

# ENTRE LES LIGNES

Promotion interne  
**Des itinéraires  
à la carte**



3

**LES  
MESSAGERS  
DE LA 6**



Des agents de la ligne 6 présentent leur projet « Info + » qui a remporté le prix de l'Implication RATP 91.

6

**DES IDEES  
PLEIN  
LA TETE**



Portrait de Jean-Pierre Buttazoni, un mécanicien d'entretien qui ne manque pas d'inventions.

8

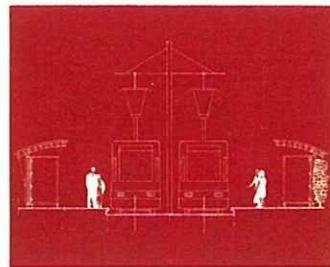
**LA  
FORMATION  
SUR LES RAILS**



Depuis le 16 septembre, une base de formation à la sécurité sous tunnel est ouverte à Maillot. Reportage.

10

**A LOUEST,  
DU  
NOUVEAU !**



Création d'une nouvelle desserte pour la Défense : le Tram Val-de-Seine. Mise en service en 1995.

12

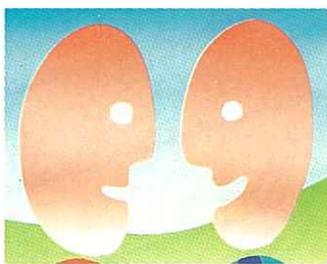
**DES  
OCCASIONS  
EN OR**



Rénovés par l'atelier de Carrosserie de Championnet, des bus rejoignent municipalités et associations.

14

**LE SENS  
DE  
L'ECOUTE**



Les assistants du service social de la RATP, un rôle d'écoute et de conseil pour les agents.

16

**DES ITINERAIRES  
A LA CARTE**



ELL dresse le catalogue des différents moyens de promotion interne dont disposent les agents.

24

**REFLEX**

Le portfolio de la RATP.

25

**L'ACTUALITE**

Les nouvelles de la RATP.

# LES MESSAGERS DE LA 6

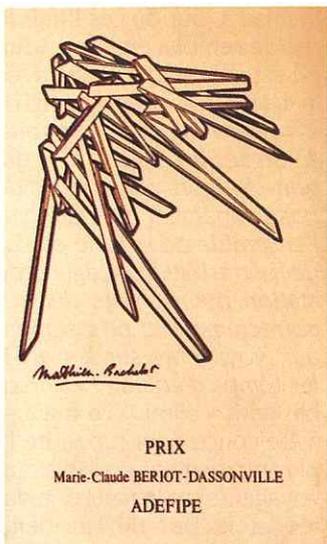


Quand le président du jury du prix RATP de l'Implication, Michel Carle, professeur d'économie d'entreprise aux universités de Paris-Nanterre et de Lausanne, a proclamé le résultat tant attendu, Pascale Lecoarer, de l'unité Ligne 6, n'a pu retenir un cri de bonheur la libérant définitivement de son angoisse...

Les agents de station de cette toute jeune équipe (plus de la moitié a moins de 27 ans !) n'en croyaient pas leurs oreilles et sont tombés dans les bras les uns des autres, sincèrement émus...

Ce sont eux qui ont défendu les couleurs de la RATP, les 9, 10 et 11 octobre, au prix Marie-Claude Bériot-Dassonville, organisé par l'Adefipe, à Port-d'Albret près de Biarritz. Leur opération, ils l'ont baptisée « INFO + ». « *Le projet est né après un stage de sensibilisation à la qualité de service qui a eu lieu les 14 et 15 mai dernier, à l'initiative du département Métro* », explique Pascal Lautrefin, sous-chef de la ligne 6.

A la suite de ce stage, deux groupes de travail se sont formés, un sur l'animation « *La 6 aime les enfants* », actuellement en cours, et un autre sur l'information voyageurs. « *Le but du stage était de réveiller le potentiel de chacun pour s'impliquer davantage*, ajoute Bernard Tafanelli. *C'est à partir du mal vécu de chacun que l'on a progressivement avancé pour arriver à l'information voyageurs en cas de perturbations.* » « *Ce thème a justement été choisi, parmi tant d'autres possibles, à partir de notre propre expérience d'agent de sta-*



CHABROL/COM-AY

*tion, du malaise créé par un évident manque d'information voyageurs en cas de perturbations* », poursuit Franck Gervais. Le groupe se crée, se répartissant le travail selon les compétences et les disponibilités de chacun. Ce stage de sensibilisation, véritable étincelle de départ au projet « INFO + », entre pleinement dans le cadre de la décentralisation. « *La ligne veut sensi-*

**« On tient compte de ce que l'on dit »**

*biliser tous les agents de station et les conducteurs de la ligne à la qualité de service* », renchérit Bernard. « *Trouvez des actions menant à cette qualité de service, cherchez à améliorer vos conditions de travail, on vous donnera tous les moyens... On a ainsi mis*

*à notre disposition du matériel informatique, des Macintosh, pour travailler, et donné toutes facilités selon les possibilités à détacher du personnel sur ce projet...* »

Autonomie sur la conception de l'information voyageurs, sur la résolution du problème : « *On a été libre dans notre réflexion, libre dans la mise en application sur la ligne des différentes phases nécessaires au bon achèvement du projet.* » « *Maintenant on a vraiment un dialogue avec les chefs d'unité, on peut émettre des idées, on tient compte de ce que l'on dit...* », avance Betty Legroux. Une petite « révolution » dans cet univers longtemps sclérosé. Vis-à-vis des autres collègues de la ligne, dans beaucoup d'esprits, « *c'était quelque chose qui allait encore tomber aux oubliettes... Il y a scepticisme tant que l'on ne connaît pas le projet, car le travail fait ici n'est pas vu immédiatement par les agents de station, nous sommes encore des messagers...* », explique Bernard. Mais dès que le projet prend corps, « *les agents se rendent compte que c'est un plus pour eux et c'est surtout parce que c'est fait par des agents de station !* » Et grâce au prix de l'Implication, ce scepticisme a fini par tomber,

# S

*Sélectionnés pour représenter la RATP au prix de l'Adefipe, des agents de la ligne 6 et leur projet « Info + ». Quand décentralisation rime avec implication.*

**Le prix de l'ADEFIPE a été décerné cette année à l'équipe de la SEMVAT (Transports de Toulouse) du groupe TRANSCET, pour « une opération à l'initiative des conducteurs qui a permis de faire baisser le taux de fraude sur le réseau de bus ».**

## Les huit autres équipes à Noisiel

Le 19 septembre 1991 :

### Equipe 1

« Rénovation d'une automotrice de la ligne de Sceaux : département MRF — UDTM RER Montrouge. Fouque, Chevallier, Auguste, Chometton, Collin, Marsault, Voillard, Dandrea, Hainault, Caussade.

### Equipe 2

A retiré sa candidature au dernier moment.

### Equipe 3

« Mise en place d'outils de gestion au secteur paye » : département FCG — Unité « Paye et Pensions » — secteur « Paye ».

Françoise Gasser-Coze, Jean-Claude Gauthier, Patrick Veyrat, Françoise Etcheverry, Guy Ponnelle.

### Equipe 4

« D'une idée individuelle... à une réalité collective », création d'un clip vidéo de prestige intitulé « L'Entreprise à taille humaine » : département COM.

Alain Dassé, Jean-Jacques Bernard, Pascal Boucher, Jean-Marie Carrier, Christian Chastre, Eric Guffroy, Michel Pain.

### Equipe 5 (voir page 5)

### Equipe 6

« Nadar connexion », la gestion des chèques impayés/voyageurs : service Juridique — US4 « Recouvrement des impayés sur recettes ». Claudine Barrès, Monique Abecq, Yvette Blavignac, Elise Cheriaux, Gérard Claye, Yvette De-

blois, Christian Henry, Jean-Pierre Leguy, Bernadette Prat, Roger Simonot, Jean-Claude Toussaint, et le groupe de soutien, Michel Vieville.

### Equipe 7

« Amélioration de la relation agent d'exploitation - voyageur » : département Métro — UDO ligne 2.

Patrick Dumas-Delage, Frédéric Caron, Nicole Canovas, Catherine Jenet, Maurice Bleier-Mathieu, Philippe Dodinot, Eric Beslay.

### Equipe 8

« Les Halles d'hier et d'aujourd'hui (1851-1991) », exposition dans la salle d'échanges de Châtelet-Halles : département RER — UDO gares lignes A et B Châtelet-les-Halles. René Tribet, Jacques Guillet, Huguette Brunet, Yves Donda, Josiane Laprat, Catherine Meret, Michel Montabard.

### Equipe 9

« Téléchargement des horaires de la ligne B du RER » : département ESE — CT « Entretien des systèmes d'aide à l'exploitation des RER A et B ».

Henri Luc, Jean-Claude Buziau, Antoine Buisson, Claude Hazebrouck.

### Equipe 10

« Pour une réparation anti-roulis très performante » : département MRF — UDTM RER Boissy. Jean Laval, Christian Parot, Philippe Rouable, Joseph Tibi.

bien qu'auparavant les déceptions aient été nombreuses : idées sans lendemain ou bien récupérées...

« INFO + », c'est un agent informateur de ligne et un manuel. « L'informateur de ligne, c'est le relais humain entre les agents de station, le PCC et les terminus », explique Stéphane Kerjose. Relié directement avec le PCC et les terminus, il donnera aux voyageurs une information plus claire et plus précise, afin de rendre la communication plus « vivante ». Installé à la station Bercy, il sera un véritable « interprète » des messages techniques. « Il va faciliter la communication... Il

assurera la gestion au niveau de la ligne par sa connaissance pointue de son exploitation, et lors d'un incident il aura les moyens d'informer, car il aura reçu une formation de type PCC », déclare Daniel. « Il pourra faire une meilleure estimation du temps d'interruption, par exemple, car il suivra au plus près l'évolution de l'incident et les agents de station bénéficieront de ces informations pendant toute la durée de la perturbation. » Tandis que le PCC traite l'incident à son niveau, l'informateur de ligne prend le relais pour les agents de station. Deuxième idée « force », la réalisation

d'un manuel d'aide à la diffusion des messages, personnalisé pour chaque station. « Les messages sont repérés alphabétiquement en fonction de la perturbation. Chaque message est divisé en deux parties : une première partie à diffuser par la sonorisation, une deuxième indiquant les itinéraires de remplacement. Les voyageurs sauront immédiatement, en temps réel, les différentes solutions de remplacement, soit par les correspondances métro ou RER possibles, soit par les lignes de bus, soit la marche à pied à réaliser », décrit fièrement Didier Bailly. Pour la mise à jour de ces itinéraires de remplacement, l'équipe est entrée en contact avec la borne de données SITU. « Nous avons également passé un accord avec le PCC qui nous fournira un tableau de positionnement des trains sur l'ensemble de la ligne en cas de perturbation. L'agent de station pourra alors délivrer correctement et précisément aux voyageurs sur les quais les temps d'attente ! » Véritable petit « bijou », ce manuel a été conçu pour répondre le plus rapidement possible aux voyageurs sur la nature, la durée et le lieu de l'incident. « Offrir une qualité de service, c'est cela ! », conclut Bernard. Du 15 octobre au 15 novembre a eu lieu l'information de tous les agents de station de la ligne 6 à « INFO + », à raison de 12 agents par jour, par les membres de l'équipe. Ensuite la formation des informateurs de ligne au PCC, aux terminus, en labo et en salle prendra le relais. Un appel au volontariat sera effectué pour cette formation. Et pour terminer, l'édition d'un manuel spécifique pour chaque station de la ligne 6. Après une période de « rodage » est prévu un sondage auprès des voyageurs pour recueillir leur sentiment. Quand décentralisation et implication marchent ensemble avec une équipe jeune, dynamique, voilà l'exemple d'un « mariage » réussi. La haute qualité des opérations présentées par toutes les autres équipes, leur professionnalisme, l'état d'esprit de solidarité, la diversité des choix, de véritables atouts pour la Régie. ■

Philippe Carron

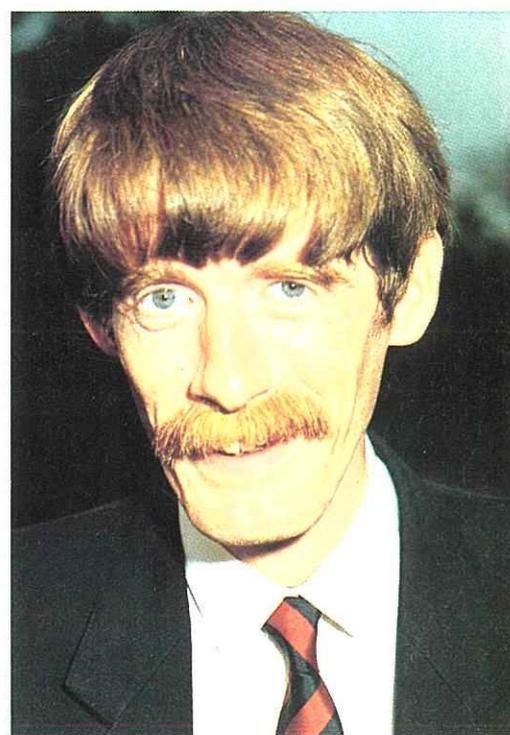
## Le prix Marie-Claude Bériot-Dassonville

Décerné chaque année par l'Adefipe (l'Association pour le développement de l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise), le prix a pour objet de mettre en valeur, à l'intérieur et à l'extérieur des entreprises, et de récompenser des réalisations récentes s'étant déjà traduites par une amélioration significative d'efficacité grâce à une plus grande implication des personnes concernées. Les huit entreprises de transport membres de l'Adefipe, à savoir, ADP (Aéroports de Paris), Air France, Air Inter, CGFTE, RATP, SNCF, Transcet Progécar et VIA GTI, organisent la sélection interne d'un seul projet d'une équipe. La sélection de l'équipe RATP 1991 a reposé sur cinq « clés » :

- 1) les actions sélectionnées doivent être mesurables en termes d'efficacité (productivité, rentabilité, qualité, sécurité), et elles doivent, en outre, illustrer au moins trois des « préoccupations clés » suivantes :
  - 2) « l'esprit client » : le meilleur service au client comme finalité de l'action ;
  - 3) « l'esprit d'équipe » : mettre en avant les collectifs de travail à taille humaine, valorisant autant les personnes que leur fonction dans l'entreprise ;
  - 4) « l'encadrement catalyseur des initiatives et animateur du changement » : valoriser le rôle de l'encadrement de terrain ;
  - 5) « l'agent acteur du changement » : révéler à l'entreprise les actions de changements dans lesquelles les agents ont participé à la conception de l'action avant sa mise en œuvre.
- Le jury RATP 1991 était présidé par Michel Carle, professeur d'économie d'entreprise aux universités de Paris-Nanterre et HEC de Lausanne. Le jury était composé pour moitié de membres de la direction de la RATP et de membres des équipes candidates des années passées.



De gauche à droite, de haut en bas : Stéphane Kerjose, Betty Legroux, Bernard Tafanelli, Didier Bailly, Pascal Lautrefin, Daniel Plaza, Pascale Lecoarer, Frank Gervais. Marie-Pierre Dutilloy était absente lors de la prise de vue. L'équipe 5 (département Métro), unité Ligne 6 « Stations et trains », vainqueur du prix de l'Implication RATP 91.



# DES IDEES PLEIN LA TETE

Jean-Pierre Buttazzoni, mécanicien d'entretien, ne manque pas d'imagination. Sa dernière création, un nouveau type de frotteur, est en phase expérimentale.

« Quand j'imagine quelque chose et que j'en ai l'image en tête, il faut que j'aie jusqu'à la réalisation », précise Jean-Pierre Buttazzoni, mécanicien d'entretien à l'atelier de Saint-Ouen (MRF), qui vient de mettre au point pour le matériel métro un nouveau type de frotteur pour capter le courant.

Jean-Pierre est un bricoleur né. Comme beaucoup de ses collègues, il a aménagé lui-même une partie de sa maison. Maison à la campagne, avec jardin, poules et lapins, dans le Val-d'Oise non loin de l'abbaye de Royaumont. Un jardin qu'il aime cultiver, les horaires variables lui permettant de récupérer du temps pour cela. Au sous-sol de la maison, un atelier pour travailler le bois et le métal. « Lorsque j'ai un projet en tête, j'y réfléchis un peu tout le temps, dans le train, à la maison, en bus, au travail. Si j'ai une idée, j'en prends note tout de suite », indique Jean-Pierre.

Formation et expérience professionnelle riches : horlogerie micromécanique, service après-vente chez Canon, un an de stage Assedic au lycée d'Enghien en automatisme industriel, électricité, hydraulique, puis dessin industriel dans un bureau d'étude. En 1984, il passe le concours de mécanicien d'entretien de la RATP et est affecté à l'atelier de Saint-Ouen qui assure la maintenance du matériel MF 77, le « métro blanc » en service sur les lignes 7, 8 et 13. « Pendant trois ans, précise Jean-Pierre Buttazzoni, j'ai

travaillé sur les trains à démonter et remonter les organes mécaniques : attelages, suspensions, cylindres de frein... Maintenant je les répare à l'ajustage établi. » Esprit inventif à la maison, mais aussi à la RATP. « Dans mon premier poste, j'ai mis au point une clé pour déposer les transmissions, parce que, dans le commerce, il n'y en a pas qui soit adaptée. Cela a été mon premier projet SUPER\*. Avec deux clés j'en ai fait une seule : gain de temps, confort dans le travail, économie dans l'achat de matériel. Aujourd'hui, tout le montage mécanique est équipé de cette clé. Pour cela, j'ai reçu une prime. »

## En piste pour les essais d'endurance

Minutieux mais non maniaque, faisant preuve d'imagination tout en restant réaliste, Jean-Pierre veut prouver qu'« il y a des idées partout, et non pas uniquement dans les bureaux d'études ».

Autre projet SUPER : un nouveau type de frotteur pour capter le courant par troisième rail. « Un frotteur forme un ensemble à la fois rigide et articulé qui est fragile, ce qui entraîne un nombre important d'avaries. Alors j'ai étudié un système qui remplace le système de bras ar-

ticulé par un ensemble déformable qui répond mieux aux contraintes d'utilisation, précise Jean-Pierre. J'ai d'abord réalisé une maquette qui a fait sourire les collègues, qui n'y croyaient pas. Puis j'ai fabriqué un proto pendant l'heure du déjeuner et en faisant les plans à la maison. Le projet a été déposé fin janvier 1989. Après des essais, j'ai refait un autre proto, mais là n'y avait plus le temps de la RATP! Nouveaux essais sur un train avec caméras embarquées pour observer le comportement dynamique du système. »

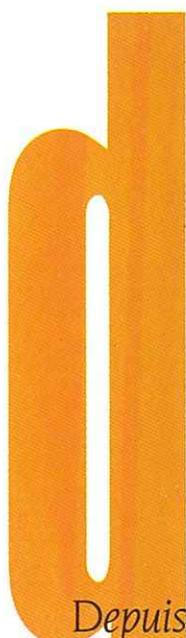
Mais comment réagissent ses collègues ? « Beaucoup suivent avec intérêt l'avancement de ces essais et sont curieux de savoir si cela va aboutir à quelque chose. Aujourd'hui, six frotteurs sont montés en double sur un train de la ligne 13 pour des essais d'endurance programmés sur trois ans. Au-delà de la RATP, qui a déposé un brevet français, cela peut intéresser d'autres métros, car le produit est beaucoup moins cher ; c'est un enjeu économique. »

Et maintenant, comment Jean-Pierre réagit-il à son tour ? « Quand on est ouvrier, on a parfois un sentiment d'impuissance, on aimerait être partenaire à part entière. Aussi, je dois être vigilant. Je me bats pour participer aux essais et pour suivre mon projet jusqu'à sa validation. Mais j'ai d'autres projets en tête ! »

**Alain Malglaive**

\* Projet SUPER : SUGgestions du PERSONNEL.





Depuis le 16 septembre, la Base de formation de Porte-Maillot permet à ceux qui travaillent sous tunnel de mettre en pratique leurs connaissances en matière de sécurité.

PHOTOS : SUTTON/COM-AV



# LA FORMATION SUR LES RAILS

Porte-Maillot, accès avenue de la Grande-Armée, porte métallique, couloir fraîchement peint, ancien quai départ dans la boucle, publicité d'avant 1937, voie sous tension. Nous voilà à la Base de formation.

Destinée aux agents des services techniques de la RATP, et au personnel d'entreprises extérieures travaillant dans l'enceinte du métro, la Base de formation à la sécurité concerne principalement la circulation des trains et les

installations électriques de traction. Elle fonctionne depuis le 16 septembre. Créée par le département des Equipements et des systèmes électriques (ESE), et gérée par le groupe Hygiène, sécurité, conditions de travail, réglementation (HS) sous la responsabilité de Jacques Decourrière, la Base est installée dans la boucle de l'ancien terminus de Porte-Maillot de la ligne 1, qui n'est plus ouverte à l'exploitation voyageurs depuis cinquante-cinq ans\*.

« L'importance des demandes en formation sur la réglementation applicable aux interventions sur les voies du métro pour les personnels habilités d'entreprises et pour les agents RATP a conduit à disposer d'un site indépendant du réseau exploité, reproduisant un environnement de travail réel », précise Jean-Pierre Bonningue, du groupe HS. Il est vrai que, chaque nuit, il y a environ 300 chantiers sur le métro et que 48 entreprises ont du

## Le baptême de la voie

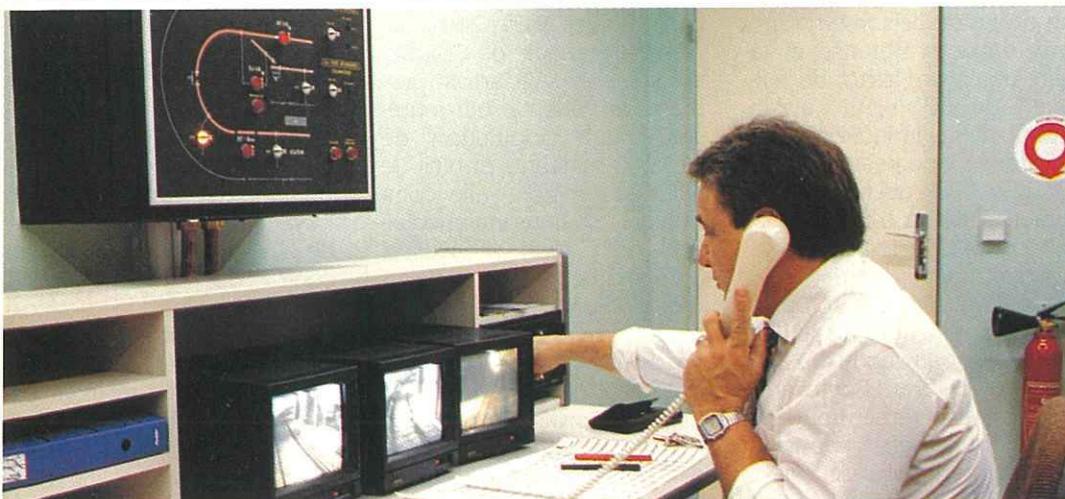
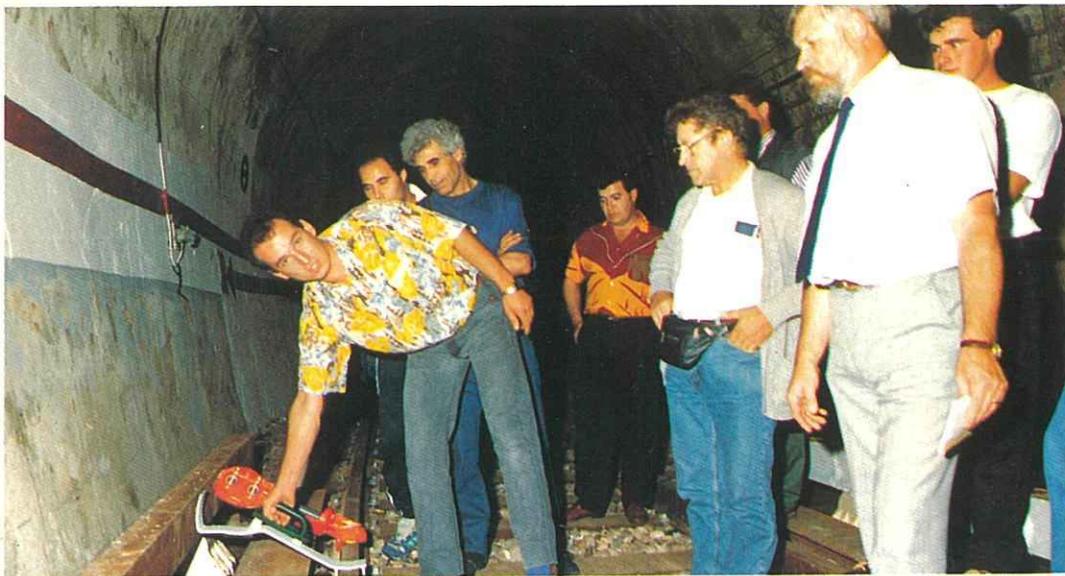
Porte-Maillot, le lundi 16 septembre, un premier groupe de neuf stagiaires qui vont travailler sous le tunnel pour la RATP. Ils appartiennent aux entreprises Cegelec et Satelec. Pour cette première, les deux formateurs étaient présents. Normalement, un seul encadre un groupe de stagiaires. Après une matinée en salle, les voici sous tunnel. Gérard Feillel-Beaulieu explique ce que l'on voit, demande une consignation du rail de traction sur les sous-sections 1 et 2.

Roland Ferrier, étant au PCC, fait poser les agrès de sécurité, c'est-à-dire les DTPT (dispositif témoin de présence tension), courts-circuiteurs entre rail de roulement et celui de traction, fanaux rouges entre les rails.

Les formateurs commettent sciemment quelques erreurs ! Les stagiaires plus attentifs s'en aperçoivent tout de suite. Attention ! C'est le moment de leur faire faire des sans-faute.

Prochainement, sur la Base, pourra aussi être dispensée une formation à la manutention, avec possibilité ultérieure de manutention mécanique. Tourets de câble, boîtes à outils, marches d'escaliers mécaniques, et bien d'autres charges, seront ainsi transportés à plat et dans un escalier.

Précisons que 40 % des accidents du travail sont engendrés par la manutention. La Base sera aussi utilisée par les différentes Unités du département ESE, et elle sera ouverte aux autres départements. Dominique Blanchecotte, responsable de l'UDO ligne 1, lors d'une visite sur place, a manifesté son intérêt pour ces équipements et pour une éventuelle utilisation de ceux-ci par les agents de son unité.



Maillot accueille tous les équipements d'une ligne.

personnel habilité à demander la « consignation du rail de traction », c'est-à-dire la mise hors tension de l'installation avec les mesures évitant une remise sous tension intempestive.

## Formation : une seule journée

Jusqu'ici la formation théorique était effectuée de jour et les aspects pratiques de nuit sur le réseau. « Maintenant, tout se passe à Maillot, en une seule journée », précise Roland Ferrier, l'un des deux inspecteurs de chantier chargés, avec Gérard Feillel-Beaulieu, de la formation et des contrôles de la réglementation sur les chantiers. « Le matin, poursuit-il, formation théorique sur les dangers par-

ticuliers liés à la circulation des trains et au courant électrique de traction. Pour cela, nous avons fait installer des locaux sur le quai, dont une salle de formation pour une vingtaine de personnes, munie des équipements audiovisuels nécessaires.

« L'après-midi, formation pratique. La boucle a été complètement réaménagée : mise en place d'une voie avec différents types de pose (pose pneus à quai, pose ballast avec traverses bois, avec traverses béton, pose béton), et les équipements traction (sectionneur, interrupteur, disjoncteur). Sur cette voie il ne passe aucun train. A ses deux extrémités, un mur, et son alimentation en courant de traction est assurée... en très basse tension. Sécurité oblige ! »

De plus, un poste de commande et de contrôle, véritable mini PCC, couvre l'ensemble de la boucle. Il faut préciser que les demandes de consignation du rail de traction s'effectuent par l'in-

termédiaire du PCC selon une procédure sécuritaire très précise. Toutes les conditions pédagogiques nécessaires sont réunies.

« Ces équipements permettent d'assurer des formations à la circulation à pied sur les voies, à la manoeuvre des appareils de traction, et à toutes les opérations de sécurité pour empêcher que les trains ne pénètrent dans une zone de chantier, et pour mettre hors tension l'installation », indique Roland Ferrier. Un parcours sans faute est nécessaire. ■

### Alain Malgaive

\* L'ancienne boucle de Porte-Maillot terminus de la ligne 1 qui date de 1900 fut abandonnée, le 15 novembre 1936, lors du prolongement de la ligne jusqu'au nouveau terminus de la Porte-Maillot, puis jusqu'au Pont-de-Neuilly, le 29 avril 1937. Pour cela, il a été nécessaire de reprendre la ligne à la naissance de la boucle afin de faire descendre le tunnel au-dessous de la Petite Ceinture, aujourd'hui ligne C du RER dans ce secteur.

# A L'OUEST, DU NOUVEAU !

Le **Tram**  
Val-de-Seine,  
une nouvelle  
desserte  
pour la Défense.  
Ouverture prévue  
en 1995.

Tram Val-de-Seine (TVS) est un projet de liaison en tramway entre la Défense et la gare Boulevard-Victor de la ligne C du RER (SNCF), sur la rive gauche de la Seine, entre fleuve et coteaux.

La ligne SNCF, qui relie actuellement Puteaux à Issy-Plaine, est exploitée selon une technologie maintenant périmée. Sa modernisation et son prolongement au nord jusqu'à la Défense, et au sud jusqu'à la gare SNCF de Boulevard-Victor, constituent le nouveau projet de desserte. Le mode de transport proposé est le tramway, qui bénéficie de bonnes qualités d'insertion dans l'environnement et peut s'adapter à la demande de transport, notamment avec l'utilisation de rames simples ou doubles. Le projet TVS a pour but d'aménager une desserte locale sur un axe important de développement du département des Hauts-de-Seine dans un secteur en pleine mutation et d'améliorer l'accessibilité au centre d'affaires de la Défense, et à Paris, grâce aux correspondances avec les lignes A et C du RER et avec la ligne 1 du métro prolongée à la Défense au printemps prochain. De plus, ce projet permettra de desservir la partie sud des terrains libérés par la Régie Renault dans l'île Séguin, où la réalisation d'un pôle technologique à vocation internationale est envisagée. Enfin, il favorisera le « désengorgement » des axes routiers locaux par une plus forte utilisation des transports en commun. Longue de 13 km, la ligne concerne huit communes des Hauts-de-Seine, Issy-les-Moulineaux,

Meudon, Boulogne-Billancourt, Sèvres, Saint-Cloud, Suresnes, Puteaux et Courbevoie, et le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris, ce qui représente une population de 610 000 habitants et plus de 430 000 emplois. Elle comprend 11 stations intermédiaires, dont deux nouvelles, Suresnes-Belvédère et Saint-Cloud-Milons. Le temps de parcours sera de 24 mn environ avec une vitesse commerciale de 32 km/h. Ultérieurement, des prolongements sur la Petite Ceinture sud de Paris et au nord de la Défense pourraient être réalisés.

**36 000**  
voyageurs  
par jour

Entièrement en site propre, ce projet préserve l'avenir, en maintenant la possibilité d'un retour à une exploitation ferroviaire ou d'une transformation en métro automatique, dans le cas d'une forte croissance du trafic. Le matériel roulant à plancher bas est du type de celui de Saint-Denis-Bobigny, mis en service en 1992, et le parc nécessaire est de 18 éléments. Le trafic journalier prévisible est de 27 000 voyageurs à la mise en service, et à terme, de 36 000 voyageurs. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la SNCF pour la ligne, et par la RATP pour le complexe de maintenance et de garage. La RATP assurera l'exploita-

tion de la ligne (département Bus) et l'entretien du matériel roulant (MRF). La durée des travaux étant estimée à trois ans, la mise en service de cette nouvelle ligne de tramway en Ile-de-France pourrait avoir lieu fin 1995 pour la section Issy-Plaine-la Défense, longue de 10 km, et qui est inscrite au contrat de plan État-Région, et 1996 pour la section Boulevard-Victor-Issy-Plaine sous réserve d'inscription au prochain contrat de plan. ■

**Alain Malglaive**

## Historique

L'exposition universelle de 1889 est à l'origine de la création de la ligne de chemin de fer Puteaux-Issy-Plaine-Champ-de-Mars, qui fut prolongée jusqu'aux Invalides en 1900. Après la Première Guerre mondiale, la ligne fut exploitée dans le cadre d'une liaison entre les gares de Saint-Lazare et d'Issy-Plaine. C'est pourquoi, en 1928, elle fut équipée d'un troisième rail électrifié, en même temps que la ligne Saint-Lazare-Versailles/Saint-Nom-la-Bretèche. Puis en 1936, l'exploitation de la ligne de Puteaux-Issy-Plaine devient indépendante ; des navettes parcouraient la ligne avec des correspondances aux deux extrémités.

Enfin, en 1985, des motrices d'un type déjà ancien furent adaptées, avec mise en place de frotteurs, pour remplacer le matériel roulant devenu vétuste.



**La Défense**  
Station nouvelle

**Puteaux**

**Suresnes-Belvédère**  
Station nouvelle

**Suresnes-Longchamp**

**Les Coteaux**

**Saint-Cloud Milons**

**Pont de Saint-Cloud**

**Boulevard Victor**  
Station nouvelle

**Pont de Sèvres**

**Issy Plaine**

**Bellevue Funiculaire**

**Les Moulineaux Billancourt**

**Bas Meudon**

Après Bobigny-Saint-Denis qui sera mis en service en 1992, TVS sera la deuxième ligne de tramway de l'Île-de-France

PHOTO : IGN, 1990

**n**

Rénovés par  
l'atelier de  
Carrosserie de  
Championnet, des  
bus rejoignent  
municipalités et  
associations pour  
une nouvelle vie.

PHOTOS : DUMAX/COM-AV



# DES OCCASIONS EN OR

Championnet, atelier de Carrosserie. Avec ses bandes bleues et turquoise, sa caisse blanche et le mot « Buss » sur ses flancs, le bus fait figure d'intrus entre un R312 et un SC10 aux couleurs de la RATP. « Nous le préparons pour la municipalité de Saintes », commente Michel Lebecachel, responsable de l'Agence commerciale VOO (Véhicules et organes d'occasion). A l'atelier de Carrosserie, on rénove des bus réformés que l'on vend, via VOO, à des clients hors Régie depuis 1985. Cette activité a servi de relais à une autre, abandonnée à la suite de la mutation de la maintenance : la réfection de la carrosserie

à mi-vie des autobus. Un moyen de valoriser les installations et le personnel existants tout en assurant aux agents une charge de travail complète. « Notre métier, c'est l'autobus, pour la RATP comme pour des clients extérieurs. Nous avons un savoir-faire : à nous de l'exploiter », précise René Peyrelade, un des responsables des Ateliers de Championnet. Deux cent cinquante autobus sont réformés chaque année à la Régie : à VOO d'essayer de leur trouver preneurs. Les cibles visées : les municipalités, les transporteurs, ou même des particuliers. « Nous ne cachons rien aux clients : nous leur proposons

des SC10 de quinze ans, avec environ 400 000 km au compteur », explique Michel Lebecachel. « A partir d'un même bus, nous avons créé une gamme de produits dont certains éléments peuvent changer en fonction de la demande du client. » Du bus vendu en l'état après une révision pour répondre aux normes de sécurité (réservoir d'air, batteries, pneus) sans autre garantie au véhicule haut de gamme, avec carrosserie et mécanique rinnovées, le catalogue de VOO est exhaustif. Bilan : plus de 200 véhicules vendus en 1990, soit un chiffre d'affaires de 10 millions de francs, qui devrait être dépassé en 1991. VOO

La Rochelle,  
Poitiers, Saintes...  
de plus en plus  
de municipalités  
s'adressent à VOO  
pour l'achat  
et la rénovation de bus.



s'est, par exemple, associé à la société Heuliez Bus (un carrossier français), pour fabriquer des cars de transport scolaire, à partir d'un bus transformé par une porte abattante à l'arrière permettant le dégagement rapide des enfants : 20 à 25 bus ont ainsi été commercialisés. Il existe aussi des demandes particulières, comme la préparation du bus de l'hôpital Saint-Louis pour la collecte de don du sang (là, c'est la Manufacture qui est intervenue). Ou encore, d'un véhicule info pour la préfecture des Hauts-de-Seine. Il y a quelque temps, une association de Lille a commandé ces travaux d'aménagement d'un bus à étage. Et on se souvient de la livraison, au début de l'année, de 50 SC10 à la Roumanie. René Peyrelade explique : « Il faut impérativement respecter les coûts, les délais et les plannings, sinon gare aux pénalités de retard. Nous comporter comme une PME, selon les règles qui régissent les rapports clients/fournisseurs avec, pour chaque commande, un cahier des charges. Les clients apprécient. » Grâce à un gros travail de prises de contact — téléphone, mailings, publicité dans des re-

vues spécialisées, expositions dans les salons professionnels, etc. —, la clientèle se fidélise peu à peu. Il est vrai que VOO bénéficie de l'image de marque de la Régie (taille du parc, faible taux de panne...), une garantie de qualité pour les clients. Les exemples se bousculent : « CEA Transport est un transporteur concurrent qui travaille à la limite du domaine d'intervention de la RATP. Pourtant, il est également client pour l'achat de bus ou les services

## Défi à la concurrence

de maintenance : c'est notre meilleure publicité », raconte Michel Lebecachel. « Nous travaillons beaucoup avec la CGEA, transporteur également, mais aussi spécialisée dans l'assistance aux collectivités locales, c'est une façon d'avoir de la publicité sur les réseaux de province. Du coup, nous avons obtenu un marché avec La Rochelle. Et La Rochelle nous a amené Poitiers et Saintes, à qui nous avons vendu quatre véhicules.

Puis nous avons répondu à un appel d'offres qui nous a conduits à acheter des PR100 à la Ville de Bordeaux, pour les reconditionner dans nos ateliers, et les revendre à la Ville de Montluçon. » « Ce sont de petites opérations de négoce, mais qui, ajoutées les unes aux autres, permettent d'améliorer encore notre savoir-faire, précise René Peyrelade. Maintenant, nous sommes connus des clients, ils viennent directement frapper à la porte d'Aubervilliers, où se trouvent nos bureaux. » Mais l'agence ne propose qu'un produit de base : le véhicule urbain. De plus, le SC10 pose problème : il date de 1965 et son look s'est considérablement démodé : s'il ne se vend plus, l'Agence commerciale devra trouver de nouveaux produits... peut-être acheter d'autres modèles à l'extérieur. Les Ateliers de Championnet se préparent donc à former leur personnel à la réparation d'autres marques de véhicules. VOO étend son champ d'action : il assure désormais des prestations de maintenance : pour l'ensemble du « parc lourd » — camions, autocars, etc. — de la municipalité de Ville-d'Avray, par

exemple. C'est aussi la pièce détachée, la récupération d'organes sur des bus promis à la casse, afin de constituer un stock des pièces : la demande en maintenance s'accroît et représente un marché potentiellement important. Toute cette activité déborde l'atelier de Carrosserie ; la chaudronnerie, la sérigraphie, les bureaux techniques sont mis à contribution. Un surcroît d'activité qui ne déplaît pas aux agents, car il leur permet de sortir de la routine, de faire valoir leur métier, leurs initiatives, voire leur créativité. Pour René Peyrelade : « Notre volonté est d'être les meilleurs, et notre bilan peut se comparer sans honte à l'externe. Nous opérons dans un secteur qui n'échappe pas à la concurrence, mais nous savons faire aussi vite qu'ailleurs, à qualité de prestations égale. Bien sûr, travailler sur ce "marché de l'occasion" n'est pas notre vocation première, et restera toujours une activité marginale, mais elle nous offre la possibilité de développer notre savoir-faire en nous mesurant à des entreprises privées : pour nous, comparer est une nécessité. »

**Yvonne Kappès-Grangé**

# LE SENS DE L'ECOUTE

*Le service social,  
un rôle d'écoute  
et de conseil  
pour les agents.*

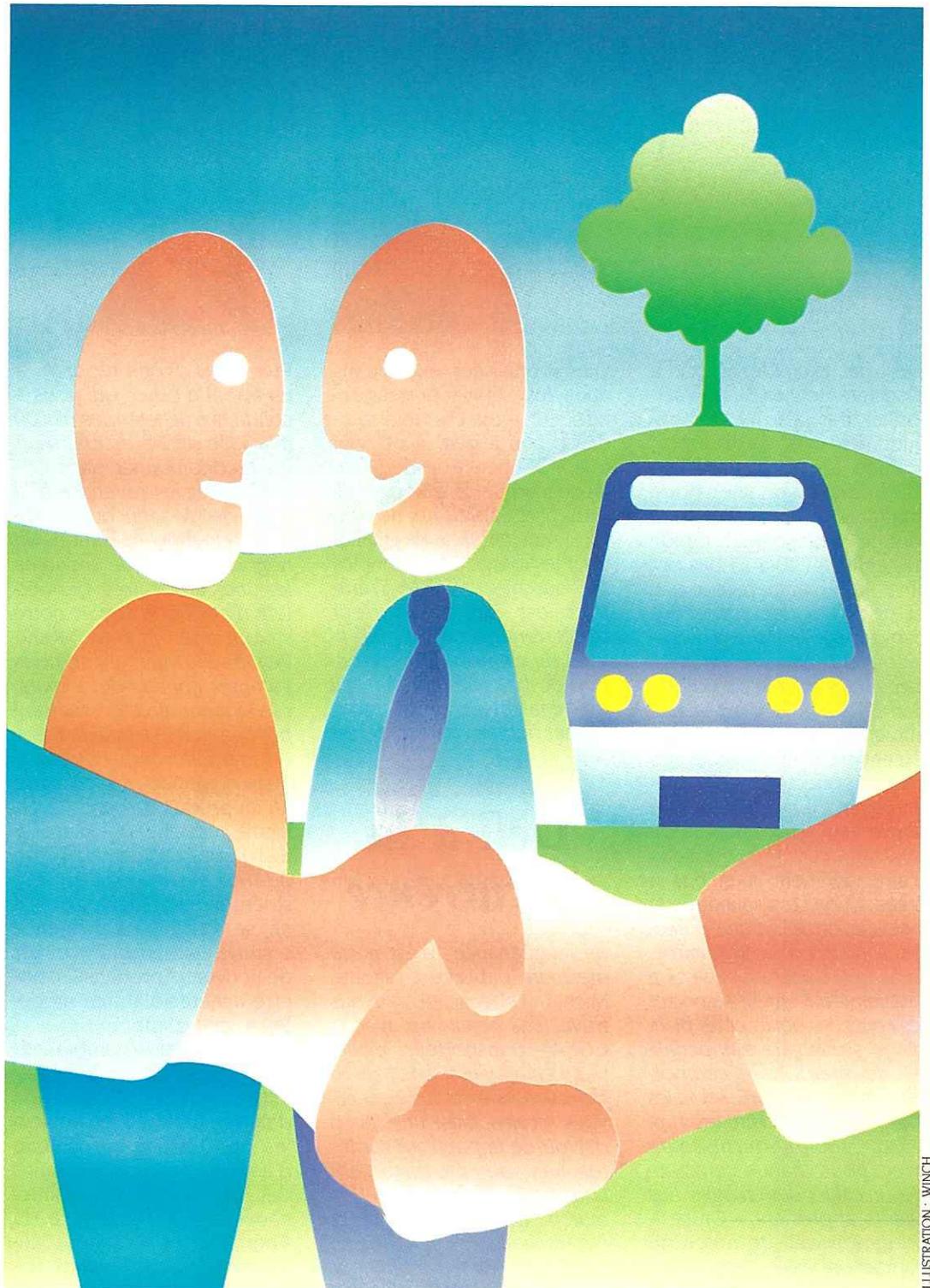


ILLUSTRATION : WINCH

Ils sont vingt et un, au service des 38 000 salariés de la RATP (AS). Chaque année, près de 3 000 agents vont faire appel à eux. Eux, ce sont les assistants du service social de la RATP. Au service de l'entreprise qui les emploie, mais surtout des agents dont ils écoutent les problèmes, les confidences, qu'ils essaient, avec eux, de résoudre dans le cadre de la Régie. Pour mieux répondre aux demandes et se plier aux nouvelles exigences nées de la décentralisation, le service social fait peau neuve. Finie la répartition géographique des AS en fonction d'attachements multiples : puisqu'à chaque département correspond la mise en place d'une politique sociale, l'affectation se fera désormais par département... Chaque AS pourra alors se « spécialiser » dans un secteur de l'entreprise. Une occasion aussi de modifier le rythme des permanences et des passages afin d'améliorer le service rendu. Une AS explique : « Dans les dépôts où je suis connue, intégrée à la vie des agents, je vois les contacts doubler, voire tripler. » Un sentiment que les chiffres confirment : au département Bus, le service social rencontre environ 7 % des agents, un chiffre qui double presque lorsqu'il y a un passage régulier — hebdomadaire — de l'AS. Non que les problèmes y soient plus nombreux, mais la prise de contact est simplifiée.

« Nous sommes au carrefour de la vie dans l'entreprise et de la vie privée : un équilibre difficile à tenir. Notre interlocuteur, c'est le salarié de l'entreprise. Lorsque nous devons prendre en compte l'ensemble de la famille, nous intervenons avec l'assistante sociale de leur commune. Nous n'avons pas à nous substituer à une action sociale qui émane d'une structure plus importante... ni aux agents pour des demandes concernant leur vie hors de l'entreprise », précise Maryse Vernochet, responsable du service. « Mais nous ne pouvons faire l'impasse sur les faits : un quart des problèmes des agents sont liés directement au travail, et trois quarts à l'environnement personnel. Chaque agent représente une

potentialité pour l'entreprise, il faut préserver cette potentialité : c'est ça la considération. » Pour l'entreprise, le service agit comme un signal d'alarme. Il permet, à travers l'étude de cas individuels, de dégager les problèmes de façon collective, d'alerter les responsables de la Régie et les instances représentatives du personnel, de proposer d'autres réponses. C'est le cas pour l'absentéisme ou le surendettement...

**Le rôle des AS ?**  
C'est en premier l'accueil : l'AS se doit d'être disponible. Par exemple, prendre contact avec les nouveaux agents à leur arrivée dans certains attachements (c'est surtout vrai pour l'exploitation et la maintenance), leur souhaiter la bienvenue. « Ainsi les nouveaux machinistes : ils ont subi un exposé sur l'entreprise qu'ils ont souvent du mal à assimiler. A Malakoff, nous les rencontrons le jour même, et ils ont souvent des questions pratiques à poser : sur les problèmes de logement, les prestations familiales... questions dont les réponses se trouvent bien souvent dans la documentation qui leur a été remise. »

## « N'hésitez pas à nous appeler »

Cette prise de contact est essentielle, elle banalise le rôle de l'AS, le dédramatise. Et surtout l'AS écoute, c'est même là l'essentiel de son travail. Comme les médecins, il est tenu au secret professionnel (article 378 du code pénal). Les exemples se bousculent : « J'ai reçu un agent — en atelier depuis 25 ans — qui ne pouvait prendre sa retraite, faute d'argent. Mal à l'aise dans un travail déqualifié, bousculé par des collègues plus jeunes... il n'avait aucune demande à formuler, simplement besoin d'être écouté. » Ou encore « ce jeune machiniste qui pensait pouvoir continuer une formation après avoir intégré la RATP, qui vit mal son

## Où s'adresser ?

Actuellement :

**Secrétariat** ..... 2 33 37  
A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992 :

### Bus et MRB

GA, Croix-Nivert, Malakoff ..... 6 40 82  
Nanterre, Charlebourg, Asnières, Gonesse ..... 6 75 62  
Championnet, Belliard, Pleyel, Michelet ..... 5 57 44  
Flandre, Pavillons, Lilas, Aubervilliers ..... 4 12 07  
Bastille, Saint-Maur, Créteil, Maltournée ..... 3 98 45  
Ivry, Thiais, Fontenay, Montrouge ..... 8 77 59  
Point du Jour, Lebrun, Lagny ..... 6 74 23

### RER

..... 2 47 46

### MTR

Lignes 1, 4, 9 et 11 ..... 8 77 55  
Lignes 3, 3 bis, 7 et 7 bis ..... 2 36 40  
Lignes 8 et 10 ..... 2 36 40  
Lignes 5, 6, 12, 13 et 13 bis ..... 6 75 39  
Ligne 2 et autres unités MTR ..... 4 14 88

### MRF

..... 8 74 12

### ITA

..... 4 23 70

### SIT

..... 3 99 62

### ESE

..... 4 23 70 et 3 99 62

### Services communs, retraités et

**Protection sociale « maladie » agents** ..... 6 77 05

**Accueil téléphonique** ..... 2 36 19

travail, a des rapports difficiles avec les voyageurs et, pour finir, s'effraie du risque d'inaptitude. Il a fallu le convaincre que le métier de machiniste pouvait n'être que transitoire, qu'il existait des filières pour une réorientation. Et puis il y a aussi les agents en longue maladie que nous aidons à maintenir le contact, à ne pas se couper de l'entreprise ».

Il faut écouter, mais aussi évaluer, remonter aux sources des problèmes, pour en modifier les données et éviter ainsi qu'ils ne se reproduisent ultérieurement.

Mais ce sont surtout les demandes d'information qui font le quotidien de l'AS. Les thèmes qui reviennent : les problèmes financiers, le logement, la santé et l'inaptitude, les problèmes relationnels du couple et des parents-enfants. « En cas de séparation, par exemple, nous lui signalons les démarches à effectuer au sein de l'entreprise et à l'extérieur, à quel tribunal s'adresser, comment saisir un avocat et négocier avec lui l'échelonnement du paiement des honoraires... »

L'AS accompagne aussi l'agent dans ses démarches, l'aide à la rédaction d'un courrier, pour demander par exemple la révision d'une pension alimentaire. Il peut

jouer un rôle de médiateur, lorsqu'un agent a des problèmes avec sa hiérarchie, pour un aménagement d'horaire par exemple. Et la liste n'est pas exhaustive...

Quatre-vingt-dix pour cent des demandes émanent des agents eux-mêmes, mais il arrive qu'un membre de la famille, un collègue, un représentant du personnel ou la hiérarchie fasse une démarche. L'AS contactera alors l'agent et n'interviendra qu'avec son accord.

« Si je devais donner un seul conseil, ce serait "n'hésitez pas à nous appeler" avant que votre situation ne soit inextricable, dommageable pour vous et vos proches. Même si l'on ne ressort pas d'un entretien en ayant forcément la solution à ses problèmes. Notre but : que l'agent s'en sorte seul, avec les outils que nous lui avons donnés, et l'aide que nous avons pu lui apporter. Mais le plus souvent, nous sommes appelés trop tard, par quelqu'un qui avait souhaité s'en sortir sans aide, à partir d'informations erronées, déformées, qui circulent de bouche à oreille : il n'y a pas de solutions miracles, mais nous sommes là pour vous entendre et vous aider. » ■

**Yvonne Kappès-Grangé**



## PROMOTION INTERNE

# DES ITINERAIRES A LA CARTE

*Du concours traditionnel au système de troncs communs, de la formation par alternance aux études supérieures, l'évolution de carrière au sein de l'entreprise peut prendre des formes multiples. « Entre les Lignes » en dresse le catalogue.*

**S**tages de qualification, reconversions professionnelles, entretiens annuels de mise au point, centres de formation interne, voire véritables « business school » préparant les cadres à haut potentiel aux différentes fonctions du management : de plus en plus d'entreprises découvrent les outils de la Gestion prévisionnelle de l'emploi (GPE). Le concept n'est pas neuf : depuis dix ans déjà, l'idée trotte dans les couloirs des grandes entreprises. Pour autant, sa mise en œuvre au quotidien ne s'est pas généralisée. Si, pour un petit nombre de sociétés, la GPE est devenue réalité (nomenclature des emplois, accords-cadres), elle reste encore du domaine de la prospective pour la grande majorité. D'autres enfin, comme la RATP, y accèdent en douceur, anticipant l'évolution des emplois à travers des démarches qualitatives, des actions de formation, une progression professionnelle des individus, repensant les logiques d'apprentissage... Une démarche qui, c'est clair, n'est pas neutre. Car anticiper, jouer la promotion interne plutôt que le recrutement externe, décider de gérer les potentiels internes pour faire face à la pénurie de compétences, découlent d'un choix stratégique d'entreprise. Si la progression professionnelle des individus ne constitue en aucun cas la so-

lution miracle, au moins, elle diminue en partie le nombre de mécontents en herbe. Pourtant, changer les bonnes vieilles habitudes ne va pas sans couac...

Quatre possibilités s'offrent à tout département de la Régie pour gérer ses ressources humaines : le recrutement extérieur, l'accès au choix, la promotion via concours, la mobilité. Théoriquement, trois voies s'ouvrent donc à l'agent en mal de promotion.

L'accès au choix permet d'évoluer au sein d'une même unité, sur proposition de la hiérarchie. Jusqu'à présent, les avancements au choix respectaient des quotas liés à la libération de postes au niveau supérieur : départ en retraite, promotion. « Au-

jourd'hui, les agents avancent en fonction des postes vacants souvent avec une grande prise en compte de l'ancienneté. En toute logique, dans un secteur où la moyenne d'âge tourne autour de 50 ans, les espoirs sont plus élevés que dans un secteur où tout le monde oscille entre 30 et 40 ans. Nous voulons faire sauter ces quotas conditionnés par les vacances de postes au profit d'un système fondé sur des fourchettes de temps de passage et des pourcentages de possibilités de promotion, définis de façon que personne ne se trouve bloqué », explique Josette Théophile, directeur du département Potentiel humain et formation. Un changement qui se double de l'entrée en lice d'un ▶

## LES MOUVEMENTS ENTRE LES DIFFERENTES FILIERES

### Personnel d'exécution

Chaque année :

- plus de 100 personnes en moyenne quittent (retraites, démissions) ou intègrent (embauches) les trois grandes filières opérationnelles de la Régie (B, C et D\*)
- les mouvements entre les trois filières concernent plusieurs dizaines de personnes
- en revanche, les échanges avec la filière A\* sont en général très faibles : moins de 10
- les mouvements par mobilité entre ces trois filières restent délimités à certaines sous-filières : stations

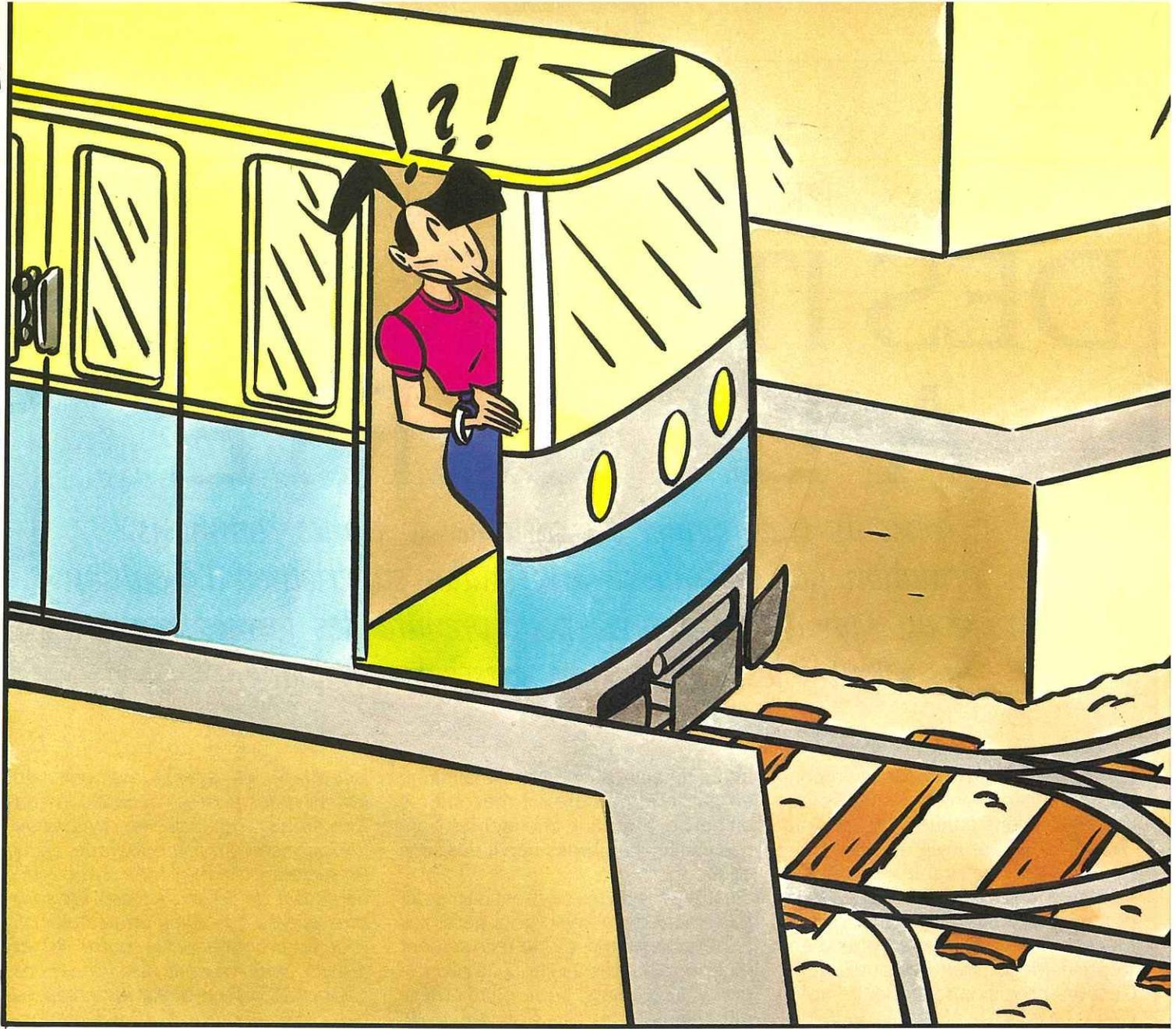
métro, conducteurs, machinistes receveurs, dépôts, ateliers et entretien.

### Agents de maîtrise

Chaque année :

- les départs externes (filières B, C et D\*) et les mouvements de promotion (niveau exécution, au sein de la filière) touchent plus de 50 personnes en moyenne
- les mouvements entre filières sont pratiquement nuls.

\* Filière A : Administratif ;  
filière B : Métro et RER ;  
filière C : Bus ;  
filière D : Maintenance.



**MOBILITE : UN CHEF DE STATION TEMOIGNE**

Signe des temps, des places de chefs de manœuvre et de sous-chefs de poste, jusque-là couvertes par concours, ont été offertes par mobilité. Les résultats des concours, en effet, ne permettaient plus à la Régie de couvrir ses besoins. Lors de la session 1988-1989, 55 agents avaient été reçus pour 80 places de chefs de manœuvre disponibles. Et en 1989-1990, alors que la RATP offrait 50 places de sous-chefs de poste, il n'y avait eu que 47 inscrits et 17 reçus. Au lieu de combler le manque par recrutement externe, pour la première fois, il a donc été décidé de jouer la carte de la mobilité interne. 378 agents se sont présentés aux postes de chefs de manœuvre et 173 aux postes de sous-chefs de poste. A l'issue d'une série de tests (mémoire, psycho, etc.) passés au printemps 1991, 119 et 68 ont respectivement été retenus pour

une formation d'un peu plus d'un mois. Jean-Claude Moutin, chef de station, 34 ans, a profité de cette nouvelle donne :  
*« Depuis dix ans, je suis chef de station. Parce que c'est un bon tremplin pour progresser, j'avais déjà tenté le permis métro, mais sans succès. Cette nouvelle possibilité de passer chef de manœuvre sans concours, c'est un plus indéniable. »*  
*« A la RATP, il y a des tas de talents qui ne sont pas reconnus... parce que le système de modules et de concours est trop lourd. Par exemple, pour réussir la maîtrise, il faut suivre trois ou quatre ans de cours. L'investissement est considérable, alors que la réussite n'est pas assurée. Moi, je pense sérieusement à la maîtrise. Mais comme la "maîtrise polyvalente" se profile, pour l'instant, j'attends de voir ce qui va se décider. »*

► nouvel acolyte : l'« appréciation professionnelle ». En clair, il sera tenu compte des résultats et des potentiels... mais à des vitesses différentes selon le dynamisme de l'agent, donc selon les individus. Enfin, les heureux élus qui évolueront vers un changement recevront une formation complémentaire validée. *« Il n'y aura plus différents types de postes au niveau maîtrise. Quel que soit le parcours suivi et le mode d'accès, chaque poste sera reconnu à part entière »*, précise Josette Théophile.  
 Autre grande orientation de la nouvelle politique : développer la mobilité horizontale, entre plusieurs unités au même niveau de poste, et la « mobilité oblique », à des niveaux différents. En effet, si actuellement la mobilité fonctionne pour les cadres, le processus est presque inexistant en ce qui concerne la maîtrise et les techniciens. Et ne parlons pas de l'exécution !

*maintenant, le changement de métier était régulé quasi exclusivement par les concours, en particulier pour les métiers de base. Dorénavant, nous serons plus à l'écoute des projets personnels des agents. Avec l'avis de la hiérarchie, et à condition que ces projets coïncident avec les besoins de l'entreprise, nous leur offrirons un temps minimal de formation pour accompagner cette évolution professionnelle, affirme Josette Théophile, tout en conciliant ces possibilités avec la voie d'accès par concours. »*

Sur ce sujet, des négociations sont en cours. Quoi qu'il en soit, l'idée suit son petit bonhomme de chemin. La Régie a définitivement mis le doigt dans l'engrenage de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. « *La mobilité peut et doit se préparer. Par exemple, par le biais d'un bilan des compétences, que l'on compare ensuite au profil nécessaire pour le futur poste. Alors, la formation devient aussi un des outils d'accompagnement de la mobilité* » renchérit Pierre Mader, responsable de l'unité Recrutement, Mobilité, Relations enseignement (PHF).

Le concept de « passeport-forma-

### FORUM DES METIERS

Parce que les métiers, les activités et les compétences nécessaires évoluent, la RATP a décidé d'organiser, en avril 1992, un Forum des Métiers. Cette rencontre entre l'entreprise et ses salariés s'intègre dans la démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Objectifs : adapter les ressources et les savoir-faire internes aux besoins à venir, ou encore anticiper les évolutions des métiers à la RATP.

La manifestation devrait se dérouler sur cinq jours. Elle comprendra une exposition permanente, des stands « actifs », espaces de rencontre avec des professionnels des différents métiers et des conseillers en ressources humaines, des animations à thème, enfin des conférences et des tables rondes sur des problèmes clés pour l'entreprise et les agents.

tion » se profile à l'horizon. Les filières pourraient-elles réellement s'estomper et le décroisement des catégories socio-professionnelles devenir réalité à la Régie ? ■

## CONCOURS, L'AINÉ DE LA FAMILLE

*Les concours, un classique de la promotion professionnelle en pleine mutation.*

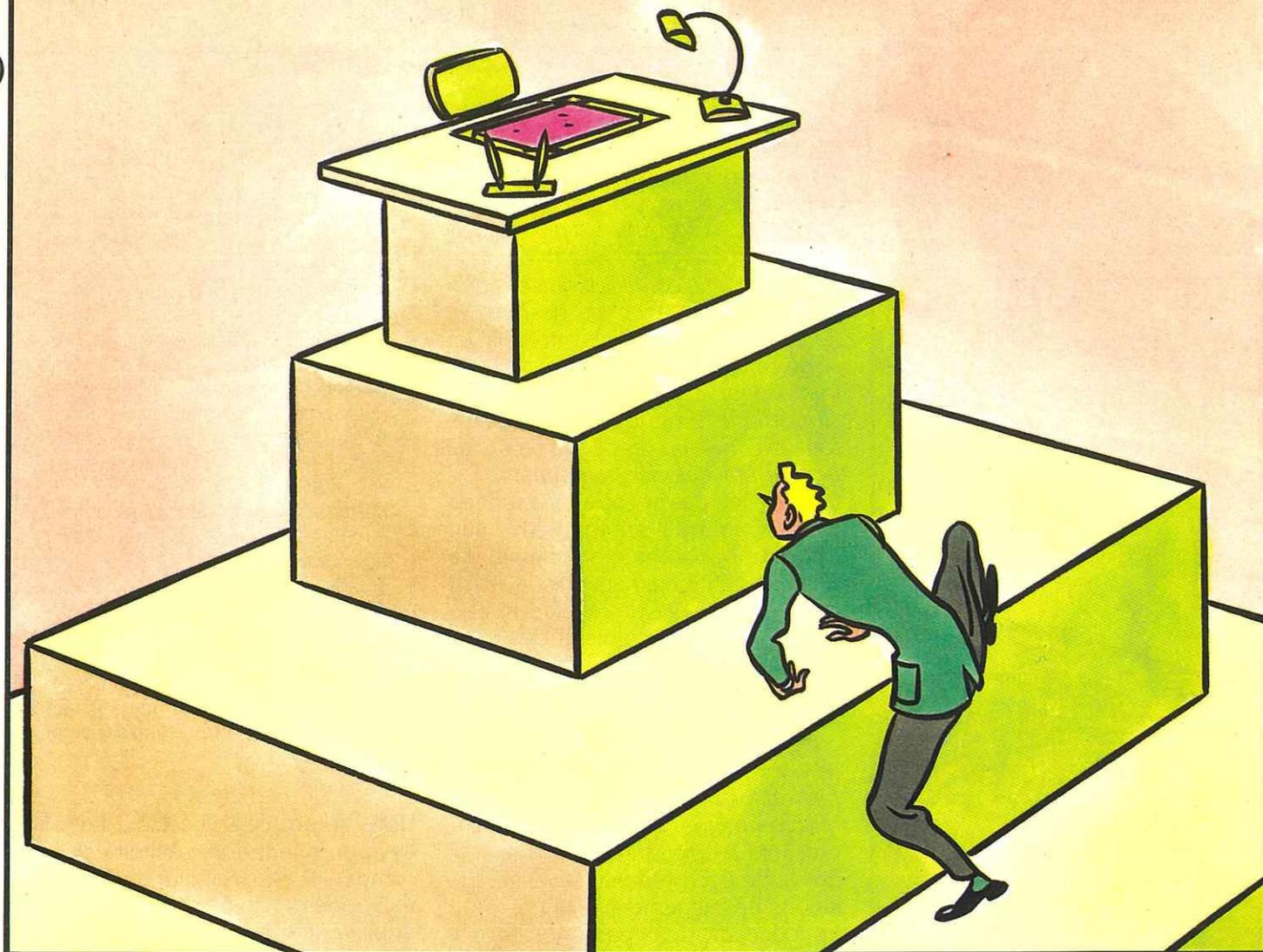
La Régie a donc décidé de tout mettre en œuvre pour inciter la mobilité volontaire, en particulier vers les métiers d'exploitation. Comment ?

Premièrement, en améliorant les conditions administratives de passage d'un métier à un autre, en atténuant les décalages de salaire qui existaient jusqu'à présent. Un agent d'exécution qui, pour changer de métier, passait un concours ou des épreuves de recrutement se voyait en effet attribuer la rémunération statutaire du niveau de début de son nouvel emploi... ce qui n'avait rien de motivant ! Bien au contraire.

Deuxièmement, en développant les itinéraires personnels de formation et les formations d'accompagnement. « *Nous constatons qu'un certain nombre de salariés ont envie de changer d'emploi au sens large, de passer par exemple de la maintenance à l'exploitation ou dans un bureau. Jusqu'à*

signature de la promotion professionnelle au sein de l'entreprise, les concours, qui concernent l'ensemble du personnel de la Régie, ont, de mémoire d'agent, toujours existé à la RATP. La classification se fait à la fois par catégorie d'accès (cadres, maîtrise, techniciens, exécution qualifiée) et par spécialité (cadre inspecteur adjoint lignes du département Bus, cadre inspecteur adjoint de l'exploitation Métro et RER, etc.). La spécialité précise la catégorie.

Ne s'inscrit pas à un concours qui veut. Au-delà des conditions administratives classiques (ancienneté, etc.), les candidats, pour se présenter aux épreuves, doivent posséder trois ou cinq modules de niveau. Il s'agit dans tous les cas de modules de technique de base du métier (électricité, mécanique générale), ou liés à la spécialité, valables sept ans. A l'échelon maîtrise et cadre sont prévus deux modules de mathématiques et de français, acquis à vie. A cela s'ajoute un stage préparatoire aux épreuves ►



### L'AVENIR EN MODULES

« La mobilité devient un mode d'évolution mis aujourd'hui en compétition avec les concours », note Pierre Mader. Le discours est clair : la Régie opte pour un rééquilibrage des différents moyens de promotion professionnelle. Pour autant, les concours, cette ex-voie royale, ne sont pas remis en cause. « Nous tenons suffisamment au système pour le faire évoluer. Marginaliser les concours, les laisser obsolètes, équivaldrait à les tuer », affirme Josette Théophile. Les modules, quant à eux, ont encore de belles années devant eux. Simplement, pour accélérer les évolutions, il est prévu de réadapter le contenu des épreuves. Par exemple, de revoir la place des mathématiques. « Penser les maths comme un outil en fonction de l'usage que l'agent en a dans son métier, oui. Que les maths constituent une fin en soi comme critère de sélection, non », s'insurge Josette Théophile. « Surtout, nous pensons sérieusement introduire d'autres types de connaissances, comme la gestion ou le management », ajoute-t-elle. D'autre part, ces modules ne se prépareront plus seulement sur le temps personnel, à l'initiative des agents. A chaque fois qu'un agent aura passé un module sur

son temps personnel, l'entreprise lui donnera la possibilité d'en passer un second sur son temps de travail. Enfin, face à la ribambelle de concours, mais aussi pour se donner les moyens de surmonter les problèmes de filière, de renforcer les possibilités d'évolution « transversales », bref pour mieux aborder la mobilité, la RATP met en place des tronc communs de modules. Progressivement, le concept de polyvalence gagne du terrain. Pourquoi, en effet, ne pas créer des tronc communs à l'exercice de la responsabilité maîtrise ou cadre, puisque, de toute évidence, il existe des compétences d'encadrement communes aux différents postes tenus ? D'ailleurs, dans le même état d'esprit, certaines spécialités, au niveau maîtrise et techniciens, ont été regroupées en familles. Il s'agit des familles matériel ferroviaire et équipement, maintenance Bus et mécanique, infrastructures, exploitation, administratif, informatique. Résultat des courses ? Permettre aux agents de s'investir dans des formations avec, à la clé, plusieurs concours possibles. Une façon d'augmenter, à tous les niveaux, leurs chances de réussite et, par voie de conséquence, de favoriser la promotion sociale.

► professionnelles. Ce cursus, valable pour la majorité des concours RATP, concerne 100 % des concours niveau cadre, 90 % des concours maîtrise et techniciens. Toutefois, pour quelques concours de spécialités niveau maîtrise et techniciens organisés plus rarement, et pour la plupart des concours touchant l'exécution qualifiée, il existe

### L'ANNÉE 1989-1990 EN CHIFFRES

#### 88 examens de modules de niveau

	Cadres	Maîtrise Techniciens	Exécution	
Inscrits	7066	527	5 647	892
Présents 4 432				
Reçus	1676	133	1 290	253

Taux moyen de réussite : environ 38%

#### 43 concours pour 73 spécialités

	Cadres	Maîtrise	Techniciens	Exécution	
Inscrits	1793	44	491	213	1 045
Reçus	671	15	138	46	472
Places offertes	780	16	154	54	556

un autre système, plus classique. Les agents, en effet, passent des épreuves éliminatoires à la place des modules. Il existait donc jusqu'à présent un nombre époustouflant de concours potentiels, que l'équipe de Christian Leterreur, responsable de l'unité Promotion sociale et concours, avait d'ailleurs bien du mal à comptabiliser avec exactitude. « Tous les ans, nous n'organisons pas nécessai-

rement les mêmes concours, puisque nous fonctionnons selon les besoins des différents services. Certaines années, comme par exemple en 1980-1981, il y a eu jusqu'à 167 spécialités au programme. Vous dire combien il en existe au total aujourd'hui, c'est difficile. Ce qui est certain, c'est que le panel s'est réduit », note Christian Leterreur. La modernité, là aussi, est à l'ordre du jour. ■

# CADRES : LA VITESSE SUPERIEURE

*Afin de répondre aux besoins de l'entreprise en matière de management, la RATP mise sur les formations supérieures externes, diplômées à la clé.*

Aux formations internes d'« aspirants » et de « rédacteurs », ciblant respectivement les métiers techniques et administratifs, et débouchant sur les sempiternels concours, la Régie substitue des formations supérieures diplômantes. « Ce système, voie d'accès au niveau cadre par formation interne pour les agents de maîtrise, a duré jusqu'en septembre 1988. Mais le concours, axé sur des connaissances classiques, n'était plus adapté aux besoins de l'entreprise en matière de management. D'où l'idée de nous tourner vers des cursus externes, reconnus par les entreprises », explique Joseph Le Bricquoir, chargé de la promotion supérieure du travail. Deux possibilités s'offrent dorénavant aux salariés : — le Cesi, Centre d'études supérieures industrielles, qui délivre le diplôme d'ingénieur ; — le Celsa, Ecole des hautes études en sciences de l'information et de la communication, option gestion des ressources humaines, qui débouche sur une maîtrise d'information et de communication.

Dans les deux cas, l'enchaînement des étapes ressemble fort à un parcours du combattant : tests de potentialité (1), formation d'une année de

	87	88	89	90	91
Nombre d'entrants :					
CESI	2	3	3	3	4
CELSEA	-	3	3	3	4

En 1992 est prévue une troisième formation cadre « gestion » à l'Essec.

mise à niveau, présélection RATP afin de ne pas présenter n'importe qui au concours, sélection Celsa ou Cesi. Le tout débouchant enfin sur deux ans d'études en cycle continu, rémunérés sans perte de salaire mais liant l'agent à la Régie pour cinq ans à sa sortie. Parce qu'il est difficile de changer un système du jour au lendemain, les premiers à avoir intégré le Cesi et le Celsa, dès 1987, étaient en fait des « élèves » aspirants ou rédacteurs. « Nous avons une réserve d'aspirants et de rédacteurs en attente ! », note Joseph Le Bricquoir.

Et il aura fallu attendre 1990 pour le Cesi, 1991 pour le Celsa, pour que les entrants soient des « heureux élus - nouvelle formule ». Il faut, en effet, compter deux ans de décalage entre les tests dits de potentialité, dont les premiers ont eu lieu en juin 1988 pour le Cesi, en juin 1989 pour le Cel-

## TEMOIGNAGE

Entrée à la Régie en 1982, Sylvie Belisardi a été l'une des premières femmes conducteur de métro. Neuf ans plus tard, cette jeune mère de famille de 33 ans s'appête à décrocher un diplôme d'ingénieur au Cesi. Et elle n'a pas l'intention de s'arrêter là.

« Je savais qu'en entrant à la RATP, même comme conducteur, j'allais avoir très vite la possibilité de faire autre chose. Question de volonté. Dès 1983, sans perdre de temps, j'ai commencé à préparer les premiers modules. A la fin de la même année, j'ai suivi le stage de maîtrise, et, en avril 1984, j'ai réussi le concours. Je suis passée chef de gare RER. Puis, dans la foulée, je me suis lancée dans la préparation des modules pour le concours niveau cadre. Ensuite, j'ai abandonné pour des problèmes d'emploi du temps. En 1988, j'ai saisi l'opportunité du Cesi. Une formation externe, c'est à mon avis toujours plus enrichissant.

» Il a tout d'abord fallu passer les épreuves de présélection RATP, principalement des tests de maths, de physique et de français, pour accéder à une formation d'une année à raison de trois après-midi par semaine, préparant au concours du Cesi. La formation en elle-même a démarré début avril 1990 et dure deux ans, entrecoupée d'un stage pratique de deux mois et demi. La première année est assez théorique mais personnellement cela ne me dérange pas. Simple, il faut se remettre aux horaires scolaires, recommencer à travailler à la maison le soir. Avantage : j'ai récupéré les week-ends !

» A terme, ce qui m'intéresse, c'est un poste de cadre... si possible ailleurs qu'à l'exploitation. En fait, tout dépend de ce que va me proposer la RATP, mais je ne rêve pas d'un poste technique. D'ailleurs, le Cesi forme plutôt des ingénieurs généralistes. J'aimerais travailler dans le domaine des ressources humaines, de la formation ou de la communication, quitte à me spécialiser, grâce à un congé formation par exemple. »

sa, et la présentation effective au concours. Deux ans dont un an de formation préparatoire, à raison de trois demi-journées par semaine prises sur le temps de travail. ■

(1) Trois jours d'épreuves écrites (français et économie pour le Celsa, maths et physique pour le Cesi), selon un programme sensiblement identique aux épreuves du concours de maîtrise que ces agents ont pour la plupart passé.



# PERSONNALISER LA FORMATION

*La formation par alternance, une démarche qui permet aux ouvriers non qualifiés d'évoluer dans leur fonction.*

**D**e nouvelles voies s'ouvrent aux salariés de la Régie. Parmi elles, les formations qualifiantes par alternance pour les ouvriers. Conditions *sine qua non* ? S'investir, ne pas rechigner devant le travail à la maison le soir et ne pas craindre de reprendre le chemin de l'école.

Depuis 1983, 1 044 ouvriers non qua-

liés sont passés, grâce à la formation professionnelle, puis par voie de concours, dans la catégorie exécution qualifiée. La plupart ont opté pour des métiers techniques. « *Il s'agit d'agents majoritairement jeunes, non diplômés. A 30 ans il n'est pas bon, ni pour eux ni pour l'entreprise, qu'ils restent à l'entretien, par exemple, sans aucune perspective d'évolu-*

*tion* », commente Claude Juillet de l'Unité formation et management. Signe des temps, la RATP a décidé de favoriser ce type de démarche. Aujourd'hui, une nouvelle organisation, pilotée par Claude Juillet, se met en place : à terme, la formation traditionnelle de type scolaire, souvent mal vécue, devrait disparaître au profit de la formation par alternance per-



ailleurs, la mise en place et le développement de formations par alternance va de pair avec l'apparition du principe d'unités capitalisables, sœurs jumelles des unités du CNAM : une douzaine en moyenne par CAP. Le système rejoint donc celui du contrôle continu. Enfin, et ce n'est pas le moins important, le programme sera individualisé en fonction des acquis de l'agent (*lire le témoignage de Stéphane Neuville*)

et de ses besoins spécifiques, définis, précisément, lors des tests de positionnement. Par exemple, un salarié qui a déjà un CAP sera dispensé des unités d'enseignement général. Quant aux cours, 1 000 heures en moyenne, ils auront lieu dans des lycées d'Etat, sur le temps de travail. ■

**Leila Le Cavorzin**  
**Coordination :**  
**Simone Feignier**

## FORMATION PAR ALTERNANCE : UNE PREMIERE

### CLAUDE JUILLET :

« Au cours de l'été 1990, une des unités nous a demandé de recruter, par voie interne, des ouvriers dans le domaine de la maintenance des bâtiments. Nous en avons profité pour tester le nouveau système : choix de la hiérarchie, formations diplômantes, validation par unités capitalisables, alternance, évaluation finale en situation de travail.

» Nous avons lancé l'appel aux candidatures courant janvier 1991. 54 agents se sont inscrits. Les tests de positionnement de culture générale (maths et français) ont eu lieu en mars. Il s'agissait d'une succession de petits exercices ne demandant pas de préparation spécifique. Pour une dizaine de places au total, nous avons alors retenu 20 candidats, qui ont ensuite passé une épreuve d'évaluation dans le domaine professionnel. Une demi-journée, le temps de détecter leurs aptitudes.

» Puis ces 20 dossiers ont été présentés au responsable de la future unité d'accueil et à un représentant de l'Unité recrutement. Résultat des courses : 10 agents sont partis en formation à plein temps du 14 mai à fin juin, pour une remise à niveau général. La formation par alternance, une semaine de cours suivie d'une semaine dans le service, qui débutera réellement en septembre, durera pour certains jusqu'à janvier 1992, pour d'autres jusqu'à juin... le temps d'obtenir les unités du CAP. Enfin, une évaluation sur le lieu de travail permettra à ces agents d'obtenir la qualification Régie équivalente. »

### STEPHANE NEUVILLE :

Entré à la RATP en mars 1989 en tant qu'ouvrier spécialisé, Stéphane Neuville, 22 ans, est l'un des dix agents qui suivent cette première formation qualifiante par alternance.

Ravi de l'opportunité, il pense déjà à la maîtrise :

« J'ai démarré au réseau routier en

tant que "chargeur", en faisant le plein des bus en gazole. Un an plus tard, en juin 1990, j'ai tenté le concours d'employés qualifiés magasin, mais je l'ai raté. Alors j'ai décidé de passer les modules en vue du concours au poste de mécanicien d'entretien. De septembre 1990 à mai 1991, j'ai suivi des cours du soir. Puis j'ai appris par note interne que la Régie organisait un concours de sélection débouchant sur une formation qualifiante dans le bâtiment, et sur un poste à l'entretien des stations de métro. Je n'ai pas hésité une seconde ! C'était pour moi l'occasion rêvée de gagner du temps, en me qualifiant sans passer par la filière des modules, et, surtout, d'acquiescer un métier. En passant d'ouvrier spécialisé à ouvrier qualifié, je vais tout à la fois changer de niveau, d'échelle (passer de 1 à 5), de poste de travail, avoir des responsabilités, et gagner 1 000 francs de plus par mois.

» A l'issue du concours, qui était organisé en trois parties (un écrit de maths et de français, une épreuve de maçonnerie mi-théorique mi-pratique, un oral sur nos motivations), tout a été très vite. Nous avons immédiatement suivi une formation de deux mois à plein temps, à Vitry-sur-Seine, à la CFPB. Très vite, nous avons attaqué la pratique. Par exemple, monter un mur en maçonnerie.

» La formation par alternance, une semaine de cours, une semaine dans notre futur attachement, a démarré début septembre et doit théoriquement se terminer en juin prochain. Mais en fait, tout dépend de notre niveau de formation de départ. Pour moi, contrairement à certains de mes collègues qui ont déjà un CAP en poche, ce sera sûrement plus long : en plus des épreuves pratiques du CAP, je dois passer les épreuves de base de maths et de français. Et plus tard... j'envisage sérieusement de passer le concours niveau maîtrise, toujours dans le secteur du bâtiment.

sonnalisée. Enfin, autre grande nouveauté, la « hiérarchie » s'intègre au processus.

Les changements sont lourds de conséquences. Les agents ne décideront plus de leur affectation en fonction de leur classement de sortie et des postes vacants. Ils seront désormais choisis, en amont, par l'encadrement des services concernés, comme dans le cadre d'un recrutement externe. En clair, les futurs supérieurs hiérarchiques vont intervenir dès les épreuves de présélection des candidats susceptibles de suivre une formation par alternance. Des épreuves qui, d'autre part, se transforment progressivement en « tests de positionnement ». « Ces tests, sans classement, deviennent des aides à la décision. Nous vérifions le niveau d'instruction générale de l'agent et ses aptitudes à suivre une formation technique », commente Claude Juillet. Par



# LIGNE 95

*Deux machinistes de Belliard, Bertrand Bouveau et Michel Perdriol, parcourent, en bus et en photos, leur ligne. Rencontre.*

**Au revoir le Hainaut ! • Bienvenue au CIP à Aubervilliers ! • La Médiathèque à Vincennes • Lachambeaudie ouvre ses portes • Les 80 ans de Noisiel • Cross Unités 91 • Golf •**

## METEOR : QUOI DE NEUF ?

La première phase de Météor est maintenant arrêtée : il s'agit du tronçon Madeleine-ZAC-de-Tolbiac. Long de 7,2 km et comportant 7 stations dont 6 en correspondance avec 7 lignes de métro, les 4 lignes du RER et Gare-de-Lyon. Cette ligne devrait être mise en service au cours du second semestre 1996. Avec une vitesse commerciale de 40 km/h, le temps de parcours total sera de 12 minutes.

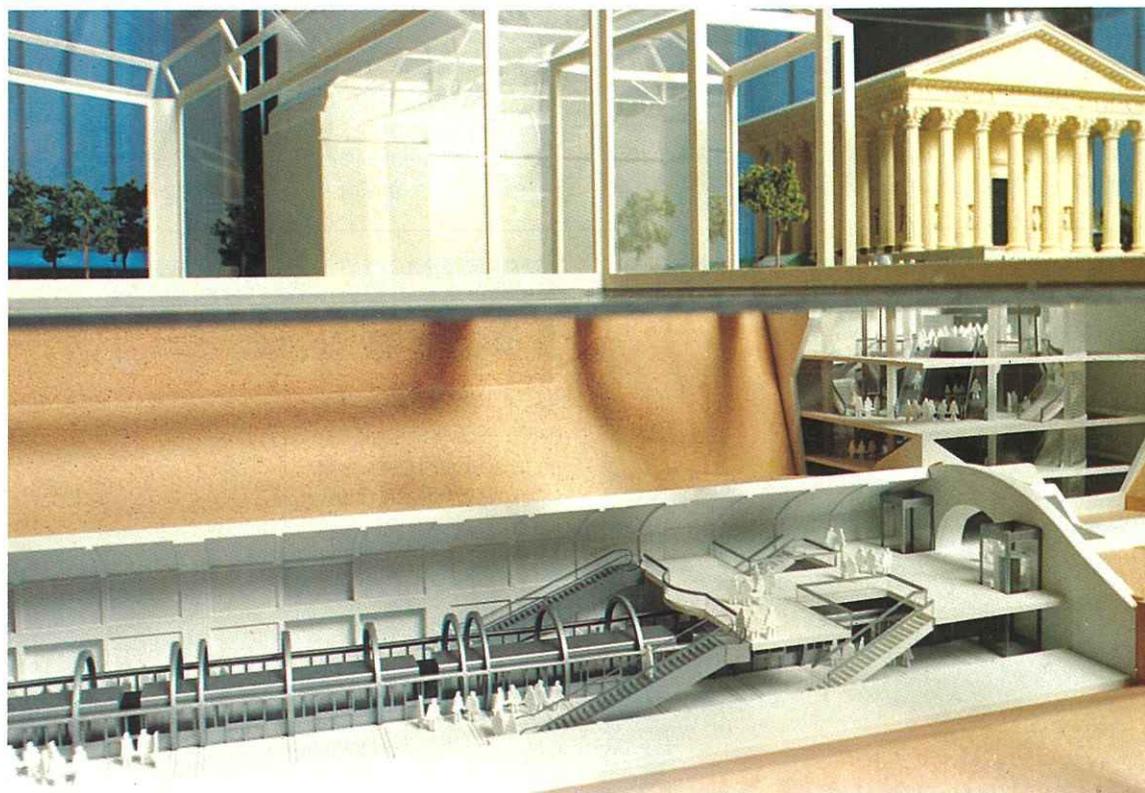
L'avant-projet de cette première phase a été présenté au Conseil d'administration de la RATP le 11 octobre et au Syndicat des transports parisiens le 23 octobre.

Le financement, maintenant arrêté, est assuré par l'Etat, la région Ile-de-France, la Ville de Paris et la RATP.

Après une période d'incertitudes, la situation s'est ainsi clarifiée.

A terme, Météor ira, au-delà de Madeleine, jusqu'au Port-de-Gennevilliers, et au sud jusqu'à Cité-Universitaire.

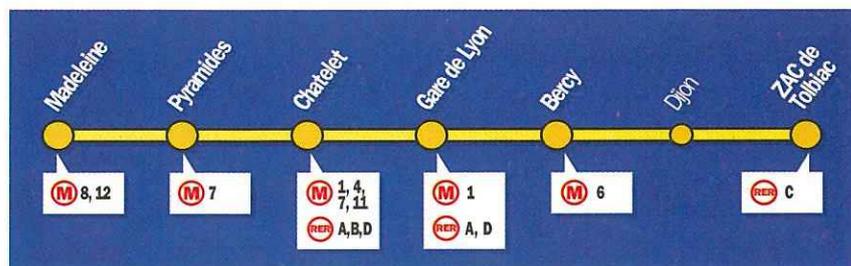
Rappelons que Météor supprimera la surcharge de la ligne A saturée entre Gare-de-Lyon et Auber, accompagnera les grands projets



Maquette de la station Météor de Madeleine.

de Paris (ZAC-de-Bercy et ZAC-de-Seine rive gauche), et à terme désenclavera le XIII<sup>e</sup> arrondissement. Au prix d'une correspondance à Gare-de-Lyon, Météor améliorera l'accessibilité des villes nouvelles d'Evry et Melun-Sénart.

Elle sera exploitée avec une nouvelle génération de matériel roulant sur pneus, entièrement automatique



Plan de la ligne de Madeleine à ZAC-de-Tolbiac

(ELL n° 13 - juin/juillet 1991), ce qui permettra d'adapter en temps réel le

service au trafic. Enfin, le traitement des stations, qui préfigure le transport col-

lectif du XXI<sup>e</sup> siècle, améliorera la qualité quotidienne des déplacements.

**LE BON REFLEX (E)** La photo vous passionne, vous promenez un regard curieux, différent, sur le métro, le RER, les réseaux d'autobus : en bref sur votre lieu de travail ; « Entre les Lignes » vous ouvre grandes ses pages. Envoyez-nous vos photos (noir et blanc). Les meilleures seront sélectionnées par la rédaction et publiées dans la page REFLEX. Les photos non retenues seront retournées à leurs auteurs.

## CORRESPONDANCES RER-TGV EN ILE-DE-FRANCE

Implantée à proximité immédiate de la gare de Massy-Palaiseau des lignes B et C du RER, la nouvelle gare TGV de Massy a été mise en service le 29 septembre.

A l'horizon 1992, 500 000 voyageurs devraient fréquenter cette gare située sur la jonction TGV Atlantique-Sud-Est ainsi que sur les jonctions Nord-Sud-Est en 1994, et Nord-Atlantique en 1996.

A Chessy-Marne-la-Vallée, la gare RER de la ligne A et celle du TGV sur la jonction Nord-Sud-Est, sont construites côte à côte, la première sera mise en service



Massy-Palaiseau : les lignes B et C du RER ont rendez-vous avec le TGV.

au printemps 1992 avec l'ouverture de Disneyland, et la seconde en 1994 lors

de la jonction Nord-Sud-Est. Une opération similaire est menée à Roissy-

Aéroport Charles-de-Gaulle avec le prolongement de la ligne B du RER jusqu'à la

gare TGV sur la jonction Nord-Sud-Est (ouverture prévue en 1994).

## AU REVOIR LE HAINAUT !



110 ans au service des transports urbains.

Lundi soir 30 septembre, les voitures du Hainaut ne sont pas rentrées au 168, avenue Jean-Jaurès dans le XIX<sup>e</sup> ; elles sont directement allées prendre leurs quartiers au nouvel établissement d'Aubervilliers.

Après plus de 110 ans de vie rythmée par les transports, le Hainaut a fermé ses portes. Il a été créé en 1879 pour des omnibus à chevaux, remplacés peu avant la guerre de 1914 par des tramways électriques.

Quelques années après, le dépôt a remis ses premiers autobus et l'activité tramway a été supprimée le 28 septembre 1931. Le Hainaut rouvrira-t-il ses portes en avril 1992 aux agents de la Régie pour le Forum des métiers ? Ce n'est pour le moment qu'une hypothèse. Mais la page est déjà tournée pour les jeunes et moins jeunes, de l'entretien ou de l'exploitation, qui ont travaillé dans « ce bon vieux dépôt ».

## BIENVENUE AU CIP BUS A AUBERVILLIERS !

Pascal, Verlain, Hugo, Baudelaire, Prévert, tels sont les noms de quelques-unes des salles de cours ou de réunion du nouveau CIP du département Bus. Implanté à côté du dépôt d'Aubervilliers, il a ouvert ses portes le 30 septembre. Un bâtiment pour les formations en salles, activités assurées jusqu'ici au dépôt des Lilas, et une aire de manœuvres disponible de 7 h à 17 h 30, remplaçant celles des dépôts de Créteil et de Pavillons. « Ici, nous avons plus de salles de formation, 16 contre 12, un amphi de 99 places bien équipé en audiovisuel, trois belles salles de détente pour les stagiaires et les formateurs, une base documentaire, une salle d'archives », précise avec satisfaction Patrick Hély, chargé de la gestion administrative et financière. Décoration résolument moderne, soignée, une symphonie de gris avec des notes de couleurs vives.

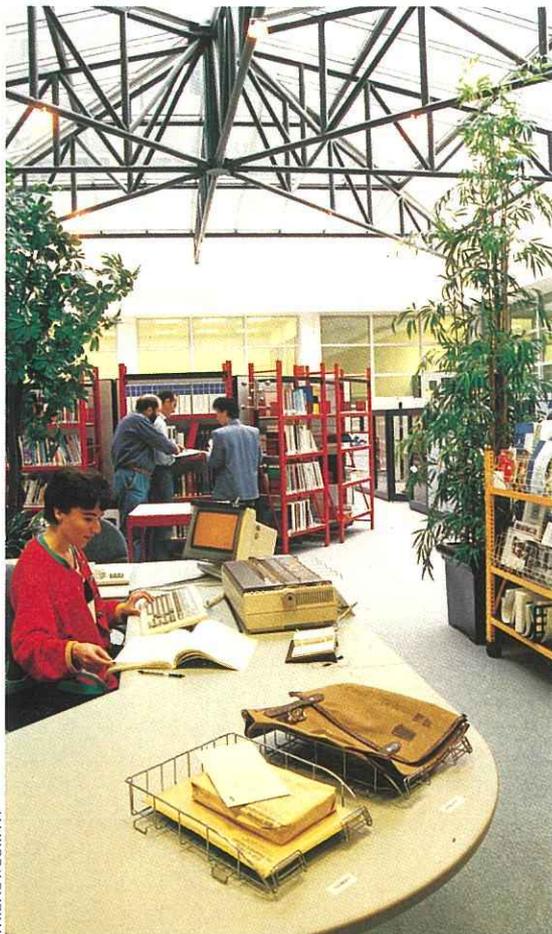


Une structure à la fois pratique et agréable pour les quelque 7 000 agents d'ex-

ploitation qui chaque année vont être formés ici par une centaine de personnes.

## LA MEDIATHEQUE A VINCENNES

Les structures des réseaux de Berlin, Prague ou Rome, la législation sur l'interdiction de fumer, les projets de transports urbains abandonnés ou l'identification du tableau de Boucher à la station Saint-Paul, autant d'informations qui peuvent être obtenues par les agents — et toute personne intéressée — à la Médiathèque (COM), créée en avril dernier et qui vient de s'installer dans de nouveaux locaux à Vincennes\*. Regroupant les activités jusque-là assurées par les unités Communication pédagogique (COM) et Centres informatiques, Documentation (SIT), la Médiathèque se veut un « *outil de recherche documentaire et de connaissance sur la RATP* », précise Jacques Kuentz, son responsable. A la disposition des agents pour consultation, une bibliothèque riche de plus de 1 500 ouvrages sur les transports urbains, dont les deux tiers sur les transports en région Ile-de-France, 65 collections de revues françaises, mais aussi en langues étrangères, et près de 300 dossiers sur les principaux réseaux de transports urbains dans le monde, ainsi que la collection des normes AFNOR.



THIBAUT/COM-AV

**1 500 ouvrages, 300 dossiers, 65 collections de revues... pour une meilleure connaissance des transports en commun.**

La Médiathèque gère également une banque de données alimentée par quatre unités documentaires des départements CML, ITA, FCG, et COM. Elle comporte plus de 40 000 enregistrements (105 000 références

bibliographiques et 36 500 descriptions photographiques) sur les questions de management, information des voyageurs, bureautique, environnement, informatique, marketing. La consultation de cette base

de données permet d'avoir aussi accès à d'autres banques, telles celles du CNRS, de l'EDF, de l'IAURIF...

Les publications sont une autre facette des activités de la Médiathèque : qu'il s'agisse de la revue « Etudes et Projets » réalisée en collaboration avec le département du Développement, du Rapport annuel ou d'un ensemble de brochures et fiches destinées au grand public et présentant régulièrement les grands secteurs d'activité et les projets de l'entreprise. Versions polonaise, chinoise ou arabe : une équipe assure la traduction en toutes langues (thème ou version) de documents très divers allant de la déclaration d'accident aux messages de service, en passant par les réclamations des voyageurs, parfois établies en chinois... A signaler enfin une dernière action, à caractère pédagogique, menée par la Médiathèque. Elle consiste à promouvoir la RATP auprès des scolaires par différentes animations et par le biais, notamment, de visites d'installations de l'entreprise. La Médiathèque : un ensemble qui préfigure le futur espace documentaire de la Maison de la RATP.

\* 8, avenue des Minimes, Vincennes.  
Tél : 43 65 75 07.

## NOUVELLES DE L'IMMOBILIER

● **Le service du Patrimoine a obtenu par arrêté préfectoral en date du 26 septembre 1991 le permis de démolir du bâtiment Bercy-Rapée.**

**L'immeuble Vincennes-Nadar affiche pratiquement complet : les derniers arrivants appartenant au département ESE (unité Système de conduite de transport) ont pris possession de leurs locaux début octobre.**

## « ZERO GRAFFITI » (SUITE)

● **Le dépôt d'Asnières a lancé le 1<sup>er</sup> octobre une opération « zéro graffiti » sur les lignes d'autobus 135 et 235. A suivre.**

## SECURITE

● **Le 1<sup>er</sup> octobre, à l'initiative du service Juridique, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Nanterre a convié les responsables du RER à une réunion. Ont été évoqués les différents problèmes d'insécurité dans les Hauts-de-Seine, en particulier dans certaines gares de la ligne B. Le Parquet a assuré la RATP de son soutien dans la lutte menée contre la délinquance dans le département.**

## NOISIEL : LES 80 ANS DE L'ECOLE

Chaleur, sympathie, intérêt, retrouvailles, un brin de nostalgie et pas mal d'émotion ont caractérisé l'atmosphère des journées portes ouvertes organisées à l'occasion des 80 ans de l'Ecole technique, les 27 et 28 septembre. Dans les ateliers, à côté des élèves qui expliquaient et montraient leurs travaux, les « anciens » se retrouvaient, se souvenaient... et appréciaient les équipements modernes, le cadre agréable de



MINOLICOM-AV

l'école, aujourd'hui. Parmi les 2 000 visiteurs, près de la moitié étaient des anciens élèves de l'école, dont près de 150 retraités. Retombée de cette manifestation, la création d'un annuaire des anciens élèves : 400 personnes ont déjà répondu et ce n'est qu'un début (contact annuaire : Jean-Pierre Madranges, Centre de Formation de la RATP, 3, avenue Pierre-Mendès-France, 77186 Noisiel).

## REVUE DE PRESSE INTERNE

La préfiguration de l'évolution du département Bus en 1992, c'est de cette façon qu'est présentée par « Bus Info » « la journée pas ordinaire du 1<sup>er</sup> octobre 1991 ». Ce jour-là, le dépôt d'Auberwilliers ouvre ses portes, 12 lignes changent de dépôt de remisage et 44 autres changent de dépôt exploitant. Des transformations qui favoriseront la création d'équipes de lignes cohérentes, préfiguration de l'évolution du département avec la mise en place de la nouvelle organisation des dépôts. « Bus Info » - 25 septembre 1991.



Le problème du parking se pose sur tou-



tes les lignes du métro. La ligne 12 a tenté une expérience dans ce domaine, rapportée dans « Métro 12 » du 9 septembre. « Il a été proposé aux agents en attachement dans une des stations comprises entre Pigalle et Pasteur incluses, de se faire rembourser les frais de stationnement jusqu'à concurrence du tiers payé. » Si certains agents adhèrent au projet, d'autres refusent ce système de remboursement, invoquant le faible taux de remboursement. « Métro 12 » conclut : « Reste à savoir si, dans les budgets à venir, la part qu'occupe le bud-

get "parking" va s'accroître... ou rester en l'état... » « Métro 12 » - 9 septembre 1991.

« Repérages » communiqué : un film présente désormais la « politique des pôles tertiaires » et de la maison de la RATP. Ce document, de 7 mn 30, réalisé avec des images de synthèse, des images vidéo et des animations, est à la disposition des unités, en versions VHF et Umatic. Renseignements au 2 40 68. « Repérages » - service du Patrimoine, n° 7, septembre 1991.

Tous les trimestres, la « Revue du Service juridique » fait le point sur l'actualité du droit. Au sommaire du dernier numéro, deux études : la première sur le brevet d'invention et le salarié inventeur, la seconde sur la réforme des P et T. Un deuxième temps du journal est consacré à une revue de la jurisprudence :



concernant les domaines d'activité de la RATP. Un troisième chapitre présente une sélection de textes ayant un intérêt pour la Régie et pour le personnel. Enfin, une dernière partie de la Revue rappelle les activités du Service juridique. On y trouve notamment que « la permanence "agressions", qui fonctionne 24 heures sur 24, et qui vise à assister et conseiller les agents agressés au cours de leur fonction, a enregistré et traité environ 750 appels téléphoniques au cours des trois derniers mois ». « La Revue du Service juridique », n° 2, juillet/aout/septembre 1991.

« Bus Info » consacre un numéro spécial à la nouvelle tenue. Depuis le 21 octobre, 370 agents de maîtrise du dépôt de Créteil et 30 agents de la Brigade de Surveillance testent la nouvelle tenue pour répondre à un questionnaire. Un cahier des charges final sera ensuite défini. La tenue sera portée progressivement et l'ensemble du département Bus en sera pourvu courant 1995. A noter que le nouveau système de « compte points » remplacera le système actuel de dotation en mars 1992. « Bus info », journal du département Bus.



## CHAUSSEE-D'ANTIN-LAFAYETTE : DE RIMBAUD A CHARLOT

« La Fayette a apporté aux Amériques la parole de la Révolution française et en a rapporté les bases de notre Constitution. C'est cela

que j'ai voulu travailler en montrant l'interaction culturelle permanente entre la France et les États-Unis. Sur fond ocre, j'ai donc "collé"

des images éclectiques et lisibles par tout le monde. Aucune de ces images n'est le fruit du hasard, chacune d'elles exprime une rencon-

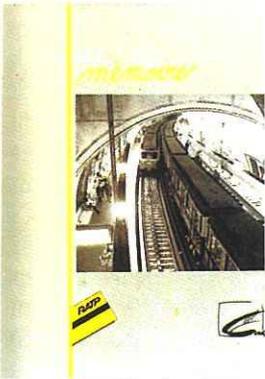
tre, une frontière traversée : c'est ainsi que le Charlot des "Temps modernes" et un Einstein dubitatif encadrent des "Pieds Nicke-

lés" sortant d'un concert de Gershwin... » Jean-Paul Chambas définit ainsi la fresque de 75 m de long qu'il vient de réaliser à la



## METRO MEMOIRE

Queneau, Kafka, Gide et Fargue, Paulhan et Robbe-Grillet, et beaucoup d'autres : le métro a toujours inspiré les écrivains. *Métro Mémoire* est un recueil de différents textes consacrés principalement au métro et reflétant la diversité des sensibilités littéraires. Cet ouvrage a été réalisé à l'initiative de la Communication pédagogique (COM), en collaboration avec le CRDP (Centre régional de documentation pédagogique) de l'académie de Créteil. Pour toute information sur cet ouvrage, contactez la Médiathèque (tél : 43 65 75 07).



demande des Galeries-Lafayette et qui a été mise en place sur la voûte de la station Chaussée-d'Antin-Lafayette de la ligne 9.

## CALENDRIER

**NOVEMBRE :**  
**Du 20 au 27 :** animation « les 80 ans de la ligne 12 » ;  
**Du 26 au 28 :** lancement du jeu concours sur la ligne 161 ;  
**Le 29 :** concert à Auber

par l'orchestre symphonique de la RATP.

**DECEMBRE :**  
**Le 2 :** le R312 équipe la ligne 92 ;  
**Le 2 et le 3 :** ouverture de Lachambeaudie ;

**Le 6 et le 7 :** participation d'agents de la RATP au Téléthon national ;  
**Le 7 :** journée Portes ouvertes au dépôt de Lagny ;  
**Le 15 :** arbre de Noël au palais Omnisport de Bercy.

## SUIVEZ LE GUIDE

Grâce au nouveau guide *Paris vu du bus*, l'histoire de Paris peut désormais se lire à travers les lignes de bus, en suivant les itinéraires qui traversent le centre de Paris, celui des monuments et des théâtres, des rues commerçantes et des boutiques célèbres. Au total, dix lignes de bus (29, 30, 32, 38, 47, 52, 63, 69, 72, 84), Montmartrobus et Balabus sont ainsi minutieusement étudiés : pour chaque arrêt, les descriptions des curiosités architecturales, les rappels historiques et les anecdotes sur leurs habitants illustres fourmillent. On y trouve, par exemple, qu'à l'arrêt Saint-Germain-des-Prés, au bout du square du même nom, « le portique en grès adossé

au mur ornait le pavillon de la manufacture de Sèvres lors de l'Exposition universelle de 1900 », ou que, à l'arrêt Denfert-Rochereau, « le Café du Lion, au n° 5 de l'avenue du Général-Leclerc, eut la clientèle de Lénine,

alors en exil en France ». Pour quelques arrêts ou tout un parcours, ce guide propose une autre façon de se déplacer dans Paris. G. Dauteyrac, *Paris vu du bus*, éditions Bonneton, 232 pages, 79 F.



## INGENIERIE EXTERNE

● Le département du Développement a entamé deux études : l'une concerne la ville du Havre et porte sur un plan de circulation lié au réaménagement d'une partie du quartier des docks. La seconde étude a pour thème l'extension du site propre pour autobus à Clermont-Ferrand.

## ORDRE DE MALTE

● Le Comité RATP des Œuvres hospitalières françaises de l'ordre de Malte collecte tous médicaments non périmés que l'on peut avoir chez soi. Pour tout renseignement, contacter le docteur Lecuir : (40 4) 8 74 80 ou Jean Joubert : (48 0) 427 86.

## UN LIVRE POUR NOEL

● La sortie de l'ouvrage de Claude Bordas, « De Saint-Germain-en-Laye à Disneyland » (voir ELL - mai 1991), est retardée. Il paraîtra courant décembre au prix de 265 francs pour les agents de la RATP (au lieu de 295 francs, prix de vente en librairie). Le règlement doit être envoyé par chèque bancaire ou postal aux Editions de l'Ormet, 03330 Valignat.

La RATP a particulièrement soigné la mise en valeur de l'œuvre en éclairant la station par le biais de la voûte. Motifs de la fresque frap-

pés ponctuellement grâce à des projecteurs, ensemble encadré de tubes, comme pour créer une impression de flottement dans

l'espace, éclairage des voies devenant ainsi un long fleuve rayonnant, intensités lumineuses différentes selon les heures.



— Pour être au parfum 24h sur 24 !

**Le journal téléphoné  
6.44.44.**

COLL. CINE PLUS

## LACHAMBEAUDIE S'INSTALLE

Lachambeaudie ouvrira début décembre. C'est dans ses murs que logera désormais l'essentiel du département Protection, Prestations et Prévention sociales, actuellement situé à Bercy. Nous vous proposons quelques clés pour vous retrouver dans ce jeu de piste. Bâtiment ouest : locaux de l'unité Protection sociale (PS 1). C'est la médecine conseil qui remplit le rôle de caisse de sécurité sociale à la RATP, pour les actifs. (La CCAS reste rue de Naples.) Vous y trouverez par étage :

- le bureau des successions (qui rejoindra, à terme, le bureau des pensions à Belliard) ;
- la caisse des accidents du travail, qui procède à la gestion de ceux-ci. Une innovation : l'agent accidenté ne sera plus tenu de se présenter au cabinet du médecin conseil, le contrôle n'étant plus systématique. La caisse ne le convoquera que si elle le juge opportun. Ce contrôle des rendez-vous limitera les déplacements des agents.

- En cas d'incapacité permanente partielle, vous rencontrerez le médecin conseil spécialisé dans la fixation des IPP ;
- une antenne du bureau de remboursement des frais médicaux (désormais rue de



DUMAX/COM-AT

Naples) : en allant en consultation à l'espace Santé, vous pourrez présenter vos dossiers de remboursement (qui sera effectué par virement sur compte bancaire ou postal) ; le bureau de contrôle des indisponibilités. Il assure le contrôle médical par l'intermédiaire des praticiens conseil chargés de veiller aux arrêts de travail, congés maternité ou congés cure thermale. Il gère les fichiers médicaux qui enregistrent les arrêts de travail. L'informatisation de ces fichiers permettra un meilleur suivi de l'absentéisme. C'est là que sont basés les enquêteurs médicaux, qui vérifient que les agents arrêtés sont en situation régulière vis-à-vis de la caisse de sécurité sociale. Dans la partie est de Lachambeaudie, vous trouverez l'espa-

ce Santé (PS2). Pour plus de cohérence, les différentes consultations de spécialistes ont été regroupées en pôles, tandis que la radiologie et le laboratoire d'analyses occupent les deux premiers étages.

L'inventaire ne serait pas complet sans mentionner la présence du Conseil de prévoyance, organisme élu, chargé de veiller aux respect des textes concernant les médecines à la RATP. Il a lui-même ses médecins, que les agents peuvent consulter s'ils le souhaitent. Tous ces services, actuellement à Bercy, déménageront le 29 novembre.

L'ouverture de Lachambeaudie aura lieu les 2-3 décembre.

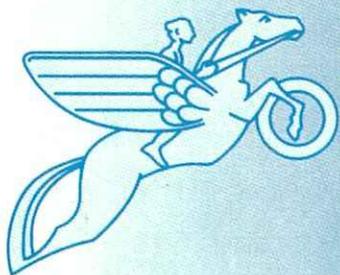
Pour vous y rendre : bus 24, 62 et 87, métro : stations Dugommier et Daumesnil.

## POINTEL DANS LE METRO

La RATP ouvre ses installations au téléphone de demain. « France Télécom et la RATP, représentée par le département SIT, ont signé le 25 septembre une convention sur l'installation de 250 bornes Pointel dans les accès de stations de métro et du RER ainsi que quelques gares routières », indique Jean-Pierre Prévert, responsable du projet. Pointel est un téléphone de poche sans fil qui permet d'appeler, à condition d'être à proximité d'une borne radio. Comprenant des bornes émettrices radio situées dans les trémies d'accès et reliées au réseau téléphonique public, ainsi qu'une antenne au sommet des mâts signalétiques d'entrée, ce système sera accessible à l'extérieur dans un rayon de 50 à 200 m. La RATP assure les travaux de mise en

place et participera à la maintenance des installations situées dans son domaine. L'opération fait partie de la mise en place d'un réseau de 1 500 bornes dans Paris, dont le lancement commercial doit avoir lieu en septembre 1992. Cette convention fait suite à celle de l'installation de plus de 600 cabines téléphoniques publiques dans le métro et le RER qui va être achevée dans les semaines qui viennent. Il est prévu de mener dès septembre prochain une expérimentation de ce service Pointel dans une salle d'échange du métro ou du RER. Un système similaire pourrait être à terme envisagé par la Régie pour ses propres besoins. La décision de la RATP de participer dès le début à cette opération porteuse d'avenir témoigne de sa modernité.

SALON de la MOTO 1991  
CYCLO - SCOOTER - EQUIPEMENTS



## SALON de la MOTO

CYCLO - SCOOTER - EQUIPEMENTS  
Paris - Porte de Versailles - Bâtiment 7 - Niveau 3

**BILLET D'ENTREE 40 F**

29 novembre - 8 décembre 1991 10H - 20H

Nocturnes : vendredi 29 nov., mardi 3 et vendredi 6 déc. jusqu'à 22H

060518

060518

Billet de métro offert par le Salon de la Moto.

Découper suivant le pointillé.

METRO  
U · U  
SALON de la MOTO  
CYCLO - SCOOTER - EQUIPEMENTS  
VALABLE POUR UN VOYAGE ALLER DU  
29 NOV. AU 8 DEC. 1991

RATP

060518

Invitation au voyage via RATP, avec ce billet d'entrée en forme de ticket. Il offrira aux passionnés des deux-roues un aller simple, garanti sans embouteillages, pour le prochain Salon de la moto.

## CROSS UNITES 91

Pierre Trassoudaine (UDO dépôt de Charlebourg, département Bus) a remporté le « Cross Unités 91 » qui s'est déroulé, le 13 octobre, dans le parc de l'île Marante à Colombes. Organisée à l'initiative du dépôt de Charlebourg, cette manifestation

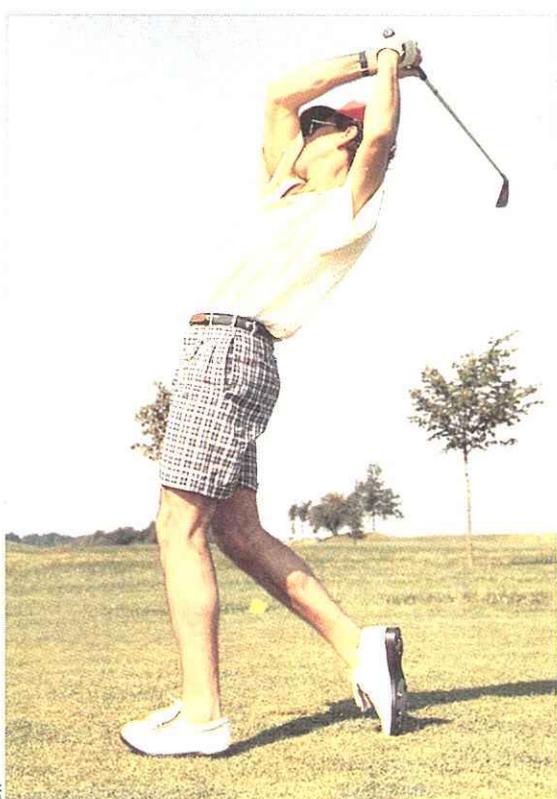


CHABROL/COM-AY

réunissait plusieurs unités décentralisées (ligne I- MTR, gares et transport ligne A-RER, aménagements et maintenance des ouvrages ferroviaires - ITA, appareils translateurs-ESE, péages et monétique-SIT, dépôt de Charlebourg-Bus). Son objectif était de jouer l'intégration des modes Métro, Bus, RER et d'associer exploitation et maintenance.

## LE REGIE GOLF

En octobre 1986, ils étaient une quinzaine d'agents, passionnés de golf. Cinq ans après, l'association sportive de golf de la RATP, le « Régie Golf », comprend plus de cinquante membres venus de tous les secteurs de l'entreprise, cadres ou machinistes, OS ou conducteurs. « Promouvoir le golf, favoriser la pratique de ce sport qui exige concentration et précision, mais aussi créer des occasions de rencontre entre les agents en dehors de l'entreprise... et dans les cadres les plus agréables de verdure », tels sont les objectifs du président (et fondateur) du Régie Golf, Ahmed Boubékeur, technicien dépanneur à MRF. Le golf peut être pratiqué dans cinq



DR

clubs de la région parisienne : Saint-Quentin, Vilennes (Yvelines), Saint-Aubin,

Saint-Pierre-du-Perroy (Essonne) et Chevry (Seine-et-Marne). En plus de l'adhé-

sion annuelle à l'association d'un montant de 200 francs par an, les agents doivent retirer des carnets de 20 tickets au tarif avantageux de 440 francs (Service Accueil/Vacances, 25, rue de Naples 75008); 5 tickets leur permettant de pratiquer leur sport ou de prendre des leçons pendant une journée. Et pour ceux qui ne savent pas encore utiliser un « tee », des stages d'initiation sont organisés : le prochain aura lieu au mois de mars, au golf de Saint-Aubin, pendant une journée, soit 7 heures, au prix de 350 francs (équipement et balles fournis). Des « sorties » sont également proposées : prenez date pour la prochaine, qui ira à la découverte du golf écossais, à Saint Andrew, en Ecosse, du 6 au 13 juin 1992 (contact : Régie Club de la RATP, 45 94 91 16). A vos clubs...

## EXPO

● Vous avez jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre pour visiter l'exposition sur « Les métiers disparus des Transports », qui se tient au musée des transports, les samedi et dimanche après-midi (Musée des Transports, 60, avenue Sainte-Marie, Saint-Mandé).

## LUTTE ANTI-GRAFFITI

● L'unité Amof (ITA) a profité des travaux de ravallement actuellement en cours au Pont de Bercy, pour traiter ses piles au VRAG (vernis réticulé anti-graffiti). C'est la première fois que ce type de travaux est entrepris sur l'extérieur d'un ouvrage aussi important.

## PORTE DE CLICHY : CORRESPONDANCE METRO-RER

● Ouverte depuis le 29 septembre, la nouvelle gare SNCF de Porte-de-Clichy de la ligne C du RER est en correspondance avec la ligne 13 du métro. 11 000 personnes, dont 30 % en provenance du métro, vont prendre quotidiennement le RER dans cette gare située sur la branche Montigny-Beauchamp / Argenteuil - Invalides de la ligne C.

ABONNEMENT  
OU REABONNEMENT  
ANNUEL A

ENTRE LES LIGNES

JOURNAL  
D'ENTREPRISE DE LA  
RATP

Telephone de la  
Redaction : 40 46 46 98  
ou 40 46 41 32

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Raison sociale : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_ Adresse complète : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Commune : \_\_\_\_\_

Pays étranger : \_\_\_\_\_

SE RÉABONNE Indiquer votre n° d'abonnement \_\_\_\_\_

S'ABONNE À "ENTRE LES LIGNES" (10 numéros) au tarif suivant

**FRANCE : 130,00 francs**

**ETRANGER : 150,00 francs**

à compter du : (mois) \_\_\_\_\_

(année) \_\_\_\_\_

Retourner cette demande accompagnée de son règlement établi à l'ordre de la RATP à l'adresse suivante :

**RATP "ENTRE LES LIGNES" Bureau R 10 53 ter, quai des Grands-Augustins 75006 Paris**

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

Martin Luther King, Picasso, Piaf, Hemingway, Chateaubriand, la statue de la Liberté... et bien sûr La Fayette se sont donné rendez-vous sur la voûte de la station Chaussée-d'Antin-Lafayette. Une rencontre franco-américaine signée Jean-Paul Chambas.

