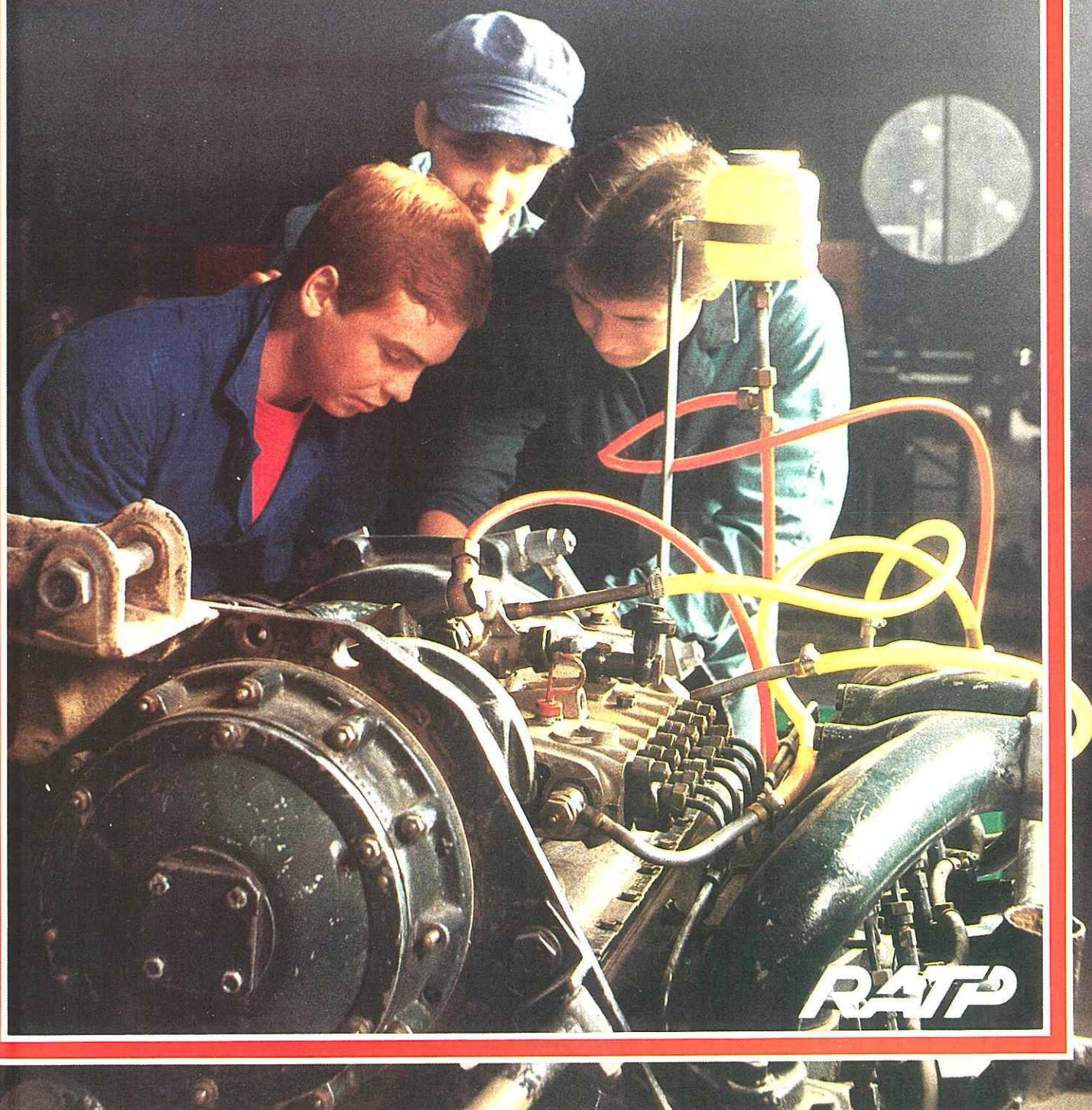


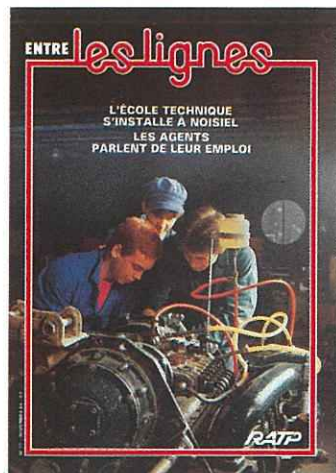
# ENTRE *Les lignes*

**L'ÉCOLE TECHNIQUE  
S'INSTALLE À NOISIEL**

**LES AGENTS  
PARLENT DE LEUR EMPLOI**



**RATP**



NOTRE COUVERTURE :

**(RATP-Marguerite)**

Travaux pratiques à Noisiel.

**(RATP-Chabrol)**

Le sport dans le métro

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJJE).



N° d'inscription à la commission paritaire des publications et agences de presse : 1791 ADEP.  
Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction : Marie-Claire Battini, Sylvie Fréhard, Christian Chaumereuil, Jacques Marion, Chantal Naar.

Conception et réalisation : Triangle Création.

Illustrations : Véronique Masse-Dupety, Remi, Patrick Bricout, Bruno Caillat.

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

Ont collaboré à ce numéro : P. Alline, A. Blot, F. Boschat, M. Crouta, J. Igelnik, G. Lucche, M. Prost, P. Rouxel, B. Tavet.

Photographies : J. Thomas.

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

**ENTRE les lignes**

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA RÉGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

**N° 77  
Novembre 1984**

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

## 3 Editorial

## 4 Noisiel et la formation de demain



## 10 N et T : des structures et des hommes



## 14 emplois, formation, carrières : Les agents ont la parole



## 20 R 312, le futur passe par Championnet

## 24 A propos des contrôles d'identité

### LES RUBRIQUES

## 25 La chronique du conseil

## 27 Les hommes l'événement

## 30 Courrier/Bloc-notes

## 31 USMT

### LES MESURES SALARIALES POUR 1984

Le 12 novembre dernier, quatre organisations syndicales (Autonomes, CFDT, FO, Indépendants) représentant un peu plus de 50 % des suffrages exprimés aux dernières élections professionnelles, ont signé l'accord salarial pour 1984. La CFDT, la CGC et la CGT ont refusé de signer l'accord.

Cet accord reprend les mesures que nous indiquions dans notre dernier numéro (voir « Entre les lignes », n° 76, p. 2). En outre, dès que l'indice des prix 1984 sera connu, une réunion se tiendra fin janvier, ou début février pour définir les modalités de l'ajustement des rémunérations au titre de l'année 1984. Toutefois, compte tenu de l'évolution prévisible des prix et de la masse salariale de la RATP, cet ajustement comprendra une nouvelle augmentation de 1 % du niveau des salaires.

En attendant cette réunion, un acompte mensuel d'un montant correspondant à cette dernière mesure sera versé à partir de la solde de décembre.

Ainsi, l'évolution des salaires 1984 à la RATP aura été de 5 % en niveau et serait de l'ordre de 7,1 % en masse.

#### Les numéros d'Entre les lignes sont en vente :

- à la rédaction du journal : 69, boulevard Saint-Michel, 75005 Paris (au deuxième étage) ;
- au service des relations extérieures de la RATP : 55, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris (au rez-de-chaussée)
- à La Vie du Rail : 11, rue de Milan, 75009 (à la boutique).

M., Mme, Mlle : \_\_\_\_\_  
Prénom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_

s'abonne\* à « ENTRE LES LIGNES » pour :  
☐ 1 an (France) soit 80 F.  
☐ 1 an (Étranger) soit 100 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  
69, boulevard Saint-Michel  
75005 Paris

\* Cette offre ne concerne pas les agents de la RATP, actifs ou retraités.



## DIALOGUE

Dans un monde qui change de plus en plus vite, et alors que les nuages s'amoncellent de toutes parts sur des secteurs entiers de l'économie, la RATP continue, pour sa part, à progresser et à se moderniser.

En 1984, comme en 1983 et 1982, elle aura gagné net chaque année au moins 50 millions de voyages, 200 millions en trois ans. Ce n'est pas un tour de force, ce n'est pas non plus une assurance tous risques pour l'avenir. Si notre trafic progresse, c'est parce que le service rendu est dans son ensemble de bonne qualité. C'est aussi parce que la réputation de l'entreprise, son « image » comme on dit aujourd'hui, est bonne quoi qu'en écrivent certains grincheux.

C'est le résultat d'une politique active d'information de la part de la RATP, d'une appréciation positive des grands médias à l'égard de notre démarche, mais aussi d'un dialogue permanent avec les usagers. Depuis trois ans, le retour d'agents sur les quais du métro comme la politique intensive d'animations culturelles et sociales et la qualité de nos campagnes de publicité ont beaucoup contribué à forger cette « image » moderne et attractive de la Régie. Cette « image » est aujourd'hui un capital pour l'entreprise. Une capital acquis à bon compte. Nous y aurons dépensé, en effet, tous frais compris, publicité et animations incluses, moins de 15 millions de francs cette année – nettement moins d'un centime par voyage – alors que la seule publicité pour l'automobile en Ile-de-France mobilise près de 250 millions de francs, seize fois plus !

Bien sûr, nous allons poursuivre cette démarche, renforcer encore l'information et l'accueil du public et ainsi développer – dans la limite de nos moyens – l'humanisation du transport. Avec la télévision sur les quais de certaines stations de la ligne 5 puis d'autres lignes, avec l'implantation du système SITU, l'expérience métro-vidéo et quelques autres initiatives qui se préparent, nous utiliserons de plus en plus les moyens qu'offrent les techniques modernes. Mais la technique ne saurait suffire. C'est chaque agent de la Régie qui doit être, qui est, auprès du public comme de ses voisins et amis, porteur de cette image nouvelle de l'entreprise.

Aujourd'hui, la RATP n'est donc plus seulement une entreprise de transport, elle est devenue une entreprise de communication dans tous les sens du terme. Cela appelle sans aucun doute une réflexion sur nos structures. Pour chacun de vous qui me lisez, cela signifie aussi que vous n'avez pas seulement, à la Régie, un rôle technique mais également une fonction de communication et de dialogue avec le public. C'est exigeant. Ce n'est pas toujours facile. Mais il faut apprendre à le faire. Il y va de notre avenir commun.

\*  
\* \*

Cette volonté de dialogue doit aussi s'affirmer à l'intérieur de la Régie. Le Conseil d'administration de la RATP, en définissant ses orientations et objectifs en juillet dernier, a insisté sur l'idée que la concertation doit être la règle d'or des relations sociales dans l'entreprise. Cela signifie que tout ce qui concerne la vie de la Régie peut et doit être négocié s'il s'agit du domaine social et des conditions de travail ou concerté avec les directions et l'encadrement s'il s'agit de la gestion de l'entreprise.

Certes, et depuis longtemps, on discute beaucoup à la RATP. Il faut aujourd'hui le faire mieux encore, sans pertes de temps, sans arrière-pensées, avec toutes les informations utiles et en toute transparence des dossiers. C'est l'avantage d'être dans une entreprise publique. Il faut l'utiliser à fond. C'est une garantie pour les salariés. C'est un atout pour l'entreprise qui peut ainsi mieux mobiliser, au service du public, l'intelligence et l'initiative de ses salariés.

Au-delà des divergences normales d'opinions et de positions, un climat de confiance durable pourra ainsi se créer. Des problèmes difficiles comme ceux de la mobilité se régleront mieux. Les réorganisations nécessaires se feront en meilleure connaissance de cause. Chacun y gagnera en quiétude et en satisfaction. Le service public que nous assurons sera ainsi plus efficace et encore mieux apprécié. L'image de la RATP sera meilleure. Et son avenir, son développement, celui des emplois qu'elle représente seront mieux assurés. En un mot, dans la RATP et au dehors, faisons la démonstration que transporter c'est d'abord dialoguer !

**Claude QUIN**  
Président



# NOISIEL ET LA FORMATION DE DEMAIN

RATP Chabrol

**Quand arrive le jour de l'inauguration, on peut penser que tout est fait et que, pour l'essentiel, le départ officiel donné par les allocutions ne fait qu'enregistrer la réalité.**

**Il n'en fut rien ce 2 octobre 1984.**

**Certes tout fonctionne à l'École technique de la RATP dans ses nouveaux locaux de Noisiel, dans la tradition de Mozart et la volonté de bien assumer demain. Mais les discours prononcés par M. Delebarre, ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle, et M. Claude Quin, président du Conseil d'administration de la RATP, ont mis en évidence des éléments de réflexion nouveaux pour l'ensemble de la formation professionnelle à la RATP mais aussi à l'échelle des entreprises publiques et privées.**

**Aussi, tout en conservant l'essentiel de l'article prévu pour relater le démarrage de la nouvelle école, nous a-t-il paru important de souligner par des citations regroupées les idées-forces découlant à la fois des orientations définies récemment par le Conseil d'administration de la RATP, et les « devoirs des entreprises publiques » définis par le gouvernement face aux grands problèmes sociaux.**

*« Quoi qu'il advienne vous êtes et resterez la première promotion de Noisiel ». Par ces mots, et quelques autres de bienvenue, M. Parâtre, nouveau directeur de l'École technique privée de la RATP, accueillait récemment les jeunes de première année dans leur école toute neuve. « Gardez le moral, surtout dans les premiers temps car les débuts sont toujours difficiles. Au rythme scolaire que vous connaissez s'ajoutera la fatigue des transports, des activités sportives et du travail en atelier », expliqua pour les encourager, M. Jade, responsable de la formation professionnelle.*

Noisiel, c'est donc parti. Anticipant sur l'inauguration officielle du 2 octobre, la rentrée s'est effectuée les 10, 11 et 12 septembre, respectivement pour les troisièmes, seconde et première années. Ils précèdent en cela leurs aînés du personnel d'entretien des trains, des autobus, et des installations techniques fixes qui fréquenteront dans le cadre de la formation continue le Centre de Perfectionnement aux Techniques Industrielles, et les agents de tous services qui se réuniront au Centre Interdirections de Séminaires, organismes intégrés dans ce même bâtiment. Dans

un an, deux ans, trois ans, la grande majorité d'entre eux rejoindront les 2 618 agents de la RATP, « formés à Mozart », qui sont aujourd'hui ouvriers qualifiés, techniciens (6 %), agents de maîtrise (25 %), ou cadres (16 %), à l'entretien ou dans des secteurs totalement différents, tel l'auteur de ces photographies. Nous pouvons souhaiter à « Noisiel » de laisser un aussi bon souvenir que « Mozart » à tous les anciens que nous avons rencontrés.

## **« Formons-nous dans les bois... »**

Il y a peu de chance que cette chanson enfantine devienne l'hymne de l'école, étant donné l'âge de ses élèves. Elle ne serait cependant pas déplacée à proximité d'un immense totem et de l'usine du chocolatier Menier, dans un cadre magnifique qui fait se demander si le nom de Noisiel ne viendrait pas de Noisette et de Ciel ?

Contrairement à beaucoup de rues mal nommées de nos villes, l'allée des bois que vous prenez à main droite en sortant du RER mène – bien entendu à l'école mais aussi – aux bois. Le clin d'œil était évident pour inviter

à l'école buissonnière, et c'est pourquoi l'architecture a eu pour préoccupation de limiter la tentation en faisant largement pénétrer la nature dans les bâtiments. C'est ainsi que la lumière naturelle a été recherchée, notamment par le plafond des ateliers, que de larges baies donnant sur la verdure ont été ménagées dans les salles de cours et les ateliers, et que de nombreux espaces donnent directement sur des patios plantés, agrémentés de bancs.

## **Rentrée ? Rentrions**

Un nouveau c'est un nouveau, au lycée de Perpignan comme à l'école technique de Noisiel. Le premier jour « ça » ne parle pas, et pour les « première année » mon magnétophone restera dans son sac. Après l'appel des 78 noms de cette première « Promotion Noisiel », les jeunes sont réunis dans la salle de conférences du Centre Interdirection de Séminaires qui portera le nom d'Auguste Arsac, architecte de l'école récemment décédé : un bel amphithéâtre de 190 places confortables, qui sera équipé en moyens audiovisuels, qui renforce la solennité du moment. On sent l'habitude de cette situation et la volonté de décriper les élèves, dans les paroles de

M. Saux, responsable de la formation générale. Son humour « bon enfant » et « paternel » arrive à arracher des sourires collectifs dans sa présentation du fonctionnement de l'école. « Pour un « surgé » il est drôlement bien » entendrai-je tout à l'heure à la cantine.

Il explique tour à tour que « le plus dur reste à faire, après l'examen d'entrée réussi », les horaires, les bourses d'études et les primes de comportement en fonction des résultats, l'attribution de vêtements de travail, de sport, invitant à choisir les chaussures de sécurité avec une pointure... de sécurité, pour qu'elles durent 3 ans.

Il enchaîne avec les recommandations concernant la carte de transports gratuits sur le réseau, explique la présence d'une pointeuse, son utilité et son mode d'emploi, le fonctionnement du restaurant scolaire, équipé par la Régie et géré par le Comité d'entreprise, la semaine aux sports d'hiver offerte aux élèves dans ses locaux, le sport scolaire, la piscine, etc.

C'est ensuite la visite de l'école.

Schématiquement – voir donc le schéma – le bâtiment peut être décomposé en trois modules plus un gymnase.

Le premier ensemble, sur deux niveaux, se compose des salles de cours de l'école, du Centre de Perfectionnement aux Techniques Industrielles, des salles du Centre Interdirection de Séminaires, de l'accueil et de l'administration.

Le second est composé des 4 ateliers utilisant le volume de deux niveaux, de salles de spécialités et des vestiaires sur deux étages, l'accès du second se faisant par une mezzanine.

La troisième partie, isolant les activités calmes du premier des activités plus bruyantes du second, se compose d'une galerie de circulation desservant les ateliers, d'espaces de détente fermés et des patios à ciel ouvert, d'un ensemble composé des cuisines, restaurants, espace de jeux, et de la salle de conférence dont l'accès se trouve à l'opposé, plus au calme.

Après l'accueil, l'habillage, la visite, les jeunes avaient bien mérité leur premier repas au self-service. « Ils sont gentils, mais il faut surveiller les plateaux » souligne l'épouse du gardien qui se trouve en bout de chaîne. Une entrée, un plat garni et deux desserts composent le menu gratuit.

## La formation initiale...

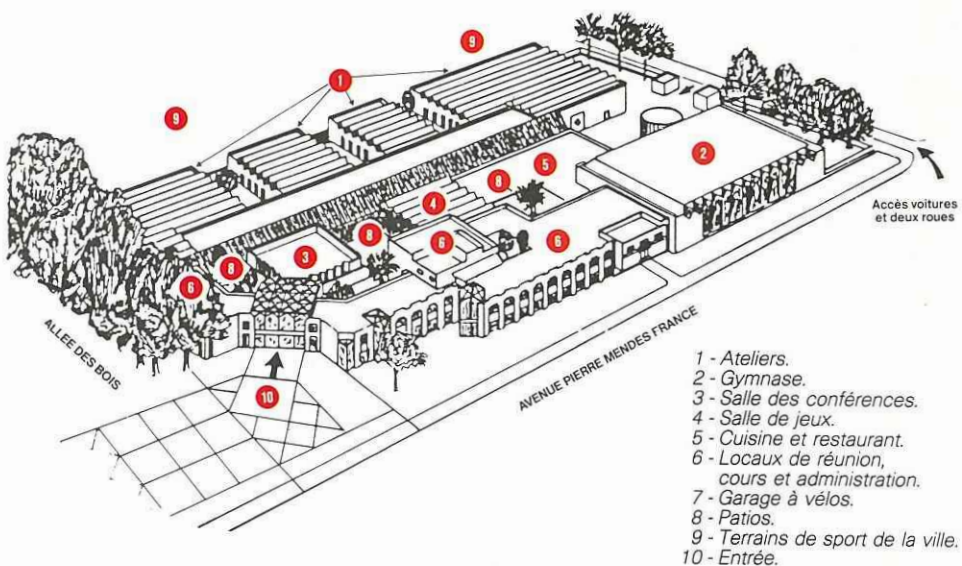
Nous ne suivrons pas l'après-midi nos « nouveaux » : les choses sérieuses commencent pour eux.

Parmi ces 78 jeunes issus le plus souvent de la classe de troisième, le plus grand nombre suivra une formation de mécanicien d'entretien pendant 3 années, et 26 une formation d'électromécanicien, qui déboucheront sur un CAP.

Parmi les électromécaniciens une compétition permettra d'en distinguer 13 qui passeront le CAP en deux ans et prépareront, la troisième année, un second CAP d'électrotechnicien. Voilà pour les diplômes ; mais ce qui déterminera la possibilité d'entrée à la Régie, CAP réussi ou non, c'est une moyenne sur les 3 années d'études égale à 12/20. Dans



L'esplanade, l'entrée principale et les « mains de métal », œuvre de M. Jean Wieber, sur fond de brique « rose albigeoise », de grès émaillé, de verre et d'acier.



Un mélange de lumières artificielle et naturelle et de couleurs vives pour la sécurité dans les ateliers.



ces conditions on comprend mieux les excellents résultats obtenus aux CAP avec une réussite annuelle évoluant entre 95 et 100 %. On peut donc considérer que les élèves sont préparés à un niveau supérieur à l'examen du CAP pour rentrer à la Régie, et penser qu'à l'avenir un BEP serait peut être mieux à même de sanctionner ces études.

La question est à l'étude, elle aussi.

### La formation continue...

Beaucoup de ces élèves auront l'occasion de revenir dans quelques années pour s'inscrire dans un cycle de promotion sociale, comme de nombreux agents qui découvriront ainsi cette école.

L'intégration du Centre de Perfectionnement aux Techniques Industrielles dans l'ensemble Noisiel tient tout d'abord à des raisons d'efficacité économique et technique. Si les salles de cours sont distinctes, l'utilisation des ateliers et des salles techniques pourra être commune et ainsi mieux « rentabilisée ». C'est un argument d'évidence.

Mais, même si cela n'est pas formalisé encore, il est probable que ce rapprochement géographique sera porteur d'autres évolutions tendant à une meilleure coordination des types de formation. D'ailleurs le directeur de l'Ecole technique s'occupera également du CPTI, ainsi que de la gestion des salles du centre de séminaires. L'évolution des techniques industrielles, celle de l'entreprise qui induit adaptation, mobilité et promotion des agents, réclameront cette convergence. Nul doute que les contacts « de fait » entre les différents formateurs contribueront à cette évolution, déjà prise en compte dans le domaine spécifique de l'exploitation des réseaux par les deux autres grands centres de formation de la RATP, le Centre d'Instruction et de Perfectionnement du Réseau Routier et le Centre de Formation et de Perfectionnement du Réseau ferré.

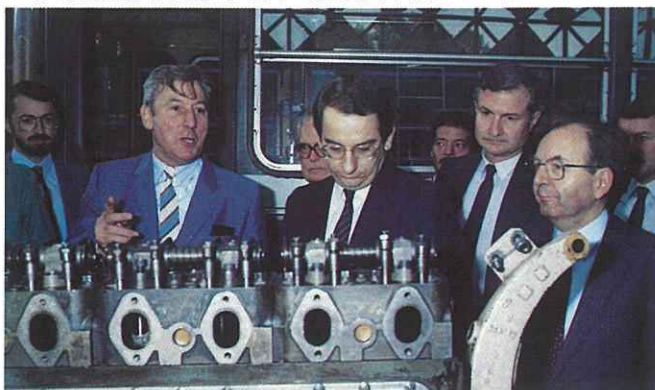
Dans cette « bataille » de la formation pour disposer au service du public d'un personnel qualifié au meilleur niveau, la Régie « dépense » presque 7 % de sa masse salariale, en considérant que c'est un bon investissement.



Sans commentaire. Bon appétit !

## FORMATION ET GESTION MODERNE

« Aujourd'hui la gestion s'assimile à la capacité d'animer les femmes et les hommes qui travaillent dans une entreprise, pour que dans le temps de leur présence ils donnent avec désir et passion le meilleur d'eux-mêmes. (...) chaque agent doit être pleinement qualifié pour maîtriser la mission qui lui a été confiée, la replacer dans le cadre général des objectifs de l'entreprise, pour fonder sa carrière sur la mobilité. »



La visite était guidée par M. Blot, Directeur de l'Ecole jusqu'à cette rentrée. De gauche à droite : M. Vachez, Maire de Noisiel ; M. Blot, M. Delebarre, M. Essig, M. Quin.

RATP Ardillon

Nous n'obtiendrons les efforts de tous pour mener à bien la nécessaire modernisation du pays que si chacun est à même d'en percevoir les enjeux plus généraux. (...) Il n'y aura pas de modernisation réussie si la formation n'anticipe pas sur ces mutations. (...) « La modernisation technique ne peut se concevoir sans la modernisation parallèle des relations sociales dans l'entreprise. »



Ainsi un élève de Noisiel « coûte-t-il » à la RATP environ 70 000 francs par an. Heureusement, pour construire Noisiel des conditions assez favorables étaient réunies. Tout d'abord l'établissement de la rue Mozart aurait nécessité d'importants travaux de réparation et de mise en conformité, à fonds perdus étant donné l'âge des locaux. Par ailleurs la ville de Paris souhaitait récupérer cette importante surface.

### Des élèves « pas bof » !

Si l'on sait que pour l'essentiel ils deviendront bientôt nos collègues, il n'est pas inutile dès à présent d'essayer de les mieux connaître.

Ils sont tout d'abord en moyenne 1 200 à s'inscrire au concours d'entrée à l'école, 750 à 800 se présentant aux épreuves. Les autres ont abandonné leur idée ou ont été éliminés par une visite médicale. Ils ont entre 15 et 17 ans, l'âge moyen s'élevant légèrement depuis une décennie et demie. S'ils rentrent « un petit peu plus vieux », c'est qu'ils ont un niveau



## LA FORMATION OUVERTE À TOUS

« ... à la lumière des initiatives que le gouvernement vient de prendre en faveur de l'emploi des jeunes, l'outil dont nous disposons pourrait être utilisé (...) pour la formation d'autres jeunes auxquels la RATP ne peut offrir de débouché, mais qui ont besoin d'un apprentissage de bon niveau. »

« Lutter contre le chômage (...) est un devoir pour un établissement public comme le nôtre (...) Nous y avons contribué (...) mais on ne fera jamais assez pour faire reculer ce cancer, et d'abord pour les jeunes. »

Si la formation occupe une si grande part de notre attention (...) c'est que nous sommes bien convaincus que la vraie richesse d'une entreprise ce sont les femmes et les hommes qui la composent. »



« M'sieur... y copie ! »

scolaire plus avancé. Voici 15 ans la moitié des candidats reçus venaient des classes de cinquième et quatrième ; il n'y en a plus aujourd'hui. Ils ont en majorité accompli leur troisième, voire leur seconde ou leur première. Cela explique que plusieurs « troisième année » trouvent que pour les matières d'enseignement général, français et mathématiques qui ne sont qu'une faible partie des cours, « on perd un peu ce qu'on a appris ».

Il est évident qu'un élève de seconde ou première des lycées a acquis dans ces matières un niveau bien supérieur au CAP. A l'inverse, un certain nombre d'entre eux, environ 10 %, a déjà suivi une ou deux années d'enseignement technique. Pour 60 % ils sont enfant d'agent RATP et bénéficient à ce titre d'un « bonus » de 5 % des points au concours

« Oui, c'est vrai : il faut veiller à ce que soient pleinement utilisées les capacités de formation des grandes entreprises, même au bénéfice de salariés qui n'appartiennent pas à ces entreprises ou qui n'y entreront pas (...) J'accueille votre proposition (...) La formation permanente des salariés et leur adaptation aux nouvelles technologies constituent une obligation tout aussi décisive pour la pérennité de leur emploi et pour l'avenir de nos entreprises. »

« La RATP qui est directement concernée car le secteur des transports en commun est en constante évolution technologique. (...) Ce que je vois ici me laisse à penser qu'elle a compris l'importance de cet enjeu pour son propre avenir (...) J'y vois à la fois le signe d'un grand dynamisme interne de l'entreprise et le symbole de ce que doit être l'action solidaire de toutes les forces vives du pays. »

(dans une dictée, cela « corrige » une faute d'accent). C'est d'ailleurs le plus souvent par leur famille qu'ils connaissent l'existence de l'école et du concours.

Pour ceux avec lesquels j'ai discuté, ils sont sensibles aux efforts faits pour leur scolarité par le personnel de la Régie. Je leur ai demandé, car telle était mon impression, comment ils percevaient une discipline de comportement et de travail supérieure à celle exigée dans les collèges ou lycées. La réponse, souvent présentée avec plus d'élégance mais de manière moins synthétique, m'a été fournie par Philippe : « Ici c'est moins le b... »

– « Dès qu'on a un problème, on a tout de suite un prof. ou un surveillant sur le dos, ou on est convoqué chez le Directeur... »

– C'est trop pesant ?

– Non, c'est bien, on s'occupe de nous. »

Les élèves de troisième année qui nous entourent confirment les propos de leur délégué de promotion.

## Et les filles ?

Rassurez-vous, je n'ai pas cherché à obtenir de considérations générales sur la vie, mais je voulais savoir comment les élèves-jeunes filles encore très minoritaires s'intégraient.

– « Il n'y a pas de problème, ça se passe bien ».

Les jeunes filles rencontrées partageaient cet avis.

– « La vraie coupure n'est pas entre filles et garçons, mais entre les différentes années. »

– Comment percevez-vous la RATP ?

– Assez mal. On ne nous en parle vraiment qu'en fin de troisième année. On n'a pas assez de contacts. C'est dommage. Heureusement, comme les profs sont d'anciens agents, on se sent assez proches du travail qu'on fera. C'est aussi parce qu'ils ne sont pas théoriques comme au collège qu'on les accepte bien ».

Si le vocabulaire est souvent imagé, les jeunes rencontrés à Noisiel n'ont rien à voir avec les caricatures smurfantes et verlandisantes que nous assènent les médias. Non



RATP Ardillon

pas qu'ils ignorent ces deux matières mais leur préoccupation du dialogue sérieux prime de loin sur le jeu.

C'est en pensant loisir ou distraction que je posais la dernière question au groupe :

– « Que souhaiteriez-vous en plus à l'école ? »

– Pouvoir suivre des cours en option, comme la chimie, l'anglais, que nous avons commencés à apprendre ».

Cela ne s'invente pas des réponses comme ça. Gageons cependant que la rentrée passée, le rythme repris avec ses solidarités, la turbulence reviendra concurrencer cette étonnante sagesse, et le « flipper » les promenades sous les arbres.

## Les Profs

Il faut entendre par là l'ensemble des agents de la Régie chargés d'encadrer ces 273 fois seize ans.

Le plus simple est de parler en termes de

postes de travail, ce qui donne un cocktail souriant de 70 : 1 directeur, 1 chef de la formation générale, 1 chef de la formation professionnelle, 7,5 professeurs, 6,5 professeurs adjoints, 15 moniteurs d'atelier, 6 moniteurs d'éducation physique, 3 surveillants, 3 magasiniers, 6 agents de secrétariat, 6 agents d'entretien, 1 gardien, 6-7 agents CE pour le restaurant, 4 ouvriers (extérieurs) espaces verts. Cela se complique pour le secteur médico social : 1 infirmière, 1/5<sup>e</sup> assistante sociale, 1/5<sup>e</sup> médecin, 1/4 médecin du sport.

Derrière ce « Prévert », des femmes et des hommes qui ont le plus souvent dû apprendre ce nouveau métier. Quelques-uns sont recrutés à l'extérieur – comme on dit – mais le plus grand nombre, et cela semble une valeur reconnue des élèves, est issu de l'entreprise. Venant le plus souvent de l'encadrement, les professeurs sont parfois aussi d'anciens moniteurs. Eux, sont sollicités par note de service, postulent sur modèle 18 et sont choisis par le Conseil de l'École sur proposition du directeur. Les moniteurs de sport sont

## FORMATION ET COMMUNICATION

« Il faut que le temps de déplacement soit ressenti (...) comme un moment de la vie, un prolongement de la ville. En plus des salariés plus spécialisés dans l'accueil des voyageurs (...) les machinistes, les agents des stations, les conducteurs du métro et du RER sont susceptibles d'améliorer la vie et l'image des transports en commun. (...) Il existe un grand besoin potentiel de formation à la communication. » « Un service public ne peut se contenter aujourd'hui d'une conception étroite (...) de sa fonction technique. Il est obligé à partir d'elle d'avoir une vision globale de la société pour le plus grand profit tant de ses agents que des usagers. »



RATP Gaillard

La concentration était ce jour-là un art difficile.

« Je suis certain que la RATP n'aura pas à regretter cette contribution massive à la formation : toute avance prise dans ce domaine ne peut qu'être profitable à la productivité de l'entreprise, à son expansion et plus généralement à la qualité du service public qu'elle rend. Et c'est bien là, en définitive, la raison d'être d'une entreprise publique. »



recrutés par concours interne ou externe à la Régie avec des exigences de diplômes.

Les surveillants sont des agents également mis à disposition. L'un d'eux, Jacques, parle de son travail avec plaisir. Il était machiniste et une maladie douloureuse l'a un jour empêché de continuer la conduite. « Cela se passe bien avec les jeunes, nous parlons beaucoup. A Mozart nous suivions le même groupe pendant les 3 années. Cela crée des liens ». Ils ne sont en effet pas des « pions » ordinaires. Plus âgés, ils ont moins de situation conflictuelle avec les jeunes. La surveillance reste l'activité principale, celle du pointage, de la cantine, des inter-cours, des vestiaires, mais aussi ils font le lien entre les élèves et l'administration.

« L'école a un cachet de sérieux, souligne M. Rouy, adjoint ou directeur du Personnel, elle fait partie de l'inconscient de l'entreprise. C'est un symbole comme l'est le stade de la Croix-de-Berny. Mais c'est surtout, pour le présent, une pépinière pour les services, et un atout de vente de nos prestations de formation dans le cadre de la coopération technique ».

Avant de laisser la parole à M. Parâtre, il reste à préciser que pour le plus grand nombre, après leur 3<sup>e</sup> année, interviendra la coupure du service militaire, et qu'à leur retour à la Régie, pendant un an, leur bonne intégration aux services sera suivie par la direction de l'École.

— « Deux phrases pour conclure, Monsieur le Directeur ? »

« Avec ce nouvel établissement, la Régie s'est enrichie d'un magnifique outil de formation dont elle peut être légitimement fière, car il est à la mesure des efforts qu'elle a toujours consacrés à la formation initiale des jeunes et à l'amélioration des possibilités de promotion sociale offertes à son personnel.

Notre tâche s'annonce passionnante puisque, en liaison avec les services opérationnels de notre entreprise, nous allons nous attacher à adapter nos programmes de formation à l'évolution technologique des matériels roulants et installations fixes, en particulier dans le domaine des techniques nouvelles.

Pour ce qui me concerne, je dois vous dire que j'ai pleine confiance dans la capacité et la détermination de nos élèves et du personnel de l'école qui sauront, j'en suis convaincu, relever le défi et prolonger ainsi la tradition solidement établie par les anciens de Mozart, dont la réputation flatteuse n'est plus à faire ».

Jacques MARION

## LE CHEMIN DES ÉCOLIERS

RATP Chabrol



Il aura fallu 90 camions pour « venir à bout » du matériel de Mozart. Le déménagement devint de vacances pour les élèves.

De Championnet pour Noisiel, changez à Point du Jour et Mozart.

Dès 1911, la Compagnie générale des Omnibus formait une vingtaine d'apprentis dans ses ateliers, qui devenaient, après leur « essai de compagnon », les ouvriers qualifiés de l'entreprise. A partir de 1921 la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne — qui succéda à la CGO — développe cette fonction qu'elle transforme en véritable école dans les ateliers de Championnet. Bombardée le 21 avril 1944, elle se transporte au dépôt de « Point-du-Jour » où existait une annexe de l'école depuis 1943. Bombardée à nouveau, elle trouva abri sous tente dans ce même dépôt. Il fallait trouver une solution.

En 1878 le département de la Seine avait autorisé un dépôt d'omnibus à chevaux avenue Mozart. Ces véhicules étaient devenus tramways puis autobus.

Juste avant guerre de nombreuses plaintes contre le bruit des autobus s'élevèrent. Pour les rendre silencieux on fit arrêter les bus à Muette (sic) pour descendre ensuite en roue libre jusqu'à Mozart.

En 1940 on ferme Mozart. Les Allemands y garent leurs autochenilles, gardées par un blockaus et des mitrailleuses.

Après la Libération, l'école trouva tout naturellement et provisoirement sa place à Mozart. Un provisoire qui ne dura, finalement, que 39 années. Record à battre !

La RATP a publié dans sa revue *Études et Projets* un article très bien documenté sur Mozart et Noisiel, abordant les aspects historiques, techniques et pédagogiques.

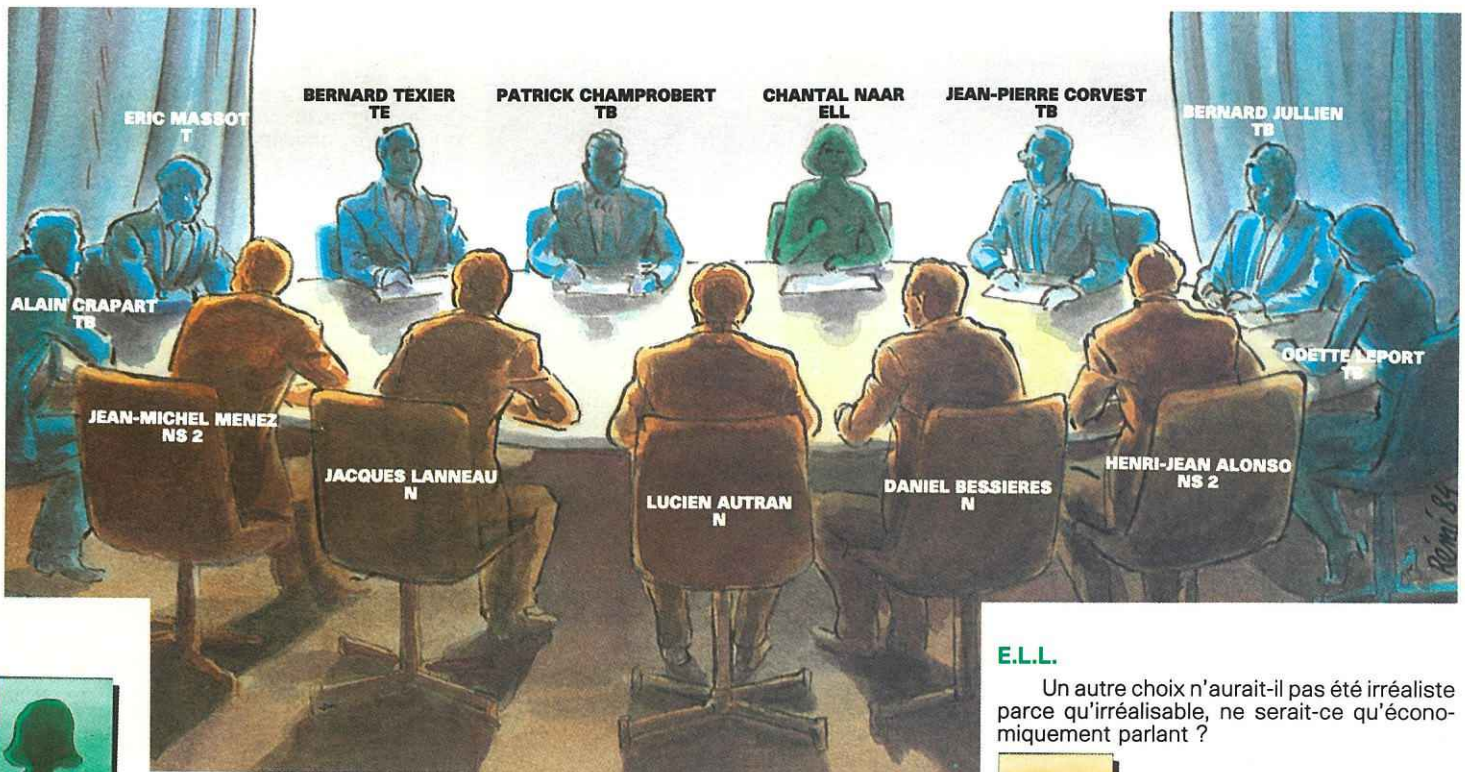
C'est pourquoi ces éléments n'ont pas été détaillés.

Un tirage supplémentaire de cet article a été effectué et sera adressé à tous les anciens de l'école qui ne l'auraient pas reçu par ailleurs.

En faire demande au Service L.E., quai des Grands-Augustins.

## DES STRUCTURES ET DES HOMMES

*Entre les lignes* avait annoncé, dans son dossier paru dans le n° 75 consacré à la restructuration de N et de T, une table ronde réunissant des agents des deux directions. Elle s'est tenue fin septembre, c'est-à-dire au moment où se poursuivait l'étude des nouvelles structures et s'amorçait la phase sociale de l'étude. Quatre axes de réflexion ont été proposés pour ce débat : la nécessité de la restructuration, l'adéquation aux problèmes des principes retenus, l'information et la concertation et, enfin, le volet social.



**E.L.L.**

Tout d'abord, je vous remercie d'avoir accepté de participer à cette table ronde dont l'objectif se limite à recueillir des avis personnels et qui doivent le rester. Il est bien entendu que vous ne représentez ici personne d'autre que vous-mêmes : ce débat est tout à fait indépendant du processus de concertation engagé par ailleurs. Il sera reproduit tel quel dans les colonnes d'*Entre les Lignes* ; il n'en sera tiré ni analyse, ni conclusions, ce qui lui ôte tout caractère d'enquête.

Voici ma première question : pensez-vous que la restructuration de N et de T était nécessaire ?

**Bernard JULLIEN**

Utile, nécessaire, fatale, je me pose personnellement la question. Est-ce qu'il n'y a vraiment plus de grands travaux à faire dans toute l'Île-de-France ?

**Henri-Jean ALONSO**

Il y a deux façons d'aborder la restructuration : ses causes et son aspect fonctionnel. Chacun peut avoir sa propre opinion sur une structure plus fonctionnelle, là n'est pas le problème essentiel. Il n'en est pas de même des causes profondes de la restructuration.

La restructuration a paru s'imposer après le calcul du ratio crédits de paiements/frais de personnel. Les frais généraux dépassent en effet à N allègrement le plafond des 14 %. On en a déduit qu'il fallait réduire le personnel. Ça n'a pas été présenté ainsi, mais d'emblée, on a évalué le sureffectif à 150 agents. Là, on peut ne pas être d'accord car il existe des projets de travaux économiquement valables qui ne sont pas réalisés faute de crédits : on se trouve dans une politique de rigueur qui conduit la RATP à réduire les frais de fonctionnement, donc le personnel, alors qu'il existe d'autres moyens de réaliser des économies. Or, il n'est pas évident qu'on réponde ainsi aux besoins en transports de la région parisienne. Je pense qu'il ne faut pas oublier les raisons de la restructuration car depuis le début, on aborde la question seulement du côté technique. C'est le manque de conviction sur la nécessité de restructurer qui fait aussi qu'elle est souvent mal reçue.

**E.L.L.**

Reste-t-il vraiment de grands travaux à réaliser ?

**H.-J. ALONSO**

Oui, ils figuraient dans les plans d'entreprise précédents. Les projets ont été quasiment abandonnés pour des raisons économiques. Ne subsistent que des projets à infrastructures légères. Le problème est donc dans ce choix.

**E.L.L.**

Un autre choix n'aurait-il pas été irréaliste parce qu'irréalisable, ne serait-ce qu'économiquement parlant ?

**Lucien AUTRAN**

Non, tout dépend d'une volonté politique de développer les transports. Là, on est en train de casser un outil créé il y a une vingtaine d'années. Il aurait été intéressant de voir comment on pouvait adapter cet outil au développement d'une autre politique de la RATP et des pouvoirs publics. Or, on risque maintenant de ne plus pouvoir répondre si, par exemple, le parti était pris de résoudre les gros problèmes de transports subsistant en banlieue et qui demandent d'énormes travaux. Il n'y a qu'à se promener en banlieue pour évaluer les besoins.

**Jacques LANNEAU**

Il s'agit en effet d'un assainissement financier qui peut avoir de lourdes conséquences à l'avenir. Le problème des frais généraux n'est pas réglé, il est noyé. Prenons l'exemple de TE dont le taux est de 3,9 %, ce qui n'a rien à voir avec celui de 20 % de NE. En faisant des moyennes, on arrive à un taux inférieur aux 14 %, mais c'est artificiel. C'est comme si on faisait la moyenne des températures dans un hôpital ! Cela cache des situations particulières qui appellent des remèdes différents.

**Jean-Michel MENEZ**

En effet, la restructuration ne change absolument rien si on garde le même effectif.

Je remets, moi aussi, en cause la manière dont on calcule les ratios.

**E.L.L.**

Vous ne niez cependant pas qu'il y avait un problème, auriez-vous proposé d'autres solutions ? Quels vont être selon vous les effets de la restructuration telle qu'elle se dessine aujourd'hui ?

**J. LANNEAU**

En fait, cette restructuration ne doit pas être considérée comme un phénomène isolé. Elle apparaît comme la première étape d'un processus conduisant à la remise en cause de la RATP dans son entité par le fait de la loi sur la régionalisation des transports parisiens.



**Odette LE PORT**

Je pense que la restructuration va coûter très cher. Au bout du compte, il n'y aura pas plus de crédits, donc pas plus de travaux. Pourquoi n'a-t-on pas conservé l'entité N, quitte à confier aux agents de N, pendant 3 ou 4 ans, des travaux d'entretien ?

**Jean-Pierre CORVEST**

Là, je ne vous suis pas. Car, à T, nous avons des travaux, peu nombreux, c'est vrai, sur investissements que nous considérons comme plus intéressants que les autres. Il est fortement à craindre que ce serait ceux-là qui seraient partis à N.



**Patrick CHAMPROBERT**

Ce qu'on peut regretter, c'est que l'espoir d'une relance a duré trop longtemps car les premiers effets de la crise sont apparus il y a environ 5 ans. Progressivement, la stagnation est devenue insupportable et l'on a été obligé de prendre des dispositions brutales et de chiffrer en francs et en effectifs la situation. La question de savoir si la séparation des travaux neufs à N et d'entretien à T aurait dû être posée plus tôt. On aurait pu alors restructurer en conservant les équipes qui faisaient du neuf d'un côté, de la maintenance de l'autre, en les rapprochant, ce qui aurait facilité au fur et à mesure le passage de l'un vers l'autre sans les traumatismes actuels.



**J. LANNEAU**

C'est vrai que dans une phase provisoire, si on avait fait cohabiter le neuf et l'entretien, par disciplines éventuellement, mais dans deux structures distinctes, cela aurait provoqué des transferts « en douceur » en vue d'une restructuration à terme.



**Daniel BESSIÈRES**

Les coupes auraient été moins violentes, malgré les problèmes qui se seraient quand même posés pour le personnel.

**P. CHAMPROBERT**

On aurait peut-être évité les situations absurdes de T qui embauchait pendant qu'à

N, il y avait des gens qui ne savaient pas quoi faire.

**E.L.L.**

Comment ont été reçues à N les offres de service faites par T dans les années 80-82 ?

**B. JULLIEN**

Nous n'avons jamais eu de réponses favorables.

**J. LANNEAU**

C'est normal, le travail n'est pas le même. Il y a des sujétions différentes.

**O. LE PORT**

Il y a quand même eu quelques mutations. Pour un dessinateur, par exemple, que ce soit du neuf ou de l'ancien, un trait reste un trait.

**J. LANNEAU**

Il y a eu un blocage à N qui passait pour une direction d'élite après les grandes réalisations. Tout s'est passé comme s'il fallait sauvegarder à tout prix une image de marque. Puis est venu le moment où il n'y a plus eu rien derrière, il était alors devenu nécessaire de trancher. Mais prendre des décisions de cette importance dans un état de crise ne permet pas d'en étudier sereinement les conséquences possibles.

**P. CHAMPROBERT**

La restructuration actuelle n'est, à mon avis, qu'une étape. Bien que dans un ordre de grandeur différent, T connaîtra les problèmes qu'aura connus N. Ça se traduira comment ? La baisse des investissements se répercutera sur T et il faudra opérer une deuxième restructuration qui touchera les gens de T. Et il y a de gros risques pour qu'elle touche en premier lieu les agents issus de N puisque ce sera leur activité qui, bien qu'intégrée à la maintenance, sera diminuée au premier chef.

**Eric MASSOT**

Mais il y aura toujours de la maintenance à faire ?

**P. CHAMPROBERT**

Bien sûr, en faisant de la maintenance, certains agents de N arriveront à sauver leur tête, d'autres continueront à faire des études puisqu'il faudra absolument préserver un potentiel études. Mais à côté de ça, on s'apercevra, côté maintenance, que certains agents font double emploi. Ils devront, ne nous leurrons pas, changer de métier.

**O. LE PORT**

Pourquoi, en 1984, ne pouvait-on plus remettre en cause, non pas les attributions du personnel mais seulement les structures ?

**P. CHAMPROBERT**

Il était trop tard. Pendant des années, on a attendu que le personnel bouge en dehors des structures. Or, on sait que le but des agents, c'est une certaine stabilité de carrière. À partir de là, on allait vers l'échec en leur demandant de prendre eux-mêmes l'initiative de remettre en cause cette stabilité.



**J.-M. MENEZ**

Je me suis moi-même posé la question. Disons qu'il y a des entreprises, la SNCF par exemple, où celui qui bouge a tendance à monter puisqu'il va de l'avant. A la RATP, quand on bouge, on rentre dans un trou, sauf exception. En plus, pour arranger le tout, on nous a proposé des faux postes ; celui qui partait pour un poste se retrouvait ailleurs. Les

autres n'ont pas tardé à comprendre que, pour 10 postes offerts à T, il y en avait peut-être un seul de vrai. Était-ce voulu ou non, on ne le saura jamais.

**B. JULLIEN**

On demandait en réalité aux agents de N d'opérer un changement de travail, puisque les postes vacants à T étaient au nettoyage, tous les postes étaient pourvus aux travaux. Il a suffi de quelques exemples pour que les agents de N aient des craintes envers la mobilité, au niveau du travail mais aussi à celui de l'avancement et des tableaux de retraite qui ne sont pas les mêmes selon les services et les emplois.

**E.L.L.**

Vous anticipez sur la dernière partie de ce débat, je voudrais recueillir vos avis concernant l'information et la concertation depuis le début de l'étude sur la restructuration.



**Bernard TEXIER**

Il y a eu et il y a encore beaucoup de bruits de couloir. On a eu des comptes rendus de diverses réunions, mais pour nous, tout restait bien flou.

**E.L.L.**

S'agissait-il de rapports écrits ?

**B. TEXIER**

Oui, ils traitaient des grandes lignes de la restructuration, mais ce qui intéresse les gens, ce sont les problèmes de mobilité, ils n'en parlaient pas.

**D. BESSIÈRES**

C'est exactement ça. Il y a bientôt un an que chaque agent de N et de T voudrait savoir ce qui l'attend. Nous sommes le 27 septembre et seules les grandes lignes sont connues. Certains peuvent avoir la certitude de ne pas bouger, mais les autres ne savent pas quelle sera l'ampleur du changement. Je pense en particulier aux surveillants de travaux, aux dessinateurs qui se posent beaucoup de questions.

**J. LANNEAU**

Il y a beaucoup de cas de figure. NE, par exemple, est un service qui éclate entièrement, qui disparaît. D'un côté, les techniciens, de l'autre, les administratifs. Les premiers pourront peut-être se replacer dans de bonnes conditions, les seconds dont je fais partie ne savent pas du tout ce qu'il va advenir d'eux. Nous serons éparpillés c'est sûr, mais on ne sait pas encore quels services vont offrir des possibilités.

**B. JULLIEN**

Il y a certains services où l'information est bien passée, dans le secteur de TB qui devient IA, par exemple, où les agents savent tous ce qu'ils feront en 1985. Par contre, au niveau des bâtiments, elle n'est pas passée du tout.

Côté concertation, les réflexions et les propositions du personnel faites dans les groupes thématiques n'ont pas vraiment été prises en considération. On s'est aperçu parfois que le groupe pilote adoptait des positions tout à fait opposées. Les deux cas les plus flagrants sont, d'une part, l'éclatement du service TB en trois et, d'autre part, la cellule architecture que les groupes thématiques auraient placée sous la responsabilité du directeur et qui se trouve finalement intégrée à IT. Par ailleurs, dans le partage finalement adopté entre IA et IB, on s'aperçoit qu'il y a des aberrations qui vont obliger un jour ou l'autre à revenir dessus. Par exemple, pour le

RER aérien, l'entretien des quais est confié à IA, celui des salles de billets à IB. Les extincteurs, par exemple, selon qu'ils sont sur quai ou en salle de billets, vont être entretenus par deux services différents. Malgré les conventions que vont signer les deux services, les agents de l'exploitation ne sauront jamais à qui s'adresser. Ce problème se retrouve pour les descentes d'eaux usées, les arrivées d'eau, etc.

#### O. LE PORT

Dans le secteur de TB auquel j'appartiens, la subdivision Génie climatique, les agents ont eu, à leur demande, plusieurs contacts avec le futur chef de service, ce qui leur a permis d'avoir des informations. De leur côté, les agents de N ont-ils des informations sur la nature des postes qui leur seront attribués ?

#### H.-J. ALONSO

Selon la seule information officielle dont je dispose – une note du 23 juillet – faisant état des services qui composeront les deux futures directions, les agents issus de N ne feraient pas d'entretien. Mais tout cela ressort d'un raisonnement sur des chiffres d'effectifs et non pas sur des noms.

#### B. JULLIEN

Les listes pour les élections des délégués du personnel doivent être arrêtées le 30 octobre. Comme elles ont lieu par services, il faut que les affectations soient faites à cette date.

#### P. CHAMPROBERT

C'est vrai, mais on n'en a pas encore connaissance. Pour l'instant, on dispose, par

exemple, de l'organigramme de IA, division par division, subdivision par subdivision, avec seulement l'effectif correspondant.

#### B. JULLIEN

Pour IA, à TB/accès-ouvrages d'art, les choses sont même plus précises – et nous sommes apparemment les mieux informés – puisqu'on connaît les réductions de personnel à opérer d'ici 1987. On sait déjà que IA participera à la réduction du sureffectif global de 150 agents en supprimant 16 postes.



J.-P. CORVEST

Je crois que le déséquilibre de l'information à l'avantage des agents qui iront à IA, tient à la personnalité du futur chef de service qui a constitué des groupes à sa propre initiative jusqu'au niveau maîtrise. Une partie des réflexions a été communiquée à l'ensemble du personnel la semaine dernière dans une note qui présente la structure complète de IA. On peut donc remarquer les efforts tout particuliers qui ont été faits.

#### J.-M. MENEZ

Il faut moduler car, moi qui suis à NS2, je vais aller à IA. Je suis maintenant en mesure de vous le dire mais je n'ai pas bénéficié de la même information que du côté TB puisqu'il y a eu, dans mon secteur, en tout et pour tout, deux heures d'information depuis janvier et pratiquement, aucune possibilité de s'exprimer valablement.

#### O. LE PORT

Est-ce qu'on vous a, à N, demandé vos souhaits ? Nous, on nous a adressé des questionnaires lors de l'élaboration de l'organigramme.

#### J. ALONSO

Oui, dans la première phase, au cours des groupes thématiques. Il en a été rarement tenu compte.

#### B. JULLIEN

Il avait été dit aussi que les groupes d'expression directe, les conseils d'ateliers mis en place un peu partout devraient faire remonter leurs avis. Tout cela est resté lettre morte. Les réponses n'arrivent pas, il n'est pas tenu compte des avis émis par le personnel.



Alain CRAPART

Je suis aux visites à TB/ouvrages d'art. On n'y connaît pas tous ces remous. La restructuration va se limiter pour nous à un changement d'appellation. Nous avons eu la confirmation que notre structure va rester inchangée, c'est maintenant officiel. Néanmoins, il ne faut pas oublier que, pour 87, quatre postes sont appelés à disparaître au sein du service. On a voulu nous faire connaître la restructuration par des bruits de couloirs. Maintenant, beaucoup de questions restent sans réponse, déroulement de carrière, mobilité, retraite, etc.

## UNE ANNÉE DE CONCERTATION

Janvier 84, l'étude sur la restructuration de N et de T est officiellement lancée. Une note approuvée par le président est adressée par le directeur général au directeur des travaux neufs et au directeur des services techniques. Une copie est remise par ailleurs aux organisations syndicales et aux autres directions. Elle rappelle les motifs de la restructuration, en expose les grands principes et la méthodologie à suivre. Sur ce dernier point, la concertation tient une place primordiale.

Ainsi, dès le début de l'année 1984, les instances de réflexion et d'étude sur la restructuration peuvent être mises en place.

Cinq groupes thématiques sont constitués, chacun d'entre eux correspond à un domaine de réflexion :

- groupe 1 : l'organisation des activités d'ingénierie, le management des projets et la coopération technique ;
- groupe 2 : l'organisation de la maintenance et des dépêches ;
- groupe 3 : l'organisation du secteur des bâtiments, des ouvrages d'art, des accès et des stations ;
- groupe 4 : l'organisation des services électriques ;
- groupe 5 : les problèmes de gestion du personnel, de la formation et de la mobilité.

Un groupe pilote présidé par les deux directeurs de N et de T, comprenant des représentants des directions intéressées est chargé de la coordination et du suivi des travaux des groupes thématiques. Il doit informer la direction générale des synthèses qu'il aura élaborées et la solliciter pour obtenir les directives et les arbitrages nécessaires à la poursuite des travaux.

– Des réunions intersyndicales sont prévues afin de permettre à la discussion avec les organisations syndicales de se poursuivre tout au long du processus ;

– un groupe de travail syndicats-direction est constitué afin de participer à l'étude et d'apporter sa contribution aux synthèses du groupe pilote ;

– les groupes d'expression directe – conseils d'ateliers et de bureaux – doivent être mis en place plus rapidement à N et à T que dans les autres directions de la Régie. Ceci devant permettre de recueillir les avis et les suggestions d'un nombre maximum d'agents.

Le fonctionnement de ces cinq instances de concertation a constitué la première phase de l'étude sur la restructuration. Ce sont au total quatre cents agents qui y ont participé. Entreprise en janvier, elle s'est achevée au tout début de juin. Le groupe pilote a remis au directeur général, à la mi-mai, la synthèse de l'ensemble

des rapports des différents groupes accompagnée de ses propositions. Après mise au point et approbation par le président, l'ensemble du personnel de direction était informé des orientations retenues.

Enfin, les organisations syndicales ont été réunies le 4 juin pour que leur soient présentés à la fois le rapport de synthèse et les décisions arrêtées par la direction.

Le président et le directeur général rédigeaient et signaient alors une note adressée à l'ensemble de l'encadrement, aux participants à la concertation et aux organisations syndicales, faisant le point des résultats et définissant le cadre de négociations de la deuxième phase.

Le 12 juillet, le conseil d'Administration intégrait, dans les objectifs et orientations de la RATP pour 1984-1989, la rationalisation de la maintenance et l'adaptation des structures de l'entreprise comme facteurs d'efficacité.

La deuxième phase des travaux s'est déroulée en deux étapes. La première, très rapide, a été constituée par la réunion, en deux séminaires, les 15 et 22 juin, des chefs de service concernés. L'examen approfondi des orientations a donné lieu à de nouvelles propositions plus apurées. Les syndicats ont été informés le 26 juillet au cours d'une intersyndicale.

La seconde, au cours de laquelle le groupe pilote a poursuivi ses travaux, a surtout été menée par les futurs chefs de service. Ceux-ci devant, en effet, étudier dans la concertation et la négociation, les problèmes de leurs futurs groupements ; définir les tâches à accomplir, déterminer les effectifs types par rapport aux effectifs réels, etc.

Comme prévu dans la note d'orientation pour la deuxième phase, le comité d'entreprise, les CP 5 et 6 et les conseils d'ateliers ont été appelés à donner leur avis.

C'est le groupe pilote qui, le 28 septembre, a communiqué au directeur général, le rapport clôturant ainsi la deuxième phase des travaux sur la restructuration.

Depuis le début octobre, se préparent les différents changements à effectuer pour la mise en œuvre des futures structures : affectation de l'ensemble du personnel, problèmes des locaux, etc. Ce volet social constitue la troisième et dernière phase de l'étude sur la restructuration.

Le 24 octobre, le président et le directeur général ont tenu deux réunions de travail, avec l'encadrement supérieur et avec les organisations syndicales. Le 16 novembre, ils ont rencontré, au cours d'une importante réunion, l'ensemble du personnel de N et T qui le souhaitait.

C.N.

## J. ALONSO

A T, à part la redistribution des ouvrages d'art qui a fait du bruit, la restructuration touche relativement peu les agents. Le cas est bien différent aux travaux neufs puisque c'est là que va avoir lieu l'essentiel des suppressions de postes et des reconversions. C'est pour cela que la restructuration est ressentie différemment. Si je perçois une certaine participation volontariste à T à la conception des nouveaux organigrammes, du partage du travail, etc., il n'en a pas été de même à N.



E. MASSOT

C'est vrai qu'à T, les préoccupations se limitent en règle générale à la mobilité géographique.

## E.L.L.

Nous abordons le volet social, qu'en attendez-vous ?

## J.-M. MENEZ

Au moins, qu'on en perde rien ! Si l'on n'a pas de garanties, on ne pourra que faire confiance.



## J. LANNEAU

Dans un premier temps, il faudra bien accepter ce qui est proposé. Après, je pense qu'on pourra discuter, mais ce sera très long ; très long aussi de refaire une mobilité.

## B. JULLIEN

Il y aura le problème des commissions de classement. Par exemple, à N, pour le passage de M3 en MC1, des agents jeunes passaient en MC1 alors que d'autres, plus vieux, restaient en attente. A T, les choses se présentent autrement, on suit à peu près l'ancienneté. Alors comment va se passer le brassage ? La preuve en est que cela pose problème puisqu'on nous a dit que les prochains tableaux seraient établis selon les anciennes directions, mais après ? Va-t-on créer des postes en supplément d'effectif pour rééquilibrer le tout ?

## L. AUTRAN

C'est la question des énormes disparités de carrière entre les directions, entre les services et même entre les divisions. Non seulement entre N et T, mais dans toute la RATP. Vient se glisser la-dessus la pyramide des âges : on entre à la Régie à une période favorable et l'avancement peut être exceptionnel, deux ans plus tard, on est bloqué. Ce n'est pas obligatoirement lié à la restructuration, l'avancement dépend d'une politique générale du personnel. Un autre aspect de la restructura-

tion me semble plus important sinon le plus important. Il dépend d'une volonté d'utilisation maximum de l'énergie des individus. En effet, certains attachent une importance primordiale à leur déroulement de carrière, mais ce n'est pas le cas pour tous. D'autres seront plus sensibles à la nature du travail qu'ils effectuent ou vont effectuer. Que compte faire la direction après les différentes mutations, transferts, changement de service, etc. dans le cas où certains agents ne se plairaient pas dans leur nouveau poste ? Pourront-ils changer à nouveau de poste ou de service ? En 1980, M. Essig, alors directeur du réseau ferré, lors de la prolifération des fiches de poste F, n'a jamais donné de réponse. Ne peut-on pas envisager une période d'essai dans les postes proposés ? La mise en place à l'essai existe bien du côté de la direction.

## O. LE PORT

Pour la cellule Génie climatique de TB à laquelle j'appartiens et qui va fusionner avec le Génie climatique de NB, la restructuration peut nous apporter un enrichissement du travail. Les gens de NB font des études et des travaux, nous ne faisons que des études, aussi a-t-on demandé à faire aussi des travaux pour élargir notre activité.



## B. JULLIEN

Le problème des tableaux d'avancement et des tableaux de retraite est au centre du débat social. Des agents, par exemple, qui ont actuellement entre 45 et 50 ans et appartiennent à des services avec le tableau de retraite A2, c'est-à-dire qu'ils bénéficient de 2,5 annuités de 50 à 55 ans. S'ils entrent dans un service avec un tableau de retraite prétendu plus favorable (le tableau B) qui donne une annuité tous les cinq ans, et bien, ils perdront 1,5 annuité entre 50 et 55 ans.

## D. BESSIÈRES

Il ne faut pas oublier qu'il y a une question de volonté et de conscience des agents. Certains bénéficient d'un régime favorable acquis dont ils ne veulent plus se séparer. On peut s'interroger en effet sur le principe du maintien des avantages sociaux liés aux contraintes d'un poste occupé dans le passé.

## L. AUTRAN

Il y a aussi l'aspect des affectations d'attachement, surtout pour NE à Noisy. Lors du transfert, il y a un an et demi, il y avait les volontaires et ceux qui étaient contraints, et bien, même ces derniers se sont habitués. Tout le monde subira le choc d'un nouveau transfert. N'oublions pas que pour contraindre

les agents, certaines mesures d'accompagnement ont été prises, pas toujours justifiées dans la distribution, mais nécessaires pour la plupart, notamment : les primes de déménagements, les facilités d'accessibilité à la propriété, la réduction du temps de travail à 37 h.

Depuis certaines dispositions ont été prises par les familles pour se rapprocher du lieu de travail, pour la scolarisation des enfants, changement de travail du conjoint, organisation des gardes d'enfants etc. Maintenant en pleine année scolaire on veut tout bousculer.

## J. LANNEAU

Une majorité des cent quatre-vingts personnes de NE à Noisy n'ont aucune idée de leur futur attachement. Le groupe de travail chargé des locaux a tenu sa première réunion il y a seulement quinze jours ! Je voudrais dire aussi un mot d'un phénomène parallèle à la restructuration : c'est l'impact de la direction S dont l'attitude paraît viser particulièrement les agents de T. S est resté dans le flou le plus total pendant toute l'étude de restructuration et brusquement « balance » des fiches de postes à n'en plus finir ; il en arrive tous les jours et dans un désordre incroyable. Par exemple, à NE, en dehors de ceux qui iront obligatoirement à S, il y en a d'autres qui pourraient trouver des postes leur convenant parfaitement, à ST en particulier. Or, il n'y a pas eu de négociations entre S et N. S avait apparemment des postes en réserve et attend maintenant des démarches individuelles, ce qui peut casser l'équilibre des équipes actuelles, chacun allant essayer de régler au mieux son cas personnel. Toutes les cartes de S auraient dû être sur la table des négociations.



J. ALONSO

Pour finir, je voudrais encore aborder deux ou trois aspects du volet social.

En matière de coopération technique, il ne faudra pas que la nouvelle direction des infrastructures vive sur le même potentiel humain pendant des années, alors que les techniques ne cesseront pas, elles, d'évoluer. Pour garder une certaine compétitivité, il sera nécessaire de procéder à une embauche régulière de jeunes ingénieurs de façon à réaliser le renouvellement des cerveaux, faute de quoi on se retrouvera un jour couvert de poussière.

Par ailleurs, il y a actuellement un certain nombre de personnes qui approchent de la retraite. On peut parier que nombre d'entre elles seraient prêtes à avancer leur départ, moyennant une mesure du type « contrat de solidarité ».

Même si l'on ne soutient pas la restructuration, il faudra vivre avec elle et il va falloir prévoir des mesures d'accompagnement, des actions de formation, par exemple pour ceux qui auront à changer d'emploi. Il serait bon, pour les agents et pour la RATP, de susciter un certain volontarisme.

Chantal NAAR



# EMPLOIS, FORMATION, CARRIÈRES : LES AGENTS ONT LA PAROLE

À l'automne 1982, la direction du personnel a réalisé une importante enquête sur les concours, élément de promotion sociale dans l'entreprise. Partie d'un sujet limité, cette enquête a largement débordé pour traiter des attitudes face au travail. Véritable étude d'opinion sur le vécu du travail à la RATP, les résultats de cette enquête mettent en lumière certaines forces et certaines faiblesses de l'entreprise.

« Emplois, formation, carrières » : ce titre figurait déjà en couverture du numéro d'*Entre les lignes* de novembre 1983. Nous avions alors tenté de faire le point après les importantes transformations résultant de l'application des lois Auroux et de la révision de la grille des classifications. « Emplois, formation, carrières », ces trois mots résument également les trois points forts de l'enquête sur la promotion sociale, menée auprès des agents de la Régie, à l'initiative de la direction du personnel.

À l'origine, cette enquête devait permettre de cerner les causes de désaffection des agents vis-à-vis du système des concours. Depuis 1975, on assistait en effet à une baisse du nombre des candidats et à une diminution du pourcentage de réussite aux épreuves. Cette crise des concours frappait surtout les filières d'exploitation et d'entretien. En juin 1981, le service formation et développement (service PF) a réalisé une quarantaine d'entretiens individuels afin de cerner le contenu à donner à l'enquête. Cette

pré-enquête a montré que le problème des concours ne pouvait pas être dissocié des questions générales touchant la vie des agents au travail. Qui sont les agents de la RATP ? Comment jugent-ils leur emploi ? Qu'attendent-ils de leur déroulement de carrière ? Quelles sont leurs priorités de vie ? Enquête ciblée au départ, le projet débouchait en fin de course sur une vaste étude d'opinion abordant le vécu du travail ; une première à la Régie et un cas assez rare dans les grandes entreprises de taille comparable.

## Agents qui êtes-vous ?

L'enquête a touché un échantillon de 972 agents embauchés dans les différents emplois de maîtrise et d'exécution. Les agents recrutés directement dans des emplois de cadre ont été volontairement exclus du champ de l'enquête puisque les questions de promotion sociale par le biais des concours ne les concernaient pas directement.

Cet échantillon était composé, en proportions voisines, d'agents embauchés en 1961,

## Les chiffres clés :

### La composition de l'échantillon

972 agents ont répondu au questionnaire de l'enquête sur la promotion sociale dont, 820 hommes soit 84 % et 152 femmes soit 16 %.

À leur entrée à la Régie, ils occupaient les emplois suivants :

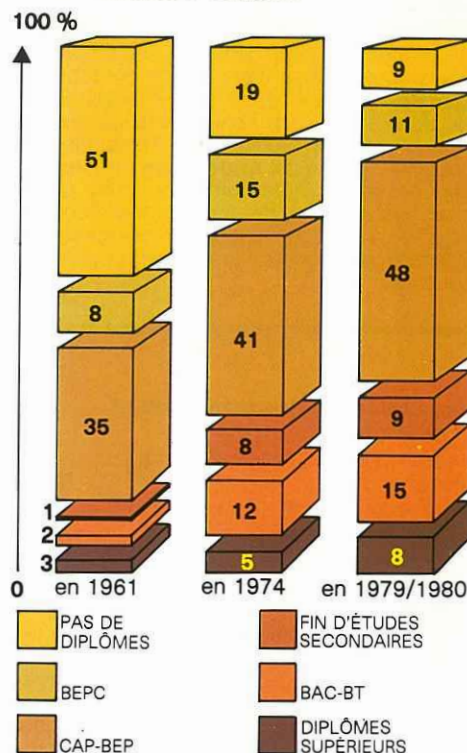
|                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| Ouvrier spécialisé . . . . .       | 14 %           |
| Ouvrier qualifié . . . . .         | 20 %           |
| Exécution administrative . . . . . | 3 %            |
| Exécution filière B . . . . .      | 24 %           |
| (exploitation réseau ferré)        |                |
| Exécution filière C . . . . .      | 29 %           |
| (exploitation réseau routier)      |                |
| Maîtrise administrative . . . . .  | 3 %            |
| Maîtrise technique . . . . .       | 7 %            |
| Autres . . . . .                   | moins de 0,5 % |

DELIVRANCE D'UN BULLETIN  
DE FRANCHISEMENT



## Les chiffres clés :

Le niveau de scolarisation des agents à leur entrée à la RATP



en 1974 et en 1979-1980. En comparant les réponses d'un groupe à l'autre, on espérait cerner l'évolution des comportements dans le temps.

L'enquête sur la promotion sociale a permis indirectement de recueillir d'importantes données socio-démographiques sur les agents de la RATP. Depuis 1961, la part des agents recrutés en dehors de la région parisienne a fortement diminué. Guère plus d'un agent sur dix, recruté actuellement, est originaire de province ou des Départements d'Ou-

tre-Mer. Vingt ans plus tôt, ils représentaient un tiers des embauchés. Parallèlement, la RATP devient une entreprise de plus en plus « familiale », puisqu'un agent sur deux avait de la famille à la Régie (parents, frères ou sœurs...) au moment de son entrée dans l'entreprise. La proportion n'était que de 36 % en 1961. Autre signe des temps, la proportion des agents ayant connu une ou plusieurs périodes de chômage avant leur entrée à la RATP est passée de 7 à 46 % entre 1961 et 1980.

L'enquête a également révélé une forte augmentation du niveau de scolarisation des agents RATP. En vingt ans, le nombre des non-diplômés a chuté de 51 % à 9 %. Dans le même temps, le pourcentage des bacheliers est passé de 4 à 23 %. Si l'on tient compte des embauches au niveau « cadre », un agent sur quatre entre à la Régie avec le bac ou un diplôme supérieur. La répartition des diplômés varie d'une direction à l'autre et d'un service à l'autre. Ainsi les bacheliers sont plus nombreux au réseau ferré et dans les services techniques qu'au réseau routier. Ces différences sont en partie le reflet des mutations technologiques intervenues dans l'exploitation du métro et du RER depuis une quinzaine d'années.

Quant au lieu de résidence, les agents de la RATP sont dans leur grande majorité des banlieusards. Un pour cent seulement des agents interrogés habite la capitale, 56 % vivent en proche banlieue (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) et 30 % en grande banlieue. Enfin, près d'un agent sur dix

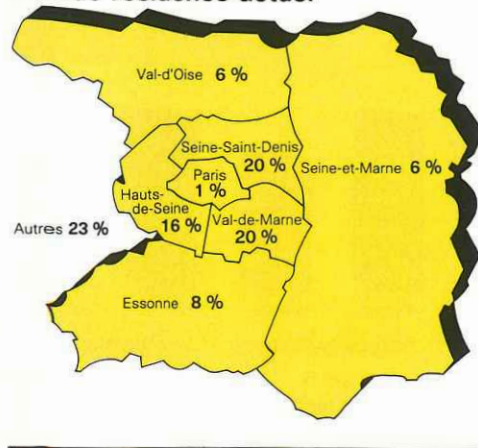
réside en dehors de l'agglomération parisienne, parfois même aux confins de l'Ile-de-France.

## Les concours : trop de théorie

Questionnés sur les concours, les agents se révèlent, d'une manière générale, très attachés à cette institution qui constitue à leurs yeux un des piliers du système de promotion sociale à la RATP. Les concours apparaissent aussi comme la forme d'avancement la plus juste (68 % des réponses), celle qui met da-

## Les chiffres clés :

### Lieu de résidence actuel



## Les chiffres clés :

### Pourquoi passez-vous des concours ?

- 79 % pour débloquer la carrière.
- 78 % pour acquérir des connaissances.
- 75 % pour faire un travail qui plaît.
- 74 % pour gagner plus d'argent.
- 74 % pour se donner un but.
- 71 % pour changer de travail.
- 63 % pour s'élever socialement.
- 55 % pour changer de conditions de travail.
- 44 % pour prouver qu'on est capable.
- 21 % pour être mieux considéré.
- 13 % pour être au niveau du conjoint.
- 11 % pour commander des gens.

(Total supérieur à 100 % en raison des réponses multiples).

## Les chiffres clés :

Que faut-il pour réussir aux concours ?

vantage l'accent sur la valeur de l'individu plutôt que sur la « chance » ou le « copinage ». C'est également la voie qui ouvre le plus d'horizons de carrière en permettant de sortir du carcan des filières et en offrant à chacun des possibilités de changer de nature et de conditions de travail.

Sans que cela constitue véritablement une surprise, ce sont les agents en début de carrière qui manifestent plus d'intérêt vis-à-vis du système des concours. L'information sur les concours provient pour l'essentiel des collègues de travail et des notes générales. Les correspondants formation sont quasiment inconnus. Après une dizaine d'années passées à la Régie, la plupart des agents ont atteint leurs objectifs ou renoncé à passer des concours.

## Les chiffres clés :

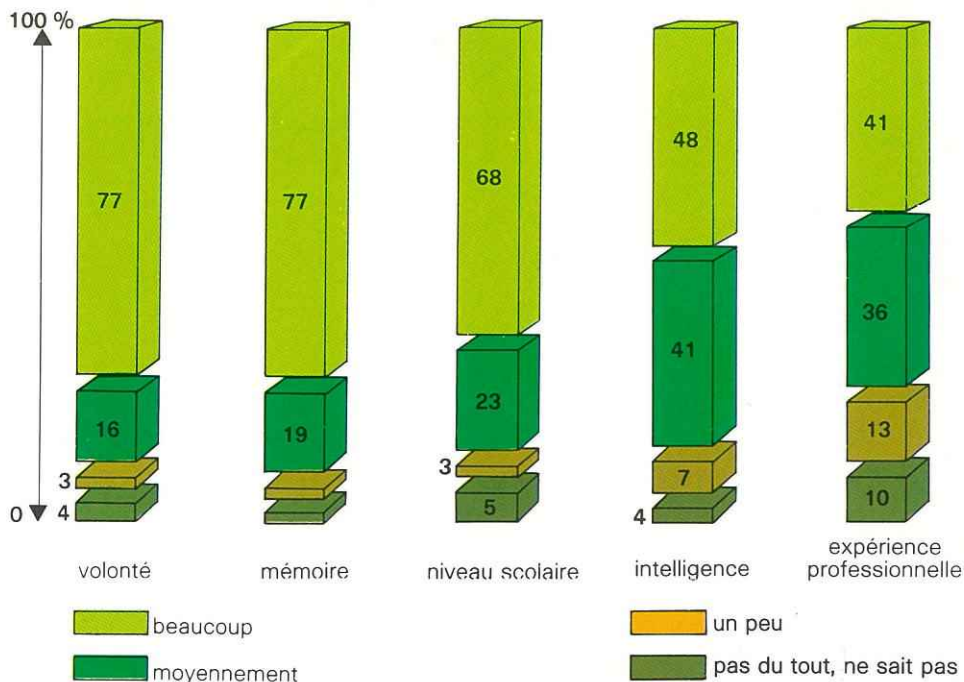
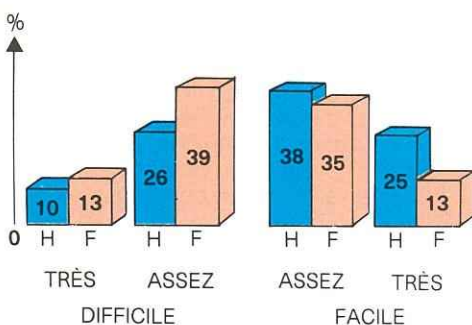
Les concours mettent surtout l'accent sur :

- des connaissances théoriques et générales . . . . . 54 %
- des connaissances pratiques et professionnelles . . . . . 36 %
- ne sait pas . . . . . 10 %

Les agents estiment en majorité que les concours accordent trop de place aux épreuves théoriques au détriment des épreuves pratiques. Les épreuves de français et de mathématiques, en particulier, sont considérées par un agent sur deux comme un simple moyen de sélection destiné à éliminer le maximum de candidats. Ce sentiment est encore plus fort pour les agents des services d'exploitation et d'entretien. Une proportion importante d'entre eux pense que les concours RATP cherchent beaucoup trop à ressembler aux épreuves de certains diplômes de l'Enseignement public. Ils favorisent ainsi les candidats ayant un bagage scolaire important tandis qu'ils handicapent ceux qui n'ont pas continué leurs études, même s'ils ont à leur actif une solide expérience professionnelle acquise dans l'entreprise. Par conséquent, à leurs yeux, les concours ne représentent pas une seconde chance offerte à tous les agents mais un moyen pour certains de faire recon-

## Les chiffres clés :

Les femmes trouvent qu'il est plus difficile de préparer un concours en étudiant chez soi.



naître officiellement le niveau d'études atteint avant l'embauche à la Régie.

## Du bachotage

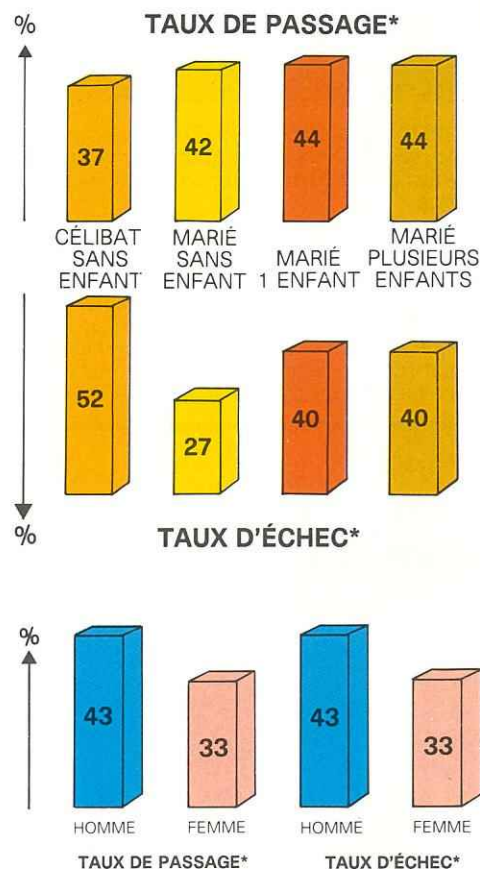
L'attitude des agents face au contenu des concours a des conséquences sur la manière dont ils jugent les conditions de préparation à ces concours. Les trois quarts des agents interrogés suivent les cours des centres de formation. Dans l'ensemble, ils se disent satisfaits de la qualité des cours et du contenu pédagogique des enseignements. Au hit parade, le centre d'instruction du réseau routier et le centre de formation du réseau ferré devançant le CPTA (Centre de perfectionnement technique et administratif). Mais ce dernier est victime du caractère essentiellement théorique des cours qu'il dispense.

Pour une majorité « d'élèves », le passage dans les centres de formation permet de « bien cerner le programme du concours » et de « se familiariser avec l'esprit des épreuves ». Toutefois, ils reprochent le rythme trop rapide des cours et le manque de disponibilité des professeurs. Une partie importante des candidats considère cependant que la réussite aux concours est davantage une affaire de volonté et d'opiniâtreté que de capacités intellectuelles ou manuelles. Bref la préparation aux concours tiendrait davantage du bachotage que de l'apprentissage !

Dans ce contexte, les conditions matérielles de préparation aux concours jouent un rôle capital. Les agents insistent notamment sur tous les facteurs qui entravent leur disponibilité. La préparation d'un concours est perçue comme « un formidable bouffe-temps » qui les contraind à des choix familiaux douloureux. Une forte majorité des personnes interrogées demande l'intégration des cours dans le temps de travail. Le temps de trajet, pour aller et revenir des cours, est également la cause de nombreux abandons. En effet, de plus en plus d'agents résident en grande banlieue alors que les enseignements restent concentrés sur Paris intra-muros. Ils souhaiteraient un éclatement des différents centres

## Les chiffres clés :

La situation familiale influe aussi sur la réussite aux concours



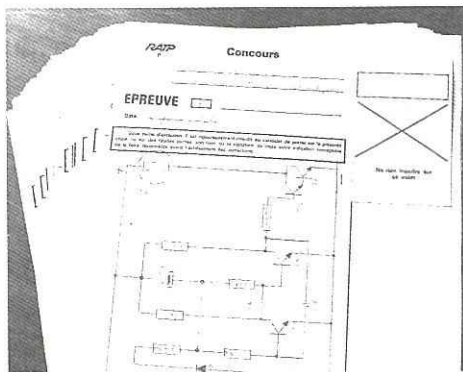
(\* mesuré par rapport à l'ensemble de la population répondant aux critères de sélection choisis).

de formation pour les rapprocher ainsi de leur lieu de domicile. Enfin, le temps d'étude personnel varie considérablement selon le sexe et la situation familiale. Cela influe sur les résultats aux concours et cela explique aussi pourquoi les femmes sont sous-représentées parmi les candidats. En revanche, celles qui s'engagent dans cette voie ont peut-être mieux mûri leur décision d'où une plus forte motivation et finalement un taux de réussite supérieur à celui de leurs collègues masculins.

## L'enjeu

Les réactions que nous venons d'évoquer traduisent la position des agents face à la « mécanique » des concours. En revanche, elles ne nous renseignent guère sur l'attitude des agents face à « l'esprit » des concours, élément de promotion sociale dans la vie professionnelle. Enfin, elles ne nous permettent pas de cerner les raisons profondes qui poussent un agent à passer des concours alors qu'un de ses collègues fait un choix contraire. Pour comprendre ces différentes réactions, il fallait interroger les agents sur leurs motivations. Personne ne passe un concours pour le plaisir de passer un concours ! Le concours est un moyen pour obtenir un nouveau poste. Ce nouveau poste est un moyen pour obtenir de nouvelles conditions de travail. Ces nouvelles conditions de travail sont un moyen pour obtenir de nouvelles conditions de vie. Ces nouvelles conditions de vie sont finalement un moyen pour être mieux dans sa peau et atteindre les objectifs familiaux, professionnels et individuels que chacun s'est fixés dans l'existence.

Analyser ces motivations équivaut à démonter une poupée russe et à aligner les uns à côté des autres une série de personnages, le plus grand et le plus extérieur étant l'expression des attitudes face aux conditions matérielles des concours, le plus petit et le plus intime étant le reflet des priorités de vie de chacun. Entre ces deux extrêmes vient se placer une série de motifs, images des attitudes face aux postes actuels, aux espérances de carrières et aux postes ouverts par les concours et les autres filières de promotion interne.



## Critiques et espoirs

Les trois quarts des agents sont contents du poste qu'ils occupent actuellement et ils sont presque aussi nombreux (69 %) à estimer que leurs capacités intellectuelles sont bien ou assez bien employées. Mais ces chiffres

dissimulent d'importantes variations selon l'ancienneté et le type d'emploi. Dans l'ensemble, les agents les plus jeunes se montrent les plus critiques vis-à-vis de leur travail. C'est parmi les agents de maîtrise (administratifs et exploitation), les machinistes et les techniciens que l'on trouve le plus fort pourcentage d'agents satisfaits de leur emploi. A l'opposé, c'est parmi les ouvriers spécialisés, les agents d'exécution des filières administratives et les conducteurs de métro qu'il y a le plus de mécontents. Quant aux ouvriers qualifiés et aux agents de station, ils occupent des positions intermédiaires.

Face à cette attitude critique d'une partie des agents, en particulier des jeunes, on peut s'interroger sur les raisons ayant guidé leur entrée à la Régie. D'une manière globale, les agents justifient leur choix davantage par des raisons « alimentaires » et une attente de protection sociale que par un goût ou un désir d'exercer une activité professionnelle à la RATP. Ainsi, ils rechercheraient davantage un emploi qu'un métier. Beaucoup d'agents ont d'ailleurs opté pour la RATP par tradition familiale.

Malgré cela, on aurait tort d'imaginer la RATP peuplée de personnes sans ambition, rétives à toute transformation et désireuses de vivre hors du temps en profitant du statut. Il existe, chez une large majorité des agents, une réelle aspiration à occuper des postes leur permettant d'exprimer au mieux leurs capacités professionnelles et d'exercer des fonctions marquées par une certaine variété et une certaine polyvalence des tâches. Si le travail n'est pas une valeur en soi, il n'est pas désinvesti de toute signification. On lui de-



mande d'abord d'être intéressant (48 % des réponses), plutôt que de laisser un maximum de temps libre (30 % des réponses) ou de rapporter un maximum d'argent (21 % des réponses). Ces dispositions d'esprit se traduisent concrètement par d'indéniables préoccupations d'avancement et des ambitions de carrière.

### Vie, métier : le juste équilibre

Les concours représentent un des moyens permettant de réaliser la carrière que l'on souhaite. Mais une carrière ne se résume pas en une simple succession d'échelles, d'échelons et de positions. Derrière l'abstraction des grades se cache la pratique des emplois. Un déroulement de carrière apparemment avantageux sera repoussé par certains agents en raison des contraintes qu'il implique. Par conséquent, l'appréciation des agents sur les postes à pourvoir sera un des éléments majeurs de la décision de s'engager ou non dans la voie des concours.

Les agents considèrent, dans une large majorité, que l'intérêt des postes augmente avec le niveau, ou du moins qu'il existe des postes intéressants à tous les niveaux de la hiérarchie. Toutefois, quatre agents sur dix disent qu'ils ne souhaiteraient pas du tout ou pas tellement occuper le poste de leur supérieur hiérarchique. Les raisons invoquées sont diverses. Une fraction du personnel qualifié (les ouvriers qualifiés, certains agents de maîtrise, les techniciens) redoute de perdre « un vrai métier » en montant dans la hiérarchie et de se trouver peu à peu cantonnée dans des tâches administratives. Mais les causes principales de désaffection tiennent à l'accroissement de la charge de travail, aux contraintes



RATP



RATP Ardaillon

## MACHINISTES, CONDUCTEURS : DEUX MÉTIERS, DEUX ATTITUDES

Neuf mille machinistes, quatre mille conducteurs : à elles seules ces deux catégories professionnelles représentent un tiers des emplois à la RATP. Éléments essentiels des services d'exploitation, le machiniste au volant de son bus et le conducteur aux commandes de son train sont aux yeux du public les symboles de la Régie et de son activité. Mais derrière ces images d'Épinal se dissimulent deux métiers avec leurs avantages et leurs inconvénients, leurs attraits et leurs servitudes. Quel enfant n'a pas rêvé un jour de conduire un bus ou de piloter un métro ? Certains d'entre eux travaillent aujourd'hui à la Régie, mais la réalité de leur emploi a-t-elle encore les couleurs idylliques des rêves d'enfance ?

L'enquête sur la promotion sociale a révélé deux attitudes différentes face aux emplois de machinistes et de conducteurs. Quarante-vingt-deux pour cent des machinistes interrogés se déclarent satisfaits de leur travail. Ils n'hésitent cependant pas à mettre en avant les contraintes de leur profession, comme la tension nerveuse qu'impose la conduite dans la circulation urbaine et le contact permanent avec le public. Mais certains de ces éléments sont aussi perçus comme des facteurs de motivation. Ainsi, pour 68 % d'entre eux, la fonction « relations avec le public » est considérée comme un aspect positif de leur travail.

À l'inverse, les conducteurs de métro figurent parmi les agents les plus réservés

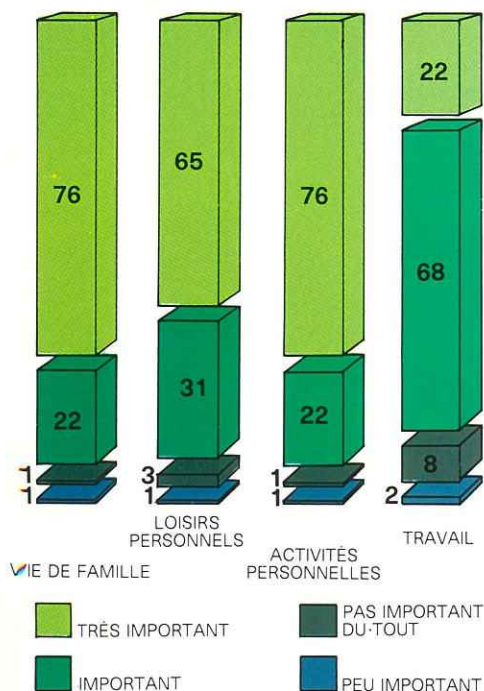
vis-à-vis de leur travail. Parmi les causes de mécontentement invoquées viennent en tête la monotonie et l'isolement. L'isolement ne les pousse toutefois pas à chercher le contact avec les voyageurs puisque 63 % d'entre eux déclarent que la fonction « relations avec le public » ne fait pas partie de leur travail. Beaucoup de conducteurs ont aussi l'impression que l'on n'utilise pas à fond leurs compétences. 23 % des conducteurs (contre 4 % des machinistes) sont bacheliers, 50 % ont le niveau du bac. Ce savoir est utile, voire indispensable, pour suivre les cours dispensés par le centre de formation, mais une fois sur ligne, ils estiment qu'il ne leur sert plus à grand chose. En revanche, les responsabilités qui leur sont confiées quand ils sont aux commandes de leur train ne sont pas considérées comme une charge écrasante mais comme un facteur de motivation et d'intérêt au travail (61 % des réponses).

Au vu de ces réactions, on pourrait croire qu'une partie des conducteurs de métro tente d'échapper rapidement à un travail déplaçant en s'inscrivant à des concours et en profitant de l'avantage que leur confère leur savoir scolaire. Les chiffres traduisent le contraire. Les obligations du commandement et surtout les contraintes d'horaires sont souvent mises en avant pour expliquer le peu d'attrait exercé par les concours, ceux d'agent de maîtrise d'exploitation en particulier.

C.C.

### Les chiffres clés :

#### Les priorités de vie





d'horaires et à l'exercice du commandement. La crainte d'avoir à exercer un commandement est particulièrement vive chez les agents d'exécution (3 à 5 sur 10 selon les catégories). En revanche les personnes, comme les agents de maîtrise, qui y sont confrontées, jugent l'exercice du commandement davantage comme une responsabilité positive que comme une sujétion pesante.

Une fois l'ensemble de ces considérations sur l'intérêt du poste actuel, l'attrait des postes à pourvoir, les possibilités de promotion, etc., pris en compte, chaque agent arbitre entre ses espérances de carrière professionnelle et ses désirs de vie personnelle. Faut-il sacrifier une partie de ses loisirs actuels dans l'espoir d'améliorer ses revenus ou d'obtenir de plus grandes responsabilités ? A terme, ne risque-t-on pas de compromettre sa vie familiale ? Quelle image les autres (famille, conjoint, amis...) se font-ils de vous au travers de votre activité professionnelle ? Quelle image vous faites-vous de vous-même ? Finalement ces diverses interrogations se traduisent par trois grands scénarios de carrière : aller aussi loin que possible grâce aux concours (44 % des réponses), réussir un concours et compter ensuite sur l'avancement au choix (34 % des réponses), ne jamais passer de concours (18 % des réponses).

## Des interrogations pour l'entreprise

En lançant l'enquête sur la promotion sociale, la RATP a joué le jeu de la vérité. Les réponses ne cadrent pas toujours avec ce que l'on attend ou du moins avec ce que l'on souhaiterait entendre. Mais ce n'est pas en se bouchant les oreilles que l'on provoquera une évolution des attitudes.

Côté concours, de nombreuses améliorations pratiques sont envisageables : moindre importance des matières théoriques, adaptation du rythme des cours, modification de la pédagogie, éclatement des centres de formation vers la banlieue, plus grande prise en charge du temps d'étude par la Régie...

Tout cela n'est pas possible en quelques semaines, ni en quelques mois, d'autant que certaines mesures évoquées s'avèrent fort coûteuses à financer. Mais on reste dans le domaine de l'adaptation et des retouches : une situation classique, un terrain balisé, une discussion où l'on évoque davantage la couleur du papier peint que les plans de la maison.

## Les chiffres clés :

**En supposant que vous puissiez choisir en totale liberté et sans contraintes d'aucune sorte, souhaiteriez-vous :**

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| continuer à travailler à la RATP .   | <b>50 %</b> |
| travailler à votre compte . . . . .  | <b>28 %</b> |
| cesser de travailler . . . . .       | <b>16 %</b> |
| travailler dans une autre entreprise | <b>6 %</b>  |

L'enquête sur la promotion sociale porte le débat à un autre niveau : celui du « management » de l'entreprise. Ce n'est pas en changeant la moyenne des épreuves de mathématiques que l'on incitera les agents à passer des concours. Ainsi, l'équilibre harmonieux que chacun souhaite atteindre entre son temps de travail et son temps de loisirs pousse l'entreprise à pas de géant sur la voie

du « temps choisi ». Horaires variables, travail à temps partiel sont des mesures allant dans ce sens. Les contraintes propres aux services d'exploitation et d'entretien entravent l'extension rapide de ces mesures. Faut-il maintenir ces contraintes en les considérant comme des aléas inévitables, liés à la nature des postes concernés ? Faut-il, à l'inverse, repenser le système des roulements, différencier les services et les attribuer en fonction des demandes des agents ? Le débat est ouvert. De la même manière, on constate depuis vingt ans une progression importante du niveau scolaire moyen des agents recrutés. Les postes offerts actuellement dans l'entreprise permettent-ils d'utiliser au mieux ce potentiel de savoir et de compétence ? Faut-il modifier profondément le contenu de nombreux postes et remanier l'articulation des filières ? La Régie doit-elle changer ses critères d'embauche, au risque de se trouver piégée par l'évolution technologique et ses conséquences sur la nature des emplois à exercer ?

« Les agents ont la parole » titrons-nous en début de cet article. Leurs propos, même s'ils recèlent ici ou là des contradictions, ont l'avantage de nous placer devant une double interrogation : quelle entreprise pour quels hommes ? Quels hommes pour quelle entreprise ? Deux facettes complémentaires d'un seul problème qui nous oblige à changer nos habitudes et à revoir nos critères de jugement. Que nous soyons l'un des responsables de cette entreprise ou que nous en soyons l'un de ses agents les plus modestes, la réflexion risque d'être longue et de bouleverser pas mal de certitudes.

Christian CHAUMEREUIL



# R312

DATD Châtenaill

## LE FUTUR PASSE PAR CHAMPIONNET

Depuis huit mois, le montage des neuf voitures de la série probatoire du R 312, « l'autobus futur », a commencé dans l'atelier des prototypes de Championnet. Au début de l'année prochaine, l'une de ces voitures roulera sur le réseau de la RATP. Elle deviendra ainsi le double symbole de la modernisation du parc autobus et du renouveau de l'Atelier central.



RATP Carrier

### Un double test

Engagées en 1974, les réflexions sur l'autobus futur ont débouché sur le projet R 312, réalisé par Renault véhicules industriels (RVI) sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP). Aujourd'hui, le R 312 est sorti des cartons à dessins. Présenté au printemps dernier à Transport Expo (voir *Entre les lignes*, n° 74, juin-juillet 1984, p. 27), l'autobus futur sera testé pendant plus d'un an sur six réseaux de province (Angoulême, Le Havre, Lyon, Marseille, Strasbourg, Toulouse) et sur le réseau de la RATP. Pour mener à bien ces essais, la fabrication d'une présérie de neuf autobus a été lancée. Le montage des véhicules est actuellement en cours dans l'atelier des prototypes de Championnet.

Conçu pour prendre la relève du bus « standard », le R 312 sera l'autobus des années 1990 (voir *Entre les lignes*, n° 40, septembre-octobre 1979). Pari audacieux que de se lancer dans la conception d'un autobus universel, capable de s'adapter aux besoins des différents réseaux français et de servir de base à une série de produits allant du mini-standard de longueur réduite à un éventuel mégabus à trois caisses de vingt-deux mètres, en passant par un véhicule articulé traditionnel, un trolleybus électrique ou bimode... Comme l'Airbus A 300, le R 312 doit devenir le pivot d'une gamme industrielle apte à s'impo-

ser sur le marché français des transports urbains et à pénétrer les marchés étrangers. Pour éviter de louper leur coup, RVI et l'UTP ont décidé de compléter les traditionnels essais techniques sur les véhicules prototypes par une série d'essais probatoires de longue durée, réalisés sur le terrain, dans les conditions mêmes de l'exploitation en service régulier. Cette approche originale a reçu l'appui des pouvoirs publics qui, grâce au concours du ministère des Transports, ont dégagé les crédits nécessaires à la fabrication d'une présérie de neuf véhicules.

RVI menant de front le programme R 312 et le programme FR 1 (le nouvel autocar interurbain), il lui était difficile d'assurer le montage des autobus de présérie, à moins de créer de toutes pièces une unité spéciale à Vénissieux. En revanche, le potentiel industriel nécessaire pour mener à bien l'opération existait à la RATP, au sein de l'Atelier central qui cherchait de nouvelles voies de diversification de ses activités. Une occasion à ne pas manquer et une occasion qui ne fut pas manquée puisque le contrat de montage des neuf R 312 de présérie fut déposé en 1983 dans la corbeille du nouveau Championnet.

Pour mener à bien la réalisation du contrat, les travaux de transformation de l'ancien atelier de mise au point furent accélérés. Le nouvel atelier des prototypes devait impérativement être prêt au début de 1984 pour accueillir les éléments du premier véhicule de la série probatoire. Le respect de ces délais est vite apparu comme un double test : test de la volonté générale de modernisation de l'Atelier central et test de la capacité propre de l'Atelier central à assumer correctement les impératifs de cette modernisation.

## Une double réussite

« Engagez-vous, engagez-vous... » Sans devenir de véritables sergents recruteurs, les responsables du département carrosserie/prototypes firent néanmoins appel au volontariat pour composer l'équipe chargée du montage des R 312. « J'ai reçu plus d'une vingtaine de demandes, précise Henri Dumontier, chef du département carrosserie/prototype. « Elles provenaient de différents ateliers, mais elles émanaient toutes d'agents relativement jeunes. L'équipe des prototypes est l'une des plus jeunes de RA (1)... Elle se compose de seize personnes : chaudronniers, électriciens, carrossiers, mécaniciens, auxquelles il faut ajouter trois agents chargés de la gestion du magasin des pièces détachées. »

Enthousiasme de la jeunesse, l'équipe des prototypes s'est attaquée sans complexe au montage du R 312. « Ça change du travail habituel. On a quelquefois l'impression de partir à l'aventure », précise l'un des carrossiers. « Si nous avions cent bus à monter, on finirait par retrouver la routine, mais il n'y en a que neuf... R 312 ou Standard, ça reste du bus, mais c'est plus agréable de travailler sur du neuf que de réparer des voitures accidentées... » « Une question de goût », ajoute un de ses camarades, « certains ont préféré partir car ils trouvaient que le travail avait trop d'imprévu. » A quelques mètres de là, deux mécaniciens d'entretien s'affairent autour du groupe moto-propulseur d'un bus. « Nous ne sommes que quelques-uns à avoir abordé cette partie de montage. Le groupe est assemblé à part, puis monté d'un coup sur la voiture... On a les plans et les gens de Vénissieux nous donnent des indications, mais il faut souvent se débrouiller avec les moyens du bord. Demandez-lui... Lui c'est le spécialiste du pneumatique. C'est même l'un des rares à s'y retrouver dans tous ces circuits ! »

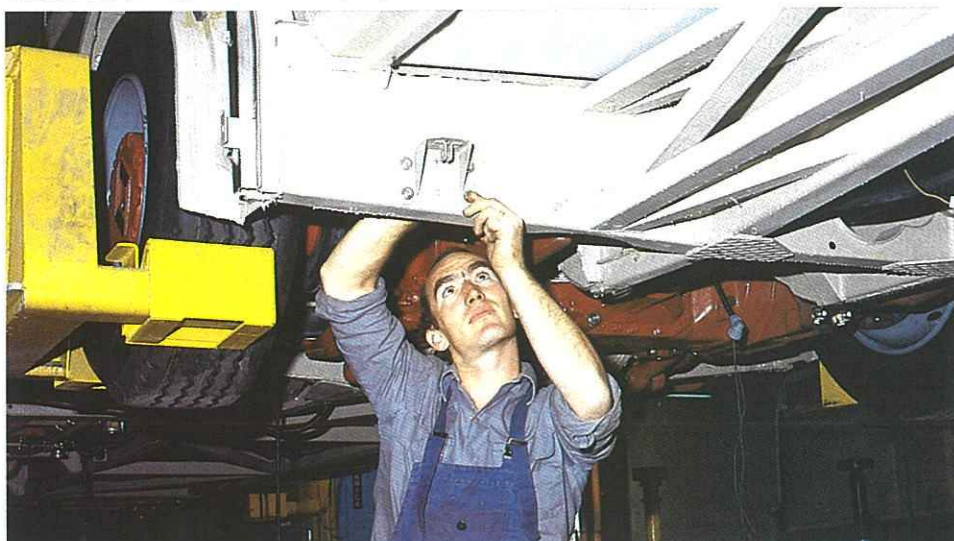
« Ils s'organisent seuls, sans que l'on ait besoin de leur dire constamment fait ceci ou fait cela », commente Claude Simonin, le contremaître d'atelier. « J'ai le temps de me consacrer aux tâches techniques et elles ne manquent pas ! » La première caisse est arrivée pour le nouvel an et le 28 juin, le premier R 312 sortait de Championnet. Après avoir effectué quelques tours d'essai sur les boulevards extérieurs, le bus est parti pour Lyon afin de subir les vérifications du service des Mines. « Nous avons préféré monter le premier bus de A à Z avant de commencer à travailler sur les autres véhicules. Nous voulions nous rendre compte des difficultés et cela n'a pas été inutile. Ainsi en fermant le capot moteur nous avons constaté que l'alternateur butait dans la tôle. » Théoriquement le montage de chaque voiture nécessite près de deux mille heures de travail, mais on n'hésite pas à reconnaître que ce quota a été dépassé sur le premier véhicule. Pour H. Dumontier, « ces difficultés n'ont rien d'extraordinaire en soi. Elles ont un peu modifié le programme que nous avions fixé ; toutefois nous devrions livrer la dernière voiture au début de l'année prochaine. Je ne crois pas que les gens de RT (2) nous en voudront beaucoup si nous avons quelques semaines de retard sur le calendrier initial ».

Mais le succès du programme R 312 est avant tout une question de logistique. De nombreuses pièces mécaniques et de carrosserie arrivent de la région lyonnaise. Le département « méthodes » de Championnet travaille en étroite collaboration avec celui de Renault à Vénissieux. Chaque semaine un technicien de RVI monte à Championnet. « Nous lui avons offert une grosse valise afin qu'il puisse nous apporter les pièces manquantes, notamment la visserie », commente avec le sourire C. Simonin.



RATP Bernier

L'équipe des prototypes est l'une des plus jeunes de RA.



RATP Chaumereuil

Le montage du R 312 a souvent buté sur des problèmes de visserie.



RATP Chaumereuil

L'informatique apporte une aide précieuse dans la gestion des pièces détachées.



RATP Bernier

En juin, le premier véhicule de présérie a fait le tour de Paris, avec les gens de l'atelier des prototypes, comme voyageurs.

Le système de gestion informatisée des stocks, élaboré par les gens de l'atelier avec l'appui du service SE (3), apporte une aide précieuse. « Mais beaucoup d'éléments sont fabriqués à l'unité et livrés au fur et à mesure », ajoute H. Dumontier, « avec des numéros de référence qui changent souvent. Un vrai casse-tête qui risque de provoquer pas mal de surprises au moment de monter le dernier véhicule. »

Tout n'est pas parfait, tout ne se déroule pas comme prévu. Toutefois, l'opération R 312 constitue déjà une réussite pour l'Atelier. D'une part, Championnet a démontré qu'il possédait en son sein des éléments compétents, motivés, dynamiques, capables de relever sans difficulté le défi du renouveau industriel. D'autre part, Championnet a prouvé qu'il pouvait s'adapter aux impératifs de ce renouveau, imaginer de nouvelles méthodes de travail, assimiler de nouvelles techniques sans,

pour autant, tourner le dos au passé et renier l'esprit de l'Atelier central. « Ici on monte les palissades provisoires avec des tenons et des mortaises. Les clous, on ne connaît pas ! » Cette boutade de l'un des responsables de RA illustre bien l'esprit Championnet. L'équipe des prototypes, « les fourmis » comme les surnomment leurs collègues des autres ateliers, montre que l'on peut percer dans le futur avec le bagage de la tradition. Certes ils ne sont qu'une vingtaine sur un effectif global de sept cent vingt agents, mais c'est peut-être un signe.

(1) Initiales désignant le service de l'Atelier central.

(2) Service du matériel roulant de la direction du réseau routier. Le dernier véhicule de la présérie du R 312 sera affecté à la RATP. La Régie disposera ainsi de deux véhicules qui effectueront en 1985 des essais sur différentes lignes du réseau.

(3) Service des études et de l'organisation.

# CHAMPIONNET EN CHANTIER

Voici à peine un an, le Conseil d'administration de la RATP approuvait l'avant-projet de modernisation de l'Atelier central de Championnet. Le 7 novembre, la demande de permis de construire concernant les locaux industriels, administratifs et sociaux, et la demande d'accord de principe pour la construction des logements prévus sur le site de Championnet ont été déposées. Actuellement, les travaux de rénovation de la partie est du bâtiment V sont en voie d'achèvement. La modernisation de l'Atelier central est donc une réalité.

Sans attendre l'élaboration définitive du projet, les travaux ont commencé au printemps 1983 dans le bâtiment U qui est devenu l'atelier des prototypes. « Nous devons impérativement terminer la modernisation de ce bâtiment en janvier 1984 afin de pouvoir commencer, dans les délais, les opérations de montage des neuf autobus R 312 de la série probatoire », indique Jean-Claude Moquet, responsable du groupement méthodes-organisation-investissements, qui pilote le projet de modernisation. « La transformation du bâtiment U était également un test, une opération de crédibilité témoignant des intentions de chacun face au projet de modernisation. » Ce projet a d'ailleurs profondément évolué au fil des mois pour tenir compte de diverses contraintes et des observations faites à partir du schéma de principe, pour faciliter l'adaptation des bâtiments à l'évolution des tâches de l'Atelier central et pour respecter les impératifs de rigueur en évitant les surcoûts inutiles. Ainsi le parc aux roues et une activité en plein développement, la vente des véhicules et organes d'occasion, seront implantés en 1985 à Aubervilliers, sur un terrain que la Régie vient d'acquérir et qui doit également servir pour construire un dépôt de trois cents voitures environ. Le transfert du parc aux roues hors de Championnet limite les dépenses liées à la protection des installations contre les risques d'incendie. En effet, les caractéristiques du terrain d'Aubervilliers, situé en zone industrielle, permettront de réaliser des installations beaucoup plus satisfaisantes techniquement et économiquement.

Pour permettre le lancement du projet de modernisation, les travaux de transformation du bâtiment V, l'ancien atelier des révisions générales, ont commencé dès la mi-mars. Actuellement, la partie est du bâtiment a été réaménagée. Le transfert des équipes des ensembles mécaniques et des radiateurs est en cours. Un



La modernisation du bâtiment V se déroule à côté d'équipes au travail.

autre déménagement avait précédé le début des travaux : afin de libérer les emprises du chantier, on a dû enlever pas moins de 200 tonnes de ferraille (moteurs, boîtes de vitesse hors d'usage, restes d'anciennes expositions) et de vieux mobiliers accumulés là au fil du temps.

La modernisation de Championnet se déroule selon des règles proches du jeu de taquin. Première étape donc, l'aménagement de la partie est du bâtiment V. Un certain nombre d'équipes migrant de l'ouest vers l'est du bâtiment, les travaux vont gagner la partie ouest du bâtiment qui accueillera, à la mi-1985, les équipes de l'atelier de mécanique, transférées de l'ancien bâtiment P. Fin 1985, le bâtiment P sera démoli. Dans le même temps, la menuiserie partira provisoirement vers le sud du complexe de Championnet dans les locaux libérés par la section d'entretien, tandis que le parc à métaux du service des magasins ira s'installer provisoirement à Levallois. Les terrains ainsi dégagés, à l'est de l'actuel poste haute tension « Ney », seront utilisés pour engager la première phase de

construction du dépôt Belliard et la réalisation des logements situés sur la future rue Belliard.

Au début de 1987, la chaudronnerie et la manufacture (expositions, menuiserie, reprographie), prendront place dans le nouveau bâtiment P et ce sera au tour de l'actuel bâtiment R de tomber sous la pioche des démolisseurs. Vers la même date, le dépôt Belliard ouvrira ses portes. Il pourra alors recevoir soixante-dix voitures. A l'automne 1988, le nouveau bâtiment R sera inauguré mettant ainsi un terme au processus de modernisation de l'Atelier central. Le nouveau bâtiment accueillera les activités de carrosserie qui désertent l'ancien bâtiment L. Ce dernier sera détruit pour faire place à de nouvelles aires de remisage qui porteront la capacité du dépôt Belliard à cent soixante-dix voitures. Début 1990 enfin, le bâtiment J sera rasé après le transfert de l'atelier des essais du service RT\*. Le dépôt Belliard aura alors une capacité de deux cent cinquante voitures.

Six années seront donc nécessaires pour modeler le nouveau visage de Championnet.

Compte tenu de l'ampleur des opérations et des multiples transferts d'activités à réaliser entre les anciens et les nouveaux bâtiments, les délais sont courts, voire même serrés. Selon J.-C. Moquet : « Les travaux de modernisation du bâtiment V, engagés depuis six mois, sont certainement les plus délicats à mener. Le chantier se déroule à quelques mètres d'équipes dont on ne doit pas interrompre les activités... Dans cet énorme hall, l'isolation des zones de chantier est difficile et le bruit se répercute ; ce n'est pas pour rien qu'on l'a surnommé « la cathédrale ». Quand il faut utiliser les marteaux-piqueurs, on essaye de ne pas commencer les travaux avant le milieu de l'après-midi... Pourtant, malgré les difficultés, personne ne se plaint vraiment. Tout le monde a conscience que cette gêne passagère est indispensable pour préparer l'avenir. »

L'avenir, la moitié des équipes de Championnet en a déjà un avant-goût. L'aménagement des futures zones d'activités fait en effet l'objet d'une concertation entre les agents concernés, l'encadrement, la médecine du travail et les représentants de la section d'hygiène et sécurité. Chacun apporte ses idées, discute des aménagements envisagés, apprécie leur opportunité, leur intérêt... L'arbitrage final est du ressort du chef du service qui veille surtout à la cohérence technique et financière des diverses propositions. « Chaque équipe cherche bien à s'étendre un peu au détriment du voisin mais il n'y a pas d'esprit de surenchère... A plusieurs reprises, les agents ont même jugé les équipements proposés trop sophistiqués et ils ont opté pour des installations moins complexes, mais plus pratiques à leurs yeux... Notre préoccupation majeure consiste à ne pas figer les structures de l'Atelier central pour permettre ensuite une adaptation facile à l'évolution des techniques, des méthodes et des productions. Nous recherchons la flexibilité des installations afin de pouvoir saisir toutes les opportunités et d'augmenter les chances de réussite. »

Après de multiples évolutions, le projet de modernisation a pris définitivement corps. Avec la rénovation du bâtiment V et la démolition du bâtiment P, la modernisation s'inscrit bientôt dans la chair de Championnet. Une page sera ainsi tournée sur un nouveau chapitre de l'histoire de l'Atelier central.

C.C.

(\*) Service du matériel roulant de la direction du réseau routier.

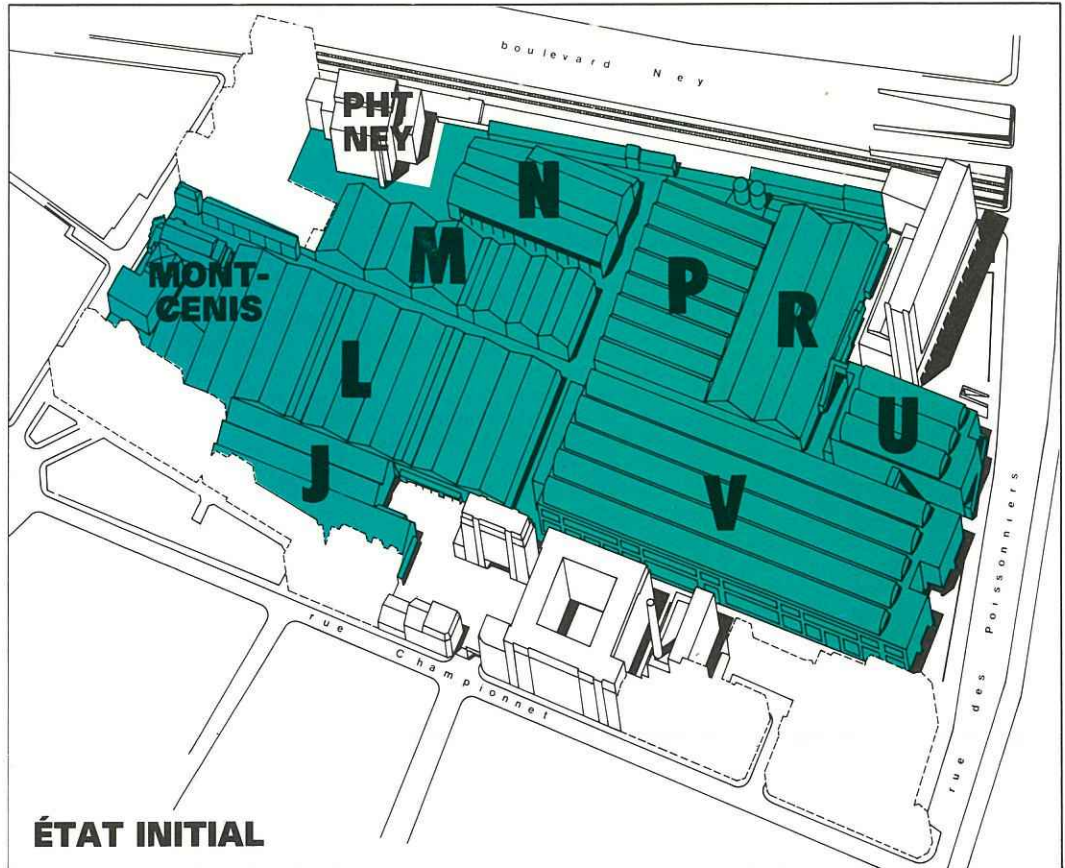
# CHAMPIONNET 1990

Ces dessins montrent l'aspect actuel (*en haut*) et l'aspect futur (*en bas*) de Championnet, lorsque l'ensemble du programme de modernisation sera achevé, dans six ans environ. La zone touchée par les travaux de modernisation (*en vert*) couvre plus des trois quarts de la surface du complexe de Championnet. A l'horizon 1990, l'Atelier central proprement dit (*en orange*) comportera quatre bâtiments. Le bâtiment U vient d'être transformé en atelier des prototypes. Le bâtiment V est en cours de modernisation. Il accueillera notamment les ensembles mécaniques, le parc central de rechange, l'atelier de mécanique et les activités légères de carrosserie. Les bâtiments P et R seront démolis puis reconstruits. Le bâtiment P abritera la chaudronnerie et la manufacture. Le bâtiment R sera réservé aux activités de carrosserie sur voiture. Les deux bâtiments seront séparés par une nouvelle voie qui débouchera sur la rue Belliard. C'est par là que passeront désormais les camions desservant l'Atelier central.

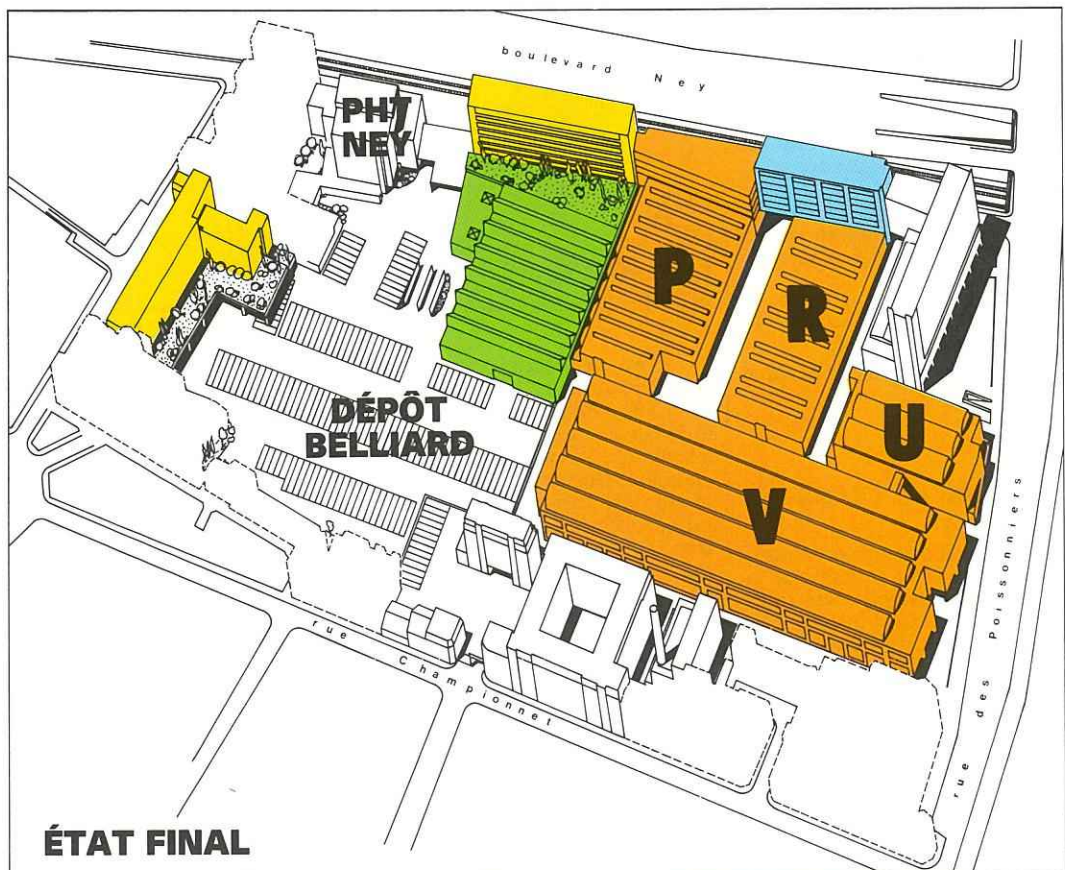
Au-dessus du bâtiment R, le long de la rue Belliard, un immeuble de huit étages (*en bleu*) abritera le centre de formation du réseau routier, un centre médical et des bureaux transférés de la rue du Mont-Cenis. En suivant la rue Belliard, on trouvera à l'étage du bâtiment P, la manufacture de l'Atelier central, puis un immeuble d'habitation de neuf étages (*en jaune*). Cet immeuble jouxtera l'entrée du dépôt Belliard dont le bioc-atelier (*en vert clair*) sera situé contre le bâtiment P. Les aires de remisage occuperont l'emplacement des anciens bâtiments N, M, L et J. Enfin, vers l'ouest, un second immeuble d'habitation de huit étages (*en jaune*) sera édifié en bordure de la rue du Mont-Cenis.

Les demandes d'autorisation (permis de construire et accord de principe), déposées début novembre, concernent aussi bien les locaux industriels (Atelier central et dépôt Belliard), que les immeubles d'habitation et de bureaux situés à la périphérie du complexe Championnet. Le coût global de l'ensemble du projet n'est pas encore définitivement arrêté. Seule la part correspondant à la modernisation de l'Atelier central est fixée avec précision. Elle s'élève à 158 millions de francs (au 1<sup>er</sup> janvier 1983), dont 108 millions pour les bâtiments et 50 millions pour les équipements industriels (ponts roulants, machines...).

C. C.



ÉTAT INITIAL



ÉTAT FINAL

# A propos des contrôles d'identité dans le métro...

## « IL FAUT RAISON GARDER » (3)

Les services de police demandent à un voyageur dans une station de métro de justifier de son identité. La lecture des papiers informe de l'identité mais montre une situation irrégulière. À ce titre, un tribunal condamne l'intéressé. La cour de Cassation saisie casse cet arrêt et demande un nouveau jugement. Cette décision soulève une foule de commentaires.

Être gardienne de la sérénité de la justice et « faire la une » de l'actualité pourrait conduire la cour de Cassation à la célèbre formule cicéronienne « O tempora ! O mores » (4). De fait, une de ses récentes décisions, bien qu'ayant valeur générale, a été perçue comme concernant particulièrement le métro, ses usagers, ses agents. L'image des acteurs de « l'affaire », métro, police, immigrés, libertés publiques, porte en elle les éléments propres à transformer dans les médias un « quidam » (anonyme) en « de cujus » (vedette). Aussi, s'agissant de notre outil et univers de travail, nous est-il apparu utile d'apporter à tous quelques instruments permettant à chacun la mesure.

Le bon sens dit qu'en général il vaut mieux un mauvais arrangement qu'un bon procès. C'est que le monde de la Justice est complexe, mal connu, difficile à comprendre, tant par le vocabulaire que par la raison commune. Il porte réputation d'être plus accessible aux chansonniers qu'aux plaideurs.

La première chose à dire est donc que l'affaire en question n'est pas encore jugée. C'est la cour d'Appel d'Amiens qui devra prochainement se prononcer sur le bien-fondé des contrôles d'identité dans le métro.

— « Fichtre, direz-vous, alors pourquoi tant de bruit ? »

— « À vous de juger », en quelque sorte.

### La portée de l'arrêt

Peut-être en premier lieu faut-il rappeler brièvement et simplement comment fonctionne la justice. Tout jugement d'un litige est rendu en première instance par un juge, un tribunal ou une cour. Cette décision, à l'exception de celle de la cour d'Assises, peut être contestée en appel, et rejugée sur le fond. La décision de la cour d'Appel (le conseil d'État en matière administrative) est définitive et bénéficie de « l'autorité de la chose jugée ».

Reste le rôle de la cour de Cassation.

Elle ne juge pas les individus, les actions, mais la conformité des décisions de justice à la loi. Pour y recourir il faut avoir épuisé les possibilités d'appel et avancer une « faute » du tribunal.

Cette faute peut être de différentes natures, concerner la compétence ou la composition du tribunal, l'inobservation des formes ou l'insuffisance des motifs invoqués ou, enfin, la violation de la loi dans l'esprit ou la lettre.

Dans le cas où la cour de Cassation décèle un vice, elle casse l'arrêt, transformant ainsi une affaire « mal jugée » en affaire « non jugée ». Ne pouvant juger « au fond », elle renvoie le litige devant une cour d'Appel.

JUSTITIA EST CONSTANS  
ET PERPETUA VOLONTAS  
JUS SUUM CUIQUE  
TRIBUENDI. (1)

JURISPRUDENTIA  
EST RERUM NOTITIA  
JUSTI ATQUE  
INJUSTI SCIENTIA (2)

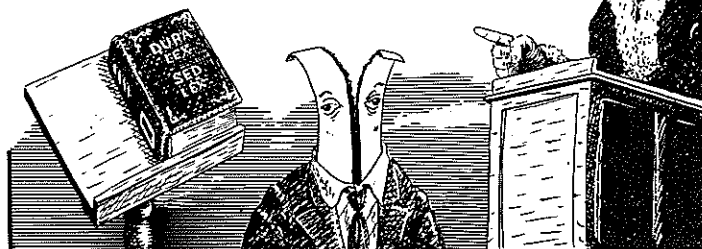


Illustration Bruno Caillat

C'est sa fonction principale, renforcée au cours de l'histoire par des rôles complémentaires : dans le dédale des textes de toute nature elle avance l'exacte interprétation de la loi ; face aux différents jugements elle garantit l'unité de la jurisprudence, celle-ci pouvant être définie comme l'adaptation par les tribunaux de la loi générale aux cas particuliers (la loi doit être la même pour tous).

L'arrêt qui nous occupe a pris une importance particulière du fait qu'il s'agissait de la première expression de cette cour suprême sur la loi de 1983. (Il est à noter que c'est cette loi qui permet de poursuivre les adultes qui organisent le vol à la tire par enfants interposés.)

### Que s'est-il passé ?

Monsieur X se trouve dans une station. La police lui demande ses papiers. Leur lecture montre une irrégularité de sa situation (administrative) en France. C'est au titre de cette anomalie qu'il est condamné.

La loi précise qu'il faut que certaines conditions soient réunies pour que ces contrôles soient justifiés (il en est de même par exemple en matière de perquisition à domicile).

Il est à noter que personne ne conteste ni l'irrégularité de la situation de X, ni la nécessité de justification.

Parmi les différentes possibilités qu'offre la loi, la cour d'Appel a retenu un alinéa qui autorise les contrôles « dans des lieux déterminés, là où la sécurité des personnes et des biens se trouve immédiatement menacée », justifiant cette appartenance par « la fréquence des agressions et des vols à la tire dans l'enceinte du métro et la facilité qu'offrent les couloirs souterrains, souvent isolés, pour les commettre... » Elle affirme que ces conditions « justifient le contrôle de toute personne en ces lieux » (5).

lieux où la sécurité est immédiatement menacée, mais que d'autres n'en sont pas en permanence, ce que démontrent les chiffres. »

Quant à la cour d'Appel : « Si elle avait insisté sur le climat d'insécurité et les problèmes de la station Stalingrad (secteur sensible, proche de Barbès, Jaurès, gare du Nord), en précisant que les plaintes enregistrées par les services de police et la RATP démontrent une situation particulière, son arrêt aurait probablement été confirmé. »

— « Vous n'êtes donc pas désarmé ? »

— « Non, bien sûr. Il nous faudra bien motiver les rapports débouchant sur des mises à disposition, soit comme je viens de l'évoquer pour les stations chaudes, soit par rapport aux autres cas énumérés par l'article 78-2, notamment toutes les infractions propres à la police des chemins de fer ou plus générales. Cela nous amènera même peut-être à collaborer encore plus avec les services de l'exploitation et de la surveillance général de la RATP. »

Maître Teissonnière, bâtonnier de la Seine-Saint-Denis, n'est pas surpris non plus par la cassation : la cour d'Appel avait fait une interprétation extensive de la loi, ce qui est contraire à tous les principes du droit.

M. Allinne, chef des services juridiques de la RATP, souligne que, dès l'instant où le début de la procédure était entaché d'illégalité, toute la suite devient inévitablement illégale, y compris la constatation — pourtant non contestée — de l'irrégularité de la situation de X.

Il est vrai que si l'ensemble du métro devenait « zone dangereuse » avec ses 3 461 agressions, vols de fait, rackett, vols avec violence, coups et blessures, il faudrait déclarer Paris surface « zone interdite » car ces chiffres peuvent être multipliés par dix.

Il semble donc y avoir avant tout une question de mesure, et la cour d'Appel d'Amiens nous éclairera dans ce sens, en demandant ou non un complément d'enquête. A suivre, donc...

Jacques MARION

(1) La justice c'est une volonté constante et durable d'attribuer à chacun son droit.

(2) La jurisprudence peut être définie à partir d'une connaissance des réalités humaines, une science du juste et de l'injuste.

(3) Claude Quin à Antenne 2.

(4) Quelle époque !

(5) Souligné par moi. J.M.

## La Chronique du Conseil

**Le conseil d'administration de la RATP s'est réuni le vendredi 28 septembre.**

\* \* \*

Le président a tenu informé les administrateurs des décisions prises par lui-même au cours de ces dernières semaines en application de la délégation de pouvoir qui lui est accordée durant la période d'interruption des séances du conseil :

- adoption de la nouvelle tarification proposée par EDF, dite « à la puissance » applicable aux clients gros consommateurs d'énergie.
- acquisition par voie d'expropriation d'un terrain de 4,6 hectares situé à Auvergniers. La RATP projette essentiellement d'y construire un dépôt de 300 à 350 places et d'y transférer le parc aux roues qui fonctionne actuellement dans l'enceinte de l'atelier central.

### L'ACTUALITÉ

Le président, assisté du directeur général, a présenté aux administrateurs les principaux événements intervenus dans la gestion de la Régie et de ses filiales depuis la précédente séance du conseil.

■ La réalisation de deux emprunts en septembre dernier sur le marché financier français.

Le premier, de 700 millions de francs et d'une durée de 10 ans, est assorti d'un taux annuel fixe de 13,50 % ; tandis que le second, de 700 millions également et d'une durée de 12 ans, a été émis à un taux révisable annuellement, le taux d'intérêt de la première année ayant été fixé à 13,40 %.

Le marché a réservé un accueil très favorable à ces deux émissions puisque l'emprunt a été couvert dans sa totalité en 48 heures.

■ Relèvement général des tarifs de la RATP au 1<sup>er</sup> août 1984.

L'application du nouveau barème conduit, en année pleine et à trafic constant, à un accroissement des recettes directes de 5 %.

A l'énoncé des principes généraux qui ont présidé à la détermination du nouveau barème des prix, une discussion s'est engagée sur le titre de transport annuel « carte intégrale ». Les statistiques de vente de ce titre montrent, avec 20 000 cartes vendues, un résultat sensiblement inférieur aux prévisions.

Il s'est donc posé la question du prix de vente. En effet, l'ajustement du prix de la carte annuelle, ramené de 10,8 fois à 10,5 fois le coupon mensuel carte orange, pour tenir compte de la généralisation de la cinquième semaine de congé annuel, apparaît encore insuffisant pour certains administrateurs qui pensent qu'un ajustement à 10 serait plus incitatif.

La discussion s'est ensuite orientée sur le cas particulier des « scolaires » pour lesquels la Régie devrait proposer des titres de transport mieux adaptés à leurs besoins de déplacement, des propositions allant dans ce sens pourraient être présentées aux autorités de tutelle.

■ La mise en service de nouveaux équipements.

Les réalisations SITU, Métrovidéo et PCS ont été présentées aux administrateurs.

- SITU : après l'expérimentation de deux prototypes depuis le début de 1984, 10 bornes urbaines (chacune coûtant 150 000 F) sont progressivement installées depuis le 25 septembre dans Paris.

Un des administrateurs ayant regretté que les ingénieurs et techniciens de la Régie n'aient pas été chargés de la mise au point du système, le directeur général a rappelé que l'idée de ce système est née à l'extérieur (société SEITU), la RATP s'étant alors intéressée à ce projet qu'elle a soutenu avec l'aide de l'AFME.



Des bornes SITU sont progressivement installées dans Paris.

- L'expérimentation Métrovidéo a débuté le 16 août dernier. Elle a pour but d'étudier, pendant 6 mois, l'insertion du média vidéo dans les rames. Une voiture comportant un équipement approprié a été mise en service dans une rame de la ligne 1 (Vincennes-Neuilly).

- Le PCS (poste central des stations) fait l'objet d'une expérimentation sur la ligne 5 (Église de Pantin - Place d'Italie) depuis le mois de juillet dernier (cf. *Entre les lignes* n° 76). Les informations concernant cette expérience sont d'ores et déjà rassemblées pour permettre d'évaluer l'intérêt que porte le public à ce nouveau système.

La présentation de ces réalisations qui visent à améliorer l'information des voyageurs fut l'occasion pour certains membres du conseil de rappeler que l'utilisation du réseau d'autobus restait toujours aussi malaisée et que la RATP devra aussi porter ses efforts sur ce réseau.

■ Information du conseil sur la modification des structures d'entretien des installations de pilotage automatique.

Cette réorganisation entraîne dans l'état actuel du projet une réduction d'effectifs de 48 postes dont 8 de maîtrise à la direction des services techniques et la création de 16 postes à la direction du réseau ferré.

La mise en place de la nouvelle organisation débutera en janvier 1985 et s'étalera sur 18 mois environ. Les nouvelles conditions de travail, les nouvelles

affectations et les problèmes de personnel qui en découlent font l'objet de négociations avec le personnel.

■ Protocole pour la mise en œuvre du centre d'expérimentation technique ARAMIS.

Ce protocole quadripartite (État, région Ile-de-France, Matra et RATP) a été signé le 16 juillet dernier (cf. *Entre les lignes* n° 75).

Un groupe projet va être en charge, au sein de la RATP, du suivi de cette opération.

■ Annonce de l'inauguration de la nouvelle école technique de Noisiel (cf. article dans ce numéro d'*Entre les lignes*).

### DÉCISIONS DE GESTION

■ Métro ligne 9 : avant-projet de modernisation du terminus Pont-de-Sèvres.

Le conseil d'administration a adopté à l'unanimité cette opération, inscrite au plan d'équipement 1984-1985. Elle vise à renouveler des installations dont la mise en service remonte à 1934. Cette modernisation comporte essentiellement : la mise en place d'une signalisation complète ; l'extension des moyens de commande et de contrôle du poste de manœuvre local de Porte-de-Saint-Cloud, à la zone de Pont-de-Sèvres ; l'amélioration des conditions de circulation du personnel dans le terminus.

Le montant des travaux s'élève à 25,130 millions de francs HT aux conditions écono-

## La Chronique du Conseil



Travaux de construction de la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER.

miques de janvier 1984 et la mise en service du terminus modernisé est prévue pour novembre 1986.

Concernant la note sur la politique de modernisation des terminus présentée en séance, les membres du conseil ont émis quelques réserves quant aux critères retenus pour la détermination du programme de mise en œuvre. Un tel document pourrait à l'avenir être complété par d'autres données, comme des éléments chiffrés sur les gains de temps pour les voyageurs, par exemple.

■ RER – ligne B : gare Saint-Michel.

Le conseil a approuvé le projet de marché à passer pour l'exécution des travaux de génie civil de construction de l'accès nord de la gare Saint-Michel, en correspondance avec la ligne C du RER.

■ RER – ligne B : suppression de passages à niveau.

Le projet d'avenant au marché pour les travaux de génie civil nécessités par la suppression du passage à niveau n° 18 à Palaiseau n'a pas été accepté par le conseil.

En effet, le remaniement du projet, demandé par les élus locaux suite à diverses remarques formulées par les associations de riverains, entraîne une actualisation du marché initial tellement importante (6 123 515 F sur un total de 15 966 152 F) qu'elle remet en cause les clés de répartition de financement adoptées pour l'ensemble du projet, en particulier pour la part à la charge de la Région.

Le président a donc décidé de renvoyer ce dossier devant la première commission pour que le financement soit réexaminé.

■ Révision du budget d'exploitation de l'exercice 1984.

Adoption à l'unanimité par le conseil.

■ Modifications à apporter au règlement des retraites du personnel.

Le conseil a voté à l'unanimité la proposition de la deuxième commission d'adopter une nouvelle rédaction de l'article 41 du règlement des retraites relatif aux droits de la femme divorcée.

■ Aménagements limités du réseau d'autobus.

Le conseil a approuvé les projets de modification de l'itinéraire de la ligne 350 en direction de Roissy (Aéroport Charles-de-Gaulle) et de déviation de l'itinéraire de la ligne 161 le dimanche matin à Argenteuil.

### UN DÉBAT D'ORIENTATION SUR LA MOBILITÉ

Avant de convier les administrateurs à un échange de vues sur la mobilité, le président a rappelé l'importance et l'enjeu de ce dossier.

La mobilité est importante pour le développement personnel des quarante mille agents de la RATP : il n'est pas exaltant de faire toute sa vie le même métier. Par ailleurs, l'accélération des mutations technologiques l'interdira de plus en plus. La mobilité constitue donc une condition essentielle de l'efficacité économique et sociale de l'entreprise.

Chacun peut constater que la mobilité n'est pas suffisamment pratiquée à la RATP. Il importe de franchir dans ce domaine une étape significative.

Pour y parvenir, le président estime qu'il faut définir :

- une stratégie globale liant bien entre eux mobilité, formation, décentralisation et décloisonnement de l'entreprise.

- une approche spécifique par catégorie, la mobilité des cadres ne pouvant, par exemple, être traitée comme celle des autres personnels ;

- une procédure de mise en œuvre.

La meilleure règle paraît être le « volontariat organisé », qui laisse à chaque agent une responsabilité essentielle dans la gestion de sa carrière, tandis que l'entreprise crée des structures favorables à une plus grande mobilité et supprime les freins.



La mobilité ne sera enfin réussie que si l'agent comme l'entreprise y trouve son compte : la formation et la notion de perspective de carrière doivent donc être placées au centre de la réflexion.

Un large échange de vues s'est ensuite engagé qui n'avait pas à être sanctionné par une note et auquel les administrateurs élus par le personnel ont pris, c'était naturel, une part très active.

Le débat a mis en exergue quelques idées essentielles.

- La diversité des types de mobilité possibles : la mobilité « subie » qu'imposent les mutations technologiques et les modifications des structures de l'entreprise ; la mobilité « volontaire », liée à un désir de changement de l'agent ; la mobilité « horizontale » qui s'ef-

fectue entre deux emplois de même niveau et la « verticale » qui se traduit par l'accès à de nouvelles responsabilités.

Ces diverses formes de mobilité ne s'opposent pas, mais appellent des traitements différenciés : mesures spécifiques et formation pour la mobilité accompagnant les opérations de changement, cadre incitatif favorisant la mobilité horizontale qui ne s'inscrit pas dans un développement de carrière immédiat mais qui est nécessaire à l'entreprise et enrichissante pour l'agent.

- La nécessité d'approches diversifiées selon les catégories de personnel.

Ainsi, la mobilité des cadres, population peu nombreuse mais très hétérogène, avec importantes disparités d'origine, de niveau, de formation et qui possède une tradition partielle de mobilité ne peut être traitée comme celle de la maîtrise ou de l'exécution dont les situations sont régies par des textes contraignants.

Il y a aussi des urgences particulières : c'est le cas, parmi les agents d'exécution, des agents de station, dont les fonctions sont appelées à connaître une mutation profonde.

- La mobilité externe doit compléter la mobilité interne.

Une entreprise vivante, en constante adaptation, ne peut vivre fermée sur elle-même. C'est dans cet esprit que se produisent des arrivées dans l'entreprise de personnes en cours de carrière, d'ailleurs en petit nombre et à des niveaux élevés de la hiérarchie. Le mouvement inverse n'est pas moins nécessaire et ce doit être une préoccupation d'avenir que de l'amplifier, vers d'autres entreprises du secteur public. Un certain nombre de cadres notamment, sont demandeurs de tels échanges, au moins à titre temporaire.

Concluant ce premier débat d'orientation du conseil, le président évoque la concertation qui s'engagera à différents niveaux de l'entreprise pour ce dossier de la mobilité, qui demeure ouvert. Il demande, à la suite d'une observation d'un administrateur, que soit fourni un bilan chiffré de la situation actuelle, faisant ressortir les freins et les difficultés. Il propose enfin que soit établi un compte rendu in extenso du débat du conseil, afin qu'il serve de référence dans la future concertation qui précisera les mesures à mettre en œuvre.

# RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES... R

## Nomination

M. Claude Quin a été désigné membre du Conseil Économique et Social au titre des entreprises de transports comme représentant des activités sociales.

## Les hommes, l'événement

### Un ordinateur qui informe : SITU

Si quelqu'un n'arrive pas chez vous en temps et en heure

ou s'il se trompe pour y parvenir, aucun doute à avoir... il ne connaît pas SITU.

SITU (système d'information des trajets urbains) est un petit

ordinateur très intelligent qui contient en mémoire les 100 000 adresses de la ville de Paris et ne demande qu'à vous renseigner. Pour cela il vous suffit

de taper sur le clavier de l'appareil l'adresse exacte ou simplement le nom de la rue où vous voulez vous rendre en indiquant le mode de transport que vous préférez (métro ou bus) et la variante choisie (trajet le plus rapide, trajet minimisant la marche à pied, etc.). A partir de là SITU fait le reste et vous fournit sa réponse sous forme d'un petit ticket en fonction du jour et de l'heure où la question est posée (voir *Entre les lignes*, n° 72).

Construit par la Société d'études pour l'information sur les trajets urbains (SEITU), 10 appareils SITU sont actuellement installés : 4 en extérieur à Luxembourg, à la gare Montparnasse, boulevard Saint-Germain et gare Saint-Lazare et 6 en intérieur à Châtelet, gare du Luxembourg (RER), Havre-Caumartin, Bastille, gare d'Austerlitz et au forum des halles.

L'avenir de SITU ? Il est encore un peu tôt pour en parler avec précision. Selon les enseignements tirés du fonctionnement de cet pré-série comprenant dix appareils, il sera sans doute passé commande de 100 SITU livrables à la fin de l'année 1985. A l'avenir, le service rendu pourra être étendu à la proche banlieue (zone 2 de la carte orange). Pourront également entrer dans la mémoire de l'appareil des noms d'établissements connus du grand public sans qu'il soit nécessaire pour l'utilisateur d'en préciser l'adresse. Enfin, SITU sera également accessible par le réseau Télétel.



## Nouvelles brèves

• Les ateliers de Boissy viennent de s'agrandir. La construction d'un nouveau hall à 3 voies permettra d'entretenir la totalité du matériel interconnexion en service sur la ligne A du RER. Rappelons que la livraison des premiers MI 84 devrait intervenir au début de l'année prochaine.

• La carte intégrale plus avantageuse. Depuis août, le prix de cet abonnement annuel payable par prélèvements automatiques mensuels ou trimestriels a été ramené de 10,8 à 10,5 fois le prix d'une carte orange mensuelle.

• La modernisation des postes de manœuvre sur la ligne B du RER devrait être terminée à la fin de cette année. Il reste encore à achever le poste de Massy-Palaiseau.

• Le point sur la rénovation des stations, les travaux aux stations Riquet (l. 7) et Havre-Caumartin (l. 3), viennent de s'achever.

• Du 8 au 14 octobre dernier, la fédération de Cardiologie est descendue dans le métro à la station Miromesnil. Une expo-animation sur le thème « Infarctus, ennemi public n° 1 » a permis au public de s'informer sur les moyens mis en œuvre pour lutter contre cette maladie.

• En avant-première aux « semaines de la marionnette » qui ont eu lieu à Paris du 15 novembre au 16 décembre derniers, la RATP a proposé une exposition photographique La Marionnette regards sur un théâtre du 8 au 31 octobre 1984, en gare RER de Châtelet-Les Halles. L'exposition présentait des photos des spectacles de marionnettes donnés par les 59 compagnies de théâtre membres du Centre national de Marionnettes.

## Les hommes, l'événement

### MI 84 : le sprint final

Fin septembre, le prototype du MI 84 a effectué ses essais de performance sur le réseau nord de la SNCF, entre Mitry-Mory, Compiègne et Tergnier. Ces essais clôturent pratiquement le cycle de mise au point des futures rames tricolores de l'interconnexion ouest (1).

Pilotés par les techniciens du service FR (2), les essais de performances servent à mesurer avec précision les caractéristiques techniques du matériel roulant (accélération, freinage, consommation électrique, fonctionnement des organes de traction...) aux différentes allures de marche des trains. Les essais sont également renouvelés dans différentes conditions de charge pour tenir compte des variations rencontrées en service commercial. Une série d'essais s'effectue ainsi à vide, une autre en charge normale à l'heure de pointe (quatre voyageurs au mètre carré), une dernière enfin en charge exceptionnelle (dix voyageurs au mètre carré). Le mot exceptionnel est d'ailleurs bien choisi puisque de telles conditions sont rarement remplies. Imaginez vingt pieds rassemblés dans un carré d'un mètre de côté ; de quoi avoir les orteils qui frémissent !

Pour effectuer ces essais, la RATP ne recrute pas une armée

de figurants. Elle se contente plus prosaïquement de faire entasser des milliers de gueuses en fonte sur le plancher des voitures. Au total plus de 5 500 gueuses de 20 kilos pour les essais en charge exceptionnelle, soit 110 tonnes de ferraille : un bel exercice de musculation pour les agents chargés de la manutention !

Malgré une pluie continue qui rendait le rail glissant, le MI 84 a fait la preuve de ses qualités. Les derniers ajustements techniques ont été communiqués à l'usine Alstom de Raismes où le montage du premier élément de série s'achève. Son arrivée à Massy est prévue pour la fin décembre. Pendant un mois, les techniciens de FR recommenceront certains essais avec cette rame, une ultime confirmation des résultats en quelque sorte, puis courant janvier ils entreprendront des essais de marche en unités multiples (3) dès l'arrivée de la deuxième rame. Fin février, la troisième rame du MI 84 sera réceptionnée. Elle entrera immédiatement en service sur la ligne A : ce sera le premier MI 84 à rouler avec des voyageurs. Quant à la rame prototype, elle partira pour Raismes afin d'être transformée en MI 79-B de série.

### Ça bouge sur la B

12 trains (au lieu de 8 précédemment) parcourent désormais aux heures de pointe du Nord au Sud et du Sud au Nord la totalité de la ligne B du RER. Voici franchise depuis le 30 septembre dernier, une nouvelle étape dans l'interconnexion des réseaux RATP et SNCF.

Ainsi, les voyageurs des heures les plus chargées n'ont plus désormais de correspondance à Gare du Nord en gare souterraine puisque tous les trains venant du

Sud poursuivent leur route au-delà.

Seul le matériel moderne (MI) peut être interconnecté. Ainsi les anciens trains (Z), en cours de réforme, n'interviennent qu'en renfort et uniquement aux heures de pointe sur la section Sud jusqu'à Châtelet-Les Halles tandis qu'aux heures creuses et en soirée, le service sur la totalité de la ligne B est assurée par des trains neufs.



Le prototype du MI 84 effectue une escale de quelques minutes en gare de Tergnier.

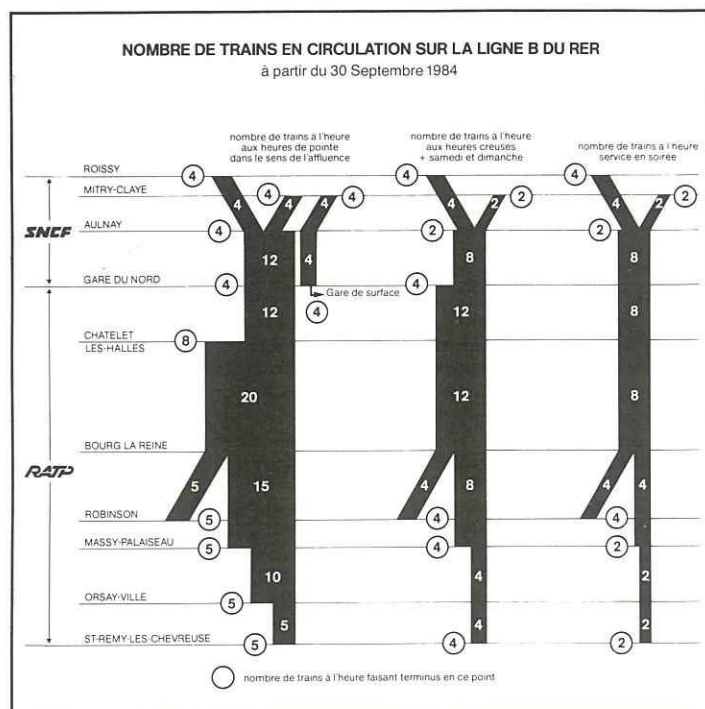


Les étranges voyageurs de la rame d'essai : des milliers de gueuses en fonte de 20 kilos chacune.

(1) Voir « MI 84 : un train d'essais », Entre les lignes, n° 74, juin-juillet 1984.

(2) Service du matériel roulant de la direction du réseau ferré.

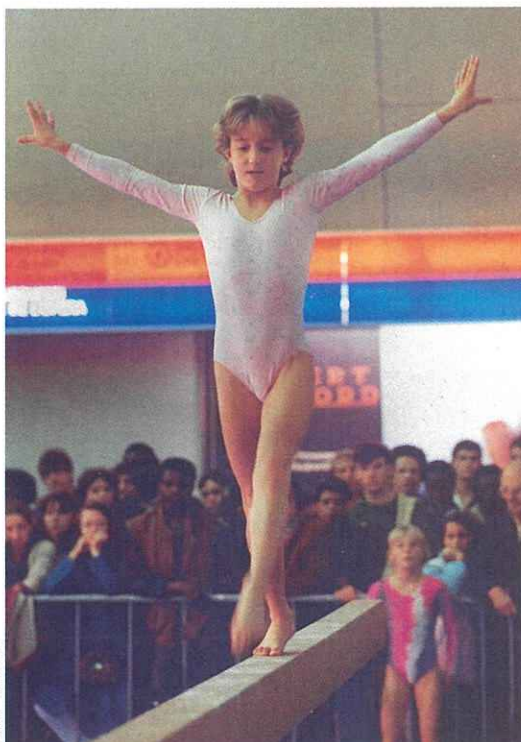
(3) Marche réalisée avec un train composé de deux éléments MI 84 accouplés afin de reconstituer les conditions d'exploitation du matériel roulant pendant les heures de pointe.



## Les hommes, l'événement

### « Bougez-vous la santé »... dans le métro

Dans tout le pays, l'opération « Bougez-vous la santé », conçue et réalisée à l'initiative du ministère de la Jeunesse et des Sports, du Comité Français d'Éducation pour la santé et la Fédération Mutualiste Française s'est déroulée du 29 septembre au 14 octobre dernier. Ce fut là une occasion unique pour se renseigner sur les disciplines sportives que chacun aimerait pratiquer. Entre 2 000 et 3 000 manifestations avaient été organisées dans ce but dans toute la France par le biais d'opérations « portes ouvertes », stands dans les salons, etc. Une initiative dynamique à laquelle la RATP a décidé de participer activement en présentant en gare RER d'Auber du 1<sup>er</sup> au 5 octobre l'animation « Sports en commun dans le métro ». Pendant cinq jours, démonstrations et initiations gratuites organisées par des sportifs de très haut niveau se sont succédées. Au programme, de nombreuses disciplines notamment gymnastique, judo, escrime, tennis de table, escalade, planche à voile (mais oui... dans le métro et à cette occasion les courants de la grande bleue avaient été remplacés par un simulateur), boxe française, athlétisme et bien d'autres encore. Des noms célèbres et des grands champions initièrent les voyageurs désireux de mieux connaître une discipline. Ce fut surtout le cas mercredi, jour des enfants, à la grande joie des plus



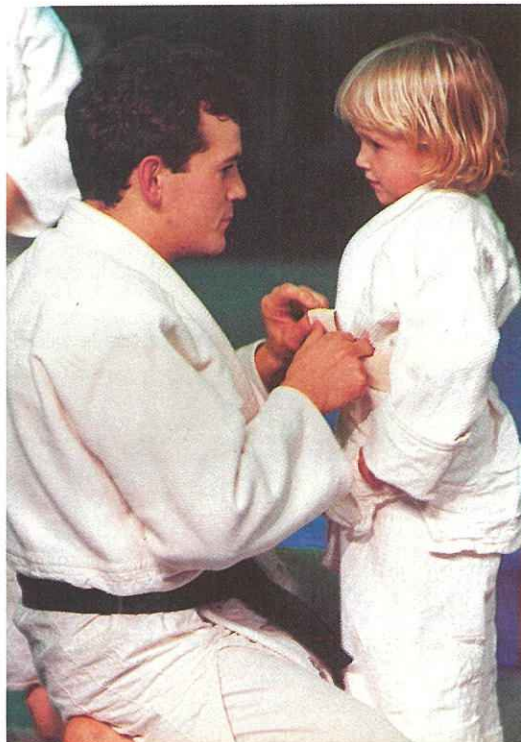
RATP Chabrol

petits descendus spécialement dans le métro.

Citons seulement, Philippe Vatuone, médaillé d'argent à la barre fixe aux jeux Olympiques de Los Angeles, Pierre Quinon champion olympique du saut à la perche, tenant du titre, en judo, Nathalie Lupino, championne du monde dans cette spécialité, sans oublier Angelo Parisi médaillé d'argent à Los Angeles, et

Jacques Secrétin, champion d'Europe en tennis de table. De nombreux autres champions participèrent aux démonstrations, la liste en serait d'ailleurs très longue.

Parallèlement à l'animation sportive, les voyageurs ont pu interroger par l'intermédiaire de terminaux une banque de données, informatique. Elle a permis à chacun de découvrir le sport suscep-



RATP Carrier

tible de lui convenir le mieux en fonction de ses aptitudes et de ses goûts et de connaître la liste des comités sportifs et des clubs proches de son domicile où pratiquer ce sport.

Si l'on en juge par le nombre de voyageurs intéressés, l'opération a atteint son objectif. Elle s'adressait à ceux qui ne pratiquent pas de sports, en se rendant directement sur leur lieu de vie.

### Du nouveau sur la ligne 86 !

C'est à la station Hôpital Saint-Antoine qu'une expérimentation d'aménagement de trottoir au niveau du point d'arrêt de l'autobus a lieu depuis le 13 juillet dernier. Une avancée du trottoir longue de 11 ou 12 mètres a été aménagée sur la chaussée afin d'empêcher le stationnement des voitures particulières à cet endroit.

Cette expérience menée par la RATP et la Ville de Paris a pour but de faciliter l'arrêt des autobus au bord du trottoir réduisant par là-même les temps de mutation de chaque véhicule au point d'arrêt et facilitant la conduite du bus puisque le machiniste n'a plus à se réinsérer ensuite dans la file de circulation. Pour les voyageurs,



elle leur offre de meilleures conditions d'attente dans un secteur où le trottoir est étroit. Enfin, cet essai se situe dans le cadre des mesures en faveur de l'accessibilité des transports pour les handicapés légers.

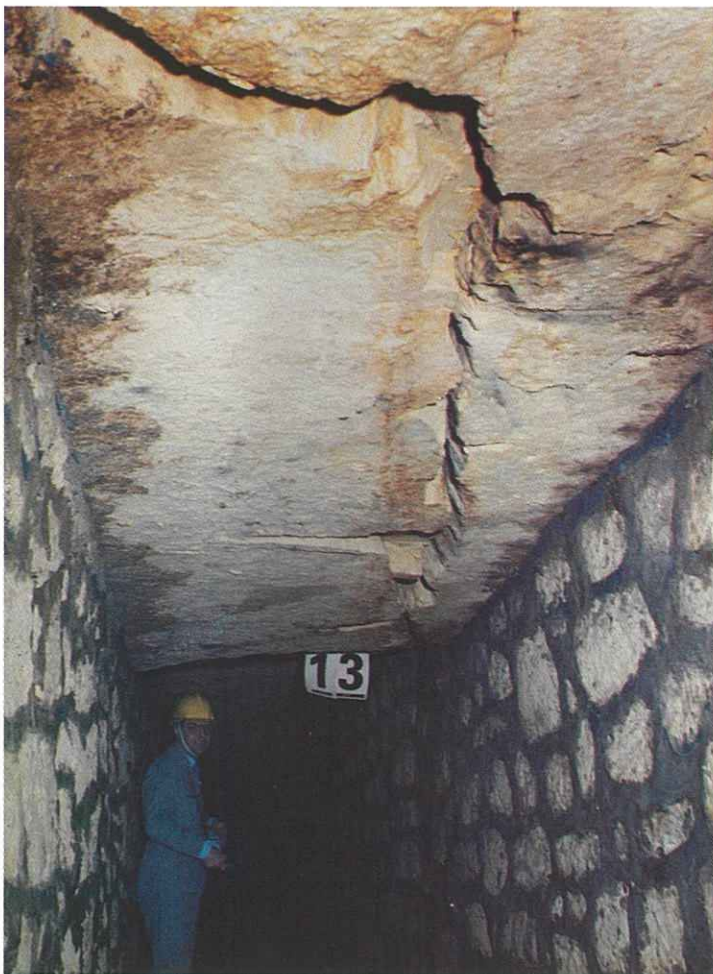
Il ne s'agit bien là que d'un aménagement provisoire mis en place à titre expérimental et qui, selon toute évidence, ne pourra être généralisé à tous les points d'arrêts des autobus parisiens et banlieusards. Il faut, en effet, que l'environnement se prête à ce type d'avancée du trottoir et qu'elle n'apparaisse pas comme un élément aggravant de la circulation. Alors, une certaine extension de cet aménagement, peut-être, mais il faudra encore attendre quelques mois pour tirer les premiers enseignements de cette expérience.

## Les hommes, l'événement

### Travaux en gare de Gentilly

La proche banlieue sud de Paris, particulièrement la commune de Gentilly et ses alentours, est sous minée par d'anciennes carrières souterraines de calcaire. La gare de Gentilly, située sur la ligne B du RER, n'échappe pas à cette règle qui a pour conséquences d'importantes fissures des masses calcaires et des risques d'effondrement. Des travaux de consolidation étaient rendus nécessaires, ils ont débuté à la fin du mois de sep-

tembre et se poursuivront durant quatre mois. Ils consistent à remplir les vides par des injections principalement de ciment, d'eau et de bentonite, la centrale d'injection se situant au niveau de la chaussée. Pour limiter la gêne occasionnée aux riverains, les travaux s'effectuent en grande partie de jour – 80 % environ – signalons que le chantier est traité par la RATP en coopération technique avec le service des carrières de la ville de Paris.



## Courrier

A la fin de l'année dernière, la RATP inaugurerait de nouveaux plans de poche de métro – l'édition 1984 – représentant les lignes du réseau sous une forme géométrique.

De nombreuses lettres – souvent critiques, il faut bien le reconnaître – sont parvenues à la RATP.

Monsieur D... (Paris) : « ... En ce qui concerne les lignes du métro, le nouveau plan n'est pas en progrès par rapport à l'édition 83, j'ai même du mal à renseigner, quand il le faut, les voyageurs étrangers... ».

Monsieur D... (Le Vésinet) : « ... Le graphisme du nouveau plan est déroutant, il n'utilise que des lignes verticales, horizontales et inclinées à 45 degrés. Ainsi, le tracé des lignes ne correspond plus à la réalité et la lecture en est moins aisée. De plus, les distances séparant les stations de métro ne sont pas rendues. Je vous demande de bien vouloir tenir compte de cette réclamation en revenant pour 1985 au graphisme que vous avez employé jusqu'en 1983... ».

Monsieur T... (Le Kremlin-Bicêtre) : « ... Le nouveau plan de métro est très joli dans son dessin, moderne, mais inexploitable. Il ne correspond pas au schéma de la capitale et l'on se sent perdu... ».

Madame M... (Paris) : « ... Pouvez-vous en 1985, revenir au plan de métro tel qu'il existait auparavant ? Il était clair, lisible et les stations étaient à leur emplacement réel... ».

Tels sont les principaux reproches adressés au nouveau plan RATP, qui ne fait donc pas l'unanimité parmi les voyageurs.

Il est vrai que le dépliant 1984 a introduit, à titre expérimental, une représentation géométrique des réseaux qui comporte naturellement une certaine déformation de la réalité géographique. On peut toutefois se demander si la fonction d'un plan réduit ou schématisé

que du métro consiste à restituer la topographie urbaine ou plutôt à aider à la détermination rapide des liaisons entre une station de départ et une station d'arrivée. Si cette seconde fonction est, comme la RATP le croit, la plus importante, la représentation géographique avec les sinuosités des lignes – et la distance relative des stations – s'impose d'autant moins qu'elle ne s'appuie sur aucun fond de plan rappelant les principales artères et les monuments de la capitale. Quant au repérage des stations, il ne devrait pas être plus difficile puisque les nouveaux plans comportent comme les précédents une nomenclature des stations qui en précise la position grâce à un code alphanumérique.

Les plans géométriques des réseaux sont utilisés depuis des décennies dans plusieurs grandes villes du monde (New York, Londres, Tokyo par exemple) sans que leurs habitants soient particulièrement déroutés.

Il semble donc que l'usage d'un plan géométrique se heurte chez nous à des habitudes mentales bien enracinées et à des idées reçues telles que la nécessaire conformité d'un plan à la géographie. C'est cette modification qui a été la principale cause des protestations reçues.

Au vu de ces critiques, des tests comparatifs ont été réalisés auprès de faibles utilisateurs de métro – puisque les plans s'adressent surtout à cette catégorie d'usagers – : la majorité d'entre eux a préféré les nouveaux plans schématisés jugés à la fois plus esthétiques et plus fonctionnels, il en est de même pour les enfants. Ce sont donc les habitués du métro qui ne sont pas satisfaits des dépliants édition 1984.

Actuellement des études sont en cours pour modifier à nouveau le plan des réseaux afin qu'il corresponde mieux au désir des voyageurs. Il serait un compromis entre l'ancien plan géographique et le nouveau schématisé.

## Bloc-notes

La compagnie Aurore ouvre sa saison théâtrale le samedi 10 novembre au théâtre de l'ASIE, 6, rue Albert-de-Lapparent, 75007 Paris.

Pour célébrer son cinquantième anniversaire, elle propose un spectacle de variétés conçu et réalisé par Claude Lancournet, « Chic Choc Folies », les samedis

10, 17 novembre et 1<sup>er</sup> décembre, les dimanches 11, 18 novembre et 2 décembre, en matinée à 15 heures.

En février, pour les amateurs d'Agatha Christie, la Compagnie interprétera une pièce en deux actes « La Souricière », adaptée du roman Three Blind Mice, les samedis 2, 9, 16 et 23 février et

les dimanches 3, 10, 17 et 24 février 1985 à 15 heures.

Le prix des places pour ces deux spectacles est fixé à 25 francs.

Vous pouvez dès à présent réserver vos places en envoyant un chèque et une enveloppe tim-

brée à vos nom et adresse à : Aurore, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris (Tél. : 372-77-70 int. 90-45) en précisant le nombre de places désirées et les dates. Vous pouvez aussi vous adresser à la billetterie du Comité d'entreprise, 12, rue de Naples, 75008 Paris (Tél. : 522-88-00 poste 352 int. 67-69).

## USMT

### 36 SPORTS À L'USMT

#### LE SKI sport de compétition et de loisir

La Fédération internationale de ski et, en France, la Fédération française de ski sont les organismes officiels dont dépend ce sport, ces sports pourrait-on plutôt dire car de nombreuses disciplines sportives sont pratiquées skis aux pieds. Il s'agit du ski alpin-descente, slaloms géant et spécial et combiné alpin ; du ski nordique - 15 km, 30 km, 50 km, longues distances, saut à skis et combiné nordique (saut et course de fond) et du biathlon - ski de fond et tir au fusil. Depuis quelques années, une nouvelle discipline est apparue : le ski artistique - saut libre, descente dans les bosses, figures libres...

Depuis que le ski existe comme sport de compétition, les Français se sont toujours illustrés au plus haut niveau ; les noms de ces prestigieux skieurs sont connus de tous : Killy, Perillat, Vuarnet, Duvillard, Bozon, les sœurs Goitschel, Famose, Serrat, Pelen au ski alpin, Pierrat en ski de fond, ou Mougel en biathlon.

#### Le ski à l'USMT

S'il fallait aujourd'hui la créer, que d'arguments négatifs ne trouverait-on pas : éloignement de la montagne, coût des trajets, du matériel, de l'équipement et des centres d'hébergement pour un sport que l'on baptiserait « loisir ».

Parmi les nombreuses activités de l'USMT, la section ski existe depuis environ 40 ans grâce au dynamisme de nos anciens.

Nos anciens ont débuté en faisant des conversions (1) en compétition dans les slaloms. Il n'y a pas si longtemps, dix ans seulement, que dans l'équipe tous faisaient tout : pas plus d'alpins que de fondeurs mais la plupart du temps les deux à la fois selon les besoins de l'équipe.

L'évolution du matériel et des techniques ont fait qu'actuellement si les skieurs sont polyvalents, en compétition, ils sont très spécialisés.

**Les alpins**, amoureux des Alpes, essaient à force de stages et de six à huit compétitions par an d'obtenir un classement « points » honorable - entre 150 et 250 - dix coureurs sont actuellement classés.

**Les fondeurs** optent le plus souvent pour le Jura et les Vosges.

Ils cherchent eux aussi le résultat car comme les alpins ils sont répertoriés sur fichier informatique et classés sur l'ensemble de la France. Six sont régionaux - un national.

**Le biathlon** a été lancé il y a huit ans. Des fondeurs parcourent (arme portée) une boucle de 4 km cinq fois et à chaque passage ils effectuent un tir à la carabine (soit debout, soit couché), sur une cible placée à 50 m. Les pénalités du tir transformées en temps s'ajoutent à celui de la course. Trois classés en 1984 ont participé au championnat de France.

Une subdivision FSGT a aussi été créée il y a cinq ans. Quelques agents Régie participent aux courses et stages organisés par cette fédération.

**Le ski artistique**, le petit dernier né, a vu le jour l'année dernière seulement ; ses premiers pas sont engageants.

La section ski ne se laisse pas aller simplement « tout schuss », elle cherche à s'améliorer, s'agrandir et à rester au très bon niveau des compétitions auxquelles elle participe.

Tous les ans, les responsables de la section voient arriver des skieurs tant en alpin qu'en fond qui souvent se sont trompés sur le niveau des compétitions, les croyant peut-être moins difficiles. Qu'ils ne se découragent pas ; pour les jeunes, les progrès ça existe, pour les autres, un week-end au CE est également très agréable.

Les équipes accueilleront toujours avec plaisir des sportifs motivés ; les portes leur sont ouvertes dès le début de chaque saison.

Pour tous les autres skieurs de loisir, la section peut leur fournir la « carte neige ». Elle n'est pas uniquement réservée aux membres de l'USMT ou aux agents Régie ; vous pouvez faire profiter vos amis de notre prix collectif.

Pour tous les renseignements complémentaires, vous pouvez vous adresser à P. Aguilo, 17, rue de la Saussaye, 91300 Massy. A la RATP : N coordination générale Bourdon - Tél. : 7273,

**G. LUCHE  
P. AGUILO**

(1) Aucun rapport avec la religion mais un moyen de changer de direction à l'arrêt, simple et sans risque, qui n'est désormais même plus utilisé par les débutants.

### ECHOS DES SECTIONS



#### ATHLÉTISME

Les vétérans ont conservé leur titre de champions de France du marathon le 16 septembre à Albi grâce à André Jandie, 5<sup>e</sup> (2 h 26' 50"), Maurice Hereau 6<sup>e</sup> (2 h 27' 12"), Jacques Helie 35<sup>e</sup> (2 h 41') et Jean-François Bathie 81<sup>e</sup> (2 h 49'). Il est à noter que ces athlètes sont tous les quatre conducteurs de métro.



De gauche à droite et de haut en bas : Maurice Hereau, André Jandie, Jean-François Bathie et Jacques Helie.



#### FOOTBALL

Un match nul contre Crécy-la-Chapelle et une défaite contre Chelles, début de championnat de promotion régionale en demie teinte pour l'équipe 1<sup>re</sup> qui s'est bien reprise en Coupe de France battant, pour le compte du 3<sup>e</sup> tour, l'ES Massy, club de division supérieure (Honneur régionale) par 2 buts à 1.



#### TENNIS

Après sa victoire contre le ministère des Finances, l'équipe corpo a joué la finale du championnat de France de 1<sup>re</sup> division contre l'ASPTT de Paris le 30 septembre à Cognac. Elle s'est malheureusement inclinée par 3 à 2. Il s'agit là malgré tout d'un excellent résultat. Dans le championnat de France USCF à Argelès, début septembre, c'est également une seconde place derrière l'Amicale de l'Ouest qui est revenue à l'USMT.



#### RUGBY

Deux victoires contre Yerres et Trignac et deux défaites (PTT Paris et Rouen), tel est le bilan au 15 octobre de l'équipe 1<sup>re</sup> dans le championnat de France de 2<sup>e</sup> division.

Les cadets et les juniors ont très bien débuté leur saison avec des victoires dans le championnat régional et dans la coupe Crabos.

L'avant de l'équipe 1<sup>re</sup> Marie-Sainte s'est vu être sélectionné en équipe nationale USCF (forte de nombreux joueurs de 1<sup>re</sup> division) pour rencontrer une sélection nationale italienne.



#### HOCKEY SUR GAZON

L'équipe 1<sup>re</sup> masculine évolue cette saison dans le championnat de Nationale II (poule de 10 équipes) tandis que l'équipe réserve dispute le championnat de Nationale III, forte également de 10 équipes. De bons résultats ont été enregistrés en ce début de saison puisque l'équipe 1<sup>re</sup> a remporté ses deux premiers matches contre Saint-Germain-en-Laye (5-0) et contre le SAC Meudon (4-2).



#### NATATION

Eric Cabavics se classe second du championnat USCF sur 100 m dos tandis que le jeune Soive remporte la médaille d'argent de la finale FFN des espoirs de Paris. Deux résultats encourageants pour cette section.

### EN BREF

• L'assemblée générale de la section cyclotouriste se déroulera le vendredi 7 décembre à partir de 20 h 30 à la cafétéria de la rue de Bercy.

• Responsables de section ! Profitez de cette page sportive d'Entre les lignes pour faire connaître plus largement l'activité et les résultats de votre section. Faites-nous savoir les événements importants de votre discipline sportive : matches à ne pas manquer, remises de médailles, sélections de vos sportifs, assemblées générales... mais, attention, les délais d'impression et de routage sont relativement longs, il faut donc prévoir deux mois à deux mois et demi entre l'information donnée au journal et sa diffusion auprès de nos lecteurs.

