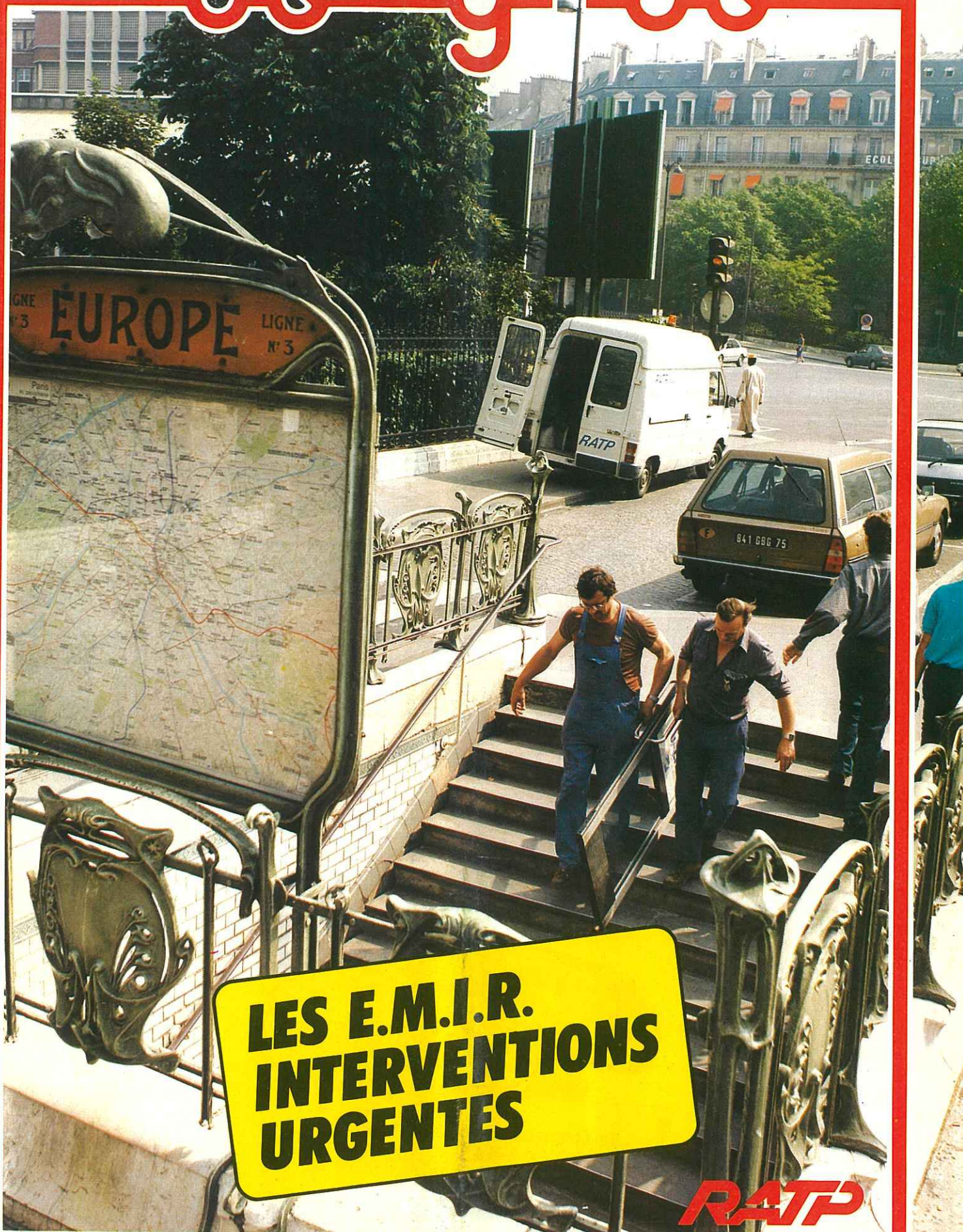


ENTRE Les lignes



**LES E.M.I.R.
INTERVENTIONS
URGENTES**

RATP

Première de couverture :

Photo : RATP-Chabrol.

3 L'entretien des ouvrages et des voies du métro : « mieux vaut prévenir que guérir ».

6 SACEM retardé.



RATP - Dumax

8 Cet été le touriste sera mieux accueilli en France et... dans le métro.

10 Les entreprises et les associations de consommateurs : la RATP a rencontré les « messieurs consommateurs » de la SNCF, Peugeot et EDF-GDF.



RATP - Chabrol

12 Le service des aménagements vient de se doter de véhicules-ateliers radio ; les EMIR (équipes mobiles d'intervention rapide) permettent gains de temps et d'efficacité pour la résolution des dépêches.

14 Mégabus : satisfaction sur toute la ligne.

15 La COMATEC rencontre les responsables des 13 lignes du métro. Le dialogue s'établit.

RATP - Dumax



17 Une première action commerciale des ATCO : sur la ligne 12 à Corentin-Celton et Mairie-d'Issy.

18 Gestion du personnel, motivation, efficacité : une association, l'ADEFIPE valorise les initiatives dans lesquelles l'implication des salariés a été déterminante.

RATP - Carrier



20 Enquête auprès des utilisateurs « Roue libre ».

22 Le CESI et le CELSA prennent désormais en charge la formation des aspirants et des rédacteurs pour le concours d'accès aux fonctions de cadre.

24 Actualités.

30 Sport.

Dernière de couverture :

Photo RATP - Chabrol.

30 millions de touristes par an en Ile-de-France. Deux sur trois visitent Paris grâce à la RATP.

Et pour les agents en activité un supplément consacré à la relance du Plan d'entreprise de la RATP.



Informez-vous :
(2) 44-44
ou 40-46-44-44

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction abonnements :
53 ter, quai des
Grands-Augustins
75006 PARIS. Tél. : 40-46-43-52

Directeur de la publication,
Responsable de la rédaction :
Jacques Barrau de Lorde,
Rédaction :
Sylvie Fréchar, Simone Feignier,
Jacques Marion, Pascal Bègue.

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

Maquette : Triangle Création.

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

Photographies : N-Audiovisuel
P. Michaud, D. Hervé.
Centre de production audiovisuel RATP : G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol, G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli, R. Roy, H. Thibaut.

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

A collaboré à ce numéro :
Gérard Luche.

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

Abonnez vos amis à Entre les lignes

M., Mme, Mlle : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

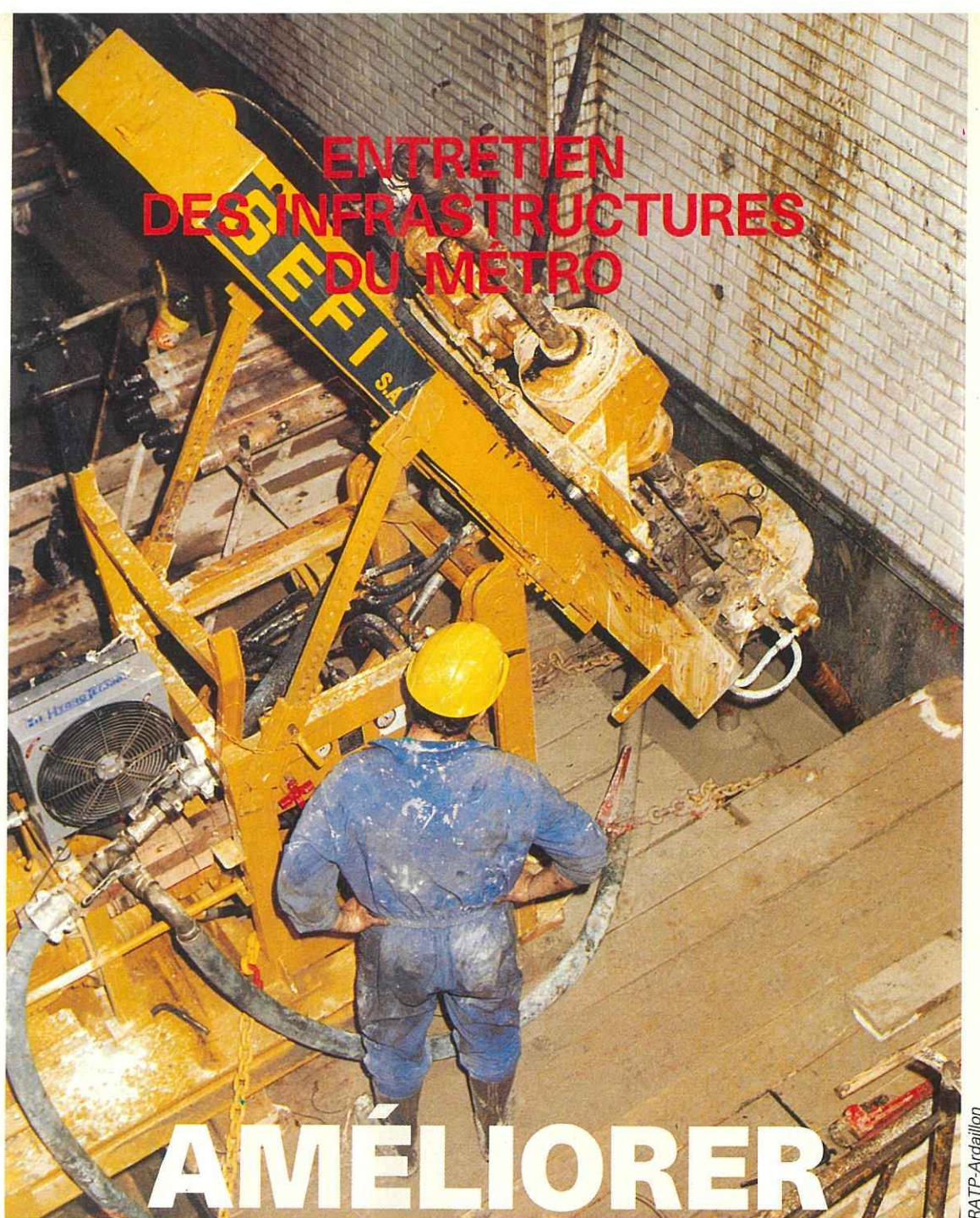
Ville : _____

☐ 1 an (France) soit **95 F**
☐ 1 an (Étranger) soit **115 F**

Retourner ce coupon
avec son règlement
établi à l'ordre de la RATP

☐ Chèque bancaire
☐ Chèque postal
☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES
Service abonnements
53 ter, quai
des Grands-Augustins
75006 PARIS



RATP-Ardailon

**ENTRETIEN
DES INFRASTRUCTURES
DU MÉTRO**

AMÉLIORER LE DIAGNOSTIC

« Mieux vaut prévenir que guérir. » Les responsables de la Direction des projets et infrastructures (N) chargée de l'entretien des ouvrages (NA) et des voies (NV) en sont convaincus. Mais « prévenir » nécessite de bien connaître l'état réel de ces équipements et pour cela de passer du stade artisanal (l'œil humain) au stade industriel (la technologie). Si les infrastructures ont un âge, elles n'ont pas partout la même maladie ni, donc, le même remède, souvent cher et mal remboursé. L'orientation des quinze prochaines années sera : priorité au diagnostic.

Le patrimoine à entretenir est impressionnant (voir encadré), diversifié et inestimable (1). De son état satisfaisant dépendent la régularité du trafic, la sécurité, l'image de marque du réseau. C'est pourquoi, après une période de tassement des crédits, le conseil d'administration vient de lui donner priorité : les moyens passeront d'environ 200 millions à plus de 280 millions de francs, cet effort devant être poursuivi pendant plusieurs années.

Ces décisions ont été prises, après la présentation d'un rapport approfondi, décrivant

l'état des infrastructures et les moyens à mettre en œuvre. « Ce document n'a rien d'alarmiste, précise M. Raynaud, directeur des projets et des infrastructures. Il avait pour objectif de mettre en place un programme raisonnable permettant d'assurer la sécurité et la régularité du trafic. Nous pouvons aussi améliorer certaines

*Photo
ci-dessus :
Injection
de ciment
(Mairie
d'Ivry)
dans le
radier.*

(1) En fait, on estime la part gérée par ces deux services (valeur de 1987) à 80 milliards de francs lourds, soit trente fois le budget total d'investissement 1987 de la RATP.

ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DU MÉTRO

SURVEILLER ET ENTRETENIR

366 stations
du métro
62 gares du RER
270 kilomètres
de tunnel
24 kilomètres de
ponts
et viaducs
800 kilomètres
de voies
83 hectares
de carrelage
330 hectares
d'enduit, etc.

dégradations qui ne concernent que l'image, mais auxquelles le voyageur est sensible.

Ce rapport a été, en outre, l'occasion de montrer la diversité et la technicité des métiers de l'entretien, de l'ouvrier à l'ingénieur. On ne pense à l'entretien qu'en cas de défaillance, ce qui est un peu normal mais ingrat. C'est pourquoi nous invitons régulièrement des journalistes et des personnalités à visiter les chantiers de nuit. De plus, qu'il s'agisse des recherches que nous menons pour mesurer l'évolution de la géométrie des tunnels, les photographier en continu, détecter leurs « vides », de certaines réparations en viaduc ou du renouvellement mécanisé du ballast et de la voie que nous allons réaliser, nos techniciens mettent en œuvre des procédés nouveaux qui placent la RATP en position de précurseur. »

Tout cela méritait d'être dit.

Entre les Lignes vous en présente les... grandes lignes.

TUNNEL OBJECTIF : DOSSIER PERSONNALISÉ

« A 60 kilomètres à l'heure, rien ne ressemble plus à un tronçon de tunnel qu'un autre. Même en se promenant à pied d'ailleurs. Sauf si l'on fait partie de la subdivision « visites » dont l'instrument de travail de base est l'œil. Il détecte sur les parois les anomalies et déclenche ainsi une étude plus poussée. Comment savoir ce qui se passe derrière, prendre en compte le problème avant qu'il n'ait traversé le mur ? Ça, c'est l'avenir. En attendant on surveille pour repérer les désordres et certaines portions très exposées sont remises en état systématiquement.

SIMPLE VISITE

Paris ne s'est pas fait en un jour mais, au résultat, s'est fait un peu n'importe comment. Le plus important, pour le tunnel, c'est son environnement hydrogéologique, et là c'est très varié : plus ou moins humide, solide, profond, imperméable, corrosif, mouvant. Au résultat, deux grandes sources de difficultés : les « vides » qui

peuvent se créer entre la maçonnerie et les terrains environnants ; l'infiltration d'eau qui dissout les joints de ciment entre les pierres, puis attaque les enduits, le « parapluie » ne jouant plus son rôle. L'âge du tunnel, l'environnement immédiat et les modifications de surface influent sur ces phénomènes.

C'est pourquoi, dès 1976, la subdivision des « visites » a été renforcée. L'objectif est de constituer un dossier de santé de chaque ensemble visant à mieux les connaître. Tous les ouvrages sont visités au moins une fois par an – plus pour les ouvrages présentant des désordres évolutifs. Un défaut signalé déclenche une analyse plus approfondie : topographie, sondage. On décide alors de l'urgence de l'opération d'entretien.

Pour améliorer cette « vision », des études sont en cours (Métrosat) pour analyser les déformations de la géométrie du tunnel, pour le photographier en continu et pour pouvoir détecter les vides sans creuser.

ENTRETIEN DE L'IMAGE, AUSSI

Le gros de l'activité, depuis une douzaine d'années, préconisé par un groupe de travail en 1974, c'est l'entretien systématique :

- des tunnels situés en terrain « dangereux » (gypses, ancien lit de la Seine, couches hétérogènes) ;
- des tunnels antérieurs à 1921.

Aujourd'hui 106 kilomètres ont été confortés et 56 autres auscultés. La confortation se poursuivra au rythme de 4 à 5 kilomètres par an dans un double but : régénération des maçonneries et remplissage des vides.

Par ailleurs, des efforts importants seront entrepris :

- pour la réfection des enduits, véritable parapluie du tunnel (environ 7 000 m²/an),
- pour la remise en état des couvertures métalliques enterrées qui nécessitent un chantier sur la chaussée.

Ces opérations bien connues seront accompagnées d'une nouveauté : le renforcement des visites et de l'entretien des accès (couloirs, salles des billets). Jusqu'alors la priorité avait été donnée au « ferroviaire ». Cependant ces ouvrages ont, eux aussi, vieilli et leur aspect est important pour l'image de la RATP (2). Depuis le 1^{er} janvier 1987, deux cellules de visite ont été renforcées pour se préoccuper des accès : l'objectif est le même : aboutir à un dossier de bonne connaissance des ouvrages. La difficulté est plus grande en raison de la variété de construction des stations et de l'insuffisance de dossiers de référence.

Outre ces grandes opérations, le service des aménagements a d'autres préoccupations et activités : les ouvrages aériens – nous les

aborderons dans un prochain numéro ; les fondations des ouvrages, souvent réalisées sur pieux de bois et parfois en rivière, etc.

Un travail sur le long terme et cyclique : quand tous les tunnels le méritant auront été rénovés, dans les années 2000/2005, les premières rénovations auront passé 40 ans...

Sisyphes...

(2) Dans ce même esprit, un budget de 30 millions de francs a été affecté à de nouvelles rénovations de stations, qui concernent, non plus le gros œuvre, mais l'apparence.

ENTRETIEN DES 800 KILOMÈTRES DE VOIES

OBJECTIF : MÉCANISATION

L'entretien de la voie détermine la régularité et la sécurité de circulation des trains mais aussi le confort du voyageur et le niveau de nuisance pour les riverains. Si le coût de construction d'un kilomètre de métro supporte la comparaison avec l'autoroute en milieu urbain, le renouvellement de la voie et l'entretien sont beaucoup plus chers. Deux factures que le service de la voie veut faire diminuer grâce à des innovations.

Les contraintes sont fortes :

- une première série liée à la configuration des tunnels qui empêche la mise en place de gros chantiers. Il faut donc, chaque jour, acheminer et remporter le matériel, recommencer la mise en place ;

- une seconde série liée aux horaires d'exploitation qui ne laissent, outre l'acheminement des outillages et matériaux par trains de travaux, que 3 heures de « vrai travail ».

De là, pour renouveler le ballast, changer les appareils de la voie, un travail court et des coûts de main-d'œuvre importants. Des progrès technologiques ont permis déjà des améliorations depuis la fin des années soixante.

Malgré un poids à l'essieu augmenté et un matériel moderne plus « agressif » avec la voie, on consomme moitié moins de rails et de traverses et, à moyens constants, la révision annuelle des voies a doublé (60 km).

ADIEU SPRAGUE

Cependant, c'est l'installation de base – pour plus de la moitié antérieure à 1942 – qui est dépassée. Par ailleurs, les trains de travaux ne sont plus adaptés à l'évolution (anciennes motrices Sprague, matériel récupéré de la SNCF, etc.).

L'effort de ces prochaines années portera sur :

- la mécanisation du renouvellement complet des traverses et du ballast. Un chantier d'essai démarrera dans l'été. Un chantier léger pour les seules traverses sera généralisé ;
- le renouvellement des véhicules de transport (type trains à marche autonome), des véhicules-outil (train meuleur, 2^e train aspirateur) et des véhicules de mesure ;
- remplacement sur les tronçons les plus sollicités du ballast par une voie béton antivibratile.

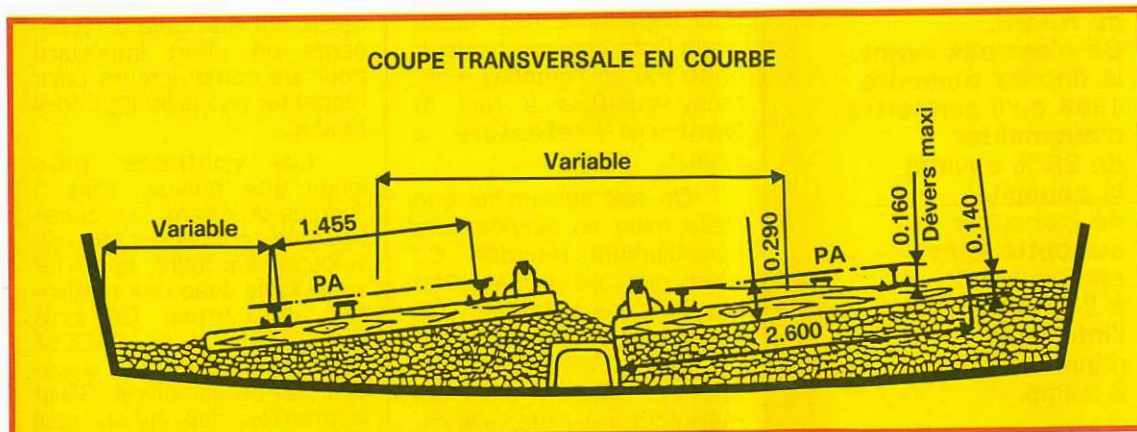
Au niveau financier, le poste « renouvellement » sera triplé, pour diminuer le coût de l'entretien mais surtout améliorer la disponibilité des voies qui conditionne un accroissement de la circulation.

Jacques MARION

Longueur de voie :
Métro 523 RER 284

Appareils de voie :
Métro 1 046
RER 659

Poids supporté moyen (tonnes/jour)
Métro 60 000
RER 100 000
(Paris)



Ce sont les voies en courbe qui subissent le plus « d'agression » du hogie et qui sont les plus difficiles à entretenir. Il faut respecter leur « géométrie » qui permet de compenser l'effet centrifuge du virage. Un véhicule d'auscultation des voies du métro et du RER permettra de vérifier deux fois par an l'état de cette géométrie.



RATP-Dumax

SACEM RETARDÉ

Le système SACEM*, qui devait initialement être mis en service sur la ligne A du RER en septembre prochain, aura plusieurs mois de retard.

Ce n'est pas avant le dernier trimestre 1988 qu'il permettra d'augmenter de 25 % environ la capacité de transport sur cette ligne en réduisant à 2 minutes l'intervalle minimum entre 2 trains.

SACEM est apparu à la RATP, comme la méthode la plus rapide à mettre en œuvre afin de faire face à l'ac-

croissement du trafic de la ligne A. Un contrat de mise en œuvre a alors été passé, il y a 18 mois, avec les entreprises du groupement ECO-RAIL (Matra - Aslthom - MTE - CSEE). Il prévoyait la mise en service du SACEM pour septembre 1987 (juste avant l'interconnexion ouest) entre Val de Fontenay, Fontenay-sous-Bois à l'est et Nanterre-Préfecture à l'ouest.

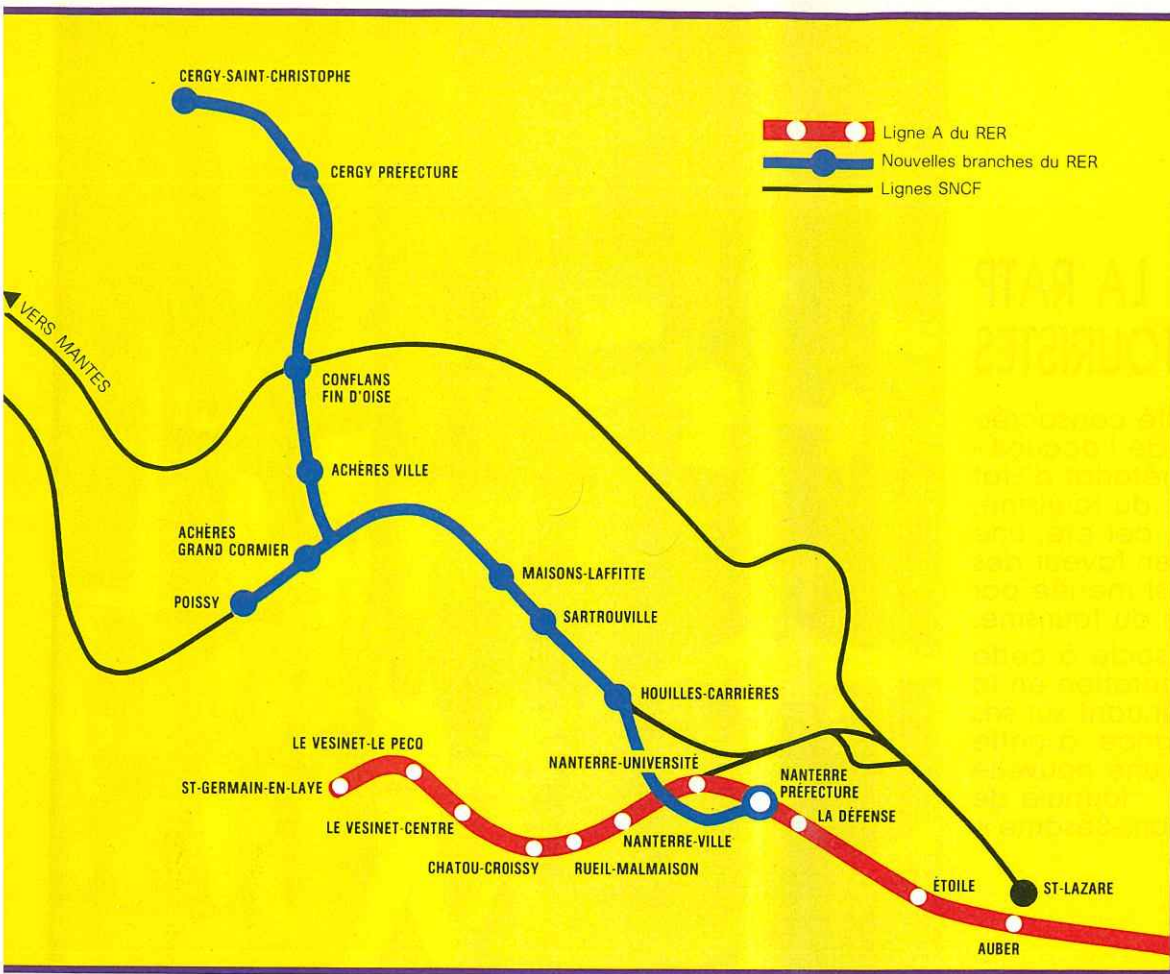
On sait aujourd'hui que cette mise en service sera sensiblement retardée. Ce n'est pas avant mai 1988 que tous les trains de la ligne circuleront sous le contrôle du SACEM. Il faudra attendre encore plusieurs mois pour que l'intervalle minimum soit ramené à 2 minutes.

Que s'est-il passé ?

VÉRIFICATIONS DE LOGICIELS

Le système comprend des équipements à bord des trains et d'autres fixes. Leur livraison et leur installation vont être achevées dans les délais cet été. Cela a représenté un effort important pour les constructeurs pour respecter des plannings très tendus.

Les contrôles, plus longs que prévus, sont à l'origine du retard. Les constructeurs continuent de développer les leurs, la RATP aussi mais avec des méthodes différentes. Du bon fonctionnement du SACEM dépend la sécurité des voyageurs et du personnel. C'est la première fois qu'un seul microprocesseur assurera une telle fonction, généralement on en utilise deux travaillant en parallèle. Les véri-



fications nécessaires ont donc été plus longues que ne pouvaient le penser les différents partenaires pour réaliser un codage strict des informations et obtenir un logiciel sans aucune imperfection. Ce sont surtout les installations embarquées qui ont posé problème.

Pour les conducteurs, leur première formation au SACEM datant de plus d'un an sans mise en pratique, ils seront concernés par de nouveaux stages.

ET POUR LE VOYAGEUR ?

Pour tous les agents de ligne, comme pour les voyageurs, l'hiver prochain sera difficile. Pourvu qu'il ne fasse pas trop froid ! L'exploitation sera fragile et les responsables du réseau ferré le sa-

vent... La ligne, à la limite de la saturation, sera un terrain propice aux incidents. Des retards sont probables.

Actuellement, la demande comme l'offre de transport maximale sont de l'ordre de 50 000 voyageurs/heure, en comptant 6 voyageurs au m². Depuis quelques mois, on enregistre un tassement de la demande.

Mais que se passera-t-il avec la mise en service de l'interconnexion ouest à Nanterre ? Par ailleurs, le terminus de la ligne SNCF d'Orry-La-Ville, reporté de Gare-du-Nord à Châtelet, concerne en priorité la ligne B mais risque d'avoir aussi des conséquences sur le trafic de la ligne A.

Pourtant, la RATP n'a pas cru nécessaire de retarder ces opérations qui repré-

sentent d'importants investissements. En attendant la mise en service du SACEM, la RATP va renforcer les actions déjà lancées l'année dernière pour limiter à 50 secondes le temps de stationnement des trains dans les grandes gares. Elle modifie également l'aménagement intérieur du MI 84, diminue le nombre de places assises pour proposer au total le même nombre de places que sur le MS 61.

Ce sont là des mesures d'attente. Pour M. Bolgert, directeur des services techniques « (...) ce retard est regrettable ; mais SACEM représente toujours un atout pour l'industrie française et pour l'exportation ».

Sylvie FRÉCHARD

* SACEM : système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (voir ELL n° 100, 101).

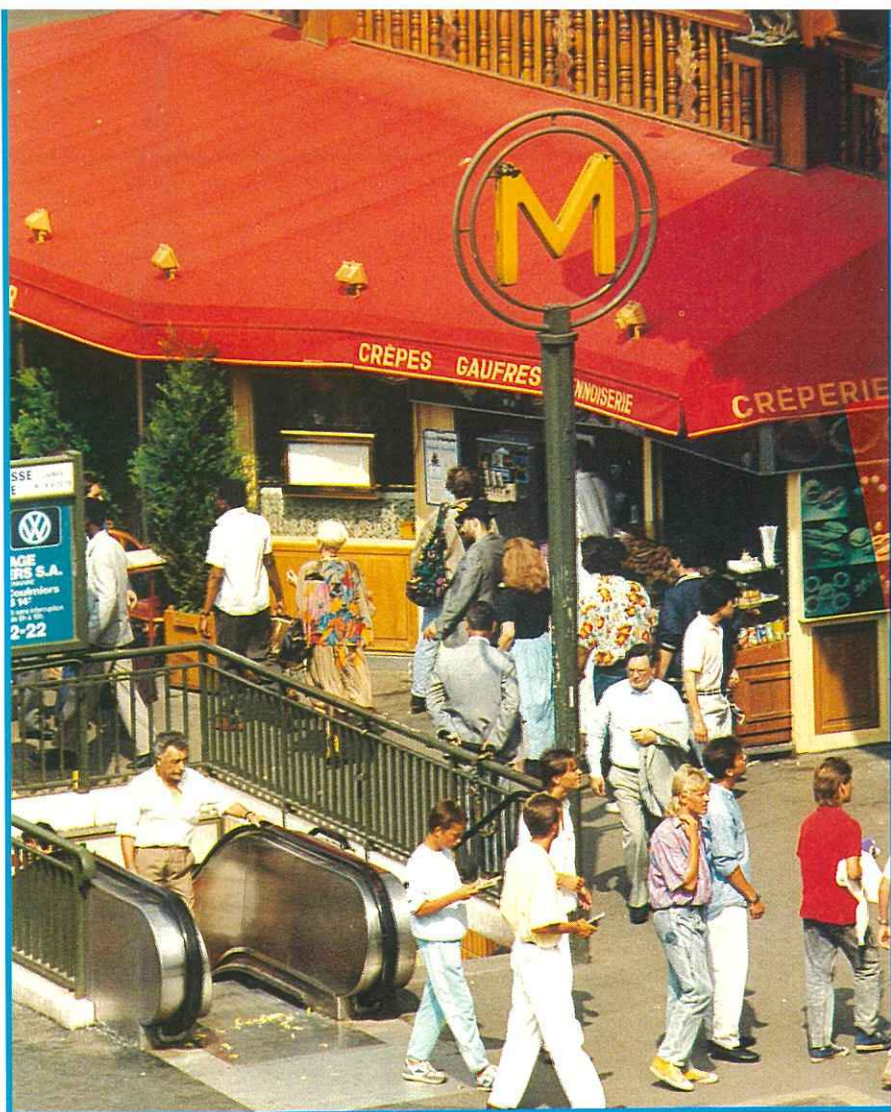
① Une situation que les voyageurs de la ligne A connaîtront encore l'hiver prochain.

② En mai 1988, les trains SNCF en provenance de Cergy seront interconnectés à Nanterre-Préfecture avec le réseau RATP. En 1989, ce sera le tour de ceux qui viennent de Poissy.

LA RATP ET LES TOURISTES

1987 a été consacrée
« année de l'accueil »
par le secrétariat d'État
chargé du tourisme.
A Paris, cet été, une
action en faveur des
touristes est menée par
l'Office du tourisme.

La RATP s'associe à cette
opération en la
continuant sur ses
réseaux et lance, à cette
occasion, une nouvelle
formule de
« Paris-Sésame ».



RATP-Chabrol

YOU SPEAK ENGLISH, MOI AUSSI !

I speak English, parlo italiano, Ich spreche deutsch, habla español... Cet été, dans les principaux sites touristiques de la capitale, de jeunes tucistes accueillent, orientent et renseignent les visiteurs dans leur propre langue.

Cette action est organisée par l'Office de tourisme de Paris afin d'améliorer l'accueil des touristes qui se plaignent en effet souvent de la méconnaissance des langues étrangères par les Français.

TOURISME : UN NOUVEAU DÉPART

Chaque année, ils sont 30 à 35 millions à se rendre, pour divers motifs, en Île-de-France, dont 11 millions d'étrangers. Parmi ces derniers, 6 millions viennent en touristes découvrir Paris, essentiellement de Pâques à octobre.

L'Île-de-France exerce en effet toujours un très grand attrait auprès des touristes : le musée du Louvre et Versailles reçoivent environ 3 millions de visiteurs par an !

Les plus nombreux ont traversé l'Atlantique depuis l'Amérique du Nord (34 %)*, suivis – de loin – par nos voisins Anglais (9 %), les Allemands (8 %), les Italiens (6 %) puis les Sud-Américains et les Scandinaves (5 %). Les Français représentant 6 % de l'ensemble des visiteurs.

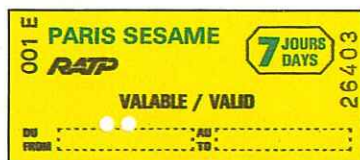
Les pays européens sont les plus représentés avec, en 1985, plus de 60 % des entrées, puis viennent les États-Unis (14 %) et le Japon. Mais l'importance de ces groupes varie d'une année sur l'autre.

Les touristes représentent un marché important mais fluctuant car sensible à des événements extérieurs : la vague d'attentats, les retombées de Tchernobyl, le coût du dollar, la baisse générale du pouvoir d'achat et le chômage ont entraîné en 1986 une diminution de la fréquentation touristique allant, selon les périodes, de – 7 % à – 57 %. A l'exception des Sud-Américains, l'Office de tourisme de Paris, a enregistré une baisse de fréquentation des Américains (– 43 %), des Européens (– 23 %), des non-Européens (– 33,5 % dont – 27,5 % de Japonais).

Diverses actions de promotion en faveur des touristes (amélioration de l'accueil, de l'information, meilleure qualité de service...) devraient permettre – si la conjoncture le permet – de donner un nouveau départ au tourisme.

BIENVENUE DANS LE MÉTRO

Flâner sur les grands boulevards, c'est agréable ; mais pour se rendre de l'Arc de triomphe au Centre Beaubourg, le métro ou le RER, c'est simple et plus rapide. Et le bus permet de découvrir la ville.



NOMBRE D'UTILISATEURS

1985 : 350 000
 1986 : 280 000 soit 3 % de l'ensemble des touristes

RÉPARTITION SELON LES NATIONALITÉS

	1982	1985
USA	29	14
Grande-Bretagne	15	19
RFA	14	11
France	12	15
Italie	9	
Benelux	6	
Scandinavie	5	} 41
Suisse	3	
Autres	7	

* L'enquête de 1985 n'a pas permis de différencier le pays de provenance.

NOMBRE DE VOYAGES JOURNALIERS*

billet 2 jours : 5,3 dont 5 dans le métro
 billet 4 jours : 4,7 dont 4,1 dans le métro
 billet 7 jours : 4 dont 3,5 dans le métro

* enquête 1982

Les touristes utilisent les transports en commun : 70 % d'entre eux (soit 20 millions environ) les empruntent au moins une fois pendant leur séjour. Ils connaissent bien (90 %) l'existence du billet à l'unité et du carnet.

Fréquentée par les visiteurs étrangers et français, la RATP a décidé de s'associer activement à la campagne nationale d'accueil des touristes. Jusqu'à la fin du mois de septembre, les agents s'attachent à mieux recevoir les touristes et à faciliter leur séjour. Dans le métro les bureaux d'information ont été redécorés et dans une quarantaine de stations des stands sont tenus par les agents avec l'aide de 150 « RATP Juniors » pratiquant une langue étrangère. Ils sont en mesure de fournir des informations sur la RATP et la

meilleure façon d'utiliser les réseaux, avec mise en valeur des correspondances bus. Sont donnés également des renseignements touristiques sur la capitale et l'Île-de-France et sur l'environnement immédiat de la station.

Toutes ces informations ont été regroupées dans un document mis à la disposition des agents dans le métro, aux services touristiques place de la Madeleine et quai des Grands-Augustins.

Cette brochure comporte en annexe quelques phrases clés en anglais qui leur permettront de dialoguer et de se faire comprendre des touristes ; elle est désormais l'accessoire indispensable de l'accueil des visiteurs étrangers.

FAIT POUR LES TOURISTES

Mieux accueillir les visiteurs c'est aussi faciliter leurs déplacements dans la capitale. 2, 4 ou 7 jours pour découvrir Paris ? Un seul billet suffit : Paris-Sésame. C'est le conseil que donnent cet été les agents aux touristes. Au tarif de 55 F, 83 F et 183 F selon la durée choisie, il donne accès à tous les réseaux métro, autobus et RER (lignes A et B au sud de la gare du Nord) toutes les zones et toutes les classes. « C'est simple comme bonjour ! ».

Et cette année « Paris-Sésame » change de visage et se met au goût du jour. Il ressemble à une carte de crédit et se simplifie. Seules, désormais, sont portées sur le coupon les dates de validité : photo d'identité, nom, signature, mention du prix ne sont plus nécessaires. Touristes et agents apprécient !

Le métro parisien avait la réputation d'être facile à utiliser pour les étrangers. Désormais, il sera, en plus, accueillant grâce à l'action des agents et des attachés commerciaux qui se sont vu confier – et sur qui repose – le soin de réaliser et mener à bien cette opération en faveur des touristes.



Simone FEIGNIER

(*) Touristes reçus par l'Office du Tourisme de Paris pendant l'année 1985.

ENTREPRISES ET ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS

SERVICES COMPRIS

Avant de rencontrer ses nouveaux interlocuteurs, les associations membres du Conseil national de la Consommation, la RATP a réuni autour d'une table, les « messieurs consommateurs » d'autres grandes entreprises. Leur avis convergent : loin d'être un handicap, ces contacts deviennent un atout.

Pour Messieurs Carrara (SNCF), de Minvielle (Peugeot) et Vautier (EDF-GDF), il semble que l'on s'éloigne du temps des guerres « consuméristes ». Chacun perçoit les avantages d'un dialogue, voire d'une concertation. L'époque des communiqués rageurs à l'égard des entreprises est dépassé mais seulement une vingtaine d'entre elles en France possèdent un service consommateur. Dans ce cas, chaque nouveau partenaire a appris à travailler avec l'autre, tandis que les associations font pression sur les entreprises qui n'en possèdent pas encore. Jusqu'à présent, la RATP était dans ce cas.

UN MARIAGE DE RAISON

Si aujourd'hui, les services consommateurs ne sont pas des services après-vente ou des services juridiques, leur naissance est souvent liée au traitement des réclamations.

Laissons parler Arnaud de Minvielle. « ... Notre service clients est né en 1981. Nous avions alors de graves problèmes avec les 304 diesel... les moteurs "lâchaient" très vite, trop vite. La création d'un tel service était alors obligatoire pour traiter de la même manière toutes les réclamations. Mais aujourd'hui, nous allons beaucoup plus loin... »

Lors des réunions, il n'est pas question de régler les problèmes individuels. Seuls les thèmes plus généraux sont abordés. Les associations le savent et ont l'habitude de travailler ainsi.

Chaque responsable des différentes entreprises s'est accordé à reconnaître que les réunions avec les différentes associations de consommateurs avaient permis d'aller plus loin dans le travail de conception des produits et de marketing. « ... Si l'on est attentif aux changements de mentalité, le client est source de

renseignements et de réflexion. » C'est une des données pour définir la stratégie de l'entreprise.

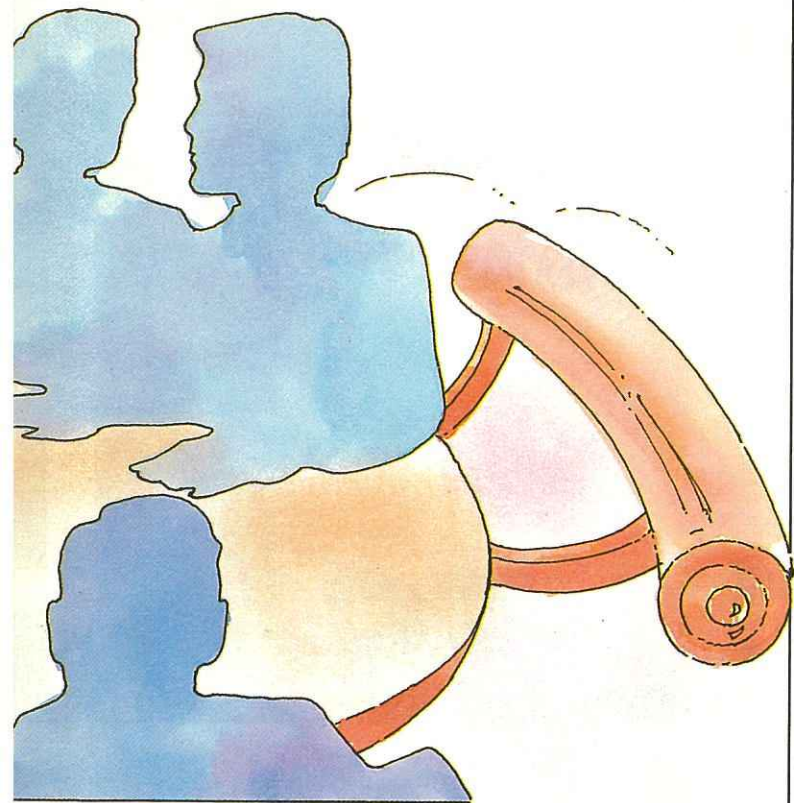
« PAS QUESTION »

A EDF, les réunions qui se tiennent régulièrement avec les associations ont abouti à la nouvelle présentation des factures et la possibilité de mensualisation.

Pour Jacques Carrara, « ... Nous savons ce que la clientèle ne veut pas, tandis que le marketing connaît les besoins du marché... »

Récemment, Arnaud de Minvielle reconnaissait : « ... Les critiques nous servent à savoir ce que ne veulent pas les consommateurs, c'est-à-dire aller au-delà des études de marketing qui cernent, elles, ce que veulent les automobilistes. Nous fournissons ainsi, par exemple, les éléments d'étude sur la fiabilité et la réparabilité des véhicules qui peuvent être pris en compte lors de la conception de nouveaux produits. »

On fait donc largement appel aux associations de consommateurs, et pas seulement en cas de litige. Pourtant, pas question de leur demander de collaborer à l'élaboration



d'une nouvelle voiture.
«... Chacun doit prendre ses responsabilités, et celle-ci est du ressort de l'entreprise... »

Forte de ces observations, la RATP a entamé depuis le dialogue avec les associations. Elles sont autant d'opportunités pour l'entreprise d'améliorer sa qualité de service et d'en faire prendre conscience aux agents de tous niveaux.

A EDF, Monsieur Vautier a constaté que les associations pouvaient avoir valeur de contrepoids face aux pressions des pouvoirs publics.

Pourquoi cela ne serait-il pas vrai à la RATP aussi ? Face aux tutelles, les associations qui connaissent bien les attentes des consommateurs peuvent éclairer les choix des pouvoirs publics, voire les modifier. Elle représentent un pouvoir économique important et qui souhaite être reconnu comme tel.

Les entreprises publiques ou privées, qui possèdent un service consommateur, s'en sont déjà rendu compte. Pour les utilisateurs, elles restent le meilleur moyen de se faire entendre. Mais les améliorations inévitablement demandées pourront-elles déboucher sur des propositions concrètes ?

Sylvie FRECHARD



UN NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL A LA RATP

M. Emmanuel Duret sera nommé le 1^{er} septembre prochain secrétaire général de la RATP. Il succédera ainsi à M. Maurice Lestrade, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Âgé de quarante ans, conseiller référendaire à la Cour des comptes, ancien élève de l'École Nationale d'Administration, M. Emmanuel Duret est depuis huit ans détaché de son corps d'origine auprès de la SNCF, où il a occupé plusieurs postes importants, dont la direction de la région Paris-Nord. Il est actuellement conseiller technique auprès de M. Jacques Douffiagues, ministre délégué chargé des Transports.

Cette nomination intervient à un moment où le président et le directeur général ont décidé, conformément aux responsabilités que leur confère le règlement intérieur du Conseil d'administration, de revoir la répartition des attributions entre les deux directeurs généraux adjoints et le secrétaire général.

Dans le cadre de cette nouvelle répartition, le nouveau secrétaire général coordonnera, sous l'autorité du directeur général, les six directions et services fonctionnels (Personnel, Finances, Commercial et Communication, Systèmes d'information et Organisation, Services juridiques, Approvisionnements). A ce titre, il présidera le comité d'entreprise. Il aura, avec le concours du directeur financier, la responsabilité de préparer et de soumettre au directeur général le budget de la RATP dans l'ensemble de ses composantes (budget d'exploitation et budget d'investissement).



LES « DÉPÊCHES » DU SERVICE **LES** DES AMÉNAGEMENTS S'ÉQUIPENT EN VÉHICULES-ATELIERS **E.M.I.R.** RADIO.

Depuis le mois de mai, quatre véhicules-ateliers du service des aménagements circulent dans Paris. Composées de deux techniciens, ces Équipes Mobiles d'Intervention Rapide doivent permettre d'importants gains de temps et d'efficacité. Dès cette année, des opérations d'entretien sous-traitées pourront être reprises par le service.

Prendre son service à la centrale technique de Stalingrad ou Italie, recevoir son ordre de mission, prendre le métro vers le lieu du signalement avec sa caisse à outils, et le risque, arrivé sur place, de découvrir que la panne dépasse l'estimation... Cette caricature n'en est pas vraiment une. Cela s'appelle une « opération pompier » où l'on réalise une réparation provisoire, y compris pour une panne relevant de sa propre spécialité.

C'est pourquoi, dès la fin 1984, des essais de dépannage avec véhicule ont été testés sur la base du volontariat.

De juillet à décembre 86, l'expérimentation est suivie et contrôlée avec une équipe au nord et une au sud.

Enfin, depuis le 4 mai, l'application est faite par deux équipes au nord et deux au sud, sur la base d'un roulement.

Les objectifs sont nombreux :

- Gain de temps : éviter les navettes en métro, entre les lieux de dépannage et la centrale technique. L'équipe part avec 10 ou 15 « signalements » le matin.
- Être en contact : les véhicules sont reliés par radio avec le centre des dépêches.
- Mieux réparer : le véhicule dispose d'un mini atelier et de pièces de rechange beaucoup plus importantes que le contenu de la sacoche.

MOINS DE TRANSPORT

Pour composer l'équipe de dépannage, les statistiques sont venues aider le projet : 85 % des dépêches concernent deux corps de métier, les serruriers et les plombiers. Les moyens mis en œuvre permettent ainsi d'assurer des réparations définitives. Pour les autres spécialités, l'équipe serrurier-plombier réalise un « dépannage pompier » et la réparation ultérieure est réalisée par le corps de métier concerné. Cela répond partiellement à la question de la polyvalence qui aurait pu être envisagée.

Monsieur Gantois, chef du service des aménagements et de l'entretien est catégorique :

« Nous ne voulons pas de la polyvalence. Nous avons besoin de spécialistes dans les différents corps de métier. Il est évident qu'au



LE SERVICE DES DÉPÊCHES... A L'AUTRE BOUT DU FIL

D'un côté il y a vous, moi, lui. Nous composons le 22000 ou le 22700 si nous sommes dans une station du réseau ferré, le 22500 ou le 22900 partout ailleurs. Remarque : « Ça sonne toujours occupé ! »

Objection : les standards viennent d'être changés et ça doit mieux marcher. « Oui mais il faut attendre. » C'est parfois vrai : 4 à 5 opérateurs selon les heures, 12 lignes pour 600 à 650 signalements par jour ouvrable, il y a aussi au CTRS des heures de pointe. Au fait, où sommes nous ? Le Centre Technique de Résolution des Signalements se trouve au 4^e étage de l'immeuble Bourdon et dépend du service des sous-stations (TS). Ils centralisent vos signalements et les répercutent sur les différents services techniques de la Régie selon l'objet (NA, NB, NV, ST, TE, TC...), mais aussi sur les services concédés (CSEE, COMATEC). Leur problème est de comprendre exactement où ça se passe et la nature du problème (*). Cela détermine le service qui interviendra et l'urgence pour intervenir. C'est pour cela « qu'ils essaient parfois de vous faire parler ». Leurs objectifs ? Améliorer la rapidité de réponse (le nouveau matériel devrait le permettre), améliorer les transmissions avec les différentes permanences techniques (une partie est informatisée et la télécopie commence à remplacer le téléphone).

Leurs problèmes ? La multitude des jargons (**) utilisés dans les différents services, les diverses méthodes de travail, les frontières entre services pour certaines interventions.

Enfin, si votre réparation tarde un peu, sachez que le CTRS – à l'exception de ce qu'il traite par informatique, n'a pas de retour « NF » – nécessaire fait.

* Ils assurent également le suivi de certaines équipes techniques non reliées à une permanence.

** Ça fait « pro ». NDLR

cours d'un dépannage le serrurier aide le plombier et *vice versa* selon la panne. Mais chaque profession reste responsable de l'application des règles de l'art. L'EMIR est un moyen d'exercer mieux encore sa spécialité, puisque l'ouvrier a tout ce qui lui faut pour bien réparer.

PLUS DE MÉTIER

Autre question posée, celle des gains de productivité et de leur répartition. Les syndicats auraient souhaité qu'une part du million de franc repris de la sous-traitance en 1987 revienne aux agents. Cette solution financière n'a pas été retenue. Par contre, cette réorganisation concernant 8 postes de travail – occupés par roulement – sur plusieurs dizaines d'ouvriers, 4 postes d'ouvrier de qualification supérieure ont été transformés en postes d'ouvrier assistant technique. Par ailleurs, pour améliorer les conditions de travail, un budget de 4,5 millions de francs sera affecté à la rénovation de la centrale technique des accès Nord.

« En outre, conclut Monsieur Gantois, le fait de mieux gérer sa journée de travail, de ne plus passer la moitié de son temps en transport, et d'exercer son métier avec plus de moyens, grâce à cet effort de l'entreprise, est aussi à mettre dans cette répartition.

Jacques MARION

MÉGABUS : ESSAI RÉUSSI

Il a parcouru 2 000 km et transporté près de 10 000 voyageurs lors de son expérimentation du 31 mars au 13 avril sur la ligne 183 (Porte-de-Choisy – Aéroport d'Orly) ; MÉGABUS a aussi circulé dans Paris sur des axes à fort trafic. (Voir ELL n° 101.)

Une réunion de synthèse organisée au dépôt de Thiais avec des représentants du réseau routier et de RVI* a permis de dresser le bilan de cette expérience. A cette réunion participaient des gradés et des machinistes du 183 qui ont fourni de nombreuses informations sur le comportement du prototype.



« La conduite du Mégabus est pratiquement identique à celle des autobus articulés (PR 180). Nous devons seulement être plus vigilants en raison de sa longueur. »

« Lors de la formation d'une journée que nous avons suivie, nous n'avons conduit ce prototype qu'une heure environ : la prise en main du véhicule est presque immédiate. »

Guy Drouet et Louis Leboucher, sont tous deux machinistes au dépôt de Thiais sur des autobus articulés (lignes 183 et 187) ; leur opinion rejoint celle des sept autres machinistes qui ont participé à l'expérimentation du Mégabus sur la ligne 183, dont l'itinéraire emprunte la RN 305.

UN CRÉNEAU PAS FACILE...

La tenue de route du véhicule est bonne même par temps de pluie et la puissance du véhicule est jugée satisfaisante malgré un petit retard à l'accélération. Si le rayon de braquage apparaît un peu plus grand, l'inscription en courbe du Mégabus

est remarquable et le dernier essieu ne resserre pas à l'intérieur du virage, comme c'est le cas avec le PR 180 : « Les précautions prises se sont vite avérées inutiles », explique Louis Leboucher « le Mégabus passe mieux que l'articulé ». »

La longueur du véhicule (24,20 m) rend plus délicates certaines manœuvres, en particulier aux points d'arrêt : « Si une voiture stationne dans la zone du point d'arrêt, nous restons dans la voie de circulation. Les trois éléments doivent être en ligne droite pour que nous puissions surveiller les mouvements de voyageurs » précise Guy Drouet. Mêmes difficultés (qui existent sur les PR 180 mais sont amplifiées avec le Mégabus) dans les courbes où le côté convexe du bus – à hauteur des 2^e et 3^e voitures – ne peut être vu par le machiniste.

Quand au confort des voyageurs, les mouvements de caisse, déjà signalés sur les articulés, sont plus importants sur le Mégabus, ce qui a conduit RVI à prévoir le renforcement des dispositifs amortisseurs. De plus, comme le confirme Louis Le-

boucher « après un virage prononcé, il ne faut pas accélérer en fin de courbe pour éviter de forts mouvements transversaux dans la 3^e voiture. Et, attention aux dos d'âne, ils ne pardonnent pas ! »

... ET PAS DE MARCHÉ ARRIÈRE

Au terminus de la Porte-de-Choisy, exploité comme un bus articulé, le Mégabus n'a entraîné aucun retard et ses manœuvres n'ont posé aucun problème particulier.

Examen de passage réussi également au dépôt de Thiais, en dehors de l'impossibilité de faire reculer le bus lors de certaines manœuvres en dépôt.

« L'expérimentation s'est effectivement bien passée non seulement à la RATP mais aussi, d'une manière générale sur les autres réseaux de l'UTP », confirme Georges Canal, adjoint au chef du service du matériel roulant et des activités industrielles. « Des améliorations techniques sont cepen-

COMATEC ET RATP :



RATP-Dumax

12 RÉUNIONS POUR INFORMER 10 000 AGENTS

Le nettoyage dans le métro et le RER, c'est l'affaire de la COMATEC, mais la RATP n'entend pas déguer sa responsabilité.

Pour sensibiliser les agents concernés, ceux qui un jour ou l'autre demanderont l'intervention de la COMATEC, douze réunions réunissant chacune les responsables de lignes et des représentants de la COMATEC ont eu lieu en mai et juin.



RATP-Ardillon

« dant à apporter au prototype. Elles concernent la suspension pneumatique, la garde au sol (pour éviter que le véhicule ne heurte le sol lors de certaines manœuvres), le freinage et l'insonorisation de l'arrière du véhicule ».

Appréciation similaire de René Peyrelade, responsable de la division trafic sud-est qui tient à souligner « la participation active et vigilante de toute l'équipe d'exploitation. La qualité professionnelle de l'ensemble des participants a d'ailleurs été relevée par le représentant de RVI ».

Le Mégabus est aujourd'hui unique en son genre. Mais, sous réserve d'aménagements spécifiques à réaliser (sites propres, points d'arrêt, remisage en dépôt, manœuvre et stationnement au terminus...), il paraît possible, à terme, de l'exploiter en région parisienne.

Aucune décision n'est encore prise à ce jour. Une affaire à suivre...

Simone FEIGNIER

* RVI -Renault Véhicules Industriels.

12 RÉUNIONS POUR INFORMER 10 000 AGENTS



RATP-Ardillon

Depuis mi-juillet des nouvelles poubelles sont installées sur la ligne 4 : une en face de chaque voiture. Ce sera ensuite le tour de la ligne 9.

Aux chefs de ligne de faire maintenant circuler l'information autour d'eux.

Nous, à *Entre les Lignes*, nous sommes allés à la réunion concernant les lignes 2 et 11.

Depuis début 1986, un contrat lie la RATP et la COMATEC. Pourtant, au printemps dernier, Paul Reverdy et Michel Rousselot pour la RATP, Jacques Gounon pour la COMATEC s'accordaient à dire que la propreté devait être améliorée. Chacun souhaitait et s'engageait alors à mettre tout en œuvre pour que la situation s'améliore. Depuis, autobalayeuses, autolaveuses, nettoyeurs haute pression, téléphone vert ont fait leur apparition et des poubelles plus grandes vont être implantées prochainement.

Pour la RATP, de meilleurs résultats pourraient être obtenus en associant les agents à l'action, mais surtout en les informant des missions de la COMATEC. Tel était le but de ces rencontres : présenter l'organisation de la COMATEC pour répondre aux objectifs fixés et donner par l'intermédiaire de « l'encadrement de ligne » un mode d'emploi aux agents en cas de problème.

LES MALHEURS DE CHACUN

Après une présentation rapide du contrat liant les deux entreprises, les représentants de la COMATEC s'expliquèrent : quand les stations sont-elles balayées ? La fréquence du nettoyage, le nettoyage haute pression... La mission de la COMATEC ne devrait plus avoir de secret pour les participants. Qui appeler en cas de souillure importante, de graffiti ? Quel est le nom du conducteur de travaux responsable ?

Puis vint le moment où chacun posa les questions « importantes », fit part de son expérience, voire de ses déboires. Ici, Madeleine Cheret (chef de la ligne 2) se souvient avoir

passé une dépêche à la COMATEC ; 3 jours après, toujours pas d'intervention... C'est promis, on mènera une mini-enquête à la COMATEC pour lui dire pourquoi, il y a eu cette défaillance. Là, sur la ligne 11 après nettoyage haute pression de la fosse de visite, les plombs mouillés ont sautés... La COMATEC s'en est rendue compte et désormais les protégera, etc...

PROPRETÉ MODE D'EMPLOI

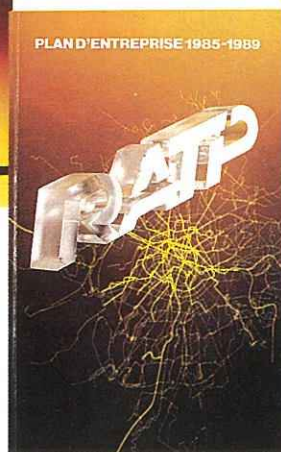
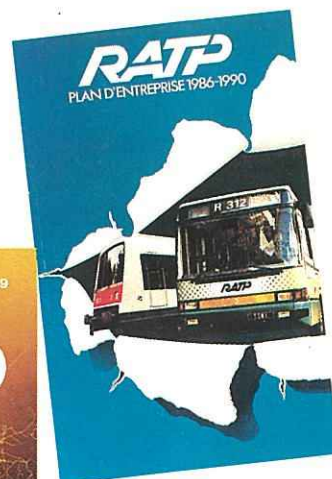
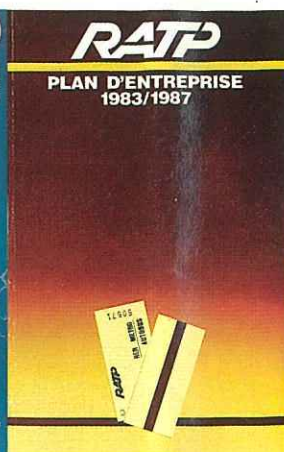
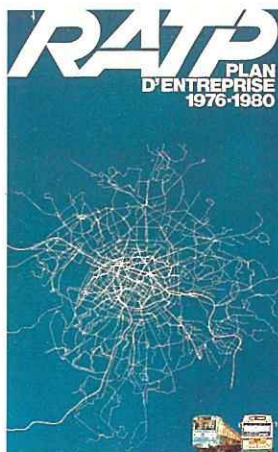
Les chefs de ligne se sont accordés à reconnaître une amélioration de la situation. Mais parmi les problèmes évoqués, deux sont apparus très importants à leurs yeux.

Quelle est l'équipe de la COMATEC responsable de la propreté des rétroviseurs de quai ? Il semble – sur la ligne 2 – qu'il y ait eu quelques difficultés à ce sujet.

Que faire en cas de graffiti ? L'agent de station ou le conducteur pour les rames doit-il appeler la COMATEC ou le service des aménagements et de l'entretien de la rame. La distinction se fait d'après la nature des surfaces graffitiées : vitres, inox, carrelage c'est l'affaire de la COMATEC, « matériau noble » tel que la pierre, ou les surfaces métalliques peintes, c'est celle de la RATP.

Dresser la liste de toutes les questions posées au cours de cette réunion est impossible, les rencontres voulaient sensibiliser « l'encadrement » du service de l'exploitation du réseau ferré au problème de la propreté dans le métro, à l'organisation du travail de la COMATEC. A eux maintenant de transmettre l'information aux agents concernés essentiellement les agents de stations, les receveurs, les attachés commerciaux, les conducteurs, etc...

Sylvie FRECHARD



LA RATP RELANCE LA PLANIFICATION

De 1973 à 1986, la RATP disposait d'un plan de cinq ans pour guider ses activités et mettre en cohérence stratégies, objectifs et programmes d'actions. Ce plan était chaque année l'objet d'une révision.

Les événements qui ont marqué l'année 1986, tant dans l'entreprise qu'à l'extérieur, ont conduit la RATP à mettre très provisoirement en sommeil la planification dans l'attente qu'une nouvelle réflexion ait dégagé un projet et des politiques adaptées au changement de notre environnement.

Il nous faut, en effet, constater que celui-ci est aujourd'hui plus « agressif » pour notre entreprise : volonté de la collectivité de stabiliser ses concours financiers, après le très long effort de développement qu'elle a consenti depuis 20 ans ; besoins nouveaux des habitants en matière de mobilité ; opinion à nouveau favorable à l'automobile, y compris dans son usage urbain ; mutations technologiques qui vont s'accroissant.

Pour faire face et garder toutes nos chances sur un marché des déplacements en développement continu mais de plus en plus concurrentiel et sur lequel notre part relative se réduit, la RATP s'est dotée d'un projet, le « dessein stratégique », qui fixe à l'entreprise trois axes d'actions :

- accorder la primauté au voyageur ;
- adopter un comportement d'entreprise ;
- promouvoir le rôle des hommes.

Le futur plan d'entreprise est plus qu'un « plan de prévision et d'orientation ». C'est un plan d'action au service de la réalisation du dessein stratégique, comme l'affirme Michel Rousset dans l'interview qu'on lira plus loin. Ce plan est tout entier engagé vers la nécessité de gagner des clients nouveaux, l'obtention de ressources nouvelles par l'amélioration de la gestion et de la productivité de l'entreprise et par des hausses réelles de tarifs, la motivation du personnel sans laquelle rien n'est possible.

C'est pourquoi la formule d'un plan établi sur un horizon fixe de trois ans seulement (et non « glissant » sur cinq ans comme précédemment) a été choisie.

Le nouveau plan aura ainsi un caractère plus réaliste et plus mobilisateur et aussi plus contraignant pour tous ceux qui seront responsables des objectifs assignés.

Le présent dossier présente à nos lecteurs les grandes lignes du « dessein stratégique d'entreprise » sur lequel le plan est fondé, tandis que le directeur général, à travers une interview à ELL explique pourquoi il a voulu, avant tout, « un plan crédible ».

Dans quelques mois, notre journal consacrera de nouveaux articles au contenu du plan, qui est actuellement en cours d'élaboration, selon la procédure décentralisée habituelle, au sein des directions et des services.



RATP - Chabrol

1

L'absence de planification d'entreprise pendant deux années ne semble pas avoir constitué un problème majeur.

Pourquoi

la relancez-vous aujourd'hui ?

C'est en effet à l'automne 1985 qu'est sorti le dernier plan qui couvrait les années 1986 à 1990. La démarche de planification ne s'est pas totalement interrompue pour autant : directions et services ont poursuivi leurs travaux et élaboré des propositions d'actions pour la période 1987-1991. Ces travaux n'ont toutefois pas fait l'objet d'une publication en raison des événements politiques et économiques qui ont marqué l'année 1986 au niveau national comme au niveau de l'entreprise.

Deux faits majeurs m'ont aujourd'hui conduit à relancer naturellement la planification : premièrement, le caractère indispensable que constitue la vision pluriannuelle de la gestion dans toute entreprise ; deuxièmement, la nécessité de la mise en œuvre du dessin stratégique issu de la réflexion menée afin de prendre en compte les évolutions d'un environnement, non pas transformé de fond en comble mais sensiblement modifié.

2

La durée du futur plan 88-90 est ramenée de cinq à trois ans sans mise à jour annuelle.

Attendez-vous

de ce nouveau dispositif

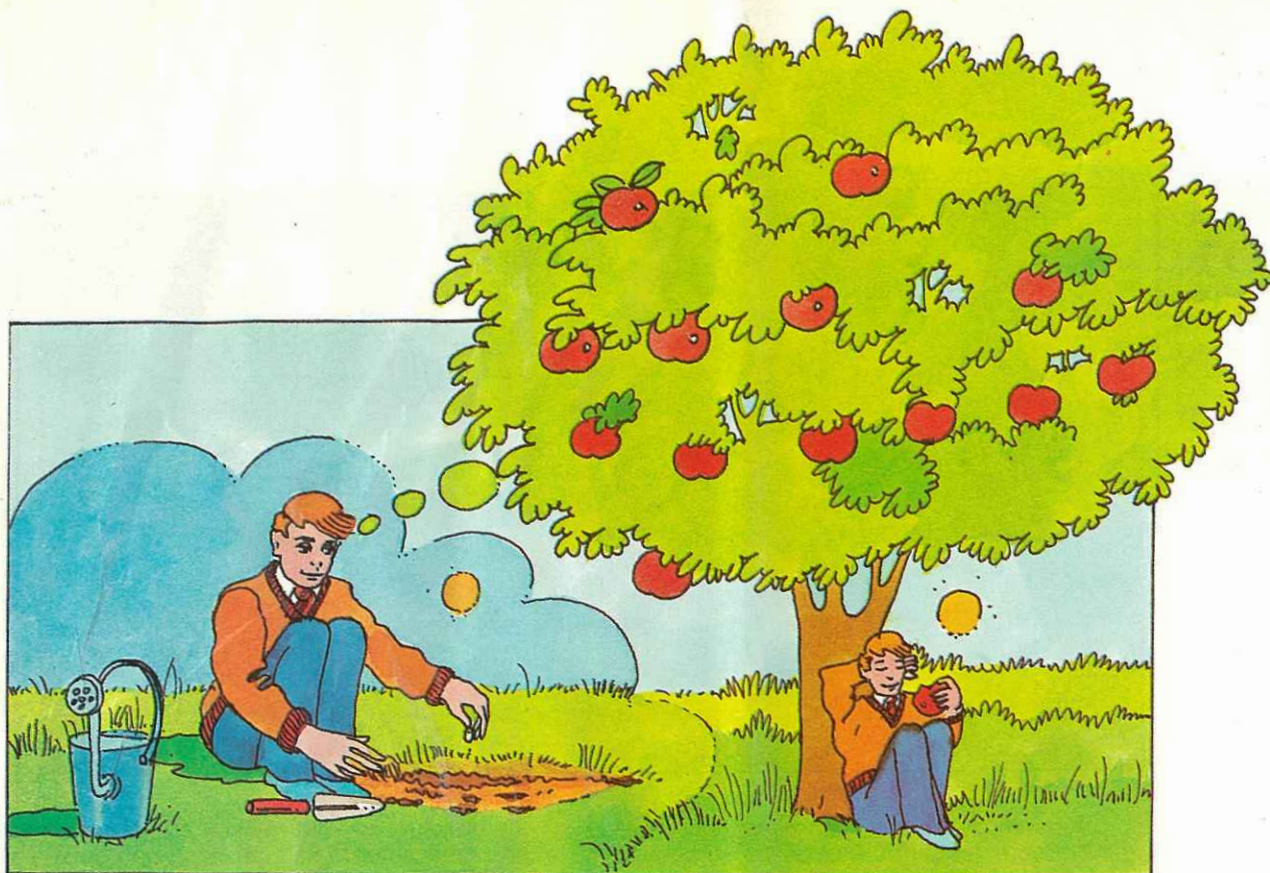
un plus grand réalisme ou un meilleur respect des prévisions ?

C'est un plan qui marque un fort changement de stratégie, car il affiche, dans plusieurs domaines, des politiques très volontaristes.

C'est donc un plan d'action, plus que de prévision et d'orientation. Cette action ne peut être menée à bien que sur une période de deux à trois ans. Il ne faut pas aller au-delà si l'on veut se fixer des objectifs précis, ambitieux et réalistes. C'est en effet sur des objectifs précis que les équipes se mobilisent. C'est sur la réalisation de ces objectifs précis qu'elles seront jugées.

Dans cette perspective, le plan de trois ans, « fixe », c'est-à-dire sans révision annuelle, est apparu, après réflexion, comme la formule la plus efficace et la plus crédible.

**« MICHEL
ROUSSELOT:
POUR
UN PLAN
CRÉDIBLE »**



3

Le plan 88-90 donne, au niveau de l'esquisse, le sentiment d'être un plan de gestion plutôt qu'un plan de développement.

Un plan d'entreprise peut-il exister sans cette dernière dimension ?

Je ne partage pas l'opposition que vous établissez entre gestion et développement. Bien plus, je voudrais réhabiliter la première. Gérer, c'est obtenir le meilleur produit ou le meilleur service, avec des ressources humaines, en capitaux et en moyens matériels strictement adaptés aux besoins. Et j'ajouterai que toute gestion est, par définition, rigoureuse.

Naturellement, la gestion n'est pas un but en soi, mais un outil, au service de l'amélioration de la qualité du transport ou du développement que l'entreprise ne peut attendre entièrement des autres. Il faut aussi trouver des ressources par nous-mêmes donc bien gérer, et d'autant mieux que nous dépendons en grande partie de l'argent public.

Le plan contiendra des projets mobilisateurs : répondre au trafic croissant de la ligne A du RER, réussir le « secteur pilote », début d'une véritable opération de reconquête par le bus du marché des déplacements inter-banlieue en petite couronne, améliorer le service en station, pour n'en citer que trois.

Se développer, c'est allonger nos lignes, augmenter le nombre de nos trains, bâtir de nouveaux ouvrages et cette dimension sera bien présente dans le plan. Mais c'est aussi gagner des clients grâce à une meilleure organisation de nos services, à un effort

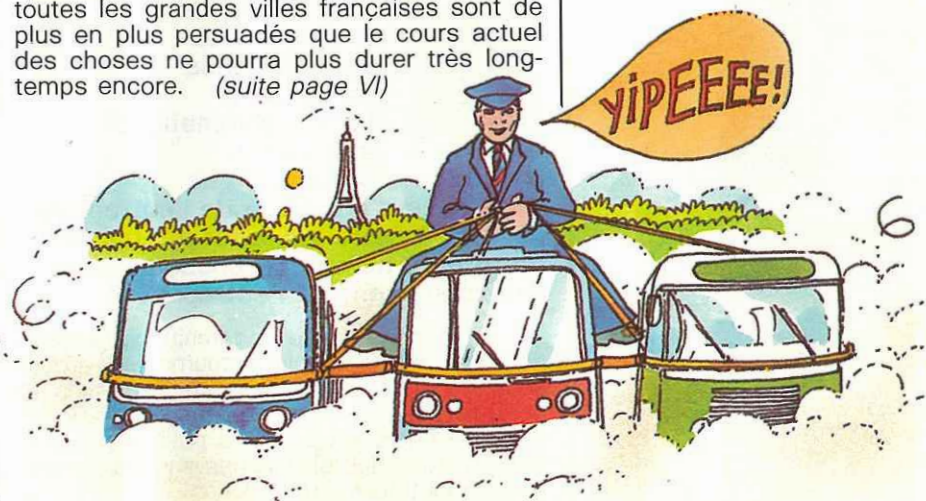
commercial intelligent, avec des investissements adaptés ou même à moyens constants. Et le plan insistera sur cet aspect trop souvent négligé.

4

Des éléments essentiels des plans précédents semblent un peu laissés de côté : l'amélioration de la circulation des bus

la « reconquête de la banlieue », la desserte de zones peu denses, par exemple. Qu'en pensez-vous ?

Mais nous ne nous satisfaisons pas du tout des conditions actuelles de circulation des bus ! Nous agissons avec ténacité pour les améliorer, mais dans ce domaine, nous ne sommes pas seuls. Je suis raisonnablement optimiste, car je constate que les élus, dans toutes les grandes villes françaises sont de plus en plus persuadés que le cours actuel des choses ne pourra plus durer très longtemps encore. (suite page VI)



« MICHEL ROUSSELOT: POUR UN PLAN CRÉDIBLE »

• • •



Beaucoup d'idées intéressantes émergent et commencent d'être prises au sérieux. Elle aboutiront, même si notre pays a un peu marqué le pas par rapport à d'autres.

Pour la desserte de la banlieue au-delà de sa partie la plus urbanisée, je vous répondrai qu'il n'est pas en effet dans nos projets de rechercher à tout prix une solution lourde à tous les besoins de déplacements. L'investissement serait hors de proportion avec la nature des trafics qu'on y trouve, qui sont souvent ténus et dispersés.

Mais la RATP se doit de promouvoir aussi des solutions légères bien adaptées.

Les études ne nous ont pas permis, jusqu'à maintenant, dans le cas des zones peu denses par exemple, de déterminer des modes de desserte vraiment adéquats. Mais nous continuerons nos recherches.

Nous ne renoncerons pas à être présents chaque fois que nous serons en présence de demandes de clientèle suffisamment importantes pour justifier nos services.

5

La stabilisation de l'indemnité compensatrice est au cœur de la problématique financière.

Ne craignez-vous pas que les efforts d'efficacité de l'entreprise servent à cette seule fin et qu'il ne reste rien, ou peu de chose, pour le développement de l'entreprise ?

La stabilisation de l'indemnité compensatrice est une donnée incontournable. La politique générale de limitation de dépenses et de résorption des déficits, que selon toute vraisemblance, les pouvoirs publics poursuivront pendant les prochaines années, l'imposent inéluctablement.

Le plan, qui se veut réaliste et opérationnel en prend acte. Mais il propose une politique globale. Toutes les ressources nouvelles ne sont pas attendues de la productivité mais aussi de hausses de tarifs supérieures à celles des prix, pour rattraper notre retard dans ce domaine, et de la conquête de clientèles nouvelles non utilisatrices de titres forfaitaires comme la carte orange. C'est le sens de la politique commerciale que nous commençons à mettre en place cette année.

Les ressources nouvelles doivent être recherchées davantage du côté des voyageurs, du client donc, que du contribuable. C'est là une manifestation de cette volonté de nous comporter en entreprise, qui est l'un des axes essentiels du plan.

Ces ressources serviront en grande partie au développement, dans la mesure où le plan présente, par ailleurs, des projets bien étudiés rendus nécessaires par leur utilité collective ou possible par l'existence de clientèles solvables, sur lesquels il existe donc un très large accord.

6

Un gain annuel de 1 % du trafic est considéré comme nécessaire au meilleur équilibre de l'exploitation.

La tendance actuelle est à la stagnation, sinon au repli. Comment redresser la barre dès l'année 1988 ?

Ce sera certainement difficile, mais c'est un objectif vital, qu'il nous faut à tout prix atteindre.

Dans le climat actuel, avec le regain d'attractivité et la concurrence accrue de la voiture particulière, reculer encore sur le marché des déplacements serait entrer dans une spirale de régression qui à terme mettrait en question notre entreprise.



RATP - Roy

Nous ne pouvons plus, en effet, comme pendant longtemps, attendre de la seule croissance de l'offre, celle du trafic. Et ici encore, je vous renvoie à la politique commerciale que vous avez déjà évoquée dans vos colonnes. Elle forme l'un des grands projets de ce plan d'entreprise, que nous devons réussir.



Parmi les objectifs d'efficacité, on note la proposition de ramener les coûts des transports parisiens au niveau de ceux des villes de province.

La dimension des problèmes de transport en Ile-de-France ne rend-elle pas toutes les comparaisons artificielles ?

La comparaison des coûts de production des différents réseaux est complexe et doit être appréciée avec prudence. Il m'est impossible de la traiter ici en quelques mots. Notre entreprise est originale. Nous ne sommes pas seulement un transporteur, mais un bureau d'études, un centre de recherche, un constructeur, des spécialistes de l'entretien, sans parler du caractère particulier de notre champ d'action : le Grand Paris.

Tout cela se retrouve dans nos coûts qui expriment aussi notre qualité de service plus élevée. Inversement, dans une très grande entreprise, des économies d'échelle sont possibles. Tout cela apprécié et pris en compte, nous devons, « mutatis mutandis », nous rapprocher du coût moyen d'entreprises similaires. Cet objectif vise particulièrement le service d'autobus de banlieue, soumis à la concurrence des sociétés privées. Nous n'y sommes pas en situation de monopole et rien n'est gagné d'avance comme l'a bien montré l'attribution aux cars Meyer en mai dernier, de la nouvelle liaison Villejuif - Orly.



Un effort important est demandé au personnel, en termes d'acquisition de compétences nouvelles, de productivité, d'initiative commerciale.

Y a-t-il pour lui une contrepartie suffisante ? La récompense des performances individuelles motivera davantage quelques-uns, mais quels progrès sont-ils proposés, au plan collectif ?

En matière de performances individuelles, rien d'autre n'est prévu que la mise en œuvre des dispositions statutaires et réglementaires, qui offrent déjà de très larges possibilités, pas toujours complètement utilisées.

Pour de larges couches du personnel, l'apparition de nouvelles compétences, l'exercice de métiers plus exigeants, plus riches, donnant le sentiment d'être pleinement utile à l'entreprise et au public constituera une source de satisfaction professionnelle.

Les dimensions sociales de tout projet de productivité seront examinées très attentivement selon les orientations du document récemment présenté au Conseil d'administration.

Il appartiendra, en outre, aux négociations sociales annuelles d'examiner les possibilités de traduction de ces progrès en mesures salariales générales ou catégorielles.



La motivation du personnel, élément clé du plan, est-elle conciliable avec des réductions annuelles d'effectifs de 200 agents ?

Le niveau des effectifs ne présente pas d'intérêt en lui-même. Je serai donc catégorique sur ce point : la RATP ne recherche pas par principe ou esprit de système à réduire le nombre de ses agents.

La preuve en est les augmentations qui interviennent chaque fois qu'elles sont justifiées par des services nouveaux (cas du personnel de conduite), la montée en régime de l'entretien (cas des ateliers du réseau ferré) ou comportent des contreparties positives : cas de la lutte contre la fraude ou de la surveillance des itinéraires d'autobus.

Cela dit, en matière d'effectifs comme ailleurs, on ne peut se contenter d'administrer. Il faut gérer, c'est-à-dire veiller à ne créer que des emplois utiles et, d'autre part, ne pas conserver indéfiniment les emplois que le progrès technique rend peu à peu inutiles. Un redéploiement est nécessaire entre les uns et les autres. Son rythme est ralenti par la garantie de l'emploi, à laquelle nous sommes tous attachés, mais il est nécessaire d'y procéder.

Ce supplément d'Entre les Lignes a été réalisé par Jacques Barrau de Lorde

LE DESSEIN STRATÉGIQUE, AXE DE LA PLANIFICATION

Quand la planification a été lancée à la RATP, en 1972, l'entreprise vivait au rythme rapide de la modernisation et de la croissance. De nombreux chantiers,

grands ou petits, en témoignaient aux quatre coins de l'Île-de-France. Au cours de ces années 70, dans tous les domaines, les technologies de pointe étaient mises au service de l'exploitation stimulée par la création de nouveaux services et l'accroissement régulier du nombre de nos voyageurs, avec l'amélioration progressive du confort et, à partir de 1975, la carte orange.

Malgré la crise, mais il est vrai qu'elle n'était pas encore vraiment perçue comme telle, la collec-

Développer un comportement d'entreprise ou de l'administration à la gestion

Devenir une entreprise plus autonome, disposant de ressources propres plus importantes, dépendant moins des contribuables et davantage de ses clients, capable d'assurer largement elle-même son développement, tel est l'enjeu.

Ce n'est pas, pour la RATP, sacrifier à un courant à la mode d'affirmer sa volonté d'être une entreprise, mais bien se donner davantage de moyens pour remplir ses missions de service public.

En effet, les traits caractéristiques d'une entreprise sont le dynamisme commercial, la recherche de la compétitivité et le goût de l'innovation.

S'inscrire dans une telle démarche, bien gérer, rechercher la productivité, viser la clientèle très large de ceux qui ont le choix de leur moyen de transport, c'est gagner des ressources supplémentaires pour améliorer et développer nos services, ce dont les moins favorisés bénéficieront au premier chef.

Tous les leviers disponibles, du marketing aux réformes tarifaires, en passant

par la publicité et la création d'une force de vente, seront mis en œuvre pour gagner des clients dans des secteurs géographiques déterminés, parmi des couches socioprofessionnelles susceptibles d'utiliser davantage les transport collectifs, dans des tranches saisonnières ou horaires favorables, etc, dès lors que l'effort entrepris doit apporter des ressources supplémentaires.

Pour les mêmes raisons, toutes les activités commerciales annexes seront développées.

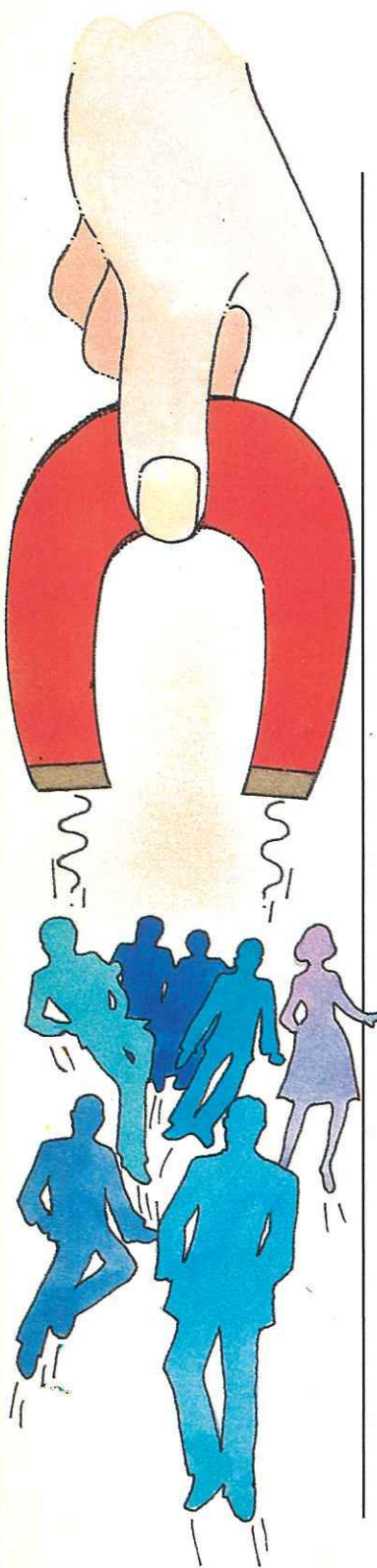
La recherche de l'efficacité et de la productivité de tous les facteurs de production sera également une préoccupation fondamentale du plan : meilleure utilisation du personnel, lutte contre le perfectionnisme qui coûte cher dans le domaine des investissements comme dans le fonctionnement courant de l'entreprise, modernisation de l'organisation et des méthodes.

Enfin, l'effort de recherche, tout en conservant sa vocation de préparation de l'avenir, sera en partie orienté vers l'amélioration de l'efficacité.

Assurer la « primauté du voyageur » ou de l'utilisateur au client

Le voyageur doit devenir la préoccupation centrale de la RATP. Cette proclamation n'est-elle pas superflue, voire déplacée, dans un service public dont la mission et l'organisation sont tout entières dictées par le service du voyageur ? Quand des centaines d'agents sont à leurs postes dès quatre heures du matin, quand d'autres font en sorte d'immobiliser le moins possible en ateliers trains et autobus ou de réduire au minimum les interruptions de service en ligne, n'est-ce pas pour assurer au public cette continuité de service qu'il est en droit d'attendre ?

Pourtant, la « primauté du voyageur » n'est pas seulement une formule. Elle apporte une dimension supplémentaire : l'idée qu'il ne suffit pas de faire tourner au mieux une machine à déplacements bien huilée selon des règles techniques éprouvées, mais qu'il faut aussi considérer le voyageur comme une personne, être attentif à ses réactions, à ses attentes, en faire le seul juge de la qualité du service, s'adapter à lui plutôt que lui imposer des normes ou des choix qui ne lui conviennent



tivité engageait d'importants moyens financiers pour doter le Grand Paris d'un réseau de transport moderne et efficace. Peu de régions urbaines dans le monde ont consenti un effort aussi important et l'ont ensuite soutenu sur une aussi longue période.

Avec les années quatre-vingt, le paysage s'est peu à peu modifié : la volonté politique de maîtrise des dépenses publiques a posé le problème de la limitation du soutien financier de la collectivité, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Des besoins nouveaux émergent peu à peu en matière de mobilité.

Avec la période de conquête des années soixante, l'automobile, quelque peu dévaluée dans son usage urbain, connaît depuis deux ans, après des difficultés, un net regain de ses ventes et de son utilisation. Aujourd'hui, face à des déplacements qui vont se diversifiant et sortent largement de l'univers des trajets domicile-travail, l'automobile est souvent mieux placée que le transport public. La concurrence de la voiture particulière se fait durement sentir et s'accroîtra encore dans les années à venir.

Enfin, le rythme des mutations technologiques sera, dans les vingt années qui viennent, plus rapide encore que par le passé.

Face à ces changements, l'entreprise devra évoluer profondément : il lui faudra être plus compétitive, offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture particulière et tirer le meilleur parti de l'innovation technologique, mettre en œuvre des changements organisationnels et humains importants.

Le plan 1988-1990 propose, pour atteindre ces objectifs, une stratégie articulée autour de trois axes constituant le **DESSEIN STRATÉGIQUE** de l'entreprise.

pas. C'est aussi admettre que l'entreprise ne peut exister et se développer sans donner satisfaction à son public et qu'elle peut, dans le cas contraire, être remise en cause. C'est comprendre que le voyageur, s'il n'est pas satisfait se passera de nos services comme il en a de plus en plus la possibilité. C'est, en un mot, admettre que l'usager est devenu un client qu'il faut rechercher, convaincre et garder.

Pour cela, il faut d'abord l'écouter, pas seulement au travers d'études et de sondages, bien qu'ils demeurent indispensables, mais directement ou par ses représentants que sont les associations d'usagers et de consommateurs. Des indicateurs de satisfaction seront établis. Le personnel au contact du public verra ses compétences élargies à un véritable professionnalisme commercial. Les services offerts seront rendus plus accessibles par un effort important d'information, du domicile au point d'arrêt ou à la station, par le réaménagement du réseau bus en banlieue, dont la complexité décourage le client occasionnel.

Pour le métro, une attention très forte devra être apportée à la qualité et à l'agrément de l'ambiance : bon niveau de propreté, reprise du cours des rénovations de station interrompues depuis quelques années.

Enfin, des conditions de confort acceptables devront être restaurées sur la ligne A du RER.

Promouvoir le rôle des hommes

Tirer parti de toutes les ressources disponibles, être en particulier capable de mobiliser les ressources humaines de la façon la plus constructive et la plus efficace possible : tel est l'objectif.

Faire en sorte que les hommes, à tous les niveaux, se sentent motivés, prennent des initiatives, soient encouragés à faire à l'entreprise tous les apports dont ils sont capables, en se réalisant individuellement au mieux et en développant leurs propres possibilités, constitue une clef de la réussite de la RATP.

Dans le domaine, on cherchera :

- la mobilisation du plus grand nombre autour d'objectifs communs par un renforcement de la concertation et de la communication interne ;
- l'accroissement de l'intérêt au travail par appropriation et enrichissement de celui-ci à tous les niveaux, ce qui implique déconcentration et diversification des tâches. L'apparition de nouveaux métiers et de compétences nouvelles valorisantes, une plus grande mobilité, autant d'évolutions qui iront dans le même sens ;
- une amélioration des méthodes de recrutement et

d'évaluation des agents assurant une meilleure adéquation des hommes aux postes, donc à la fois un plus haut niveau de satisfaction des premiers, une efficacité plus grande de l'entreprise ;

- une meilleure prise en compte, pour la rémunération et le déroulement des carrières, des performances des individus ou des équipes de travail, ainsi que des risques pris.



BUDGET 87 : UNE RÉVISION ORDINAIRE

Comme chaque année au mois de mai, la RATP a procédé à la révision du budget en cours, arrêté en novembre dernier. Cette opération tient compte des résultats définitifs de l'exercice précédent, qui ne sont arrêtés, au centime près, qu'au printemps et des éléments nouveaux, qui, par définition, ne pouvaient être connus avec précision à la fin de l'année dernière.

Cette année, comme il est du reste normal, la révision est restée dans les limites d'ajustements techniques entre recettes et dépenses. Elle ne modifie en rien les orientations du budget initial qu'ELL vous a déjà présentées, qu'il s'agisse du niveau d'activité, des moyens fixes, ou des effectifs. (Voir l'interview de J.-P. Balladur, dans le n° 98).

Il serait fastidieux d'entrer ici dans le détail des mouvements financiers entre charges supplémentaires et facteurs de rééquilibrage. Leur balance représente environ 150 millions sur un budget total de 15 193 millions de francs, soit moins de 1 % du total. Nous citerons seulement les points les plus saillants.

- Le report de la hausse des tarifs du 1^{er} janvier au 1^{er} juin aura entraîné une perte nette de 42 MF. On se souvient que le budget initial avait envisagé l'hypothèse d'une augmentation moyenne de 4,5 % intervenant dès le début de l'année.

- Le coût financier des arrêts de travail du mois de janvier est de 66 MF, une fois la balance faite entre, d'une part la perte de

recettes (86 MF), d'autre part, les retenues sur salaires (12 MF) et les économies d'énergie (8 MF).

- Les recettes attendues du trafic ont été minorées de 35 MF, indépendamment de l'incidence des grèves, pour tenir compte de l'évolution du trafic des premiers mois de l'année. La croissance prévue du trafic d'une année sur l'autre se trouve ainsi ramenée de 1 % à 0,65 %. Le trafic total attendu sur les réseaux est de 2 295 millions de voyages (hors grèves) chiffre à rapprocher des résultats 1986 : 2 280 millions de voyages.

- L'accord salarial 1987 entraîne une dépense supplémentaire de 29 MF (mesures générales et de grille).

- L'année 1986 s'est soldée par un excédent des recettes sur les dépenses, dit report à nouveau positif dans le jargon des comptables, de 71 MF, et dont la partie non prévisible – 58 MF – est prise en compte comme ressource dans la révision du budget.

- Les dépenses d'énergie bénéficient de l'évolution favorable des prix des carburants et des réductions des tarifs d'EDF intervenues en début d'année : la RATP pourra ainsi économiser 36 MF.

Enfin, l'indemnité compensatrice (contribution de l'État et des collectivités locales) demeure inchangée, au niveau de 6 051 MF. Le versement de transport (contribution des entreprises) atteindra le montant de 2 360 MF.



TICKET VERT POUR LA LIGNE 12 ET LA VILLE D'ISSY LES MOULINEAUX

Une odeur de citronnelle à Mairie d'Issy, des hortensias à Corentin Celton : une première action commerciale a été menée sur la ligne 12 dans le cadre du nouveau service en station, à l'initiative de Pascal Dalcieux, attaché commercial. Elle a eu lieu du 20 au 27 mai dernier aux stations Mairie d'Issy et Corentin Celton. Un jardin fleuri prêtait son décor à une exposition photographique sur la ville d'Issy-les-Moulineaux à l'occasion de la « Semaine de la Chlorophylle » (voir ELL n° 102).

« Excellente initiative... une idée sympathique... très bon accueil des agents... super contact avec les agents de la RATP... le personnel est bien plus accueillant en dehors de son guichet... le métro doit être, aussi, un lieu de rencontre... une action réussie à renouveler..., il faut continuer dans ce sens... ».

Le livre d'or des deux stations en témoigne : l'animation a été appréciée par les voyageurs. Une critique : que cette action n'ait duré qu'une semaine. Un souhait : qu'elle soit étendue à d'autres stations.

Bien perçue par la clientèle isséenne, cette action n'aurait pu être menée à bien sans la participation des agents de la ligne. D'une part, lors de la préparation de l'animation, qui n'a pas toujours été chose facile : de nouvelles re-

lations de travail ont dû en effet s'établir entre les agents commerciaux et les différents partenaires de l'entreprise avec lesquels ils étaient appelés à travailler.

Pendant l'animation, d'autre part : ils étaient présents aux bureaux d'information installés dans les deux stations. En « surface », à Issy-les-Moulineaux, ils animaient avec des agents du réseau routier (1) un stand RATP lors de la braderie « Les Puces aux Plantes » (informations sur l'entreprise avec présentation des nouvelles techniques comme Situ - Télétel).

Cette semaine d'animation a permis aux agents de se rapprocher de la clientèle. Muriel Bonnet (contrôleur de ligne) et Michèle Trellu (receveuse à Corentin Celton) en ont fait l'expérience : « Les voyageurs,

habités à nous parler à travers la vitre d'un guichet, ont apprécié notre présence dans les couloirs. Beaucoup venaient au devant de nous pour discuter un instant... » Des échanges ont pu avoir lieu avec la clientèle. Elle attend de notre part non seulement des informations sur le service mais souhaite également être aidée, guidée au cours de ses déplacements. »

Des contacts positifs qui ont rendu, le temps d'une animation, « le métro plus sympathique » à ses voyageurs.

Simone FEIGNIER

(1) La création d'un parc de stationnement près de la mairie d'Issy a nécessité le déplacement du terminus bus d'Issy-les-Moulineaux modernisé à cette occasion. Cette opération a permis d'associer le réseau d'autobus à l'action de la ligne 12.



GESTION DU PERSONNEL, MOTIVATION, EFFICACITÉ, HUIT ENTREPRISES DE TRANSPORT S'ASSOCIENT

SYNDICAT D'INITIATIVES

A l'initiative de la RATP, huit entreprises* viennent de créer une association pour valoriser des initiatives dans lesquelles l'implication des salariés a été déterminante pour l'efficacité. Elle organise un concours auquel les services de la RATP peuvent participer. L'esprit d'équipe et l'efficacité collective seront récompensés par le prix Marie-Claude Bériot-Dassonville.

Dans votre service, vous avez constitué une équipe dynamique, vous avez fait naître un projet dans lequel chacun s'implique, vous en avez eu les moyens, c'est efficace ? C'est dans le but de faire connaître et récompenser ce genre d'initiatives que l'Association pour le Développement de l'Efficacité par l'Implication des Personnes dans l'Entreprise a été créée. Camille Bony, président de l'association et directeur du personnel de la RATP, a demandé à chaque chef de service de transmettre avant fin juillet ses propositions. Parmi elles, une opération sera retenue et deviendra celle de la RATP pour concourir aux côtés des projets des sept autres entreprises.

L'initiative qui réunit les meilleures conditions d'implication de ses auteurs, d'efficacité et de reconnaissance par l'entreprise, sera désignée par un jury. L'entreprise élue aura en charge de déterminer le prix qu'elle remettra à ses agents.

AUTEUR ET ACTEUR

Vous ne voyez pas ? Pourtant, *Entre les Lignes* s'est souvent fait l'écho des réalisations accomplies grâce à une meilleure asso-

ciation des agents d'un service (nous ne les rappelons pas pour ne pas influencer le jury !).

Si vous ne voyez pas, c'est que l'ADEFIPE a probablement raison : de nombreuses initiatives restent confidentielles. Elle veut les faire connaître.

L'activité et le message de l'ADEFIPE a bien sûr pour interlocuteur le personnel mais aussi la direction et l'encadrement des entreprises : « Les personnels d'une entreprise sont d'autant plus efficaces au travail qu'ils sont considérés et se considèrent non comme des individus à commander mais comme des équipes de personnes apportant leurs compétences. C'est-à-dire non seulement comme des agents mais comme les acteurs, voire les auteurs collectifs de la définition, de l'organisation et de l'évaluation de leur activité professionnelle. »

Maintenant que vous connaissez les règles du jeu, si vous n'êtes pas prêt, préparez-vous pour l'an prochain...

Averti, un homme motivé en vaut deux !

Jacques MARION

* Huit entreprises de transports, privées ou publiques : Aéroport de Paris, Air Inter, Compagnie générale française de transports et d'entreprises, RATP, SNCF, Société Transcet, Transports Joyau, Via Transexel.

LE PRIX MARIE-CLAUDE BÉRIOT-DASSONVILLE

Ingénieur à la RATP, Marie-Claude Bériot-Dassonville est décédée en 1985 à 41 ans. Plutôt que de rappeler un itinéraire, même étonnant, nous avons demandé à Yves Le Gall, qui a travaillé avec elle sur la formation, de nous en parler.

« Une double formation scientifique et économique, la qualité de son esprit de synthèse, désignaient Marie-Claude comme une intellectuelle de très haut niveau.

Je me souviens du séminaire plan-gestion de Cerisy où, au lendemain d'une soirée où tout le groupe avait travaillé fort tardivement, elle remit vers 8 heures du matin quatre feuillets manuscrits résumant notre « production » de la veille, constituée par quelque quarante « planches » de papier recouvrant les murs de la salle de réunion.

Comme je lui demandais, stupéfait, à quel moment elle avait pu réaliser un tel travail (et quel travail !), elle m'a répondu simplement qu'elle dormait peu et que deux heures (de 6 h à 8 h du matin) lui avaient suffi pour rédiger la synthèse de nos travaux.

Elle était cela et encore davantage : une responsable d'entreprise soucieuse, avant toute chose, d'efficacité dans l'action.

Son leitmotiv était : « Et maintenant, concrètement ? »

Elle croyait beaucoup au caractère dynamique des expérimentations et des initiatives individuelles qu'elle savait encourager : l'enseignement assisté par ordinateur, le Centre de perfectionnement aux techniques industrielles, la Commission paritaire d'aide au congé individuel de formation, sont quelques-unes des actions expérimentales dans le domaine de la formation qu'elle avait soit lancées, soit soutenues.

Les grands projets de formation, étroitement liés dans son esprit au développement de l'entreprise, devaient pouvoir se traduire sous forme d'objectifs clairs et concrets. Ainsi « doubler, en cinq ans, le nombre annuel d'agents non qualifiés réussissant à se qualifier ».

Une fois l'objectif défini, les moyens alloués, le « comment faire » était entièrement délégué aux pilotes des opérations.

Elle concevait davantage son rôle en terme d'assistance aux responsables d'opérations, qu'en terme de contrôle. Son tempérament créatif la

conduisait, alors, à proposer de nouvelles pistes de recherche, de nouveaux terrains d'expérimentation.

Son attitude générale était de porter une oreille attentive aux propositions formulées, quitte à faire émerger un choix parmi les différentes solutions étudiées par une question du genre : « Et si tu étais directeur général, quelle serait ta position ? »

L'impact sur son entourage de sa manière d'être et de travailler était spectaculaire : l'équipe se sentait constamment stimulée et encouragée à faire de son mieux.

Mais vivre de telles situations n'était pas de tout repos. Encore fallait-il supporter cette exigence d'efforts permanents.

Il serait illusoire de penser que toutes ces actions, menées avec enthousiasme, furent couronnées de succès. Quand celui-ci n'était pas au rendez-vous, Marie-Claude interrogeait, en général, le responsable de l'action malheureuse : « Si c'était à refaire, comment agirais-tu ? »

Puis, après avoir entendu les mesures préconisées, elle laissait simplement tomber

« OK » qui signifiait : « J'ai confiance en mon équipe. »



RATP-Carrier

ENQUÊTE AUPRÈS DES UTILISATEURS DE « ROUE LIBRE »

QUAND MÉTRO RIME AVEC VÉLO



Découvrir l'Île de France en vélo grâce au métro et au RER, c'est possible. La RATP et le Bicyclub de France ont créé, en 1981, des centres de location de vélo placés près des gares ou stations de métro.

Canal de l'Ourcq, Saint-Germain-en-Laye, Courcelle dans la vallée de Chevreuse, bois de Boulogne et de Vincennes : ils sont aujourd'hui au nombre de cinq et ont enregistré 22 000 locations pendant la saison 1986. Pour un parc de 430 vélos.

Afin de mieux connaître la clientèle, une enquête a été menée en juillet et septembre 1986 auprès de 600 utilisateurs. En voici les principaux résultats.

Ils viennent aussi bien seuls qu'avec des amis ou en famille mais Courcelle et Boulogne se distinguent par une forte fréquentation de solitaires ! Ils sont âgés de 26 à 35 ans, pour la moitié d'entre eux, et sont employés (26 %), cadres moyens (23 %) ou cadres supérieurs et professions libérales (21 %).

Les clients de « Roue Libre » habitent Paris (51 %) ; cependant, ils viennent aussi « en voisin ».

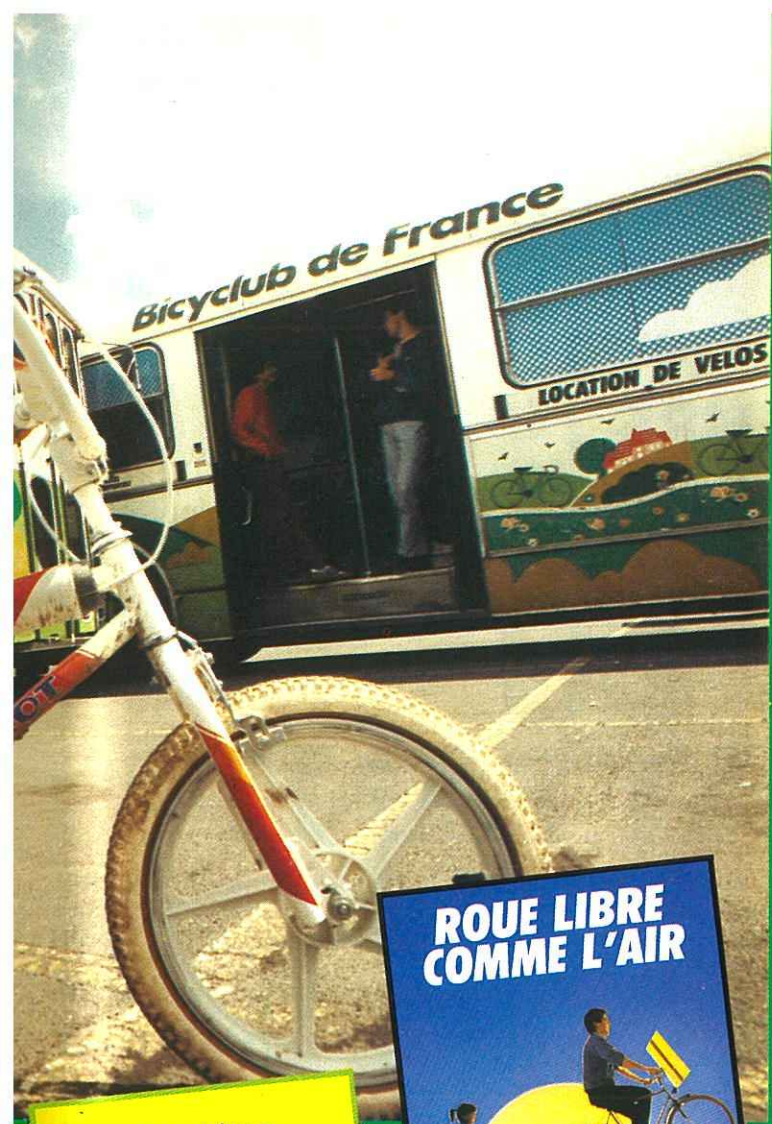
La proximité est la raison la plus souvent évoquée dans le choix du lieu (27 %). On trouve ensuite le site (22 %) et l'accessibilité en transports en commun (15 %). Au centre du bois de Vincennes, la proximité domine nettement tandis qu'à Courcelle, le site et l'accessibilité en transports en commun sont les raisons les plus souvent citées.

DE VRAIS AMATEURS

Ne disposant pas de vélo (71 %) ou en possédant mais en province (16 %), ils ont choisi de se rendre au moins une fois par mois dans un centre Roue Libre (77 %, dont 20 % une fois par semaine et 37 % plusieurs fois par mois). De vrais amateurs, pas des dilettantes !

Pour une promenade en vélo, prenez le métro ! En effet, 65 % des clients Roue Libre empruntent le métro ou le RER (et un peu le bus). Ils se partagent à peu près également entre utilisateurs de carte orange (49 %) et ticket (44 %), la part des autres titres de transport étant marginale.

« Roue Libre » est bien attribuée à la RATP (71 %) ; l'autre organisme cité étant bien sûr le Bicyclub de France (14 %). Mais



RATP - Carrier

ECOM - UNIVAS

« Roue Libre »
fonctionne
de mars à novembre
les samedis, diman-
ches
et jours fériés
de 9 h à 19 h

(et les mercredis
au bois de Boulogne.
Tous les jours
en juillet et août
aux bois de Boulogne
et de Vincennes.)

Tarifs de location
1 heure 13 F
2 heures 26 F
3 heures 39 F
4 heures et + 55 F

Cotisation annuelle for-
faitaire obligatoire 25 F
(15 F pour les moins de
16 ans).

comment les utilisateurs ont-ils eu connaissance de « Roue Libre » ? Principalement par l'affichage métro (33 %) et par la presse (14 %); également, et de façon importante, par le bouche à oreille (22 %) mais aussi en passant près du centre de location (24 %). D'où la nécessité d'une bonne signalisation et l'importance de l'aspect extérieur des cyclobus.

BON POUR LE SERVICE

L'enquête a permis également de mesurer le degré de satisfaction des utilisateurs sur le service offert : qualité des vélos (excellents 22 % et bons 63 %), tarifs des locations (bon marché 15 %, normal 77 %), amabilité du personnel (très aimable 71 %, assez aimable 28 %) et compétence (très compétent 53 %, assez compétent 47 %).

Quant à la localisation des centres, ils sont faciles à trouver selon 58 % des personnes interrogées et leur emplacement est excellent (47 %) ou bon (45 %), en particulier les centres du canal de l'Ourcq, du bois de Boulogne et de Courcelle.

Six ans après sa création, « Roue Libre » se porte



Le Bicyclub de France*, créé en 1972, s'est spécialisé dans le développement de la pratique touristique de la bicyclette.

Il propose à ses adhérents des randonnées en vélo (le week-end ou la semaine) en France et à l'étranger (Hollande et Hongrie).

En 1978, le Bicyclub ouvre un premier centre de location de vélos avec un ancien autobus à étage, au bois de Boulogne.

En 1981, la RATP et le Bicyclub s'associent : « Roue Libre » est née. Des bus standard, à la décoration champêtre, sont aménagés en garage pour vélos et en centre d'information. A la charge du Bicyclub l'achat des vélos neufs (Peugeot), leur entretien – ils sont revendus au bout de 2 ans – et la gestion des cyclobus.

La RATP assure l'entretien des cinq autobus et des locaux fixes, ainsi que la conduite des cyclobus chaque matin vers leur centre avec, chaque soir, retour au dépôt.

* Bicyclub de France
8, place de la Porte-Champerret
75017 PARIS
47.66.55.92.

bien. Lors des fins de semaine ensoleillées, les centres de location sont très fréquentés, notamment ceux de Saint-Germain-en-Laye, Vincennes et Boulogne. Au canal de l'Ourcq, certains week-ends, on manque même de vélos.

Un succès qui fait de la RATP le premier loueur de vélo de France.

Simone FEIGNIER

ASPIRANTS ET RÉDACTEURS : LE NOUVEAU PARCOURS DU COMBATTANT

Deux des formations permettant d'accéder à des fonctions de cadre changent. Les diplômes seront reconnus par l'Éducation nationale... Déchargé de ces enseignements par deux écoles (le CESI* pour les aspirants – formation technique – et le CELSA* pour les rédacteurs – formation littéraire et administrative), le CPTA* fera porter ses efforts sur la formation préparatoire qui sera réservée aux agents de maîtrise issus des concours internes.

En résumé, il y avait jusqu'à présent, pour les aspirants comme pour les rédacteurs, des cours préparatoires sur deux ans – facultatifs, mais sanctionnés par un examen d'admission – puis une formation sur quatre trimestres conduisant au concours. Les agents sans distinction de diplômes ou d'ancienneté pouvaient suivre ce cycle sur leur temps personnel. A l'issue des épreuves, les admis restaient 6 mois à plein temps au CPTA* pour suivre leur formation. La RATP organisait tous les deux ans un concours d'aspirants et de rédacteurs.

3 600 HEURES DE FORMATION

Maintenant, la formation après pré-sélection par l'entreprise et sélection par les écoles durera deux années civiles, 3 600 heures environ. Mais, c'est tous les ans que des agents de la RATP prendront le chemin du CESI et du CELSA.

Pourquoi cette modification ?

La création du concours d'aspirants et de rédacteurs date de 1944. Depuis, l'élévation du niveau de formation initiale, l'ouverture de l'Éducation nationale à la formation professionnelle des adultes, les lois sur la formation et l'évolution des technologies permettent et exigent une formation plus « lourde ». Si la nouvelle formation ne coûtera pas plus cher à l'entreprise, elle mobilisera plus longtemps les agents admis.

Ceux qui réussiront pourront bénéficier pendant deux années de nombreux contacts avec l'extérieur de l'entreprise, au sein de groupes plus importants. Le diplôme obtenu sera

reconnu par l'Éducation nationale (même si à la RATP, les promus s'appelleront encore aspirants-CESI ou rédacteurs-CELSA).

LES EMBÛCHES DU PARCOURS

La direction du personnel s'était rendu compte qu'étaient le plus souvent admis au concours les titulaires du bac ayant suivi ensuite deux années d'études supérieures. Elle va

L'Auberge espagnole

Jean-Louis Mongin et Philippe Pluvinage sont parmi les premiers agents, envoyés par la RATP, suivre la formation d'ingénieur CESI. Quand nous les avons rencontrés, ils avaient juste deux mois d'expérience dans l'école.

Ils sont 75 dans leur promotion mais travaillent beaucoup par groupes de 6 ou 8. Dès le mois de juillet, ils vont faire un stage. Son thème : le vie économique d'une région.

«... La formation d'aspirant telle qu'elle était conçue auparavant était théorique ; celle du CESI développe avant tout un état d'esprit, des capacités de réflexion. Ce n'est pas un enseignement technique exclusivement mais la formation dispensée doit permettre aux élèves d'acquérir une plus grande autonomie. C'est un peu l'auberge espagnole. On y trouve ce qu'on y apporte...»

Nous avons rencontré des futurs ingénieurs CESI satisfaits espérant bien obtenir dans 2 ans un diplôme reconnu par la conférence des Grandes Écoles.

CESI

CELSA



désormais faire porter tous ses efforts sur les agents de maîtrise issus du concours interne, en leur réservant un stage de 300 heures, préparatoire à l'entrée dans ces écoles.

Vous expliquer en détail les possibilités et le parcours de ces futurs cadres est ici impossible. Sachez qu'au CPTA, Martine Maubois (tél. 26701), et, au groupement concours, Christian Letereur (tél. 28079) sont à votre disposition pour examiner chaque cas.

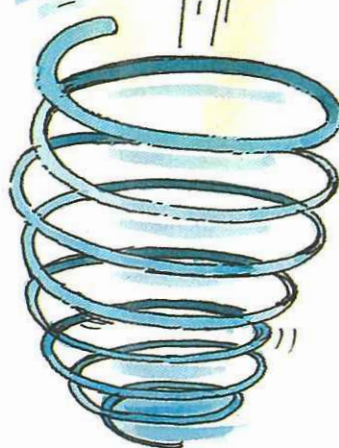
Le CESI comme le CELSA ont été choisis, entre autres, parce qu'ils n'exigeaient aucun diplôme d'État. Par contre, le CESI demande cinq ans d'expérience professionnelle, dont deux en maîtrise. Obligation que la RATP a étendue dans l'immédiat aux rédacteurs-CELSA. Mais la direction étudie la possibilité de remédier à cet état de choses.

Ceux qui possèdent le bac et deux ans d'études supérieures pourront également se présenter à la pré-sélection de l'entreprise avec un nombre de place propre à cette catégorie. Même chemin ensuite. Parmi les interrogations, il reste à savoir le nombre de places que la RATP offrira au CESI, comme au CELSA.

Les concours d'aspirants et de rédacteurs, ancienne formule, en sont donc à leurs derniers moments. Déjà, des expériences sont en cours dans les deux écoles (voir encadré). Deux agents de la RATP sont au CESI, un au CELSA.

Il va y avoir maintenant une phase transitoire. Ceux qui auront franchi les obstacles du nouveau cursus rentreront au CESI en avril 1990, au CELSA avec un an de décalage, en 1991. Ils en sortiront, les uns comme les autres, deux ans plus tard.

Sylvie FRECHARD



RATP

(*) CESI : Centre d'études supérieures industrielles.

(*) CELSA : Centre d'études littéraires et scientifiques appliquées

(*) CPTA : Centre de perfectionnement technique et administratif de la direction du personnel de la RATP.

SAINT-LAZARE A SAINT-AUGUSTIN

Le mercredi 20 mai, une cinquantaine d'élèves de lycées et collèges de la région parisienne, accompagnés de leurs professeurs, ont exhibé leurs talents devant les voyageurs à la station Saint-Augustin.

Dans le cadre de la semaine des Arts, le rectorat de Paris a demandé accueil à la RATP afin de donner au public une image nouvelle de l'enseignement des Arts Graphiques.

Rencontre originale entre Saint-Christophe, patron des voyageurs, et Saint-Lazare patron des peintres.

P. B.



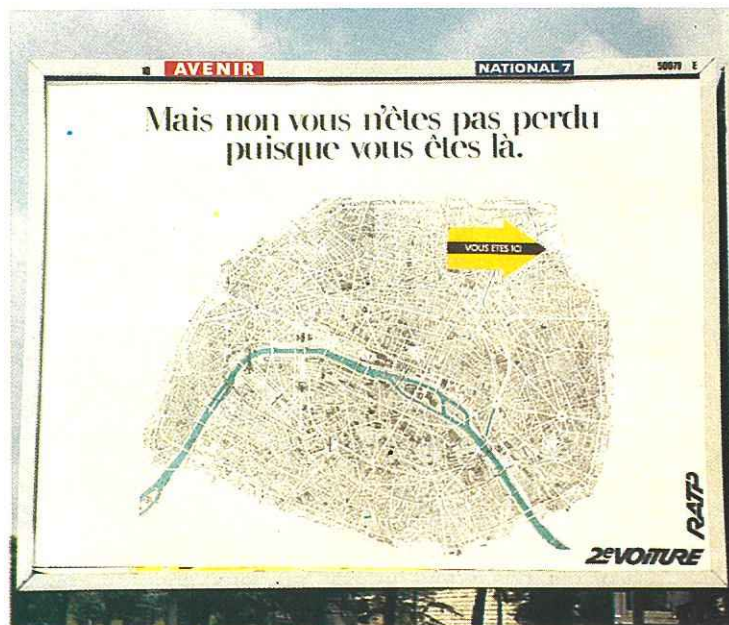
« VOUS ÊTES ICI »

Est-ce le bois de Boulogne ? ou plutôt le bois de Vincennes ? Mais non, vous n'êtes pas perdus. Vous êtes ici, comme vous l'indique le ticket, à la Porte de Pantin.

Une campagne « deuxième voiture » s'est déroulée, du 25 mai au 4 juin, sur 400 panneaux publicitaires dans Paris. Le ticket interpellait chaque passant : « Vous êtes très Rive Gauche, aujourd'hui », « Vous avez l'air ailleurs », « Et vous pensiez passer inaperçu », en lui indiquant précisément où il se trouvait dans Paris.

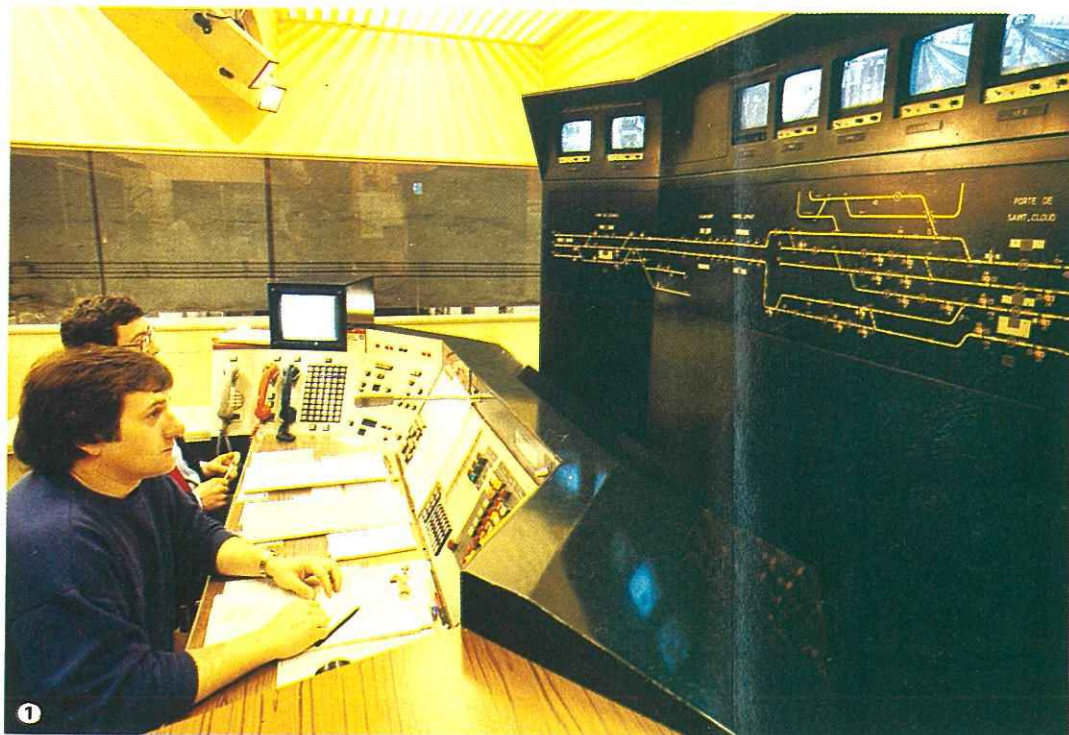
Une nouvelle manifestation de la démarche de la RATP suivie depuis 1986 sur le thème « La ville est saisissante, saisissez-la ».

S. Fe.



Tout est bon pour passer sa lune de miel à Venise. Ce voyage était le premier prix du concours organisé par la RATP et la radio Fréquence 13, pour promouvoir les transports en commun dans le 13^e arrondissement.

RATP - Thibaut



①

PONT DE SÈVRES ENTRE DANS L'HISTOIRE

Depuis le 20 mai dernier, la photo 2 appartient à l'histoire. La modernisation du terminus ouest de la ligne 9, Pont de Sèvres, s'est effectuée après deux nuits de travaux. Elle a nécessité l'interruption du trafic à partir de 21 h à Porte de Saint-Cloud. Les installations datant de 1934 – mise en service du terminus – ont été remplacées par les matériels les plus modernes. La signalisation, a été étendue à toute la gare autorisant des manœuvres non prévues par les précédents équipements. Mais seul reste à Pont de Sèvres un poste de manœuvre local en secours au cas où la commande des itinéraires, renvoyée maintenant à Porte de Saint-Cloud (photo 1) viendrait à faire défaut. Les agents chargés du mouvement des trains en terminus ne sont, après un mois de pratique, pas entièrement satisfaits par ce transfert de commande. Les raisons ? Surtout le report à « Cloud » du volume de travail naguère dévolu à Pont de Sèvres. Mais les plâtres sont à peine essuyés et seule l'expérience des conditions d'exploitation les plus difficiles – l'hiver – permettra de tirer des conclusions.

RATP - CPA

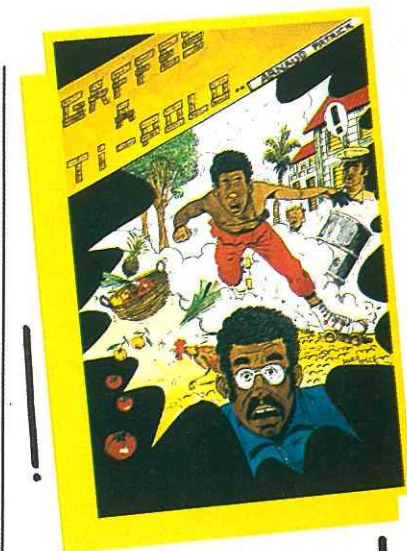


②

Voilà donc un autre terminus modernisé. Si les amateurs d'installations anciennes ont vu avec nostalgie cette page se tourner, il reste encore quelques terminus anciens : Pont de Levallois, Châtelet, Porte et Mairie

de Montreuil, Mairie d'Ivry, d'Issy et Place Balard, mais qu'ils se dépêchent les travaux de modernisation y sont commencés.

P.B.



UN « GASTON LAGAFFE » ANTILLAIS ?

Un aiguilleur du ciel qui met pied à terre ? Tout est possible en bande dessinée et même d'en rendre compte avant parution.

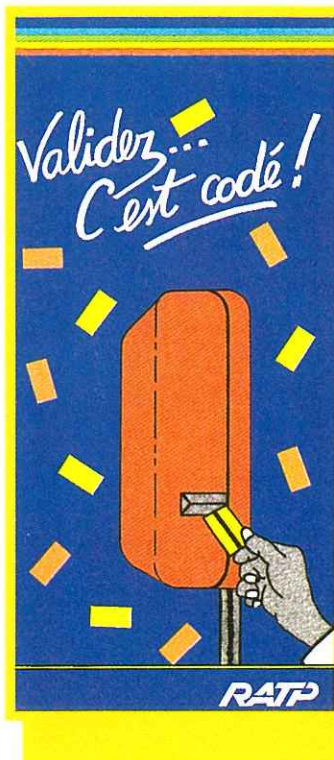
Ti-Polo est un adolescent un peu écolo qui, avec ses copains Mado et Saturnin, a beaucoup d'idées géniales. Toutes finissent en catastrophe. Le méchant c'est Célestin, le propriétaire terrien. Tout cela donne une série de sketches exprimés en français et étoilés d'expressions créoles (traduites).

Arnaud Patrick est un ancien de l'armée de l'air, devenu en 1976 aiguilleur du ciel en Martinique, pays de son père. Venu en métropole pour intégrer Roissy-Charles-de-Gaulle, pour des raisons x, y, z, il se retrouve sans travail.

Il intègre la RATP et devient... aiguilleur du rail. Entendez qu'il travaille au Poste de Commandes Centralisées de Vincennes. Il dessine depuis « toujours » : hier un dessin animé pour Radio France Outremer, aujourd'hui Ti-Polo, demain une biographie illustrée de Félix Eboué.

Ti-Polo et Arnaud Patrick ont aussi en commun de chercher un éditeur. Bonne chance.

J. M.



Des valideurs magnétiques capables de coder et décoder tous les titres de transport (comme dans le métro) ont été mis en place en novembre dernier sur la ligne 157 « Pont-de-Neuilly – Dépôt-de-Nanterre » (voir ELL n° 96).

Une enquête menée auprès des voyageurs permet de connaître leurs premières réactions.

L'installation des valideurs, perçue spontanément par 70 % des voyageurs comme un moyen de lutte contre la fraude, semble acceptée dans son principe. Ceci malgré le retard occasionné à la montée dans l'autobus (ressenti par un peu plus de la moitié des voyageurs) et les difficultés techniques de fonctionnement (25 % des personnes interrogées). La validation systématique n'est pas rejetée par les utilisateurs de carte orange même s'ils ressentent comme une contrainte la nécessité de composer leur coupon.

Selon leurs opinions, les voyageurs peuvent se répartir en quatre groupes :

- les convaincus (21 %) apprécient le système en raison de son caractère antifraude et ne relèvent aucun point négatif ;
- les motivés par la lutte contre la fraude (35 %) qui en acceptent les contraintes ;
- les indifférents, peu intéressés par la lutte antifraude et peu gênés par le nouveau système (23 %) ;
- les opposés (21 %) rejettent le contrôle automatique qui leur paraît aller à l'encontre du bien être des voyageurs même s'ils en apprécient le caractère antifraude.

Quand à la généralisation du système de contrôle sur l'ensemble du réseau, les opinions restent partagées : 63 % des voyageurs se déclarent plutôt favorables alors que 37 % y sont opposés. Mais une telle extension ne peut être envisagée que si elle est intégrée à un programme plus vaste (monétique, cartes à mémoire par exemple) apportant un avantage à la clientèle sur le plan individuel.

S. Fe

L'ART DES RENCONTRES

Pains au levain, bouquets de fleurs séchées, tricot, crochet, photographies, laques, cartes postales, poèmes, voitures de pompiers, cidre, monnaies, timbres... Le point commun à part le raton-laveur cher à Prévert ? La ligne 8 du métro et ses agents.

Le mercredi 17 juin, une exposition des violons d'Ingres de 19 agents de la ligne était présentée à la station Maisons-Alfort – Les Juilliottes. Des travaux

artistiques, des curiosités comme cette collection d'insignes des services de police urbaine d'Amérique du Nord ou ce four à pain familial exposés à l'initiative de Michel Bertrand et Jean-Claude Dorgère, avec l'aide de la Division Métro 3 pour la fourniture par Championnet de panneaux d'exposition.

Tous les visiteurs, Président du Conseil d'administration compris, ont été agréablement surpris par la qualité des œuvres présentées et l'originalité de la démarche.

Une mention à part pour le groupe « Service Public » dont le

chanteur est en attachement sur ligne comme le sont certains des adhérents historiens du Cercle Généalogique de la RATP.

Un oubli pourtant, le violon d'Ingres, entre autres, des organisateurs : le journal de la ligne 8 dont les petites annonces seront avec l'aide d'un autre mordu, présentées sur Minitel.

Une très belle démonstration de l'art et la manière d'aller à la rencontre de ses collègues de travail.

P.B.



Michel Bertrand ; organisateur, exposant et journaliste à « Point à la ligne 8 ».



Mlle Cambonie ou l'art de le dire avec des fleurs.

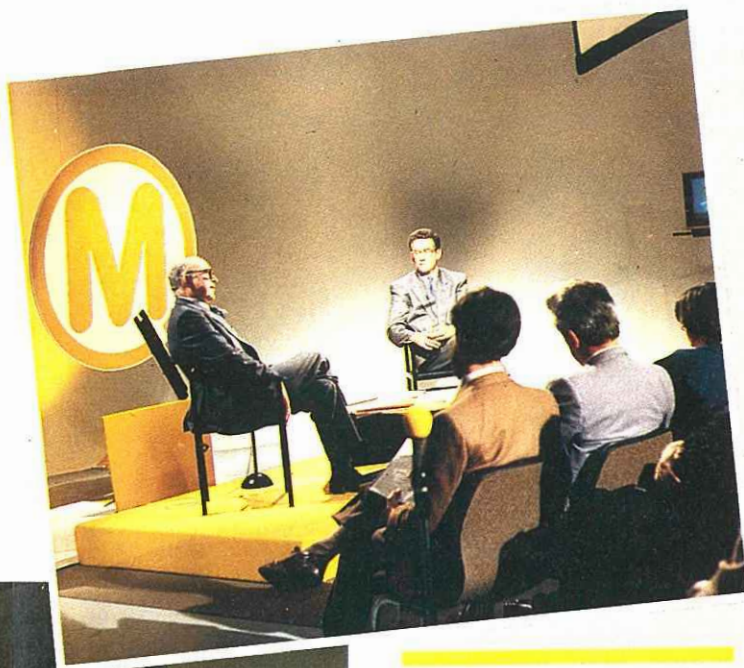
UNE PETITE RÉVOLUTION CULTURELLE

Rencontre entre le Directeur du réseau ferré, Pierre Faucheu, et les attachés commerciaux du métro. C'était en mai dernier au Palais des Congrès.

Interrogé par Jean-Louis Burgat, rédacteur en chef de Canal Plus, sur le nouveau service en station, Pierre Faucheu répondait également aux questions des agents. Elles concer-

naient essentiellement la fraude, la présence des clochards sur le réseau, la COMATEC et le rôle de la police dans le métro. Une dernière intervention portait sur le rôle que sont appelés à jouer les agents de maîtrise dans le nouveau service en station, cette « petite révolution culturelle » comme le définissait le Directeur du réseau ferré.

S. Fe.



RATP - Marguerite



RATP - Marguerite

LA CCAS COMMUNIQUE AUX RETRAITÉS ET AYANTS DROIT D'AGENT

Depuis le 27 juin dernier, la modernisation des installations téléphoniques a nécessité le changement de numéro de téléphone de la Caisse de coordination aux Assurances sociales. Son standard répond aujourd'hui au : 40.06.71.71.

DIALOGUE AVEC DE FUTURS VOYAGEURS

L'expobus, lors de son passage au collège Pablo-Picasso de Gagny (Seine-Saint-Denis) en mai dernier, a bénéficié d'un animateur exceptionnel en la personne de Paul Reverdy.

Par sa présence, le président de la RATP avait tenu à montrer son intérêt pour l'action menée en milieu scolaire par la Direction de l'action commerciale et de la communication (service CC). Et en particulier pour l'expobus qui, créé en 1983, sillonne à longueur d'année scolaire les départements de la petite couronne :

Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.

Il visite chaque année environ une quarantaine d'établissements scolaires où il présente les différentes activités de l'entreprise à l'aide de maquettes, films et diaporama.

« Ca existe depuis quand le métro ? » « Et si un conducteur a un malaise... » les élèves – et leurs professeurs – très intéressés par ces présentations n'ignorent désormais plus rien du bus, du métro et du RER.

S. Fe.

RATP - CPA





SAUVABUS

POUR QUE BUS VIVENT

SAUVABUS est une association pour la sauvegarde des autobus. Nous vous en avons déjà parlé à plusieurs reprises dans *Entre les lignes*. Son but : conserver en état de circulation des autobus réformés. Il ne s'agit pas d'un musée, SAUVABUS souhaitant que les véhicules continuent de circuler en bon état, le plus longtemps possible.

Elle possédait déjà une quinzaine d'autobus âgés de 10 à 50 ans et vient d'en acquérir deux nouveaux : une voiture école « née » en 1967 et une voiture excursions de 1970. La première ira d'expositions en expositions, de fêtes en fêtes. Elle s'est déjà rendue en juin à la fête du petit vin blanc à Nogent-sur-Marne, transformée en studio pour une radio locale. La seconde continuera ses déplacements en province, mais à l'initiative de SAUVABUS.

Des projets, SAUVABUS en a d'autres et notamment le « rapatriement » de deux autobus « Isobloc* » âgés de plus de 30 ans et qui actuellement résident en Corse, à Bastia. L'association organise toujours des visites d'installations RATP (dépôt, PCC...). Ce qui manque le plus – les moyens peut-être car entretenir un TN4H coûte très cher et SAUVABUS ne vit que par les recettes qu'elle recueille de ses visites – ce sont les connaissances et le savoir-faire de mécaniciens, de carrossiers qui pourraient aider à la remise en état et à l'entretien des plus vieux matériels.

Vous avez compris, si vous avez le « profil du poste », si vous avez quelques disponibilités et si ce genre d'activité vous intéresse, contactez :

SAUVABUS.

**7, Cité-Verte,
94370 Sucy-en-Brie**

S. Fr.

* Ancien fabricant d'autobus.



RATP - Dumax



Photo Roger Fourret

« ZOUVENIRS »

Un fidèle abonné haut-savoyard a voulu saluer la disparition des « Z » de la ligne de Sceaux (RER B). Voici un extrait de son courrier et une photo de « la mise à mort de la Z 23415 ».

« Bien que n'habitant pas à proximité de Culoz, où le chantier de la Sté SME démolit du matériel ferroviaire, je vais en ces lieux plusieurs fois par an rendre une dernière visite à de vieux serveurs du rail que j'avais connus en pleine activité sur les voies ferrées françaises, y compris les vaillantes « Z 23000 » qui, du temps de mon adolescence, m'emmenaient camper dans la vallée de Chevreuse. Qu'elles me semblaient luxueuses ces automotrices avec leur lustres au-dessus des plates-formes, et avec leurs

sièges profonds, par rapport au matériel contemporain de la SNCF !

Puis la concurrence est arrivée avec le MS 61, dont les dernières « Z » de 1962 préfiguraient les aménagements intérieurs en lamifié, au lieu des jolis panneaux vitrifiés, ornés sur les premières automotrices du sigle « CMP » en lettres entrelacées. Malgré leurs efforts pour se mettre au goût du jour : conduite à agent seul avec VACMA, roues monoblocs, distributeurs plus efficaces que les traditionnelles triples valves, sonorisation, etc. A l'arrivée du MI 79, de luxueuses, les braves « Z » paraissaient désuètes, lentes et... bruyantes aux yeux des usagers. Pourtant le ronflement des engrenages ne manquait pas d'un certain charme ! »

AVIS AUX AMATEURS

CONNAISSANCE DU RAIL



LA LIGNE PARIS-SAINT-GERMAIN A 150 ANS.

Le numéro de juin de la revue *Connaissance du Rail* est en grande partie consacré à l'événement avec notamment un catalogue recensant tous les documents existant sur la ligne, livres, brochures, cartes ferroviaires, photos et cartes postales.

Connaissance du Rail
n° 79, juin 87,
au prix de 31 F
Editions de l'Ormet
VALIGNAT
03330 BELLENIVES

Chez le même éditeur
vient de paraître



« 130 ANS DE TRAINS SUR LA LIGNE D'AUTEUIL »

L'auteur, André Jacquot relate l'histoire de la ligne de 1854 à 1985 dans son contexte économique, géographique et humain ; l'aspect technique n'a pas été oublié : installations, matériel moteur (vapeur et électrique) et remorques.

S. Fe.

112 pages
format 240 x 320
190 F
frais d'envoi
compris

Notre jeu « faites-les parler »

Notre photo du mois. (Envoyez vos légendes à ELL R10 GA.)



RATP - Thibaut

Nous attendions beaucoup de réponses de machinistes, et cela a été le cas. Mais les légendes sont très « auto-satisfaites » : technique impeccable, professionnalisme, coup d'œil, ... c'est sûrement vrai, mais c'est pas drôle, même si, aujourd'hui, l'autobus articulé ligne 27 passe avec la même maestria.

La légende retenue est commune à Philippe Binet (FE) et Alain Neveu (TC).



RATP - Ardaillon-Carrier

Les autres :

L'élève machiniste : – Chef, je peux ouvrir les yeux, maintenant ? (Didier Marcombe, FE) ;
– Dites, chef, le cycliste que je viens de dépasser, je ne le vois plus dans les rétros... (Le Bohec, RE).

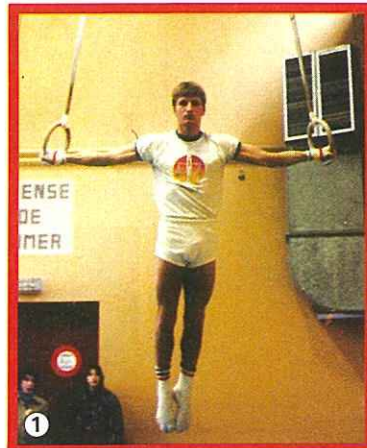
Le moniteur : – Souris, on te regarde ! (Philippe Binet, FE) ;
– Regarde la fille ; je l'aguiche et tu ouvres ! – Guichets du Louvre – (Christine Sausa, FC).

Le bus : – J'école aux murs, ça l'affiche mal !

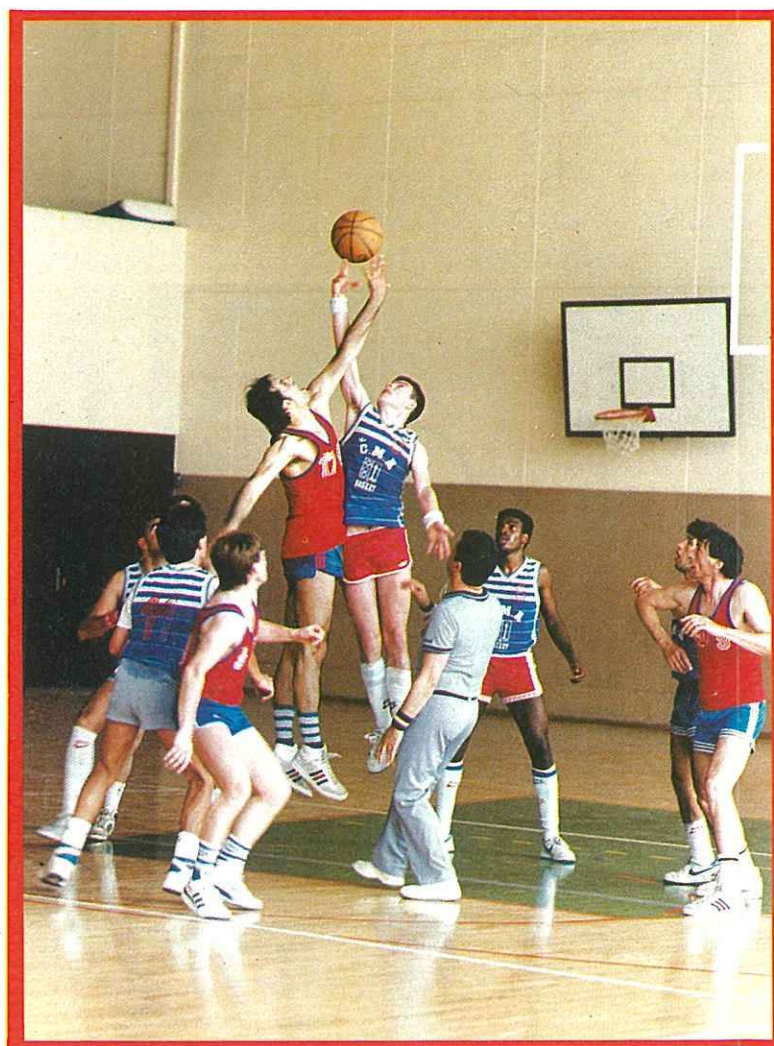
Sport



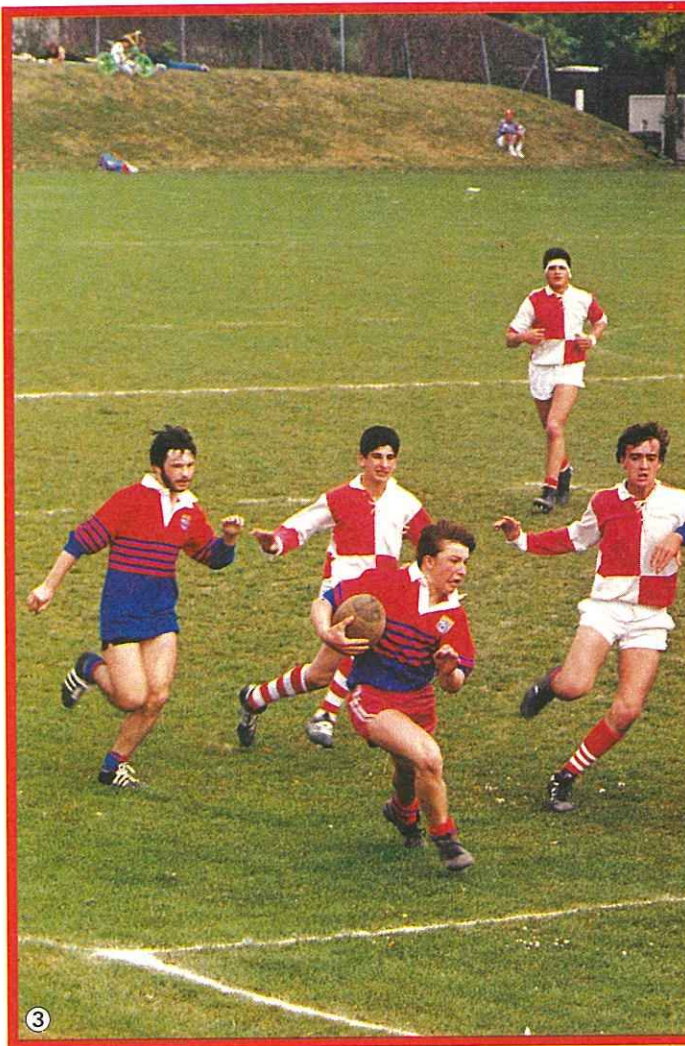
RATP-Dumax



- ① Didier Hainaut champion de France des che-minots 1987.
- ② Victoire 13 points à 6 pour l'USMT (en vert) face à Mâcon lors de la dernière journée du championnat.
- ③ Pour l'équipe première, les ca-dets se préparent à prendre la relève.



RATP-CPA



Basket

L'équipe première homme demeurera une année encore en promotion d'honneur après sa défaite d'un point (67 points à 66) contre Aubervilliers le 10 mai 1987 à Palaiseau, alors qu'une victoire aurait permis l'accession en division d'honneur régionale.

Rugby

Fin de saison en fanfare pour l'équipe première qui, après une défaite malheureuse à domicile contre Bourges (0/4) et un résultat négatif à Mâcon (0/15) a accumulé les bons résultats en phase finale du championnat de France de 2^e division nationale. Victoires contre Pontarlier 28 points à 3 et 15 points à 3, Bourges 20 points à 16 et Mâcon 13 points à 6. Première de sa poule à égalité de points avec Mâcon, l'USMT n'a pu défendre ses chances jusqu'au bout pour la montée en groupe B de 1^{re} division après application du règlement fédéral. La défaite contre Bourges à domicile aura vraiment coûté cher; Mâcon connaîtra ainsi le championnat de 1^{re} division. Chez les jeunes, les minimes ont été finalistes, face au Racing, du championnat de Paris tandis que les cadets ont remporté, face à l'équipe de Conflans-Sainte-Honorine, le challenge Bonnet-Vallet compétition qui regroupe les meilleures équipes d'Ile-de-France.

Pelote basque

La fête annuelle de la pelote basque s'est déroulée au fronton du Parc des Sports de la Croix-de-Berny, le 16 mai dernier. Les démonstrations de *Paleta* (1), de *Palancha* (2) et de *Yoko Garbi* (petit gant; voir photo) ont été particulièrement appréciées du public présent à cette occasion. Les intermèdes folkloriques étaient assurés par le groupe basque Gasteriak.

Rappelons que la section pelote basque fondée en 1980 compte actuellement 70 adhérents et qu'il est possible de jouer chaque jour au fronton de la Croix-de-Berny. Une section féminine a été récemment créée, l'entraînement se déroule chaque samedi de 14 heures à 16 h 30, tandis que le mercredi

de 14 heures à 17 heures, les jeunes peuvent s'initier à ce très beau sport dans le cadre des cours du mercredi. Patrick Bernadico, Gérard Giorgetti et Jean-Marc Chibasharo constituent l'encadrement technique de la section. Son président, Rémy Altariba, reste à votre disposition pour vous apporter de plus amples détails. Il répond au 43.50.57.98.

(1) *Paleta* : discipline utilisant une balle cuir et une raquette étroite et lourde.

(2) *Palancha* : une balle gomme est utilisée ainsi qu'une raquette plus large et plus légère que pour la *paleta*.

Gymnastique

La section « gymnastique » dont les activités s'étaient sérieusement ralenties au cours des années passées semble prendre un nouveau départ en 1987. Ce renouveau a paru en effet se manifester de fort belle manière au challenge annuel de l'Union sportive des cheminots de France, le 23 mai dernier à Marsannay-la-Côte près de Dijon.

La section « gymnastique » de l'USMT a remporté la première place au classement individuel grâce à Didier Hainaut, membre et moniteur de la section, et la troisième par équipes.

Il faut noter que depuis septembre 1986, des séances d'entraînement à la gymnastique ont lieu quatre fois par semaine à la salle de Pantin Courtois :

- les lundi, mercredi et vendredi soir pour tous les membres de la section ;
- le mercredi après-midi pour les enfants.

Athlétisme

Belle 4^e place pour Olivier De Kernavanois lors des championnats de France de décathlon les 6 et 7 juin à Arles, avec un excellent total de 7 400 points. Patrick François obtient quant à lui la 7^e place de cette compétition. Patricia Petitbois 2^e 5" au 800 m et Gilbert Bessières 11^e du championnat de France des 25 km sur route, Claude Vella (61,76 m au marteau) et Franck Jacquesson 2,10 m en hauteur) se sont également mis en valeur en ce début de saison athlétique. G. L.

PARIS TOURISTES

