Mais cet imbroglio électrique n'est rien à côté des contraintes imposées par l'exploitation d'une ligne régionale traversant Paris de part en part. Imaginons qu'un incident bloque la ligne B à Antony, empêchant les trains de la branche Saint-Rémy de remonter vers Paris. Parmi les rames coincées au sud de la ligne B se trouvent peut-être un ou deux trains MI 79 devant



Le chef de circulation de Paris-Nord (en bas) et le chef de régulation au PCC de Bourdon (en haut) sont en liaison constante

RATP-Chabrol



SNCF

assurer des missions d'heure de pointe vers Aulnay ou Roissy. La Régie ne peut se contenter de régler au mieux l'incident sur son propre réseau, elle doit aussi fournir à la SNCF les trains nécessaires pour assurer son service. Et pas question d'envoyer du vieux matériel Z monocourant sur la banlieue nord !

Le rôle clé de Gare-du-Nord transparaît ainsi jusque dans les règles d'établissement de la marche des trains. En semai-

ne, la desserte de la ligne B est assurée, dans le sens nord-sud, par 227 trains assurant 31 missions dont 18 interconnectées, et dans le sens sud-nord par 226 trains assurant 27 missions dont 16 interconnectées. Tous les graphiques de marche des trains sont calés sur des sillons horaires précis définis à Gare-du-Nord. Le respect de ces sillons est un impératif vital pour la régularité de l'exploitation sur la ligne B.

La clé du code



Depuis le 29 mai, les habitués de la ligne B disposent d'un sésame de quatre lettres pour identifier leur train. Les noms de code qui s'affichent sur les quais et à l'avant des rames tricolores MI 79 indiquent en effet la mission des trains : c'est-à-dire leur destination et les gares desservies. Les 62 mots du « code-mission » de la ligne B n'ont pas été choisis au hasard. Les deux premières lettres ont une signification précise pour l'exploitant.

La première lettre donne, moyennant une certaine gymnastique mentale, la gare de destination. Voici, pour vous y retrouver, la grille de correspondance :

Mot-code commençant par la lettre	Train à destination de
E	Roissy
I	Mitry
G	Aulnay
A	Gare-du-Nord
M	Châtelet-les-Halles
J	Denfert-Rochereau
S	Robinson
K	Massy-Palaiseau
L	Orsay-Ville
P	Saint-Rémy

Ainsi, KIWI vous conduira à Massy-Palaiseau, tandis que GROG vous emmènera à Aulnay. Le choix de lettres sans rapport avec les initiales de la gare de destination a une double raison. Premièrement, certains terminus de la ligne, comme Roissy ou Robinson, commencent par la même lettre ; on ne pouvait donc pas désigner tous les trains à destination de ces gares par des mots-code débutant par un R. Deuxièmement, et c'est certainement la raison la plus importante, le code-mission est avant tout un moyen mémotechnique d'identification des trains. Qu'un train à destination d'Aulnay soit baptisé GABY ou AMOR ne change rien pour l'usager. L'habitué prendra GABY sans se soucier de la signification de la lettre G. Quant au voyageur occasionnel, il consultera le tableau des gares desservies sans se préoccuper du nom du train. Par conséquent, la grille de correspondance lettre-destination est d'abord conçue comme

un instrument de travail pour les exploitants et non comme une source de renseignements supplémentaires pour les voyageurs de la ligne.

La deuxième lettre du code caractérise la mission du train. KONY et KÉPI sont deux trains à destination de Massy-Palaiseau mais qui ne desservent pas les mêmes gares. KONY va de Mitry à Massy, sans arrêt à Arcueil et Bagneux, tandis que KÉPI fait omnibus de bout en bout. Les habitants de Sevran voulant se rendre à Paris prendront KONY ou KÉPI. Ceux qui voudraient aller à Arcueil attendront KÉPI ou bien iront à Paris et reprendront un autre train.

Les deux dernières lettres du code-mission n'ont aucune signification, elles ne servent qu'à créer un mot facilement prononçable. Le code-mission est complété par un nombre de deux chiffres qui donne le numéro d'ordre des trains et le sens de circulation : sens nord-sud, numéros pairs, sens sud-nord, numéros impairs. Ainsi KHOL 28 est le 14^e train omnibus de la journée à circuler du nord au sud de la ligne entre Aulnay et Massy. Le suivant sera numéroté KHOL 30. Si le nombre des trains assurant une même mission dépasse 49, on crée un nouveau nom de code. Les deux noms ont les deux premières lettres en commun puisque les trains assurent la même mission. Quatre missions ont ainsi une double appellation : PROU-PRUT, SOLO-SOJA, ÉTAL-ÉTEL et AÏDA-AÏLO.

Enfin, si vous fréquentez assidûment la ligne B, vous voyez passer de temps en temps des trains aux noms bizarres et imprononçables tels WMXX ou AZZZ. Les noms commençant par W correspondent à des trains de matériel vide ne prenant pas de voyageurs. Ceux se terminant par trois Z indiquent des missions omnibus exceptionnelles créées pour faire face à un incident d'exploitation. WMXX est donc un train haut-le-pied pour Châtelet (M) et AZZZ un train exceptionnellement omnibus jusqu'à Gare du Nord (A).

Vous voilà maintenant en possession des principaux éléments pour décrypter le code-mission des trains de la ligne B. Alors, si vous ne savez pas quoi faire en attendant sur le quai, transformez-vous quelques instants en Champollion du RER. Mais n'oubliez pas quand même de prendre votre train.

A tout moment, le chef de circulation de Paris-Nord SNCF et le chef de régulation RATP au PCC de Bourdon peuvent entrer en communication. Dès qu'un incident se produit, ils s'avertissent mutuellement et ils se tiennent informés en permanence des conséquences sur le trafic. Si les perturbations s'avèrent importantes, ils élaborent en commun les mesures destinées à assurer la continuité du trafic sur la ligne. Les mêmes possibilités de dialogue existent au plan local entre l'inspecteur de Châtelet-les-Halles et le chef de la gare souterraine de Paris-Nord. Enfin, un système électronique d'aide à l'exploitation a été installé à Denfert et à Châtelet. Ce système composé de plusieurs microprocesseurs suit le déplacement des trains entre Denfert et Gare-du-Nord. Les régulateurs sont ainsi informés en temps réel sur la position et la nature des trains qui se succèdent le long de cette section critique de la ligne B.

Si à Gare-du-Nord, les voyageurs ne changent pas de train, le train lui change de conducteur. Deux postes de relève sont situés au bout de chaque quai. Un conducteur de réserve se tient prêt à intervenir si la relève ne peut être assurée à cause d'un retard ou d'une défaillance physique. Cette relève apparaît néanmoins comme un héritage du passé. Elle risque de devenir franchement anachronique quand la ligne B aura été totalement modernisée. Notons cependant que les premières réflexions sur la « descente » des trains SNCF d'Orry-la-Ville à Châtelet-les-Halles envisagent la conduite de bout en bout par des agents SNCF.

Une ligne en chantier

L'interconnexion « à huit trains » n'est qu'un aspect des transformations en cours sur la ligne B. « Cette ligne, c'est un véritable chantier ; une ruche humaine le long des voies ! », s'exclame A. Martin, inspecteur de la ligne B. Beaucoup de travaux s'inscrivent dans le cadre de l'interconnexion complète à 20 trains prévue dans 18 mois environ. Le suivi des trains sera alors confié au nouveau PCC de Denfert, en cours de construction. D'ici quelques semaines, la mise au code SNCF de la signalisation sera terminée entre Bourgl-la-Reine et Massy. L'ensemble de la ligne sera achevé dans un an. A l'automne, un nouveau PML sera mis en service à Bourgl-la-Reine. Il s'agit en fait d'une reprise de l'ancienne installation qui a été modernisée en vue de la télécommande des itinéraires à partir du PCC de Denfert et d'homogénéiser le mode de commande sur toute la ligne B. Plus au sud, un poste de manœuvre sera mis en service à Orsay-Ville en 1984 pour assurer l'exploitation du nouveau terminus de la ligne B. Des appareils de voies permettant la circulation des trains à contre-sens, sont en cours d'installation à Gif et à Lozère. Ils seront commandés depuis Orsay.



Le futur PCC de Denfert en cours de construction

Mais entre Massy et Saint-Rémy, le gros problème de la ligne B, c'est les passages à niveau. En 1981, on en comptait encore quatorze sur cette section de ligne ! La signalisation, héritée de la CMP, n'arrange rien à l'affaire puisqu'elle impose la fermeture des barrières plusieurs minutes avant l'arrivée du train et qu'elle bloque le train si quelqu'un tente de soulever les barrières pour passer. Résultat, certains passages à niveau sont fermés pendant 50 minutes aux heures de pointe, et les trains accumulent les retards à cause de l'indiscipline des piétons et des deux roues. Cette signalisation « hautement sécuritaire » finit par devenir « anti-sécuritaire » en invitant les gens à franchir coûte que coûte des barrières perpétuellement baissées.

Courcelle : un passage à niveau qui va disparaître



L'augmentation du nombre des trains entre Massy et Orsay et les impératifs de régularité imposés par l'interconnexion sont incompatibles avec le maintien des passages à niveau. La RATP a attiré l'attention des administrations et des élus locaux et régionaux sur ce problème. Une politique générale de suppression des passages à niveau a été élaborée avec la Région Ile-de-France et le Syndicat des transports parisiens. Elle a déjà permis l'élimination de deux passages à niveau, à Orsay et Gif-sur-Yvette. En juillet, un troisième passage à niveau, toujours à Orsay, sera remplacé par un passage inférieur réservé aux piétons. Dans le courant du second semestre, les passages à niveau de Bures et de Courcelle disparaîtront à leur tour.

Des discussions sont en cours avec plusieurs autres municipalités à propos d'opérations analogues. Globalement, les fonds nécessaires à ces travaux de suppression des passages à niveau proviennent à 60 % de la Région, à 30 % de la RATP et à 10 % des communes. Mais il ne s'agit là que d'indications générales car la clé de financement varie selon la nature de l'ouvrage (routier ou piéton) et le type de voirie concernée (départementale, nationale).

Quels que soient les efforts accomplis, tous les passages à niveau ne disparaîtront pas dans l'immédiat. A titre expérimental, la RATP a décidé d'équiper selon les normes SNCF le passage à niveau situé à la sortie de la gare du Guichet. Les barrières se ferment désormais trente secondes avant le passage du train, donc plus question pour les piétons de se faufiler sur les voies pour essayer de passer. Une campagne d'information a été d'ailleurs réalisée auprès des riverains, dans les écoles et dans les journaux locaux pour mettre en garde les habitants du secteur.

Mise en place de l'interconnexion, modernisation des équipements, disparition des passages à niveau, la ligne B est en pleine transformation. Comme se plaît à le souligner A. Martin « La ligne de Sceaux est morte le 9 décembre 1977. Depuis nous construisons la ligne B du RER, même si l'esprit ligne de Sceaux reste encore vivace... L'interconnexion ne représente qu'une étape. Du chantier actuel sortira d'ici deux ans l'une des lignes les plus modernes du réseau régional parisien. Nous disposerons alors d'un instrument de transport efficace et performant qui fera vite oublier les difficultés ayant accompagné sa naissance ». Acceptons-en l'augure, mais inutile de dire qu'entre les lignes suivra de près cette renaissance.

Opération PN



L'ouvrage piéton de Courcelle fut déplacé en moins de cinq minutes



RATP-Travaux Neufs

RATP-Travaux Neufs

entreprises dans les années soixante par l'ingénieur Bertin sur l'aérotrain et les aéroglisseurs marins. Le principe est simple. Lorsqu'un film d'air sépare un objet du sol, le frottement entre les deux devient négligeable. L'objet « flotte » et il suffit d'un effort minime pour le déplacer. Pour créer ce film d'air, on utilise des coussins gonflables en caoutchouc qui délimitent une série de chambres semi-étanches sous l'objet à déplacer. L'air qui pénètre sous pression dans ces chambres ne peut s'échapper qu'en se faufilant entre les coussins et le sol. En ajustant correctement la pression et le débit d'air comprimé, on parvient à soulever l'objet et à le faire reposer sur un film d'air.

Grâce à la technique du ripage sur coussin d'air, on peut déplacer des ouvrages d'art de plusieurs centaines de tonnes en quelques minutes. Cette rapidité a incité les ingénieurs des travaux neufs à innover. Au lieu d'installer des tabliers provisoires pour soutenir les voies durant la construction des ouvrages, ils ont proposé au réseau ferré d'intercepter la ligne B pendant 48 heures, le temps de mettre en place les ouvrages des PN 24 et 28 construits auparavant à côté des voies. C'était un pari osé puisqu'il fallait enlever carrément la plateforme ferroviaire. Pour cela, on devait terrasser plus de 3 000 mètres cubes puis remblayer 1 300 mètres cubes de terre autour des ouvrages avant de remettre en place les voies. En cas d'incident sur les chantiers, aucun train ne pouvait rouler au sud d'Orsay le lundi matin. Cependant tout le monde a joué le jeu, non sans quelque appréhension, mais c'était bien normal.

Pendant des mois, les techniciens de la RATP, de la Société Générale d'Entreprises et de la Société de Manutention et de Transports Spéciaux ont préparé minutieusement les détails de l'opération PN. Une campagne de sensibilisation fut également entreprise auprès des municipalités et des riverains pour expliquer l'intérêt de la méthode employée. Dans la semaine du 11 avril, des milliers de dépliants furent distribués dans les gares de la ligne B. Cet effort d'information devait se révéler payant puisque l'opération

1 h 10 du matin : le dernier train passe à Courcelle



DATD Travaux Neufs

Samedi 16 avril, 1 heure 10 du matin. Le train 951 arrive au ralenti à la gare de Courcelle-sur-Yvette. A peine les feux arrière de la rame se sont-ils éloignés que les équipes de voie prennent possession de la plateforme. Une heure et demie plus tard, les voies ont disparu en plusieurs endroits de la ligne. L'opération PN est déclenchée.

L'opération PN restera dans l'histoire de la RATP à la fois comme une première, mais aussi comme un pari plein d'enseignements pour l'avenir. Première, puisque la Régie utilisait pour la première fois la technique du ripage sur coussin d'air pour dépla-

cer des ouvrages d'art, en l'occurrence trois ouvrages-cadre en béton armé destinés à remplacer les passages à niveau de la rue du Royaume et de la gare de Courcelle : les PN 24 et 28 en jargon maison ! Pari, puisque la Régie avait misé sur la rapidité de la technique pour interrompre totalement le trafic sur la ligne B pendant deux jours entre Orsay et Saint-Rémy et limiter ainsi les désagréments causés aux voyageurs.

La technique du ripage sur coussin d'air n'est pas une nouveauté puisque la SNCF l'emploie depuis plusieurs années pour mettre en place des ouvrages sous ses voies. Personne n'a oublié non plus les études



Samedi matin : les pelleteuses s'attaquent au remblai

PN allait connaître un grand succès de curiosité. En outre, les chantiers n'ont occasionné aucune plainte des riverains.

Samedi 16 au matin, les dés étaient jetés. La voie avait disparu et les pelleteuses creusaient à l'emplacement des futurs ouvrages. A 18 heures, les 100 tonnes du passage souterrain piétons de la gare de Courcelle furent ripées sous les applaudissements d'une foule nombreuse venue assister à l'événement. Six heures plus tard, son homologue de la rue du Royaume, à Bures, était en place. Restait le gros morceau, l'ouvrage routier de 650 tonnes destiné à remplacer le passage à niveau de la gare de Courcelle. Et pour tout arranger, une pluie battante s'abattait sur les chantiers !



Samedi après-midi : les préparatifs des ripages battent leur plein

A 8 heures, l'ouvrage commence à se déplacer, tiré par un câble d'acier. Puis soudain, c'est l'incident ! L'énorme masse de béton se met en travers... de quinze centimètres. Les guides latéraux viennent se bloquer contre les pistes en béton et il faut interrompre l'opération. Peu de temps après, l'ouvrage est remis d'aplomb et à 8 heures 45, il est enfin en place. Les trois ripages s'achevaient avec un quart d'heure d'avance sur l'horaire.

Dès l'aube, les engins de terrassement avaient repris leur ballet pour rétablir la plateforme ferroviaire. Dans la matinée, la pose de la voie commence au passage piétons de Courcelle puis à Bures. Enfin à 23 heures, les équipes du service de la voie s'attaquent à la dernière brèche au-dessus de l'ouvrage routier de Courcelle. Lundi matin, à 5 heures 04, le premier train pour Paris passe sans encombre. L'opération PN est terminée. Pari gagné !

Le premier bilan de l'opération PN s'avère déjà largement positif. En éliminant les contraintes liées au maintien de l'exploitation ferroviaire et en choisissant la technique du ripage sur coussin d'air, les ingénieurs des travaux neufs ont réalisé une économie estimée à 2,5 millions de francs. En acceptant d'intercepter la ligne B pendant 48 heures, les responsables du réseau ferré ont limité au strict minimum la gêne apportée aux usagers puisque, dès le lundi matin, la ligne fonctionnait normalement. En outre, ils ont permis d'avancer de six mois la

Dimanche matin : le gros ouvrage routier est enfin en place



Dimanche soir : ultime coup de rein, les équipes de TV reposent la voie près de Courcelle



RATP-Service TV

date de mise en service des ouvrages de remplacement des PN 24 et 28. Enfin, l'opération PN c'est aussi une réussite pour le réseau routier qui a mis en place un excellent service de remplacement entre Orsay et Saint-Rémy. Pendant deux jours, la trentaine d'autobus originaires des dépôts de Point-du-Jour, Croix-Nivert, Malakoff, Montrouge, Fontenay-sous-Bois, Ivry et Thiais ont tourné comme une horloge, couvrant au total plus de 6 700 kilomètres. Un succès sur toute la ligne qui incite à renouveler l'expérience en d'autres occasions si la nécessité se fait sentir.

« Ce chantier, c'est un pari fou mais qui est devenu pour chacun de nous une affaire personnelle. Si jamais nous échouons, nous nous sentirons vraiment bêtes face aux autres ». Ce propos d'un surveillant de travaux, entendu le samedi soir, résume bien l'état d'esprit qui a régné durant un week-end entre Bures et Courcelle. Finalement, la réussite de l'opération PN, c'est la somme de multiples victoires individuelles. Loin du succès technique, le souvenir de cette expérience restera longtemps vivace dans la mémoire des agents qui y ont participé.

« Votre billet, s'il vous plaît »

RATP-Chabrol



Cinquante-six ans, le visage rond, l'œil moqueur et le sourire aux lèvres, Raymond Lefrapper est un habitué de la ligne B. Depuis neuf ans, il use ses semelles entre Saint-Rémy et Denfert. Sa ligne, il l'aime bien pourtant, il le reconnaît lui-même, « elle n'est pas facile ». Faut dire aussi que R. Lefrapper n'occupe pas un poste de tout repos puisqu'il commande les agents de contrôle sur la

« J'ai appris mon métier sur le tas, avec

les agents. Aujourd'hui nous sommes 71, sur la ligne, répartis en trois équipes : une à Denfert, une à Bagneux et une à Massy. Nous faisons surtout du contrôle en sortie mais c'est difficile car beaucoup de gares, surtout au sud de la ligne, sont de véritables passoires. Ne croyez pas que les fraudeurs soient les seuls à en profiter. Dans certains endroits, la plupart des voyageurs sortent en bout de quai ou par les voies. Ça fait partie des habitudes, ou des traditions, héritées de la ligne de Sceaux ».

« Le contrôle en voiture, c'est de loin le plus efficace, mais pour en faire il faut que les trains soient à l'heure. Une fois nous avons failli être jetés dehors ; heureusement le train s'arrêtait à Cité-Universitaire... Nous sommes souvent les seuls agents en uniforme que les voyageurs côtoient pendant leur voyage. Quand il y a de la grogne, c'est sur nous que ça retombe. Ces dernières années nous avons été gâtés. Il y a deux ou trois ans, un voyageur avait écrit dans sa plainte : vous allongez les quais mais vous raccourcissez les trains ! Allez ensuite contrôler les billets lorsque les gens s'entassent comme des sardines jusque dans les compartiments de première ».

« Sur la B, nous avons de nombreux problèmes avec le sectionnement. Beaucoup d'étudiants vont passer des concours à Laplace, or sur leurs convocations c'est écrit : station de métro Laplace. Résultat : ils se pointent avec un ticket urbain... Ça risque encore d'augmenter avec l'interconnexion. Quand vous demandez un billet pour Paris à Roissy ou au nouveau parc des expositions de Villepinte, on vous donne souvent un billet pour Gare du Nord. Si vous continuez jusqu'à Châtelet ou Denfert, vous ne pouvez plus sortir... Quand une ligne connaît des problèmes ou que les conditions de desserte changent, le rôle du contrôleur c'est avant tout d'informer. Il doit faire remarquer l'infraction mais agir toujours avec tact et diplomatie ».

Pour R. Lefrapper, la ligne B c'est fini. Depuis quelques semaines, il coule une retraite heureuse à deux pas de son ancien domaine. Comme beaucoup de ses collègues de l'ex-ligne de Sceaux, il est profondément banlieue-sud dans l'âme. Du tact, de la diplomatie, mais aussi de la jovialité et de la bonne humeur. R. Lefrapper n'en manque pas. Ses qualités et son action ne sont pas passées inaperçues puisqu'il a été élevé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur le 3 avril dernier. Contrôleur sympa, voilà certainement un titre, ou une profession de foi, que R. Lefrapper ne renierait pas !

RATP



Aux heures de pointe, l'exploitation de la ligne B est assurée au moyen de vingt-trois trains MI 79 de deux éléments et de douze trains de matériel « Z ». Depuis la fin avril, tous les trains Z comportent huit voitures au lieu de sept. La livraison régulière des rames MI 79 a permis de procéder à ce renforcement avant l'inauguration de l'interconnexion. Pour pallier d'éventuelles défaillances techniques, deux trains MI 79 sont en réserve, l'un à Mitry côté SNCF, l'autre à Massy côté RATP. En outre, un train Z est prêt à intervenir à partir de la gare de Châtelet-les-Halles.



RATP-Chabrol

RATP-PUBLICITÉ : 10 ANS DÉJÀ

Durant des années, la RATP, si elle transportait effectivement des millions de voyageurs sur ses réseaux métro et autobus, ne ressentait pas la nécessité de développer une action publicitaire : placée en position de quasi-monopole des transports collectifs en région parisienne, ayant comme usagers privilégiés des salariés réputés largement captifs de ses services, la RATP étendait peu à peu ses réseaux, renouvelait ses équipements et ses matériels roulants, mais il lui paraissait secondaire de le faire savoir.

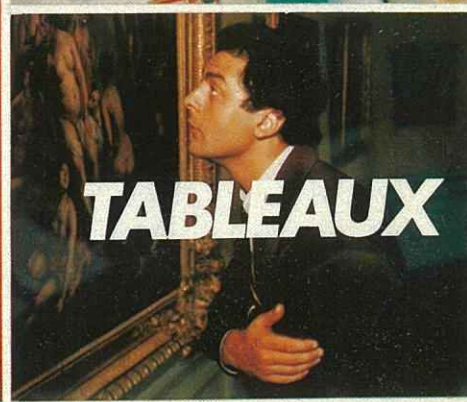
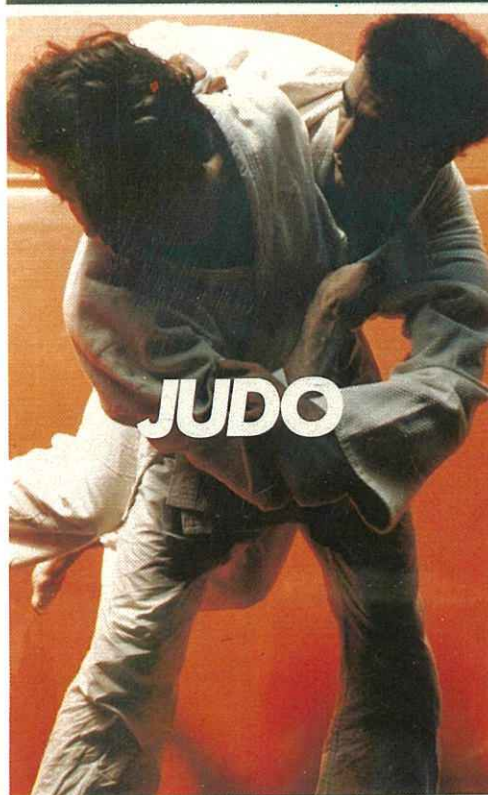
Vers la fin des années soixante, la RATP prit peu à peu conscience de sa situation de concurrence avec la voiture particulière. Le développement des transports individuels, le changement des modes de vie et des mentalités lui faisaient perdre une clientèle nombreuse. Ainsi comprit-elle qu'il ne suffisait pas d'offrir de meilleurs services, encore fallait-il les faire connaître et savoir créer les conditions de leur plus grande utilisation. Elle devait défendre et si possible augmenter sa part de marché. En 1973, elle décide de mener une politique commerciale active au sein de laquelle la publicité devait tenir une place de premier plan.

1973 : première campagne

A cette date était créée à la RATP la mission « promotion du transport au service du public » ou par abréviation « promotion du transport » dont l'objectif était la mise en œuvre d'une politique de communication. Elle devait évoluer par la suite, puisque le service du développement commercial, les missions « promotion du transport » métro et autobus sont actuellement impliqués dans cette politique.

Sa tâche était difficile et avant de définir les actions à entreprendre, encore fallait-il connaître la situation au point zéro ! Une étude d'image était alors réalisée. Elle fit apparaître que seuls les modes de transport – métro et autobus – avaient aux yeux du public, une véritable « existence » occultant presque entièrement celle de l'entreprise.

– L'entreprise RATP n'avait guère d'image. Elle était pour ainsi dire inexistante et floue alors que pourtant la Régie était entrée depuis plusieurs années dans une phase de grands travaux et de modernisations spectaculaires. L'absence de politique globale de communication et, plus précisément, d'actions publicitaires, était largement responsable d'une telle situation.



Décembre 1977 marque la création d'un vrai réseau régional : le RER. Pour unir, rassembler, rapprocher. Pour raccourcir les distances et les temps de parcours.

Le RER c'est le trait d'union

entre les habitants de l'Ile-de-France et tout ce qui fait la richesse d'une région dotée la diversité de la vie.

Judo, bureau, tableaux.

Le RER va nous apprendre de nouvelles rimes.



Pour mieux vivre Paris et l'Ile de France.

Le deuxième âge de la publicité à la RATP



**Pensez à autre chose.
Il conduit.**

Quand on connaît les embarras de la circulation dans Paris et dans sa région, le plus agréable, le plus simple, c'est de se laisser conduire.

Laissez-vous conduire. En bus, en métro, en RER.

Laissez-vous conduire sur les réseaux que la RATP étend sans cesse. Jonction des lignes 13 et 14.

aujourd'hui. Des 3 lignes du RER, bientôt. Aménagement du réseau bus, en permanence.

La RATP développe ses réseaux. De plus en plus.

La RATP vous donne le choix. De plus en plus.

Alors, entre les embarras de la circulation et le plaisir d'être conduit, choisissez.



RATP Pour mieux vivre Paris et sa région.

– Le métro avait l'image d'un mode efficace et pratique offrant une certaine sécurité dans le déplacement mais « invivable ». L'univers « métro » apparaissait comme un univers fort peu agréable.

– L'autobus était ressenti comme agréable, à l'échelle humaine, permettant une ouverture sur la ville mais soumis aux aléas de la circulation en ville et difficile à pénétrer : beaucoup d'usagers ne savaient pas s'en servir, où le prendre, comment le prendre.

Ce constat établi, la RATP procéda par étapes et lança à l'automne 1973, sa première action de communication sur les médias publicitaires au sujet des péages magnétiques. Purement informative, elle fut réalisée pour aider les voyageurs à utiliser les nouveaux appareils de contrôle automatique du métro, destinés à remplacer dans leur tâche les traditionnels poinçonneurs.

Dans un premier temps, les campagnes qui suivirent furent également informatives ; elles accompagnaient un événement, une mise en service, sans autre ambition que de mieux les faire connaître et de donner au public les moyens de s'en servir.

Améliorer l'image des modes

Ce fut le deuxième « âge » de la publicité à la RATP. Les campagnes mettaient en évidence les qualités des différents modes afin d'en promouvoir l'usage. « Brancher le projecteur sur les améliorations du réseau », « Bien faire et le faire savoir » ; tels étaient leurs objectifs. Pour le métro, la rénovation des stations associée à une politique d'animation naissante ont contribué à améliorer son image.

La politique d'animation, si elle modifie favorablement la perception du métro, rend indispensable une politique de communication avec les voyageurs mais aussi avec les non-usagers.

Pour les autobus, en tenant compte des résultats de l'étude, les efforts ont porté sur l'amélioration de l'information sur le réseau. L'accent fut également mis sur une de ses qualités essentielles : son immersion dans la ville, la possibilité qu'il donne aux voyageurs de profiter du spectacle et de la vie de la ville.

La RATP, 2^e voiture

Des campagnes « d'un troisième type » apparurent ensuite : nouvelle étape dans la politique de communication de la RATP, représentative d'une évolution sensible. Les deux précédents stades avaient été absolument indispensables pour créer petit à petit une bonne image de l'entreprise, mais il fallait maintenant s'intéresser non plus à un équipement, à un service

Samedi matin.
Les grands magasins. Le bus vous y emmène.



Profitez de la ville. Prenez le bus.

QUAND LES BUS ROULENT À L'AISE, AUX HEURES CREUSES,
VOUS ÊTES À L'AISE DANS LES BUS.



le Bus

Le bus aux heures creuses, pour profiter encore mieux de la ville. RATP

VOTRE DEUXIEME VOITURE. LA RATP.

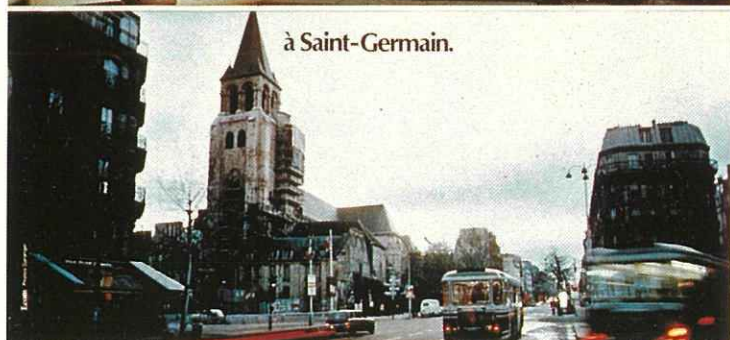
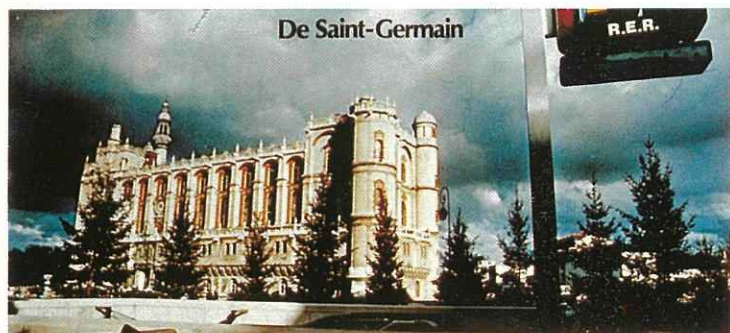


cement. Encore fallait-il pour afficher le concept trouver un symbole. Ce fut le porte-clefs donnant les trois clefs de la ville : le métro, le RER et le bus.

La campagne « Votre 2^e voiture, la RATP », s'appuyant sur des éléments rationnels, pas de contravention, payer moins cher, pas d'accident, fut bien comprise de tous. Toutefois, les études menées montrèrent que si la cible était assez convaincue par les arguments présentés, elle n'en changeait pas pour autant dans la plupart des cas son comportement. Pour-

quoi ? Parce qu'intervenaient des problèmes de statut, d'image, entraînant chez les personnes utilisant d'ailleurs parfois les transports publics, un blocage devant un plus grand usage de ceux-ci : « Les transports en commun, c'est bien mais pas pour moi ». Ainsi une image négative et péjorative existait non plus de la 2^e voiture elle-même mais des gens qui l'utilisaient. « La 2^e voiture, c'est bien pour ceux qui ne peuvent pas faire autrement » ; parallèlement, la voiture particulière était considérée par ceux qui l'utilisaient très souvent comme un moyen « d'affirmer sa réussite sociale ».

D'où l'idée de valoriser « la 2^e voiture » en montrant qu'elle était utilisée par des gens dans le coup, à la mode, dans le vent, bref des gens « branchés ». La 2^e voiture n'était plus promue comme moyen de déplacement mais les gens qui l'utilisaient étaient valorisés. 1980 vit le début des hobbies tels que le jogging, le patin ou la planche à roulettes, l'apparition du walkman, tous personnages que la RATP, dans ses campagnes, a montrés en situation d'utilisateurs de « la 2^e voiture ».



Une des campagnes sur la complémentarité des modes.

nouveau, à un mode mais bien aux transports en commun pris dans leur ensemble. Les transports en commun ont été ainsi valorisés en faisant apparaître la continuité et l'enchaînement des modes, travail facilité par le lancement à la même époque, en 1975, de la carte orange.

En concurrence avec la voiture particulière, la RATP se fixe comme cible non plus l'ensemble du public utilisateur ou non des transports en commun mais celui utilisant le plus souvent ou très souvent la voiture particulière mais susceptible d'emprunter davantage les transports collectifs à condition de l'en convaincre par un certain nombre d'arguments appropriés. Il fallait promouvoir les transports en commun comme une alternative, un service alternatif à l'utilisation de la voiture particulière. Toutefois, « l'utilisation des transports en commun » ne pouvait être promue sous ce vocable lourd, de plus entaché aux yeux de certains d'une connotation négative d'où l'émergence, en 1980, de « la 2^e voiture » : ce concept écarte, pour la cible visée, tout « impérialisme » des transports en commun, mais évoque l'existence d'une autre solution, souvent mieux adaptée, pour résoudre un problème de dépla-



Pour aller de Saint-Germain des Prés à la Gare d'Orléans, il faut prendre le RER puis le métro. Quand on arrive en RER à un point de Paris, il y a toujours un métro pour prendre le relais et vous mener à n'importe quel autre point de Paris. C'est ça la coordination.



Pour mieux vivre Paris et ses transports.

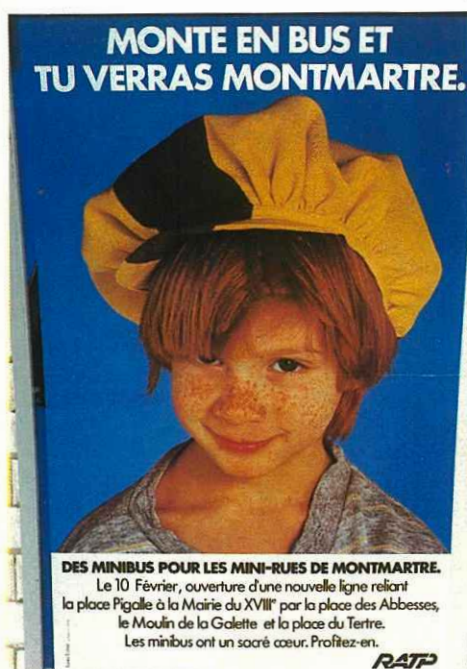


Naissance du ticket

Le « porte-clefs » s'avérant anecdotique puisque la formule 2^e voiture = transport en commun était parfaitement comprise de tous, il fut ensuite possible de se débarrasser de ce sous-titrage devenu inutile.

Avec la 2^e voiture, on est au niveau de la communication de marque. Or toute marque a son symbole ; le ticket est apparu comme le meilleur symbole de la 2^e voiture. Des pré-tests – tests préalables à toute campagne – furent réalisés. Le ticket ne pouvait-il pas apparaître pour certains comme le symbole du paiement ? Les résultats furent tout autres : le ticket était reçu, au contraire, comme porteur d'une valeur positive : la liberté de circulation, l'accès au réseau. A l'automne 1981, la RATP lançait sa première campagne aux couleurs du ticket : « La 2^e voiture, une marque à découvrir ». Trois qualificatifs étaient attribués à la marque la liant à des produits modernes et dans le vent : une marque de goût (le chewing-gum), de choix (la chemise Lacoste dont le crocodile était remplacé par un ticket), de confort (le jean, un ticket remplaçant là aussi la griffe). Simultanément à cette campagne, sortait le film « Ticket chic, ticket choc », film qui reçut d'emblée, comme en témoignait le pré-test, une très large adhésion. L'univers « 2^e voiture » finit par avoir l'image qu'en donne le film.

Dès lors, le ticket fut utilisé comme symbole systématique de la marque et les créatifs jouèrent bien vite de ses couleurs plus que de sa forme rectangulaire. Devenu symbole aux contours multiples, le ticket révéla son adaptabilité à toutes les situations, à tous les produits à la télévision comme au cinéma.



Une campagne riche de déclinaisons

La campagne « 2^e voiture », si elle affiche un concept, ne parle pas directement des modes : bus, métro et RER. Elle montre un spectacle mais ne fait pas de « discours de mode ». Ceux-ci sont pourtant également nécessaires dans la politique de communication de l'entreprise. C'est pourquoi la RATP décline la campagne de base « 2^e voiture » pour tous les événements qu'ils soient bus ou métro – déclinaisons à la charge des deux missions de promotion métro et autobus.

Côté métro, l'occasion en est donnée lors d'un prolongement de ligne afin d'accélérer la « montée en charge » du nouveau tronçon, lors d'événements importants comme la mise en place en mai dernier d'agents au niveau des salles de billets (la campagne d'affichage était sur le thème « un nouvel ami à qui parler ») ou bien, plus souvent encore, lors d'opérations d'animation. Et là, les exemples sont nombreux ! Pour ne citer que quelques campagnes, « *Le fantôme de l'Opéra* », « *Le métro, c'est du gâteau* », « *Coups de théâtre* », « *Rimes dans la rame* » et la toute dernière, le mois dernier « *La bande dessinée* ».

Pour l'autobus, les campagnes se sont enchaînées différemment. Pendant de longues années, elles ont été plus traditionnelles et quelque peu « déconnectées » du reste de la publicité à la RATP. L'année dernière, au printemps 82, sortait la première campagne bus aux couleurs du ticket « *Le bus a le ticket* ». Les post-tests réalisés prouvèrent que le bus avait un fort potentiel pour communiquer dans



le style « 2^e voiture ». Cette année, les objectifs sont identiques : intégrer le bus dans le concept « 2^e voiture » ; le faire vivre dans cet univers afin qu'il profite des retombées positives de la campagne « 2^e voiture » et... bien évidemment... parler du bus le plus souvent possible. La voie a déjà été empruntée en février dernier lors de la campagne « *Monte en bus et tu verras Montmartre* » réalisée à l'occasion de la desserte de la Butte par minibus, lors de la mise en service au début du mois de mai dernier, d'autobus articulés sur les lignes 91 à Paris et 183 en banlieue, sur le thème « *Le nouvel air du bus : Superbus, jouez l'espace, 2^e voiture* ». La campagne, ayant comme point de départ un événement local ne touchant que deux lignes du réseau, a donné l'occasion de parler plus largement du bus.



Ce mois-ci, une nouvelle campagne, « *Prenez l'air, prenez le bus* », plus générale, reprenant le visuel de celle de l'an passé, est à l'affiche sur les abris-bus... et, il y en aura d'autres à la rentrée.



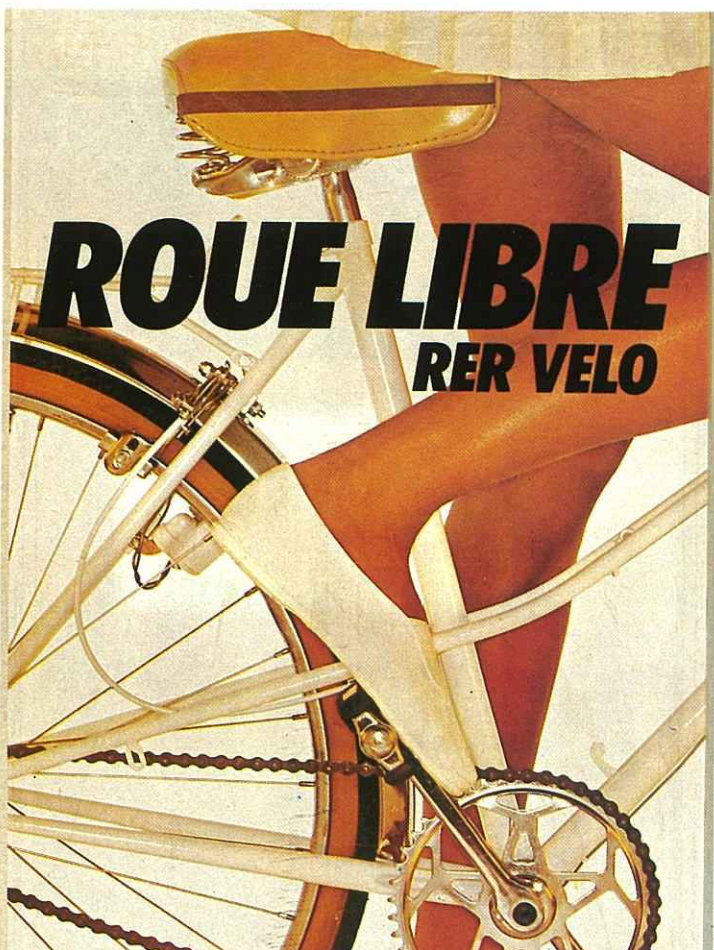
Un film Chic et Choc

... mais aussi un travail d'équipe

Cela fait maintenant près de dix ans que l'agence ECOM-UNIVAS du groupe HAVAS conçoit et réalise les campagnes publicitaires de la RATP. Un capital de confiance important est maintenant acquis. Qui fait quoi ? Il est très difficile de le définir tant la collaboration entre l'agence et l'entreprise est étroite. A ECOM, Françoise Bellané qui travaille depuis plusieurs années pour la RATP dit : « une bonne campagne, c'est avant tout un travail d'équipe. Tous les gens qui travaillent pour la RATP sont habitués à le faire depuis au moins deux ans et demi. L'équipe de création connaît bien le cas RATP, elle a tout un acquis. Ici, 15 ou 16 personnes travaillent pour la RATP, pas tous à plein temps mais ça fait quand même pas mal de monde. »

Le rôle des deux partenaires que sont la RATP et ECOM se détermine approximativement en séparant d'une part les « déclinaisons » de la campagne « 2^e voiture » et, d'autre part, la campagne de base elle-même.

Pour les premières, généralement liées à des événements précis, les responsables des missions de promotion de la Régie définissent les grands thèmes des campagnes, leurs objectifs. A charge ensuite à l'agence d'imaginer l'accroche, le slogan percutant résumant en peu de mots l'essentiel, de concevoir la maquette et réaliser la campagne, c'est-à-dire faire passer le message de la RATP.



ROUE LIBRE
RER VELO

UNE NOUVELLE FAÇON DE ROULER EN RER.

A partir du 20 septembre à la gare RER de Noisiel-le-Luzard, du 26 septembre à la gare RER de St-Germain-en-Laye, du 3 octobre à la gare RER de St-Rémy-lès-Chevreuse, la RATP et le Bicy-Club de France vous louent des vélos. Week-ends, jours fériés de 9 h à 20 h.
Renseignements : 346.14.14

RTL 



A la télévision, le ticket se permet toutes les audaces.



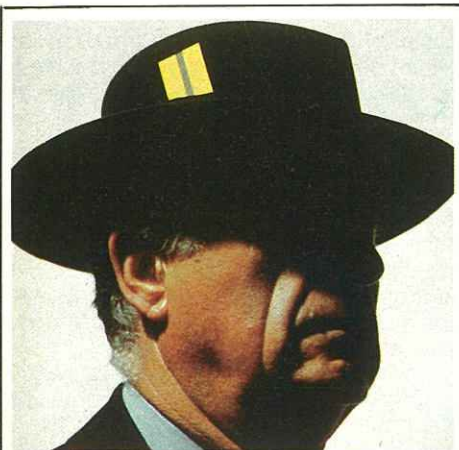
Le tournage du nouveau film publicitaire.

En ce qui concerne la campagne « 2^e voiture », c'est un peu différent. C'est le fruit d'une réflexion RATP-agence. Le service du développement commercial et ECOM-UNIVAS ont construit ensemble cette communication qui, pour être efficace, ne devait pas s'appuyer sur des éléments rationnels. Ils ont ainsi donné naissance au film « ticket-chic, ticket-choc ». A la question : pourquoi un film ayant entre autres supports publicitaires la télévision ? Françoise Bellané (ECOM) et Pierre-Robert Tranié (RATP) répondent :

« La RATP n'aurait jamais fait de film publicitaire TV si elle n'avait pas obtenu de la part de la Régie française de publicité des tarifs préférentiels. A partir du moment où nous les avons, il est vrai que la télévision donne une plus grande dimension à toute campagne publicitaire. Le choix des médias est très important dans une campagne publicitaire et celui-là a fait exploser la commission RATP. »

Le budget communication de la RATP étant faible (0,20 à 0,25 % de son budget), elle doit être vigilante pour le choix de ses médias. La télévision, compte tenu des conditions particulières obtenues et de ses qualités, est apparue comme un média compétitif. Et c'est pour cela que d'un commun accord, la RATP et ECOM l'ont choisie. Nul doute, compte tenu du succès remporté par « ticket chic, ticket choc », le choix était bon. Le film, âgé maintenant de près de deux ans, vient d'être remplacé. Même média, même stratégie, seul le « spectacle » se renouvelle.

Depuis le mois de mai dernier, une nouvelle campagne d'affichage a lieu, également sur le même thème mais avec un visuel différent. Le « ticket show » continue...



Le film au palmarès

« Ticket-chic, ticket choc » s'est situé au hit parade des campagnes TV :

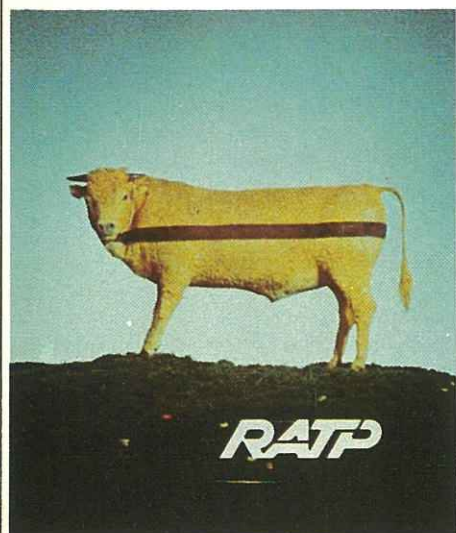
— En 1981, il a eu le meilleur impact de tous les films pub ciné-TV de l'année, qu'il s'agisse de mémorisation, d'attribution, de préférence ;

— en 1982, malgré une durée de vie de 15 mois, il a eu le 2^e meilleur impact TV, selon le « score spécifique » du suivi de l'Institut IPSOS (ce score spécifique comprend les seules personnes qui ont décrit d'une manière certaine la campagne testée).

Les cinq meilleurs scores IPSOS 82 :

1 Samba (Young and Rubicam)	61 %
2 Ticket chic, ticket choc (ECOM)	46 %
3 Orangina (Visées)	40 %
4 BX Citroën (RSCG)	38 %
5 Petits cœurs Belin (FCA)	31 %

— En 1982, également, « Ticket chic/choc » se place 2^e meilleur score en affichage (baromètre IPSOS).



Des images bien connues des téléspectateurs.

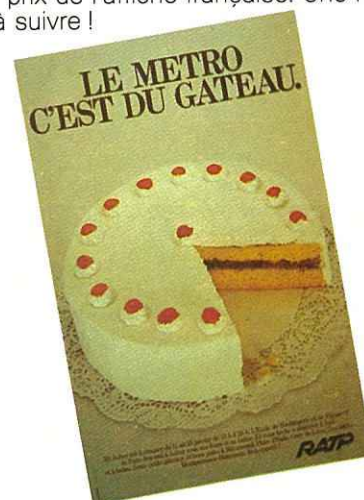
La saga du ticket

En quelques mois, un nouveau symbole français est né. Le ticket a pris la relève de la grande imagerie parisienne au cinéma et à l'affiche ; les sondages prouvent d'ailleurs son impact important. En 1980, pour la première fois, sept ans après son « lancement », le ticket jaune fluo rayé brun colle à l'esthétique populaire. Qu'il se déguise en planche de salut ou en sac de supermarché, qu'il se positionne comme symbole jaune, mode, décontracté, un peu snob (ce sont les affiches où le ticket se substitue au crocodile Lacoste, à la griffe Levi's, à Hollywood chewing-gum), il confirme toujours tous les espoirs. Il s'est également permis tous les genres : tranches de gâteau moelleux, transat de père Noël, violon, fantôme, écharpe d'aviateur, raquette de tennis, thermomètre, etc. Le



succès de la bande musicale du film est tel qu'un éditeur en a fait un disque. Le « ticket star » a une belle carrière devant lui. Chaque fois qu'une nouvelle affiche est posée dans le métro, de nombreux collectionneurs la réclament à la RATP.

La mode s'est aussi emparée du ticket : Fiorucci a repeint sa boutique à ses couleurs. Pascal Morabito lance sacs, ceintures et flacons de parfum ticket. Enfin, au mois de mars dernier, le ticket est entré au Musée de la publicité – l'affiche de l'exposition a d'ailleurs reçu depuis le grand prix de l'affiche française. Une histoire à suivre !



Tout, tout sur le ticket au Musée de la Publicité.
Du 16 Mars au 30 Avril - 18, rue de Paradis - 75010 PARIS.

RATP



Entre les lignes :

Racontez nous les débuts de la collaboration RATP/ECOM.

Claude Tourault :

Tout a commencé par une histoire de tickets. C'était en 1973, et la technologie magnétique faisait son entrée à la RATP. Les tickets traditionnels laissaient la place aux tickets jaunes à bande marron. Il fallait le dire. Il fallait surtout bien faire comprendre au public que, contrairement au passé, les tickets traditionnels n'avaient plus cours à une date donnée. Pour rendre l'exercice plus compliqué, l'implantation des nouveaux tickets se ferait progressivement, par ligne ou segment de ligne, et donc la date limite de validité allait passer du singulier (événementiel et plus facile) au pluriel (dilué et plus complexe). Explication oblige. A la communication de s'adapter. Les résultats furent bons. Mais au-delà des félicitations mutuelles que la RATP et ECOM ont pu s'échanger sur le succès de l'opération, les études menées à l'issue de cette action n'ont pas manqué d'intérêt ; le public aurait noté que la RATP, pour la première fois, avait fait appel aux médias publicitaires et qu'en cela elle manifestait son intention de parler et d'établir entre elle et les Parisiens un pont de communication.

C'est à cette époque que la RATP, comme beaucoup de services publics, commença à s'intéresser de près au marketing et aux techniques de communication. D'ailleurs, sur ce dernier point, la question nous fut posée, de l'intérêt, des conditions et des conséquences de l'entrée de la RATP dans un système durable de communication.

Ainsi, partant d'un épisode de la vie du ticket, ECOM et la RATP furent conduites très rapidement à concevoir les bases d'une démarche de communication beaucoup plus large et ambitieuse. La conception de cette démarche associant étroitement les techniques de relations journalistiques et les relations publiques aux nouvelles techniques à utiliser, c'est-à-dire aux techniques publicitaires. Il ne s'agissait pas de remplacer l'un par l'autre, mais de compléter et d'élargir le champ d'action.

Rénover le matériel roulant, prolonger les lignes, avoir de nouvelles stations, restructurer les réseaux représentant des investissements considérables, souvent mal appréhendés par le public. En tout cas, on a pu noter que ces événements étaient rapidement consommés, digérés par les habitants, trop rapidement en regard des investissements.

INTERVIEW DE CLAUDE TOURAULT

Directeur général adjoint de l'agence ECOM/UNIVAS

Les relations journalistiques continueront donc à informer et à couvrir l'événement. Les médias publicitaires assureront la durée de vie de l'événement.

Cette démarche fut entreprise avec la structure RATP qui commençait à se mettre en place. C'est avec elle que nous sommes passés très rapidement de la notion d'usager, à cette époque très entachée de l'image négative, ou peu positive, des services publics, où l'usager était surtout l'usager captif par nécessité, à la notion de client, c'est-à-dire, pour l'entreprise, à la notion d'exigence, de compétitivité, d'innovation, poussant le service public à n'être plus le service d'un public, mais de tous les publics, donc le plaçant en situation de réassurance du public client et de prospection de nouvelles clientèles.

C'était un projet et une ambition fantastiques quand on repart 10 ans en arrière et en connaissance de la perception, à l'époque, des services publics. On peut constater, aujourd'hui, que la démarche de la RATP a été suivie de près et imitée par bon nombre de réseaux de transports ou de services publics.

Aujourd'hui cette démarche laisse rêveurs beaucoup d'entre eux, bon nombre d'annonceurs, en général le monde des médias et de la publicité qui constatent que la RATP et sa 2^e voiture, la 2^e voiture et son ticket, ses couleurs, son rythme, ses clins d'œil, sa mélodie et son ticket chic - ticket choc, sont devenus par une série de campagnes publicitaires un véritable phénomène remportant la sympathie de tous les publics et les amenant ainsi à avoir une approche de la RATP et de ses services en rien comparable à celle d'il y a 10 ans.

Entre les lignes :

L'agence a-t-elle été choisie par appel d'offres ?

Claude Tourault :

Au début de la collaboration d'ECOM avec la RATP, il n'y a pas eu à ma connaissance d'appel d'offres. Sans doute en raison des structures encore mal définies pour tous les problèmes relatifs à la publicité, sans doute aussi parce que la RATP ne voulait pas, pour cette opération ticket magnétique, faire une opération publicitaire à proprement parler mais plutôt avoir les conseils de notre agence pour délivrer sur des emplacements publicitaires des messages à caractère essentiellement informatif.

Cela dit, depuis cette opération la RATP a pratiqué à notre égard la démarche d'appel d'offres à plusieurs reprises pour un certain nombre d'opérations, appels d'offres que nous avons remportés pour la plupart, qu'ils soient suivis d'action ou non d'ailleurs.

Mais je voudrais profiter de votre question pour préciser que trop souvent on pense que l'appel d'offres est le meilleur moyen de trouver une bonne agence. Comment peut-on connaître une agence au travers d'un dossier ? Et comment voulez-vous que nous connaissions un annonceur au travers de son dossier ? La communication est affaire de contact et d'épiderme, de connaissance en profondeur et de compréhension des finalités de l'entreprise, des hommes, des moyens. Les grandes campagnes qui durent demandent du temps. « Ticket chic, ticket choc » a demandé du temps. C'est l'aboutissement du travail et des recherches des responsables de la RATP et d'ECOM.

Le succès de cette campagne, par-dessus ce phénomène, n'est pas un hasard. Il est sans aucun doute dû à la confiance que la RATP nous fait. C'est pour nous plus stimulant et pour vous plus productif.

Entre les lignes :

L'agence ECOM est chargée des campagnes publicitaires de la RATP, service public. Elle a aussi d'autres clients, entreprises privées. La réalisation de la publicité d'un service public n'implique-t-elle pas certaines particularités ? Et si oui, lesquelles ?

Claude Tourault :

Il n'y a pas de particularité pour la réalisation de la publicité d'un service public. La démarche de conception et de réalisation est strictement identique pour les campagnes du secteur public et du secteur privé. Nous concevons le nouveau film ticket et nous le tournons comme nous pouvons pratiquer pour Hollywood Chewing Gum, William Saurin, Teisseire ou Alfa parmi nos autres annonceurs. Par contre, chaque marché, chaque marque, chaque produit a ses particularités et c'est à ce niveau qu'apparaissent les différences et qu'il y a lieu de bien appréhender les particularités.

Par exemple, en ce qui concerne la RATP, la structure de communication relevant de la Direction générale et des 2 réseaux est significative d'une volonté de l'entreprise de situer sa communication à différents niveaux de sa démarche.

De notre côté, nous sommes amenés à tenir compte, au-delà du cahier des charges qui nous est confié, de la politique multi-moyens que la RATP compte mettre en œuvre et des entreprises auxquelles la RATP souhaite faire appel complémentirement à sa démarche strictement publicitaire.

Entre les lignes :

Aujourd'hui, après plusieurs années de collaboration, avez-vous l'impression de participer à l'élaboration de la politique de communication de la RATP ou êtes-

vous le traducteur d'une politique déjà définie ?

Claude Tourault :

Ce n'est en fait ni l'un, ni l'autre. Il y a une notion tout à fait importante de travail complémentaire entre la RATP et ECOM qui rejoint d'ailleurs ce que je vous répondais tout à l'heure sur l'appel d'offres. La RATP est une entreprise avec une politique d'entreprise. Elle est dotée d'un service commercial avec une politique commerciale et de service. Notre démarche consiste donc à prendre en compte ces notions de base et à en tirer les conséquences avec ceux qui à la RATP sont en charge des problèmes de communication.

Si nous nous contentions de répondre aux problèmes posés par la RATP, nous risquerions de les traiter très pauvrement. Il n'est donc pas pensable pour reprendre votre question d'être le simple traducteur d'une politique déjà définie. Par contre, la volonté que nous avons à ECOM d'aller au-delà de ces questions, ajoutée à la volonté de communiquer de l'équipe RATP, nous stimule pour concevoir, remettre en question, innover et en fin de compte, avec l'équipe de la Régie, définir des mécanismes et une politique de communication.

C'est donc comme vous le voyez une démarche de partenaires plus que celle qui existe entre un client et un fournisseur. Ce partenariat et la stimulation qui en découle a d'ailleurs des conséquences importantes pour les 15 personnes qui à ECOM travaillent pour la RATP et ont envie de donner le meilleur. Nos productions en témoignent. Nous les signons ECOM. Nous pourrions les signer ECOM/RATP. En tous les cas c'est ce que nous disons à tous ceux qui, venant visiter notre agence, sont intéressés de connaître le système de relations qui existe entre nous.

La publicité à la RATP : pourquoi ?

Si l'utilité de la publicité pour la RATP a pu susciter des réserves, on imaginerait mal, aujourd'hui, de l'y voir renoncer.

Tant que le « produit » RATP – le transport – était d'une qualité médiocre, il aurait été déplacé, voir provocateur, de conduire des actions publicitaires. Bien plus, contrairement à une idée reçue, la publicité n'est pas capable de vendre n'importe quoi. L'opinion n'est pas ainsi aisément manipulée. On ne peut faire longtemps la promotion d'un mauvais produit ou d'un mauvais service. Les entreprises qui s'y sont risquées l'ont appris à leurs dépens.

Les progrès accomplis ces dix dernières années, le lancement du RER et de plusieurs prolongements du métro en banlieue, le renouvellement des matériels roulants, rendaient au contraire crédible le développement d'une démarche publicitaire, en même temps qu'ils en fournissaient la base.

Au cours de cette même période, sans rien renier de sa mission de service public, la RATP a affirmé de plus en plus sa qualité d'entreprise, agissant sur un marché du transport et dont la vocation naturelle était d'attirer et de fixer au transport public une clientèle non acquise d'avance.

Dans une société libre et développée comme la nôtre, les personnes ont, dans une mesure beaucoup plus large qu'autrefois, une liberté de choix, en matière de déplacements comme dans les autres domaines. Les amener à une pratique plus importante du transport en commun ne peut relever seulement de mesures contraignantes mais au moins autant de l'incitation et de la persuasion. C'est là qu'intervient l'action commerciale, dont la publicité fait partie intégrante.

Outre la valorisation des nouveaux services, il est nécessaire que la publicité diffuse une certaine image du transport public et de la RATP : car les réticences devant une plus grande utilisation du métro ou du bus tiennent souvent à la méconnaissance des possibilités qu'ils offrent quand elles ne sont pas d'ordre psychologique ou sociologique.

La publicité apporte ainsi sa pierre à un des objectifs prioritaires de la RATP : gagner du trafic.

En effet, la RATP remplit d'autant mieux sa mission de service public qu'elle a davantage d'utilisateurs. Plus la RATP transportera de voyageurs et mieux elle s'intégrera dans la collectivité.

C'est aussi la condition d'une bonne gestion : qu'un métro ou un autobus circule vide ou plein, les coûts sont les mêmes. L'entreprise a donc intérêt à transporter globalement le plus de voyageurs possible. La progression du trafic valorise les investissements qui ont été faits par la RATP et justifie les accroissements du service et les extensions de réseaux qu'elle propose.

La publicité à la RATP ne correspond donc pas à un phénomène de mode mais elle est un élément nécessaire d'une politique globale et cohérente de promotion du transport au service du public.

Une cible et un objectif définis

Depuis la fin de l'année 1980, la RATP, dans ses campagnes « 2^e voiture », ne s'adresse plus à l'ensemble du public utilisateur ou non des transports mais a défini une « cible » beaucoup plus précise : ce sont les faibles utilisateurs de transports en commun, ceux qui utilisent plus souvent leur voiture particulière habitant Paris ou la « petite couronne ». Actuellement, la RATP ne s'adresse pas à ceux qui ne prennent jamais les transports en commun, qu'ils habitent trop loin de la capitale pour être desservis, qu'ils ne puissent prendre les transports collectifs compte tenu de leur métier par exemple, ou qu'ils soient des inconditionnels de la voiture particulière, leur comportement serait trop long à modifier. La communication ne s'adresse pas non plus à ceux qui prennent toujours la « 2^e voiture » : ils sont d'ores et déjà utilisateurs.

La population de la région parisienne se répartit ainsi :

9 % : Utilisateurs exclusifs de la voiture particulière

12,5 % : Utilisateurs exclusifs des transports en commun

33 % : Utilisateurs mixtes de voiture particulière et de transports en commun (utilisent leur voiture particulière moins de trois fois par semaine, appelés VP-).

45,5 % : Utilisateurs mixtes de voiture particulière et de transports en commun (utilisent leur voiture particulière plus de trois fois par semaine, appelés VP+).

C'est à ces derniers que la communication publicitaire s'adresse. L'objectif est qu'ils utilisent davantage les transports en commun, sachant que ce travail est de longue haleine puisqu'il est très difficile de modifier le comportement des gens. Ils représentent la « cible » de la RATP. Elle connaît bien leurs comportements et en fonction de ceux-ci, elle définit le message et le langage de sa publicité. On ne s'adresse pas à tout le monde de la même façon et il importe que la cible ait non seulement vu mais aussi compris la publicité.

C'est pourquoi des instruments de mesure et de contrôle de la communication publicitaire dans sa compréhension comme dans ses effets ont été mis en place : ce sont les études d'impact, elles permettent de savoir si la publicité a été comprise et si elle a modifié l'image de l'entreprise et les comportements des usagers, et le baromètre-image. Il assure un suivi des composantes de l'image de l'entreprise, c'est-à-dire de chacun des modes et mesure leur évolution. Cette étude est réalisée 4 fois par an à partir d'un échantillon représentatif de la population en région parisienne. Le baromètre-image permet de connaître les effets de la communication sur l'image de l'entreprise et l'opinion des usagers.

Si la RATP a besoin d'avoir une bonne image qui contribue à l'efficacité de sa politique de communication, entraîne une bonne perception de ses réseaux métro, RER et autobus et favorise son développement, réciproquement la publicité construit pas à pas l'image de l'entreprise : deux notions intimement liées !

INTERVIEW DE JACQUES BANASZUK

**Chef du service
du développement commercial**



Entre les lignes :

Quels peuvent être pour la RATP – service public au champ d'action régional qui subit la concurrence d'un produit ayant une importante charge affective, l'automobile – la philosophie et l'intérêt d'une démarche publicitaire ?

Jacques Banaszuk :

Il est vrai que la RATP a beaucoup plus de contraintes que d'autres entreprises. On constate également qu'il y a une concurrence de la voiture particulière. Un grand nombre de personnes en région parisienne sont des utilisateurs mixtes : ils utilisent à la fois leur voiture particulière et les transports en commun. Ils sont prêts à « basculer » d'un côté ou de l'autre. Les mouvements de trafic de la RATP sont toujours assez faibles (de 1 à 3 % par an) et sont souvent imputables au changement de comportement de ces personnes qui représentent près d'un milliard de voyages par an.

Pour cela, on peut agir sur le service en l'améliorant ou en l'étendant, sur les prix étant entendu qu'il s'agit plus ici de la façon de percevoir le prix du transport que du niveau même, ou bien agir au niveau de la communication. Et il n'y a pas de raison pour qu'à la RATP, on ne puisse pas modifier le comportement des gens comme on le fait dans d'autres domaines, dans d'autres entreprises. Certaines personnes pensent encore « Les transports en commun, c'est bien mais pas pour moi ». C'est cela que l'on veut changer. Le jour où ils se diront que les transports en commun c'est aussi pour eux, alors on aura gagné et on aura une augmentation de 2 % environ du trafic, ce qui est notre objectif.

Cet objectif est difficile à atteindre parce que la charge affective de l'automobile est importante, parce qu'elle a un passé de communication plus ancien que le nôtre et des investissements publicitaires très importants. En ce qui nous concerne, il n'est pas indispensable de faire autant de publicité que la voiture particulière. On a actuellement un budget de 10 millions de francs consacré à la campagne « 2^e voiture ». Il devrait atteindre le double pour être à un niveau correct. Au-delà de ces 20 millions, le rapport entre l'investissement supplémentaire et l'accroissement d'efficacité à en espérer devient médiocre.

Entre les lignes :

En septembre prochain, la RATP va lancer sa seconde campagne institutionnelle « Vive la ville ». Ce type de publicité ne vous paraît-il pas un peu gratuit et quels objectifs lui assignez-vous ?

Jacques Banaszuk :

Les campagnes institutionnelles ont un objectif tout à fait différent de celui des autres campagnes publicitaires de la RATP. Sa légitimité à s'occuper de la vie en ville des habitants de la région parisienne est quelque peu discutée. Or, la crédibilité d'un message comme la « 2^e voiture » est sensiblement influencée par la représentation que les gens ont de l'émetteur lui-même, c'est pourquoi nous avons besoin de dire périodiquement, sous forme de publicité, les raisons pour lesquelles nous faisons nos campagnes. Les campagnes institutionnelles visent à assurer la légitimité de l'émetteur qu'est la RATP. En matière de communication, il y a trois niveaux : les campagnes qui relèvent du produit, c'est pour la RATP les campagnes « 2^e voiture », celles qui relèvent de l'entreprise : pour les PTT, c'est « des hommes qui relient des hommes » et, enfin, les campagnes institutionnelles. La RATP se présente alors comme ayant des responsabilités, un projet global sur la ville, pour faciliter la vie de ceux qui l'habitent. Tel est l'objectif de cette nouvelle campagne. La première « La RATP, c'est à moi » a eu lieu à la fin de l'année 1981.



Comme toutes les campagnes, elles sont testées après leur réalisation. Leurs résultats se mesurent d'ailleurs assez bien car toutes ces composantes de l'image institutionnelle connaissent des variations sensibles générées par ce genre de campagne. Il faudrait en faire plus souvent mais, pour des problèmes budgétaires, nous ne le pouvons pas.

Entre les lignes :

LA RATP joue sur toute une gamme de médias : l'affiche dans la rue et sur le réseau, la presse hebdomadaire et la télévision. Comment les sélectionnez-vous ? Sur quels critères ?

Jacques Banaszuk :

Chaque média a ses particularités, certains sont plus informatifs, d'autres plus événementiels... Le choix de chacun d'entre eux dépend du message que l'on désire faire passer car ils ne communiquent pas tous la même chose.

Nous connaissons les habitudes des utilisateurs comme des non utilisateurs de transports en commun, habitudes de lecture, de fréquentation de la télévision, du cinéma, etc., ainsi lorsque que l'on s'adresse aux porteurs de cartes hebdomadaires ou aux personnes qui utilisent le plus souvent leur voiture particulière, on ne dit pas la même chose et donc on n'avons pas choisi la radio ; elle n'était pas assez visuelle pour ce que nous voulions faire, mais c'est un média intéressant que nous avons utilisé assez souvent. Quant à la presse quotidienne, il n'était pas évident de faire passer notre message en noir et blanc ! Elle est plus informative et, ce qui pose problème en matière de communication pour la RATP, seulement lue par moins de la moitié des habitants d'Ile-de-France. On utilise beaucoup ce média pour des messages informatifs, surtout la presse locale lors de prolongements de lignes, à Boulogne lors du prolongement de la ligne 10 par exemple.

Pour la campagne « Ticket chic, ticket choc », nous avons choisi la télévision pour deux raisons : son coût compétitif compte tenu des réductions obtenues par rapport aux avantages qu'elle offre, mais de plus la télévision nous est apparue comme tout à fait adaptée au message que nous voulions faire passer : c'est le média qui est le plus d'actualité. Nous n'avons pas choisi la radio ; elle n'était pas assez visuelle pour ce que nous voulions faire, mais c'est un média intéressant que nous avons utilisé assez souvent. Quant à la presse quotidienne, il n'était pas évident de faire passer notre message en noir et blanc ! Elle est plus informative et, ce qui pose problème en matière de communication pour la RATP, seulement lue par moins de la moitié des habitants d'Ile-de-France. On utilise beaucoup ce média pour des messages informatifs, surtout la presse locale lors de prolongements de lignes, à Boulogne lors du prolongement de la ligne 10 par exemple.

Le choix des médias dans une campagne publicitaire est de toute façon toujours très long et très difficile. L'agence nous fait des propositions, nous les discutons ensuite.

Entre les lignes :

Quel est le bilan de votre action publicitaire ? De quels instruments de mesures disposez-vous et quels sont les résultats concrets obtenus ?

Jacques Banaszuk :

Nous mesurons de façon régulière tout ce qui est mesurable. Ainsi, nous savons si le budget d'une campagne publicitaire a été plus ou moins performant par rapport aux standards de la profession, nous connaissons le pourcentage de population qui a mémorisé la campagne, nous calculons son taux de notoriété ramené à une unité de base qui peut être un spot unique de télévision par exemple. Cela afin de savoir si c'est la qualité ou le volume de publicité qui a joué.

Ce ne sont ici que des mesures techniques, mais nous étudions également l'effet des campagnes sur la représentation qu'a le public à la fois du service que nous offrons et de l'entreprise qui le fournit. C'est le « baromètre image » que nous faisons fonctionner trois ou quatre fois par an, sachant qu'il est toujours très difficile de délimiter ce qui vient strictement de la communication et ce qui peut venir d'éléments extérieurs telles que des modifications ou des améliorations du service.

Ce qui est le plus difficile à déterminer, c'est le résultat en terme de modification de comportement et donc de trafic. Pour cela, il n'existait jusqu'à présent que la méthode expérimentale qui prouva, pour d'autres annonceurs, l'influence de la publicité sur les ventes. Elle fut utilisée par la RATP à Boulogne. Nous savons par les prévisions de trafic que le prolongement de la ligne 10 à Boulogne devait produire un certain nombre de voyageurs supplémentaires sur cette ligne, accompagnés d'une légère baisse du trafic sur la ligne 9 au sud. Ayant pris ces prévisions comme bonnes, nous avons mis en place une campagne locale de publicité et de promotion. Les résultats ont été les suivants : sur la ligne 10, le trafic a doublé, s'est accru sur la 9 et a augmenté de 10 % sur les lignes d'autobus. Compte tenu de ces résultats, nous incluons maintenant la communication dans ce que nous appelons un micro-modèle et qui est en fait un modèle de comportement des habitants de l'Ile-de-France dans leur choix de transport. Il nous permet de tester tout ce que nous faisons. Nous avons pu situer ainsi l'augmentation de trafic prévue à la suite de la prise en charge par les employeurs de 40 % des abonnements. Les résultats que nous connaissons pour novembre, décembre et janvier montrent que ses prévisions sont entièrement vérifiées. Il n'y a en fait aucune raison pour que ce modèle, qui fonctionne bien sur des problèmes de prix et de services, fonctionne mal sur des problèmes de communication. C'est un modèle raffiné qui nous permet de dire sans

risque d'erreur que les dix millions de publicité que nous investissons actuellement produisent environ quarante millions de voyages.

Entre les lignes :

L'agence ECOM est en charge de la plus grande partie de la publicité RATP depuis dix ans. N'éprouvez-vous pas le besoin d'un renouvellement ?

Jacques Banaszuk :

Quand on a quelque chose qui marche, il n'est pas nécessaire de tout changer. C'est vrai, en moyenne la rotation des budgets publicitaires est plus rapide, mais ce n'est qu'une moyenne et les plus grands succès sont souvent liés à une grande permanence d'agence.

Coca-Cola a depuis quarante ans la même agence, Marlboro depuis trente ans, Renault a confié sa publicité à Publicis depuis la Seconde Guerre... Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas un certain renouvellement, mais nous le renouvellement, nous le cherchons à l'intérieur de l'agence. Depuis plusieurs années, sur une campagne donnée, ECOM met souvent plusieurs équipes de créatifs en compétition. Nous combinons ainsi le renouvellement nécessaire et la permanence d'une certaine connaissance de la RATP.

Apparemment, il n'y a pas de problème d'essoufflement. Nous avons commencé par des campagnes très informatives ; sous sa forme actuelle la « 2^e voiture » n'a que deux années d'existence. C'est une troisième étape de la publicité à la RATP et nous avons encore de nombreuses années à travailler sur ce thème.

Au demeurant ECOM n'a pas d'exclusivité et certaines campagnes sont confiées à d'autres agences.

Entre les lignes :

Certaines campagnes sont préparées par le service du développement commercial que vous dirigez. D'autres le sont par les missions « promotion » des deux réseaux. Comment justifiez-vous et comment appréciez-vous cette structure décentralisée ?

Jacques Banaszuk :

Cette organisation est le reflet même de l'organisation de la RATP. C'est à la fois une entreprise unitaire et deux organismes de production de services importants. Ainsi, la politique de communication est définie par le service du développement commercial tandis que les campagnes n'ont pas forcément besoin d'être réalisées au niveau central. Il est même important que les réseaux eux-mêmes s'intéressent aux problèmes de communication pour créer une dynamique commerciale et pour que tout le personnel soit impliqué.

Je n'ai pas de regret aujourd'hui sur cette organisation. Dans la pratique, elle ne fonctionne pas mal même si quelquefois des problèmes de chevauchements de tâches sont inévitables ! Les grandes campagnes sont menées par le service du développement commercial. Les campagnes qui a l'évidence sont mieux traitées localement le sont par les réseaux eux-mêmes.

Entre les lignes :

Quel est le budget publicitaire de la RATP en 1983 ?

Jacques Banaszuk :

Nous avons un budget pour la campagne « 2^e voiture » de 10 millions de francs. Si l'on ajoute les autres actions qui n'entrent pas dans cette campagne (lancement d'un abonnement permanent, relance du coupon jaune et les campagnes de promotion du réseau ferré et d'autobus comme « Superbus »), notre budget est de 16 millions de francs.

Entre les lignes :

Considérez-vous cet investissement comme insuffisant ou raisonnable ? Permet-il à la RATP d'atteindre ses principaux objectifs ?

Jacques Banaszuk :

L'investissement publicitaire est un peu faible, le bon budget serait de l'ordre de trente millions de francs. Notre problème c'est que, en matière de communication, nous ne sommes pas en régime de croisière mais en plein croissance ; nous sommes donc obligés d'avoir un budget qui croît plus vite que la moyenne des dépenses de la Régie. Ceci dit, il nous permet d'atteindre nos objectifs et est cohérent avec une augmentation du trafic qui n'est pas galopante. Avec plus de moyens, l'accroissement du trafic serait sans doute plus important...

Entre les lignes :

N'avez-vous pas le sentiment, face aux moyens bien plus considérables des firmes automobiles, de participer à un combat finalement symbolique ?

Jacques Banaszuk :

Le combat face aux firmes automobiles n'est pas symbolique et ce jugement serait bien sévère.

Les campagnes automobiles sont effectivement très importantes en France mais il serait impensable de vouloir répondre à la communication automobile par un montant aussi élevé de communication transports en commun. Ce serait un état de sursaturation inacceptable. La campagne « 2^e voiture » est quelque chose qui a autant marqué les habitants de la région parisienne que plusieurs grandes campagnes automobiles. C'est quand même 10 millions de francs. De plus, il est très difficile de comparer les budgets (gratuité des emplacements dans le métro et sur les autobus et réductions importantes à la télévision), nos moyens sont donc un peu plus élevés qu'il n'y paraît.

Entre les lignes :

Considérez-vous comme indispensable le maintien, même en période de crise, de la « pression publicitaire » de la RATP ?

Jacques Banaszuk :

Lorsque l'on est en période de crise, il faut être encore plus rigoureux et éviter de tomber dans la facilité. Il est toujours facile de restreindre certaines dépenses. La publicité fait partie de ces dépenses vulnérables, c'est vrai, mais la rigueur consiste à bien comparer le rapport coût-efficacité de tout ce que l'on supprime et à consacrer tous ses efforts sur ce qui est le plus sensible pour les voyageurs, et donc susceptible d'augmenter le trafic. La Régie n'est pas prête à sacrifier tout le travail qui

a été fait ces dernières années en matière de communication. Un arrêt d'un an ou deux serait effectivement très long à rattraper. Actuellement, il y aura des difficultés à augmenter le budget consacré à la publicité c'est certain, mais la question de sa suppression n'est pas à l'ordre du jour.

Entre les lignes :

Comment voyez-vous, à long terme, l'avenir de la publicité ?

Jacques Banaszuk :

A long terme, il faudra que l'on continue à réaliser des publicités générales en faveur des transports en commun ; elles sont le pendant de toute notre communication. Je crois que l'on aura également besoin d'insister sur la publicité institutionnelle. La publicité prépare bien les gens à changer de comportement mais elle n'a pas assez d'effet d'incitation. Il faut maintenant que l'on aille chercher les habitants de la région parisienne au moment où effectivement ils peuvent choisir les transports en commun. Cela ne se passe pas quand ils sont sur nos réseaux mais à des moments que l'on doit identifier. Des études sont actuellement en cours. C'est cela que l'on appelle la promotion au sens commercial du terme. Sur cette partie, nous en sommes exactement au stade où nous en étions, il y a dix ans, pour la publicité. On a appris la publicité, il faut maintenant apprendre la promotion.

La publicité... ailleurs

A l'EDF

L'entreprise a trois grands axes de communication : la publicité pour l'image de marque « Les hommes au service des hommes », celle pour de bonnes relations avec la clientèle (publicité pour les prélèvements automatiques par exemple) et enfin, la plus importante, la publicité commerciale destinée à faire connaître un produit. L'EDF a une particularité : elle ne fait pas de la publicité pour son produit « l'électricité » qui en lui-même ne se vend pas mais pour son utilisation (lancement du chauffage électrique intégré par exemple). Contrainte supplémentaire : elle est soumise à une loi interdisant la publicité pour une énergie sauf dérogation. Elle doit donc, préalablement à toute campagne, obtenir l'accord du ministère de l'Industrie.

concurrence non pas au niveau de la distribution mais de l'usage... Nombreux sont ceux qui se chauffent au fuel, au propane, etc.

La publicité s'effectue à trois niveaux : national, régional et local (centre de distribution).

Le service commercial de la direction générale en assure la conception à l'échelle nationale et coordonne les actions aux autres niveaux. Certaines de ces campagnes sont d'ailleurs menées en collaboration avec les constructeurs ou les installateurs d'appareils. La dernière grande campagne nationale a été menée pour promouvoir un nouveau produit : la pompe à chaleur associée à une chaudière chauffage central appelée, pompe à chaleur perche GTI. Une campagne qui, d'après les post-tests, a été très bien perçue du public.

A la SNCF

Il en existe de deux types : la publicité produit et celle générale d'entreprise. Cette dernière, plus ponctuelle, est réalisée lorsque la direction générale de l'entreprise a un message spécifique à communiquer. Ces campagnes datent de trois ans environ et ont, pour la plupart, vanté les économies d'énergie réalisées grâce au train. La dernière d'entre elles « Progrès et perspectives » a eu lieu à la fin de l'année dernière, à l'occasion de la modification des statuts de la SNCF.

Si la publicité générale d'entreprise a pour support unique la presse écrite, il n'est pas de même pour la publicité « produit » qui utilise tous les médias (télévision, radios périphériques, affichage, presse écrite). Cette activité, créée voici de nombreuses années, a pris récemment un essor considérable. C'est la direction commerciale voyageurs qui en a la charge

pour son propre compte comme pour celui du SERNAM. Elle travaille en collaboration étroite avec des agences publicitaires choisies sur appel d'offres : la même agence ne réalise donc pas toutes les publicités de la SNCF. Ne citons que les dernières campagnes : celle pour promouvoir le TGV, pour les transports en banlieue, ou toutes les campagnes dites tarifaires (réductions pour couples, cartes jeunes, trains auto-couchettes, etc.).

Les 20 plus gros annonceurs

- Renault automobiles
- Procter & Gamble
- Sopac
- Colgate-Palmolive
- Ford France
- Darty
- Divers - Jeux spectacles
- Conforama
- Hachette
- Philips SA
- Merlin immobilier
- Peugeot automobiles
- SNCF
- Citroën
- General Motors France
- Fiat groupe
- Gervais-Danone

Ce classement a été réalisé d'après les investissements publicitaires de chaque annonceur. La RATP n'y figure pas mais son rang est de toute façon « faussé d'avance » puisqu'elle bénéficie de réductions importantes sur le média télévision et ne paie pas les affiches placées sur ses supports (métro et autobus).

De plus, la RATP agissant seulement au niveau de la région parisienne ne peut être comparée à des annonceurs distribuant leurs produits dans le monde entier.



En ce qui concerne le marché grand public, l'EDF réalise des campagnes publicitaires depuis longtemps déjà ; la première d'entre elles date de 1965 environ. L'entreprise est en effet en situation de

LE SERVICE MÉDICAL EN « QUESTIONS »

Dans ses numéros de janvier et février derniers, *Entre les lignes* vous a présenté l'ensemble des activités médicales de la RATP, une place importante ayant été faite à la médecine de soins.

Le service médical n'est pas un service comme les autres, puisque sa compétence dépasse largement les préoccupations professionnelles de tout un chacun en empiétant sur un domaine strictement privé : notre santé.

Vous avez été quelques-uns à réagir sur des points abordés dans ces articles : *Entre les lignes* a demandé pour vous aux responsables du service médical de préciser davantage certains aspects du système.

Il nous a semblé également intéressant d'interroger directement celles et ceux qui sont vos interlocuteurs directs – c'est-à-dire les médecins et les infirmières – sur leur rôle au quotidien.

Connaissez-vous bien le rôle et les attributions des médecins du conseil de prévoyance de la RATP ?

Quatre médecins ont la responsabilité, aux côtés des délégués du conseil de prévoyance, de veiller sur le plan médical à sauvegarder et à défendre les intérêts des agents en fonction des dispositions du statut du personnel.

Le docteur Nicourt est l'un d'entre eux et exerce cette fonction depuis une trentaine d'années.

Entre les lignes :

Quelle est l'origine du conseil de prévoyance, organisme élu par les représentants du personnel ?

Dr Nicourt :

Le conseil de prévoyance est né de l'ancienne caisse de prévoyance créée en 1898 au moment du contrat passé entre la Ville de Paris et le constructeur du métro qui prévoyait un service médical autonome et gratuit géré par les agents. Cet organisme était très en avance et a précédé toutes les lois sociales. Le conseil de prévoyance est une émanation de cette médecine gratuite originelle. Il comprend vingt-sept délégués élus par les agents de la Régie et quatre médecins conseils lui sont attachés.

Entre les lignes :

Quel est le rôle de ces médecins au sein du service médical de la Régie ?

Dr Nicourt :

On peut dire que leur rôle est de trois ordres : ils sont conseillers du conseil de prévoyance, ils participent à des organismes médicaux-sociaux de la Régie et ont enfin un rôle d'appel comme conseillers des agents. Dans le cadre de leur première mission, si les membres du conseil ont des questions techniques à poser sur le plan médical, ils s'adressent à leurs médecins



RATP-Chabrol

conseils pour leur demander un avis sur telle ou telle réforme qu'ils envisagent.

Par ailleurs, le statut prévoit la participation de l'un des médecins du conseil de prévoyance à différentes structures médico-sociales de la RATP. C'est ainsi qu'il préside la commission médicale où il siège avec le chirurgien-chef et un médecin-chef, et la commission médicale d'appel avec le médecin en chef et un médecin-chef. Cela concerne toutes les décisions à portée médico-sociale comme l'invalidité, les réformes, les mises en congé longue durée, la justification ou non des arrêts en province, etc.

Entre les lignes :

Comment sont prises les décisions ?

Dr Nicourt :

Cette structure collégiale est propre à la RATP car, le plus souvent, pour des

décisions du même ordre dans d'autres administrations, les commissions sont présidées par un médecin-chef seulement.

A la Régie, le médecin du conseil de prévoyance est particulièrement chargé de veiller à la sauvegarde des intérêts de l'agent. Mais attention, cela ne veut pas dire qu'il doit agir avec démagogie, les trois médecins donnent leur avis et il s'agit surtout que les décisions prises soient normales.

Les agents sont présentés en commission médicale sur proposition d'un médecin-chef, du chirurgien-chef ou d'un médecin du conseil de prévoyance. La décision médicale proposée par la commission doit émaner des trois médecins quitte, à la limite, en cas de désaccord à recourir à la majorité des voix. Ces commissions se passent toujours dans une

bonne ambiance. D'ailleurs tout le monde peut le constater, puisque l'administration est représentée ainsi que le conseil de prévoyance par son président ou un de ses délégués.

Entre les lignes :

Quelles sont les autres structures médico-sociales auxquelles participent les médecins du conseil de prévoyance ?

Dr Nicourt :

Il y a le comité médical d'invalidité où siègent également un médecin-chef et le médecin-principal de la caisse de coordination.

Nous participons aussi, à titre consultatif, au comité d'hygiène et de sécurité de la Régie où siège le médecin-chef du travail. Enfin, une structure de création plus récente, la commission d'étude des problèmes médicaux, se réunit deux fois par an sous la direction conjointe du médecin en chef et du directeur du personnel et comprend des médecins élus par collège : généralistes, spécialistes et médecins du conseil de prévoyance.



RATP-Chabrol

Entre les lignes :

Les médecins du conseil de prévoyance ont chacun une vacation hebdomadaire à Bercy. À quelles occasions les agents sont-ils amenés à les consulter ?

Dr Nicourt :

Après avoir fait une demande au président du conseil de prévoyance, les agents peuvent venir à nos consultations pour plusieurs raisons. Ainsi, par rapport à la médecine de soins, si un agent est insatisfait ou pense ne pas avoir eu suffisamment d'explications sur son cas par le médecin qui le suit, il peut nous demander un avis. Nous pouvons alors le réorienter, par exemple vers des spécialistes ou des hôpitaux. On peut même prendre en charge directement les soins. C'est comme cela qu'à ma consultation particulière je suis amené à suivre d'anciens buveurs. Je n'ai pas de limite aux soins que je peux faire à ma consultation sinon celle de ma compétence.

Je crois que notre rôle essentiel est celui de l'explication. Ainsi, les patients qui pensent ne pas avoir été assez examinés ou estiment qu'ils auraient pu subir tel ou tel examen ont le droit de venir nous en faire part. Le plus souvent les problèmes se résolvent facilement à l'aide d'une explication suffisante. Certaines consultations de la Régie sont chargées et les médecins n'ont pas toujours le temps de donner toutes les explications souhaitées par le malade.

Dans un système où d'une certaine façon le libre choix se trouve limité, le fait qu'un malade s'adresse à nous pour savoir s'il est en bonne voie dans la thérapeutique qu'il suit ou s'il a besoin d'être orienté différemment, constitue si j'ose dire, une « soupape de sécurité ». À cet égard, les prérogatives des médecins du conseil de prévoyance sont à quelques exceptions près, des prérogatives identiques à celles des médecins-chefs. On a le droit de reconsidérer les orientations à condition que cela respecte les structures existantes et notamment les dispositions du statut du personnel.

Entre les lignes :

Ce droit de regard sur les soins ne vous met-il pas quelquefois en situation de porte-à-faux vis-à-vis de vos confrères ?

Dr Nicourt :

L'essentiel, c'est notre rôle d'explication. Bien sûr, à l'extrême, nous avons la possibilité si quelqu'un est mal orienté de le soustraire à une thérapeutique quand celle-ci nous paraît mal adaptée. Mais il ne règne pas un esprit de controverse systématique et l'expérience montre que ce porte-à-faux n'a pas existé. Je suis à la RATP depuis presque trente ans et je n'ai jamais eu de difficultés particulières avec mes confrères de la Régie.

Cela pourrait l'être si nous exerçons dans une ambiance de heurts, ce qui n'est pas le cas et je crois qu'il n'y a jamais eu de plainte d'un médecin de la Régie contre un médecin du conseil de prévoyance du fait d'un porte-à-faux quelconque.

Comme il est admis qu'il existe des contrôles de la Sécurité sociale, il est admis qu'à la Régie, il puisse y avoir des contrôles de la part des médecins-conseils d'un organisme élu.

C'est une sorte de balancement, d'équilibre, les rôles ne sont pas les mêmes mais ils contribuent à ce que notre médecine ait la meilleure qualité possible. Quand chacun fait bien le travail dont il est chargé, il n'y a pas de problèmes et il suffit alors que chacun reste bien à sa place. Et puis, quand la manière est sauvegardée, tout se passe tellement mieux.

Entre les lignes :

Et comment vous situez-vous par rapport à vos confrères médecins-chefs ?



RATP-Chabrol

Dr Nicourt :

Tout comme avec mes autres confrères, j'ai toujours eu les meilleures relations avec les médecins-chefs et le médecin en chef, ce qui, à la Régie, constitue un peu le cadre de contrôle. Nous nous sentons à égalité vis-à-vis d'eux, avec une tâche différente, mais somme toute une tâche de même nature.

Si le souci des médecins-chefs est davantage de sauvegarder les intérêts de la Régie et le rôle des médecins du conseil de prévoyance de veiller à l'intérêt des agents, la nature des décisions qu'on est amené à prendre reste la même.

Les médecins sont des techniciens et la technique n'a pas deux visages. Il n'y aurait pas de raisons a priori pour que les décisions soient différentes, mais chacun a peut-être à veiller particulièrement à un aspect. Donc ces techniciens médicaux restent médecins l'un et l'autre, ils doivent se retrouver sur le plan médical mais participent chacun à un équilibre des choses.

Il se trouve évidemment que, présidant la commission médicale, c'est le médecin du conseil de prévoyance qui doit faire part à l'agent des décisions prises à son égard. S'il y a quelque chose de désagréable à dire, c'est lui qui le dit et il va donc quelquefois apparaître comme un peu loin de la défense qu'il a à assurer. Il n'est alors que le porte-parole de la commission collégiale ; cela ne veut pas dire qu'il n'aura pas eu auparavant le souci de veiller à ce que les intérêts légitimes de l'agent soient sauvegardés.

Entre les lignes :

Est-ce que l'on peut dire que vous êtes les avocats des agents ?

Dr Nicourt :

Je ne le sens pas comme cela. Avocat peut-être, quand il y a un droit à défendre, mais pas avocat coûte que coûte. Avocat des bonnes causes, pas des mauvaises. C'est important, si l'on veut que le système ait sa noblesse, que les médecins du conseil de prévoyance ne défendent ou ne demandent pas n'importe quoi. Sinon ils ne seraient plus crédibles et ne participeraient plus efficacement à cette structure de sauvegarde.

Nous ne sommes pas des démagogues, loin de là. Il s'agit seulement de vérifier que les choses se déroulent dans les normes tant sur le plan technique que médico-social. Je crois que c'est très important que cet aspect là soit sauvegardé, que les agents sachent que nous ne sommes pas des médecins qui peuvent et

vont leur accorder n'importe quel avantage qu'ils réclament. Nous sommes là pour vérifier que ce qu'ils demandent et qu'ils n'obtiennent pas est ou n'est pas justifié.

C'est pourquoi j'insiste sur notre rôle d'explication. Avec le développement des médias, de plus en plus de malades ont besoin qu'on leur explique ce que l'on fait à leur sujet, pourquoi on leur a conseillé ou refusé ceci ou cela. Des « pourquoi » et des « comment » sont très souvent posés et notre médecine est parfaitement habilitée à apporter les explications souhaitées. Ceci participe à l'équilibre du régime particulier qui est quelquefois remis en cause mais qu'il serait dangereux à mon sens d'abandonner pour le noyer dans un régime général qui n'offre certainement pas les mêmes avantages.

Entre les lignes :

Intervenez-vous également pour des décisions émanant de la médecine du travail ?

Dr Nicourt :

Nous avons un rôle d'appel par rapport aux décisions de la médecine du travail et de la médecine de contrôle.

Une décision d'aptitude en médecine du travail est sans appel dans les structures générales. A la Régie, il est admis qu'une personne reconnue inapte par la médecine du travail puisse faire appel au médecin du conseil de prévoyance. Il n'a pas pouvoir de modifier la décision mais il peut discuter avec le médecin du travail pour voir si une telle décision ne peut pas être reconsidérée.

Il ne s'agit pas du tout d'une réduction des prérogatives de la médecine du travail qui demeurent entières et conformes à la loi, c'est seulement un échelon de sauvegarde intermédiaire, encore une soupape de sécurité et de possibilité d'appel à reconsidérer. Mais là encore nous avons un rôle important d'explication car quelquefois je vois des gens qui pensent que c'est excessif de les avoir mis inaptes et je ne fais que leur expliquer pourquoi cette décision est logique compte tenu de ce qu'ils ont. Il m'est arrivé rarement de juger que des décisions étaient discutables, j'ai alors demandé au médecin-chef du travail de revoir ces cas à la lumière de nouveaux renseignements que je pouvais lui fournir. Ceci s'est toujours fait très simplement par un échange d'informations et a toujours abouti à des solutions raisonnables et satisfaisantes.

Nous avons également un rôle d'appel au regard des décisions des médecins du contentieux qui statuent sur les problèmes de liens de causalité dans les accidents de travail ou sur les taux d'incapacité permanente.

Ainsi, un agent, à qui il est notifié par exemple un taux d'IPP, a le droit de deman-

der un examen contradictoire amiable effectué par un médecin du contentieux et un médecin du conseil de prévoyance. Cette démarche s'interpose entre les structures officielles, avant l'appel devant la commission technique régionale d'incapacité permanente qui est une juridiction d'ordre général.

Entre les lignes :

Nous avons fait le tour des diverses missions et interventions possibles des médecins du conseil de prévoyance. Pouvons-nous établir un parallèle avec le régime général ?

Dr Nicourt :

Tout cela n'existe pas au régime général, pas plus d'ailleurs que dans d'autres structures. Dans un système médical particulier comme le nôtre, qui apporte aux agents la gratuité, celle-ci se fait aux dépens d'un choix, un choix déjà important mais quand même limité contre lequel d'ailleurs certains s'insurgent. D'une certaine façon la médecine du conseil de prévoyance apporte une certaine soupape de sécurité dans ce système fermé, c'est-à-dire la possibilité pour les agents de faire appel à nous pour savoir s'ils ont été bien orientés ou si telle décision prise à leur égard est correcte. C'est quand même une sécurité qui est offerte à l'ensemble des agents.

Entre les lignes :

Vous avez une place un peu particulière dans notre système médical et vous devez en connaître tous les rouages. Ceci demande sans doute une certaine polyvalence de la part des médecins du conseil de prévoyance ?

Dr Nicourt :

En effet, notre rôle nécessite une formation et une expérience médicale assez fortes. Une bonne connaissance de la médecine en général pour pouvoir réorienter ou expliquer et aussi une formation médico-légale et médico-juridique assez poussée. Il faut que nous connaissions l'expertise, les évaluations des incapacités en accident de travail, que nous soyons un peu rodés aux significations de décisions médicales à retombées administratives, que nous connaissions les conséquences d'une mise en application de tel ou tel article du statut du personnel de la Régie.

J'exerce ce rôle depuis longtemps et il me plaît. J'ai commencé à être médecin du conseil de prévoyance dans les deux ans qui ont suivi mon installation à l'âge de vingt-six ans et c'est ainsi que je suis maintenant et de loin le plus ancien des médecins qui siègent en commission médicale.



Le docteur Lessieux est médecin généraliste. Il exerce dans un cabinet libéral de la proche banlieue ouest de Paris et assure cinq vacations comme médecin de centre à la RATP. Il a accepté de répondre aux questions d'Entre les lignes.

Entre les lignes :

Comment devient-on médecin de centre de la RATP ?

Dr Lessieux :

J'ai connu la RATP lorsque j'étais médecin remplaçant. Avant de m'installer, j'ai remplacé un confrère médecin agréé et c'est comme cela que j'ai découvert la Régie. Dès mon installation en 1970, j'ai demandé à être agréé par la RATP, ce qui a été accepté, puis j'ai été médecin suppléant de centre. J'ai été ensuite titularisé à Charlebourg il y a une dizaine d'années et j'ai augmenté par la suite mes vacations

pour en avoir cinq actuellement dans trois centres de la Régie : deux à Charlebourg, une à Rueil-Malmaison et deux à Pleyel.

Entre les lignes :

Cette activité à la RATP est-elle parfaitement compatible avec celle que vous exercez dans votre cabinet privé ?

Dr Lessieux :

J'ai un cabinet de ville classique où j'exerce seul et mes deux activités sont tout à fait compatibles, sauf peut-être en période d'épidémie de grippe où c'est un peu difficile car nous sommes très surchargés.

Entre les lignes :

Et les gardes ?

Dr Lessieux :

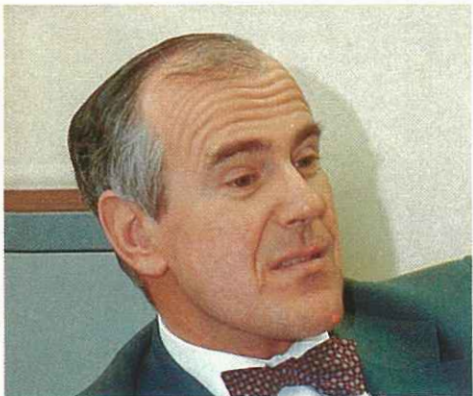
Je ne fais pas de tours de garde. Dans la ville où j'exerce il y a environ cent cinquante médecins parmi lesquels un certain nombre de jeunes médecins prennent des gardes. J'en ai pris, je n'en prend plus, je les laisse aux jeunes installés.

Entre les lignes :

Vous exercez dans des dépôts. Est-ce que vous avez « choisi » votre clientèle ?

Dr Lessieux :

Non, absolument pas. Lorsque l'on m'a proposé de me titulariser dans un centre, on m'a proposé celui de Charlebourg, et si je n'avais pas accepté ce centre, je n'aurais pas été titulaire à la Régie, c'est tout. En ce qui concerne le choix de clientèle, peut-être avons-nous moins d'agents administratifs dans les dépôts, sauf à Rueil où je vois les agents de la rue de Naples. En fait c'est une clientèle très variée.



RATP-Carrier

Entre les lignes :

Les agents sont tenus de venir consulter les médecins du centre dont ils dépendent administrativement. Beaucoup d'entre eux regrettent de ne pas pouvoir ainsi choisir librement leur médecin. Qu'en pensez-vous ?

Dr Lessieux :

Le libre choix, je sais que c'est le grand cheval de bataille en ce moment.

Mais c'est un faux problème. Bien sûr, lorsqu'un malade vient nous voir dans le privé, il peut choisir son médecin dans la France entière, mais en fait il choisit l'un des trois ou quatre médecins installés dans son quartier. Ici, voyez les tableaux de consultations, il y a dans les centres trois médecins voire quatre, parfois cinq. Nos malades ont le même choix.

Entre les lignes :

Cependant, les agents de la Régie ne voient pas le même médecin au centre médical et à leur domicile. Vous n'avez pas la possibilité de soigner vos malades chez eux comme un médecin de famille. Vous considérez-vous toutefois comme leur médecin traitant ?

Dr Lessieux :

Si on ne voit pas nos malades à domicile, nos malades connaissent nos heures de consultations et le numéro de téléphone. Il arrive qu'un agent nous passe un coup de téléphone pour dire : « Je ne peux pas bouger, j'appelle mon médecin agréé... » et il nous raconte leur problème. D'autres malades qui ont un souci dans la journée peuvent toujours venir voir l'infirmière pour lui demander le numéro de téléphone de notre cabinet et nous joindre, pour un renseignement par exemple.

C'est la vision que j'ai de mon exercice à la Régie. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de différence avec l'extérieur et si l'on fait un petit effort, on arrive à exercer pareil.

D'ailleurs, sur la notion de médecin de famille, je peux ajouter que souvent les malades me parlent des membres de leur famille et même il m'arrive de traiter en ville des familles d'agents. Je suis donc par ce biais le médecin de famille d'un certain nombre d'agents. Pour d'autres, je suis un peu à la jonction lorsqu'ils me racontent les soucis médicaux de leur conjoint ou de leurs enfants. Je pense qu'il y a peut-être des progrès à faire sur ce plan. C'est d'ailleurs pour cela que j'ai demandé que l'on puisse nous joindre plus facilement à notre cabinet.

Actuellement, les agents de la RATP n'ont pas le droit de venir nous voir à notre cabinet et nous n'avons pas le droit de les recevoir. La structure sera sans doute modifiée en 1984, nous avons demandé que les agents puissent venir à notre cabinet s'ils le veulent. Ce n'est pas encore accepté par la direction, cette question reste en suspens. Nos contacts ne peuvent s'établir que par une communication téléphonique, c'est différent d'une consultation à domicile. Une amélioration dans ce sens permettrait de rejoindre l'exercice libéral.

Entre les lignes :

Pensez-vous qu'actuellement à la Régie nous sommes plus près du mode d'exercice hospitalier ?



RATP-Carrier

Dr Lessieux :

J'ai été médecin hospitalier durant une quinzaine d'années. A l'hôpital, il y a un énorme brassage, c'est plus anonyme et différent d'ici. Je verrais plutôt la Régie à mi-chemin, mais cela dépend de chaque médecin car il exerce de la même façon qu'il soit à son cabinet, à l'hôpital ou à la Régie.

Entre les lignes :

En attendant l'heure de notre rendez-vous, j'ai remarqué que vous personnalisez l'accueil de vos patients ?

Dr Lessieux :

A mon cabinet privé, je vais chercher mon patient dans la salle d'attente et je le reconduis. Je ne vois pas pourquoi je ne ferais pas de même à la Régie. Cependant, à Rueil ou à Pleyel vous n'auriez pas remarqué cela car le nombre de consultants ne me permet pas de le faire. C'est plus agréable pour le malade et pour moi, mais cela demande un peu plus de temps et à Rueil et à Pleyel, les locaux ne s'y prêtent pas car le patient doit passer par l'intermédiaire d'une cabine.

Entre les lignes :

Vous venez de parler de consultations plus chargées que d'autres. Pensez-vous disposer quand même du temps nécessaire pour bien connaître vos malades ?

Dr Lessieux :

Je pense que nous connaissons bien nos malades. Nous avons pour nous aider un outil de travail indispensable : le carnet médical, qui est aussi important que notre dossier en ville. Ainsi, dans mon cabinet privé, j'ai un fichier qui me permet de me souvenir de chaque malade. Le dossier médical de la Régie, c'est pareil. D'autant plus qu'il contient les réponses des spécialistes, les résultats d'exams, etc., ce qui nous fait gagner un temps fou. Nous avons un autre avantage ici, c'est la présence d'une infirmière qui nous facilite toutes les tâches administratives et nous permet de consacrer tout le temps qu'il faut aux malades.

Entre les lignes :

La présence d'une infirmière à vos côtés est donc utile, mais ne pensez-vous pas que les agents puissent parfois être réticents à s'entretenir avec vous de leurs problèmes en présence d'une tierce personne ?

Dr Lessieux :

Nous connaissons bien nos malades mais surtout nous connaissons encore mieux nos infirmières. Dans les trois centres où j'exerce, lorsque je crois deviner

qu'un patient souhaite être seul avec moi, il suffit d'un petit clin d'œil pour que l'infirmière se sauve sans qu'il soit nécessaire de le lui demander.

Je sais que dans certains centres, le médecin exerce seul dans son cabinet. Je n'ai pas eu l'occasion d'exercer dans de tels centres mais je crois que ce serait bien de le faire partout. Mais cela supposerait de refaire entièrement certains centres.

Entre les lignes :

Que pensez-vous des moyens qui sont mis à votre disposition au sein de la RATP : spécialistes, laboratoires d'analyses, service de radiologie, etc. ?

Dr Lessieux :

Tous ces moyens sont bons et marchent bien. On est très bien outillé à la Régie et je me demande même si on est aussi bien servi en ville.

Entre les lignes :

Vous devez cependant passer par une certaine hiérarchie administrative, en particulier pour envoyer des patients en milieu hospitalier.

Dr Lessieux :

Absolument pas. Quand on veut adresser un malade à un de nos correspondants hospitaliers, on ne passe pas nécessairement par toute la hiérarchie. Et j'ai même l'impression d'avoir presque moins de contraintes ici que dans le régime libéral avec les contraintes de la Sécurité sociale. En tant que médecin conventionné, il faut souvent faire des demandes d'entente préalable, à la Régie cela n'existe pas, les gens l'oublient souvent.

Entre les lignes :

Dans l'ensemble vous semblez satisfait de vos conditions d'exercice à la RATP. Auriez-vous cependant des remarques à formuler ?

Dr Lessieux :

Si on est satisfait de tout, on ne fait aucun progrès. Faire de l'autosatisfaction, c'est tout à fait stérile et je pense que je pourrais exercer encore mieux car il y a sûrement encore beaucoup de progrès à faire. Mais les conditions dans lesquelles j'exerce ne sont pas pénibles et j'ai l'impression de ne pas trop mal faire mon travail.

Si un jour la médecine de la Régie disparaît, nous serons en partie responsables et nous devons tout faire pour qu'elle ne disparaisse pas. Ce serait une grave erreur, c'est un bon service même s'il doit être amélioré. Ceci est mon opinion personnelle et elle n'engage absolument personne d'autre.



RATP-Carrier

Madame Cloquell est entrée à la RATP en 1966 comme infirmière diplômée d'État. Comme c'est la règle au service médical, elle a débuté sa carrière en exerçant son métier dans divers centres et services de consultations de la Régie.

Aujourd'hui, elle est chargée d'organiser les consultations du service de gastro-entérologie de la station centrale de Bercy.

Entre les lignes :

Dans l'esprit de beaucoup de personnes subsiste l'idée que l'on devient infirmière par vocation. À cela on associe le plus souvent l'image de l'hôpital. Vous avez choisi, pour votre part, d'exercer votre métier à la RATP. Pourquoi ?

Madame Cloquell :

Ce sont les circonstances familiales qui m'ont conduite à la Régie car la vie d'une infirmière est souvent incompatible avec une vie de famille. Mon entrée à la Régie a été plus une obligation qu'un véritable choix au départ. Maintenant je suis heureuse d'y être.

Mais vous savez, le travail d'une infirmière de la Régie n'est pas tellement différent de celui d'une infirmière à l'hôpital. Hormis le rôle de soignante dans les services hospitaliers, il y a aussi tout le travail de consultation qui se passe un peu comme ici. Vous avez des infirmières qui sont chargées de recevoir les consultants et de les présenter aux médecins avec les dossiers. Bien sûr, les papiers ne sont pas les mêmes, il n'y a pas le modèle 9 par exemple, mais la consultation se déroule à peu près de la même manière.

Entre les lignes :

Vous êtes le premier interlocuteur du patient qui désire consulter dans le service de gastro et, en fonction des demandes, vous devez organiser les consultations. Mais vous assistez également le médecin au cours de celles-ci, comment cela se passe-t-il au quotidien ?

Madame Cloquell :

Mon rôle est bien sûr d'assister le médecin mais je crois que mon rôle essentiel est surtout d'être disponible pour l'agent qui vient en consultation.

Le consultant a besoin d'être rassuré sur sa santé, alors l'accueil qui lui est réservé est très important, de même que le temps qu'on a à lui consacrer. Le souci de l'infirmière est donc d'établir au mieux le planning des consultations pour qu'elles ne soient pas trop surchargées.

Un certain nombre d'agents est prévu par consultation, mais il peut se présenter des urgences qui viennent s'ajouter aux rendez-vous. L'infirmière doit alors faire en sorte que le médecin auquel elle va confier une urgence n'ait pas déjà une consultation trop chargée pour qu'il puisse consacrer à chacun le plus de temps possible. Par exemple, pour un malade qui vient pour la première fois dans le service de gastro, on doit pouvoir lui consacrer facilement une demi-heure. Il y a l'interrogatoire médical, l'étude éventuelle des radios, des examens de laboratoire, etc., et cela demande du temps pour que le médecin prenne connaissance du cas de son patient.

La difficulté est d'organiser les consultations de manière à ce que le médecin puisse voir ses patients dans de bonnes conditions.

Entre les lignes :

En plus du travail d'organisation d'une consultation dont vous venez de nous parler, vous avez un certain nombre de tâches administratives à effectuer.

Madame Cloquell :

L'infirmière doit préparer le dossier du malade. Elle doit d'abord demander le carnet de santé au centre médical de l'agent. Elle recherche les radios et les examens de laboratoire qui ont déjà été faits. Il faut aussi préparer la fiche d'interrogatoire pour le médecin et à la réception du carnet médical, mettre des points de repère pour que le médecin puisse trouver tout de suite les éléments qui se rapportent au service de gastro-entérologie.

Ceci se passe avant la consultation. Quand l'examen est terminé, c'est l'infirmière également qui est chargée de prendre les rendez-vous dans différents services hospitaliers ou laboratoires lorsque le médecin demande des examens complémentaires.

En cas d'interruption de travail ou de reprise, l'infirmière doit veiller à ce que ces notifications soient portées sur le modèle 9 de visite, afin de tenir informé le bureau de gestion de l'agent de sa situation administrative. Enfin, elle fixe le prochain rendez-vous de telle sorte que les résultats des examens demandés soient disponibles.

Entre les lignes :

Vous facilitez le travail du médecin en le déchargeant d'un certain nombre de tâches administratives, mais le rôle d'une infirmière est aussi d'aider les malades.

Madame Cloquell :

Pendant la consultation nous intervenons très peu. Ici par exemple, cela se passe de la manière suivante : le malade rentre par l'intermédiaire d'une cabine de déshabillage, il est pesé et après l'interrogatoire médical du médecin, le malade passe dans la pièce à côté pour un entretien particulier avec le médecin et l'examen clinique.

En fait, dans un service comme celui-ci, l'infirmière n'a pas de soins à prendre en charge, d'où l'importance de son rôle de support moral pour le malade. Par exemple, lorsqu'un consultant a été hospitalisé, j'aime bien savoir ce qu'il est devenu, où il en est de sa convalescence, etc. Être infirmière, ce n'est pas seulement gérer les dossiers médicaux ou les rendez-vous, c'est aussi s'intéresser aux malades, les écouter et leur consacrer tout le temps nécessaire.



RATP-Carrier

Quand le malade est là, je m'efforce de faire en sorte – et peut-être que je ne réussis pas toujours parfaitement – qu'il ne se sente pas pressé pour dire ce qu'il a à dire. Et s'il n'a pas bien compris les explications qui lui ont été données pour la suite de son traitement, il peut toujours téléphoner dans le service pour avoir les renseignements qui lui manquent. Dans certains cas sérieux, nous invitons le conjoint de l'agent à assister à la consultation, s'il y a des prescriptions de régime alimentaire compliquées, par exemple.

Entre les lignes :

Cependant, beaucoup d'agents regrettent de ne pas pouvoir être tout le temps en tête à tête avec le médecin et considèrent que votre présence lors de la consultation constitue une intrusion dans leur vie privée.

Madame Cloquell :

C'est très important que le malade puisse être seul avec le médecin et ici nous avons la possibilité de le faire puisqu'il y a une seconde pièce. Le médecin sait donc qu'il peut à tout moment prendre son patient à part.

Il m'arrive aussi de sortir. Vous savez, au moment de l'interrogatoire, s'il y a une réserve de la part du consultant et si je sens qu'il a quelque chose à dire et qu'il est gêné par ma présence, je sors dans le couloir quelques instants. Ce réflexe est habituel chez la plupart des infirmières.

Mais il faudrait aussi que l'agent vienne en consultation ait suffisamment confiance dans l'équipe que nous formons entre le médecin et l'infirmière. L'infirmière est gênée par ma présence, je sors dans le couloir quelques instants. Ce réflexe est habituel chez la plupart des infirmières. rendez-vous à demander. Mais elle est tenue au même secret médical que lui et il faut que les agents sachent que tout ce qui se dit dans une consultation n'est pas répété.

De plus, et je sais que cela se fait dans beaucoup de consultations, si le patient est quelqu'un de connu d'elle-même, l'infirmière sort. Par exemple, s'il s'agit de l'une de mes collègues, je n'assiste jamais

à la consultation. Si c'est quelqu'un que je connais bien, je ne reste que si cette personne me prie de rester.

Quand je suis dans ce bureau, dès que commencent les consultations, je ne suis plus Madame Cloquell, la collègue de Monsieur ou Madame Untel, je suis l'infirmière du service de gastro. Tenez, par exemple, lorsque je rencontre une personne qui est venue dans le service, je ne lui dis jamais bonjour car j'attends qu'elle-même fasse le premier geste de manière à ne pas la mettre en difficulté si elle est avec quelqu'un. Personne n'a besoin de savoir qu'elle est venue consulter dans le service. Cela pourrait parfois être pris pour de l'impolitesse, mais il s'agit de discrétion. J'agissais déjà ainsi à l'hôpital, je continue à la Régie et je crois que c'est une règle que la plupart des infirmières appliquent.

Entre les lignes :

Les activités du service médical de la Régie sont variées. Certaines spécialités nécessitent des soins, chaque infirmière est-elle amenée à en prodiguer ?

Madame Cloquell :

A la Régie, tant que vous n'êtes pas titulaire, vous êtes ce que l'on appelle « dans la réserve ». L'infirmière peut ainsi être appelée à effectuer des soins dans beaucoup de services : en O.R.L., en chirurgie, en dermatologie, etc. À côté de notre rôle administratif, on doit aussi être capable de faire n'importe quel soin.

C'est ainsi que j'ai travaillé au laboratoire pendant trois ans, chargée de faire des prises de sang ou des examens que je n'avais plus faits depuis un certain temps. J'ai aussi travaillé en chirurgie pendant longtemps, puis en O.R.L., avant d'arriver en gastro-entérologie. Au moins, cela a le mérite de ne pas nous scléroser dans un service et d'avoir un éventail de connaissances élargi. Et puis c'est important d'apprendre des techniques nouvelles, de voir comment se pratiquent certains examens.

Entre les lignes :

De quels moyens disposez-vous pour mettre à jour vos connaissances ?

Madame Cloquell :

Nous avons la possibilité de participer à des stages dans les hôpitaux dans le cadre de la formation continue. Ces stages comprennent des cours théoriques et nous permettent d'assister à des techniques nouvelles dans telle ou telle spécialité. Ainsi, nous pouvons quelquefois donner des explications à un malade à qui ce genre d'examen est prescrit.

En dehors des stages, nous nous informons à l'aide de revues auxquelles nous sommes abonnées et de celles que les médecins mettent à notre disposition. Nous avons de quoi nous documenter.

Du côté des syndicats

Des questions relatives au régime particulier de la Régie revenant assez régulièrement parmi les préoccupations des organisations syndicales, nous avons proposé à leurs représentants de poser les questions qu'ils souhaitaient au chef du service médical, par le canal d'*Entre les lignes*. A l'heure où nous mettons sous presse, deux syndicats nous ont fait part de leurs interrogations.

QUESTIONS DE L'UNION DES SYNDICATS INDÉPENDANTS DE LA RATP

LE LIBRE CHOIX

Le régime spécial de sécurité sociale des agents de la RATP, auquel le Syndicat Indépendant est très attaché, résulte des dispositions du décret n° 50-1566 du 13 décembre 1950 qui précise dans son article Premier que « les agents du cadre permanent... bénéficient... de prestations au moins égales à celles qui résultent de la législation fixant le régime général de la Sécurité sociale ».

Le Code de la Sécurité sociale définit ainsi les prestations : « Les versements ou fournitures qui ont pour objet l'indemnisation d'un risque social... ».

Par ailleurs, la Constitution française et le code de déontologie médicale fixé par décret ministériel font du libre choix du médecin un droit et non une prestation comme tente de le faire accréditer la Régie.

• **Face au non-respect de ce droit, quelles sont les dispositions qu'entend prendre la Direction de la Régie ?**

La jurisprudence a admis qu'un choix dans une certaine mesure limité est la contrepartie des avantages consentis par les régimes spéciaux.

Si le service médical ne permet pas d'exercer le libre choix intégral, qui demeure en fait assez théorique, il offre en revanche la possibilité de s'adresser à plusieurs praticiens préalablement sélectionnés par notre médecin en chef. Ainsi les agents peuvent consulter de deux à cinq généralistes, selon les centres médicaux auxquels ils sont rattachés, ce qui n'exclut pas d'avoir en outre l'avis des médecins spécialistes en cas de besoin.



Madame Monique Peretti, chef du service médico-social, répond aux agents et aux organisations syndicales.

LA GRATUITÉ DU SERVICE MÉDICAL

La Régie évoque, pour sa défense, la gratuité du service médical RATP.

Par rapport au régime général de Sécurité sociale, la différence essentielle entre les deux prestations est qu'il y a remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques dans le cas du régime général, alors qu'il y a avance de la part de la Régie des mêmes frais dans le cas du régime spécial RATP.

Il est indéniable que dans ce cas le régime RATP semble globalement plus favorable si l'on ne

tient pas compte néanmoins du développement de la pharmacie mutualiste. Mais l'application à la RATP de mesures destinées au régime général – augmentation des cotisations, instauration du forfait hospitalier – démontre que le régime RATP n'est pas indépendant du régime général et que la gratuité est loin d'être évidente.

Il suffit pour s'en convaincre de lire sa fiche de paie et de constater que les cotisations sociales sont effectivement supportées par l'agent.

• **Qu'entendez-vous faire pour assurer le respect du statut du personnel quant à la gratuité ?**

Comment expliquez-vous les contraintes qui y sont attachées, et qui d'après la Direction, sont des justes compensations à la gratuité des soins ?

Le régime spécial de Sécurité sociale de la Régie ne comporte pas de cotisation pour les agents en activité de service ; les prélèvements constatés sur le bulletin de salaire sont dus pour l'affiliation des familles à la Caisse de coordination aux assurances sociales, qui fonctionne selon les règles applicables au régime général.

Le tableau ci-dessous précise selon quelles modalités les taux de cotisation sont appliqués par divers régimes.

L'instauration, à partir du 1^{er} avril 1983, du forfait hospitalier, qui n'est pas un « soin » aux yeux du législateur mais correspond aux frais dits « d'hôtellerie », répond à une obligation légale à laquelle la Régie ne pouvait se soustraire en aucun cas.

Le principe de la gratuité des soins, prévu par le statut du personnel, reste donc pleinement valable.

NE PEUT-ON ÉVITER LES PROCÈS ?

Des procès ont eu lieu, d'autres sont en cours.

Les derniers recours déposés par des agents, avec l'appui total du Syndicat Indépendant, concernent des demandes de remboursement pour des soins médicaux et dentaires dispensés en urgence par des praticiens conventionnés par la Sécurité sociale et pour lesquels même le minimum Sécurité sociale n'a pas été versé aux agents.

• **Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable d'instaurer à la Régie une large compréhension plutôt que d'arriver à des procès coûteux ?**

Le service médical a toujours fait preuve d'esprit de compréhension lorsque les agents doivent, en cas d'urgence, faire ap-

TABLEAU COMPARATIF DES TAUX DES COTISATIONS D'ASSURANCE MALADIE AU RÉGIME GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ SOCIALE, À LA RATP ET À LA SNCF

Assiettes	Régime général	SNCF	RATP
	Part ouvrière	Part ouvrière	Part ouvrière
Salaires totaux	5,50	4,70	3,90

pel à des praticiens non agréés par la Régie.

Il existe cependant des situations où aucun remboursement ne peut être envisagé réglementairement, ce qui entraîne parfois les procès signalés, au demeurant fort peu nombreux.

Depuis l'arrêt Massé qui remonte à 1960, deux affaires seulement ont été jugées ; la Régie a obtenu chaque fois gain de cause sur le plan du principe. Dans le dernier cas, qui date de 1982, elle a seulement dû reconsidérer sa position sur une notion de « soins d'urgence ».

EXTENSION DU CHOIX DU GÉNÉRALISTE

Depuis plusieurs années, le Syndicat Indépendant s'est saisi du problème du libre choix du médecin et a mené une campagne active par voies de presse, pétitions, etc., qui a sensibilisé le personnel. Sachant pertinemment que l'ensemble du problème ne peut être résolu que par étapes, nous avons, depuis longtemps, proposé une phase intermédiaire débouchant sur la possibilité pour chaque agent de consulter librement un médecin agréé RATP à son cabinet, sans limitation géographique, en dehors du temps de travail, et sans obligation d'arrêt de travail.

• **Que pense la Direction de cette proposition ? Si l'acuité des problèmes nécessite une étude poussée, la Direction est-elle d'accord pour les faire avancer en s'appuyant sur la volonté du personnel qui pourrait, dans ce cas, se déterminer par référendum ?**

La direction du personnel étudie actuellement plusieurs mesures permettant d'améliorer le service médical de soins, dont deux projets importants : l'ouverture d'un nouveau centre médico-dentaire qui permettra de mieux répartir la charge de certaines consultations, et la possibilité pour les agents d'aller consulter les médecins agréés de la Régie à leur cabinet, en dehors du temps de travail, sans obligation d'arrêt maladie.

Une large concertation a été prévue à ce sujet ; les projets ont été présentés et discutés avec les praticiens de centres, le Conseil de prévoyance, la Commission d'études des problèmes médicaux, ainsi qu'avec un groupe de travail d'infirmières et un groupe de médecins agréés.

QUESTIONS DE L'UNION DES SYNDICATS AUTONOMES

Le régime particulier de la RATP offre des garanties telles qu'il est favorable aux agents. Cependant, des améliorations peuvent encore y être apportées, notamment par la réforme de certaines de ses structures et surtout par une meilleure adaptation du service médical aux besoins et aspirations légitimes des agents.

Trois types de médecines cohabitent à la RATP : la médecine de soins, la médecine du travail et la médecine de sécurité. Leurs rôles ne doivent pas être fondus et encore moins confondus.

L'emprise du contrôle administratif sur la médecine de soins ne permet pas aux agents de la Régie de bénéficier de toute la discrétion qu'ils sont en droit d'attendre et que peut leur offrir un médecin de famille.

• **Pour répondre à ce besoin, ne pourrait-on pas éviter la circulation des carnets médicaux et permettre, comme cela se pratique dans le privé, un échange de correspondance entre les généralistes et les spécialistes ?**

Le carnet permet à nos médecins de consigner leurs observations à un moment donné et il est important que lorsqu'un agent est adressé à un spécialiste ou à un médecin-chef celui-ci soit en possession de tous les éléments.

L'intérêt du carnet, qui donne un profil aussi complet que possible de l'état de santé de chaque agent, est de permettre en quelques minutes à un praticien d'apprécier les antécédents médicaux de chaque patient, notamment s'il vient consulter pour la première fois.

Il convient de souligner que les carnets circulent entre les centres et la station centrale médicale dans des sacs fermés et que leur répartition est faite par le personnel infirmier.

Le système de correspondance échangée entre médecins ne présenterait pas d'avantages évidents puisque les lettres doivent faire à leur tour l'objet d'une transmission et d'un classement que les médecins ne sont pas en mesure d'assurer seuls.

L'éparpillement des renseignements dans les différentes consultations qui en résulterait

serait en revanche préjudiciable aux agents.

• **Quelle justification peut-on apporter au fait que les motifs de l'arrêt de travail soient notifiés dans les rapports journaliers des médecins de centre ?**

Le motif de l'arrêt de travail reporté sur les rapports de centre par l'infirmier est destiné à compléter la fiche médicale de l'agent où est répertoriée la totalité de ses interruptions.

Ce diagnostic, en général sommaire, permet au contrôle médical d'accomplir sa tâche dans les meilleures conditions. Les médecins-chefs et la commission médicale notamment se reportent régulièrement à ce document avant de donner des avis dont l'importance pour l'agent peut être considérable (par exemple une inaptitude ou une réforme).

Il y a lieu de signaler à ce propos que les agents chargés de la gestion de ces fiches sont comme le médecin et l'infirmier, tenus par le code pénal au strict respect du secret médical.

• **N'est-il pas abusif d'utiliser le dossier médical des agents pour des décisions pouvant avoir des conséquences sur leur carrière ?**

Les relations entre la carrière des agents et leur état de santé se posent essentiellement dans le cas des postes de sécurité.

Lorsqu'un médecin de la Régie s'aperçoit qu'il y a incompatibilité entre le maintien dans un emploi et une constatation médicale qu'il vient de faire, il est de son devoir de ne pas dissimuler le problème. Nul n' imagine un de nos praticiens laissant conduire un machiniste souffrant de graves vertiges par exemple.

On ne peut considérer pour autant que cette situation donne lieu à des abus, et les agents inaptes provisoirement ou définitivement du fait de la maladie ou d'un accident bénéficient de larges garanties prévues à cet effet par le statut du personnel, garanties que l'on ne retrouve pas dans le secteur privé.

Par ailleurs, notre organisation syndicale a déjà à maintes reprises demandé :

• **La possibilité d'aller consulter les médecins agréés à leur cabinet privé sans avance d'argent et sans arrêt de travail ;**

Même réponse qu'au syndicat indépendant.

• **L'ouverture de certains centres médicaux toute la journée ;**

La faible fréquentation des consultations de l'après-midi par rapport à celles du matin n'a pas incité le service médical à avoir recours à cette solution.

Des essais sont tentés ponctuellement, là où la charge des vacations du matin le rend vraiment indispensable.

• **La création d'un centre de soins et de prothèse dentaires gratuit ;**

La gratuité des soins dentaires est d'ores et déjà assurée dans nos centres et le libre choix est laissé aux agents pour ce qui touche l'exécution des prothèses.

Si les intéressés ne veulent pas faire l'avance de la partie des frais remboursés par le service médical, ils ont la faculté de s'adresser aux services sanitaires annexes de la Caisse de coordination, rue de Naples. En tout état de cause, le service médical n'envisage pas la création pour son compte d'un centre de prothèse dentaire.

• **La création de consultations spécialisées dans les nouvelles thérapeutiques telles que l'acupuncture, la vertébrothérapie, etc., méthodes utilisées dans certains services hospitaliers ;**

Le service médical n'ignore pas l'intérêt de ces nouvelles thérapeutiques, mais avant d'envisager l'ouverture de consultations spécialisées, il paraît nécessaire d'avoir un certain recul.

Il convient de signaler toutefois la création récente à la station centrale médicale de Bercy d'un service de médecine physique qui utilise le cas échéant la mésothérapie, et pour lequel on étudie l'introduction de l'acupuncture.

En règle générale, lorsqu'un médecin estime nécessaire le recours à ces nouvelles thérapeutiques, le patient est adressé dans les services hospitaliers compétents, après accord préalable d'un médecin-chef.

• **L'allongement du congé maternité et l'augmentation des congés pour soins à enfant.**

Cette question n'est pas du ressort du service médico-social car elle est liée à la politique sociale de l'entreprise.

Vous avez voulu en savoir plus...

• De nombreux agents ne comprennent pas pourquoi il est prélevé sur leur salaire une cotisation alors que le régime spécial de Sécurité sociale de la Régie prévoit une protection maladie sans contrepartie de cotisations.

Au régime général de Sécurité sociale, les risques maladie, maternité et invalidité-décès sont couverts par une cotisation de 5,5 % versée par chaque salarié, pour lui-même et ses ayants-droit.

A la RATP, pour les mêmes risques, c'est l'entreprise qui prend à sa charge la part due pour la couverture de l'agent lui-même. En revanche, chaque agent verse une cotisation de 3,90 % à la caisse de coordination aux assurances sociales pour les familles d'agents affiliées à cette caisse.

Dans les deux cas, il n'est pas tenu compte de la situation de famille et une personne célibataire est soumise au même taux de cotisation qu'une personne ayant une famille nombreuse. Il s'agit là d'un principe de solidarité valable à la RATP comme au régime général.

• Quelles garanties le service médical de la RATP offre-t-il pour la sauvegarde du secret médical ?

L'article 378 du code pénal prévoit que toute personne ayant accès à des informations médicales est tenue au secret professionnel. Cette règle, qui s'applique aussi au personnel administratif, est respectée au sein du service médical de la Régie. Périodiquement, des rappels sont faits auprès des agents concernés pour que ces dispositions, dont l'importance n'échappe à personne, ne soient pas perdues de vue.

• Comment sont organisés les contrôles effectués au domicile des agents lors d'un arrêt de travail ?

Tous les agents de la Régie peuvent être soumis à deux types de contrôles :

- d'une part, les contrôles administratifs effectués par vingt enquêteurs, agents de maîtrise ou cadres de la Régie. Chaque enquêteur est responsable d'un secteur géographique où il effectue des visites à domicile par sondage ou par signalement. Leur mission est également de conseiller et de renseigner les agents qui ont des difficultés.

- d'autre part, les contrôles médicaux faits à la demande du service médical par deux médecins contrôleurs contractuels.

Ces contrôles sont tout à fait comparables, dans leur nature, à ceux effectués par les caisses de Sécurité sociale auprès des assurés malades.

• A quelles conditions un agent de la Régie peut-il être autorisé à se rendre dans un service hospitalier pour une consultation ?

Dans la plupart des cas, un agent va consulter dans un service hospitalier à la demande d'un médecin de la Régie qui souhaite avoir un avis complémentaire sur le cas de son patient ou qui a prescrit un traitement ne pouvant être fait à la RATP.

Lorsque c'est l'agent lui-même qui est demandeur, il doit au préalable en parler à son médecin de centre ; celui-ci pourra alors, s'il le juge nécessaire, le diriger vers un médecin-chef en vue de l'établissement d'une prise en charge.

Par ailleurs, quand une intervention chirurgicale est envisagée, l'agent peut aller consulter le chirurgien-chef de la Régie qui lui délivrera une prise en charge.

• Que faut-il faire lorsque l'on est malade en vacances ?

Les agents indisponibles par suite de maladie ou d'accident, lors d'un séjour en province ou à l'étranger, doivent aviser immédiatement leur attachement et adresser un certificat suffisamment explicite au service médical. Leur situation sera examinée à leur retour par un médecin-chef, puis par la commission médicale.

Après avis favorable de cet organisme, l'intéressé peut, selon les cas, soit bénéficier de la restitution des jours de congé perdus, soit faire régulariser son absence imprévue hors de la région parisienne.

S'il n'y a pas eu d'indisponibilité, les frais médicaux sont remboursés sur simple présentation ou envoi des feuilles de maladie et des ordonnances acquittées au bureau des remboursements à Bercy.

• Notre régime médical particulier prévoit le maintien du plein salaire. A quoi correspondent les abattements effectués en cas de maladie sur la feuille de paye ?

La rémunération de l'agent de la Régie se décompose en différents éléments : le traitement, les primes (générales comme la prime de rendement et bons services ou afférentes à un emploi particulier) et le complément spécial C.

Si le traitement lui-même n'est pas touché en cas de maladie, en revanche, les primes et le complément spécial C sont réduits en vertu de l'article 128 du statut du personnel.

RUBRIQUES... RUBRI

Les hommes, l'événement

Services urbains : l'éclosion printanière

Depuis le début mai, trois nouveaux services urbains sont apparus en banlieue parisienne, à Pantin, à Romainville et à Deuil-la-Barre. Créés à l'initiative des municipalités, ils complètent le réseau d'autobus de la RATP et ils facilitent les échanges entre différents quartiers d'une même commune.

Le 149 P, baptisé plus familièrement « Le Pantinois » assure la liaison entre la cité des Courtilières et le quartier des Limites en passant par la mairie, l'église de Pantin et le cimetière de Pantin. Long de sept kilomètres, le trajet du Pantinois est découpé en cinq sections. Le service est assuré du lundi au vendredi aux heures creuses, avec un intervalle moyen de 60 minutes.

Non loin de là, le 122 N relie le centre de Romainville aux quartiers des Bretagnes et des Bas-Pays. Entièrement gratuit, ce service urbain fonctionne du lundi au vendredi aux heures creuses. L'écart entre deux passages est



de 45 minutes environ. Pour faciliter le passage des bus du 122 N, la municipalité de Romainville a interdit le stationnement sur une partie de la rue G.-Husson.

Le service urbain de Deuil-la-Barre relie le quartier de la Galathée à la rue des Aubépines en passant par la place de la Barre, la piscine de Montmorency et la gare de Deuil-Montmagny. Ce service, qui fonctionne du lundi au samedi aux heures creuses, est lui aussi gratuit. L'intervalle varie entre 50 et 60 minutes, selon les heures.



Les hommes, l'événement



Cliché Matra

Modification du « JH »

L'équipement « JH » constitue l'un des organes essentiels des motrices de bon nombre de matériels roulants modernes : matériel MF, MP, MS, matériel articulé.

Il assure la conversion des ordres du manipulateur donnés par le conducteur, en courants forts utilisés pour la traction ou le freinage des trains. Au cœur de cet ensemble, un servomoteur entraînant un arbre à cames et vingt-cinq contacteurs.

Au cours de ces dernières années, l'exploitation du matériel a mis en évidence l'usure et parfois le grippage des deux parties de l'articulation des contacteurs, usure préjudiciable à leur bon fonctionnement. Il fallait intervenir fréquemment tant en petites qu'en grandes révisions, interventions longues et délicates.

Jean-Claude Mercier, chargé

depuis plusieurs années de l'entretien des contacteurs de JH aux ateliers de Choisy, était donc régulièrement confronté à ce problème. Il vient d'améliorer considérablement le dispositif d'articulation du contacteur, une modification dont l'intérêt essentiel réside dans la récupération des pièces autrefois rebutées et dans la suppression de toute opération de lubrification en entretien, grâce au choix des matériaux utilisés.

Cette modification permet à la RATP de réaliser des économies substantielles : 200 F par contacteur sachant que la RATP en compte 45 000 ! Quant à Jean-Claude Mercier, il s'est vu attribuer une gratification exceptionnelle de 10 000 F pour sa découverte. Une récompense bien méritée pour un travail de longue haleine puisque les premiers essais datent de 1977...

Jean-Claude Mercier, une découverte pour 45 000 contacteurs.



RATP-Ardillon

Lille : le VAL face aux réalités

Après quinze ans d'études et de travaux, Lille devient la quatrième ville de France à posséder un métro. Le terme métro est en partie impropre car le VAL ne ressemble guère à ses prédécesseurs de Paris, Lyon et Marseille. Entièrement automatique, il circule sans conducteur à bord des trains. Les rames ne comportent que deux voitures et elles ne peuvent accueillir que 124 passagers.

Toutefois, elles peuvent se succéder toutes les minutes aux heures de pointe et elles offrent 55 % de places assises. Conséquence, le VAL peut transporter 10 000 voyageurs à l'heure alors que le trafic attendu n'est que de 8 000 voyageurs.

Le 25 avril dernier, Messieurs François Mitterrand et Pierre Mauroy ont inauguré officiellement le premier tronçon de la ligne 1 du nouveau métro de Lille. Longue de neuf kilomètres, cette ligne relie Villeneuve-d'Asq (« Les quatre cantons ») au centre de Lille (« République ») ; elle comporte 13 stations. Dans un an, la ligne 1 sera prolongée de quatre kilomètres jusqu'au Centre hospitalier régional. Pendant trois semaines, les Lillois ont découvert gratuitement leur nouveau métro. L'exploitation véritable a commencé le 16 mai à 5 h 30.

La RATP a participé étroitement, par l'intermédiaire de sa filiale SOFRETU, à l'élaboration et à la réalisation du métro de Lille. La SOFRETU a également été chargée de la maîtrise d'œuvre des travaux de génie civil sous le centre de Lille. Le percement du tunnel a été réalisé dans des conditions particulièrement délicates, en pleine nappe phréatique. Malgré cela, le calendrier a été respecté.

La nouveauté du système, les difficultés pratiques de réalisation expliquent en partie le coût relativement élevé de la première ligne du VAL. Celui-ci atteint 2,5 milliards de francs, soit environ 200 millions de francs au kilomètre. Une deuxième ligne est déjà programmée pour 1986-1987. Elle partira de l'actuelle station « Gares » en direction de la ville de Lomme. Quatorze stations s'échelonneront le long des neuf kilomètres du parcours. Les travaux débuteront dès l'an prochain et le coût de l'opération est estimé à deux milliards de francs actuels. La SOFRETU a été désignée

comme maître d'œuvre pour l'ensemble du projet par la Communauté urbaine de Lille.

Premier métro entièrement automatique au monde, le VAL représente une étape importante dans l'évolution des transports urbains. Mais quels sont les avantages de l'automatisation ? Quelles en sont les limites et les contraintes ? Comment s'orientent les réflexions de la Régie dans ce domaine ? Un prochain dossier d'Entre les lignes fera le point sur ces sujets.

Neuilly-Plaisance : service RER + auto

Depuis le 14 avril dernier, un nouveau parc de stationnement est en service à la gare de Neuilly-Plaisance. Ce parc, qui compte 102 places, est une extension du parc inauguré en 1977. Le stationnement est gratuit mais l'accès est réservé aux automobilistes possédant un billet RER ou une carte orange. Les travaux ont duré trois mois et ont été réalisés sous maîtrise d'œuvre RATP. Ils sont financés par la Région et par le Syndicat des transports parisiens. Leur coût avoisine un million de francs.

Malgré son agrandissement, le parc de stationnement de Neuilly-Plaisance est souvent complet. On envisage d'ores et déjà la construction d'une troisième aire de stationnement, de 260 places environ, au nord de la route nationale 34. Aucune date n'est prévue, mais cette réalisation fait partie de la chaîne des parcs de liaison destinés à faciliter l'utilisation des transports en commun par les banlieusards.



RATP-Minailly

Les hommes, l'événement

La RATP à l'horizon 1990

Le 19 avril dernier, Claude Quin a présenté devant la presse municipale les objectifs de la RATP à l'horizon 1990. Comme l'a indiqué le président dans son introduction : « Pour les transports parisiens en général, pour la RATP en particulier, l'année 1990 présente le caractère d'année charnière. Elle se situe après l'expiration du plan d'entreprise tel qu'il est connu aujourd'hui, et surtout après l'Exposition universelle de 1989, au moment où il sera possible de dresser le bilan des installations permanentes qui auront été construites à cette occasion. Mais 1990 représente aussi une étape dans la mise en place concrète des perspectives à long terme de l'entreprise, qui constituent un important axe de recherche, de prospective, que la RATP commence à imaginer et nomme Réseau 2000... L'année 1990 permettra de faire un point intéressant et important, en milieu de parcours, dans la concrétisation de la stratégie de développement de la RATP. Cette stratégie privilégie le rôle de l'homme en cherchant à s'adapter le plus finement possible aux besoins tels qu'ils s'expriment. »

Cette adaptation nécessite d'abord de mettre l'accent sur la diversification des modes de



Claude Quin face à Françoise Varenne du Figaro et Roger Laurent de France-soir.

transport. « Les prolongements de métro les plus nécessaires ont été ou sont en cours de réalisation. Certes nous ne renonçons pas à d'autres projets du même type et nos dossiers restent ouverts. Mais nous les étudions cas par cas avec le souci de voir si d'autres modes de transport ne répondent pas mieux au besoin exprimé dans des conditions similaires, voire meilleures et à un coût moindre. »

D'ici 1990, la Régie devrait expérimenter trois modes nouveaux : le tramway entre Saint-Denis et Bobigny, le TRAX (trottoir roulant accéléré) entre la station et la gare RER des Invalides, ARAMIS sur la petite ceinture entre les deux pôles de l'Exposition universelle de 1989.

La diversification doit cependant être menée dans le respect de l'intégrité de l'entreprise et de

ses diverses fonctions : exploitation, entretien, commerce, études. Pour l'usager, elle ne doit pas se traduire par une juxtaposition de moyens de transport peu ou mal coordonnés. Par conséquent, d'ici 1990, la RATP mettra tout en œuvre pour renforcer l'unité du réseau de transports de l'agglomération parisienne, d'une part en améliorant l'enchaînement des modes de transports actuels (bus, métro, RER) ou futurs (tramway, ARAMIS), d'autre part en cherchant à gommer les disparités de desserte par la promotion de tarifs unifiés, par le développement d'une politique d'association entre transporteurs et par la définition, en accord avec les autorités de tutelle et les élus, des normes d'un service minimal.

« Même si l'année 1983 est difficile, même si nous sommes appelés à faire beaucoup d'efforts et à faire montre de plus de rigueur encore dans nos choix et nos actions, nous sommes conduits en même temps à réfléchir sur l'avenir. C'est précisément parce que nos moyens seront encore plus comptés que nous devons approfondir notre stratégie avec le souci de développer un service public de transports collectifs, financièrement avantageux pour la collectivité et économiquement efficace. »

Nouvelles brèves

- Une importante exposition consacrée à l'histoire des transports urbains s'est déroulée au mois d'avril dernier au centre commercial Les Quatre Temps à La Défense. Les visiteurs pouvaient mesurer en quelques instants l'évolution accomplie depuis les omnibus de 1830 et découvrir un peu plus loin les transports de demain : tramway français, Aramis, Trax. La Régie présentait également au travers de nombreuses photos et maquettes, l'histoire de son réseau et les principales réalisations françaises ou étrangères auxquelles elle a participé. Enfin, les amateurs du style nouille pouvaient admirer l'entrée Guimard de la station Place d'Italie, dont les courbes déliées contrastaient avec la rigueur architecturale du centre commercial.
- Depuis le 1^{er} mai, une nouvelle ligne d'autobus relie la gare RER de Joinville au quartier de Polangis (Touring club de France) à Joinville.

le. Cette ligne, qui ne comporte qu'une section, fonctionne tous les jours de la semaine de 7 h à 20 h 25 et les dimanches et fêtes à partir de 7 h 45.

- Le 306 est mort vive le 112 ! Depuis un mois, la ligne 112 a été prolongée de la gare de Joinville au Château de Vincennes. Elle remplace le 306 qui avait été créé en 1969, après la réorganisation des lignes d'autobus du Val-de-Marne lors de la mise en service de la branche Est du RER. Grâce au nouveau 112, les habitants de Saint-Maur et de La Varenne peuvent aller directement à Vincennes et prendre le métro.

- Depuis la mi-juin, les installations de régulation impérative sont en service sur la ligne 5 (Place d'Italie-Eglise de Pantin). Ce système de régulation, qui fait largement appel à l'électronique, permet d'améliorer la circulation des métros. De station en station, la marche réelle des rames est

calée sur des allures de marche théorique contenues dans la mémoire du calculateur du PCC. A l'automne, la ligne 2 sera elle aussi équipée de ce système.

- La modernisation de la station Austerlitz - ligne 10 - est définitivement terminée depuis quelques jours. Dans la foulée, les équipes du service TB se sont attaquées à la station de la ligne 5, établie en viaduc au-dessus de la gare SNCF. D'ici quinze mois, cette station aura également changé d'aspect.

- L'accès au métro Hôtel-de-Ville situé dans la rue de Rivoli est réouvert depuis quelques jours. Cet accès avait été fermé voici plusieurs mois pour permettre son élargissement dans le cadre des travaux de rénovation engagés sur la station de la ligne 1.

- Depuis le 15 avril, la pose de la voie a commencé sur le prolongement de la ligne 7 à partir du

Kremlin-Bicêtre. Le gros œuvre de la future station « Villejuif I » est terminé et celui de la station « Villejuif II » est en cours de réalisation. La pose de la voie se déroulera d'ailleurs de façon continue du Kremlin à Villejuif II. Au-delà, les travaux de terrassement sont déjà bien engagés autour du terminus de « Villejuif III ». L'inauguration de ce prolongement de métro reste toujours programmée pour décembre 1984.

- L'affiche de l'exposition « Le musée a le ticket » (voir *Entre les lignes* n° 61, p. 10) a reçu au mois d'avril le Grand prix de l'affiche française. Conçue par l'agence Ecom-Univas, l'affiche primée a été exposée pendant le mois de mai au centre Georges-Pompidou, au Musée d'Art Moderne, à la bibliothèque nationale et au Musée des arts et traditions populaires. Après être devenu une star de la pub, le ticket devient un objet de musée.

Courrier

Issy - Paris : 323 ou 242 ?

Depuis huit mois, la ligne 242 permet aux habitants des quartiers proches de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux d'aller facilement à Paris en passant par la place Balard. Les habitants des autres quartiers d'Issy-les-Moulineaux disposent de plusieurs lignes d'autobus qui les amènent à la mairie d'Issy, terminus de la ligne 12 du métro. Enfin, depuis Noël, un service urbain, le TUVIM, complète le maillage des lignes de bus. Toutefois, plusieurs habitants ont attiré l'attention de la Régie sur le manque de liaisons commodess entre les quartiers situés au nord et au sud de la mairie et sur la nécessité quasi absolue d'emprunter la ligne 12 pour aller à Paris.

Monsieur Claude C., au nom des résidents du fort d'Issy-les-Moulineaux, expose la situation en ces termes : « *Beaucoup de gens ici travaillent dans le XV^e, près de la place Balard. Matin et soir, ils doivent prendre le bus jusqu'à la mairie d'Issy, puis le métro jusqu'à la porte de Versailles, et de nouveau le bus. Pourquoi ne pas prolonger le 323 qui dessert notre quartier jusqu'à la place Balard, ou à défaut dévier le 242 par la mairie d'Issy et aménager une correspondance facile avec le 323 ?* ».

Le prolongement du 323 n'est qu'une envisageable. Cette longue ligne de rocade, qui relie la mairie d'Issy à la gare SNCF d'Ivry, est difficile à exploiter avec une régularité satisfaisante. La prolonger jusqu'à la place Balard n'arrangerait rien à l'affaire. Le rond-point Victor-Hugo, la place Balard, le boulevard Victor sont des endroits très encombrés et les conséquences de ces embouteillages ne manqueraient pas de se faire sentir sur toute la ligne, au détriment de l'ensemble des voyageurs.

Quant à la ligne 242, elle est actuellement en période de rodage. Les comptages réalisés au mois de mars font néanmoins apparaître un trafic assez faible : 600 voyageurs par jour du lundi au vendredi, 250 seulement le samedi. Entre les arrêts Victor-Hugo et Robert-Schuman, le trafic est même insignifiant. A l'origine, le 242 devait circuler entre la place Balard et la mairie d'Issy. A la demande de la municipalité, le terminus a été reporté au rond-point Robert-Schuman. La Régie attend la rentrée pour dresser le bilan de l'expérience du 242. Ce

n'est qu'au vu des résultats de la première année d'exploitation que d'éventuelles adaptations des conditions de desserte ou de l'itinéraire du 242 seront envisagées.

Ça coince rue Guy-Môquet !

L'itinéraire de la ligne 31 (gare de l'Est - Étoile) emprunte dans les deux sens la rue Guy-Môquet. Cette voie étroite du XVI^e est devenue depuis des années un des points noirs de la ligne et provoque régulièrement des réclamations de la part des usagers. Écoutons à ce propos Mme Nicole L. : « *Demeurant dans le quartier de la Fourche, je prends chaque jour vers 8 heures l'autobus 31 pour me rendre à mon travail situé aux Ternes. Chaque jour, également, je rencontre de telles difficultés de circulation dans le secteur rue Davy/avenue de Clichy que je me rends à pied à l'arrêt suivant, au coin de l'avenue de Clichy et de la rue Cardinet.* »

Ces difficultés sont dues pour une bonne part à la rue Guy-Môquet. Dans cette rue étroite, encombrée des deux côtés par du stationnement et par des camions de livraison, les autobus doivent se croiser. Il y a quelques jours, la rue était totalement bloquée et j'ai dû gagner mon bureau à pied. Les autobus du 31, au nombre de cinq dans le sens Étoile et trois dans le sens inverse, étaient arrêtés, les chauffeurs descendus, les passagers descendus également. Je vous laisse à penser de l'état de la circulation, les riverains étaient à leur fenêtre et les klaxons n'arrêtaient pas. J'ai eu le temps de parcourir la distance me séparant de mes activités (40 minutes de marche) sans voir aucun autobus me doubler. J'ai aperçu le premier alors que j'arrivais au carrefour Wagram/Courcelles !

Cela se passait un peu mieux lorsque la rue Guy-Môquet avait été mise en sens unique pour travaux. Depuis la fin du chantier, la situation est à nouveau inextricable. »

Mme M., fidèle utilisatrice du 31, partage aussi ce point de vue : « *Pendant six semaines environ à l'automne dernier, le trajet du 31 sur le tronçon Guy-Môquet/avenue de Clichy a été détourné par suite de travaux. Un itinéraire provisoire a été créé qui partait du carrefour Guy-Môquet par la rue Legendre et l'avenue de Clichy ; il avait pour conséquence de libérer*

la rue Guy-Môquet où la circulation était plus fluide.

L'itinéraire provisoire a été abandonné et de nouveau, à l'arrêt Moines-Davy, il faut attendre quelquefois très longtemps le passage de l'autobus. Pourquoi ne pas reprendre cet itinéraire ? »

Les difficultés de circulation rencontrées dans la rue Guy-Môquet sont à l'origine de nombreuses interventions de la RATP auprès de la Préfecture de police pour obtenir le respect des règles de stationnement. Mais en raison des médiocres résultats obtenus et compte tenu de l'incidence heureuse qu'avait eue l'adoption d'un itinéraire provisoire par la rue Legendre et l'avenue de Clichy pendant l'exécution des travaux dans la rue Guy-Môquet, la Régie envisage de proposer la création d'un couloir réservé aux autobus ou la mise en sens unique d'une portion de la rue Guy-Môquet vers et jusqu'à la rue des Moines. La décision définitive appartiendra, en tout état de cause, à la Préfecture de police. Affaire à suivre...

Non aux molosses

La RATP reçoit de plus en plus de lettres à propos des chiens qui voyagent dans le métro. La lettre de Mme Gisèle K. de Paris XII^e reflète assez bien la teneur de cet abondant courrier : « *Je m'inquiète de voir de plus en plus de chiens dans le métro et de plus en plus gros. Que faites-vous contre cet envahissement ? Pas une seule fois, je n'ai vu verbaliser quelqu'un, ce qui encourage à recommencer... Aux heures de pointe, il n'y a pas assez de place pour les voyageurs, c'est vraiment pas la place des animaux. Faites quelque chose pour enrayer ce nouveau sans-gêne.* »

Mme L. de Paris XIV^e va même plus loin : « *Étant donné qu'il n'y a plus de contrôle à l'entrée des quais, de plus en plus de gens prennent le métro en compagnie de leur chien qui voyage, bien entendu, sans muselière. J'en ai même vu quelquefois satisfaire des besoins naturels sous le regard bienveillant de leur bon maître. Ne serait-il pas possible, lorsque le train arrive à quai, que le conducteur interdise l'accès au voyageur accompagné de chien. Une fois, un conducteur a réagi de la sorte : excellente initiative mais malheureusement trop rare.* »

M. René-Paul D. s'indigne devant un tel comportement : « *Je*

suis usager du métro et du RER et je tiens à vous préciser que c'est la première fois que je vois ça. Un de vos conducteurs a interdit l'accès du métro à la station Marcel-Sembat, à une personne qui avait un chien tenu en laisse. Je pense quand même qu'un chien tenu en laisse a droit aux transports en commun comme les autres personnes ; d'ailleurs j'en vois souvent, même aux heures de pointe. »

M. D., vous vous trompez. Les chiens tenus en laisse ne sont pas admis dans l'enceinte du métro, sauf les chiens-guides d'aveugles. Seuls les animaux de petite taille enfermés dans un panier peuvent voyager dans le métro. En revanche, vous pouvez emprunter le RER avec votre chien, à condition que celui-ci soit tenu en laisse et muselé. En outre, vous devrez acheter un billet de 2^e classe à tarif réduit pour acquitter le prix du voyage de votre fidèle compagnon à quatre pattes.

C'est vrai que l'on voit apparaître de plus en plus de chiens dans le métro. Le personnel du réseau ferré, en particulier celui du contrôle, s'efforce de faire respecter la réglementation. En outre, les inspecteurs en civil assermentés de la brigade de surveillance du métro dressent chaque jour des rapports d'infraction qui entraînent le paiement d'une amende de 90 F par le propriétaire de l'animal. Ce dernier est également responsable des dommages causés par son chien aux autres voyageurs, au personnel de la Régie ou aux installations. Mais souvent la tâche des agents de la RATP est compliquée par la tendance de certains voyageurs à manifester une attitude indulgente vis-à-vis des personnes interpellées dans de telles circonstances.

Il est cependant difficile de demander aux conducteurs d'exercer la même surveillance. Leur intervention risquerait d'entraîner des retards qui seraient préjudiciables à l'ensemble des voyageurs notamment aux heures d'affluence. Ce ne serait toutefois pas la première fois qu'un chien perturbe l'exploitation de la RATP. Il y a une douzaine d'années, un magnifique chien-loup avait profité de l'arrêt pour grimper dans un bus de la ligne 47, devant Notre-Dame. Une heure d'efforts, l'intervention des pompiers et d'un vétérinaire furent nécessaires pour venir à bout de la bête qui montrait des dents menaçantes.

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES... F

Animation

Salut l'artiste !

Du 11 au 16 avril, les Parisiens ont célébré le retrait définitif du service des derniers trains « Sprague-Thomson ». A l'initiative de la RATP, de nombreuses manifestations ont émaillé cette semaine exceptionnelle. A cette occasion, la ligne 9, ultime refuge des Sprague, avait pris un air de fête. Les quatre dernières rames Sprague effectuaient des aller et retour sur la ligne pendant les heures creuses, à la grande joie des fans de tout poil et des nostalgiques du métro de papa. Les trains, décorés par les gens des ateliers de Boulogne, servaient aussi de cadre à des expositions itinérantes consacrées aux beaux-arts, à l'histoire du métro, aux innovations technologiques.



un dernier périple sur la ligne 9 avant d'aboutir aux ateliers de Boulogne. De nombreux agents du ferré, en particulier d'anciens tractionnaires, étaient du voyage. Ce fut l'occasion de retrouver des collègues, d'échanger des souvenirs et de saluer le Sprague qui les avait accompagnés durant leur carrière au métro.

Le lendemain, le Sprague accomplissait son dernier tour de piste. A 15 h 44, la rame 946 part de Mairie de Montreuil. Le hasard des roulements a désigné Camille Giry et Maurice Azoulay pour être le conducteur et le chef de train du dernier Sprague. Le long du trajet, le sifflet fonctionne sans discontinuer. A chaque croisement, les conducteurs échangent un long et amical salut sonore. Enfin à 16 h 30, la rame arrive à Pont de Sèvres. Ultime manœuvre au trottoir et le train gagne sa position de garage. La page est tournée ; salut l'artiste !

Saint-Augustin et Miromesnil abritaient des expositions et des spectacles recréant l'atmosphère de Paris au temps des Sprague. Défilés de mode, chansons des années folles, émission spéciale « métro cinéma » présentée par Pierre Tchernia, animations pour les enfants, le menu était varié et copieux. A Concorde, une rame Sprague transformée en boutique et en bureau de poste temporaire accueillait les personnes désirant un objet ou un souvenir à l'image du vieux métro de Paris.

A deux reprises, une rame Sprague effectua un parcours insolite d'une quarantaine de kilomètres en empruntant plusieurs lignes de métro. Pour beaucoup de journalistes ou d'invités, cet étrange voyage fut l'occasion de découvrir les coulisses de l'« urbain ». Le vendredi après-midi, trois trains spéciaux effectuèrent



Remise du concours de l'Ecole nationale des Beaux-Arts.

Rimes sur la rame

Dans le cadre de la journée nationale consacrée à la poésie, la RATP a organisé en gare d'Auber une animation spéciale sur le thème : « Il était une fois les mots ». L'exposition, conçue par quatre plasticiens alliait le son à l'image. Les visiteurs pouvaient entendre des poèmes dits ou chantés, lire des textes imprimés en grand sur des panneaux ou des cubes, et même se divertir avec des billards électriques comportant, événement oblige, des lettres à la place des chiffres. Enfin, si l'inspiration était au rendez-vous, les émules de Verlaine ou de Boris Vian pouvaient taquiner la muse sur des tableaux muraux ou devant des machines à écrire.



Animation



L'aviron suit la rame

« C'est l'aviron qui nous mène, mène, mène... », telle est la première mesure d'une ronde enfantine, mais telle aurait pu être la devise des Parisiens et autres voyageurs transitant par la gare de Châtelet-Les Halles, du 4 au 8 mai, où l'aviron de compétition et l'aviron de loisir s'étaient donné rendez-vous. Les rameurs « en herbe », les fans de records, les sportifs en chambre ou les curieux de tout poil ont pu mesurer leurs capacités à tirer sur « le bout de bois » sur une machine à ramer placée au milieu de la panoplie des embarcations, voire même entendre souffler le vent du large,

puisque l'aviron de mer reprend ses lettres de noblesse, avec une embarcation inspirée par l'homme de la traversée en solitaire de l'Atlantique à la rame, Gérard d'Aboville.

Mais fabulons un peu... Nous sommes en 1989, l'Exposition universelle bat son plein entre Javel et Bercy et tandis qu'Aramis conjugue le transport en commun à la mode du troisième millénaire, sous le pont Mirabeau se reflètent des avirons.

La BD dans le métro

Du 17 au 20 mai, la bande dessinée a envahi le métro de Paris. Les voyageurs étaient invités à abandonner Jolly Jumper à Palais-Royal pour suivre Gaston Lagaffe jusqu'à Auber afin de visiter Magicville, le village enchanté où paraissent tous les personnages sortis de leur album pour la circonstance.

Châtelet nature

Durant la seconde quinzaine du mois d'avril, la gare de Châtelet-Les Halles a accueilli une importante exposition consacrée à la nature, à la vie sauvage et à la protection de l'environnement. Blaireau, hermine, macareux, plantes alpines voisinaient sur une centaine de panneaux. Cette exposition a connu un vif succès, notamment parmi les plus jeunes voyageurs du RER.

Médical

Interruption volontaire de grossesse

Un texte de loi prenant effet le 27 février 1983 prévoit que les interruptions volontaires de grossesse non thérapeutiques sont désormais remboursées par les régimes de Sécurité sociale et suivent, sur le plan de la participation de l'assuré, des règles identiques à celle d'une hospitalisation.

A la Régie, les agents sont pris en charge à 100 % du tarif plafond de Sécurité sociale, avec tiers payant, au moins en ce qui concerne les établissements publics.

Les ressortissants de la Caisse de coordination aux assurances sociales doivent supporter le ticket modérateur de 20 %, remboursable le cas échéant par la Société mutualiste.

Info-service

Avances sur solde et avances de caisse

Si par mésaventure, il vous arrive que la fin du mois prenne de l'avance sur le calendrier ou, plus brutalement, qu'un événement fortuit mette en péril votre budget, sachez que la Régie peut vous venir en aide, sous certaines conditions, par le biais d'avances sur solde ou d'avances de caisse.

Par définition, les avances sur solde sont des sommes payées par anticipation sur ladite solde ; distinctes des avances de caisse, elles peuvent vous être consenties à titre tout à fait exceptionnel et pour des motifs impérieux.

Les demandes, signées par votre chef de service ou d'établissement, que vous formulez, doivent être transmises avant le 12 du mois au service des règlements financiers ; mais attention, un délai de quatre jours est nécessaire entre l'envoi de votre demande et la date à laquelle le paiement est attendu.

Le montant de l'avance est proportionnel au nombre de jours travaillés depuis le début du mois et uniquement fonction du salaire, c'est-à-dire non compris les éléments familiaux, prestations ou allocations diverses. Aux termes du statut du personnel vous pouvez, par exemple, bénéficier d'une avance au titre du congé annuel dont le montant sera égal à 80 % maximum de votre seule rémunération statutaire relative à

cette période de congé. Dans ce cas, le paiement de l'avance attribuée n'interviendra, en principe, que cinq jours avant votre date de départ effective, à la caisse Rapée, ou dans les centres payeurs habituels des dépôts d'autobus et de l'atelier central de Championnet (si votre congé est à cheval sur deux mois vous devez alors établir deux demandes distinctes).

Au reçu de toute demande, le service des règlements financiers commence par vérifier votre situation financière, à savoir, si vous avez déjà perçu une ou plusieurs avances pour le mois concerné, si vous avez un remboursement sur prêt en cours ainsi que son montant ou une avance de caisse, etc. Ce n'est que fort de ces informations qu'il peut alors donner suite à votre demande.

Les avances de caisse sont destinées, quant à elles, à vous aider à faire face à des difficultés pécuniaires imprévues et subites dues à des événements fortuits tels que maladie, décès, sinistre, changement de situation familiale, etc. Elles peuvent en outre, dans certains cas, vous aider à payer les frais d'inscription aux stages de formation professionnelle continue : le mieux est de vous mettre en rapport avec le groupement formation continue de la direction du personnel. Elles sont accordées à titre personnel aux agents stagiaires* et commissionnés ainsi qu'aux auxiliaires confirmés dans leur emploi par décision du directeur ou du chef de service dont ils dépendent sur des crédits accordés chaque année par le directeur gé-

néral. Pour 1983, le montant de ces crédits s'élève à 1 900 000 F, répartis entre les directions ou groupes de services proportionnellement à leurs effectifs. Le montant limite individuel a été porté à 3 200 F depuis le mois d'avril, remboursable en dix mois par retenues sur salaire étant entendu que le premier remboursement n'intervient que le mois suivant la délivrance de l'avance de caisse. Techniquement, comment procéder ?

Vous devez joindre à votre imprimé « demande d'avance de caisse », toutes les pièces justificatives de nature à faciliter votre requête et transmettre le tout à votre service de gestion par la voie hiérarchique. Les décisions prises par votre service de gestion, qu'elles soient favorables ou défavorables, vous seront de toutes façons communiquées sous pli fermé et ce, afin de préserver le caractère personnel de la demande.

Un délai de six mois après le dernier remboursement de l'avance précédente est nécessaire avant de pouvoir prétendre à une nouvelle avance, bien que des exceptions soient envisageables pour des cas extrêmes.

* Si tel est votre cas une avance de caisse ne peut vous être accordée que si vous êtes maintenu en activité pendant toute la durée du remboursement.

RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES... I

USMT

SKI

Les Championnats de France des cheminots se sont déroulés du 21 au 24 mars à Val-Cenis pour le ski alpin et à Bessons pour le ski de fond. Alors que les années précédentes les skieurs alpins du métré s'illustraient et que les fondeurs bataillaient dans les profondeurs du classement, ils se situent cette année sensiblement au même niveau. La cause en est simple : le départ de Patrick Berthouaud, chez les uns et l'épanouissement de celui qui est désormais le meilleur de la section, Bernard Fercocq, chez les autres.

Antonin Lecocq en slalom spécial et Christian Covarel en géant obtiennent le meilleur

classement : 7^e et 21^e. Dans le combiné, avec A. Lecocq 10^e et Ch. Covarez 12^e, Philippe Sartori se classe 18^e. Les autres coureurs, Michel Demay et Marc Gicquel, réalisent leurs meilleures performances dans le slalom géant en prenant les 24^e et 25^e places sur 50 participants.

La 5^e place sur 8 équipes nous est attribuée et c'est également une 5^e place que l'USMT obtient en ski de fond sur 15 km grâce essentiellement à B. Fercocq 12^e en 45' 55" 9, tandis que G. Luche, 49' 38" 4, P. Rambaud, 52' 03" 5 et Cl. Leroy, 54' 09" 6, bien que souffrant, apportent les points nécessaires au classement par équipes.



UN NOUVEAU BUREAU A L'USMT

A la suite des élections du 28 avril, renouvelant le tiers sortant du comité directeur, trois nouveaux membres ont fait leur apparition au sein de ce comité. Il s'agit de MM. Burez, président de la section canoë-kayak ; Jacquet, secrétaire de la section haltérophilie et Pegorer, vice-président de la section football-dépôts et ateliers FSGT. Souhaitons leur la bienvenue au comité directeur.

Des élections du comité directeur et du conseil d'administration, un bureau sensiblement modifié se présente désormais ainsi :

Président :
Jean Vela
Vice-président délégué :
Maurice Pignon
Vice-président :
Jean-Claude Allain
Secrétaire général :
Henri Robineau
Secrétaire général adjoint :
Serge Huguier

Trésorier général :
Robert Bouresche
Trésorier général adjoint :
Gabriel Guilmard
8^e membre :
Jean-Louis Pegorer

Durant la convalescence du président Jean Vela à qui nous souhaitons de reprendre ses activités dès que possible, l'intérim est assuré par le vice-président délégué, Maurice Pignon.

HOCKEY SUR GAZON

Deux équipes se sont particulièrement illustrées au cours du dernier Championnat. Les cadets sont champions de l'Ile-de-France en salle et en plein air et demi-finalistes du Championnat de France dans ces deux disciplines. Quant aux seniors, l'équipe première qui participe au Championnat de France de Nationale II, elle obtient une très belle 3^e place dans sa poule derrière Lyon et Montrouge mais devant le Racing. Dans le Championnat en salle, elle s'adjuge la 5^e place de Nationale II.

ATHLÉTISME

La saison estivale a débuté à la fin du mois de mars par une série de marathons qualificatifs aux Championnats de France. Parmi ceux-ci, le marathon de l'Essonne est l'un des plus prestigieux. Il s'est déroulé le 20 mars à Evry. Huit athlètes du club y ont participé et sept d'entre eux ont d'ores et déjà assuré leur qualification pour les Championnats de

France : Gérard François, 2 h 36' 28" ; Serge Gallis, 2 h 37' 47" ; Etienne Gachen, 2 h 39' 07" en seniors tandis que chez les vétérans André Jandie, 2 h 33' 46" ; Laïd Bouffara, 2 h 42' 05" ; Jacques Helie, 2 h 42' 52" et Jean Curty 2 h 58' 31" se sont également distingués.

LUTTE

D'excellents résultats sont encore à mettre à l'actif de cette section, l'une des meilleures de France.

Aux Championnats d'Ile-de-France de lutte libre, le 26 mars, Herault 1^{er} en 57 kg, Kizilirmak 1^{er} en 62 kg, Spenlinhauer 1^{er} en 68 kg, Dubois 2^e en 68 kg et Kohali 1^{er} en 90 kg se qualifient pour les Championnats de France de Tours ; l'USMT se classe 1^{er} par équipes.

Le 28 avril, les Championnats de Paris de lutte greco-romaine ont vu les victoires de Kizilirmak (68 kg), Spenlinhauer (74 kg), Kohali (90 kg) et de Brun (100 kg) chez les seniors alors que Carrera (57 kg), Rouault (65 kg) et Vivient (80 kg) triomphaient en catégorie juniors. Par équipes, les juniors et les seniors du club sont victorieux. A noter également que quinze lutteurs se sont qualifiés pour les Championnats de France FSGT à la suite des Championnats régionaux FSGT de lutte libre.

