

ENTREPRISES LIÉGÈNES

N° 57 DECEMBRE 1995 - JANVIER 1996 17 F

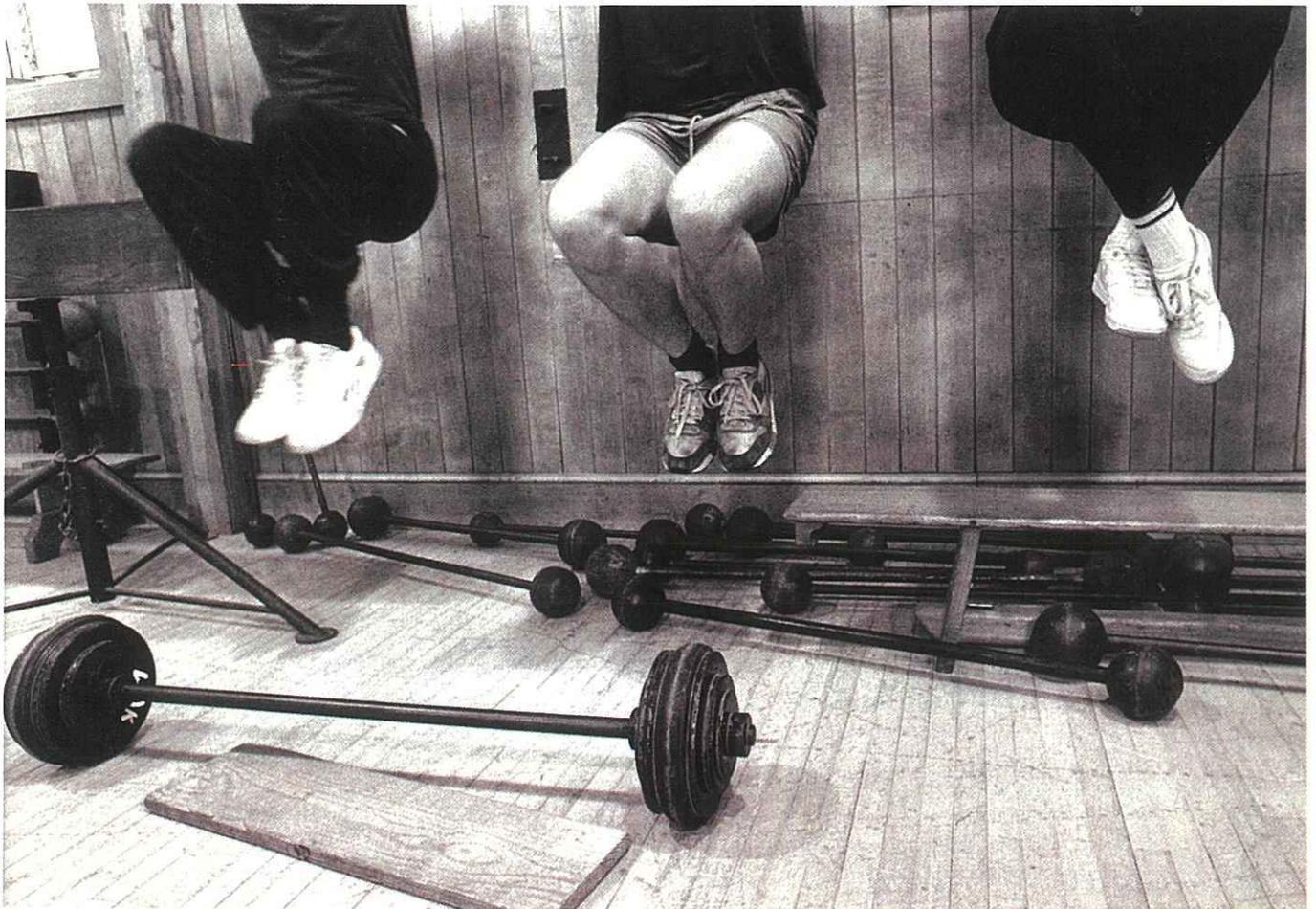
**Femmes
et agents**



**Des bus sauvés
des eaux
L'alphabétisation
au cœur**

Lachambeaudie (photo primée) et la salle de sport à la Cité universitaire, deux photos sélectionnées au grand concours noir et blanc Agfa et réalisées par Bruno Marguerite (SG) qui a reçu un prix à cette occasion (voir *Panoramiques* p. 8).

MARGUERITE/SG-AY



Dans la ville

P.10 Agressions, la cote d'alerte

La RATP a présenté son programme pour combattre le vandalisme, la fraude, les agressions au forum européen sur la sécurité urbaine. Tour d'horizon des plans d'actions.

Aller-Retour

P.14 La réforme tarifaire par le menu

Pourquoi une nouvelle tarification ? Quels sont les voyageurs concernés ? Quelle est la définition nouvelle de la zone urbaine ? A travers six questions-réponses, l'analyse de la réforme tarifaire.

Correspondance

P.16 Des bus sauvés des eaux

Quatre conducteurs lyonnais entreprennent des actions pour sauver leurs lignes de bus, malmenées par les débordements de la Saône.



17,3 % du personnel de la RATP est féminin.

P. 17

Arrêt sur

P.24 Suivez le ticket

Quel circuit suit le ticket une fois avalé par le portillon ? Un voyage en images au cœur des péages.

Parcours

P.26 MI2N : de l'avis des conducteurs

Les conducteurs de RER ont été associés à la réflexion sur l'aménagement de la cabine de conduite du MI2N. Une démarche qui remporte leur suffrage.

P.28 L'alphabétisation au cœur

Pendant un an, deux femmes machinistes ont donné des cours d'alphabétisation à des africaines d'un quartier de Pantin. Une expérience riche en enseignements.

Passionnement

P.30 D'un coup de crayon, Jacques Borgès donne vie à ses personnages de BD. Affiches, cartes d'invitation, trombinoscope... ses illustrations essaient ici et là.

Mémoire

P.31 Un siècle de mutuelle

En 1895 naissait la mutuelle n° 1069, précurseur de la protection sociale française. Un ouvrage raconte sa longue histoire.

P. 10



Dossier

P.17 Femmes et agents

Tous les métiers de l'entreprise sont ouverts aux femmes et pourtant... Les agents de maintenance, les machinistes, les conductrices sont encore peu nombreuses. Et les « manageuses » le sont encore moins. Côté carrière, les déroulements diffèrent. Un groupe de réflexion, né en 1990, a étudié la meilleure façon de promouvoir les femmes au travail. Les solutions existent. Reste à les mettre en œuvre.

3



P. 24

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 44 68 36 62/36 51/36 42/37 33. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive, Jacques Teixeira. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **En couverture** : photo Chabrol SG-AV. **Photogravure** : TTAG. **Imprimerie** : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement** : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 PARIS Cedex 12. **Retraits de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.

Aménagement

Bus : les points de vente se montrent



SERVE/SG-AV

Les points de vente du bus font, parfois, bien piètre figure dans le paysage urbain. A ce déficit d'image s'ajoute un manque de cohérence entre les différents locaux de buralistes, ce qui a conduit le département bus à lancer une étude sur un nouveau concept de point de vente. Le premier vient d'être mis en place à Créteil-Préfecture :

revêtu d'inox, il peut être utilisé par les handicapés grâce à son guichet qui a été abaissé de 1,15 m à 1 m. Une vaste vitre rend plus aisés les rapports entre voyageurs et agents, dans un espace éclairé et abrité par un auvent. Le point de vente est repérable de loin par un totem, puis, plus près, par un bandeau éclairé ; enfin des

espaces d'information ont été prévus de part et d'autre de la vitre. Ce guichet de vente relooké peut être adapté à toutes les générations de bâtiments existants. En 1996, il sera installé dans une vingtaine de lieux, dont, notamment, Châtelet (avenue Victoria), porte de Champerret et la mairie d'Aubervilliers.

Terminus bus, suite...

Un édifice bus vient d'être installé sur la voie publique, cours de Vincennes, au terminus de la ligne 26. Fait d'inox et de verre, la nouvelle génération d'édifice bus est précaire et modulable pour s'adapter aux différents besoins de l'exploitation. Le premier édifice installé à la porte de Pantin, en novembre 1994, ne comportait que deux modules – salle de repos et

locaux sanitaires –. Celui du cours de Vincennes comprend 6 modules : poste de contrôle local (PCL), salle de repos pour les machinistes, point de vente, sanitaires et locaux techniques et d'entretien. Il représente, sur 62 m², l'équipement le plus complet. A noter, le poste de commande local qui a bénéficié d'un travail ergonomique, et le point de vente qui a été revu et

corrigé à l'image du nouveau guichet de métro. Un totem reprenant l'identité visuelle et la signalé-

tique aux nouvelles normes permet de repérer facilement l'édifice, et le met en cohérence avec les

autres réalisations de la RATP. Prochain édifice installé : porte de Clignancourt, printemps 1996.



SERVE/SG-AV

l'événement



MINOLI/SG-AV

Les grèves de cette fin d'année ont retardé la sortie de votre journal. Le voici enfin, complété par un numéro spécial destiné à faire le point sur ces événements.

En décembre, vous n'avez pas reçu le numéro d'*Entre les Lignes* et ce dernier arrive aujourd'hui avec retard dans votre boîte aux lettres. Les conflits sociaux de la fin de l'année ont en effet sérieusement perturbé le travail de la Rédaction du journal et notamment la réalisation du numéro de décembre 1995 qui était sur le point d'être « bouclé » : certains reportages photos, interviews... ont dû être annulés. La réalisa-



CHABROL/SG-AV

Départ de la manifestation du 12 décembre à la Bastille.

Après la grève, LES PREMIÈRES PISTES

tion du journal a été stoppée pendant plusieurs semaines et les délais de fabrication s'en sont trouvés allongés.

Entre les Lignes se devait pourtant de rendre compte des événements exceptionnels que nous venons de vivre.

Aussi, la Rédaction vous propose

un numéro spécial de quatre pages, entièrement consacré à la grève et à ses suites, donnant la parole à tous les acteurs concernés et présentant les premières pistes élaborées lors de la réunion intersyndicale qui s'est tenue le 23 janvier 1996 avec les partenaires sociaux.

Conscients de la gêne occasionnée par une parution retardée, nous adressons nos excuses à tous nos lecteurs et abonnés. Cette reprise de contact est également l'occasion offerte à la Rédaction de vous présenter ses meilleurs vœux pour la nouvelle année ●

5

Entreprise Informatique et libertés

Les activités du Service médical du travail vont être informatisées. Une première étape concernera la gestion des convocations et des visites médicales, qui sera mise en service en janvier 1996. Une seconde étape portera sur l'informatisation des dossiers médicaux, progressivement mise en service en 1996. Outre les personnels médicaux et paramédicaux du Service médical du travail, le système relatif à la première

étape sera accessible à l'ensemble des gestionnaires des ressources humaines des départements clients du Service médical du travail. Les agents pourront, conformément aux dispositions prévues par la loi, avoir accès aux informations administratives, médicales et paramédicales les concernant. Ce droit d'accès s'exerce par écrit auprès de M. le médecin-chef du travail, 26, bd de Picpus, 75012 Paris.

Environnement Le gazole anti-pollution

Fin janvier 1996, la RATP aura généralisé l'emploi du gazole à très basse teneur en soufre (ELL n° 54) pour l'ensemble de son parc d'autobus. Les 4 000 bus de l'entreprise ainsi que sa flotte de véhicules auxiliaires (760 unités) rouleront désormais avec un gazole plus « propre » qui émet quatre fois moins de particules que le gazole traditionnel. La RATP montre l'exemple en matière de lutte contre la pollution atmosphérique en devançant de près de neuf mois la législation européenne fixant au 1^{er} octobre 1996 l'obligation pour les pétroliers de fournir à l'avenir uniquement ce type de carburant.

Animation Malakoff fête le R 312

La ligne 123 (Mairie-d'Issy - Porte-d'Auteuil) vient d'être équipée en R 312. Le centre de Malakoff a souhaité fêter cette arrivée avec ses voyageurs. C'est ainsi que le 18 novembre dernier plus de 2 000 voyageurs, habitants d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne, ont pu parcourir l'itinéraire du 123 à bord de 5 TN 4H qui côtoyaient le nouveau matériel. Une animation accompagnée par un orchestre de jazz et réussie, grâce à l'implication des machinistes et des agents de MRB du centre bus de Malakoff.

Plus de 2 000 voyageurs ont fêté l'arrivée du R 312 sur la ligne 123.



SERVE/SG-AV

Prévention Tour de France : de la bonne conduite

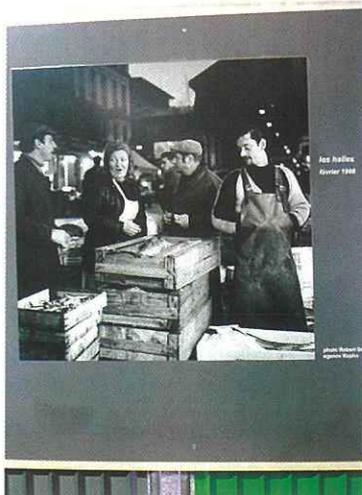
Une Clio réformée, gracieusement prêtée par le centre bus d'Aubervilliers, a participé au Tour de France des jeunes conducteurs, qui s'est déroulé du 26 octobre au 4 novembre. Ce prêt s'inscrit dans le cadre d'une convention signée en 1993 par la commune d'Aubervilliers et le centre

bus, qui favorise toute action de prévention auprès des jeunes impliquant notamment les écoles et les associations. Un tour de France original dont l'objectif pédagogique est de sensibiliser les jeunes au respect des règles et à la nécessité de bons comportements au volant.

Doisneau s'affiche à Rivoli

Vous êtes un passionné de Robert Doisneau ? Vous avez jusqu'à mi-mars pour aller admirer ses photos exposées sur les palissades du chantier de la ligne 1, rue de Rivoli, côté arcades. Cette opération se déroule en parallèle à l'exposition « Histoire de Paris », actuellement au musée Carnavalet, qui présente les œuvres du célèbre photographe. Un plus offert par la RATP, sur proposition de l'Association des commerçants des Tuileries, aux riverains et aux piétons des arcades, pour revaloriser un environnement touché par des travaux.

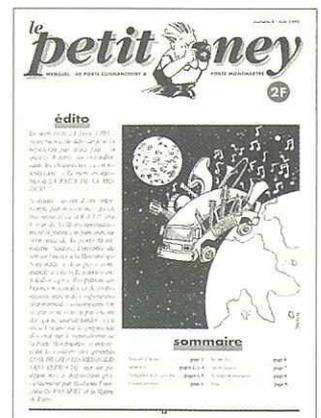
Contact : Joëlle Assimon
(ITA) 4 28 49



VAUTIER/SG-AV

Partenariat Le 95 à la Une

Le Petit Ney est un journal édité pour les habitants du XVIII^e. Son but ? Créer des échanges entre les habitants du quartier et les informer sur les activités qui y sont organisées. Quel rapport avec la RATP ? L'équipe de la porte Montmartre (terminus des lignes 95 et 60, centre de Belliard) a décidé d'utiliser ce support pour communiquer avec sa clientèle et se faire connaître des habitants. C'est ainsi qu'au fil des numéros du mensuel, créé en novembre 1994, le « 95 » se raconte. Interview d'un de ses machinistes,



DR.

participation à la fête de la musique, ainsi qu'à une exposition à la mairie du XVIII^e avec deux machinistes du 94 et du 95. Une autre façon, pour l'équipe de la porte Montmartre, de participer à la vie du quartier, de la ville.

Les enfants décorent Pernety

La station Pernety décorée par des enfants : c'est la conséquence du partenariat entre la ligne 13 et le collège Giacometti (rue Cange dans le XIV^e), voisin de la station. A la suite de l'action scolaire menée l'an dernier par les agents de la ligne, des espaces ont été confiés aux enfants. Un mobile accueille désormais les voyageurs à l'entrée de la station



MINOLISG-AV

et une vitrine, installée sur le quai en direction de Saint-Denis, expose les résultats du sondage réalisé par les jeunes

sur leur perception de leur station. Une décoration, réalisée avec l'aide de la ligne 13, sera renouvelée chaque année.

La 12 vous emmène au bout du monde

Guatemala, Tibet, Madagascar : une invitation au voyage était proposée, du 9 au 23 novembre, aux voyageurs de la ligne 12, au moyen de photos exposées aux stations Corentin Celton et Mairie d'Issy. Des photos réalisées par l'association Aventure du bout du monde qui organisait le 7^e Festival des globe-trotters à Issy-les-Moulineaux. L'occasion pour la RATP, partenaire de l'opération, d'offrir à ses voyageurs un peu de rêve dans ses couloirs.

MINOLISG-AV

Sida : le métro prend position

Denis Landau, directeur de la ligne 10, a remis au directeur de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, le 1^{er} décembre dernier, l'ensemble des livres collectés auprès des voyageurs pour les malades atteints du

sida. Du 20 au 24 novembre, une collecte de livres avait été, en effet, organisée, à l'initiative de la ligne 10, auprès des voyageurs des stations Gare-d'Austerlitz (L. 10), Saint-Marcel (L. 5) et Chevaleret

(L. 6). Romans, nouvelles, essais : ce sont plus de six cents ouvrages qui ont été donnés pour ces malades qui, en raison de leur état, n'ont pas la possibilité de se rendre à la bibliothèque de l'hôpital.



MARGUERITE/SG-AV

1995 en bref

Février

- Le nouveau service en station appliqué à l'ensemble de la ligne 3.

13 mars :

- 8^e opération Autrement Bus « Boucles de la Marne ».

Du 11 au 24 avril

- Campagne d'affichage institutionnelle « RATP, la meilleure façon d'avancer ».

Avril

- La RATP teste sur la ligne 20 les nouveaux bus à plancher bas.

Du 28 mai au 2 juin

- Congrès de l'UITP à la porte de Versailles.

27 juin

- Signature de la Convention Bus propres entre la RATP et le Conseil régional de l'Île-de-France.

7

25 juillet

- Attentat à la gare RER Saint-Michel ligne B.

1^{er} août

- Augmentation des tarifs RATP et mise en place de la réforme tarifaire.

21 août

- Adieu, les Grands Augustins : les derniers agents de la PG bus quittent le 53 ter.

26 septembre

- Jonction de la ligne D du RER entre Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon.

24 novembre

- Début de la grève RATP et SNCF.

18 décembre

- Reprise du trafic RATP et SNCF.

Animation ESE en couleurs

Du 1^{er} novembre au 31 décembre, sept artistes peintres du département de ESE ont organisé leur troisième exposition de peinture. Au 127, avenue

Ledru-Rollin, dans les salles Parmentier et Voltaire, ont été admirés trente-six toiles, aquarelles et huiles.

Contact : René Babel
Tél. : (480) 41 156

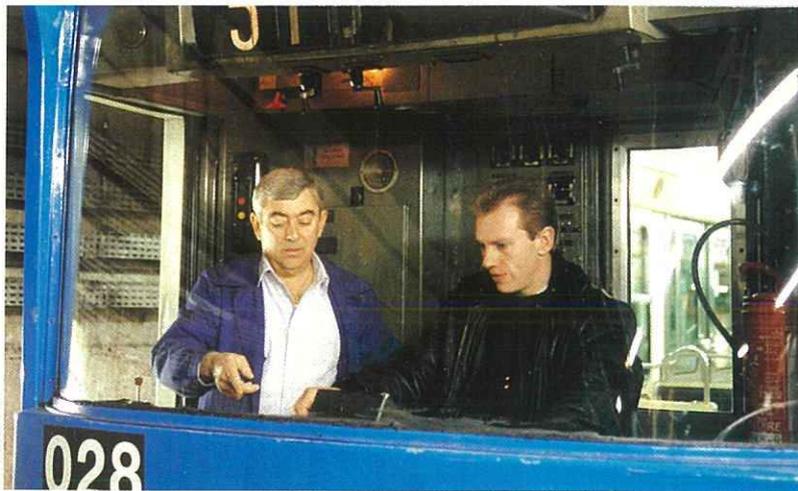


Flours des champs de Jean-Claude Berruyer.

Social

Nouvelles spécialités médicales en libre choix

Depuis le 1^{er} novembre 1995, les agents peuvent consulter librement en chirurgie, néphrologie, psychiatrie, stomatologie. Chacun a donc le libre choix entre des consultations à l'Espace santé, où les soins sont assurés gratuitement par des spécialistes, et des consultations à l'extérieur de l'entreprise. Dans ce cas, consultations et examens réalisés en ville doivent être effectués en dehors des heures de service, et ne donnent lieu à aucune relève. Sont déjà en libre choix, conformément aux engagements pris par l'entreprise dans le Progrès partagé, la dermatologie, le dentaire, la gynécologie, la phlébologie, la proctologie.



DUMAXISG-AV

Implication Conducteurs cherchent moniteurs

Pour assurer la formation de 300 conducteurs, recrutés entre fin 1995 et la fin du 1^{er} semestre 1996, le département Métro fait appel à des moniteurs. Le nouveau stage de formation « Cristal » (ELL n° 45) prévoit, en effet, l'accompagnement du jeune agent par un moniteur (conducteur sur le matériel MF 67). A charge pour ce dernier de transmettre ses compétences et son savoir-faire dans un échange qui valorise son professionnalisme et son métier. Au cours d'une réunion, le 16 novembre dernier, J. Rapoport, directeur du Métro a tenu à remercier, cadeau à l'appui, les conducteurs-moniteurs qui ont déjà montré leur professionnalisme et leur disponibilité à l'égard des jeunes agents. Les conducteurs MF 67, intéressés par ce monitorat, sont invités à prendre contact avec leur encadrement.

Distinction Zoom sur un photographe primé

Bruno Marguerite, photographe à l'unité Audiovisuel (SG), vient de se voir décerner le 21^e prix au grand concours photo noir et blanc Agfa Multicontrast, en collaboration avec Photographies magazine, avec un cliché pris à Lachambeaudie (voir page Reflex). Près de 1 000 photographes de dix pays ont participé à ce concours - thème libre - présidé par le photographe Jean Dieuzaide. Un très beau résultat récompensant les qualités professionnelles de Bruno qui « s'exprime » régulièrement dans le journal Entre les lignes. Bravo l'artiste !



SERVEISG-AV

Ferré movies

La RATP vient de recevoir le prix spécial du Jeune Public et le



Grand Prix, pour le film *De fils en aiguille*, réalisé par Sydney Jezequel (films Roger Leenhardt). Ces distinctions étaient décernées à l'occasion du 5^e festival international du Film ferroviaire, qui s'est tenu du 15 au 17 novembre à Vendôme, où plus de cent productions représentant 22 pays

étaient en compétition. Commandité par le département PRO, *De fils en aiguille* présente deux incidents d'exploitation survenus sur les lignes A et B du RER, l'analyse de leurs causes et le retour d'expérience qui en a résulté. Contact : Audiovisuel (SG), tél. : 2 49 65.

Commercial

La vente aux entreprises : bilan 1994

Avec 112 MF pour 1994, la vente des titres de transport aux entreprises progresse de 28 %. Le nombre d'entreprises servies fait un bond de 60 % et passe à 610. Elle englobe trois techniques : la vente déportée, la vente en nombre et la vente en gros. La vente en gros, destinée aux Tours Operators et aux agences de voyage est de 35 MF et progresse de 18 %. Cette technique est effectuée par CML. La vente en nombre concerne les commandes des grands comptes. Le CA est de 48 MF. La vente déportée ou décentralisée correspond au déplacement, dans les entreprises, d'agents volontaires de MTR et RER. Cette dernière affiche un CA de 29 MF soit une évolution de 65 %. Une mention spéciale est à consacrer à la ligne 1 qui sert 32 entreprises soit + 90 % et porte son CA à 9 MF.

International

Visite roumaine à DRH

Une délégation de la Régie autonome des transports bucarestois a été reçue au centre de psychologie du travail de DRH, les 11 et 12 octobre dernier. Elle s'est montrée très intéressée par les méthodes de sélection qui ont pour but, comme le précise José Christian Gonzalès, chef du Centre « de vérifier non seulement l'aptitude à la conduite mais

aussi d'analyser d'autres dimensions telles que les qualités relationnelles, un des paramètres les plus importants de notre sélection ». Ces tests, que les Roumains envisagent d'utiliser chez eux, concernent les conducteurs et les machinistes, les contrôleurs et les agents de sécurité, les agents de maîtrise et les chefs de ligne.

Ils sont employés pour le recrutement, à l'occasion de mobilités ou de reconversion à la RATP et à l'extérieur de l'entreprise puisque le centre de psychologie est habilité à faire passer les examens auxquels doivent satisfaire les candidats à l'emploi de conducteur de véhicule. Un exemple récent avec le réseau de bus de Montpellier pour ses conducteurs.

Echanges franco-chinois

Le maire de Dalian, ville du nord de la Chine, M. Bo Xilai, a visité le réseau de la RATP, le 31 octobre dernier, après avoir été reçu par Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports, et Jean-Paul Bailly. Ville de 5 millions d'habitants équipée d'un des plus grands ports de Chine, Dalian développe un projet de métro lourd. C'est pourquoi son maire est venu discuter avec les autorités françaises des conditions de la participation de la France. Systra-Sofretu devrait être associée à l'ingénierie du projet.



DR.

Iu dans la presse



CML présente dans un numéro spécial d'« Enjeux », les plans d'actions commerciales.

En novembre 1995, ce sont 83 actions qui ont été lancées. Les plans d'actions

commerciales concernent, directement ou indirectement, 64 lignes de métro, de bus ou de RER. Ils visent à atteindre, par la conjugaison des actions, des objectifs de reconquête du trafic et des recettes fixées pour chaque pôle à l'horizon 1997 (...). Pour l'instant, seuls 6 pôles sont concernés. D'autres pourraient bientôt suivre. En particulier, ceux qui doivent faire l'objet d'une restructuration en profondeur : ils ne peuvent faire l'économie d'un diagnostic commercial approfondi (*lire également sur ce sujet l'article en page 15*).

Enjeux, journal de CML, n° 29, novembre 1995.



Assurance Qualité : un nouveau journal du département MRF-UDTM MF 67 pour « démystifier l'assurance qualité afin de découvrir que, nous aussi, nous pouvons engager, après bien d'autres, une

démarche d'assurance qualité... Ce journal décrira des exemples internes et externes à l'unité, à MRF, voire à la RATP... », explique dans son éditorial Frédéric Blamoutier, responsable Assurance Qualité - MF 67.

Assurance Qualité, journal de MRF-UDTM MF 67, n°0, octobre 1995.



Les aménagements réalisés autour du site propre du TVM ont reçu le Ruban d'Or du concours 95 des paysages routiers. Organisé depuis 1993 par le ministère de l'Aménagement et de l'Équipement, le Ruban d'Or

est décerné par un jury de spécialistes (architectes, urbanistes, journalistes, personnalités diverses).

Reperes, lettre d'information de l'encadrement bus, septembre 1995.

Au récent Forum européen sur la sécurité urbaine, la RATP et les autres transporteurs urbains ont présenté leur programme pour combattre le vandalisme, la fraude, les agressions. Tour d'horizon.

Les transports urbains, aujourd'hui plus qu'hier, sont devenus une scène de tensions et d'actes de malveillance. Détresses sociales et marginalités, fraude, vandalisme, menaces et agressions sont ressentis, par les machinistes et leur encadrement, comme l'irruption d'un véritable désordre de la ville compromettant l'exploitation des réseaux. Le Forum européen sur la sécurité urbaine, qui s'est déroulé à Lille les 30 et 31 octobre derniers, auquel participaient 16 agglomérations urbaines de France et d'Europe, a confirmé que la sécurité était devenue un problème obsédant.

RATP : cinq ans d'engagement déjà

Les réseaux de Marseille, Lyon, Le Havre, Lille et Strasbourg – pour ne citer que ceux-là – connaissent une hausse inquiétante de jets de pierres et d'actes de vandalisme. Tous s'accordent à constater l'incivilité grandissante des très jeunes (8-12 ans). Quant aux agressions à

l'encontre des machinistes, leur nombre ne faiblit pas. Et l'ensemble de ces phénomènes contribue à nourrir un sentiment d'insécurité croissant au fil des années. Dans un tel contexte, ces réseaux se sont lancés dans une politique de reconquête de leur territoire, d'humanisation et de partenariats tous azimuts. La RATP, présente à ce forum, connaît elle aussi sur son réseau bus une situation très préoccupante en matière d'agressions et de vandalisme. Mais à la différence des réseaux de province qui « découvrent » au fur et à mesure l'ampleur des dégâts, l'entreprise possède déjà de solides acquis en matière de prévention. C'est bien la RATP qui s'était engagée la première, dès 1990, dans cette démarche impliquant notamment la police, les associations de quartier, les établissements scolaires... Mais la persistance d'une crise sociale sans précédent oblige les entreprises de transport à accélérer la mise en place de mesures complémentaires et nouvelles. Les Amis à Lyon, les Superviseurs



Point de vue



Michel Wiewiorka, directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales, à Paris. On constate effectivement, depuis plusieurs années, a montée en puissance de la violence. Elle relève, d'une part, de la délinquance classique qui a toujours eu lieu et, d'autre part, de formes nouvelles ou récentes dans lesquelles il s'agit de jeunes – plutôt des garçons – qui chahutent. Chahuts qui prennent un tour aigu parce que le rapport à la loi, à l'institution est très affaibli comme s'il n'y avait pas de différence entre ce qu'ils considèrent comme un « vague » chahut et qui est pour nous un acte grave. L'ensemble de ces phénomènes tient à une triple crise :

Agressions, LA COTE



BARCUNIS/GAV

à Rotterdam, les Grands Frères en Ile-de-France, les agents d'ambiance font dorénavant partie de la panoplie du transporteur averti. Cabines antiagressions – deux agents des ateliers de Championnet sont d'ailleurs partis à Strasbourg, en novembre, pour équiper un bus – et formation spécifique à la maîtrise des conflits viennent s'ajouter aux différents dispositifs retenus. La conclusion revient à Martine Aubry, présidente du forum : « *Les transports urbains sont un enjeu majeur pour les villes. Les élus et transporteurs doivent donc coopérer pour qu'ils ne soient pas facteur d'exclusion. Il y a urgence à défendre ces réseaux et refuser toute ghettoïsation.* »

Le département Bus favorise, pour les machinistes des lignes difficiles, des possibilités d'alternative à la conduite.

crise sociale avec son lot de problèmes d'emploi, de logement ; crise institutionnelle ou politique liée à la non-représentation des demandes des jeunes par les partis politiques ; et, enfin, crise identitaire : ce pays vit une sorte de fragmentation culturelle en même temps qu'un vif sentiment de menace sur l'identité nationale.

Notre société doit apprendre à gérer la violence et à ne pas dramatiser. Ainsi les problèmes rencontrés dans les transports devraient trouver des solutions avec un traitement qui calme le jeu. Une question plus délicate concerne la non-socialisation d'une partie de la jeunesse pour des raisons qui tiennent essentiellement à la famille et à l'école.

Le plan d'action de la RATP

11

Pour lutter contre l'insécurité sur le bus et le tram, sept mesures viennent d'être arrêtées.

Et l'entreprise recherche activement des partenariats avec la ville.

L'accroissement des actes de violence sur le réseau bus de la RATP, au cours du dernier trimestre 1995, a conduit le département Bus, en concertation avec les organisations syndicales, à aller plus loin dans les mesures de prévention et de lutte contre l'insécurité mises en place depuis plusieurs années. Des mesures nouvelles et complémentaires ont donc été adoptées le 6 novembre dernier.

Tout d'abord et en ce qui concerne les effectifs, la Direction générale a autorisé le département Bus à recruter 100 machi-

nistes supplémentaires : « *A la fois pour assurer le service programmé et permettre la mise en place, dans tous les centres, d'équipes d'ambiance qui seront constituées de machinistes inaptes, de machinistes aptes, en alternative courte à la conduite, de "CES" et de jeunes en emploi d'insertion* », explique Alain Genet, délégué du directeur du département Bus. Le département favorisera, pour les machinistes des lignes difficiles, des possibilités d'alternative à la conduite : de quelques semaines dans le cadre des activités →

D'ALERTE ?

→ d'ambiance ou de quelques années dans le cadre des métiers du contrôle. Un axe retenu pour prévenir l'inaptitude.

Pour renforcer la présence sur les lignes de bus, le département est intervenu auprès de la police pour demander une intensification des rondes de surveillance. De plus, des réunions communes auront lieu tous les mois au niveau des districts afin d'établir une cartographie de la délinquance. « *Un élément nouveau et de première importance qui permettra de parfaitement cibler et rendre plus efficace la présence des forces de police dans les lieux les plus sensibles.* » Toujours dans ce domaine, des orientations ont été transmises aux équipes du département SEC afin qu'elles montent systématiquement dans les bus pendant leurs déplacements.

12 Privilégier le contrôle itinérant

Aux cinq camps de base actuellement opérationnels vont venir s'ajouter celui de Flandre et celui de Nanterre (courant 1996). Présence sur les bus avec les Grands



En Ile-de-France, la présence des Grands Frères dans les bus va s'intensifier.

Frères dont le nombre vient d'être porté de 27 à 50, et dont l'efficacité sur certains groupes de scolaires est maintenant bien établie. En attendant la mise en place des

équipes d'ambiances, les APS seront également mis à contribution : quatre nouvelles équipes ont été constituées à la demande des centres d'Aubervilliers, de Belliard, de la Maltournée et de Thiais, complétant celles exerçant déjà dans 9 autres centres. En ce qui concerne les 700 contrôleurs de la brigade de surveillance, « *il leur a été demandé de consacrer une partie significative de leur activité au contrôle à bord des bus* », ajoute Alain Genet.

La protection du poste de conduite est également poursuivie. Aujourd'hui, 40 % du parc est équipé de cabines antiagressions. En 1996, 400 bus supplémentaires disposeront de telles cabines.

Enfin, l'information voyageurs en cas d'incident ou d'agression sera renforcée et systématisée : affichage dans les voitures, aux points



Aujourd'hui, 40 % du parc bus est équipé de cabines antiagressions, principalement sur une cinquantaine de lignes recensées comme les plus insécuritaires.

Six pôles pour relancer le trafic

Relancer le trafic et les recettes est la priorité absolue de la RATP. Une récente analyse effectuée par les directeurs d'unités a conduit l'entreprise à travailler sur certains points singuliers du réseau : les pôles multimodaux. Point de correspondance générateur de trafic par excellence, le pôle regroupe des lignes de plusieurs modes, dessert des bureaux, des commerces, des sites touristiques, des parkings, des hôpitaux, des lycées, voire une zone industrielle... Le département Commercial a donc identifié six pôles (Gallieni, Saint-Lazare, Massy, Gare-du-Nord, La Défense, Italie) caractérisés par une baisse de la fréquentation pour une majorité d'entre eux et, dans tous les cas, par une diminution de la part de marché RATP. Une analyse fine sur chacun de ces pôles a permis de réaliser des diagnostics spécifiques où la crise économique n'apparaît pas forcément comme la bonne ou la seule réponse. Ces diagnostics viennent de donner naissance à autant de Plans d'actions commerciales (PAC) destinés notamment à conquérir et à fidéliser de nouveaux voyageurs. La RATP doit de mieux en mieux maîtriser son métier de gestionnaire des espaces de transport : établir des partenariats avec la ou les com-

munes concernées, améliorer l'information, la signalétique, assurer la sécurité et la propreté des lieux... en un mot, s'adapter aux spécificités locales : du vrai marketing de terrain.

Sur la voie du télétravail

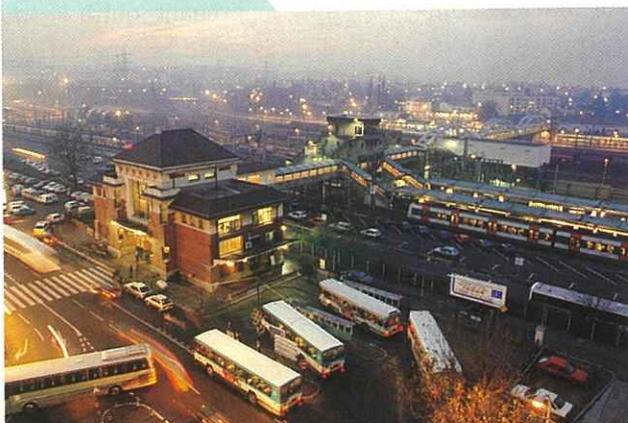
Le conseil régional d'Ile-de-France, la RATP et l'agence régionale pour l'aménagement du temps de travail (Catral) ont signé, le 24 octobre dernier, l'accord sur « la création du premier réseau de bureaux de voisinage en Ile-de-France ». Situés à proximité des lieux d'habitat, ces « bureaux » sont des locaux professionnels banalisés dont l'équipement informatique et télématique permet à tout salarié exerçant une activité tertiaire de réaliser différents travaux tout en restant en liaison permanente avec son entreprise. La RATP, avec son puissant réseau de télécommunications (120 000 km de circuits et 3 000 km de fibres optiques), vient de proposer deux sites expérimentaux pour l'implantation de ces nouvelles structures : il s'agit des gares de Rueil-Malmaison et de Denfert-Rochereau qui, en raison de leur intégration dans des projets d'aménagement urbain importants, font d'ores et déjà figure de cibles à court terme.

d'arrêt, mais aussi information dans les bulletins municipaux. « En complément des opérations menées depuis plusieurs années par les responsables prévention des centres s'ajouteront des actions de fond pour agir ensemble, avec les communes, vis-à-vis de problèmes rencontrés sur le terrain », commente Alain Genet.

Les partenariats villes/RATP seront donc activement recherchés. Une équipe projet sur ce sujet est en cours de constitution : des contacts ont d'ailleurs été déjà pris avec Sarcelles, Nanterre, Colombes, Gennevilliers, Le Raincy, Saint-Denis, La Courneuve et Aubervilliers qui pourraient constituer prochainement les lieux d'expérimentation de ces nouveaux partenariats ●

Philippe Carron

CHABROL/SG-AV



Massy, l'un des six pôles multimodaux mis en place par la RATP.

La réforme

TARIFAIRE PAR LE MENU

Pourquoi une réforme tarifaire ?

A qui s'adresse-t-elle ? Quelles sont les zones concernées ?

A travers six questions-réponses, l'analyse d'une réforme qui vise à faciliter l'image des transports en commun.

14

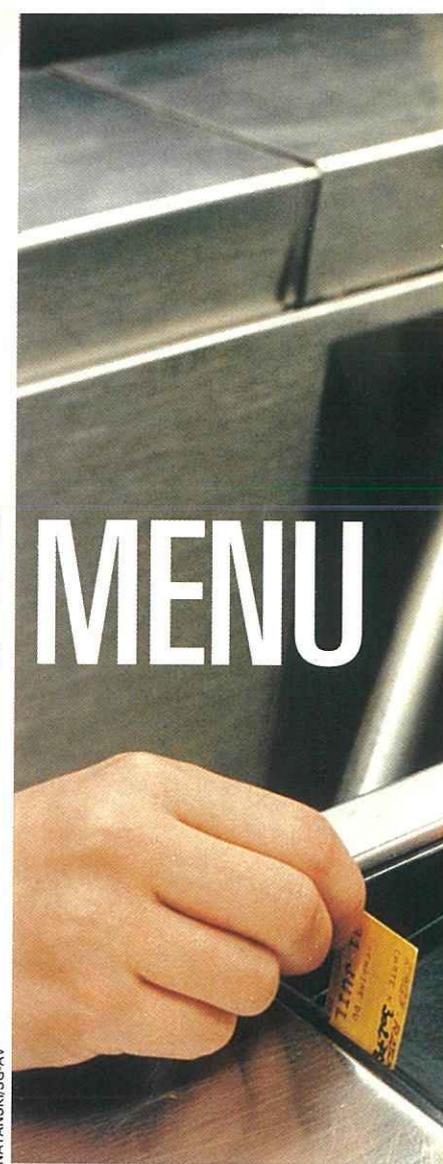
La mise en place de la réforme tarifaire qui vise à faciliter le transport des voyageurs a soulevé bon nombre d'interrogations, voire de protestations... Les agents des recettes et du contrôle de l'entreprise ont dû gérer, dans des conditions parfois localement très difficiles, un réel mécontentement.

Une réforme instaurée en deux temps (1^{er} et 23 août), après une décision tardive de l'autorité de tutelle, conjuguée à l'augmentation des tarifs (1^{er} août) quelques jours après le tragique attentat perpétré à la gare Saint-Michel (25 juillet), tout cela a sans aucun doute pesé lourd dans la compréhension de certaines modifications. Cinq mois plus tard, une mise au point sur les principales mesures s'avère nécessaire pour effectivement présenter les avantages dont bénéficient les voyageurs occasionnels.

Pourquoi une réforme ? Décidée par le syndicat des transports parisiens, la réforme a pour objectif principal la mise en cohérence des règles tarifaires des gares RER et SNCF situées dans Paris.

Quelles étaient les incohérences ? La gare de Lyon, par exemple, gare commune RATP/SNCF, relevait de deux régimes tarifaires différents : d'une part, les voyageurs de la SNCF bénéficiaient d'un tarif banlieue sans la section urbaine ; d'autre part, pour ceux du réseau RER RATP, la section urbaine était comprise dans le prix du billet.

Comment a-t-on réglé ce problème ? En définissant une fois pour toutes la zone urbaine : elle correspond désormais au boulevard périphérique (rappelons que l'ensemble du réseau métro est classé zone urbaine). Ainsi, tout billet (RATP et SNCF) aboutissant à Paris, de type « banlieue » ou « banlieue + section urbaine » est remplacé par un titre unique comprenant, outre le trajet banlieue, toute la zone urbaine y compris l'ensemble du métro. Une zone urbaine à un prix très « compétitif » : en effet, celle-ci est tarifée à un peu plus de 2 F en moyenne, alors que le prix du billet de métro vendu à l'unité est de 7,50 F, ou



NATANSKISG-AY

La réforme doit rendre plus cohérent

4,40 F lorsqu'il est extrait du carnet. Grâce à cette mesure, le piège tarifaire de voyageurs bloqués à la sortie RER ou à la correspondance métro avec un billet banlieue est levé.

Quels sont les voyageurs concernés sur les réseaux ferrés ? Ce sont principalement tous les occasionnels non-résidents (provinciaux, touristes...) et résidents effectuant des trajets banlieue-Paris. Pour une journée et sur le réseau ferré, cela représente 130 000 voyageurs dont un quart seulement ont été concernés par l'augmentation du prix du billet.

Quelles sont les autres mesures liées à la définition de la zone urbaine ? Sur les bus dans Paris, un seul ticket est désormais néces-

Grève : dédommager les voyageurs

Au lendemain de la grève (du 24 novembre au 18 décembre), les usagers franciliens des transports en commun se sont vus accorder par le syndicat des transports parisiens (STP) un dédommagement sous forme de mesures tarifaires spéciales, et notamment :

- la gratuité d'accès aux réseaux RATP et SNCF de l'Ile-de-France jusqu'à la reprise normale du trafic ;
- la Carte Orange mensuelle de janvier 1996 a été mise en vente dès le 20 décembre avec une validité du 20 décembre 1995 au 31 janvier 1996 ;
- les coupons mensuels valables en décembre et achetés fin novembre ont pu être échangés contre un coupon janvier 1996 ou remboursés par courrier ;
- les abonnés de la Carte Intégrale, avisés par courrier personnalisé, ont été remboursés du mois de décembre 1995.

Tous les autres abonnements (Cartes Orange hebdomadaires, cartes hebdomadaires 12 voyages, cartes d'élèves et étudiants...) ont bénéficié de mesures d'échange ou de remboursement. Dès le 20 décembre, les voyageurs du réseau RATP ont été informés de l'ensemble des mesures de ce dispositif par voie d'affichage : recettes et quais des stations et gares, dans les bus, aux principaux points d'arrêt et terminus bus, ainsi que chez tous les dépositaires.



MARGUERITE/S.G.-AV



Réforme tarifaire, suite

A l'article paru dans le numéro 55 d'*Entre Les Lignes*, p. 15, relatif à la réforme tarifaire, il convient d'apporter les précisions suivantes :

- la gare RER ligne B de Gentilly, devenue gare de banlieue « à part entière » (auparavant à la fois gare de banlieue vers la banlieue et gare section urbaine vers Paris), a néanmoins continué de proposer un billet à l'unité vers Paris à 7,50 F, au même prix que le billet de métro vendu à l'unité ;
- la création d'un carnet de 10 tickets vendu uniquement à Gentilly à un tarif « préférentiel » de 50 F, soit 5 F l'unité, approche à 60 centimes près, celui extrait du carnet de métro à 4,40 F ;
- les quatre gares RER de la ligne A (Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont) bénéficient de la création du même carnet au prix de 50 F. Les tarifs, depuis ces quatre gares vers la seule gare RER de Nation, sont donc passés de 4 F à 5 F avec un billet extrait du carnet, et à 7,50 F avec un billet vendu à l'unité ; mais les tarifs, depuis ces quatre gares vers le reste de la zone urbaine, sont passés de 8 F aux mêmes prix de 5 F, extrait du carnet, et de 7,50 F à l'unité, ce qui représente une baisse sensible.

15

saire sur une même ligne. Sur les bus banlieue et la ligne PC, le premier ticket permet de voyager sur trois sections au lieu de deux, cette section supplémentaire étant également accordée sur les trajets plus longs. Environ 30 000 voyageurs ont ainsi vu le prix de leur transport baisser.

Quelle nouveauté en ce qui concerne l'achat des titres de transport ? A partir de n'importe quelle station de métro, le voyageur peut acheter un billet pour toutes les gares RATP et SNCF de l'Ile-de-France, sauf pour une partie de la zone 6 et les zones 7 et 8. Cette facilité a entraîné la suppression de la vente des billets de prolongement de parcours à la correspondance avec le RER ●

Philippe Carron

Suite aux débordements de la Saône, quatre conducteurs de bus lyonnais entreprennent une démarche pour redonner vie à leur ligne désertée par les voyageurs. Une action couronnée par un prix.



Le 13 octobre dernier à Sainte-Maxime, l'équipe de Vaise remportait le prix de l'Adefipe pour son action en faveur du transport lyonnais.

Des bus sauvés

DES EAUX

16

Mars 1993 : le val de Saône disparaît sous les eaux. Trois lignes de bus de la Société lyonnaise de transports en commun (unité de Vaise) ne peuvent plus emprunter leur itinéraire et sont complètement désorganisées. Les voyageurs, non informés, désertent les lignes. Cette situation extrêmement difficile perdurera jusqu'à la décrue des eaux. C'est pour éviter que de tels faits ne se reproduisent que quatre conducteurs des lignes de bus concernées décident d'agir.

Leur démarche leur a valu de remporter le prix de l'Adefipe, le 13 octobre dernier.

Avec l'aide d'agents de maîtrise, les conducteurs définissent les objectifs poursuivis : assurer la continuité du service, créer un itinéraire spécial inondations – la montée des eaux se décomposant toujours en trois phases successives, il est nécessaire d'adapter trois itinéraires –, informer les voyageurs ainsi que les mairies et le personnel de l'entreprise. Les itinéraires, testés sur le terrain, sont présentés par le groupe de pilotage à la cellule de crise créée à l'occasion des inondations, qui comprend les maires, la gendarmerie et les pom-

piers des communes intéressées ainsi que la DDE et la voirie. Reste à informer les clients et le personnel. Pour les voyageurs, les itinéraires et les horaires ont été diffusés dans les mairies. Côté entreprise, le groupe a informé l'ensemble des agents de maîtrise, les conducteurs et les unités concernées, le service d'aide à l'exploitation, « Allô TCL », les agences commerciales et le service de communication externe. Lors de nouvelles inondations, il est prévu d'assurer l'information par les radios locales, la presse et un affichage aux points d'arrêt. Même si l'efficacité de cette démarche n'a pu être vérifiée, la Saône n'ayant pas connu de crue cette année, la démarche a d'ores et déjà des retombées positives : image de marque du réseau améliorée auprès des partenaires locaux, acteurs de la démarche, reconnus et valorisés dans l'entreprise. Une action qui devrait permettre de fidéliser la clientèle et de l'augmenter grâce à un service désormais fiable et connu de tous ●

Simone Feignier



La Société lyonnaise de transports en commun (SLTC) gère le patrimoine du Syndicat des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, et exploite le réseau des TCL. SLTC c'est : 3 540 salariés dont 2 038 conducteurs ; 4 lignes de métro,

178 voitures, 25 km ; 8 lignes de trolleybus, 116 voitures, 54 km ; 90 lignes de bus, 741 bus et 87 articulés, 1 463 km ; 2 funiculaires, 6 voitures, 1,2 km. SLTC assure 140 millions de déplacements.

5,9 %, c'est la proportion de femmes
machinistes dans l'entreprise.



TOUTE UNE HISTOIRE !

En 1961, le métier de machiniste est ouvert aux femmes. Quinze ans plus tard, tous les métiers de l'entreprise sont accessibles au personnel féminin. Mais il faudra attendre **1981** pour découvrir **la première conductrice** de métro. On compte aujourd'hui 7,8 % de conductrices, 5,9 % de machinistes et 1,4 % de femmes dans la maintenance.

Dossier

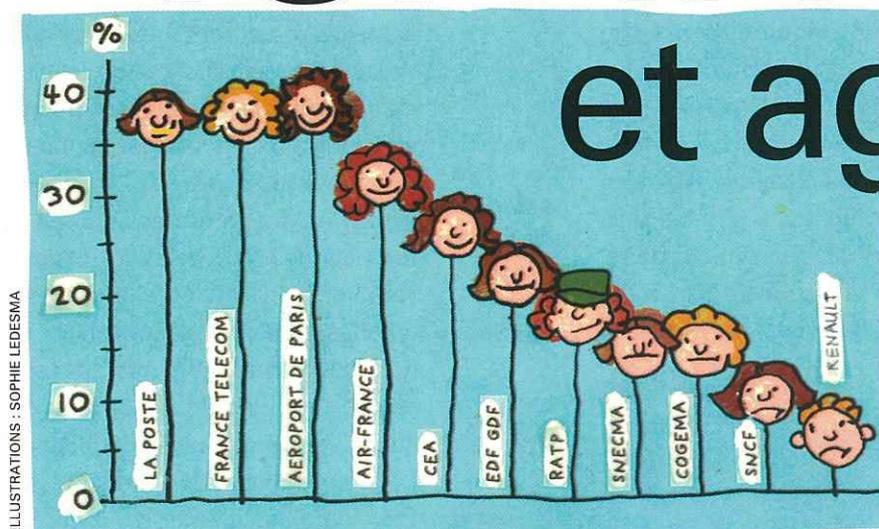


MINOLISGAV

MAIS OÙ SONT-ELLES ?

Les femmes à la RATP sont concentrées dans les secteurs administratif et médico-social. Peu de femmes accèdent à une fonction de manager. Parmi le personnel de direction, elles sont **20 pour 142 hommes**.

femmes et agents



ILLUSTRATIONS : SOPHIE LEDESMA

Taux de féminisation de la RATP par rapport aux autres grandes entreprises.

VERS PLUS D'ÉGALITÉ

Pour passer de la théorie à la pratique, un groupe de réflexion, né en 1990, a étudié la meilleure façon de **promouvoir les femmes au travail**. Des solutions existent mais restent à mettre en œuvre...

Femmes : quelle place dans l'entre

Entreprise technicienne, la RATP ne fait pas encore la part belle aux femmes. Les conductrices, les machinistes ne sont pas légion et les « manageuses » le sont encore moins. Côté carrière, les déroulements diffèrent. L'égalité professionnelle entre hommes et femmes n'est donc pas totalement acquise. Etat des lieux.

Les femmes sont de plus en plus nombreuses sur le marché du travail, et de plus en plus qualifiées. Cependant, le principe de l'égalité des droits, réaffirmé par la Conférence sur les femmes de Pékin, en septembre dernier, se heurte encore à la conception traditionnelle de la répartition des rôles entre les hommes et les femmes dans la société. Et, malgré les dispositions légales statuant sur l'égalité professionnelle des hommes et des femmes, des différences subsistent à la RATP comme ailleurs. Un groupe de travail sur « Les conditions de vie professionnelle des femmes à la RATP », mis en place en 1990, a dressé le constat de la place des femmes dans l'entreprise. Jusqu'en 1960, les femmes n'avaient accès, pour ainsi dire, qu'aux emplois de station et du tertiaire. En 1961, le métier de machiniste leur a été ouvert, mais ce n'est que vingt ans plus tard

L'entreprise compte aujourd'hui 16 % de femmes opérateurs.

que l'on voit une femme conduire un métro. Aujourd'hui, elles restent concentrées dans certaines professions (secteur administratif, agent de station, secteur médico-social) et de nombreux emplois de production leur sont encore difficilement accessibles dans les faits. Cette inégalité peut s'expliquer par le fait que la RATP est une entreprise technicienne. Si tous les métiers sont accessibles aux femmes depuis 1975 – même celui de poseur de voie –, certains connaissent un faible taux de candidatures féminines. Les postes de responsabilité sont le plus souvent occupés par des ingénieurs, l'une des explications avancées étant le nombre encore peu élevé de femmes dans les écoles d'ingénieurs, même s'il est en nette progression : elles étaient 6 % en 1972, et 20 % en 1992. Mais à compétence et diplôme égaux, les femmes parviennent encore rarement à franchir les dernières étapes qui mènent à des postes « managériaux ». On les retrouve plus facilement dans certains secteurs, comme celui des ressources humaines, qu'à MTPI. Et celles qui parient sur la réussite ont souvent dû adopter des rythmes de fonctionnement laissant moins de place à leur vie familiale.

A travail égal, salaire égal ? Le niveau de rémunération des femmes est, en moyenne, inférieur de 10 % à celui des hommes (et inférieur de 26 % au niveau national). Parce qu'elles sont plus nombreuses à travailler à temps partiel, elles ont un taux d'absentéisme plus important – ce sont encore elles qui, majoritairement, s'occupent des enfants. Le groupe de travail a émis des suggestions. Par exemple : doubler le nombre de femmes dans les métiers de production (machinistes, conductrices, techniciennes), former et promouvoir des femmes agents de maîtrise d'exploitation proportionnellement à leur représentation dans les métiers de base,



prise ?

3 questions à Danièle Kergoat*

Qu'est-ce qui caractérise le mieux, dans une entreprise, les inégalités hommes/femmes ?

C'est la division sexuelle du travail.

Il s'agit d'un concept relativement simple qui a le mérite d'expliquer l'apparition, le développement, la perdurance, de nombreux mécanismes sociaux. Il existe de multiples formes de division du travail : travail manuel/travail intellectuel, travail de conception/travail d'exécution, division internationale du travail entre les nations riches et les nations pauvres. Une autre forme existe dont on parle beaucoup moins : la division du travail entre les hommes et les femmes.

Comment se manifeste-t-elle ?

Celle-ci se manifeste à plusieurs niveaux. Le premier est le domaine du privé, du domestique, de la famille. Les hommes sont dispensés du travail domestique. Au nom de quoi ? Certainement pas de la nature. Il serait difficile d'expliquer qu'un sexe est désigné par la « nature » pour assurer, non seulement son propre travail d'entretien et de reproduction (se nourrir, se soigner, s'habiller, entretenir le lieu de vie), mais également celui de l'autre sexe et celui des enfants. S'il ne s'agit pas de la nature alors c'est qu'il s'agit bien d'un fait social, historiquement construit et traversé par un rapport de force. Au second niveau de la division sexuelle du travail, on retrouve le travail salarié et plus largement professionnel. Cette modalité prend des formes opposées selon l'Histoire, le type de société. Tel métier est ou était « masculin » à telle période, dans tel pays ; et, cependant, le même métier est ou était perçu résolument comme « féminin » à un autre moment, sur un autre continent... voire dans l'usine d'à-côté.

Quel avenir pour notre société ?

Dans notre type de société, lutter pour le maximum de mixité, de l'école aux grandes écoles, des métiers aux secteurs d'activité, est à mon sens une nécessité si l'on veut être au travail, avec ses collègues, encore plus qu'un travailleur : un citoyen. Peut-être pourrait-on lancer le débat ?

* Sociologue et directrice de recherche au CNRS.

parvenir à un pourcentage de femmes cadres supérieurs équivalent à celui des femmes cadres moyens, favoriser le recrutement des candidatures féminines. Nominations, promotions, salaires, conditions de travail, formation, enfants, relations hommes-femmes ont fait aussi l'objet de propositions. Toutes suggestions qui n'ont été suivies, il faut le reconnaître, que de peu d'effets pour le moment. Cependant, en plus de la volonté de l'entreprise de veiller à accroître la proportion des femmes, le rapport annuel 1994 sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes prévoit deux actions. En matière →

Si tous les métiers sont ouverts aux femmes depuis vingt ans, de nombreux emplois de production leur sont encore difficilement accessibles.



→ d'embauche, la campagne institutionnelle de recrutement devra rappeler par voie d'affiches et de dépliants que tous les métiers de l'entreprise sont ouverts aux hommes comme aux femmes. D'autre part, le département PPP s'attache à améliorer la politique mise en œuvre en matière de garde d'enfants – réservation de berceaux dans des crèches, indemnité pour garde d'enfants –, et a doublé la participation financière de l'entreprise au fonctionnement de crèches familiales, collectives et parentales. Le département poursuit également sa réflexion sur la création d'un réseau d'assistance maternelle.

Enfin, aujourd'hui, l'indemnité, en cas de décès d'un agent, est de douze mois pour la veuve, de six mois pour le veuf. Désormais, cette dernière sera également portée à douze mois (décision à faire entériner par la commission mixte du statut).

Tout n'est pas acquis dans l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes. Les mentalités doivent évoluer pour reconnaître les compétences des femmes, leur désir de s'investir avec des perspectives de promotion, de responsabilité et de ne plus être perçues essentiellement comme des mères de famille, travaillant pour un salaire d'appoint. Un changement fondamental de la culture de l'entreprise, mais aussi de la société... ●

Chez les cadres, le personnel féminin représente 25 % des effectifs.

En 1994, 23 % des personnes embauchées sont des femmes.



Parcours

L'une occupe sur la ligne 1 le poste de sous-chef de terminus, la seconde est la première ouvrière mécanicienne d'entretien, la troisième est cadre au département DRH. Agnès Boncens, Carole Leyer, Marie-Claude Dejardin-Laloy racontent leurs itinéraires professionnels. Portraits.



CHABROUSG.AV

Agnès Boncens : « Soigner sa réputation »

Agnès Boncens entre à la RATP, en 1989, comme chef de manœuvre, après avoir suivi un stage où elle était la seule femme sur dix candidats. Au cours de l'entretien psychologique que doit passer tout futur exploitant, « on m'a conseillé, en tant que femme, de choisir la fonction d'agent de station plutôt que celle de chef de manœuvre. Mais j'ai tenu bon. Et, dans ce milieu très masculin, je n'ai finalement pas rencontré de grandes difficultés dans le travail ; au contraire, mes collègues se sont plutôt montrés sympathiques, ils avaient même tendance à me chouchouter ». Agnès a aujourd'hui plus de responsabilités : elle est agent de maîtrise polyvalent (AMP), sous-chef de terminus ligne 1 à La Défense. Elle aime ce métier qui lui permet de travailler en équipe. « Mais, c'est vrai, il faut savoir fixer des limites avec les collègues

de femmes

hommes, on plaisante beaucoup, mais il est parfois nécessaire de mettre les choses au clair, sinon... Une réputation, surtout pour une femme, est si vite faite. »

20 % des femmes de l'entreprise sont agents de maîtrise.



Carole Leyer : « Il faut se battre »

Première femme ouvrière qualifiée mécanicienne d'entretien, Carol Leyer a été élève de l'Ecole technique de Noisiel. « *Les cours étaient identiques pour tous – nous étions 6 filles pour 66 garçons –, mais en fin de scolarité, les filles ne pouvaient pas aller à MRB, "faute de locaux adaptés pour elles", nous répondait-on pour expliquer le refus. Je voulais absolument travailler dans un atelier bus, et il a fallu que je me batte, jusqu'à faire la grève des cours.* » Fraîche émoulue de l'école technique, Carole débute en 1991, à Belliard, un établissement récent, donc bien équipé : pas de problèmes de locaux, des vestiaires et des toilettes pour le personnel féminin ayant été prévus, puis elle rejoint Lagny. « *J'ai été tout de suite acceptée, on m'a traitée comme mes collègues masculins, tandis que dans certains ateliers on ne donne aux femmes que les petits boulots. Mais, c'est vrai, on doit porter de lourdes charges et aucun équipement n'a été prévu pour une femme. Des collègues m'ont donné des astuces pour déplacer plus facilement les pièces. Cela m'a aidé dans mon travail.* » Mais Carole ne pense cependant pas rester à l'atelier : « *Le travail est physiquement très dur, et si je veux avoir des enfants...* » Elle voudrait progresser dans l'entreprise et prépare actuellement les modules pour passer agent de maîtrise à l'exploitation bus. →



NATANSKI/SG.AV

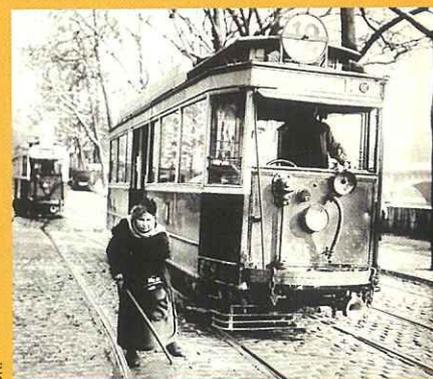
Historique



La longue marche

1804 : Le code civil consacre l'incapacité juridique totale de la femme mariée.
1907 : Les Françaises disposent librement de leur salaire.
1909 : Loi instituant un congé de maternité de huit semaines sans rupture du contrat de travail.
1919 : A l'appel d'Aristide Briand, la Chambre des députés se prononce en faveur du droit de vote aux femmes. Le Sénat rejette la loi en 1922, 1925, 1932 et 1935.
1924 : Les programmes d'études dans le secondaire deviennent identiques pour les garçons et pour les filles, entraînant l'équivalence entre les bacs masculin et féminin.
1938 : Fin de l'incapacité civile des femmes mariées en France. Mais le mari fixe le domicile conjugal et peut interdire à sa femme d'exercer un métier. Il exerce seul l'autorité parentale.
1944 : Les Françaises obtiennent le droit de vote et l'éligibilité.

1946 : Le préambule de la Constitution pose le principe de l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans tous les domaines.
1965 : Les maris perdent le droit de veto sur le travail de leurs épouses, qui peuvent avoir leur compte en banque.
1972 : Le principe de l'égalité de rémunération entre hommes et femmes pour les travaux de valeur égale est admis.
1975 : Loi sanctionnant les discriminations fondées sur le sexe, en particulier en matière d'embauche.
1983 : Loi sur l'égalité professionnelle entre hommes et femmes.
1992 : Loi du 22 juillet créant le délit de harcèlement sexuel dans les relations de travail.



DR.



NATANSKI/SG.AV

Marie-Claude Dejardin-Laloy : « J'ai pu m'accomplir professionnellement »

Embauchée à la RATP, en 1982, comme sous-chef de poste sur le RER, aujourd'hui cadre au département DRH, la carrière de Marie-Claude Dejardin-Laloy a connu un déroulement peu ordinaire. En 1984, elle est reçue au concours de conducteur métro, dans un environnement professionnel où la présence de femmes dérangeait encore, « *le lieu de travail ne comportait pas d'aménagement pour le personnel féminin* ». En 1985, Marie-Claude souhaite évoluer dans l'entreprise et devient agent de maîtrise, « *dans une ambiance d'évaluation où les exigences demandées étaient, me semble-t-il, supérieures à celles de mes collègues masculins. Je devais absolument faire mes preuves et démontrer mes compétences* ». Quelques années plus tard, elle obtient un poste d'agent de maîtrise sur le RER A. Puis, en 1987, elle est responsable du centre TUC de Nation avant de se présenter au Celsa en 1992. Ayant obtenu une maîtrise en communication et gestion des ressources humaines, Marie-Claude réintègre la RATP au début de l'année, en tant que cadre où elle est chargée d'étude en insertion. La venue d'un petit garçon, il y a neuf mois, lui fait découvrir les difficultés pour une femme de concilier épanouissement familial et projet professionnel. « *Nous nous sommes organisés avec mon mari, formateur dans l'entreprise, et il m'aide à pouponner. Grâce à la politique de l'entreprise, conclut Marie-Claude, j'ai pu m'accomplir professionnellement et je pense que la relation humaine dans le travail repose sur les principes fondamentaux de respect mutuel que se doivent les individus dans la société* » ●

Certes, la RATP multiplie les efforts pour changer son image d'entreprise masculine. Et, sur le terrain, l'idée fait son chemin, les chiffres le prouvent. Mais il reste beaucoup à faire.

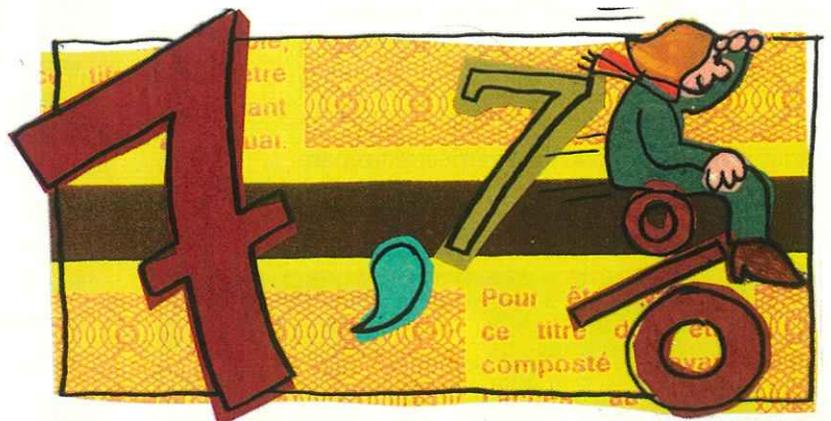
Depuis trente ans la population active croît régulièrement. Une récente étude de l'Insee (1) démontre que l'essentiel de cette progression est due aux femmes.

De 1961 à 1994, l'effectif féminin évolue de 66 % alors que celui des hommes reste au même niveau. Elles constituent 45 % de la population active. Une avancée significative qui n'est que très faiblement répercutée à la RATP. En 1977, on comptait 14,6 % de femmes dans l'entreprise ; elles sont 17,4 % aujourd'hui, soit une augmentation de 3 points.

« *Cette faible avancée cache des disparités selon les catégories professionnelles, explique Madeleine Chéret, responsable de l'Observatoire social (DRH). C'est l'encadrement qui profite le plus de cette dynamique : près de 8 points en moins de vingt ans. En revanche, on note un tassement dans le secteur administratif ainsi qu'une progression très lente chez les opérateurs. Mais il faut rappeler que la RATP part de très loin.* »

Un autre constat de l'Insee démontre que, sur le plan national, la quasi-totalité des professions salariées se sont féminisées. Ce mouvement grignote certains bastions qualifiés de masculins (police, journaliste...). Que constate-t-on à la RATP ? Le nombre des

7,7 % de conductrices, soit proportionnellement quatre fois plus qu'il y a dix ans.



Où sont-elle

Et dans les transports parisiens du début du siècle...



conductrices progresse de 2 % à 7,8 % pour ces dix dernières années alors que celui des machinistes stagne. Il est vrai que le métier de conducteur n'est ouvert aux femmes que depuis 1982, vingt ans après celui de machiniste. Par ailleurs, l'Insee constate que les femmes restent toujours sous-représentées dans les filières scientifiques ainsi que dans les formations secondaires technologiques et professionnelles. Même phénomène dans notre entreprise où l'on remarque que les deux promotions, en cours, du bac pro, à Noisiel, pour la session 1994-1996 ne comporte aucune fille, et la suivante, seulement 2 filles pour 46 garçons. De plus, les recrutements féminins, pour ces dix dernières années, n'auront progressé que de 3,4 %. *« Il semble qu'il y ait inadéquation entre les postes proposés par la RATP et la demande des jeunes femmes qui se porte toujours plus sur le secteur tertiaire que sur celui de l'exploitation. »*

N'oublions pas que plus de la moitié de nos clients sont des femmes

D'ailleurs, les campagnes publicitaires ne sont pas, semble-t-il, parvenues à changer une image, particulièrement masculine, de l'entreprise. Pour preuve, une enquête réalisée par Ipsos/RATP, sur la campagne institutionnelle en 1993. Réagissant au visuel et à son accroche : *« Si les femmes peuvent conduire les bus, comme les hommes, c'est que pour nous, les bus n'ont pas de sexe »*, les Franciliens enregistrent bien l'intention de l'entreprise quant à promouvoir l'égalité des sexes : 45 % parmi les jeunes et 41 % parmi les femmes répondent qu'il n'y a pas de ségrégation. En revanche, ils se montrent peu convaincus quant à l'accessibilité des femmes à la RATP : 20 % chez les jeunes et 15 % chez les femmes. *« Il reste un travail sur l'image en profondeur à accomplir à tous niveaux. Souvenons-nous que plus de la moitié de nos clients sont des femmes »*, conclut Madeleine Chéret ●

Simone Feignier et Jacques Teixeira

(1) *Les femmes, contours et caractères*, Insee, 1995.

Temporaires ou titulaires, les femmes ont toujours été présentes à l'effectif de l'exploitation de la CGO, de la STCRP et de la CMP. La plus ancienne, dont nous avons trace, est née en 1860. Dès 1900, les archives mentionnent la présence de femmes au métro, dans des emplois « pas encore interdits » : on les trouve comme aides-menuisières, aides-électriciennes, contrôleuses ou gardes-arrières, même si la majorité travaille dans des emplois plus classiques, comme surveillantes ou receveuses. Que sait-on d'elles ? Les femmes employées, au début du siècle, dans les transports de la capitale sont en majorité parisiennes, mariées et mères de famille. Si elles sont peu diplômées, elles ont toutes déjà acquis une expérience professionnelle. C'est la guerre de 14-18 qui marque la grande entrée des femmes dans le monde du travail, notamment de celles privées de mari ou de fils. Bien qu'on les compte sur les doigts d'une main, certaines ont même été conductrices de métro ! Mais, dès 1919, la plupart « démissionneront », seront licenciées ou même réformées pour

« raison médicale ». Au réseau de surface, on évoquera également le sureffectif dû au retour du personnel masculin, soit pour leur imposer un mi-temps, soit pour s'en séparer. En 1934, en pleine crise économique, la mise en service des autobus, qui détrônent les tramways, sera une nouvelle raison pour remplacer les femmes, receveuses sur les tramways, par des hommes exerçant exactement le même travail ! Quant à celles qui n'auront été ni licenciées ni réformées, on les retrouvera, par exemple, comme manœuvres balayant les dépôts. Quelques-unes, cependant, feront carrière et partiront à la retraite, avec parfois trente ans de service. Pourtant, à côté de ce personnel féminin titulaire « faisant carrière », la rotation de la main-d'œuvre féminine apparaît comme très importante. Et certaines professions, comme celles de la conduite, sont restées longtemps chasses gardées.

Informations tirées des archives de la RATP par J. Tissanié-Noir (en cours de doctorat à l'Ecole des hautes études en sciences sociales).

s donc ?

Chaque mois, 3000 portillons du métro et du RER gèrent 150 millions de passages. En 8/10^e de seconde, le portillon décode le type de billet, sa validité, transmet les informations à un centre situé rue Crillon, puis déclenche l'ouverture. Histoire d'un parcours ordinaire.

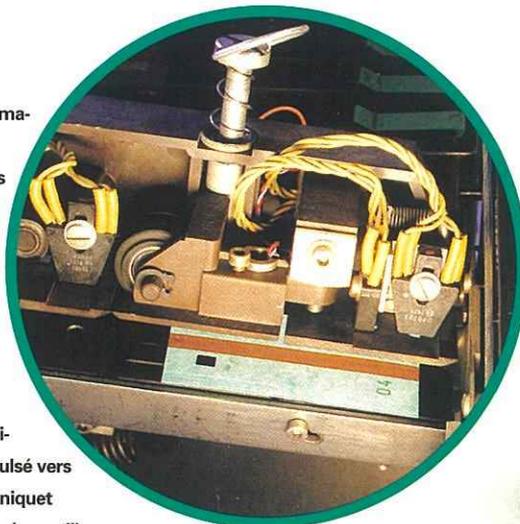


MARGUERITE/SG-AV

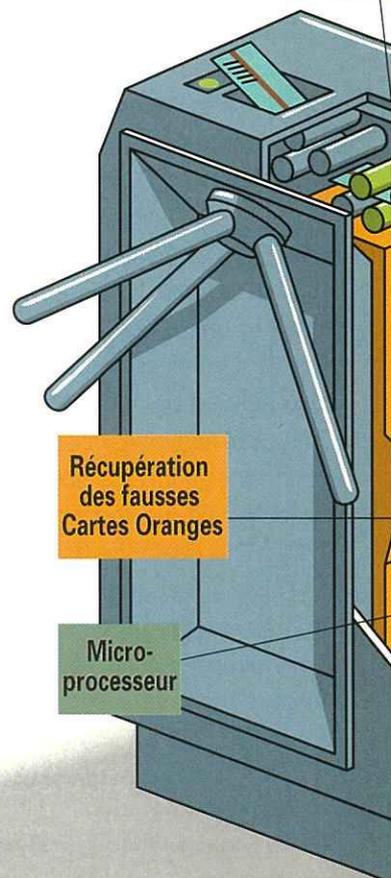
Le billet se présente en face d'une cellule photoélectrique. La cellule déclenche le fonctionnement de deux courroies pinçant le ticket et le renvoyant vers la sortie en 800 millisecondes. Mais, entre-temps, trois contrôles vont être effectués.

Une première tête lit les informations inscrites sur la piste magnétique. Les informations sont traitées par le microprocesseur du portillon. Ces dernières sont du type Carte Orange, billet simple, Paris visite..., ainsi que RER ou Métro, classe tarif plein ou réduit...

Ensuite, on passe à l'étape suivante. Sinon, le ticket est expulsé vers la sortie avec blocage du tourniquet et déclenchement de l'alarme du portillon.

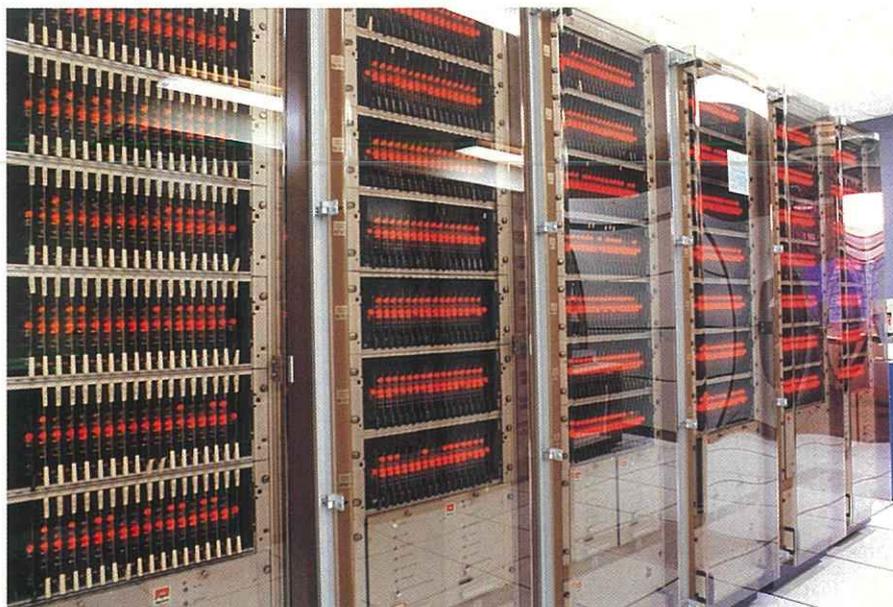


La deuxième tête va réécrire, sur la piste magnétique, l'heure de passage afin de contrecarrer la fraude familiale, celle qui consiste à prêter son billet immédiatement après un premier passage. Si le billet est du type « simple », alors la réécriture va faire en sorte de l'invalider afin qu'il ne puisse plus être réutilisé.



TICKET

Baies de liaison entre les portillons et le centre de traitement des contrôles (CTK).



PHOTOS : CHAROLISG-AV

La troisième tête magnétique compare les informations de la lecture de la première tête et la réécriture de la deuxième tête. Si tout va bien la visualisation du « passez » s'enclenche, sinon ce sera « non valable ».

3 Vérification
2 Ecriture
1 Lecture

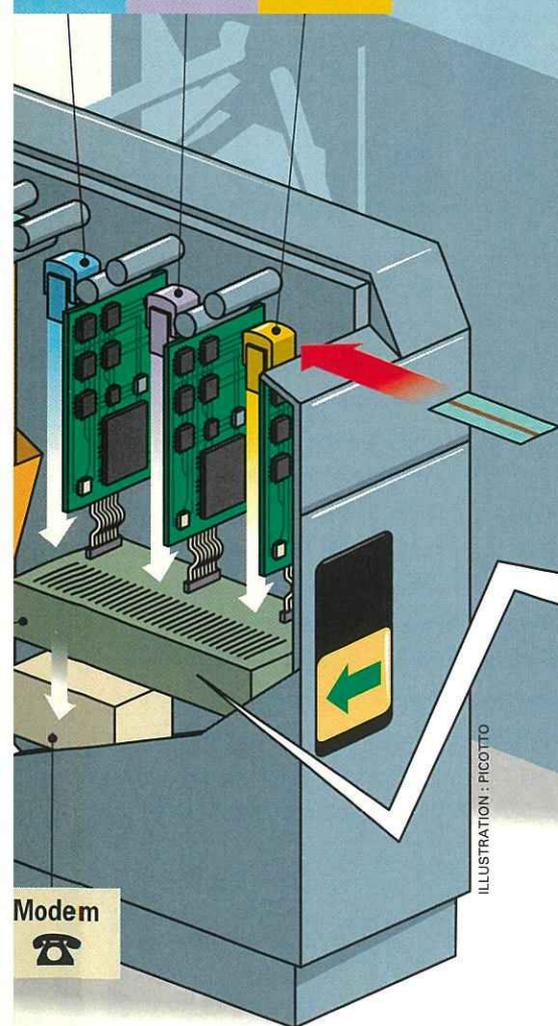
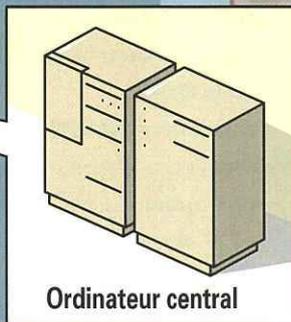
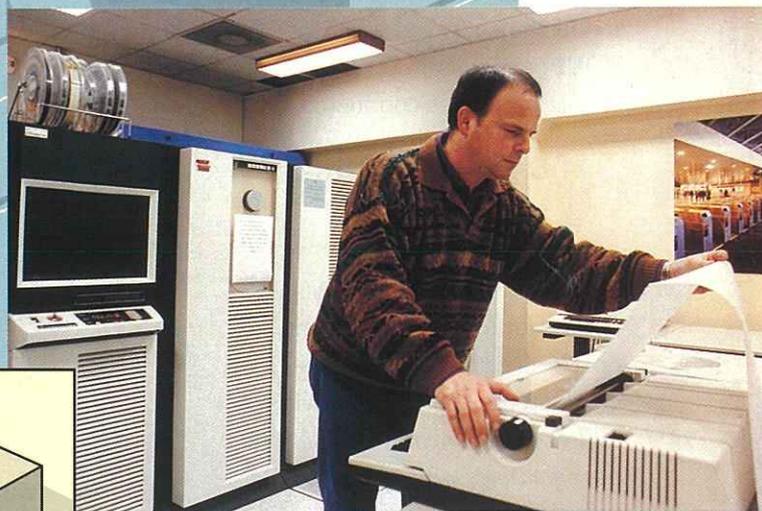


ILLUSTRATION : PICOTTO



Ordinateur central



Toutes ces informations sont envoyées en parallèle au CTK. Ce centre rapatrie toutes les données du métro et du RER sur le site de Crillon. Il gère les statistiques de tous types, ainsi que le téléchargement de la liste noire des cartes annuelles volées. Ce CTK est relié au centre de traitement des statistiques qui effectue le comptage des passages métro et RER. Ces statistiques sont utilisées, entre autres, pour chiffrer la fraude du métro et du RER.

Les conducteurs ont donné leur avis sur l'aménagement de la cabine de conduite du MI2N, la nouvelle rame destinée à la ligne A du RER. Une démarche novatrice qui recueille un écho favorable auprès des intéressés.

« La démarche de concertation menée pour le MI2N était une première pour moi, elle m'a passionné. Imaginez-vous, précise Noël Duflos, conducteur sur la ligne A du RER, qu'un conducteur, compte tenu de la longévité du matériel, n'assiste qu'une fois pendant sa carrière à l'arrivée de nouvelles rames ? »

En 1996, un nouveau matériel est attendu sur le RER : le MI2N, matériel interconnexion à deux niveaux. A cette occasion, l'unité transport de la ligne A et le département MRF lancent une démarche originale. Lors de la conception de ce matériel, il a en effet été décidé d'étudier l'aménagement de la cabine de conduite et du pupitre en concertation avec la médecine du travail, le CHSCT, le CDEP ; mais aussi – et c'est la nouveauté – avec les conducteurs.

26



PHOTOS : DR.

Des suggestions retenues

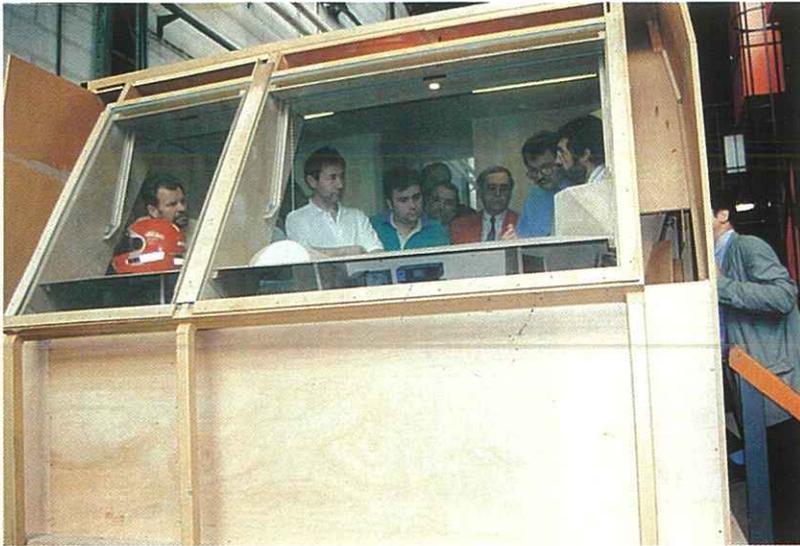
Dès 1991, des cahiers de suggestions sont à disposition dans les corps de garde pour que les conducteurs donnent leur avis sur MI2N. « Nous avons fait part de nos demandes qui, pour la plupart, portaient sur l'aménagement du poste de conduite. Certaines ont été retenues, comme celle concernant la climatisation de la cabine, notre souhait de rester en communication avec le PCC et avec les voyageurs restés à bord lorsque



Le MI2N est un matériel fer bicourant, à deux niveaux. Les 143 éléments commandés sont destinés à circuler sur les lignes de banlieue, et plus particulièrement sur la ligne A du RER et sur la ligne E (Eole) de la SNCF. Un élément RATP comporte deux remorques avec cabine de conduite à chaque extrémité et trois motrices intermédiaires. Trois larges plateformes par voiture, équipées de portes louvoyantes coulissantes et sans emmarchement, permettent l'accès rapide aux compartiments supérieurs et inférieurs. Une plate-forme par élément est équipée d'une palette spéciale facilitant l'accès aux handicapés. Les sièges individuels sont à garnissage antivandalisme. La distribution de l'air se fait par ventilation forcée sous siège. La capacité d'un élément est de 529 voyageurs assis et de 763 voyageurs debout.

Les 143 éléments commandés sont destinés à circuler sur les lignes de banlieue, et plus particulièrement sur la ligne A du RER et sur la ligne E (Eole) de la SNCF. Un élément RATP comporte deux remorques avec cabine de conduite à chaque extrémité et trois motrices intermédiaires. Trois larges plateformes par voiture, équipées de portes louvoyantes coulissantes et sans emmarchement, permettent l'accès rapide aux compartiments supérieurs et inférieurs. Une plate-forme par élément est équipée d'une palette spéciale facilitant l'accès aux handicapés. Les sièges individuels sont à garnissage antivandalisme. La distribution de l'air se fait par ventilation forcée sous siège. La capacité d'un élément est de 529 voyageurs assis et de 763 voyageurs debout.

MI2N : de l'avis DE



Un cube de bois en contre-plaqué : c'est la maquette du poste de conduite du MI2N qui a permis aux conducteurs de faire connaissance, en grandeur nature, avec leur futur poste de travail.

l'on descend du train – pour une intervention, pour réarmer un frein de secours par exemple. » Il est aujourd'hui prévu des radios portables. « En revanche, notre suggestion sur la possibilité de conduire debout ou assis n'a pas été retenue. » Cependant, un siège spécialement étudié pour la conduite et testé auprès des conducteurs du MI 84 équipera le MI2N.

En mai 1994, plusieurs visites sont organisées aux ateliers SNCF de Masséna dans le XIII^e, où ont été réalisées une prémaquette grandeur nature de la face avant et d'une partie de la première voiture avec ses aménagements intérieurs ainsi que des maquettes d'encombrement du pupitre de conduite. *« C'était très intéressant, car on pouvait se rendre parfaitement compte de la hauteur réelle de la cabine par rapport au sol, et voir tous les appareils de conduite. Et tout cela au moyen de quelques bouts de bois... les maquettistes sont de véritables artistes ! A la suite de cette visite, nous nous sommes*

prononcés sur les aménagements : emplacement du troisième phare, étroitesse des portes de la cabine, risque de reflet du troisième phare sur le pare-brise... » Photos et commentaires à l'appui, un retour est donné aux autres conducteurs dans les ateliers.

Visites d'usines au programme

Autre phase de la démarche : des parcours en train à partir de la gare de Lyon sont proposés aux agents pour leur faire découvrir la télévision de surveillance embarquée. Permettant la visualisation en noir et blanc du service voyageurs, le système existant déjà à la SNCF alors que c'est une première à la RATP.

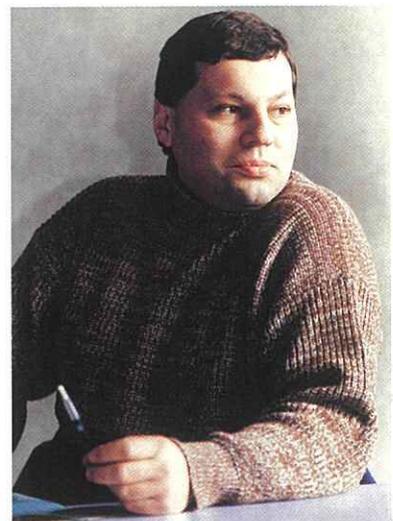
Depuis le mois de juin, des visites d'usines sont également organisées chez les constructeurs, aux ANF et chez GEC-Alsthom à Valenciennes, pour assister à l'assemblage des véhicules sur les deux chaînes de construction.

« La participation demandée aux conducteurs m'a paru modeste – il est vrai que je suis passionné par le domaine ferroviaire, précise Noël Duflos –, mais c'est un premier pas. La démarche est intéressante, car l'utilisateur est associé à la conception du matériel et a eu la possibilité de s'exprimer. On a vu la genèse du projet, on a assisté aux différents stades de son développement. Des discussions enrichissantes ont eu lieu avec les constructeurs, des cadres de la RATP et de la SNCF, à qui nous avons apporté un autre regard, celui de l'exploitant. Le jour où le MI2N sera mis en exploitation, je sais déjà que je ne l'aborderai pas de la même façon qu'un matériel inconnu, je le connaîtrai déjà en quelque sorte... »

En février, le premier élément de présérie sera livré sur la ligne A. Des conducteurs aptes à circuler en dehors de l'exploitation voyageurs participeront aux essais. *« Et, précise Noël Duflos, on dit même que les conducteurs intéressés pourraient y assister... »*

Simone Feignier

Noël Duflos, conducteur sur la ligne A du RER : « On a vu la genèse du projet ».



NATANSKI/SG-AV

S CONDUCTEURS

Présentation de la RATP, alphabétisation, échanges et partage : deux femmes machinistes de Pavillons ont rencontré pendant un an des femmes africaines d'un quartier de Pantin. Une expérience humaine riche d'émotion et d'enseignements.



Christine Leydier (à gauche) et Sylvie Klingenmeyer (à droite)

L'alphabétisation A

Autour de la table, la discussion s'anime. Christine Leydier et Sylvie Klingenmeyer, toutes deux machinistes sur le 134-234, expliquent un plan de métro à une quinzaine de femmes, en majorité sénégalaises. Couleurs différentes selon l'indice de ligne, correspondances métro-métro, métro-RER, RER-bus, la démonstration devient jeu de piste. Une fois par mois pendant un an, nos deux machinistes – volontaires – sont allées présenter la RATP à un groupe de femmes afri-

caines des Courtilières, un quartier réputé difficile de Pantin. Un travail de préalphabétisation réalisé dans le cadre de l'association Femmes Relais, à la demande de la mairie et organisé par le RPS de Pavillons-sous-Bois. « *Nous venions expliquer l'utilisation des transports en commun, les différentes tarifications, les infractions ; il faut savoir que les trois quarts avaient déjà eu maille à partir avec les contrôleurs*, raconte Sylvie, machiniste depuis quatorze ans à

la RATP. *Mais très vite, il a fallu déborder de notre sujet initial pour retenir leur attention et gagner leur confiance.* »

Faire tomber les barrières

Confiance, le mot est lâché : face à des femmes de religion musulmane, qui restent souvent claquemurées chez elles, Christine et Sylvie apportent l'écho d'un autre monde, où les femmes travaillent, conduisent les bus, se maquillent. Il a donc d'abord fallu faire tomber les barrières. « *La plupart n'ont connu que trois choses, la campagne africaine, le Boeing 707 et ici, la cité*, commente Christine, arrivée à la Régie depuis un an seulement. *Souvent, elles ignorent l'usage du four, nous avons donc organisé un cours de pâtisserie française.* » Une complicité couronnée, le 8 juin, par la visite en groupe – et en bus – des principaux monuments parisiens : « *Une vraie fête. Maintenant, quand elles prennent notre bus, elles*



La cité des Courtilières à Pantin, un quartier réputé difficile, desservi par le 134-234.



PHOTOS : MARGUERITE/SG-AV

JUR : conseils tous azimuts

Saisie, cession, huissier, pensions alimentaires, crédits, impôts, surendettement : près de 2000 agents font l'objet de prélèvements sur salaire chaque mois. Devant



le nombre très important de dossiers traités, l'équipe « Saisies, Recouvrement employeur » de l'unité Affaires sociales au département Juridique, décide d'agir pour éviter aux agents de se retrouver dans des situations parfois extrêmement difficiles. Une démarche d'information et de conseil est mise sur pied. L'équipe se rend tout d'abord, en 1993, dans les centres Bus, exposition, plaquette et conseils aux agents à l'appui. « Au début, on ne les connaissait pas, reconnaît un agent d'un centre bus, ensuite on n'osait pas aller les voir, on hésitait à leur parler de nos problèmes. Mais aujourd'hui, qui ne vit pas à découvert ? ». Puis, en 1994, c'est l'encadrement du métro que l'équipe de JUR rencontre, à charge pour lui d'informer les agents des lignes. Cette année, après avoir réalisé une vidéo, outil pédagogique destiné à l'ensemble du personnel, JUR se prépare à sensibiliser les agents de MRF avant de revenir vers Bus pour une piqûre de rappel. « Les agents parlent plus facilement de leurs problèmes maintenant, ils savent que l'entreprise peut les aider, remarque Nadège Lacroix-Régnier, responsable de l'équipe de JUR. Notre rôle est de les écouter pour les informer, les conseiller et les orienter dans leurs démarches. Car les aléas de la vie n'arrivent pas qu'aux autres. »

Spartacus gagne la bataille informatique

La RATP, et plus précisément l'entité méthodes et systèmes d'exploitation du département Bus, a obtenu à Francfort, le 10 octobre dernier, le 1^{er} prix pour les applications informatiques avec « Spartacus » : il s'agit d'un support pédagogique et d'aide pour la formation des exploitants à la régulation. Une approche informatique nouvelle grâce à un partenariat interne entre l'équipe de réalisation (Michel Rizzi, Christian Prault, Bruno Guichoux), et les deux formateurs (Pascale Varenne et Patrick Lecoq), interlocuteurs depuis le démarrage, qui ont permis de finaliser le produit. « Les besoins des utilisateurs sont forcément évolutifs : au fur et à mesure que l'outil se développe, on voit de mieux en mieux ce à quoi il va servir. L'interaction permanente entre utilisateurs et concepteurs a pleinement contribué à la réussite du projet », explique Albert Mercier, responsable du groupe utilisateurs au NEF. Approche novatrice également, avec le développement d'une application dans le département même qui regroupait la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage. Spartacus, « en mettant en scène » une ligne de bus avec son tableau de marche prévisionnel, des données représentant la demande de transport, les conditions de circulation, des incidents d'exploitation préprogrammés... permet au stagiaire de visualiser instantanément l'impact de ses décisions ! Un produit d'avant-garde qui, dorénavant, optimise parfaitement les systèmes d'aide à l'exploitation dont bénéficient déjà les régulateurs.

ichinistes sur le 134-234.

J CŒUR

viennent nous embrasser, elles nous présentent à leurs copines. » Christine et Sylvie ont été conquises d'emblée par ce projet de préalphabétisation qui leur permettait « d'en savoir plus sur les clients, d'avoir l'impression d'être vraiment utile, d'apporter un plus à l'image de l'agent », en un mot de participer à la construction d'une entreprise citoyenne « qui continue d'aller là où les autres ont cessé d'être présents ». En cœur, elles se déclarent prêtes à repartir pour une nouvelle année, « car l'expérience nous a ouvert les yeux sur les autres », mais souhaiteraient travailler aussi avec des femmes du Maghreb. « Ce sont leurs enfants qui sont pour nous les plus difficiles, et à travers elles c'est eux que nous voudrions toucher, par un autre biais que les actions scolaires. Qu'elles leur apprennent que la RATP ce n'est pas seulement des contrôleurs, mais tout un service public, assuré par des hommes et des femmes » ●

Yvonne Kappès-Grangé

Contact : Gérard Dubois (RPS) : (481) 5 24 70

portrait

L'humour au bout du crayon

A 10 ans, il avait réalisé sa première exposition de peinture : du « très classique », paysages et personnages divers. Et, paradoxalement, le dessinateur de « bande dessinée » s'est révélé tardivement : vingt ans après ! Jacques Borgès, graphiste illustrateur à la Communication interne (DGC) a donc commencé à faire de la BD dans les années 80, « parce que l'on m'avait demandé d'illustrer avec un peu d'humour des tableaux statistiques plutôt austères quand j'étais au département CGF ». Depuis, le succès ne s'est jamais démenti.

Qui n'a pas, au moins une fois, croisé ses personnages de BD sur des affiches, cartes d'invitation, presse interne...

Le trombinoscope de la direction générale en 1991, c'était lui ! « Je n'ai jamais pris de cours, je dessine à l'instinct. Ma principale inspiration a été Franquin, le père de Gaston Lagaffe. »

Jacques Borgès travaille au crayon à papier, pratiquement d'un seul jet : « Avec le crayon le trait est précis, il permet

des effets d'ombre que je ne retrouve pas avec la plume. » Et sa dernière création, « Bob », le raton laveur de l'opération « Raviver » a été transformé en marionnette pour les besoins d'un film interne, avec la voix de Roger Carel... Le succès, quoi ! Contact : Jacques Borgès, tél. : 44 68 36 39.

lire, voir, écouter

Treize en scène

« Treize à table », comédie de Marc-Gilbert Sauvageon, est, après « Interdit au public », le deuxième spectacle de la saison présenté par la troupe Aurore. Les représentations auront lieu les samedis 20 et 27 janvier, 3 et 10 février, les dimanches 21 et 28 janvier et

4 et 11 février, à 15 heures. Les samedis 3 et 10 février, à 20 h 30. Théâtre Maurice-Ravel, 4, avenue Maurice-Ravel, 75012 Paris. Prix des places : 60 F. Réservations : 44, rue des Maraîchers, Paris XX^e, du lundi au vendredi, de 14 heures à 18 heures, ou par tél. : 40 02 49 39.



MARGUERITE/SG-AV

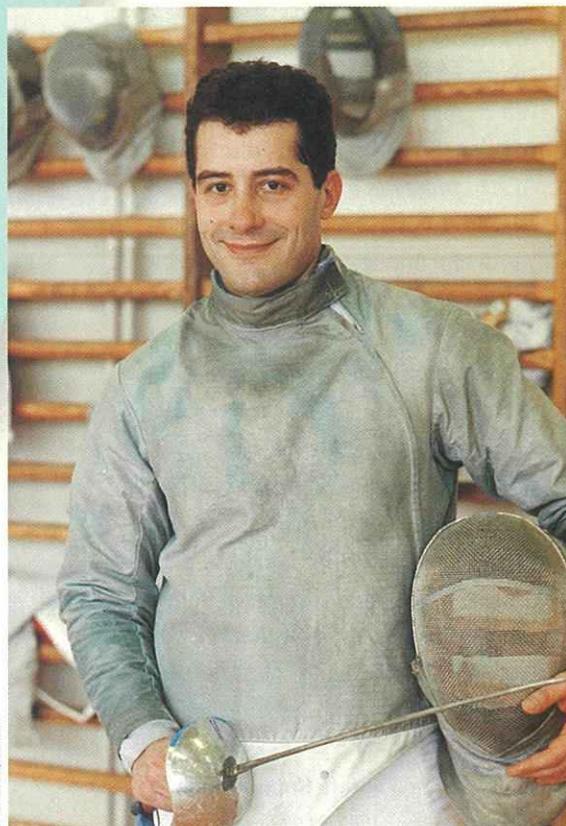
sport

Paris-Kyoto sur tatami

Le 13 novembre dernier, rencontre internationale entre l'équipe de judo de Kyoto, la meilleure équipe de club du Japon, et celle de Paris. A cette occasion, un entraînement commun a eu lieu à l'USMT, avenue Arnold-Netter. L'équipe de Kyoto a combattu contre l'équipe de l'USMT, l'une des meilleures de l'Ile-de-France.

Daurelle : vice-champion d'Europe

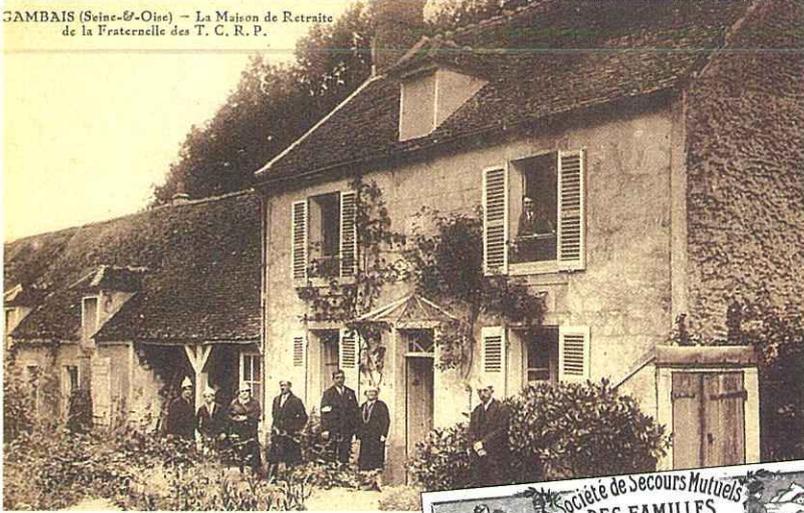
Vice-champion d'Europe au sabre : c'est le titre que vient de remporter Jean-Philippe Daurelle, athlète de haut niveau à la RATP, le 12 novembre dernier, en Hongrie. Un titre on ne peut plus prometteur à moins d'un an des Jeux olympiques d'Atlanta.



CHABROL/SG-AV

Un siècle DE MUTUELLE

JAMBAIS (Seine-et-Oise) - La Maison de Retraite de la Fraternelle des T. C. R. P.



A l'occasion de son centenaire, la Mutuelle de la RATP édite un ouvrage qui raconte son histoire au fil du siècle. Tout un symbole. La Mutuelle du personnel de la RATP célèbre son centenaire. En cette année 1995, où les commémorations liées à l'histoire sociale se multiplient, elle occupe une place à part entière.

D'après le Petit Robert, « *Mutualité. Forme de prévoyance volontaire par laquelle les membres d'un groupe, moyennant le seul paiement d'une cotisation, s'assurent réciproquement contre certains risques (maladies, blessures, infirmités, chômage) ou se promettent certaines prestations.* » Mais résumer ainsi l'épopée du mutualisme dans les diverses entreprises de transport en commun de la région parisienne, c'est restreindre à l'extrême ce que fut l'histoire de ces milliers de délégués, hommes et femmes qui, au fil de ce siècle, surent défendre l'idéal mutualiste. Pour leur rendre justice, la

Mutuelle édite un ouvrage remettant en perspective le rôle de chacun. Rappelons, pour mémoire, que la création de la mutuelle « n° 1069 » précède de trois ans la toute première pierre de l'édifice de la protection sociale en France, la loi sur les accidents du travail du 9 avril 1898. Gageons qu'aujourd'hui comme hier cet élément d'histoire reste symbolique.

Il était une fois



1895 : création de la Société de secours mutuel des chefs de dépôts, piqueurs, conducteurs, cochers et employés de dépôt de la Compagnie générale des omnibus.

Elle reçoit le n° 1069.

1910 : elle devient la Fraternelle du personnel non gradé de la CGO.

1936 : naissance de la Fraternelle-Bienfaisante du personnel des STCRP, par la fusion de

la n° 1069 avec l'Amicale des contrôleurs des omnibus.

25 novembre 1944 : autour de la Fraternelle-Bienfaisante, quatre mutuelles se regroupent pour former la Société de secours mutuel du personnel de la Compagnie du chemin de fer métropolitain.

1978 : fusion avec la mutuelle Aide et protection. La n° 1069 devient la seule Mutuelle du personnel de la RATP.

Le Sprague à Bercy

Placée sur une plate-forme, précédée par deux motards, la motrice M 857 Sprague Thomson, venue de la porte de la Villette, a fait son entrée à la Maison de la RATP dans la nuit du 16 au 17 novembre. Exposée dans la rue publique de Lyon-Bercy, elle sera rejointe par d'autres matériels : les deux voitures en bois des GA, cinq autobus, un Chausson APVU 4, un SOMUA OP 5, un TN4, un Schneider PB2 de 1904 et un bus à impériale prêté par l'AMTUIR. Le matériel de demain sera aussi présent sous la forme d'une maquette grandeur nature de Météor. Un patrimoine visible en ce début d'année, lors de l'ouverture de la rue publique de la Maison de la RATP.





Bonne année
1996

LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER.

