

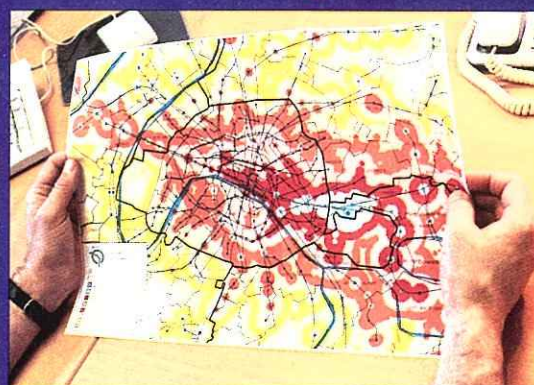
ENTRE LES LIGNES

72%

des agents

interrogés
se déclarent
satisfaits de leur travail à
la RATP, 81 % le jugent
intéressant.

Des cartes
pour mesurer
le temps



Les résultats D'ECHO V

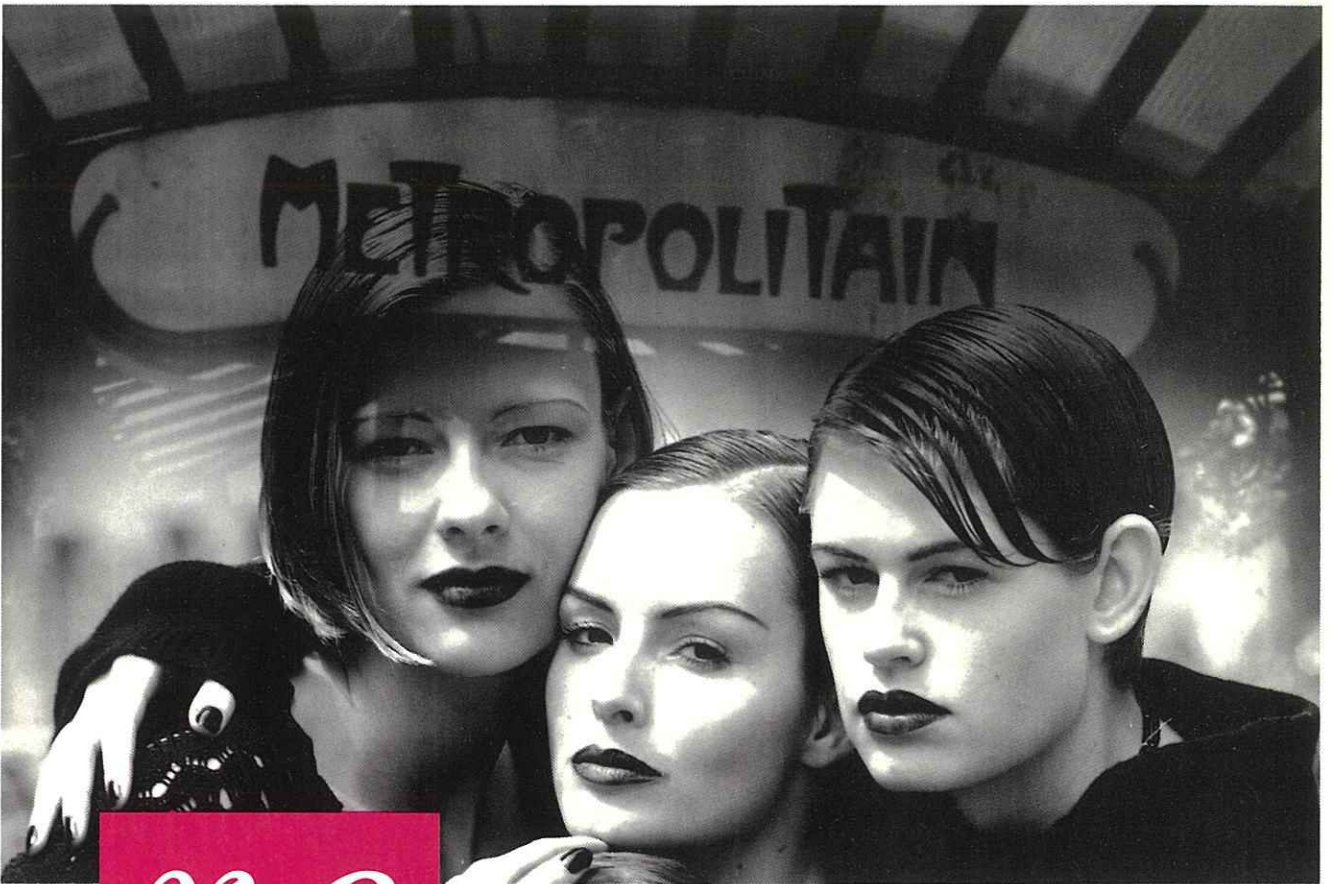
2 359 agents
ont répondu aux
quelque deux
cents questions
d'Echo V.
Les résultats
de l'enquête
en page 17.

2359
agents



CIA, les agents
renseignent



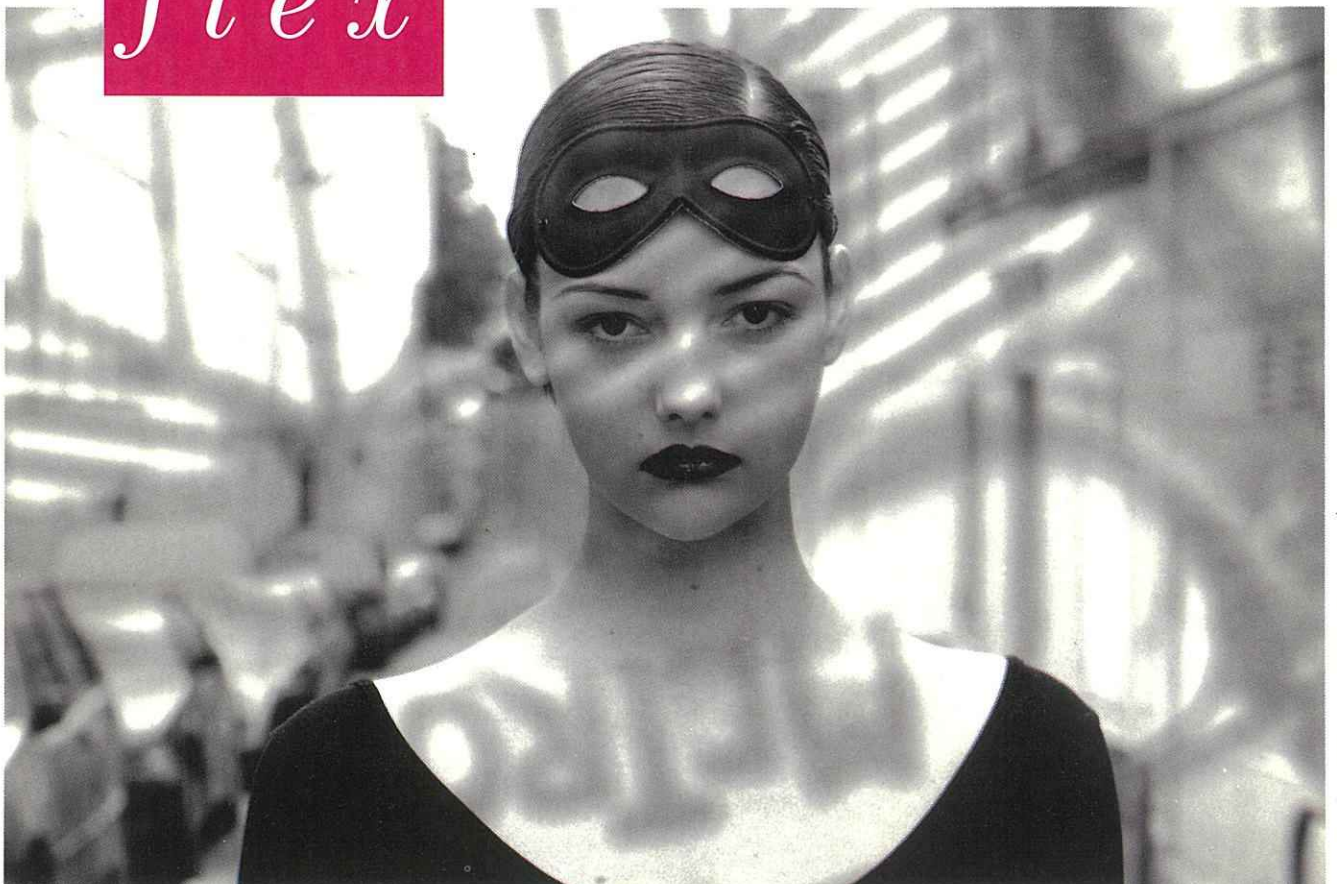


2

*re
flex*

PHOTOFOLIE

Quand le métro s'affiche sur les visages.



PHOTOS : CLÉO SULLIVAN / BACKSTAGE POUR PARIS DÉCLIC



som maire

4 Contrôles d'identité, évacuation des vendeurs à la sauvette... un objectif : maîtriser le territoire.

L'union fait la force. La coopération entre équipes, un élément clé dans la lutte pour la sécurité sur les réseaux p. 4

CIA, les agents renseignent. Un nouveau système d'information voyageurs sur la ligne B p. 6

Ici Sydney, à vous Paris. Le bilan du 50^e congrès de l'UITP ... p. 9

Les couleurs du temps. Les cartes isochrones, un outil pour visualiser les durées de trajet..... p. 10

Des partenaires pour gagner. Des entreprises se sont associées au sein de Météor Club pour soutenir le sport de haut niveau en entreprise..... p. 12

Réséda tisse son réseau. Faciliter l'échange et la consultation des données informatiques des centres Bus, objectif atteint grâce au réseau Réséda..... p. 14

Les bus au vert. Des machinistes volontaires accompagnent régulièrement les excursions « Bus découverte »..... p. 16



14 Réséda, un réseau informatique qui concerne toutes les activités d'un centre Bus.

3

dossier

La RATP en gros plan. Les résultats de l'enquête Echo V sont arrivés. Portrait détaillé de l'entreprise vue de l'intérieur • Dix métiers par ceux qui les font • p. 17

actualité

Le point sur Météor • Un forum des métiers à Aulnay • La Maltournée et les collégiens • Championnet retrouve le tram..... p. 24

passionnément

Pascal Tayot, champion d'Europe • Un ticket pour l'histoire • L'art de la récupération • La peinture entre en gare •..... p. 30



17 Décentralisation, rémunération, formation... Echo V aborde tous les aspects de la vie quotidienne des agents

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphonique) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photos de Chabrol, Marguerite / COM-AV. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 130 F (150 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9 rue Belliard 75889 Paris cedex 18.

Sécurité Surveillance générale, GIPR, agents d'exploitation... Dans la lutte pour la sécurité, la coopération entre équipes s'avère un élément clé pour une action efficace. L'exemple des lignes 2, 4 et 9.

Dès le début de l'année 1993, les réseaux métro et RER ont connu un net durcissement des actes de délinquance. Ce constat établi, à la demande des personnels d'exploitation et des directions des lignes, nous avons mis en place un plan visant à renforcer la sécurité des agents et des voyageurs », explique Claude Dagiral, responsable de l'unité Sécurité des réseaux au département SEC. Cette unité dispose d'un bureau d'information et d'analyse statistique, qui recueille l'ensemble des faits délictueux relevés par les personnels d'exploitation, de sécurité, ainsi que par les différentes permanences.

Cette connaissance des faits est introduite dans un système informatique unique qui permet de mesurer les évolutions et d'effectuer des comparaisons dans le temps. « Si ces statistiques nous donnent des indications, elles restent insuffisantes sans la participation immédiate de l'exploitation pour agir sur le terrain, là où il faut », poursuit Claude Dagiral. C'est ainsi que certains secteurs des lignes 2, 4 et 9 ont bénéficié, au cours du 1^{er} trimestre de l'année, d'un renforcement substantiel des missions de sécurité : Châtelet et le nord de la ligne 4, de Place Clichy à Belleville sur la ligne 2, et de Richelieu-Drouot à Nation sur la ligne 9. « Nous travaillons à trois niveaux, explique Philippe Chamarande, adjoint opérationnel de l'unité, d'abord éviter les rassemblements pour conserver la maîtrise du territoire et la fluidité de circulation. Ensuite, faire intervenir la Surveillance générale (SG) et le GIPR pour les infrac-

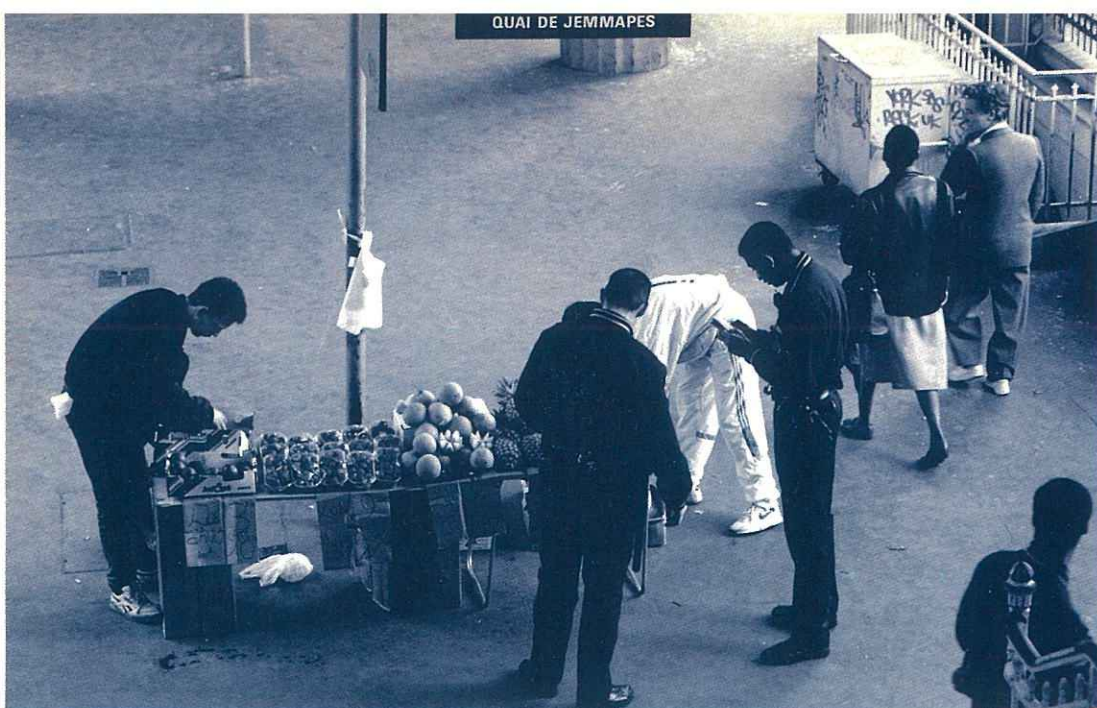
CONSERVER LA MAÎTRISE DU TERRITOIRE

tions ou les délits relevant de la police des Chemins de fer et collaborer avec la police nationale pour réaliser les interpellations. Le dernier niveau rejoint le premier car, une fois ces opérations effectuées, nous réoccupons le terrain d'une manière fréquente et aléatoire. »

Les actions conjointes RATP/police se sont avérées efficaces et la collaboration du département Métro n'est sans doute pas étrangère à ces résultats. « Le 12 mars dernier, à la suite de plusieurs agressions et dégradations sur notre ligne, nous avons organisé une table ronde sur le thème de la sécurité, relate Patrick Dumas-Delage, directeur de la ligne 2, à laquelle se sont joints notamment le Président Francis Lorentz et Christian Kozar, directeur du départe-



L'union fa



A gauche, contrôle d'identité par la Surveillance générale sur la ligne 4.

Ci-contre, évacuation de vendeurs à la sauvette sur la 2.

Trois questions à Isabelle Porro*

Quels sont les objectifs de votre mission ?

Faire connaître le rôle et les missions des agents de la SG, expliquer en quoi les agents d'exploitation peuvent nous aider à améliorer notre efficacité.

Quels sont les moyens pour y parvenir ?

Les agents du métro sont convaincus que la SG est là pour les « surveiller »... et les agents de la SG vivent très mal cette situation ! Pour réajuster notre image à la réalité de nos missions, il faut mettre en œuvre une pratique de terrain : les agents de la

sécurité doivent aller au-devant des agents d'exploitation.

Systématiquement. Pour ce faire, la maîtrise de terrain doit reconquérir son rôle d'encadrement opérationnel : du côté exploitant, mobiliser les agents pour fournir des signalements précis. Du côté sécurité, mise en place de réunions hebdomadaires, à vocation très opérationnelle, des agents de maîtrise pour les impliquer et les responsabiliser. Les briefs aux agents de la SG devront être plus précis et transparents. La maîtrise doit se soucier des résultats des missions qu'elle

distribue, et doit prendre contact elle-même avec les lignes pour assurer un réel suivi.

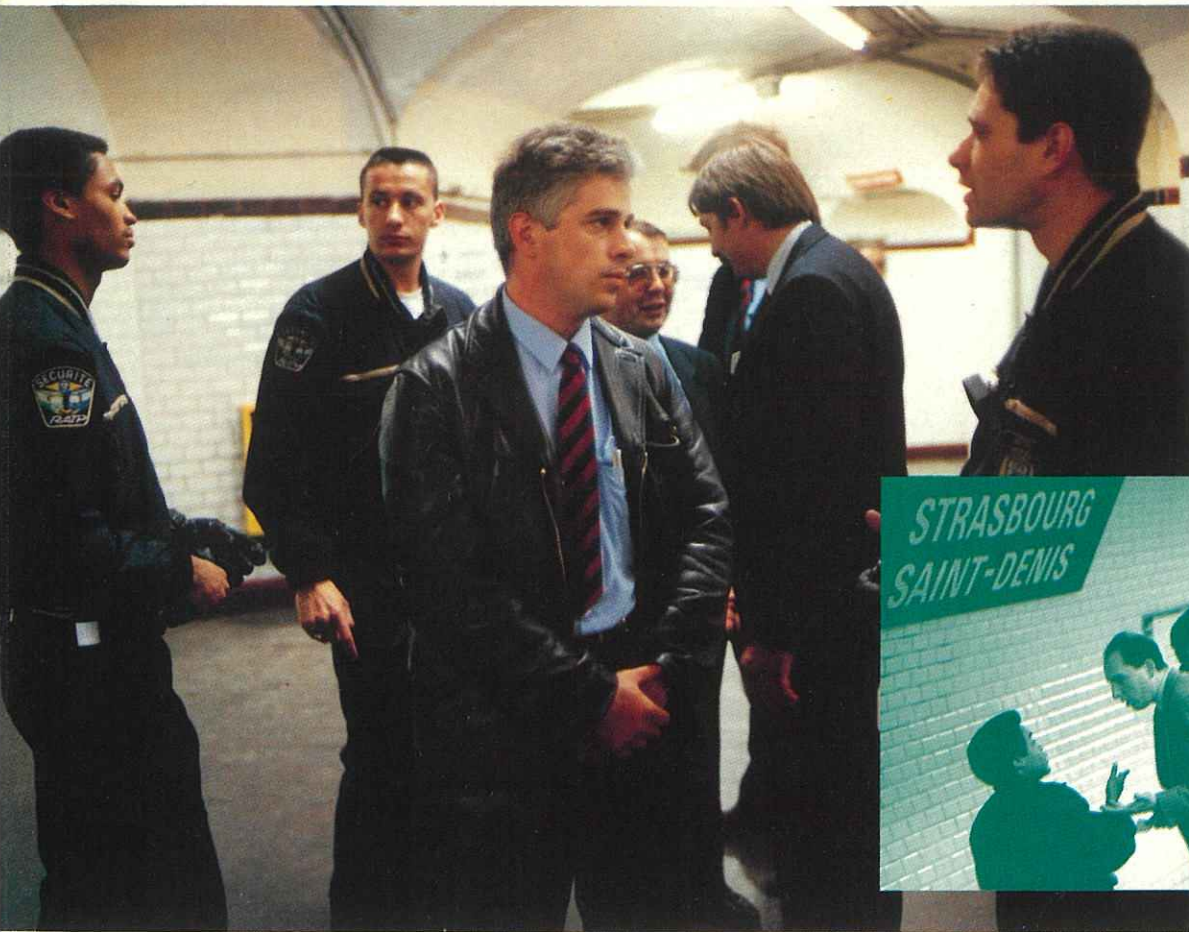
Qu'est-ce que cela signifie pour les agents de la SG ?

Qu'ils sont d'abord au service de l'entreprise ! Le professionnalisme d'hier n'est plus celui qui convient à la délinquance d'aujourd'hui. La reconnaissance d'un diplôme national d'agent de sécurité, à l'initiative de la direction, va d'ailleurs dans ce sens-là.

* Responsable opérationnel chargé des relations avec les exploitants.

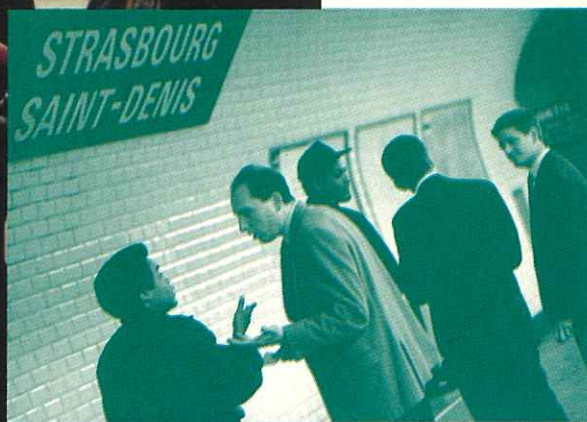
ment Sécurité. » Des cadres de la ligne, des agents de maîtrise, des conducteurs et des agents de station ont pu librement s'exprimer sur différents thèmes : effectifs, installations, organisation... « Cette réunion avec le département SEC a constitué un véritable premier pas en ce qui concerne le rapprochement avec le personnel d'exploitation », raconte Frank Morel, un des huit agents de station affecté à une équipe ERL (équipe de Reconquête de ligne). Initialisées en octobre 1992 par le directeur de la ligne 2 et Guy Le Douche, le responsable station, ces deux équipes ERL (huit agents au total) ont pour missions la lutte anti-fraude, l'assistance aux voyageurs et les signalements de tous les indésirables. « Nous allons au-devant des difficultés rencontrées par les voyageurs, et le volet du traitement social reste très important pour nous... Quand nous rencontrons la SG ou le GIPR, nous leur signalons toujours ce qu'on a repéré. Il arrive que certains d'entre eux pensent qu'on va leur prendre leur travail ! En aucun cas nous ne voulons les remplacer, et nous sommes là pour leur apporter un plus ! », poursuit Frank.

Les équipes ERL sont dotées de talkies-walkies et sont reliées au PC de Denfert. Tous volontaires mais sélectionnés par l'encadrement, ces agents sont actuellement en phase expérimentale : ●●●



Ci-contre, échange d'informations entre Frank Morel, membre d'une équipe ERL de la ligne 2, et le GIPR.

Ci-dessous, opération anti-drogue menée par la SG sur la ligne 9.



6

●●● « Notre travail porte ses fruits, mais il reste à obtenir une meilleure coopération avec les services de sécurité », conclut Frank. La collaboration des services de sécurité et des agents d'exploitation, sur le terrain, est encore loin d'être parfaite.

Manque d'information et de communication, méfiance, réticence, incompréhension font encore partie des critiques développées par les agents du « terrain » : « On ne nous précise pas toujours nos objectifs », explique Martin, agent de la SG.

« Je n'ai pas eu l'impression que les agents du réseau collaboraient davantage et malgré tout ce qui est dit, la barrière entre agents et SG reste parfois présente, continue Patrick, un autre agent de la SG, j'ignorais totalement cette opération de renfort sur ces secteurs, et, de toute façon, nos équipes y sont en permanence ! Pourtant, notre approche sur le terrain serait tellement différente si nous étions mis un peu mieux au courant du contexte entourant nos missions ! » Patrick Dumas-Delage reste néanmoins satisfait de ces efforts de coopération : « J'ai insisté pour que les agents du GIPR et de

●●●●●●●● Les actions de sécurité en chiffres

Pour l'année 1992, les services de sécurité de la RATP ont relevé 32 715 infractions à la police des chemins de fer, 8 166 vendeurs à la sauvette ont été saisis et plus de 1 000 auteurs de délits ont été remis à la police judiciaire. Pour le mois d'avril 1993 et sur les lignes 2, 4 et 9, 52 interpellations effectuées (voleurs, agresseurs, délinquants...).

●●●●●●●●

la SG se présentent systématiquement en station, et je suis sûr que des agents de la ligne se sont rendus compte qu'il se passait quelque chose... Chaque semaine, le département SEC nous faxait toutes leurs interventions et ce suivi permanent a permis d'assainir la ligne, de réduire sensiblement les agressions, d'éliminer les facteurs de crainte. » Car, si le sentiment d'insécurité est lié à des problèmes de « pure » sécurité, il est actuellement aussi lié à des problèmes d'environnement : saleté, mauvais éclairage, marginaux, tags concourent à ce sentiment particulier. En engageant la totalité des moyens dont disposait l'unité Sécurité des réseaux au cours du 1^{er} trimestre de cette année (y compris un escadron de gendarmerie), ces mesures « ont permis cette année d'abaisser le taux de délinquance traditionnellement élevé à cette période. C'est par la connaissance du phénomène grâce aux informations de tous, qu'elles proviennent de l'exploitation ou de nos agents, que l'on a pu agir là où c'était nécessaire », souligne Claude Dagiral. Les faits sont décidément têtus ●

Philippe Carron

CIA, les agents

RENSEIGNEMENT

Avec CIA, les agents de la ligne B disposent désormais d'un système leur permettant, en cas de perturbations, d'informer les voyageurs en temps réel. CIA – chaîne d'information des agents – a été mise en place en attendant l'arrivée du système d'information en service sur la ligne A, prévue pour la fin de l'année 1994. « Pour les voyageurs de la ligne B – contrairement à ceux de la A, informés de l'état du trafic depuis 1992 –, l'information restait un point noir. », constate Philippe Martin, responsable de l'unité Gares ligne B.

Aussi la ligne a-t-elle décidé de retenir l'information aux voyageurs comme priorité pour l'année 1993.

« L'objectif que nous nous sommes fixé est de donner impérativement une information aux voyageurs qui attendent sur le quai quand le retard des trains atteint 5 mn. Laps de temps ramené à 2 mn pour les voyageurs qui sont à bord des trains. Cette action qualitative est rendue possible grâce à l'amélioration de la circulation des trains due aux efforts conjugués de MRF et de l'unité Transport. » Mais encore fallait-il avoir les moyens de cette politique. Il a donc été demandé au département ESE et à l'Ingénierie d'Exploitation Ferroviaire de concevoir un système d'information privilégiant les agents, simple, rapide, efficace et complémentaire de celui de la ligne A.

Depuis le mois d'avril, CIA est installé dans le bureau du chef de service de l'ensemble des trente et une gares, avec un deuxième écran dans le bureau de vente si celui-ci est trop éloigné. ●●●

Info voyageurs La ligne B avait besoin d'un système d'information voyageurs rapide et efficace. C'est chose faite avec CIA, un outil qui privilégie le rôle de l'agent.



●●● Le chef de service retransmet l'information aux voyageurs par sonorisation. Selon Pascal Malet, chef de poste, « avant la mise en place de CIA, nous recevions les informations par appel général du PCC, dont nous dépendions complètement, on était aveugle. L'information n'était pas toujours suffisamment précise, la situation évoluait et le temps que l'on transmette l'information aux voyageurs elle était souvent dépassée. Nous n'avions pas les moyens d'assurer une information de qualité et en temps réel. Aujourd'hui, l'outil est là, c'est nous qui apprécions l'information à donner, nous sommes autonomes. » A la gare « Parc de Sceaux »,

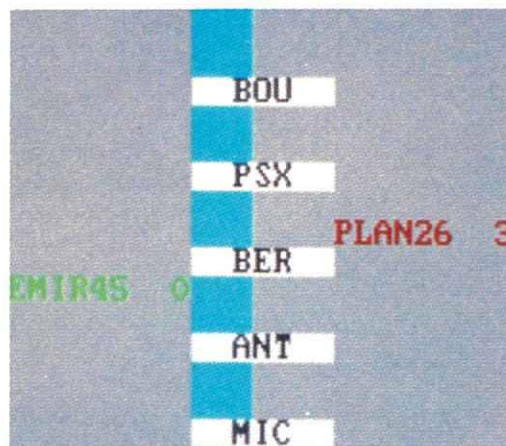
COMMENT ÇA MARCHE ?

CIA, c'est : une « image trafic », copie de celle du PCC, donnant la situation des trains sur toute la ligne, leur retard (en rouge) ou leur avance (en vert) en minutes par rapport à l'horaire prévu. Deux autres images affichage donnent la destination des trains.

même appréciation de Christian Bouvier sur le système CIA qui, ici, est placé dans le bureau de vente, face à la salle des billets : « Les voyageurs ont tout de suite remarqué l'écran et ont demandé à quel usage il était destiné. Certains savent même déjà l'utiliser, et reconnaissent son utilité – surtout en cas de perturbations, disent-ils. CIA, permettant de donner une information dans de bonnes conditions, ne pourra que faciliter nos rapports avec les voyageurs. »

CIA, un dispositif pour assurer une information de qualité en situation perturbée ? Apparemment oui, mais il ne doit pas pour autant faire oublier l'information en situation normale : affichettes indiquant les horaires spécifiques à chaque gare, distribuées aux voyageurs depuis 1992 ; GIL, guide d'informations locales, réalisé depuis février 1993 par les agents, comportant toutes les informations sur l'environnement extérieur de la gare. Autant de moyens qui permettent de répondre à l'une des premières attentes des voyageurs : l'information ●

Simone Feignier



La formation en détail

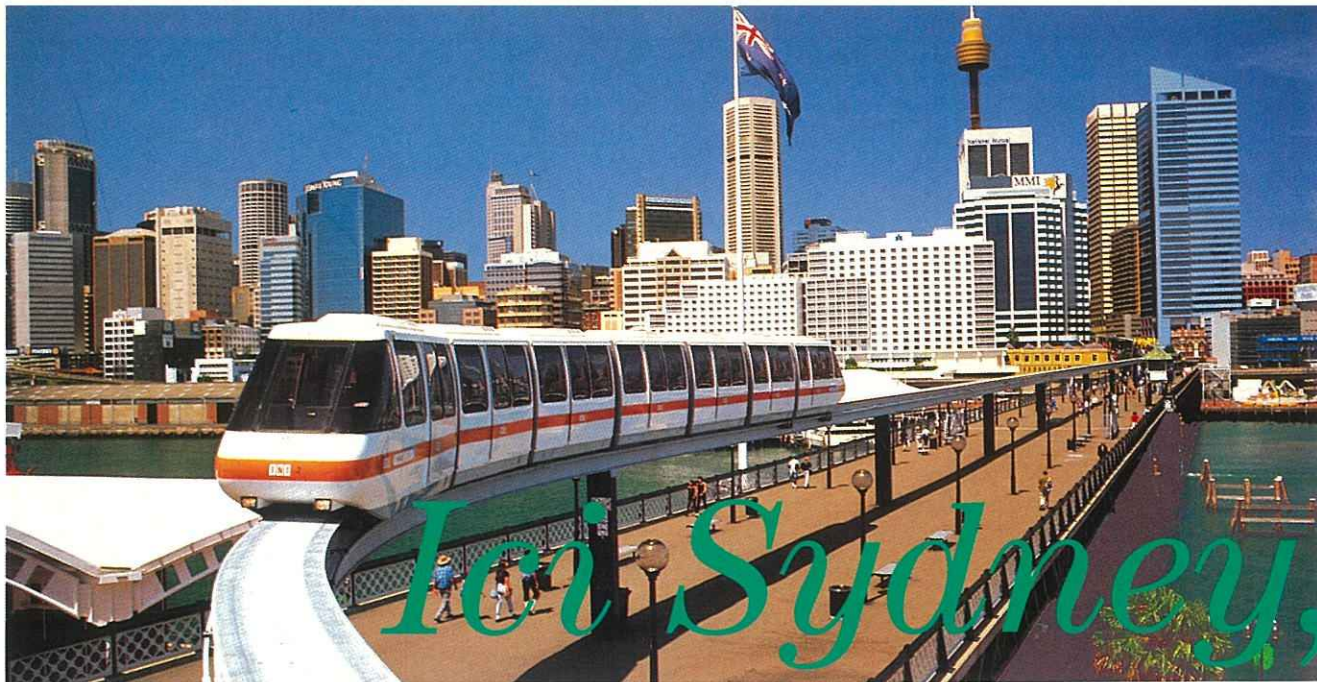
Trois journées de formation CIA ont été mises sur pied par le centre de formation RER des Baconnets et Agnès Martin, responsable du secteur centre de la ligne, chargée de la formation :

« Notre premier souci a été de sensibiliser les agents à l'importance de l'information aux voyageurs. Cela a été le thème de la première journée de formation, avec l'explication de l'outil CIA,

en mars dernier. Au cours de la deuxième journée, en juin, les agents ont appris à intervenir sur CIA pour pouvoir effectuer, le cas échéant, la commande des panneaux de

destination. Une dernière journée est prévue fin 1993 : elle sera axée sur l'utilisation de la sonorisation, la définition de messages types, avec jeux de rôle à l'appui. » La ligne B étant équipée

d'un système d'information des voyageurs qui privilégie le rôle de l'agent, la formation s'adresse à l'ensemble des 500 agents de maîtrise et opérateurs de la ligne.



International

Sydney a accueilli, cette année, le 50^e congrès de l'UITP. L'occasion pour la RATP de présenter les points forts de sa politique : accueil voyageurs, sécurité...

Le 50^e Congrès de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) s'est tenu à Sydney du 2 au 7 mai 1993. Créée à Bruxelles en 1885, cette association regroupe tous les transporteurs du monde, qui représentent une centaine de pays. Réunie tous les deux ans, elle travaille par le biais de commissions organisées par thème (métro, économie des transports, étude des bus...). Le congrès est l'occasion de présenter l'ensemble des travaux de ces commissions. La RATP y est particulièrement présente puisqu'elle participe à la plupart des commissions. A ce titre, la Régie est considérée comme une entreprise « phare » dont les évolutions sont attentivement suivies.

Pierre Barrier, directeur général adjoint, a notamment développé au travers de quatre grands thèmes (accessibilité, information, sécurité et confort) les progrès technologiques les plus récents contribuant à satisfaire les nouveaux besoins et exigences des voyageurs en matière d'accueil

A VOUS PARIS



MADE IN FRANCE

L'organisation du prochain congrès, qui se tiendra à Paris, du 28 mai au 2 juin 1995, a été confiée à la RATP. Dans deux ans, les responsables des transports de la planète seront sur les réseaux de la RATP : l'entreprise sera tenue de donner la meilleure image d'elle-même. La mobilisation de tous les agents devient une priorité pour la réussite de cette manifestation.

aussi bien dans les stations qu'à bord des trains : les transports en commun devront suivre l'amélioration du confort de la voiture, mieux organiser et faciliter les correspondances, s'impliquer davantage dans la résolution des problèmes de sécurité publique, faciliter l'accès aux handicapés. Enfin, l'amélioration de l'accueil passera par le développement d'un nouveau métier de gestionnaire des espaces publics.

Le département Environnement et sécurité a souligné les progrès substantiels obtenus dans ce domaine depuis quatre ans avec un recul de 27,6 % des vols à la tire, de 22,1 % des agressions de voyageurs et de 10,4 % des agressions d'agents. Près d'un milliard de francs vont être investis au cours des dix prochaines années dans la lutte contre les nuisances (odeurs, bruits, saleté) et l'entreprise va poursuivre ses actions vis-à-vis des « sans domicile fixe » devenus un des problèmes communs à l'ensemble des réseaux du monde. La RATP est aussi à l'origine de la réflexion concernant l'utilisation des ressources humaines : politique de recrutement du personnel, politique de décentralisation, responsabilisation, sont devenues des notions à prendre en compte dans la valorisation d'une entreprise, de son efficacité. Et la Régie s'inscrit dans cette voie de la modernité publique ●

Philippe Carron

Développement Connaître la durée du trajet entre un lieu donné et un secteur déterminé, une nécessité pour les études RATP. Réponse en couleurs par les cartes isochrones.

Dans une étude, il faut pouvoir décrire l'accessibilité, c'est-à-dire le temps que l'on met, ou que l'on mettra, en transports en commun, pour aller à un lieu donné à partir d'un secteur déterminé. La carte isochrone est l'outil qui permet une telle description, et d'une manière particulièrement parlante », précise Gilbert Thibal, responsable de l'unité Aménagement et transport du département du Développement (DEV). Les temps d'accessibilité (temps se dit *chronos* en grec) vont généralement de 15 minutes en 15 minutes, une couleur étant utilisée pour chacune de ces durées. En jouant sur les consonances, l'on peut dire qu'une carte isochrone est polychrome, de *chroma*, couleur en grec.

L'utilisateur principal de telles données à la RATP est le département du Développement. Cela a conduit Jean-Paul Mériaux (DEV) à informatiser ce travail. « Pour répondre à nos besoins, il a fallu créer un logiciel spécifique et constituer une base de données, précise-t-il. Celle-ci comprend le fond géographique de l'ensemble de l'agglomération parisienne, les réseaux

UN LOGICIEL
CAPABLE DE
COMBINER
LES DONNÉES
LES PLUS
DIVERSES



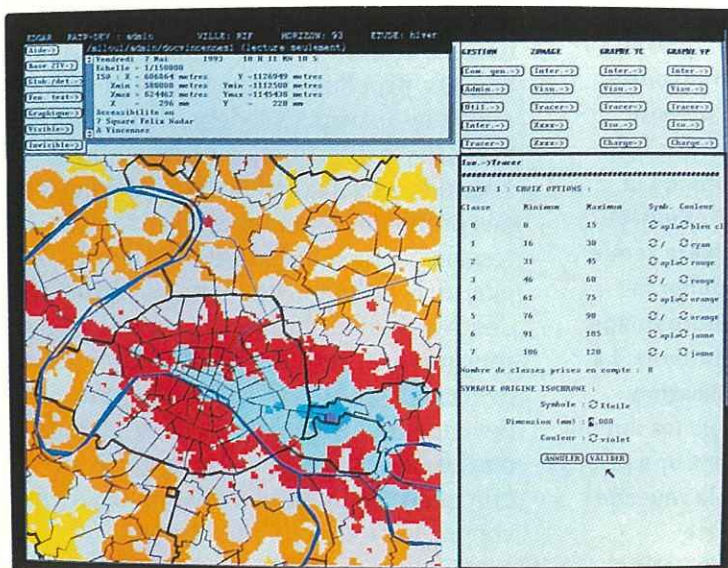
Les cou

métro, bus, RER, SNCF banlieue, les fréquences et les temps de parcours en heures de pointe et en heures creuses, ainsi que les temps de correspondance. Cela représente un travail énorme qu'il faut régulièrement mettre à jour. »

Les cartes ainsi réalisées permettent d'illustrer les études menées par la RATP et ses différentes propositions aux pouvoirs publics, comme les schémas de principe. Elles donnent la possibilité de comparer d'une manière très visuelle un ou plusieurs projets entre eux, et par rapport à la situation actuelle.

En raison de la qualité des documents ainsi créés, la Régie est sollicitée par des demandeurs variés, promoteurs, entreprises, organismes implantés en Ile-de-France. Citons Air France qui, dans la perspective du dépla-

PHOTOS : MAGUERITE / COM-AV.



Douze minutes ont été nécessaires à l'ordinateur pour concevoir cette carte d'accessibilité à l'immeuble de Vincennes-Nadar où se trouve le département du Développement. Bientôt, un nouveau matériel permettra de réduire ce temps de moitié.

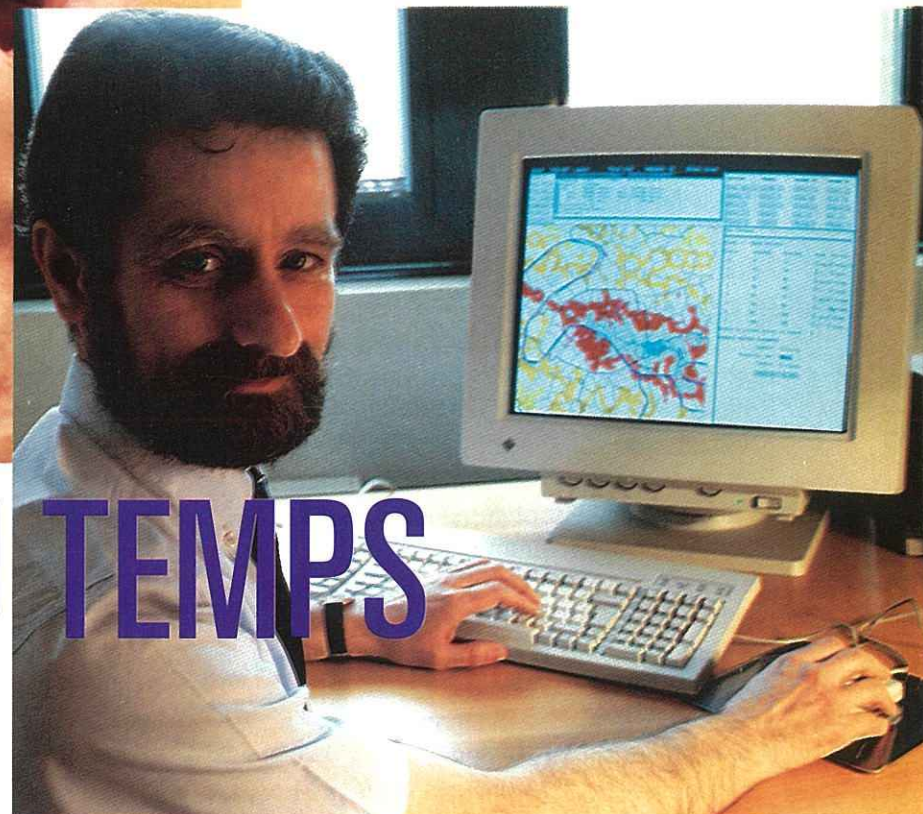
leurs DU TEMPS

cement de son siège social de Montparnasse à Roissy, a demandé au département du Développement de grandes cartes isochrones d'accessibilité à ces deux lieux, afin d'informer précisément son personnel. Pour la chancellerie des universités de Paris, la RATP a établi 27 cartes d'accessibilité aux sites universitaires des trois académies de l'Ile-de-France.

Le problème est plus complexe lorsque la demande concerne un secteur situé en dehors de la région parisienne, car, à ce moment-là, il faut constituer une banque de données spécifique. Ce fut le cas pour une étude réalisée pour les transports de Séville. Mais, en la circonstance, les données à prendre en compte étaient relativement peu nombreuses.

La carte isochrone, un nouvel outil de communication et d'aide à la décision ●

Alain Malglaive



Jean-Paul Mériaux travaille sur la carte d'accessibilité à Vincennes-Nadar.



Les secrets des cartes

Pour réaliser les cartes isochrones d'accessibilité, le département du Développement dispose d'une douzaine de stations de travail équipées du logiciel Majic « made in DEV ».

Ces stations sont reliées à un traceur qui sort des cartes d'un format allant du A4 (21 x 29,7 cm) au format A0 (84 x 118 cm). Les opérateurs disposent d'une palette de 16 couleurs. Bien qu'il

n'y ait pas de code couleur, les bleus sont généralement utilisés pour les temps d'accès les plus courts, puis les rouges, les oranges et, enfin, les jaunes pour les temps les plus longs.



Sport Au sein de Météor Club, des entreprises se sont associées pour soutenir le sport de haut niveau en entreprise. Un nouvel atout pour les sportifs, un plus pour l'image de la RATP.

C'est le sport d'élite qui tire le sport de masse ! » affirme Alain Caire, président de l'US Métro rugby et directeur du département Métro. Ils sont de plus en plus nombreux à le penser et la « grande » histoire sportive leur donne raison : en football avec Reims, puis les « Verts » de Saint-Etienne, maintenant Marseille, en rugby où l'équipe de France a toujours brillé dans le tournoi des Cinq nations, en cyclisme avec l'incontournable Louison Bobet, en ski où Jean-Claude Killy rafle trois médailles d'or olympiques, en athlétisme avec Alain Mimoun... héros exemplaires gravés dans la mémoire collective. Et l'histoire sportive sert encore une fois de point de départ pour expliquer la naissance de Météor Club dont l'objectif est de promouvoir le sport de haut niveau et bâtir le sport d'entreprise de demain.

« L'US Métro est un vieux club qui a toujours connu des résultats sportifs de grande classe à travers ses nombreuses sections... Dans les années cinquante, par exemple, il comprenait le tiers de l'équipe de France d'athlétisme avec Robert Bobin, poursuit Alain Caire, mais au fil des années les moyens nécessaires au développement du sport de haut niveau n'ont pu être dégagés, notamment parce que la part de l'USMT dans le budget du Comité d'entreprise a été divisée environ par deux (de 15,34 % en 1950 à 7,85 % en 1992) ». Après un match perdu par la section rugby, la privant de la montée en 1^{re} division, Alain Caire décide qu'il fallait se donner les moyens pour faire définitivement la différence entre loisirs et compé-

Des parten



LE SPORT À LA RATP, UNE LONGUE TRADITION

titions et par là même respecter le principe initialement énoncé. « Il fallait trouver des moyens complémentaires de ceux fournis par l'USMT via les subventions du Comité d'entreprise qui sont loin d'être négligeables. D'où l'idée de trouver d'autres partenaires, d'autres entreprises pilotes en matière de savoir-faire et de dynamisme ».

Renault Véhicules Industriels, Comatec, SAFT, SPIE Batignolles, et Bouygues sont devenus les premiers partenaires de Météor Club. « Le sport représente une dynamique tout à fait particulière », explique Jean Carayon, Président de Météor Club et directeur délégué de SPIE Batignolles, « elle est exemplaire car c'est une situation dans laquelle l'homme est appelé à se dépasser de façon désintéressée. Nous sommes amenés à rechercher ce dépassement dans nos activités d'entreprise pour que le personnel passe d'une attitude passive à une attitude active dans l'intérêt commun ! Les sportifs ont toujours été exemplaires pour

PHOTOS : CHABROL / COM-AY

aires POUR GAGNER



Pour l'équipe de rugby de l'USMT (ici en rouge), la montée en 1^{re} division reste prioritaire.

A droite, Jean-Philippe Daurelle, l'un des représentants de la section escrime de l'USMT au palmarès prestigieux.



verts dans le cadre des moyens qui sont alloués à ces sections. » Quatre disciplines bénéficient de l'apport de Météor Club : l'escrime, la lutte libre, le pentathlon moderne et le rugby. Pourquoi ? Parce qu'elles sont disciplines olympiques ou suffisamment « médiatiques » comme le rugby. « Et aussi parce qu'il faut privilégier la concentration des moyens, compte tenu des possibilités actuelles », répond Alain Caire. Si l'USMT possède cette « aura » sportive, l'entreprise RATP n'est pas en reste : « J'ai été impressionné dès le départ par l'esprit d'équipe qui règne à la RATP, reconnaît Jean Carayon, et j'ai trouvé dans le comportement des responsables une réelle implication à ce grand projet ».

Si Météor Club fait bénéficier l'USMT de l'engagement de ses partenaires à travers des résultats sportifs

de haut niveau où les sigles USMT et Météor Club se côtoient sur les maillots des athlètes, il permet de développer également une véritable carrière professionnelle : « La RATP est un des plus grands employeurs de l'Ile-de-France et quand on recrute en moyenne 1 500 personnes par an, pourquoi ne pas recruter parmi elles quelques sportifs qui viendront valoriser l'image de notre entreprise », conclut Alain Caire. Après seulement une année d'existence, Météor Club doit se mettre sur orbite pour mieux compter ses futures stars ●

Philippe Carron

la dynamisation des activités et c'était pour nous l'occasion de participer à cette volonté. » Et la volonté de la RATP de promouvoir un élément dynamisant pour l'ensemble du personnel – le sport – en phase avec une dynamique technologique particulièrement valorisante – le projet Météor – a donc séduit ces entreprises partenaires qui ont vu là une opportunité à saisir. « C'est vrai qu'il n'existe pas de politique du sport de haut niveau propre à chacune de ces entreprises, seule la RATP la possède car de tout temps l'USMT a été un grand club, et c'était donc pour nous le moyen, à travers la Régie, d'avoir cette politique », renchérit Jean Carayon. C'est pourquoi, Météor Club valorise cette image de partenariat d'entreprises. « Météor Club ne se substitue en rien à l'USMT, reprend Alain Caire, il permet à certaines sections de l'USMT de rester dans l'élite nationale en prenant en charge notamment les besoins des sections qui ne peuvent pas être cou-



Météor Club, un partenariat d'entreprises pilotes en matière de dynamisme.

Informatique

Faciliter l'échange et la consultation des données informatiques des centres Bus, un objectif atteint grâce au réseau Réséda.

De quinze à vingt micro-ordinateurs sont maintenant en service dans la majorité des centres Bus », indique Jean-Paul Tréhoux, délégué du maître d'ouvrage du Projet Réséda, de l'unité Transport du département BUS. « Le projet Réséda, poursuit-il, est une architecture informatique distribuée permettant d'implanter dans les centres les différentes applications des départements BUS et MRB. »

Réséda

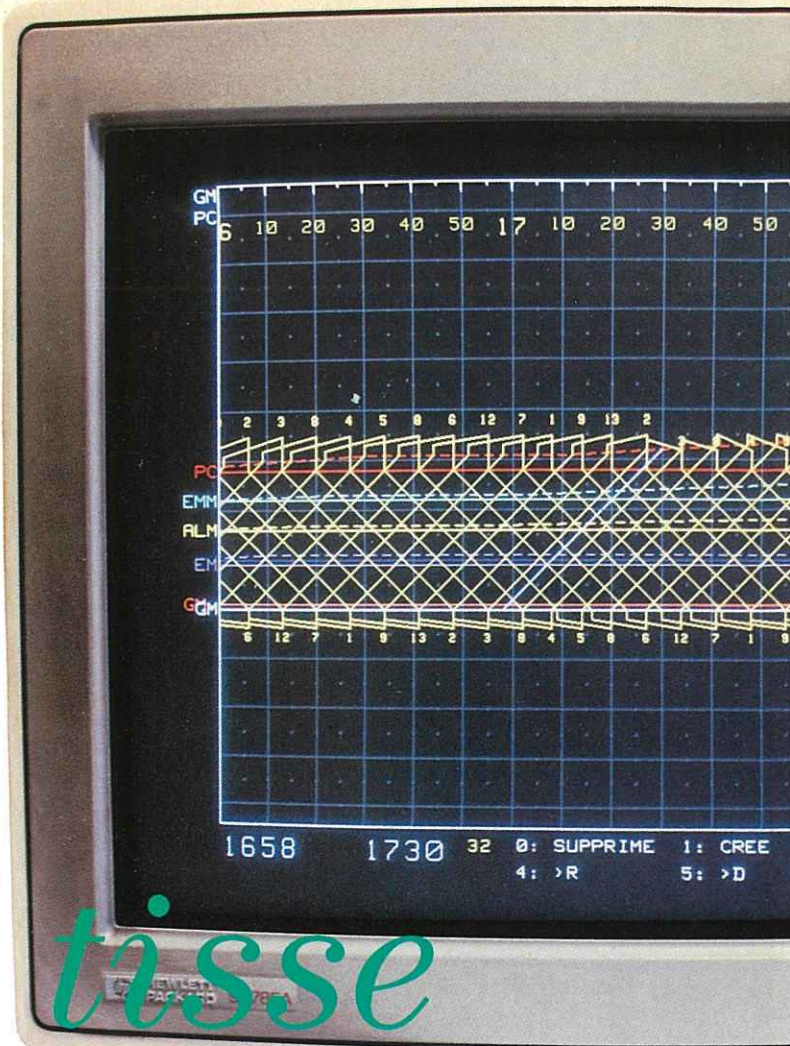
SON RESEAU

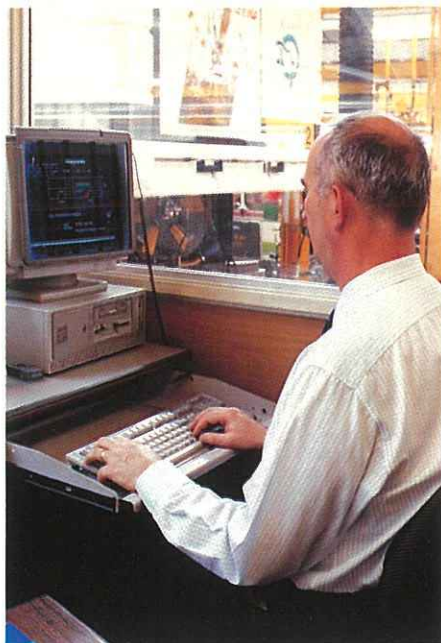
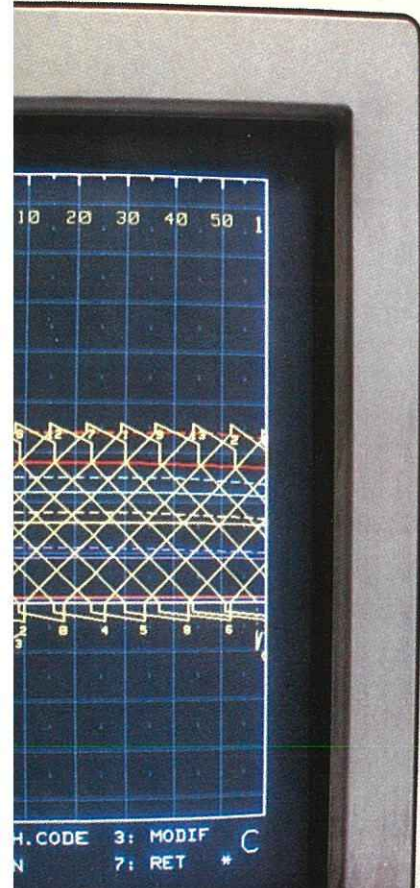
LORSQUE LES CENTRES SE CONNECTENT

Au fil des années, il s'était édifié dans les centres Bus une mosaïque d'équipements hétérogènes, de systèmes d'exploitation, de bases de données. Cet ensemble n'était que partiellement en réseau, d'où des difficultés de communication, de partage d'informations et de cohérence des données. La décentralisation a conduit à mettre en place de nouveaux outils de gestion et de pilotage, alors que, parallèlement, une partie des équipements devait être renouvelée. Né de la conjonction de ces éléments, Réséda a été élaboré par le département SIT, en collaboration avec les départements BUS et MRB. Sont concernés les vingt-deux centres Bus, mais aussi le dépôt de Bastille pour les voitures de service et de dépannage, de Michelet pour les véhicules utilitaires, ainsi que les sites de soutien des Grands-Augustins (BUS), de Belliard (BUS) et de Championnet (MRB). Actuellement, il reste encore à équiper cinq sites ; cela sera chose faite d'ici à la fin de l'année. Chaque site forme un réseau local disposant de plusieurs systèmes d'information, et l'ensemble des sites est connecté au

centre informatique de consolidation de Belliard (département SIT), par l'intermédiaire du nouveau réseau de transmission de données Rameau.

Les systèmes d'information utilisés au niveau d'un centre Bus concernent toutes les activités. Dans le secteur exploitation et commercial, signalons l'élaboration des tableaux de marche (TM), le graphichage avec Chic Graphic, l'habillage des services avec Chic Service, le traitement des temps de parcours (Chic Chrono). Particularité, ces outils ne seront raccordés à Réséda que vers la fin 1994 ou le début 1995. A ces applications, il faut ajouter GIPA, la gestion informatisée des points d'arrêt, et SPOT, pour le suivi de l'activité des lignes et bien d'autres applications. Au niveau Maintenance, citons le suivi des pannes, le suivi des modifications sur voiture, la gestion informatisée des approvisionnements





Exploitation, commercial, maintenance ou ressources humaines, Réséda concerne toutes les activités d'un centre.



(GIA) pour gérer le stock et passer commande à la Logistique, l'accès au parc central de rechange (PCR) de Championnet.

Autre application, le système d'aide à la maintenance (SAM) actuellement appliqué aux centres d'Aubervilliers et de Créteil, dont l'extension est envisagée. Côté Ressources humaines, indiquons la commande des services des machinistes (CDS), le pointage, la caisse, l'habillement, la gestion du personnel (GESPER). Bien entendu, l'assistant local de gestion est également relié à cette architecture informatique. Il en est de même du directeur du centre. Quelques mois sont encore nécessaires pour que l'ensemble de ces applications fonctionne sans difficulté. Réséda, un moyen de mieux gérer les hommes, la production, les résultats, donc l'entreprise ●

Alain Malglaive

Croix-Nivert : le point de vue des utilisateurs

Aux Ressources humaines, Olivier Carré travaille sur la commande des services. Pour lui, « la mise en place de Réséda n'a pas eu d'incidence sur le programme, mais cela fait gagner beaucoup de temps et nécessite moins de manipulations ». Rao Countcham est chef d'équipe de ligne (CEL) sur le 87 ; il s'initie à GIPA (gestion informatisée des points d'arrêts) qui vient d'être installée. « Les relevés de signalements que

l'on fait maintenant sur informatique, dit-il, sont ainsi transmis directement aux collègues de la maintenance de Croix-Nivert, ainsi qu'aux départements BUS, MRB et ITA. » Lucien Puaud est responsable de la maintenance. « L'application informatique relative aux modifications sur voiture est venue avec Réséda. Plus de suivi papier, et c'est immédiatement consultable par les services centraux »,

précise-t-il. Pour Jean-Pierre Bourgeois, responsable du magasin, la mise sur Réséda n'a pas apporté de plus puisque les applications étaient déjà en réseau. « Mais, dit-il, j'ai développé localement un programme sur la disponibilité des pièces RVI de R 312 ; son branchement sur Réséda permettrait aux autres centres de connaître en temps réel le stock disponible de différentes pièces RVI. »

Machinistes

Aujourd'hui, ils sont vingt machinistes volontaires à accompagner régulièrement les excursions « Bus découverte ». Des sorties qui se préparent avec soin. Témoignages.

Les bus AU VERT



16

Lorsque les beaux jours reviennent, ils vont quitter le parcours balisé de leur ligne de bus le temps d'une excursion à la campagne. Ils, ce sont les accompagnateurs des visites « Bus découverte », organisées par les STL (services touristiques et de location) du département BUS. Leur rôle : encadrer et animer des groupes de clients, lors de circuits qui vont de la demi-journée à deux jours. Cet accompagnement est traditionnellement le domaine réservé des machinistes, héritage de l'époque où les bus STL étaient conduits par des agents RATP.

Une activité qui soulève l'enthousiasme de ses volontaires. Patrick Virard est machiniste au centre Bus des Lilas ; il évoque l'enrichissement culturel qu'apportent les excursions, la rencontre avec des gens hors du commun : la belle-fille de Clemenceau ou le petit-fils d'Emile Zola. « Et puis il faut sortir de la routine, ne pas être "que" machiniste, regarder autour de soi. Cela permet de décompresser. » Monique Guérin, du centre Bus de Créteil, a dix ans de STL derrière elle : « Si je suis toujours machiniste, avoue-t-elle, c'est peut-être grâce aux accompagnements, les contacts avec les clients sont différents. Et on quitte la ville pour rouler dans la verdure. » Jean Daknoff, du centre de Malakoff, voit là l'occasion de concilier son métier et sa passion pour l'histoire et la communication. Mais la partie de campagne n'est pas que

● ● ● ● ● ● ● ● Etre accompa- gnateur

Vingt accompagnateurs machinistes assurent les 284 sorties prévues en 1993. Tous volontaires, leur recrutement dépend beaucoup du bouche à oreille. Ils reçoivent une formation de dix jours organisée par un intervenant extérieur, professionnel du tourisme. Renseignements : Béatrice Burghoffer, 40 46 44 50 ; Jacques Cadilhon, 40 46 42 03.

● ● ● ● ● ● ● ●

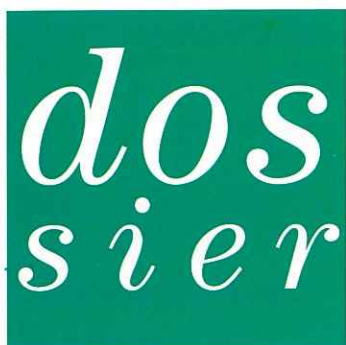
partie de plaisir. Il y a d'abord le temps qu'on y consacre, les week-ends passés loin de la famille. Il faut aussi préparer l'animation de la sortie, se documenter, faire des recherches, sur son temps personnel. Patrick travaille beaucoup à la documentation de Beaubourg, Monique se constitue des fichiers sur les lieux rencontrés, Jean complète sa bibliothèque... Mais tous ne cessent de peaufiner leurs interventions, « pour éviter la routine », « par curiosité », « pour ne pas décevoir les clients » ; et précisent que l'essentiel c'est la touche personnelle.

Les clients ? Là encore, il y a unanimité : « Ils sont vraiment sympas, tellement différents de nos voyageurs habituels. Beaucoup de gens du troisième âge. L'important c'est de les faire rire, après, c'est gagné. Nous avons une clientèle fidèle, certains viennent depuis vingt, vingt-cinq ans. Pour eux, la carte de visite RATP est un plus, une garantie de sérieux et de qualité. » « Encadrer cinquante personnes : je me sens responsable, à nous de ne pas les décevoir », précise Jean.

Chaque année, les STL réunissent leurs accompagnateurs pour faire le point. C'est l'occasion pour chacun d'indiquer les problèmes, de proposer des améliorations. Et Patrick de conclure : « La satisfaction c'est quand les clients nous trouvent meilleurs que les guides professionnels. Et nous le disent. » ●

Yvonne Kappès-Grangé

PHOTO : DR



LES RÉSULTATS DE LA CIN-
QUIÈME ÉDITION D'**ECHO**
VIENNENT DE SORTIR DES
ORDINATEURS. COMMENT
LES AGENTS APPRÉHENDENT-ILS LES
CHANGEMENTS LIÉS À LA **DÉCENTRALI-
SATION** ? QUELLE IMAGE ONT-ILS DE
LEUR ENTREPRISE ? INTÉRÊT DU TRAVAIL,
RÉMUNÉRATION, FORMATION, RAPPORTS
AVEC LA HIÉRARCHIE, AVENIR
PROFESSIONNEL... SATIS-
FACTIONS ET CRAINTES SE MÊLENT DANS
UNE ENQUÊTE QUI ABORDE TOUS LES
ASPECTS DE LA VIE QUOTIDIENNE DES
AGENTS. UNE PHOTOGRAPHIE DÉTAIL-
LÉE DE LA RATP DE 1993, PRÉSENTÉE
PAR L'OBSERVATOIRE SOCIAL.

Enquête

17



**Décentralisation,
rémunération,
formation... En
avant-première,
l'Observatoire
social tire
les conclusions
d'Echo V.**

La RATP ? Une entreprise en pleine évolution répondent 75 % de ses agents dans l'enquête Echo V. Lors de la première enquête en 1988, ils n'étaient que 50 % à le dire. Et pour la première fois depuis qu'Echo existe, ils sont un sur deux à la trouver « humaine ». La modernisation interne de l'entreprise commencerait-elle à porter ses fruits ?

Premier constat, la décentralisation a cessé d'être un simple mot pour 85 % des agents, même si ses objectifs apparaissent toujours brouillés pour la majorité d'entre eux. Ils lui reconnaissent des effets tangibles (surtout les cadres) avec, comme principal avantage, une prise de décision plus près du terrain, et comme inconvénients, le transfert ou la suppression d'activités. Sur 100 agents, 10 ne trouvent à la décentralisation que de bons côtés, et 25 que de mauvais. Et 4 agents sur 10 de conclure : « *La Régie se cherche.* ».

La RATP

18

Aubervilliers,
une nouvelle
conception
du centre Bus.



Un bilan controversé et plutôt maussade, mais qui ne « colle » pas à l'évaluation – franchement positive – que les agents donnent de leur vécu quotidien. Ils sont 72 % à se déclarer satisfaits de leur travail (cadres 83 %, maîtrise 80 %, opérateurs 70 %) et 81 %, contre 70 % il y a deux ans, à le juger intéressant. La progression des chiffres est également forte quand on parle de la variété du travail, l'utilisation des compétences, le sentiment d'avoir de réelles responsabilités. Et, fait nouveau, 50 % des agents (contre 40 % en 1991) trouvent leur salaire correct ; 51 % (contre 46 %) s'estiment aussi bien ou mieux rémunérés à la RATP qu'ils ne le seraient à l'extérieur pour une fonction similaire et 49 % (contre 44 %) se jugent traités équitablement par rapport aux autres catégories d'agents. D'Echo IV à Echo V, une véritable petite révolution.

On retrouve ces jugements favorables lorsqu'est abordé le thème des relations hiérarchiques. Mais il est vrai qu'il en va ainsi depuis le début des enquêtes Echo. Qualité des décisions, confiance réciproque, compétence, sens de l'organisation du responsable hiérarchique, les indicateurs sont au beau fixe.

81% UN TRAVAIL JUGÉ PLUS INTÉRESSANT

Seule fausse note, la capacité à animer et à motiver une équipe serait la qualité la moins bien partagée. Pourtant ils sont 8 à 11 % de moins qu'en 1991 à déclarer n'être jamais ni consultés ni écoutés par leur chef...

Le volet modernisation sociale réserve lui aussi quelques surprises. Ainsi, les entretiens d'appréciation

et de progrès : en 1992, 28 % du personnel en ont bénéficié. Echo V révèle que les agents se montrent avant tout sensibles à l'occasion qui leur est donnée de dialoguer avec leur hiérarchie. Le sujet le plus fréquemment abordé porte sur les résultats obtenus dans le travail. Et surtout, la plupart d'entre eux soulignent que l'appréciation portée à leur endroit se fonde sur des faits objectifs. Un sentiment favorable, qui devrait contribuer à faire reculer la culture ambiante, qui pousse aujourd'hui encore un tiers des agents à dire que l'avancement se fait à l'ancienneté, tandis qu'un autre tiers l'attribue à « la tête du client ». Autre point fort de la politique sociale, les contrats d'objectifs ont surtout été signés par les cadres (73 %) et les agents de maîtrise (22 %). Définis avec le responsable hiérarchique de façon concertée, ils représentent avant tout ●●●



Le prolongement de la ligne 1, l'un des événements de l'année 1992.

N GROS PLAN

Revue de détail

Les résultats d'Echo V viennent de sortir des ordinateurs. Dans la forme de cette dernière enquête, pas d'innovations par rapport à ses aînées Echo III et IV : la méthodologie employée étant la même, les chiffres sont comparables. 2 359 agents, tirés au hasard (66 % des agents sollicités, chiffre en légère régression par rapport aux années précédentes) ont

répondu à un questionnaire défilant sur l'écran d'un micro-ordinateur. Pilotée par Madeleine Chéret et Yves Schwartz, de l'Observatoire social, l'opération s'est déroulée sur 55 sites RATP, entre le 18 janvier et le 11 février. Avec une règle d'or : le respect strict de l'anonymat de chaque agent. Au programme, quelque 200 questions, pour des interviews de trois

quarts d'heure, qui comprenaient :
– des questions permanentes, qui permettent, d'Echo en Echo, de suivre les évolutions ;
– des questions d'actualité, concernant l'ensemble des agents, sur Diapason par exemple ;
– des questions concernant un département, ou une population particulière, véritable mini questionnaire à l'intérieur d'Echo. Ainsi des



questions sur le sport ont été introduites à la demande de l'USMT, ainsi que des questions sur les évolutions propres à MRB. En somme, une formule souple, mais qui n'est pas extensible à l'infini,

sous peine de devenir ingérable.

Pour tout renseignement, adresser une demande écrite à l'Observatoire social, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris.

●●● un espoir de responsabilisation. Enfin, la formation continue rencontre un succès toujours égal : 38 % des agents ont suivi un stage dans l'année, et 8 sur 10 s'en déclarent satisfaits. Côté promotion sociale, 11 % des agents (contre 15 % en 1991) déclarent préparer un concours ou un examen. Faudrait-il voir dans ce recul un effet des opportunités nouvelles offertes par le Progrès partagé, dont les agents ont surtout retenu qu'elles faciliteraient l'avancement pour les meilleurs ?

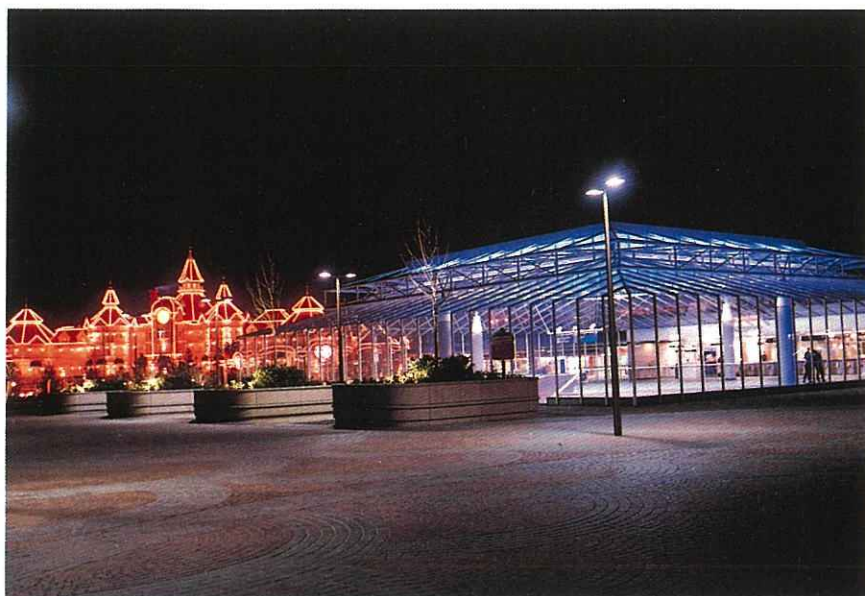
60% UN AVENIR QUI INQUIÈTE

Enfin, un effort reste à faire pour populariser les mesures de l'accord formation - Passeport formation, investissement partagé, crédit d'évolution personnelle... - dont 6 opérateurs sur 10 déclarent ne pas avoir entendu parler. Au total, les agents portent un regard plutôt positif sur des procédures qui permettent de préciser le rôle et

la valeur de la contribution de chacun au sein de l'entreprise.

Pourtant, et ce n'est pas là le moins paradoxal, à côté de tant d'améliorations saluées par les agents, apparaît, au fil des Echos et particulièrement dans Echo V, une angoisse du futur. 37 % seulement des agents ont confiance en l'avenir de l'entreprise, et 35 % dans leur avenir personnel. Deux résultats

sont, de ce point de vue, révélateurs. La sécurité sur les réseaux est devenue « la » priorité de l'entreprise pour les agents ; encore plus révélateur, 6 agents sur 10 s'interrogent sur le devenir de l'entreprise qu'ils voient menacée par un environnement économique difficile et, au-delà, par les conséquences supposées de la décentralisation (éclatement, privatisa-



Le 1^{er} avril 1992, la nouvelle gare RER de Chessy est inaugurée.

ELL surfe sur les sondages

Il existe des chiffres qui font plaisir. A la question « quels sont les deux meilleurs supports d'information ? », « Entre les Lignes » est cité par 61 % des agents. Avec un score quasi immuable depuis des années, c'est de loin le premier média informatif de l'entreprise, toutes catégories d'agents confondues. Les publications et tracts syndicaux atteignent la moitié de ce

chiffre (31 %) ; leurs lecteurs : surtout les opérateurs et la maîtrise, tout comme « Fréquence », qui voit son audience augmenter (22 %). A surveiller, les scores réalisés par les bulletins d'unité ou de département, qui progressent sans réussir véritablement à percer. Mais, car il y a un mais, les agents ne sont aujourd'hui que 32 % à estimer que la RATP fait des

efforts pour connaître leur opinion. Ils reprochent à l'entreprise de ne pas suffisamment expliquer ses actions ; il n'est donc pas étonnant que 54 % d'entre eux - ils étaient 44 % en 1991 - affirment découvrir souvent des informations concernant la RATP par des sources extérieures, tandis qu'en interne, le rôle de la rumeur s'accroît.

PHOTO : MINOLI / COM-AY

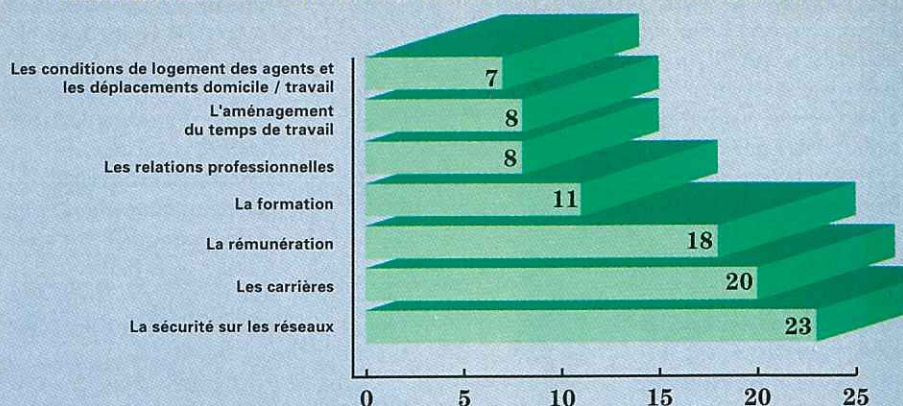
tion...). Doute aussi sur l'avenir du statut. Un statut auquel les agents sont particulièrement attachés : 59 % (contre 51 % dans Echo IV) recherchent avant tout la sécurité de l'emploi à la RATP, et 73 % (contre 64 %) apprécient ses avantages sociaux.

59% UN STATUT AUQUEL ON EST ATTACHÉ

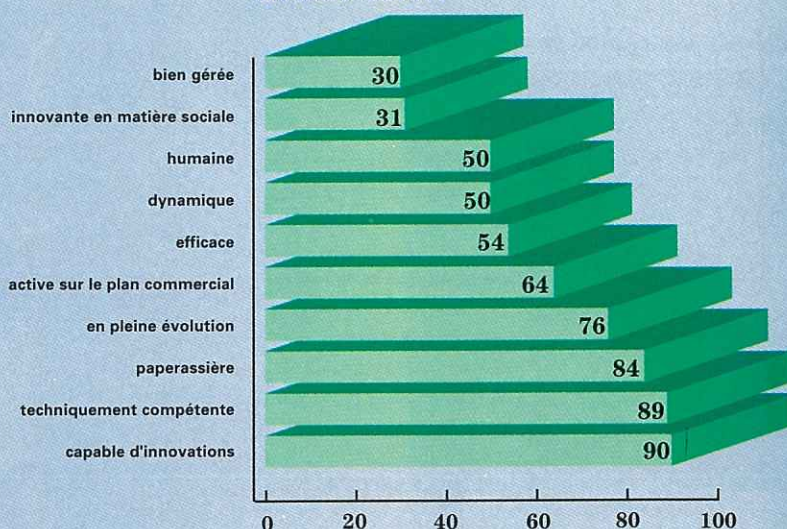
Satisfaction / inquiétude : les efforts de modernisation de l'entreprise commencent à porter leurs fruits, mais les phénomènes liés à la montée du chômage, qui se développent dans la société française, inquiètent. Des phénomènes qui peuvent amener les détenteurs d'un emploi, reconnu comme privilégié, à tempérer critiques et attentes. Et à partager, avec l'ensemble des Français, la crainte de l'avenir, face auquel l'entreprise, même modernisée, semble ne plus offrir de garanties suffisantes ●

Dossier réalisé par
Yvonne Kappès-Grangé

PARMI LES DOMAINES SUIVANTS, LEQUEL VOUS PARAÎT PRIORITAIRE POUR Y MENER DES ACTIONS ?



LA RATP EST...



Trois questions à Yves Schwartz*

Après cinq enquêtes, quel bilan pouvez-vous en donner ?

Yves Schwartz :

Echo est un outil de pilotage. J'en veux pour preuve les demandes de plus en plus nombreuses de restitutions de la part des équipes de direction, mais aussi des Comités d'établissement. Les enquêtes d'opinion permettent de connaître la perception qu'ont les agents de la réalité de l'entreprise.

Elles aident à faire, à conforter – ou à corriger – un diagnostic. Ainsi, les résultats d'Echo II (juin 1989), qui mettaient en lumière les pesanteurs d'une entreprise taylorienne, ont servi à orienter vers la décentralisation.

Pourquoi cette succession d'enquêtes ?

Y. S. : Elle autorise une évaluation au fil du temps, par exemple sur la mise en œuvre d'une poli-

tique de gestion des ressources humaines. Echo est réalisé désormais tous les deux ans, ce qui permet de mieux marquer les évolutions, surtout dans une entreprise comme la nôtre, qui n'est pas confrontée à des ruptures. Dans l'intervalle, des enquêtes qualitatives peuvent être menées.

N'y a-t-il pas un effet de mode dans

l'usage grandissant des enquêtes par les entreprises ?

Y. S. : Aujourd'hui les entreprises ont compris que, si les investissements en machines sont nécessaires pour être performantes, c'est le personnel avec ses capacités d'invention, d'implication, d'adaptation, qui fait la différence. D'où le succès de l'enquête d'opinion. Bien sûr, si elle reste dans un tiroir, ou si ses résul-

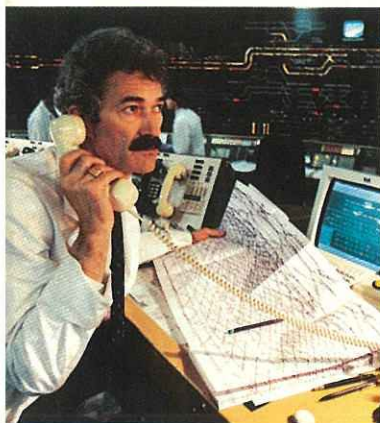
tats demeurent confidentiels, l'intérêt qu'elle a suscité au départ s'effritera très rapidement – en laissant beaucoup de frustrations. Je dirais que réaliser une enquête – dans ce qu'elle révèle comme volonté de connaissance – c'est introduire un « plus » de démocratie dans l'entreprise.

***Responsable des enquêtes Echo.**

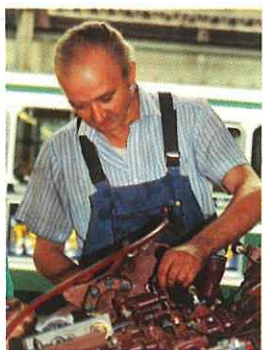
Cadres : 96 % trouvent un grand intérêt à leur travail, et montrent un vif sentiment d'appartenance à l'entreprise. Normal, de la part d'une population qui perçoit clairement la politique de l'entreprise – les objectifs de la décentralisation sont clairs pour 77 % des cadres (moyenne de l'entreprise : 42 %) –, et qui se sent, à 67 %, largement associée aux décisions.



Agents de maîtrise : 80 % se montrent satisfaits de leur travail et 91 % y trouvent la possibilité de s'organiser. Moins informés et moins consultés que les cadres, ils constatent cependant des progrès. Assez favorables à la décentralisation, ils s'interrogent pourtant sur l'avenir de leur métier, qu'ils voient évoluer fortement dans les trois années à venir (65 % contre une moyenne de 48 %).



Techniciens : 72 % sont satisfaits de leur activité professionnelle (moyenne : 56 %) et 69 % ont souvent l'occasion d'utiliser leurs compétences – reconnues et appréciées –, qu'ils cultivent par des actions de formation. Seule ombre à cette satisfaction : la crainte de l'avenir.



Agents de sécurité : 90 % apprécient la variété de leur travail (moyenne 59 %), et 64 % leur salaire (un record !). S'ils critiquent leurs conditions de travail, ils se plaignent surtout de tensions relationnelles fortes au sein de leur unité liées, semble-t-il, à des problèmes de communication.



Ouvriers spécialisés : 96 % apprécient la possibilité de s'organiser dans leur travail, et 85 % les avantages sociaux offerts par la RATP. Avantages sociaux et conditions de travail qui compensent un intérêt moindre trouvé à leur travail. A cela s'ajoute une valorisation de la hiérarchie et de l'image de l'entreprise.



métiers

Machinistes : 42 % se sentent stressés (moyenne de 30 %), même si la gêne liée aux horaires régresse (ils convenaient à 58 % des machinistes en 1991 et à 75 % en 1993). Mais ils se montrent sereins quant à l'avenir, hormis en ce qui concerne les problèmes de sécurité. Ils travaillent en parfaite entente avec une hiérarchie qu'ils estiment, et pour 89 % (moyenne : 73 %), le climat à l'intérieur de leur unité est bon.



Employés administratifs : 82 % parlent d'un climat de confiance qui règne entre eux et leur responsable hiérarchique ; en fait, ils bénéficient d'une bonne qualité de vie, qui tient au travail lui-même et aux conditions dans lesquelles il se déroule. Ils expriment pourtant leurs craintes quant à l'avenir de leur métier (41 %, contre une moyenne de 21 %).



Ouvriers qualifiés : 25 % seulement apprécient leurs perspectives de carrière ; l'avenir se trouve assombri par l'idée qu'ils se font des conséquences de la décentralisation, et probablement du rapprochement exploitation-maintenance. Dans le travail, seuls les horaires semblent convenir (93 %) : les OQ se jugent employés en dessous de leurs compétences, mal rémunérés, et se montrent plus critiques que la moyenne à l'égard de leur hiérarchie.



Conducteurs : 31 % se sentent considérés comme un matricule (moyenne : 18 %). Sur quasiment tous les sujets abordés, il se présentent comme une population plus insatisfaite et critique que la moyenne des opérateurs. A un travail vécu comme très contraignant, s'ajoute la conviction de n'être ni pris en considération, ni écoutés. Des résultats que les conflits sociaux de novembre 1992 ont certes pu influencer, mais qui ne tranchent guère sur ceux enregistrés dans Echo IV.



Agents de station : 86 % considèrent que le contact avec le public est un plus dans leur métier (moyenne 80 %), qui a – est-ce l'effet du Nouveau service en station ? – quelque peu gagné en intérêt depuis Echo IV. Mais, paradoxalement, pour 60 % d'entre eux la RATP a plutôt mauvaise image auprès du public. Ce sont aussi les agents qui se montrent les plus critiques à propos de la communication.

dos
sier

Enquête

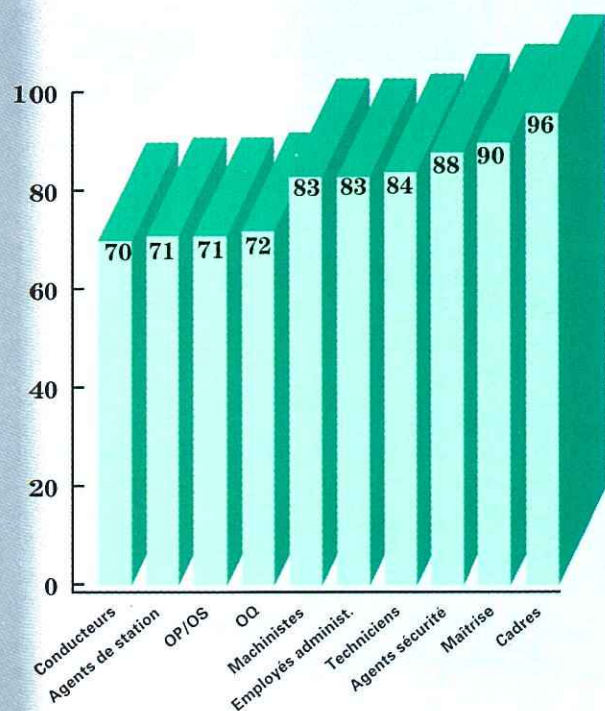
Echo V permet de tirer le portrait de dix métiers. Cadres, agents de maîtrise : ça va ; techniciens, OS, machinistes, administratifs : oui, mais... l'avenir ? Agents de sécurité, agents de station : ça pourrait aller mieux ; OQ, conducteurs : attention.



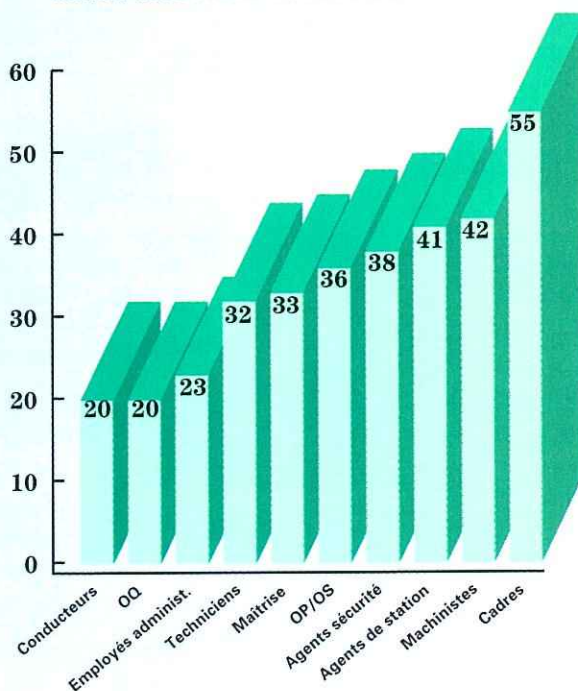
VUS PAR ECHO

23

VOTRE TRAVAIL EST INTÉRESSANT



CE QUE VOUS SAVEZ DE L'ENTREPRISE, VOUS DONNE CONFIANCE DANS VOTRE AVENIR PERSONNEL



Sécurité, « RER assistance », un guide pratique sur les agressions (p. 24). **Social**, un forum des métiers à Aulnay (p. 27). **Prévention**, la réinsertion sociale des jeunes au centre des débats (p. 28). **Maintenance**, en février, les ateliers de Championnet ont retrouvé le tramway (p. 29).

Chantier

LE POINT SUR MÉTÉOR

Des panneaux annonçant la construction de la ligne Météor se retrouvent sur une grande partie de son itinéraire. Les travaux préparatoires sont engagés au niveau des stations Madeleine, Pyramides, Châtelet, Gare de Lyon, Bercy (photo) et de l'atelier d'entretien de Tolbiac-Nationale. Boulevard de la Bastille, le long du bassin de l'Arsenal, les différents éléments du tunnelier arrivent progressivement. Montée au



Le chantier de la future station Bercy. Les travaux de terrassement et la réalisation des parois moulées sont en cours.

fond d'un puits, la machine pourra, en juillet 1993, commencer à creuser le tunnel en direction de la Madeleine. Travaux également entre les futures stations Dijon et

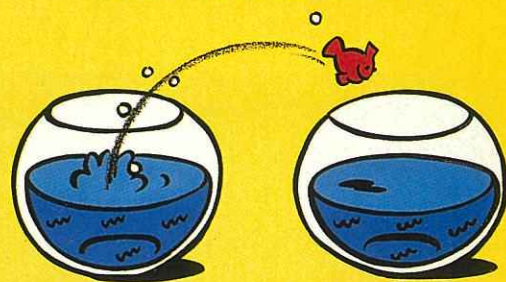
ZAC de Tolbiac pour le franchissement sous-fluvial de la Seine. La mise en place du premier caisson au fond du lit de la Seine est prévue en septembre.

Promotion

AUTREMENT BUS SUD : EN CAMPAGNE

Le visuel générique de la campagne Autrement Bus Sud (voir ELL n° 31, page 25) s'est retrouvé sur la couverture du guide tiré à 80 000 exemplaires et sur 120 affiches 4 x 3 dans les communes concernées. ▼

Les bus qui relient 11 communes entre elles c'est Autrement Bus Sud.



Sécurité

RER ASSISTANCE

Le RER vient de publier un guide, destiné à l'encadrement, sur le comportement à adopter, les démarches à effectuer en cas d'agression d'un agent. « RER assistance » est né d'une réflexion menée par des agents de la ligne A, qui ont



souhaité apporter une autre réponse aux agressions, par une autre façon

de les prendre en compte que par l'arrêt de travail spon-

tané. Des groupes de travail ont été mis en place, comprenant des agents des gares et des trains de la ligne A, des

agents de maîtrise des lignes A et B. Ils ont travaillé avec les représentants des départements RER, Juridique, ainsi qu'Environnement et sécurité. Le document qui en résulte se veut avant tout pratique. Une partie de ce guide a été éditée

sous forme de livret, à l'intention des agents d'exploitation du département RER qui souhaiteront en faire la demande auprès de leur encadrement, car « nous sommes tous, à notre place, responsables de la sécurité ».

Insertion

LA PRÉVENTION, C'EST FOOT, NON ?

Vis-à-vis des jeunes, j'ai toujours cru en la prévention... d'ailleurs je la pratique tous

les jours à bord de mon bus ! », s'exclame Vincent Valenti, machiniste au centre de Pleyel et qui a tenu à accompagner les quelque 800 jeunes

de la banlieue parisienne venus, en RER, à Saint-Etienne, au célèbre stade Geoffroy-Guichard.

Après le Parc des Princes, c'est donc le temple des « Verts » qui a accueilli le 29 mai dernier la troisième édition du championnat de football inter-cités organisé par le Comité de prévention et de sécurité de la RATP.

A bord de deux rames de RER, exceptionnellement affrêtées à cette occasion, en plus des éducateurs, policiers, agents du Comité, des d'agents de la Régie, répartis dans les voitures, machinistes ou conducteurs, tous volontaires, ont « encadré » ces jeunes : « *Ils se sont comportés comme des chefs !* », poursuit Vincent qui ne tarit pas d'éloges à l'égard de leur comportement exemplaire. Incontestablement la prévention concourt à améliorer les relations jeunes-agents de la RATP en offrant une image positive de l'entreprise. « *Dans mon bus, je leur parle, je leur explique par exemple combien coûtent à la RATP leurs* » ●●●



A ménagements

BAGNOLET-GALLIENI FAIT LE PLEIN D'ÉQUIPEMENTS

La gare routière de Bagnolet-Gallieni s'est transformée en un terminal moderne et fonctionnel pour les 25 000 voyageurs qui utilisent chaque jour ses six lignes de bus. Ils disposent désormais d'une correspondance directe par escalier mécanique avec

le terminus Gallieni de la ligne 3 du métro ainsi que de nombreux et nouveaux équipements de confort, d'information et de sécurité. La gare est située sur une vaste esplanade réservée aux seuls véhicules RATP, pour assurer une plus grande sécurité aux voyageurs.

UNE PLATE-FORME LOGISTIQUE

Le souci de l'efficacité économique dans le domaine de la distribution des produits généraux à l'entreprise implique la création d'une plate-forme logistique. Implantée à Boissy-Saint-Léger, celle-ci comprendra un bâtiment d'une surface d'un peu moins de 10 000 m² au sol, un équipement

logistique (palettiers, casiers, chaîne de conditionnement) et un équipement informatique. Les délais prévus pour l'achèvement de ces travaux sont de dix mois. La réalisation de la plate-forme entraînera la libération des implantations logistiques de Championnet, Philidor, Levallois, et, à terme, de Vaugirard.

SAINT-ETIENNE, NOUS VOILÀ !

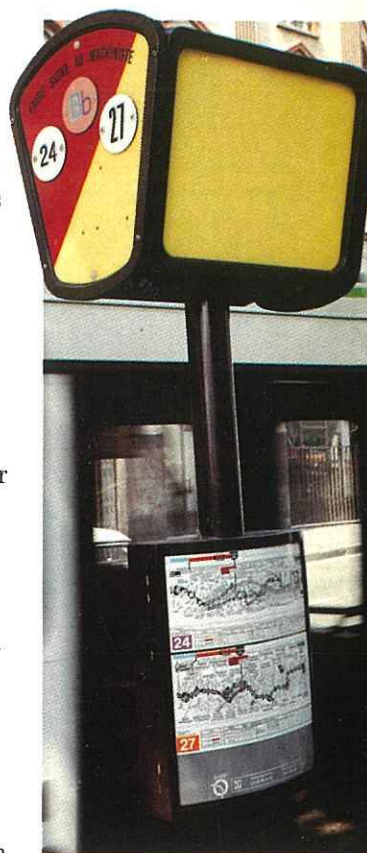
Deux rames de RER avaient été spécialement affrétés pour le transport des équipes et de leurs accompagnateurs. Direction : le berceau des « Verts ».

●●●dégradations... Je leur apprend à respecter d'abord le machiniste ». Nouer le dialogue avec les jeunes est la clé de la réussite : « Sur ma ligne, la 137, ils m'appellent par mon prénom, me serrent la main et paient leur transport... à 95 % ! ». Christian Sénéze, du bureau des infractions au département Métro et du voyage au pays des « Verts », partage totalement cette appréciation : « Le dialogue est le seul moyen de créer le lien, il faut aller à leur rencontre car ils ne feront pas le premier pas. A Saint-Etienne, les joueurs du club de 1^{re} division sont venus les voir après leur match, leur dire notamment que la banlieue n'est pas sans issue, qu'on peut s'en sortir ». Christian ajoute : « Les agents ont trop d'idées arrêtées concernant les jeunes... Il faut se mettre à leur portée, les comprendre car ils vivent une situation économique terrible... et plusieurs d'entre eux souhaiteraient même entrer à la Régie car ils sont parfaitement conscients que seule l'insertion sociale les sortira de l'impasse ». Et c'est un match autrement difficile.

Information voyageurs

LES HABITS NEUFS DES POTELETS PARISIENS

Plus discret, plus léger, le prototype d'un nouveau surcadre d'information voyageurs pour les points d'arrêt des bus parisiens est installé à l'arrêt Pont-Neuf des lignes 24 et 27. A partir du mois de juillet, il équipera progressivement le réseau, à commencer par les lignes 63, 76, 80 et 86. C'est en tout 900 surcadres qui seront réalisés par l'atelier de Chaudronnerie de Championnet. La remise en état systématique des potelets accompagnera cette opération.



ITINÉRAIRES EN POCHE

Pour permettre aux voyageurs de retrouver leur chemin en cas d'interruption de trafic, la ligne 10 a réalisé deux dépliants d'information. En cas d'incident, les trains étant principalement retournés à Duroc, ces dépliants indiquent les itinéraires à suivre : depuis Duroc, vers les deux terminus Gare d'Austerlitz et Pont de Saint-Cloud, pour regagner la station ou la ligne

en correspondance de destination ; à pied, en bus, en métro ou en RER. Deux guides très utiles, à glisser dans sa poche, qui permettront de soulager le travail des agents et de les libérer pour d'autres tâches en cas d'incident.

PHOTOS : DUMAX, CHABROL, ROY / COM-AV ; DR





Social ▲

UN FORUM DES MÉTIERS À AULNAY

Le département 93, et plus particulièrement le secteur d'Aulnay-sous-Bois, connaît de graves problèmes économiques, avec 40 % de demandeurs d'emploi sans qualification. Face à une situation préoccupante, l'ANPE du département, la municipalité d'Aulnay, Emmaüs et le Logement français ont organisé, le 13 mai dernier, un forum des métiers tourné essentiellement vers ces jeunes sans qualification, issus de quartiers difficiles. La RATP, sollicitée, tenait un stand avec la présence de deux agents du centre de Pavillons, deux agents du centre de recrutement (PHF), accompagnés de jeunes CES justement issus de ce secteur. Leur mission : présenter les métiers de base offerts par la Régie.

LA CCAS EN CHIFFRES

Le nombre des ressortissants de la Caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP est de 73 851, soit 36 963 ayants droit d'agents, 30 209 retraités et 6 679 ayants droit de retraités. En 1992, 1 249 836 décomptes ont été enregistrés, dont 71 % pour les retraités et leurs ayants droit. Les prestations de toute

nature comptabilisées par la Caisse de coordination se sont élevées l'année passée à 796,5 MF. Le montant moyen des dépenses (pour les prestations légales) est de 10 595 F par assuré. La Caisse a consacré 13,1 MF en 1992 à l'action sociale : prestations d'aides ménagères et familiales, prestations supplémentaires, et 111 secours.

Etude

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

Un vaste panorama des transports en Île-de-France en 1991, c'est ce que propose, comme chaque année, la Direction régionale de l'équipement dans un document réalisé par son unité Observatoire des transports. Informations générales sur la région, les déplacements de

personnes, l'offre de transport, de stationnement, les entreprises de transports en commun, la route, le bruit, la pollution, l'énergie... on ne peut tout citer. Mais si l'ouvrage vous intéresse, vous pouvez vous le procurer à la DREIF, 21, rue Miollis - 75015 Paris, tél. : 40 61 80 80.

Animation

LA 7 BIS À L'HEURE DU MF 88

Du 20 au 26 septembre, la ligne 7 bis fêtera l'arrivée du MF 88. Pendant les cinq premiers jours, une exposition présentera, à la station Louis Blanc, le nouveau matériel et les métiers de l'exploitation en contact avec le public. Les visiteurs pourront admirer, en plus d'une exposition photo sur l'historique de la ligne, les métiers du métro, etc., une maquette en bois grandeur réelle du MF 88, présentée en

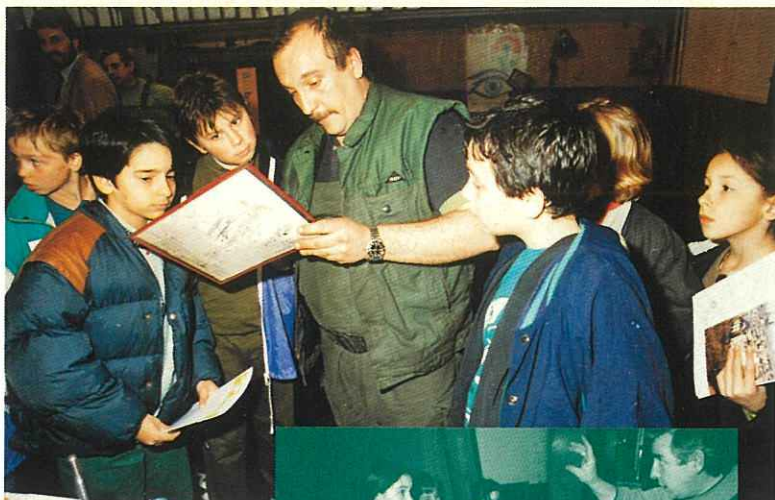
coupe, un simulateur de conduite, une vidéo sur le matériel et l'historique de la RATP. Et les agents de la ligne se tiendront à la disposition des voyageurs. Le 26 septembre, une journée portes ouvertes à la station Pré-Saint-Gervais permettra de visiter l'atelier de maintenance et un MF 88 bloqué à quai. Un programme ambitieux pour l'une des plus petites lignes du réseau.



BULLES DE MATCH ! ▲

La station Porte d'Auteuil (L.10) c'est fou, a reçu une nouvelle décoration pour son entrée. Mais seulement le temps des Interna-

tionaux de tennis. Elle s'est en effet mise, pendant deux semaines, aux couleurs de Perrier, sponsor de Roland-Garros.



Prévention

A L'ÉCOLE DE CROIX-NIVERT

Depuis avril, le centre Bus de Croix-Nivert organise une série de rencontres avec les jeunes élèves des écoles primaires voisines. Une opération mise sur pied par tous les acteurs de la visite du centre, en étroite collaboration avec les institutrices. Par petits groupes de 7 à 9, les enfants se familiarisent avec le bus et questionnent les



machinistes, rencontrent des ouvriers de maintenance qui leur présentent des pièces en rapport avec leur programme scolaire – un engrenage, une pile, une sérigraphie... Réunis ensuite en atelier, les élèves créent des collages avec des photos découpées dans *Entre les Lignes*, assorties de commen-

taires et de bulles. La jeune génération retient les thèmes de la fraude, des agressions, des tags, de l'attente... et du matériel. Pour ce centre qui ne connaît guère de problèmes de sécurité, il s'agit de sensibiliser les futurs usagers aux préoccupations de la RATP, à travers une démarche de prévention.

LA MALTOURNÉE ET LES COLLÉGIENS

Bousculades, cris, chahuts à la montée ou à la descente, le comportement des enfants n'est pas toujours des plus calmes dans les autobus. La Maltournée, après s'être rendu, comme d'autres centres Bus dans les collèges pour sensibiliser les jeunes à la sécurité, innove : Sylvie Rouault, son correspondant prévention-sécurité,

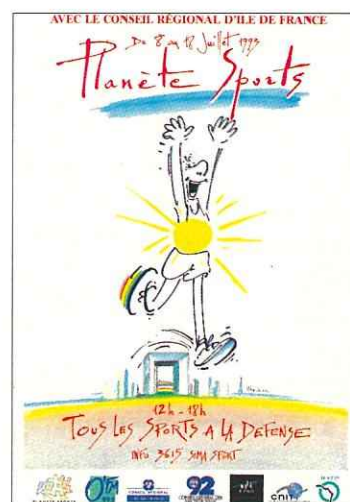
propose un nouveau produit. Deux collègues ont ainsi été invités au centre, le 25 mars dernier, autobus à l'appui, pour informer leurs élèves sur les comportements à respecter pour une meilleure sécurité (attendre l'arrêt complet avant de monter, rester calme dans le bus, descendre sans bousculade). Mais aussi pour respecter

les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, et le matériel. Ce nouveau produit « Dans l'autobus, jouons la sécurité » a été élaboré à l'occasion d'une campagne prévention-sécurité et sécurité routière du Conseil communal de prévention de la délinquance de Champs-sur-Marne. Des cours d'instruction civique vraiment originaux.

LES JEUNES REMIS À FLOTS

A l'initiative du Comité de prévention et de sécurité de la RATP, une journée « Insertion » s'est tenue le 29 avril à l'école technique de Noisiel. Dans un environnement social de plus en plus difficile, les « sans-abri », les jeunes des banlieues se marginalisent toujours davantage. Un seul remède : la réinsertion sociale. Cette journée a permis de réunir les différents acteurs économiques et sociaux, de la RATP et d'organismes comme la DASS, susceptibles de favoriser des

avancées dans ce domaine. Au-delà des nombreuses activités du Comité, la création au début de l'année 1992 de l'association Réseaux Plus va permettre d'offrir à « Coup de pouce » un prolongement vers la réinsertion. Cette association va se transformer en une sorte d'agence pour l'ensemble des structures d'insertion commerciales : chercher des marchés possibles, mettre en relation la structure d'insertion et les jeunes concernés. Et les premiers résultats sont encourageants.



PLANETE SPORTS À LA DÉFENSE

Un espace de 400 m² pour se mesurer aux athlètes de haut niveau : une offre musclée de la RATP sur l'Esplanade de La Défense dans le cadre de « Planète Sports », du 8 au 18 juillet prochain. Quatre thèmes – force, endurance, vitesse,

adresse – devront permettre à chacun de « s'étalonner ». Des lots seront offerts aux meilleur(e)s ! C'est gratuit pour les agents et leur famille et c'est ouvert tous les jours de 12 h à 18 h pendant les onze journées de cette manifestation.



Maintenance

CHAMPIONNET RETROUVE LE TRAM

Après plus d'un demi-siècle d'absence, le tramway est réapparu aux ateliers de Championnet. Le 8 février dernier, des agents de la Carrosserie sont intervenus sur une voiture endommagée lors d'un accident de la circulation. La réparation a été engagée à

l'atelier MRF de Bobigny (photo). La face avant en plastique a été reconstituée à Championnet, grâce à un moule spécialement fabriqué à cet usage. Et, à la mi-mars, le tramway retrouvait ses rails : un bel exemple de collaboration MRB-MRF.



Anniversaire

UN CENTENAIRE À TOUTE VAPEUR

« Un succès important, beaucoup de visiteurs de tous âges : la ligne de Robinson a bien fêté son centenaire », à la grande satisfaction de Michel Bourtari (UDO Transport

ligne B). Il a piloté cet événement, avec une trentaine d'agents des unités Gares et Transports, sur une idée d'un chef de gare de Robinson relayée par un conducteur de la ligne B.

Revue de presse



Dans son numéro 2, *Espaces Gares* aborde le problème de l'absentéisme maladie. « Nous avons décidé, à partir de 1990, de nous attaquer aux comportements déviants, heureusement non généralisés, en mettant en place différentes mesures : suppression du droit de sortie la veille de la reprise, augmentation forte du nombre de contrôles d'agents malades à domicile, entretiens avec la hiérarchie et certains agents afin d'examiner les comportements déviants constatés... En 1991

et 1992, le résultat a fait apparaître chaque année une diminution d'environ 15 % de cet absentéisme. Le taux d'absentéisme a donc été ramené de 18 à 12,6 journées par agent et par an au sein du département RER. Si un tel résultat perdure, il nous permet de renforcer la présence d'agents dans les gares, de mieux répartir le travail, les congés et les contraintes du service public et donc, au final, d'assurer un meilleur service à notre clientèle. »

Espaces Gares, journal de l'UO Gares B, n° 2, avril 1993.



Le numéro 5 de *Savoir faire* est paru. Au sommaire, un dossier sur le MF 88, métro de l'an 2000, un compte rendu du colloque « L'exclusion aujourd'hui » et du rôle de la RATP comme acteur de l'insertion sociale et professionnelle, une présentation du réseau opérationnel commercial, un article sur la caténaire rigide. Une large place est consacrée également au renouvellement des 200 km de voies ballastées du métro. A raison de 68 m par jour, l'opération, commencée au début de 1988, a ainsi

permis en cinq ans de rénover le quart des voies concernées. *Savoir faire* n° 5, 1^{er} trimestre 1993.



Du 1^{er} au 5 mars, six menuisiers de la Manufacture ont suivi un stage de perfectionnement auprès de l'Association pour la formation professionnelle des industries de l'ameublement, à Lyon. Ce stage doit permettre aux participants de mieux comprendre les systèmes de production des entreprises privées et de proposer des pistes de modernisation liées à l'activité des AC. *Actualités*, journal des ateliers de Championnet, n° 13, mai-juin 1993.

Sport, Pascal Tayot remporte le championnat d'Europe de judo. **Mémoire**, les stations de métro, vedettes d'une émission de radio. **Portrait**, entre les mains de Serge, de vieux outils se métamorphosent en étranges sculptures. **Beaux-arts**, la peinture entre en gare.

Sport

PASCAL TAYOT : UNE NOUVELLE MÉDAILLE D'OR !

Razzia de médailles d'or françaises (cinq !) aux championnats d'Europe de judo organisés à Athènes lors du week-end du 1^{er} mai. Pascal Tayot, athlète de haut niveau et chargé du partenariat sportif à la direction de la Communication de la RATP, a été sacré champion d'Europe dans la catégorie des moins de 86 kg.



Mémoire

LES TRANSPORTS À NEUILLY-SUR-MARNE

L'Association F.-X. Donzelot vient de faire paraître une brochure intitulée *Histoire des transports à Neuilly-sur-Marne de 1840 à nos jours*. Très documenté, et illustré de 74 photos et de 7 cartes, ce fascicule de 72 pages présente l'évolution

du tramway, du chemin de fer et des bus dans cette commune de l'Est parisien. L'on peut y découvrir l'origine de l'adjectif « automobile ». En vente à l'association, 19, rue Foulques - 93330 Neuilly-sur-Marne (50 F + 10 F de port).



Une motrice des chemins de fer nogentais et son personnel dans les années vingt.

Expo

LES « VACHES MÉTROPOLITAINES » À L'AFFICHE

De vieilles affiches publicitaires en couleurs réapparaissent parfois sur les quais, à l'occasion de la rénovation de certaines stations de métro. Un artiste, Bruno Ulmer, a

décidé de « s'approprier un peu de cette mémoire parisienne » et d'en faire une exposition (présentée dernièrement dans une galerie parisienne du XI^e arrondissement sous le

titre « Les vaches métropolitaines »). Mais il ne se contente pas de les exposer en l'état. Bouillon Kub, Vache qui rit : plusieurs séries d'affiches se trouvent souvent empilées sur 1 cm d'épaisseur et de colle. B. Ulmer intervient alors à la manière d'un sculpteur, puis introduit de la couleur. Une façon de redonner vie à ces anciennes « réclames ».



UN TICKET POUR L'HISTOIRE

L'historien Pierre Miquel anime, sur O'FM, une chronique quotidienne de deux minutes consacrée aux stations de métro. L'origine de leur nom, des anecdotes, leur rôle dans l'histoire... défilent au gré de l'érudition et de l'humour de l'historien, qui a

ouvert le ban avec « Sablons ». Avec 293 stations, l'émission a de beaux jours devant elle. Rendez-vous donc sur O'FM (99,9 MHz) à 8 h 55 et à 18 h 55 tous les jours jusqu'au 16 juillet, puis dès la première quinzaine de septembre.

Portrait

L'ART DE LA RÉCUPÉRATION

Une tête de marteau, quatre rondelles métalliques en guise de roues : une voiture prend forme. Serge Geoffroy utilise uniquement des pièces d'outils pour réaliser ses sculptures. Le déclic se produit il y a une dizaine d'années, lorsqu'il trouve, au cours d'une randonnée en Bourgogne, un soc de charrue abandonné. Nettoyé, décapé, vernis, fiché dans un bloc de bois et dressé vers le ciel, le soc devient flamme. « Il faut que l'outil que je détourne ait



un passé, je respecte toutes les marques d'usure, les déformations. Les plus belles pièces sont celles que je ne retouche pas. » Une création qui n'exclut pas une pointe d'humour, comme sa « période » chats, ou sa série de Shadocks. Aujourd'hui, il a

étendu son champ de prospection et, hors des sentiers, il écume les ferrailleurs, les brocantes, à la recherche de la pièce manquante, du déclic d'où jaillira l'idée originale. Un art vécu en étroite harmonie avec son métier : Serge Geoffroy est mécanicien d'entretien à VOO-MRB.

« Pour certaines œuvres, je fais appel à mon savoir-faire de technicien, mais l'expérience acquise, en soudure d'art par exemple, peut m'aider dans mon métier. »

Cinéma

TOXIC AFFAIR

Pénélope (Isabelle Adjani) va tout essayer pour se désintoxiquer d'une cruelle déception amoureuse : barbituriques, saut dans le vide... une amoureuse en pleine crise régressive et son

entourage (Michel Blanc, Hippolyte Girardot, Clémentine Celarié...) ne lui est d'aucun recours. Un film de Philomène Esposito présenté au dernier Festival de Cannes.

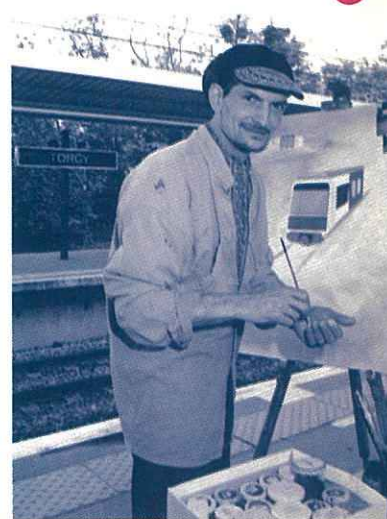


Beaux-arts

LA PEINTURE ENTRE EN GARE

Francesco Baselli réalise son rêve : installer son chevalet sur les quais du RER et peindre en présence du public. ELL vous avait présenté cet artiste, surveillant du parking RATP de la station de métro Villejuif-Louis Aragon (ELL n° 28 - janvier 1993).

Aujourd'hui, il entrepose chevalet et pinceaux à la gare de Torcy, quand il ne peint pas sur les quais ou dans les gares. Il compte réaliser huit toiles représentant le RER, son matériel, ses gares, ses voyageurs. Une neuvième et dernière peinture représentera la ligne vue de la loge de conduite.



Toiles fantastiques où rails et fleurs se confondent, où trains et gares s'entremêlent : peut-être pourrez-vous voir F. Baselli à l'œuvre cet été, entre Torcy et Vincennes, avant qu'il ne fasse don de ses toiles à la RATP.

Partenariat

JUMPING À ORSAY

Partenaire de l'Ecole polytechnique, qui a organisé des épreuves de saut d'obstacles de niveau national 1, les 22 et 23 mai dernier à Orsay, la RATP était présente avec un obstacle peint aux cou-

leurs de l'entreprise par la Manufacture (MRB) qui a également réalisé la sérigraphie. Un prix RATP couronnait également une des épreuves. Un partenariat faisant suite à un forum des métiers

réalisé à l'Ecole polytechnique, en février 1993, où plusieurs cadres de la Régie issus de ce prestigieux établissement étaient présents. Le recrutement de futurs ingénieurs ne souffre d'aucun obstacle.





Pour se faufiler à travers les arbres, la RATP n'a pas hésité à modifier ses métros.

Barre de tenue individuelle

Signal d'alarme discret

Strapontin ergonomique

Structure allégée

Pneus tout terrain.

Energie naturelle

La RATP avec le Bicyclub S.A. vous proposent des vélos enfants et adultes (3 vitesses et VTT) à l'heure et à la journée dans l'un des cinq centres "Roue Libre" accessibles par la RATP : Vallée de Chevreuse (RER B, Saint-Rémy-les-Chevreuse, parking de la gare), Canal de l'Ourcq (M° Bobigny-Pantin-Raymond Queheu, pont de Romainville, au-dessus du canal), Bois de Vincennes (M° Château de Vincennes, esplanade du château devant le parc floral), Bois de Boulogne (M° Porte Maillot puis bus 244, arrêt Bagatelle-Pré-Catelan, restaurant le Relais du Bois), Forêt de Saint-Germain-en-Laye (RER A, Saint-Germain-en-Laye, parking de la piscine). Horaires : jusqu'au 1^{er} novembre, tous les samedis, dimanches et jours fériés de 9 h à 19 h (sauf mars et octobre : 9 h à 18 h) et tous les jours en juillet et en août au Bois de Boulogne seulement.

4 7 . 6 6 . 5 5 . 9 2 ou 3 6 1 5 RATP

ROUE LIBRE

RATP

PHOTO : CHABROL / COM-AY

Au printemps et à la fin de l'été, deux vagues d'affichage de trois semaines chacune sont menées sur l'opération « Roue libre » : 1 000 affiches sur les quais du métro et du RER pour rappeler que des vélos sont proposés sur cinq lieux desservis par la RATP.