

ENTRE *Les lignes*

**ORLYBUS : LE NOUVEAU 215
LES HORAIRES VARIABLES**



RATP



NOTRE COUVERTURE :
Orlybus.
(Photo : B. Chabrol)

DERNIÈRE DE COUVERTURE :
La bande dessinée
dans le métro
(Photo : J.-M. Carrier)

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



Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Marie-Claire Battini,
Christian Chaumereuil,
Sylvie Fréchard,
Chantal Naar,
Martine Proust.

Conception et réalisation :
Triangle Création.

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

Ont aidé à la réalisation
de ce numéro :
J. Courtot, P. Coutault,
H. Crouta, C. Dutems,
M.-H. Foucault, M. Gautier,
C. Guibert, A. Guignonnet,
G. Hamoniaux,
M.-C Lecoufle, P. Léclaircie,
M. Madrias, P. Marchetti,
J. Ruez, J.-M. Schneegans.

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

N° 64
Juillet - Août 1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4



**Orlybus :
embarquement immédiat**

8 Bilan social 1982

14 La révision budgétaire

16



Les horaires variables

Les rubriques

22 Les hommes, l'événement



Monter au filet en 2^e voiture

26 Nouvelles brèves

28 Animation

29 Courrier

30 Info-service/Médical

31 USMT



UNE EFFICACITÉ NOUVELLE

Depuis le début du printemps, le gouvernement, avec la volonté de réduire la hausse des prix et le déficit extérieur, s'est engagé dans une seconde phase de rigueur qui touche un grand nombre de Français et n'épargne pas les entreprises publiques. Qu'en est-il pour la RATP ?

Un double effort nous a été demandé : pour les investissements, une réduction de 110 millions de francs de crédit de paiement ; pour le fonctionnement, une diminution de 90 millions de francs des dépenses courantes. Afin que chacun puisse mesurer l'importance de cet effort, je rappelle que notre budget d'investissement, est, en 1983, d'environ 3 milliards de francs, et notre budget de fonctionnement d'un peu plus de 12 milliards de francs.

Les économies que nous devons faire ne sont donc pas négligeables, mais il faut les apprécier à leur juste mesure. Elles vont conduire à étaler des dépenses d'investissement, à réduire certaines charges d'exploitation, sans toutefois que cela change les orientations fondamentales de l'entreprise pour cette année. Nos dépenses de fonctionnement vont en effet progresser en 1983 d'environ 18 % en francs courants et de 10 %, déduction faite de la hausse des prix. De son côté, l'effort de l'État, en faveur des transports urbains aura doublé entre 1981 et 1983. Cela montre bien que les transports publics demeurent une priorité malgré la dureté des temps.

J'ajoute que les acquis de l'accord social signé en décembre dernier ne sont pas touchés. Il nous a été également confirmé que les effectifs de la RATP pourraient atteindre 39 000 agents à la fin de 1983, contre 38 500 à la fin de 1982.

Bien sûr certains postes de notre budget – notamment ceux de sous-traitance et d'entretien – sont plus particulièrement affectés par les décisions prises. Ils le sont, bien que nous ayons été beaucoup aidés par le report sur 1983 des bons résultats des deux années précédentes. Mais cela n'a pas suffi parce que le gouvernement attendait de nous un effort supplémentaire et parce que nous n'avons pas voulu toucher à d'autres postes de notre budget, notamment aux dépenses de personnel et aux dépenses d'exploitation.

Il est en effet essentiel que la RATP continue à s'inscrire dans une spirale de développement. C'est la condition fondamentale pour que nous puissions poursuivre notre marche en avant, du même pas, vers une amélioration du service rendu aux usagers et vers le progrès social dans l'entreprise. C'est précisément ce que nous recherchons dans les conditions nouvelles de cette année. Côté service public, nous venons de faire un pas important avec la mise en œuvre partielle, mais effective de l'interconnexion Nord-Sud début juin. Côté progrès social, nous avons fait avancer au cours du premier semestre, quatre grands dossiers : le temps partiel, les horaires variables, le droit d'expression des salariés, l'heure mensuelle d'information syndicale et nous abordons maintenant les négociations sur la grille des classifications avec la volonté de répondre aux priorités fixées dans l'accord social en faveur des ouvriers, des machinistes et des agents de station du métro.

Poursuivre, sur tous ces plans, le développement de l'entreprise exige beaucoup de rigueur dans la gestion. Cela ne concerne pas seulement les dirigeants de l'entreprise. Bien comprises, les notions de rentabilité et de productivité sont, en effet, essentielles dans un service public comme le nôtre. Chacun le sait ou le pressent : nous devons rechercher et atteindre une efficacité nouvelle dans un effort collectif qui associe modernisation, progrès de l'activité et avancée sociale, qualification et promotion des hommes... et des femmes, concertation et dialogue à tous les niveaux. C'est le sens de la démarche de décentralisation et de responsabilité qu'il nous faut mettre en œuvre ensemble dans les mois et les années qui viennent.

Claude QUIN
Président



La différence est déjà dans l'apparence.

ORLYBUS : EMBARQUEMENT IMMÉDIAT

La ligne 215 relie en moins d'une demi-heure la place Denfert-Rochereau aux aéroports d'Orly-ouest et d'Orly-sud.

Cette ligne, qui utilise la voirie parisienne avec quelques arrêts intermédiaires jusqu'à la porte de Gentilly, emprunte l'autoroute du sud jusqu'à la porte de l'Haÿ puis l'antenne de desserte des aéroports. Elle fonctionne tous les jours de 6 h à 23 h 30 avec des fréquences de l'ordre d'une dizaine de minutes en heure de pointe, 15 minutes dans la journée et 30 minutes en soirée. Somme toute, une qualité de service d'un bon niveau pour un prix relativement modéré puisque équivalent à trois tickets d'autobus.

Toutefois, bien que la part de la RATP dans les déplacements de la clientèle de l'aéroport d'Orly ait presque doublé depuis 1976, il apparaît que les voyageurs aériens boudent quelque peu la ligne 215. En fait, la clientèle des aéroports connaît mal cette possibilité de desserte offerte par la ligne 215, ligne qui est d'ailleurs assimilée à une ligne d'autobus de banlieue traditionnelle. Face à ce constat, la RATP a décidé d'entreprendre en 1983 un certain nombre d'actions pour promouvoir cette ligne de façon à y attirer les voyageurs aériens.

La mise en service, le 1^{er} août prochain, de onze « Orlybus », autobus articulés aménagés spécialement pour le transport des voyageurs chargés de bagages, va servir de déclic : la ligne 215 va bénéficier d'un atout supplémentaire, il importe de le faire savoir.

L'invitation au voyage

La desserte d'un aéroport, ce n'est pas tout à fait un trajet comme les autres. Avec Orlybus, la RATP offre un nouveau service, elle a donc cherché à marquer la spécificité de ce service par rapport au reste du réseau.

La différence, c'est déjà l'apparence extérieure. La découpe traditionnelle de peinture verte et blanche des autobus RATP n'était pas de mise. Lorsque l'on va prendre l'avion, dès que les valises sont bouclées, on est déjà en voyage, on entre dans un autre univers : Orlybus c'est l'invitation au voyage. Ces bus articulés très spéciaux sont un spectacle en eux-mêmes, présentant sur leurs flancs deux panoramiques de Paris. L'un, côté ciel, c'est : avec Orlybus vous êtes déjà dans l'avion. L'autre, côté ville, c'est : avec Orlybus vous êtes déjà à Paris, en quelque sorte un appel à visiter la capitale.

Le décor extérieur a été réalisé grâce à deux méthodes originales : d'une part, l'utilisation d'un matériau nouveau à haute résistance (l'adhésif Control Tac de 3 M), déjà connu avec les bandes bleu-blanc-rouge d'Air-France, mais encore jamais utilisé sur une surface aussi importante que les côtés d'un autobus articulé ; d'autre part, le recours à une technique de déformation vidéo pour la représentation des panoramiques, procédé qui permet de jouer avec les formes et les couleurs donnant une impression de mouvement à l'image.

Pour l'intérieur, la Régie a joué la carte du « chic ». Une ambiance feutrée et accueillante, dans une harmonie rouge et grise, situe d'emblée Orlybus dans l'univers du voyage aérien avec des matériaux doux comme la moquette au plafond et sous les baies et le tissu velours des sièges. Ces derniers, individualisés, sont tous orientés dans le sens de la marche



RATP Chabrol



RATP Chabrol

afin d'offrir un meilleur confort sur l'auto-route.

Des annonces sonores donnent aux voyageurs des informations sur le parcours, sur les compagnies aériennes des aéroports ouest et sud et sur la meilleure façon d'utiliser les réseaux RATP pour se rendre en différents points de la capitale, une fois arrivés à Denfert.

Enfin, un voyageur aérien se déplace rarement les mains dans les poches. Le problème des valises, bien encombrantes lorsqu'il s'agit de se rendre sans voiture dans un aéroport, a été prévu dans l'Orlybus. Il accueille les bagages dans un rack, conçu et réalisé par les ateliers de la RATP, qui est situé dans l'articulation du véhicule.

Une ligne qui gagne à être connue

En adaptant un de ses matériels bus à une desserte particulière et en diversifiant ses services, la Régie montre qu'elle peut agrandir la famille des voyageurs de la deuxième voiture.

Pour attirer de nouveaux clients sur la ligne, un soin tout particulier a été apporté à l'information et à la signalisation.

Orlybus sera facilement reconnaissable dans la ville grâce à un « signal » de près de deux mètres de haut sur un mètre de large mis en place aux installations terminales et, en rappel, aux quelques points intermédiaires sur la ligne.

En outre, les points d'arrêt et les installations terminales de Denfert et d'Orly ont fait l'objet d'un aménagement particu-

lier marquant nettement la spécificité de la ligne 215, la rénovation des installations actuelles accentuant leur rôle de signal et de support d'information.

Ainsi, les informations données aux points d'arrêt ont été revues. Par exemple, aux points terminaux, des informations seront données en français, mais également en anglais, en allemand et en espagnol. Dès Orly, le voyageur pourra préparer son voyage dans Paris grâce à un plan spécial tandis qu'à son arrivée à Denfert, il disposera d'une batterie d'informations sur les transports en commun susceptibles de le mener au terme de son voyage dans Paris. Les points d'arrêt des moyens de transport ainsi proposés à Denfert pourront être repérés facilement sur une vue aérienne accompagnée d'un texte en français et en langues étrangères sur les destinations principales dans Paris.

Denfert bénéficie en effet d'une accessibilité privilégiée. La ligne B du RER permet de joindre rapidement le nouveau cœur de la capitale « Châtelet-Les Halles » et assure une liaison directe avec l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Denfert, c'est aussi le métro avec deux lignes importantes : ligne 4 (Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans) et ligne 6 (Nation-Étoile) ; et deux lignes de bus (38 et 68), autant de possibilités pour gagner directement les quartiers de Montparnasse, de l'Étoile, de l'Opéra ou du Quartier Latin réputés pour leurs ressources touristiques et hôtelières.

Le point terminal de Denfert constituera un exemple inédit de la nouvelle architecture des terminus bus que la RATP va développer à partir de la fin 1983, prototype mis au point par l'architecte Prouvé et les services des travaux neufs de la RATP. Le réaménagement prévu pour le terminal d'Orly-sud ne sera achevé, pour sa part, qu'à la fin de l'année 1983.

Parallèlement, l'aéroport de Paris a accepté de faire un effort au niveau de la signalétique de l'aérogare, afin de placer la desserte RATP par Orlybus sur le même plan que les autres sociétés qui effectuent des liaisons Paris-Aérogares (voir l'encadré sur les autres moyens de liaison).

Orlybus, c'est l'adaptation au terrain d'un matériel de transport urbain en tirant profit d'une version autoroutière du bus articulé. Mais c'est aussi un exemple des nouveaux services que peut offrir la RATP. Orlybus, c'est enfin la concrétisation d'une volonté de promouvoir la desserte par transport collectif de surface des aéroports parisiens, maintes fois affirmée par les pouvoirs publics.



Un des panoramiques ornant les flancs d'Orlybus.

Une capacité de stationnement largement suffisante.



Orlybus, Orly-Rail et les autres...

Les deux aérogares d'Orly-ouest et d'Orly-sud sont desservies de manière concurrentielle par divers moyens de communication.

La desserte routière est bonne puisque l'aéroport d'Orly est relié au périphérique de Paris par l'autoroute A6. La capacité totale de stationnement est largement excédentaire, même si certains parkings, comme PO à Orly-ouest, sont souvent saturés le matin en semaine. En outre, les taxis offrent une bonne facilité d'accès pour les passagers.

Dans ces conditions, les transports individuels pour les déplacements vers ou en provenance d'Orly sont largement utilisés, le meilleur score revenant aux taxis quel que soit le motif du déplacement. La voiture personnelle est utilisée pour les voyages d'affaires tandis que les vacanciers choisissent souvent de se faire déposer par un accompagnateur.

Il reste qu'une part non négligeable des voyageurs aériens qui optent pour les transports en commun pourrait sans doute être développée si les possibilités offertes étaient mieux connues.

Les trois principaux transporteurs (SNCF, Air France et RATP) offrent des fréquences, des destinations et des tarifs différents. Ils sont implantés sur des emplacements distincts dans les deux aérogares. Ce sont les services d'Air France qui sont les plus utilisés, la RATP, avec la ligne 215, venant en seconde position, puis la SNCF avec Orly-Rail.

Les cars d'Air France desservent les aérogares d'Orly-ouest et sud au départ des Invalides, ce qui implique un trajet urbain important jusqu'à la Porte d'Orléans. Trajet effectué toutefois par des couloirs réservés aux autobus dans tous les secteurs difficiles. Deux arrêts sont prévus, à Montparnasse et à la Porte d'Orléans, puis les cars empruntent l'autoroute A6 en parcours direct. La durée du trajet est ainsi de l'ordre de trente à quarante-cinq minutes, selon l'intensité de la circulation, avec un départ des Invalides toutes les quinze minutes. Le prix de ce service est de 27 F, un tarif de groupe dégressif étant consenti à partir de trois personnes.

Cette liaison sans correspondance, assurée par Air France, constitue un prolongement naturel du trajet aérien. Bien qu'« Invalides » ne soit pas un pôle important et que le coût du trajet soit élevé par rapport aux tarifs SNCF et RATP, cette desserte, qui utilise des véhicules bien adaptés au transport des voyageurs aériens, est attractive. Les passagers y attachent une notion de transport « officiel » qui conjure en quelque sorte l'angoisse de rater son avion. Si les cars d'Air France peuvent être détournés en cas d'engorgements, ce qui leur confère une certaine fiabilité, ils ne sont toutefois pas attendus par l'avion en cas de retard : leur caractère officiel n'apporte qu'un confort psychologique.

La desserte SNCF-Orly-Rail par la ligne C du RER est assurée depuis 1972. Cette liaison nécessite une rupture de charge, en fin de parcours, à la gare du Pont de Rungis (construite initialement pour le marché d'intérêt national) où des navettes Orly-Rail d'Athis-Car prennent le relais.

En outre, la ligne est omnibus et les arrêts nombreux dans Paris comme en ban-



Orly-Rail : la 3^e place.

lieue pénalisent d'une façon sensible le temps de trajet. Ainsi, de la gare des Invalides à la gare du Pont de Rungis, il faut compter quelque 44 minutes auxquelles il faut ajouter 10 minutes pour gagner l'aéroport d'Orly par les navettes, l'intervalle étant de 15 minutes. Le prix du parcours est de 12,50 F et la carte orange est acceptée.

Deux critiques sont souvent formulées à l'égard d'Orly-Rail : la durée du trajet qui approche l'heure et la rupture de charge à la gare du Pont de Rungis.

En ce qui concerne les dessertes RATP, si les lignes 183 et 285 assurent une desserte assez médiocre pour les passagers aériens, les deux aérogares d'Orly-ouest et sud sont bien desservies par la ligne 215.

Cette ligne, dont le terminus est implanté place Denfert-Rochereau, emprunte après la porte de Gentilly, l'autoroute A6 et dessert également le MIN de Rungis.

La durée du parcours et de l'ordre de 20 à 25 minutes avec un départ toutes les

10 minutes environ et toutes les demi-heures à partir de 21 heures.

Enfin, le prix du trajet est de 3 tickets, soit 6,60 F avec des billets de carnet ou 11,40 F s'il est payé avec des tickets au détail. Le service de la ligne 215, bien que plus rapide et moins cher que les liaisons proposées par les autres transporteurs, est peu utilisé par les passagers aériens et sa clientèle est en grande partie constituée d'employés de l'aéroport ou des entreprises y travaillant. Pourquoi cette désaffection ? L'inadaptation du matériel, une signalétique quasi-inexistante dans les aéroports, l'ambiguïté par rapport à une ligne de banlieue traditionnelle, etc.

Vous l'avez compris, l'arrivée d'Orlybus, en apportant une réponse à la plupart des inconvénients de cette desserte, va donner un nouveau souffle à la ligne 215 et attirera, espérons-le, de nouveaux voyageurs aériens vers les transports en commun.



C. Bony répondant aux questions d'Entre les lignes.

LE BILAN SOCIAL 1982

Le bilan social, cette année, ne comporte pas dans sa forme de modifications importantes par rapport à sa version précédente.

Pour en savoir plus sur ce document, Entre les lignes a rencontré le directeur du personnel, Camille Bony.

Entre les lignes

Depuis quand le bilan social existe-t-il ?

M. Bony :

Il existe depuis 1979. Ce premier bilan ne portait que sur les deux années pour lesquelles on avait pu revenir en arrière, c'est-à-dire 1977 et 1978. En fait, un bilan social ne prenant son intérêt que si on peut suivre l'évolution dans le temps des indicateurs,

c'est seulement à partir de 1980 que nous avons pu disposer des trois années consécutives comme le prévoit la loi.

Entre les lignes :

Comment est-il élaboré ?

M. Bony :

Il est élaboré de manière centralisée par l'équipe budget-plan-gestion de la direction du personnel, par Monsieur Marchetti avec l'aide de Monsieur Michenaud. Les éléments proviennent principalement de l'informatique, des services de la direction du personnel et, pour une partie d'entre eux, des gestions des directions. Quant à la définition des indicateurs, elle nous est dictée par les textes législatifs et réglementaires qui définissent le bilan social. Il en résulte d'ailleurs quelquefois des difficultés lorsque la définition officielle correspond mal aux particularités de l'entreprise. Nous essayons alors de commenter les indicateurs concernés et éventuellement de les compléter par des indicateurs plus spécifiques.

Entre les lignes :

Quelle est son utilité ?

M. Bony :

D'abord combler une lacune. En effet, une entreprise c'est à la fois une unité de production – la RATP fabrique et vend des kilomètres/voitures ou des places/voitures – et aussi une collectivité humaine, un « corps social ». Et il faut bien constater que, sauf initiatives isolées, l'habitude, l'obligation de rendre compte chaque année de l'utilisation des moyens dont a disposé l'entre-

prise-unité de production ne se retrouvait pas pour l'entreprise-corpor social : c'est maintenant chose faite avec le bilan social et, d'ailleurs, ce bilan, présenté et discuté au Comité d'entreprise, fait maintenant régulièrement l'objet d'une communication au Conseil d'administration. Quant aux buts assignés à ce bilan social par le législateur, il sont triples : Information, Concertation, Planification.

Je pense que ces buts ne sont pas atteints également et que nous sommes encore dans la phase d'information et de préparation à la concertation, ce n'est d'ailleurs pas négligeable parce que se concerter, c'est d'abord partir d'éléments indiscutés par les partenaires sociaux.

Bien entendu une entreprise comme la RATP n'a pas découvert l'information sociale et ses applications avec le bilan social mais les regroupements qu'il impose, les séries chronologiques qu'il fait apparaître en font un outil de connaissance d'abord, une base de discussion ensuite, que les partenaires sociaux apprécient et dont on peut dire qu'il est entré dans les mœurs.

Actuellement, le contenu du bilan social est quasiment limité à ce que prévoit la loi, il ne nous semble pas qu'à un niveau central on puisse aller plus loin. Par contre, le besoin de bilans sociaux locaux apparaît de plus en plus. Ils permettent aux partenaires de tel ou tel secteur de l'entreprise de comparer les indicateurs qui les concernent, non seulement dans le temps mais aussi d'un secteur à l'autre. C'est à ce moment-là que le bilan social prend pleinement son utilité.

L'EMPLOI

Un personnel qui rajeunit. La RATP a procédé à l'embauchage en 1982 de plus de 5 000 nouveaux agents et 2 600 postes ont été créés. Ce sont deux chiffres essentiels du bilan social de l'entreprise.

L'année 1982 a été marquée par l'importance du recrutement et ses effets tant sur l'effectif moyen de l'année que sur celui au 31 décembre 1982.

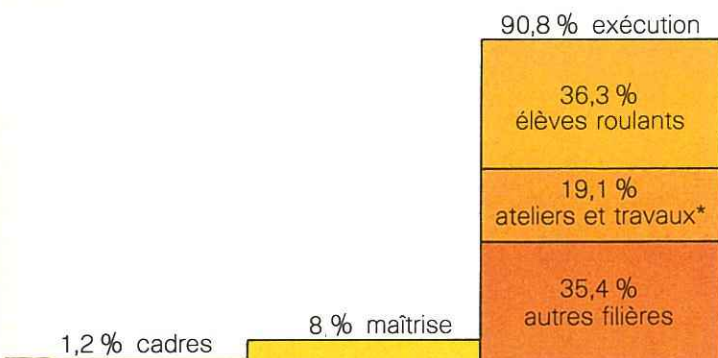
Les chiffres sont les suivants :

	1980	1981	1982
Effectif moyen	36 951	36 914	38 557
Effectif total au 31 décembre (agents du cadre permanent)	36 987	37 198	39 758 *

* Soit 38 506 agents payés à disposition.

soit un effectif en augmentation de 2 560 agents - 6,9 % - entre le 31 décembre 1981 et le 31 décembre 1982.

5 019 embauches ont été réalisées en 1982. Elles se répartissent ainsi :



* Agents des filières D (entretien et ateliers), M (magasins), T (technique générale).

Effectif moyen annuel administré

Répartition par direction

	1980	1981	1982
Effectif à disposition			
Direction du réseau ferré	13 195	13 303	14 046
Direction du réseau routier	14 534	14 453	15 141
Direction des travaux neufs	879	829	822
Direction des services techniques	4 191	4 214	4 344
Direction des études générales	505	505	512
Services communs	2 271	2 267	2 325
Caisse de coordination aux assurances Sociales	152	139	136
Agents indisponibles payés	251	248	253
Agents indisponibles non payés ou remboursés	973	956	978
TOTAL	36 951	36 914	38 557

Répartition par catégorie professionnelle

	1980	1981	1982
Cadres	2 846	2 840	2 851
Maîtrise	6 102	6 193	6 376
Roulants	12 165	11 963	12 564
Ateliers et travaux	7 939	8 151	8 408
Autres filières	7 899	7 767	8 358
TOTAL	36 951	36 914	38 557

Embauches

NOMBRE TOTAL	1980	1981	1982
Cadres	12	30	61
Maîtrise	194	252	401
Roulants	692	964	1 823
Ateliers et travaux	351	473	962
Autres filières	614	677	1 772
TOTAL	1 863	2 396	5 019

dont :

AGENTS CONTRACTUELS	1980	1981	1982
Cadres	2	1	0
Maîtrise	10	16	9
Roulants	0	0	0
Atelier et travaux	0	1	1
Autres filières	0	7	9
TOTAL	12	25	19

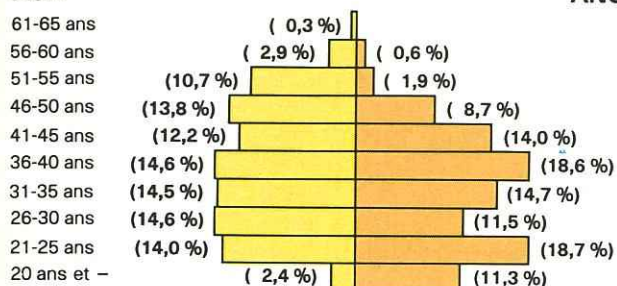
AGENTS MOINS 25 ANS	1980	1981	1982
Cadres	3	7	32
Maîtrise	150	163	250
Roulants	419	589	1 084
Atelier et travaux	273	341	713
Autres filières	463	446	1 218
TOTAL	1 308	1 546	3 297

Près de 3 300 jeunes de moins de 25 ans ont été embauchés en 1982, soit entre 2 et 3 fois le recrutement d'une année « normale ». Ces recrutements correspondent à l'augmentation d'effectifs (plus de 2 500 en niveau) due à la fois à l'amélioration du service et à la réduction du temps de travail et au remplacement des départs particulièrement nombreux en 1982.

Age et ancienneté

(Répartition de l'effectif total au 31 décembre par tranche d'âge et d'ancienneté)

AGE



ANCIENNETÉ



Conséquence de ces embauches, la RATP rajeunit puisque le pourcentage des agents âgés de 25 ans au plus et de 26 à 35 ans augmente tandis que celui des plus de 35 ans diminue. Actuellement, 45,4 % de l'effectif a moins de 35 ans alors que l'an dernier ce pourcentage n'était que de 41,3. Ceci est particulièrement vrai pour les roulants**, pour lesquels ce pourcentage passe de 46,4 à 51,1. Plus de la moitié des conducteurs et machinistes réunis ont donc au plus 35 ans. Pour les cadres, le mouvement est inversé : le pourcentage de cadres ayant moins de 35 ans diminue en effet, puisqu'il tombe de 21,7 en 1981 à 19 en 1982.

Parallèlement, le nombre d'agents ayant au plus 5 années d'ancienneté augmente pour l'ensemble Régie et dans toutes les catégories considérées à l'exception des cadres. En 1982, pratiquement 30 % des agents de la RATP ont au plus cinq ans d'ancienneté.

Si l'on regarde la répartition hommes-femmes en fin d'année, on constate que le personnel féminin s'est accru en plus grande proportion que le personnel masculin, le premier augmentant de 11,2 % contre 6,1 % pour le deuxième.

** Agents des sous-filières B3 (conducteurs) et C2 (machinistes).

Plus de la moitié des conducteurs et des machinistes ont au plus 35 ans.

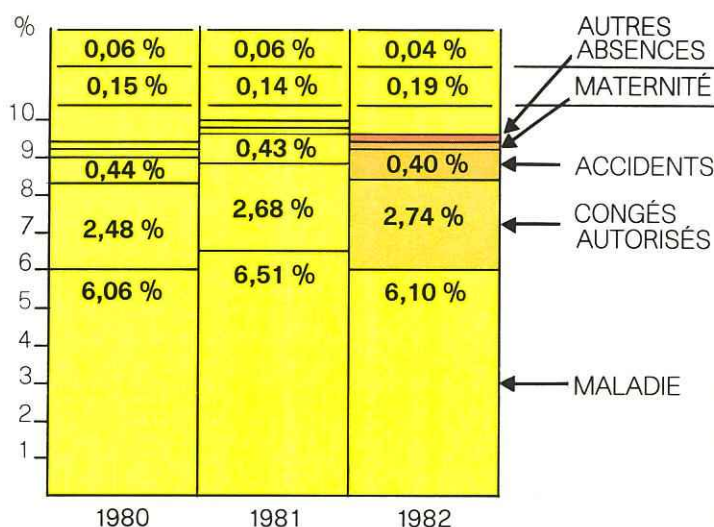
Pourcentage de femmes dans l'entreprise (Effectif total au 31 décembre)

	1981	1982
Cadres	16 %	16,2 %
Maîtrise	16,4 %	17,3 %
Roulants	3,4 %	3,9 %
Ateliers et travaux	0,78 %	0,78 %
Autres filières	45,5 %	45,5 %

Évolution de l'absentéisme

Pour l'absentéisme, on constate que l'absentéisme maladie, après une pointe en 1981, a baissé sensiblement en 1982. 506 251 jours d'absence au total pour maladie en 1980, 540 309 en 1981 et 529 238 en 1982.

$$\% = \frac{\text{Nombre de jours d'absences}}{\text{Nombre de jours théoriquement travaillés}}$$



En moyenne par agent, le nombre de jours de maladie, repos exclus, passe de 13,3 pour les hommes en 1981 à 12,1 en 1982 et de 22,9 pour les femmes en 1981 à 20 en 1982.

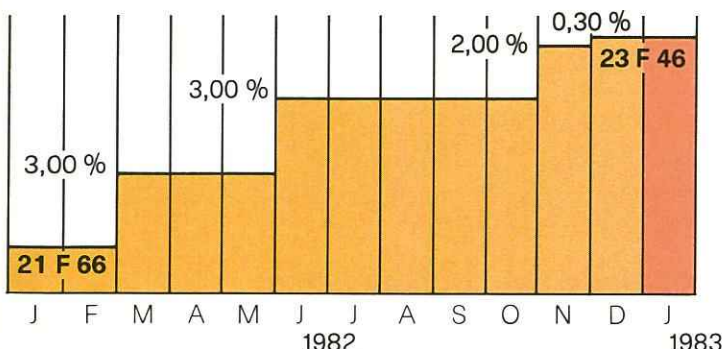


LES RÉMUNÉRATIONS

En 1982, la rémunération mensuelle moyenne brute des agents a augmenté, en masse, de 11,88 % (indice des prix INSEE région parisienne + 11,53 %). C'est l'ouvrier spécialisé débutant qui a bénéficié de l'augmentation la plus élevée (14,7 %) alors que le cadre de niveau C 3 en fin de carrière a obtenu la plus faible (11,8 %).

Toutefois le taux moyen d'augmentation des salaires réellement perçus par le personnel d'exécution après déduction des versements sociaux (10,92 %) est un peu plus faible que le taux correspondant des agents de maîtrise (11,35 %) et que celui des cadres moyens (11,52 %).

Évolution de la valeur du point en 1982



On constate également que l'ancienneté moyenne des cadres n'a pratiquement pas évolué alors que, pendant le même temps, celle de la maîtrise ainsi que celle de l'exécution diminuaient. On a donc assisté à un rajeunissement très sensible des agents d'exécution consécutif au renouvellement important de ce personnel par de jeunes agents sans ancienneté et dans des emplois de début.

Rémunérations mensuelles moyennes nettes

	1980	1981	1982
Cadres	10 821	12 632	14 167
Maîtrise	6 705	7 700	8 574
Exécution	5 246	6 036	6 695
Ensemble	5 908	6 815	7 559

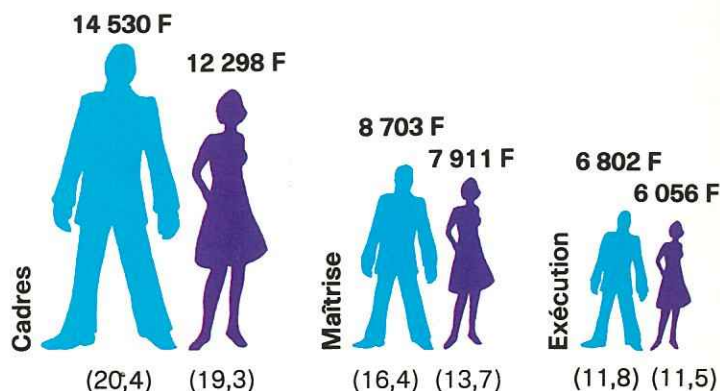
Un personnel féminin en augmentation.

Par ailleurs, bien que les salaires théoriques des hommes et des femmes soient strictement identiques, il apparaît que les rémunérations mensuelles moyennes nettes des hommes restent toujours légèrement supérieures aux rémunérations correspondantes des femmes.

Les salaires réellement perçus dépendent, en effet :

- du niveau du poste occupé ou de la fonction exercée,
- de l'ancienneté d'échelle et d'échelon,
- des absences pour différentes causes : maladie, absences non rémunérées...
- des primes attachées à certains emplois.

Rémunérations mensuelles moyennes nettes des hommes et des femmes en 1982



Les chiffres entre parenthèses indiquent l'ancienneté moyenne dans chaque catégorie.

Cette différence entre les salaires masculins et féminins est très variable suivant les catégories puisqu'elle a été, en 1982, de 18,1 % pour l'ensemble des cadres contre 8,5 % pour les agents d'exécution non qualifiés.

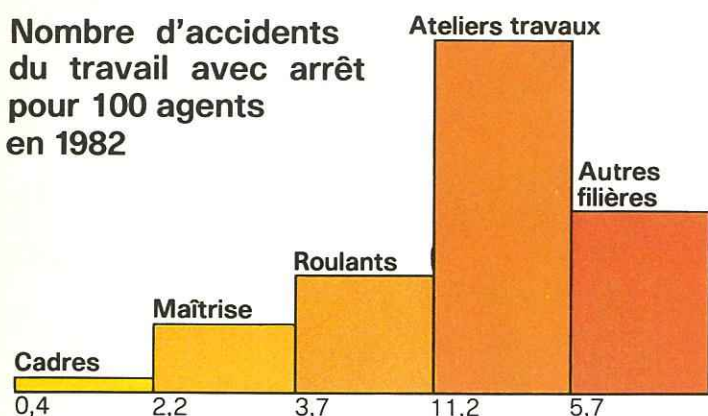
Bien qu'assez sensible chez les cadres, elle diminue cependant régulièrement (18,1 % en 1982 contre 20,5 % en 1980) au fur et à mesure que les jeunes femmes de cette catégorie progressent dans la hiérarchie et prennent de l'ancienneté.



CONDITIONS DE TRAVAIL

Le nombre d'accidents de travail avec arrêt a augmenté légèrement au cours de l'année 1982 mais proportionnellement moins que l'effectif de l'entreprise. Il passe de 1 972 en 1981 à 2 026 en 1982.

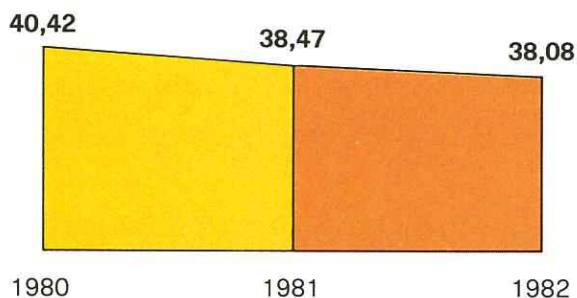
Nombre d'accidents du travail avec arrêt pour 100 agents en 1982



Taux de fréquence et taux de gravité des accidents de travail à la RATP continuent à diminuer.

Taux de fréquence

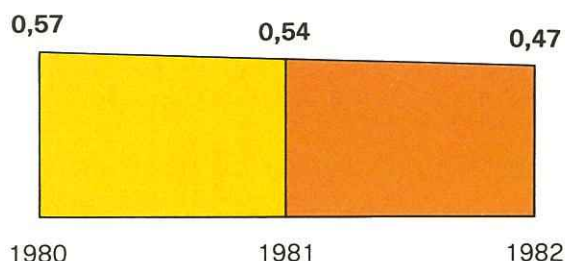
$\frac{\text{Nombre d'accidents} \times 1\,000\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$



Le taux de gravité est de 0,47 à la Régie contre 1,65 au niveau national pour les entreprises de transport. Ces résultats sont en partie la conséquence des efforts particuliers de formation à la sécurité déployés dans l'entreprise.

Taux de gravité

$\frac{\text{Nombre de journées perdues} \times 1\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$



En ce qui concerne la durée et l'aménagement du temps de travail, le phénomène essentiel est que toute l'entreprise bénéficie maintenant des 104 repos. Une amélioration sensible notamment pour les « roulants » puisqu'en 1981, 367 d'entre eux seulement en bénéficiaient !

Nombre d'agents bénéficiant au 31 décembre 1982 des 104 repos

	1980	1981	1982
Cadres	2 645	2 648	2 890
Maîtrise	3 984	4 041	6 512
Roulants	463	367	12 933
Ateliers et travaux	8 130	8 145	8 531
Autres filières	1 821	1 804	8 892
TOTAL	17 043	17 005	39 758

La progression, pour les agents « autres filières », s'explique en grande partie par la présence dans cette catégorie d'agents d'exploitation et particulièrement d'agents des stations et des gares.

Tous les « roulants » bénéficient maintenant des 104 repos.





Un effort de formation sans cesse accru.

FORMATION

En 1982, les sommes consacrées à la formation continue des agents ont augmenté, passant de 173 319 237 F en 1981 à 248 354 719 F en 1982.

Ces dépenses représentent les pourcentages suivants de la masse salariale :

1980	1981	1982
4,80 %	5,30 %	6,51 %

Le nombre des stagiaires s'est accru également de 23 641 en 1981 et 27 623 en 1982, conséquence directe de l'embauche à la RATP. Une fois les agents recrutés, ils ont été formés à leur emploi par les soins de l'entreprise.

Le congé formation est également en forte augmentation. En 1982, 3 264 agents ont utilisé leur droit au congé formation contre 1 940 en 1981. La commission paritaire créée en avril 1982 par anticipation de la loi, qui dispose d'une certaine somme qu'elle attribue aux agents ayant demandé un congé de formation individuel et souhaité une aide financière pour le financer, est en partie responsable de cette évolution.

Congés formation

	1980	1981	1982
Nombre de stagiaires	1 725	1 940	3 264
Nombre d'heures rémunérées	162 339	223 303	401 713
Nombre d'heures non rémunérées	15 817	13 740	24 755

Quant à la promotion sociale, le nombre d'agents inscrits à des cours au CPTA (Centre de perfectionnement technique et administratif) qu'ils fréquentent sur leur temps personnel est passé de 2 095 en 1981 à 3 263 en 1982 : soit une augmentation de 55,8 %. Le nombre d'inscriptions a progressé pratiquement dans les mêmes proportions 53,3 %. Un grand nombre d'agents nouvellement embauchés se sont inscrits aux cours. Ce sont les cours de français et de mathématiques qui ont le plus de succès, les agents commencent en effet par suivre des cours de formation générale avant de se spécialiser.

Par exemple, pour les trois cours les plus fréquentés, le nombre d'inscriptions a cru ainsi :

	1981	1982	
Français	1 287	2 238	+ 73,9 %
Mathématiques	1 638	2 659	+ 62,3 %
Physique	718	940	+ 30,9 %

RELATIONS PROFESSIONNELLES

Signalons le nombre élevé de réunions intersyndicales. Il y en a eu 157 en 1982, soit le double de l'année précédente qui en comptait 77.

Il y a eu peu de journées de grève en 1982 par rapport à 1981. Le nombre de jours de grève par agent est de 0,30 en 1982 contre 1,13 en 1981 et 0,77 en 1980.

	1980	1981	1982
Nombre de journées de grève	27 700	40 720	11 378

Si, pour une plus ample information, vous souhaitez que le texte complet du bilan social 1982 vous soit adressé personnellement, il vous suffit d'en faire la demande en remplissant le bulletin ci-dessous et en le renvoyant par courrier intérieur à l'adresse suivante : Direction du personnel, bilan social, Grands-Augustins.

Nom : _____
 Prénom : _____
 Matricule : _____
 Grade ou emploi : _____
 Service : _____
 Attachement : _____
 souhaite recevoir le bilan social 1982.

LA RÉVISION BUDGÉTAIRE 1983 : DES CHOIX EXIGEANTS

La révision du budget de la RATP, à laquelle il est procédé chaque année au mois de mai, a posé en 1983 des problèmes particulièrement difficiles.

La RATP, en effet, n'a pas eu seulement à prendre en compte les évolutions intervenues depuis l'établissement du budget initial en novembre dernier (évolution économique, du trafic, décisions nouvelles), mais à répondre aux demandes des pouvoirs publics formulées dans le plan de rigueur.

Budget 1983 et plan de rigueur

Le plan de rigueur décidé par l'État le 25 mars dernier, pour rétablir les équilibres des comptes publics, vise à réduire de soixante-cinq milliards de francs l'ensemble des dépenses publiques et privées de la nation. Les entreprises doivent participer à l'effort collectif. C'est ainsi qu'il a été demandé aux entreprises publiques de réaliser un montant global d'économies de trois milliards de francs. La RATP, pour sa part, doit participer à hauteur de deux cent millions de francs, quatre-vingt-dix millions sur son budget d'exploitation et cent dix millions sur le programme d'investissement.

Le budget initial de la Régie initial prévoyait un montant de dépenses de douze mille quatre cent vingt-six millions de francs. C'est de ce montant que doivent être obtenus les quatre-vingt-dix millions d'économies. Bien qu'elles ne représentent donc que 0,7 % du budget total, ce qui peut paraître faible, elles se sont avérées compliquées à réaliser.

En effet :

- ces mesures d'économies sont intervenues presque au milieu de l'année, alors que le budget est déjà largement engagé : leurs incidences s'en trouvent donc automatiquement accrues ;

- les économies demandées doivent être reconductibles en 1984 : ce sont des économies réelles et non pas de simples reports de dépenses dans le temps ;

- nombre de postes budgétaires sont rigides et présentent un caractère inélastique : c'est le cas des impôts et des taxes, des frais financiers correspondant au paiement des emprunts et des dépenses de personnel. Les mesures à prendre ne pouvaient en définitive porter que sur deux postes : « l'énergie » et surtout les « matières, travaux, fournitures et services extérieurs ». La moitié des dépenses de ce

dernier poste étant prédéterminée, la réduction à réaliser, de l'ordre de quatre-vingt-quatre millions de francs, ne pouvait porter que sur un total de cinq cents millions de francs, ce qui représente un pourcentage élevé.

Par ailleurs, la RATP a eu la volonté de ne pas remettre en cause le service public dont elle a la charge. Autant de nouvelles contraintes :

- maintien du niveau de service ;

La Régie entend continuer d'offrir un niveau de service correspondant aux besoins. En outre, un service de transport en commun efficace est économiquement avantageux pour la collectivité. Cette donnée a permis, dans la négociation avec les pouvoirs publics, d'obtenir le maintien du maximum d'effectifs compatible avec la conjoncture dans la négociation avec les pouvoirs publics. C'est ainsi que la Régie qui souhaitait trente-neuf mille quatre cents agents, chiffre en cohérence avec les choix effectués en matière de service, ne s'en était vu accorder, au budget initial, que trente-huit mille sept cents. Elle en a finalement obtenu trente-neuf mille, soit trois cents de plus qu'initialement prévu : un chiffre plus proche des besoins. La RATP procédera, pour maintenir le niveau des services, à un redéploiement interne des moyens privilégiant les services participant directement à la production du transport.

- opposition à tout abattement susceptible d'avoir des effets négatifs sur le trafic et donc sur les recettes. Le trafic connaît en effet, depuis mars 1981, une tendance globale à la progression, qu'il importe de ne pas casser, car c'est d'elle que dépend l'avenir de l'entreprise ;

- respect de l'accord signé avec les partenaires sociaux ;

Il ne pouvait être question de revenir sur les engagements inclus dans l'accord social et donc de modifier le poste « frais de personnel ».

L'accord social 1982-1983 a permis de lever un certain nombre de « blocages sociaux » anciens : octroi des cent quatre repos annuels aux catégories de personnel qui n'en bénéficiaient pas en 1982, obligation légale de passer aux trente-cinq heures pour le travail posté, suppression des services en deux parties sur le réseau d'autobus le samedi, etc.

Dans ces conditions, il a été décidé de faire porter les réductions sur les postes ou activités suivantes :

- l'énergie : l'entreprise a eu de bonnes surprises dans le domaine de l'économie d'énergie : la consommation baisse depuis 1978, sur le métro, grâce aux dispositifs de récupération d'énergie équipant les matériels modernes. Dans ce domaine, les économies se révèlent plus importantes que prévu. Si nécessaire, le dispositif métro pourra être étendu à la ligne B du RER ;

- les frais administratifs et divers.

Il y a à la RATP une soixantaine de millions de **frais administratifs**. Il est possible, à terme, d'économiser 15 à 20 % de cette somme : limitation stricte des missions à l'étranger, gestion plus serrée des fournitures. Le timbrage du courrier à 1,60 F au lieu de 2 F, fait à lui seul gagner à la Régie quelque cinq millions de francs.

- les frais de nettoyage et de gardiennage.

Une action « nuancée » est conduite dans ce domaine, afin de limiter les conséquences chez les sous-traitants.

C'est ainsi que les prestations de **nettoyage** (essentiellement les stations), ne seront réduites que de 3 %, sans aucun licenciement, en jouant uniquement sur les départs « naturels ». Par exemple, le travailleur ne se représentant pas à son poste après les vacances.

Des économies plus importantes, de l'ordre de 10 % seront réalisées sur le **gardiennage** des bâtiments et ateliers. Mais

les départs indispensables seront étalés sur quatre mois, afin de se donner le temps d'effectuer le reclassement du personnel dans d'autres activités ou entreprises. La RATP elle-même, embauchera quelques dizaines d'agents dans le cadre de son programme de recrutement d'OS à condition que les intéressés remplissent, bien entendu, les conditions légales.

— la réduction la plus significative sera réalisée sur les **dépenses d'entretien** des équipements, installations fixes et bâtiments, dont les cycles d'entretien seront un peu allongés. Enfin, les dépenses d'entretien du matériel roulant du réseau ferré et des autobus seront légèrement diminuées.

La révision « classique »

La révision du budget d'exploitation intègre les résultats de l'exercice 1982, conduisant à un report à nouveau positif de 170 millions de francs au 1^{er} janvier et tient compte des hypothèses économiques les plus récentes.

Outre le « plan de rigueur », il tient compte d'une décision importante, intervenue depuis l'établissement du budget initial : le contrat d'association avec la société TRA. Ce contrat, qui va permettre une restructuration des transports de surface dans le secteur nord de la Seine-Saint-Denis, se traduit par une dépense de cent millions de francs environ, mais compensée par des recettes équivalentes.

Les services restent pratiquement identiques à ceux du budget initial.

Les prévisions de **trafic** sont en légère réduction (1,4 % par rapport au budget initial). En effet, au cours des premiers mois de l'année, la croissance du trafic s'est ralentie. Toutefois, il semble qu'actuellement une évolution plus favorable se dessine.

Les **recettes** ont été diminuées de 100 millions de francs pour tenir compte du transfert d'une partie des utilisateurs de billets vers les titres de transports plus économiques ou partiellement remboursés par les entreprises.

Le **module d'équilibre** moyen annuel, qui avait été fixé dans l'hypothèse d'un relèvement moyen des tarifs de 8 % au 1^{er} juillet 1983 (prix du billet porté à cette date de 2,20 F à 2,40 F), est de 4,26 F.

Le montant des **dépenses** est de douze mille trois cent treize millions de francs.

Les **frais de personnel** sont stables.

Les **frais financiers** sont en réduction de 5 %, compte tenu de la limitation des emprunts, après la révision en baisse du programme d'investissement (250 millions de francs au total), à la demande des pouvoirs publics.

LE BUDGET 1983 RÉVISÉ (en millions de francs)

Dépenses	1982	1983
Frais de personnel	6 470	7 325
Impôts et taxes	850	1 009
Énergie	463	540
Matières travaux	1 042	1 297
Frais financiers	1 037	1 283
Dotations	514	814
Solde créditeur	61	—
Aléas	—	45
Total	10 437	12 313

Recettes*	1982	1983
Recettes du trafic	5 476	6 414
Indemnité compensatrice	3 962	4 592
Produits accessoires au trafic et autres recettes	999	1 137
Report à nouveau (au 1-1-1983)	—	170
Total	10 437	12 313

(*) Dans l'hypothèse où les tarifs auraient été relevés au 1^{er} juillet 1983. On sait que tel n'a pas été le cas. Les chiffres de ce tableau ne sont donc pas définitifs.

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 1983 (Crédits de paiement en millions de francs)

	Montants	Économies réalisées	Domaine
Extension des réseaux	625	— 45	Second œuvre. Report de quelques semaines de l'ouverture des prolongements des lignes 5 et 7.
Amélioration de l'exploitation	370	— 15	
Modernisation et gros entretien	650	— 20	
Matériel roulant	1 040	— 30	Valeur d'un élément MI 79

LES HORAIRES VARIABLES : DE L'EXPÉRIENCE À L'APPLICATION

Depuis 1970, année où neuf entreprises seulement pratiquaient les horaires variables au plan national, les notions de gestion de temps et d'organisation du travail ont évolué et les changements de mentalité ont fait le reste : les horaires variables ont fait leur petit bonhomme de chemin ! Ainsi en est-il à la Régie depuis le premier essai tenté en 1979 au bureau administratif de l'atelier de Choisy (FR) et au bureau du courrier de la direction des services techniques à Diderot. C'est la raison pour laquelle la rédaction d'*Entre les lignes* est allée enquêter à Fontenay et à Saint-Ouen, deux des ateliers où les horaires variables sont pratiqués.



Illustrations Catherine Dubreuil

1983 représente une étape déterminante puisqu'elle entérine une expérience vieille aujourd'hui de quatre ans pour l'atelier de Choisy et deux ans pour celui de Fontenay et ouvre la voie à l'extension progressive des horaires variables avec les négociations engagées pour la signature d'un protocole d'accord par la direction et l'ensemble des organisations syndicales. Après le temps partiel, c'est au tour des horaires variables d'aller dans le sens d'une plus grande liberté dans la façon de « vivre » son métier.

La procédure de mise au point de ce protocole, si elle peut sembler longue, s'est en fait déroulée en trois phases :

- En juin 1982, le comité d'entreprise, après plusieurs séances, approuve le principe des horaires variables et en septembre de la même année, il en retient les modalités horaires définitives, à savoir : chaque agent est autorisé à avoir un compte crédit-débit de + ou - une journée (7 h 36 dans le cadre des 38 heures) et la durée maximale journalière de travail cor-

respond au 5^e de la durée hebdomadaire maximale (9 h 07 mn).

Les modalités horaires ainsi retenues, dépassant les limites fixées par le décret du 26 février 1982 – qui énonce que le report d'une semaine à une autre ne peut excéder trois heures – la RATP a été amenée à proposer aux organisations syndicales un protocole de dérogation.

- Un protocole d'accord, aboutissement de la procédure de dérogation – dont l'ins-

pecteur du travail a auparavant approuvé le principe – et limité à la définition du seul cadre horaire, est proposé en novembre aux organisations syndicales. Si quelques-unes d'entre elles font connaître qu'elles sont disposées à le signer en l'état, les autres ne donnent pas suite, jugeant le texte trop succinct, notamment par référence avec le texte très circonstancié du protocole sur le temps partiel, et critiquant un champ de négociations trop restreint.

• A partir du début 1983, le mouvement va s'accélérer. On convient de tenir des réunions techniques direction/syndicats afin d'élaborer un protocole d'accord détaillé sur les horaires variables et non plus restreint au seul cadre horaire. Cinq réunions seront nécessaires ainsi qu'une intersyndicale pour « enfanter » le texte définitif.

Le comité d'entreprise l'ayant approuvé, le stade ultime de la procédure est maintenant la signature du protocole par les organisations syndicales, avant sa transmission, pour information, à l'inspecteur du travail, conformément aux dispositions légales.

Une expérience pleine d'enseignements

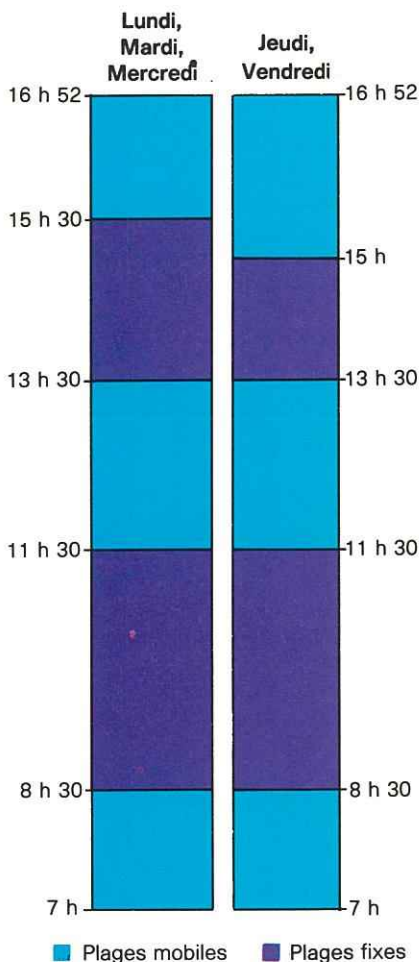
Les horaires variables constituent une modalité particulière d'aménagement du temps de travail où l'on distingue des plages mobiles pendant lesquelles les gens peuvent entrer et sortir librement du lieu de travail, sous réserve des contraintes particulières liées au service et des plages fixes, pendant lesquelles leur présence est obligatoire. Le règlement spécifique à chaque unité mentionne le régime horaire précisant les plages fixes et mobiles ainsi que les éventuelles clauses particulières relatives à tout ou partie des postes de l'unité.

« Dans chaque équipe – disons que cela fait l'objet d'une négociation au niveau de l'agent –, on a des clauses particulières pour l'approvisionnement en pièces, l'outillage, la limitation à 33 % d'absence sur la plage fixe, l'obligation de la présence d'un autre agent dans un environnement proche en cas d'utilisation d'un matériel ou équipement réputé dangereux par un agent, etc. Donc avec chaque équipe qui va faire connaissance avec les horaires variables, on a des discussions pour définir les clauses particulières qu'ils souhaitent. Ce n'est pas une contrainte particulière, il y va de leur intérêt. Ça se passe bien. »

Ce règlement tient compte des assouplissements apportés à certaines limitations au fil des expériences, intègre l'aménagement de l'horaire du jeudi et du vendredi qui a résulté de la réduction de la

durée hebdomadaire du travail. Le règlement spécifique d'une unité peut être revu en cas de modification de l'organisation du travail ou des contraintes liées au service.

L'horaire de référence restant celui pratiqué par l'atelier, à savoir (à quelques minutes près selon les ateliers) pour l'atelier de Fontenay : 7 h 30-12 h 00 - 13 h 00-16 h 30. Le découpage de la journée s'inscrit comme suit :



Il est vrai qu'à Fontenay, on connaît bien la musique. Mais laissons parler M. Gautier qui est le chef du secrétariat administratif : « Bien que Choisy ait commencé un peu avant nous, c'est ici que l'on a tenté l'expérience la plus originale car en plus du bureau administratif et du groupe technique où elle s'est avérée positive, en avril 1981, on a pris une équipe à la production, c'est-à-dire l'équipe des relais, dans l'atelier. Il y avait un aspect technique pour nous qui était de savoir répercuter les heures réelles faites par les agents, d'où un travail de gestion supplémentaire. Il fallait qu'on fasse un parallèle entre la production et le temps réel passé sur machine or il n'y avait que l'utilisateur de la machine qui pouvait le savoir. Là aussi, l'expérience a été positive.

Et puis, en novembre 1982, cette équipe est partie à Saint-Ouen, ce qui a permis de démarrer les horaires variables dans cet autre atelier. Forts de notre expérience, nous avons mis d'autres équipes en horaires variables : on a le bobinage qui est la plus grosse équipe, mais là, c'est vraiment une production personnalisée, donc aucun problème, la sellerie et la menuiserie, on a aussi l'équipe voiture, l'équipe des « ponts » ainsi que celle des « moteurs » et pas mal d'équipes qui sont « demandeurs », dont la chaudronnerie et la peinture. C'est vrai qu'il y a d'autres équipes qui demandent mais ce n'est pas encore au point car l'organisation ou les contraintes du travail sont difficiles à aménager quand la production n'est pas personnelle.

Et puis, il y a l'atelier d'entretien de la ligne 1 où l'on pourra, si l'application des horaires variables s'élargit, tenter une expérience.

Mais l'élargissement des horaires variables dépend aussi de la technique, c'est-à-dire de l'installation des « tableaux de lampes » qui servent à visualiser la présence des agents, ne serait-ce que dans un but de sécurité. C'est ainsi que le gardien, le soir, doit s'assurer que toutes les lampes sont bien éteintes sinon il doit contrôler qu'il n'y a rien d'anormal (malaise, oubli, réunion à l'extérieur...).

Gérer son temps

En effet, en dehors des plages mobiles, des plages fixes et de la possibilité de s'absenter pendant ces plages fixes ou de prendre des demi, voire des journées de congé supplémentaires sans que son compte tombe au-dessous d'une journée, les horaires variables se distinguent encore par le « badgeage », terme abstrait qui recouvre l'ancienne notion de pointage. D'où un appareillage de gestion de temps : un terminal-lecteur de badges situé à l'entrée de l'établissement est le premier maillon de la chaîne. Tout agent en horaire variable est doté d'un badge individuel qu'il doit introduire dans le terminal. L'introduction du badge dans le lecteur :

- permet à l'agent de connaître son solde horaire ;
- provoque l'enregistrement du mouvement (entrée ou sortie) dans l'unité centrale de l'appareil et son inscription sur une imprimante qui en gardera ainsi la trace ;
- allume ou éteint, dans l'option retenue par le service FR, une lampe sur deux tableaux situés respectivement dans la loge du gardien de l'atelier et dans le bureau du contremaître (ou du responsable hiérarchique). Le témoin lumineux

placé chez le gardien a un rôle sécuritaire et celui dont dispose le contremaître est destiné à lui faciliter l'exercice de sa fonction. Simple ! allez-vous dire.

« Mais comme à la Régie on a les visites médicales sur le temps de travail, ce n'est pas prévu dans la machine, alors à chaque fois il faut compenser en « pianotant » sur le clavier ». Le « pianiste » de Fontenay connaît bien sa machine, faut dire que ça fait quatre ans que M. Pelletier en joue.

« Les relèves syndicales, les réunions à l'extérieur, les fractions de congé par demi-journée nécessitent de réinjecter sans arrêt le temps. En maladie ou en congé, c'est différent car le compte est bloqué dès l'arrêt de l'agent ; c'est le cas qui demande le moins de manipulations, à l'inverse des visites médicales qui nécessitent les « pianotages » les plus périlleux ! Les dépassements de crédit horaire, c'est-à-dire au-delà d'une journée, doivent être évités, en effet, on peut « écrêter » en effectuant une soustraction qui se traduit par une perte sèche pour le travail effectué en trop. Mais quand on s'est fait avoir une fois, c'est rare qu'on vous y reprenne ! C'est aux agents à mettre leur compte d'aplomb en prenant à temps une demi-journée, voire une journée de congé. Les problèmes se posent plus souvent au niveau des cadres.

Les agents, en général, étaient habitués à avoir un rythme de travail de 8 heures pendant trois jours et 7 heures pendant les deux jours restants. C'était pratique à calculer. Alors que maintenant avec 7 h 36, il arrive qu'ils se mélangent un peu. Il a donc fallu une période de rodage lors du passage aux horaires variables. C'est un nouveau rythme à prendre, ce qui explique que l'on a plus de mal avec les agents qui sont près de la retraite et qui ont du mal à assimiler les nouvelles règles du jeu. Seul blocage psychologique, le

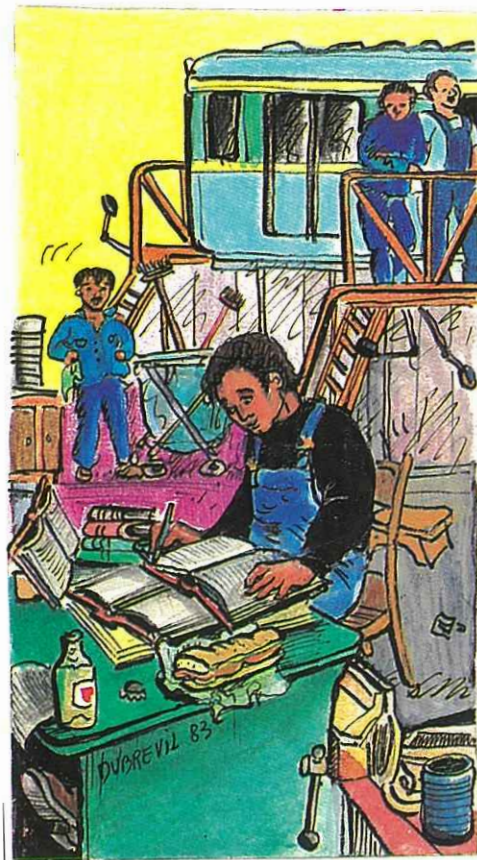


« badgeage ». Mais il faut voir qu'en atelier avant on marchait par jetons, on marchait pour l'entreprise alors que maintenant on badge pour soi-même – on sait où en est pour gérer son compte ». Sur le plan du « badgeage » c'est aussi l'avis de M. Roy, « le maître de forges de Fontenay », contremaître de la forge et de la chaudronnerie, qui est par ailleurs candidat aux horaires variables. « Bien sûr, on pointe, mais c'est pour soi, être propriétaire de

son temps, en ce qui me concerne, c'est énorme ». Pour M. Coutault, chef de section production relais de l'atelier de Saint-Ouen, « c'est le geste qui est contraignant. De toute façon avant on était pointé par tout le monde : le chef d'établissement, le gardien et surtout par les agents ; maintenant on est gagnant dans la mesure où l'on a des compensations ».

Les fourmis et les rongeurs

Il y a un aspect psychologique intéressant c'est qu'un agent qui veut prendre du temps, s'il n'est pas aux horaires variables doit prendre du congé annuel. Mais ce n'est pas une histoire sans fin, il grignote, il grignote... Alors que pour celui qui est aux horaires variables, ce n'est jamais irrémédiable : même si on anticipe d'une journée on peut se rattraper après. Et puis, pour M. Caussade, peintre à Fontenay et « demandeur », « on garde son capital CA (congé annuel). C'est un des points positifs et qui fait que les gens ont envie d'essayer. On est plus serein au travail, on peut avoir un « retard à l'allumage », ce n'est en aucun cas dramatique, on prend le prochain train et puis voilà ».



D'après M. Pelletier, le gestionnaire de Fontenay, « en règle générale, on peut dire qu'en conservant à peu près les horaires fixes de l'atelier pour quelqu'un qui n'avait jamais l'habitude d'être en retard,

en une semaine on se fait une demi-journée et sans forcer du tout ! En récupérant un quart d'heure le midi, un petit peu le matin et un petit peu le soir on obtient un après-midi par semaine. On a aussi des « bêtes » qui font le forcing pendant cinq jours et qui ont la sixième gratuite ! Mais cette espèce est relativement rare ».

C'est dans le domaine de la vie professionnelle et familiale que les horaires variables ont le plus d'impact. Ils amènent des changements positifs en permettant de prendre des week-ends prolongés. C'est le cas pour M. Hainaut, technicien relais à l'atelier de Saint-Ouen, « j'organise mes journées comme je le veux. En ce moment, je travaille pour avoir tous mes vendredis après-midi. Je n'ai que des avantages. Et de rentrer plus tôt chez soi c'est ça qui est agréable. Et puis ça permet aussi quelquefois de faire un pont sans empiéter sur les congés annuels ou sur un temps compensateur quelconque. Le côté le plus positif pour moi, c'est que je fais ce que je veux de mon temps. Il n'y a plus de comptes à rendre et on fait confiance aux gens. » La responsabilisation apportée par la pratique des horaires variables, semble, en outre, être très appréciée de ceux qui les pratiquent.

Les horaires variables permettent d'adapter l'horaire de travail à son rythme personnel et ont des effets importants sur le temps de transport.



« Autre avantage et non des moindres, pour M. Hainaut, on peut moduler ses horaires en fonction de ses transports alors qu'avant on était astreint à la même heure de train ». Idem pour M. Coutault, « les horaires variables, c'est pratique, et ça améliore également les conditions de transport car à sept heures le transport en commun est plus agréable qu'à huit heures ». Pour les ouvriers, c'est entièrement positif car pour certains qui devaient arriver 10 mn et même quelquefois une demi-heure en avance, à cause des moyens de transport, ce temps était perdu maintenant, ce temps est récupéré.

Ce qu'apprécie le plus M. Iribarnegaray à Saint-Ouen, « c'est le choix des horaires et de pouvoir les calquer sur ma vie privée ».

Pour M. Schneegans, chef de section principal à l'atelier de Saint-Ouen et ancien de la petite révision (PR) ligne 7 à Choisy, « les plages mobiles en milieu de journée

sont également intéressantes, puisqu'en deux heures on peut soit aller faire une course soit s'adonner à un passe-temps ». A Fontenay par exemple on a le choix entre le ping-pong ou la pétanque, mais pour d'autres cette coupure du midi permet de « bûcher » un concours ou de rentrer chez soi pour déjeuner. On a encore enregistré un autre effet notable, ce-

lui de la suppression des files d'attentes aux restaurants d'entreprises avec le décalage des heures de repas.

Monsieur Le Pluard qui est un ancien de Choisy et depuis trois mois à Saint-Ouen se sent plus libre, « avant j'étais en atelier avec cette contrainte des horaires fixes. Lorsqu'on m'a proposé les horaires

variables à mon arrivée ici, j'ai dit oui tout de suite. C'est un système qui libère des angoisses du matin. Ça permet aussi le soir de terminer un travail « à chaud » ce qui est plus facile que de le reprendre le lendemain. Mais il faut aussi que le travail soit aménagé en fonction des horaires ; en atelier de petite révision où j'étais, c'était fonction de la montée des trains, on était donc tributaire d'éléments extérieurs incontrôlables. Alors qu'ici, on a un travail personnel, on l'arrête, on le reprend on ne dépend de personne et réciproquement ». D'où l'intérêt de l'expérience tentée à l'atelier de Rueil depuis le mois de mars 1983 où, en dehors du chef d'atelier, de son adjoint et de deux contremaîtres, les dix-neuf autres ouvriers en horaires variables appartiennent à des équipes faisant de la petite révision (PR) et du petit entretien (PE) : tour en fosse, fichier, révision des réservoirs, chaudronnier, mécaniciens d'entretien, technicien dépannage, magasiniers, etc.

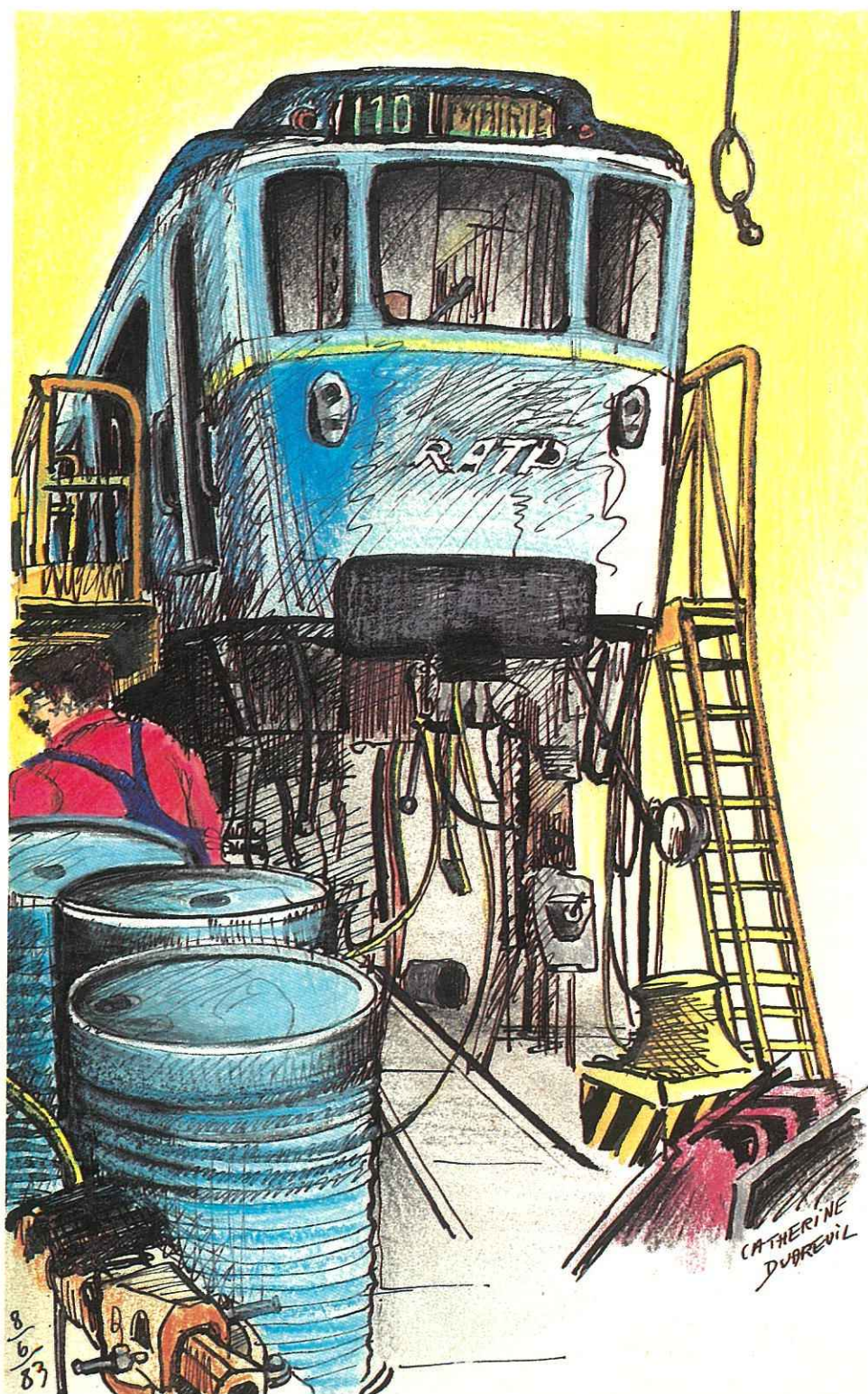
Feu « Le bon de tabac »

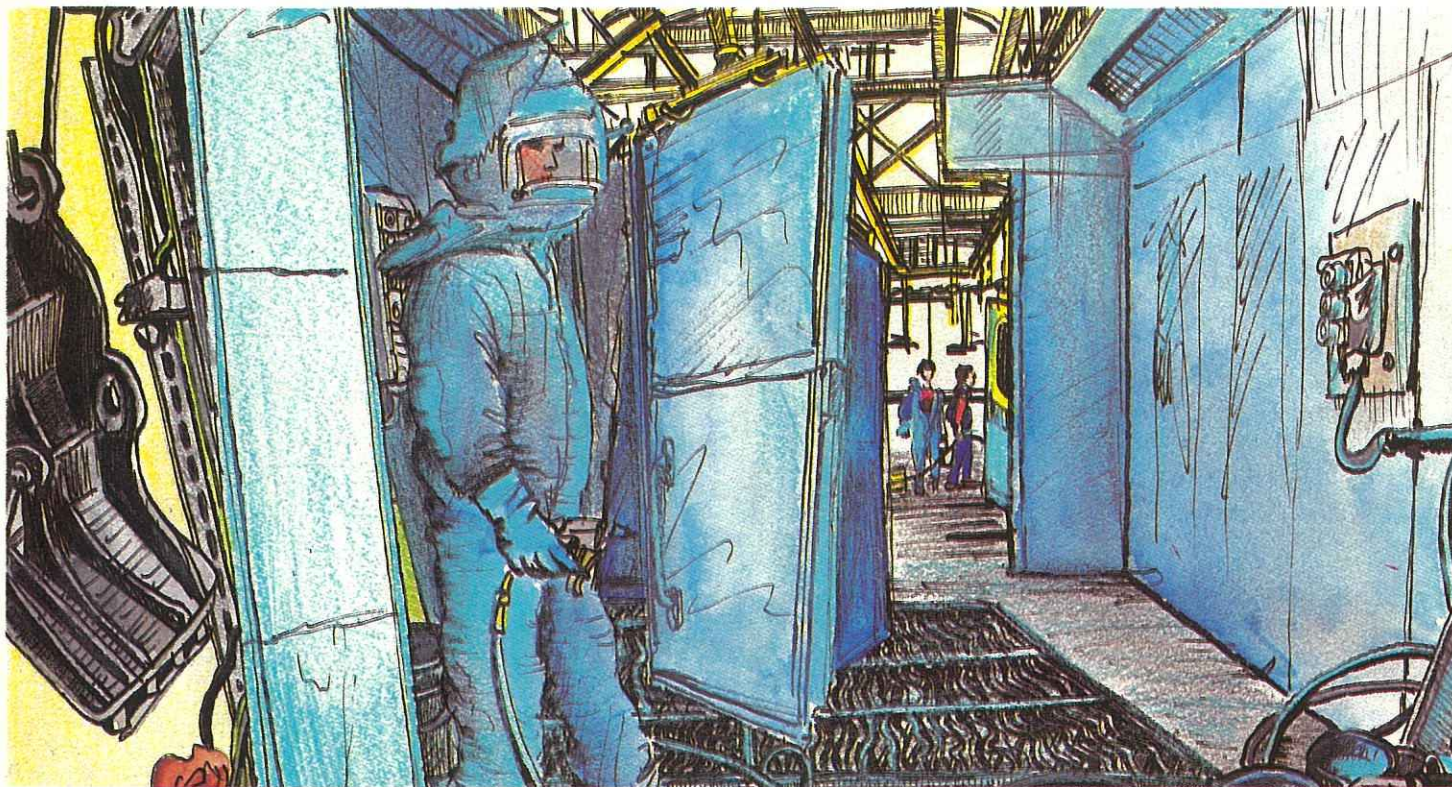
Avec l'adoption des horaires variables on note que le principal motif de sanctions dans les ateliers dû aux retards (le « bon de tabac » désignait la sanction pour trois retards dans le mois), disparaît. A Fontenay « depuis l'application des horaires variables, les retardataires systématiques – pas forcément d'ailleurs de mauvais agents – ont disparu avec ce système ; on n'a plus de retard et donc plus de sanction. La notion de retard existe toutefois mais seulement à partir de 8 h 30 début de la plage fixe. Plus de risque de punition pour retard. La seule sanction qui subsiste pour les retardataires récalcitrants – cas qui ne s'est pas présenté – serait le retour pur et simple au règlement général de l'atelier ». En entretien, M. Scheegans devait être à 7 h 15 pile au travail. « Ce que j'apprécie le plus ici, c'est le matin, de n'être plus à 10 mn près. Psychologiquement, ça joue beaucoup, à condition de ne pas se « mettre au taquet » c'est-à-dire 8 h 30 ! »

Cette disparition des retards et de tout ce qu'ils traînaient derrière eux a bien amélioré l'ambiance et le climat dans les relations avec la hiérarchie, et même avec le gardien... « il y gagnera en popularité et ça lui évitera d'enregistrer des noms inconnus dans l'atelier ! »

L'offre et les demandes

En dehors de Fontenay qui compte 116 personnes en horaires variables sur un effectif d'environ 350 sur le site et de Saint-Ouen où 128 personnes sont actuellement concernées – « courant 1983 il est prévu une extension à deux équipes : la forge et l'appareillage donc entre 35 et 40 personnes. Resteront ensuite les équipes GR (grande révision) et PR. Si les pro-





blèmes à résoudre sont complexes pour la PR et n'en sont qu'à la phase réflexion, l'extension des horaires variables à tout l'atelier de GR se fera très vite, peut-être à l'horizon 1984 ». Telle est l'opinion de M. Courtot, chef du bureau administratif ; en dehors de ces deux ateliers, les horaires variables sont pratiqués à Boissy, à Rueil, à Montrouge et à Choisy où sur l'effectif total de 229 personnes, 70 pratiquent les horaires variables et 150 les demandent.

Les demandes sont très nombreuses à FR bien sûr : à Saint-Ouen, « sur tous les agents qui ont fait un modèle 18 pour demander à bénéficier des horaires variables, dans l'atelier de GR qui compte 150 personnes uniquement en exécution, il n'y a que deux réfractaires. » La maîtrise est plus tiède et s'interroge sur la présence éventuelle à assumer sur toute l'amplitude. Là aussi, c'est une question d'organisation. Pour l'administratif en bureau d'atelier qui est astreint aux mêmes horaires que l'atelier, les horaires variables sont très intéressants car il y a compensation ou récupération possible. Car s'il a un travail concret, un travail de gestionnaire en temps réel et donc beaucoup plus de contacts, il a le revers de la médaille, les horaires ; d'où l'avantage des horaires variables. Cette contrainte n'existant pas dans les services centraux, cela explique l'échec de l'expérience tentée au bureau administratif de Diderot.

A Fontenay M. Pelletier est sans arrêt questionné par les gens qui ont demandé à bénéficier des horaires variables mais

EFFECTIFS EN HORAIRES VARIABLES À LA RATP

ATELIERS	EFFECTIFS	CATÉGORIE DE PERSONNEL	DATE DE MISE EN ŒUVRE
SAINT-OUEN	128	bureau administratif groupe technique atelier de maintenance des équipements : relais, horlogerie, électronique, logistique.	22 novembre 82
FONTENAY	116	bureau administratif groupe technique équipe bobinage équipe sellerie équipe menuiserie équipe voiture	avril 81 début 83
CHOISY	70	bureau administratif groupe technique équipe appareillage équipe essieux réducteurs - machines outils équipe parc de rechange MF 67 équipe menuiserie-sellerie	février 79 fin 80 février 83
BOISSY	28	secrétariat administratif groupe technique équipe relais	février 83
RUEIL	23	chef d'atelier adjoint contremaîtres agents d'entretien	mars 83
MONTRouGE	1	manœuvre	

qui n'y sont pas encore : « est-ce que vous avez des informations, à quel moment on va y passer, est-ce que ça bouge ? » - ils les veulent vraiment !

A la forge à Fontenay, « largement la moitié de l'effectif est « demandeur » ; les autres attendent de voir ». Une majorité de peintres également : « à l'atelier de peinture on travaille par équipe de trois ou quatre, c'est donc le cas extrême d'organisation, mais c'est une question d'entente entre collègues ». Mais les demandes émanent parallèlement des autres ateliers, des services RT (matériel roulant) et RA (atelier central) au réseau routier. A Marne-la-Vallée, les installations ont été prévues et les agents pourront bénéficier des horaires variables s'ils le désirent à la rentrée.

Un choix avant tout

C'est bien là la clef du système : le volontariat. Une fois établi le règlement des horaires variables pour l'unité de travail concernée, les agents qui les demandent adhèrent au règlement. Ceux qui ne veulent pas des horaires variables continuent d'exercer leur travail dans les mêmes conditions d'horaire et de contrôle de présence que par le passé.

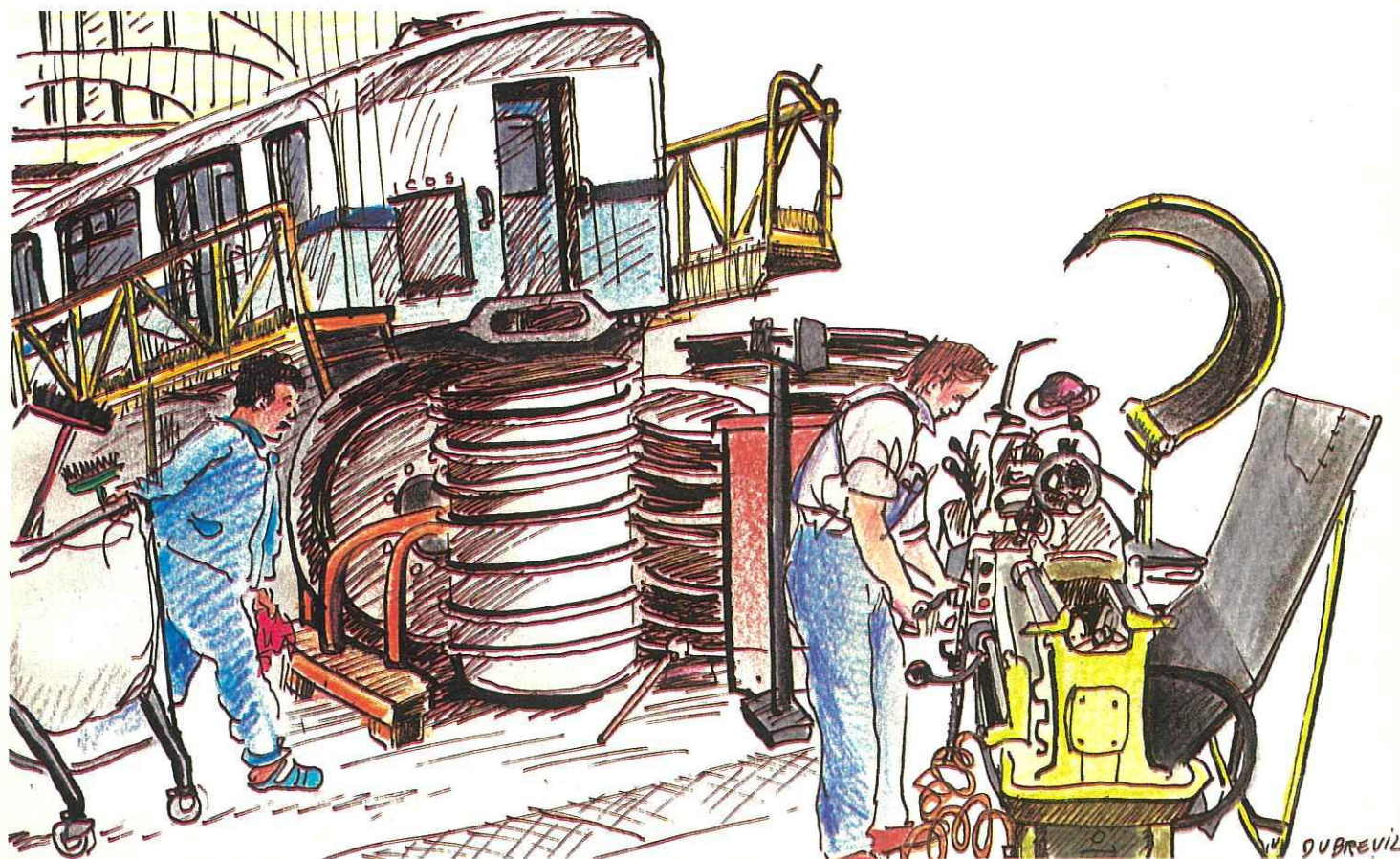
Monsieur Gautier a été très clair, « à chaque fois que j'ai quelqu'un qui arrive dans une équipe où l'on pratique les horaires variables, je lui expose le système mais surtout j'insiste sur le fait que s'il n'est pas tenté par les horaires variables, ce n'est en aucun cas gênant. Même maintenant que nous ne sommes plus en phase d'expérimentation, rien n'empêche un agent de considérer cela comme une expérience personnelle ; puisqu'il fait sa demande, on le rentre dans le système mais si, du jour au lendemain, il nous rend son badge, eh bien on arrête. Il n'y a pas de problèmes ».

Alors faut-il être résolument optimiste pour l'avenir ? Sûrement, mais il ne faut pas se dissimuler qu'il existe à la RATP plusieurs emplois pour lesquels l'horaire variable est, par nature, impraticable : il est difficilement imaginable qu'un conducteur ou un machiniste travaille en horaires variables - qu'en serait-il du service public ? Le champ ouvert demeure cependant très vaste. A quelles conditions, donc, pourra-t-il s'étendre ?

La compatibilité de l'horaire variable avec le type et l'organisation du travail, ainsi qu'avec les nécessités et contraintes du service est bien le point à examiner en premier lieu. C'est ce qui rend difficile la

résolution du problème posé par les ateliers de petite révision (PR). Au niveau du travail en équipes, ça suppose une réorganisation complète du travail. « Aux ateliers de PR, cela tient du casse-tête chinois » pour M. Schneegans, « c'est vraiment l'équipe sur le train, la plus grosse difficulté réside dans le temps d'immobilisation du train qui est d'autant plus élevé qu'il y a peu d'agents présents en même temps. On travaille à la journée et au coup par coup, donc l'équipe est indispensable et la mise en place d'horaires variables très délicate. En grande révision (GR), ça peut se concevoir plus facilement en changeant un peu les méthodes de travail, car c'est étalé dans le temps ; mais cela demandera une cohésion parfaite entre les membres d'une même équipe ».

Mais laissons la conclusion à M. Gautier, « fort des premières expériences, on pourra adapter le règlement aux nouvelles équipes et mieux résoudre les problèmes qui se poseront après. Fontenay aura le plus gros effectif en horaires variables, on est bien rodé, aussi bien au niveau de la gestion que des utilisateurs, puisque ceux qui ne sont pas encore aux horaires variables, mais sont demandeurs, côtoient leurs collègues tous les jours, donc ils sont déjà bien dans le bain ; le rodage n'en sera que plus rapide. Il n'y a donc pas de raison pour que ça se passe mal ».



... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES.

Les hommes, l'événement

Accident en gare de Palaiseau-Villebon

Jedi 23 juin 1983, 18 h 01 : deux rames en provenance de Paris entrent en collision en gare de Palaiseau-Villebon. On dénombre 37 blessés légers dont quatre plus sérieusement atteints. Fort heureusement, quarante-huit heures après l'accident, une seule personne était encore hospitalisée pour plaies à la jambe.

On peut se demander comment un tel accident a pu se produire ? En raison d'un signal de voie défectueux, les trains devaient observer depuis 17 h 02 une « marche à vue » depuis la sortie de la gare de Palaiseau. Les consignes d'exploitation stipulent que, dans un tel cas, le conducteur doit être maître de la vitesse du convoi pour pouvoir s'arrêter sur sa distance de visibilité. Or le premier train, un semi-direct pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse, stationnait en gare de Palaiseau-Villebon par suite du déclenchement abusif du signal d'alarme par un voyageur. Il apparaît, au vue des premiers résultats de l'enquête, que les consignes de la marche à vue n'ont pas été respectées, ce qui rendait inévitable, malgré un freinage d'urgence, une collision qui s'est produite à environ 21 km/h.

Les dégâts matériels causés au train tamponneur – un matériel ancien type Z – sont importants :



RATP Chabrol

deux voitures hors service à réformer. Il en va tout autrement du train tamponné, un MI 79, qui a pu regagner l'atelier par ses propres moyens et a remarquablement « absorbé » le choc.

Les circonstances de cet accident montrent amplement que ni l'interconnexion, ni la nouvelle grille de desserte ne peuvent être mises en cause.



Monter au filet en 2^e voiture et gagner Roland-Garros

Voilà un conseil (entre nous c'était celui de la RATP) qui n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd puisque Yannick Noah a bondi au filet pour remporter la finale des Internationaux de France, véritables Championnats du monde sur terre battue. Il faut dire que la nuit américaine était tombée sur le central et que l'occasion était unique.

La RATP était décidément omniprésente puisque les billets, indispensables passeports pour les milliers de spectateurs, étaient marqués de son empreinte avec le sigle de la Régie en filigrane.

Deux minibus RATP, trois en fin de semaine, spécialement décorés pour la circonstance aux couleurs du tennis et du ticket, ont assuré un service gratuit de navettes, tous les jours entre 13 h et 19 h, avec un départ toutes les cinq minutes, entre la Porte d'Auteuil et le stade ; ils ont réussi, quant à eux, un « jeu blanc » (jeu gagnant dans le jargon du tennis), en transportant quatre à cinq mille personnes par jour et, en finale, un plébiscite avec cinquante mille personnes transportées au total, sur les deux cent cinquante mille spectateurs.

L'ambiance était folle, la fête du tennis complète et le transport « sur mesure » très réussi. Bravo la « 2^e voiture » qui, une fois encore, a apporté son concours à l'une des grandes manifestations sportives pour l'heure – de la vie parisienne.

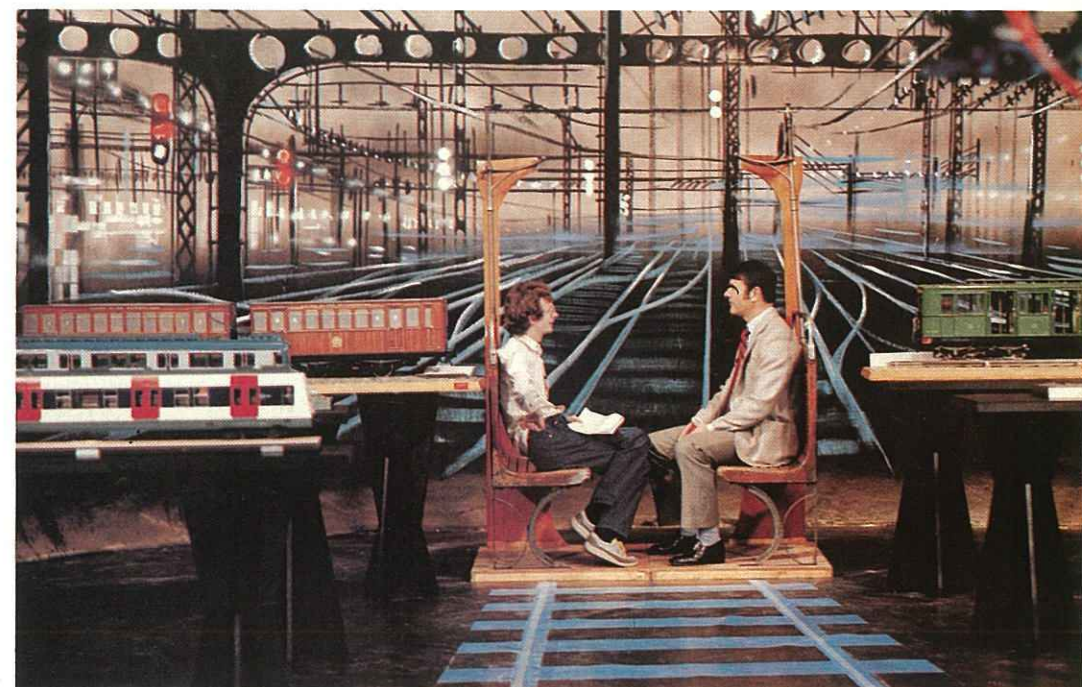


RATP Carrier

Les hommes, l'événement

Planète Bleue descend dans le RER

Pour la dernière émission de « Planète Bleue » avant les vacances, Laurent Broomhead avait choisi comme thème les transports urbains de demain. Pendant soixante-dix minutes, l'équipe de « Planète Bleue » a orchestré une course à travers Paris, de l'avenue Bosquet aux studios d'Antenne 2 aux Buttes-Chaumont, en passant par la Préfecture de police et la gare RER de Châtelet-Les Halles. Le départ de ce rallye fut donné à bord d'un Superbus de la ligne 91, où étaient exposées des maquettes retraçant l'évolution des transports en commun depuis les carrosses à cinq sols de Blaise Pascal. En moto, en taxi et en transport en commun, trois reporters gagnèrent ensuite la Préfecture puis la gare de Châtelet. Ce tour de Paris fut également l'occasion de faire un tour d'horizon des efforts accomplis ou envisagés pour améliorer la circulation automobile ou pour faciliter les déplacements des usagers des transports en commun. L'interconnexion, le TRAX, SITU, ARAMIS, le VAL concurrencent ainsi les feux du direct. Le public fut également invité à réagir au travers de mini-sondages. Si les spectateurs se sont montrés favorables au développement des transports en commun au point d'abandonner leur voiture si des progrès importants sont réalisés, une majorité d'entre eux s'est déclarée



Laurent Broomhead questionnant M. Fortier, conducteur du métro pendant la répétition de l'émission « Planète Bleue ».

hostile à toute idée d'accroissement des tarifs afin de financer les améliorations accomplies. Pour conclure cette émission menée tambour battant, Philippe Essig devait insister sur l'importance de la recherche et de l'innovation pour apporter les solutions pratiques aux problèmes des déplacements en ville.



Martine Dupuy en direct devant SITU à Châtelet-Les Halles.



Drôle d'engin

Les 10 et 11 mai dernier, un curieux engin a sillonné les lignes A et B du RER. Il s'agissait d'un autorail de l'entreprise SPENO, spécialisé dans la mesure de l'usure ondulatoire des rails. Cette usure, consécutive au passage répété des trains, engendre peu à peu des vibrations et des bruits qui deviennent rapidement gênants pour les voyageurs et les rive-

rains, et qui fatiguent prématurément le matériel roulant et la voie.

Les essais ayant été concluants, le service de la voie envisage de faire circuler cet autorail tous les ans sur le RER afin d'établir un programme de meulage mieux adapté. Entre les lignes vous présentera plus en détail cet engin lors de son prochain passage sur le réseau RATP.

.. RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Les hommes, l'événement

Claude Quin, hôte de la presse économique.

Le président Claude Quin était reçu le 9 juin dernier par les journalistes de la presse économique et financière, au cours d'un déjeuner-débat organisé par le président de leur association, M. Michel Cuperly, du journal *La Croix*.

Les thèmes de cette rencontre, arrêtés d'un commun accord, étaient les problèmes de gestion, de rentabilité et de productivité d'une entreprise publique, à travers l'exemple de la RATP.

Dans son exposé liminaire, le président a notamment déclaré :

« ... La gestion est une et multiple. Elle comporte des choix techniques importants certes, mais non décisifs, des choix économiques sans doute fondamentaux, mais non totalement déterminants ; en dernière analyse, tout se joue sur le terrain des rapports sociaux, mais en étroite interaction avec les deux autres domaines... »

« ... Nous en faisons l'expérience concrète à la RATP depuis bientôt deux ans. Dans toute notre démarche, nous refusons résolument l'opposition, pourtant traditionnelle, entre l'économie et le social. Nous ne cessons de répéter que l'un ne peut aller sans l'autre. D'un côté, le service public

ne peut être convenablement assuré si le personnel n'a pas la qualification et ne manifeste pas l'initiative et l'intelligence indispensables. Il doit donc trouver un réel degré de satisfaction dans son travail. D'un autre côté, le progrès social ne peut être garanti si le service public n'est pas sans cesse amélioré et ses contraintes acceptées. »

Abordant le problème de la rentabilité et de la productivité, le président a poursuivi :

« ... Il n'y a pas de rentabilité en soi. C'est seulement par rapport à ces finalités – propres ou imposées par la collectivité publique – que l'on peut juger les résultats de l'entreprise. Pour la RATP, il ne s'agit évidemment pas de faire du profit, mais de gérer au mieux les ressources qui lui sont confiées en assurant le niveau de desserte voulu par les autorités publiques, dans les conditions de confort et de présence humaine souhaitées par elles. »

« Avec la productivité, nous changeons de registre. Nous sommes sur le terrain de l'efficacité. Cette efficacité présente elle-même deux aspects selon que l'entreprise a ou non la maîtrise déterminante des moyens qu'elle met en œuvre. A ce titre, il faut soigneusement distinguer productivité interne et productivité externe. »

« Cette distinction n'est évidemment pas spécifique au secteur public : tout a un coût en effet, et il faut savoir prendre en compte les coûts cachés. Elle ne joue pas non plus unilatéralement. Toute entreprise peut rejeter sur la collectivité certains des coûts qu'elle génère. Par exemple en licenciant, sans les reclasser, ses « chômeurs ».

« Elle peut aussi subir des contraintes. C'est le cas de la RATP en raison des conditions de la circulation automobile qui imposent à l'entreprise un coût supplémentaire de fonctionnement d'au moins 400 millions de francs par an. Il y a évidemment des relations et une autonomie entre ces deux aspects de la productivité. L'amélioration de la productivité interne peut être en partie annihilée par l'alourdissement des coûts externes. L'allègement de ceux-ci peut, à l'opposé, stimuler l'élévation de l'efficacité interne. »

« Rentabilité et productivité constituent ainsi deux approches différentes, mais complémentaires, de la gestion. Soyons clairs, je n'évoque pas ici la rentabilité économique et sociale pour justifier un quelconque désintérêt pour l'amélioration de la productivité. Au contraire, je pense profondément que plus l'entreprise se fixe, ou se voit fixer, des objectifs larges, plus sa gestion doit être

rigoureuse et sa productivité élevée. »

« Et cela aux deux points de vue auxquels doit s'apprécier la productivité : l'économie de temps de travail social, l'économie de moyens matériels et financiers, pour un même résultat final. Car là encore, il ne faut pas simplifier et ne considérer que la productivité apparente du travail... »

Une longue, très longue carrière

Il y a quelques semaines, le Sprague abandonnait en fanfare les tunnels du métro parisien. Quelques jours plus tard, madame Charlotte Léger quittait discrètement le service de l'exploitation du réseau ferré. Quelle idée de rapprocher ces deux événements ! Des départs en retraite, on en compte des dizaines par mois aux quatre coins du réseau. Pourtant, celui de madame Léger avait un côté exceptionnel puisqu'à travers elle, c'est le plus ancien agent du service de l'exploitation qui quittait le réseau ferré.

Fin mars 1943, Charlotte Crouzet, qui allait devenir madame Léger quelques années plus tard, écrivait à la Compagnie du Métropolitain de Paris. « A l'époque, il y avait, comme maintenant, beaucoup de chômage. J'avais appris que le métro embauchait, alors j'ai écrit ». Le 8 avril, elle prenait son service à la Porte de Montreuil, sur la ligne 9. « J'étais engagée comme temporaire complémentaire et je touchais alors 7,58 F de l'heure, payables deux fois par mois. Ma titularisation ne date que de 1946. Sur ligne, j'ai fait un peu tous les boulots : la pince, la recette, le contrôle, puis secrétaire de terminus... Au début de ma carrière, je m'occupais souvent du contrôle des titres en première classe sur la section Montreuil - rue Montmartre. A l'époque, on ne faisait jamais descendre les voyageurs pour rédiger le rapport d'infraction. On devait les accompagner jusqu'à leur destination. Quand arrivait la fin du service, on devenait plus indulgent car on ne voulait pas se retrouver à Sèvres ou à Saint-Cloud et risquer d'être bloqué par une alerte ou par le couvre-feu. »

« En 1950, je suis entrée au contrôle des recettes, sur concours. La maîtrise de ligne n'était pas ouverte aux femmes, par conséquent on devait quitter



Le président Quin reçu à déjeuner le 9 juin 1983 par l'Association des journalistes économiques et financiers, sur le thème de la gestion de la RATP. De gauche à droite, Michel Cuperly (La Croix), président de l'Association, Claude Quin, Gérard Moatti (L'Expansion), Philippe Duraux (L'Usine Nouvelle).

Les hommes, l'événement

*l'exploitation active pour accéder à des postes supérieurs.» Pendant trente-trois ans, madame Léger allait rester fidèle au contrôle des recettes. « L'expérience de la ligne était bien utile pour ce travail. Nous connaissions les difficultés mais aussi les tentations auxquelles les agents étaient confrontés. Quand l'un d'eux avait des problèmes, nous évitions de l'enfoncer à moins de se trouver en face d'un roublard. » Depuis quelque temps madame Léger s'occupait de rassembler les données chiffrées disponibles au contrôle des recettes afin d'établir les statistiques de vente par stations, par titre de transport, etc ; autant de renseignements qui étaient repris par *Entre les Lignes* au fur et à mesure de leur publication.*

Aujourd'hui, madame Léger quitte l'exploitation après quarante années de service. FE perd sa doyenne. Désormais, les plus anciens du service n'ont que trente-sept ans de carrière environ. Des petits jeunes !

Véhicule unique déformable

Les ateliers de Vaugirard sont en pleine transformation. Il faut dire que l'on y mijote la réalisation d'un prototype, et pas n'importe quel prototype puisqu'il s'agit du métro à caisse courte, et qu'il y sera ensuite construit. Le métro à caisse courte est l'une des « pistes » de recherche sur lesquelles travaille actuellement la RATP pour les futures générations de matériel roulant.

Ce métro, grâce à la réduction du nombre des essieux, permettra l'utilisation optimale de la charge permise par l'infrastructure. En outre, la diminution du porte-à-faux entre les caisses permettra d'installer une intercirculation confortable et utilisable par tous entre les voitures. Enfin, l'adoption d'essieux orientables, en remplacement des bogies actuels, diminuera les bruits de grincement occasionnés par les courbes de la voie et augmentera encore le confort des voyageurs et des riverains.

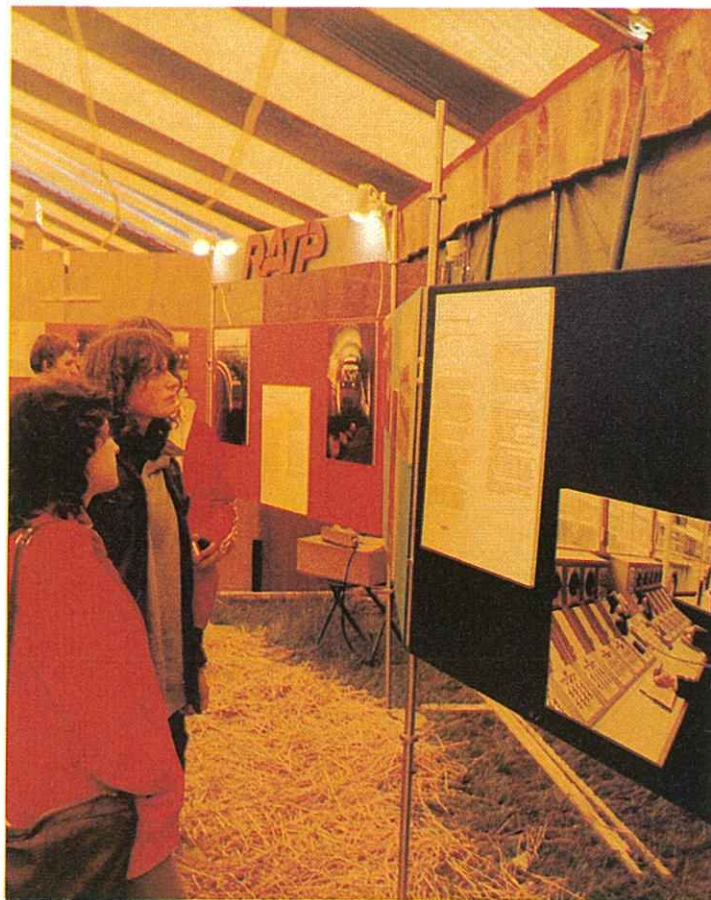
Ce « véhicule unique déformable », puisque tel est l'objectif final, qui est actuellement en gestation, pourrait circuler à l'horizon 1987/1988, pour autant que l'on puisse, s'agissant d'une recherche aussi importante, avancer d'ores et déjà une date.

La foire aux métiers

La Régie était présente sous la tente de la « Foire aux métiers », dans le cadre du Festival pour l'Emploi organisé par la JOC (Jeunesse ouvrière chrétienne) – JOCF (Jeunesse ouvrière chrétienne française) dans le parc de La Courneuve les 21 et 22 mai derniers.

Des panneaux sur lesquels prenaient place des photos et un audiovisuel faisaient connaître au public l'Ecole technique de la RATP ; l'entreprise était présentée au travers de l'éventail des actions menées en matière de recrutement, d'information et de formation professionnelle continue sous forme de courbes statistiques.

Le stand RATP que côtoyaient, entre autres, ceux de la SNCF, des PTT, du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), du CIEJ (Centre d'Initiatives pour l'Emploi des Jeunes), de l'ANPE, du ministère des Droits de la Femme, a connu un franc succès. Il faut dire que, pour l'occasion, pas moins de 30 000 jeunes étaient « montés » de tous les coins de l'hexagone.



Granger



Granger

Les hommes, l'événement

Un profil au laser pour Saint-Michel

La connaissance du gabarit, c'est-à-dire du profil en travers réel des ouvrages est un élément indispensable des études préparatoires aux travaux de modification d'ouvrages déjà en exploitation. Jusqu'à présent le procédé de photo-profil utilisé demandait beaucoup de temps et si la RATP n'est pas novice en la matière, avec quelque 10 500 photos-profils à son actif, elle ne dispose pas d'un matériel aussi sophistiqué que le wagon-profil de la SNCF.

Or, dans le cadre des études sur la future gare RER de Saint-Michel, le groupement des ouvrages d'art du métro et du RER avait besoin de connaître le gabarit exact des ouvrages dans l'hypothèse où un étalement de la voûte s'avérerait nécessaire. D'où « l'emprunt » de ce wagon spécial qui est actuellement le procédé le plus adapté pour le relevé de ce type de mesures.

Le principe du photo-profil est le suivant : une source lumineuse émanant d'un émetteur laser, éclaire par l'intermédiaire d'un renvoi optique à 90° une tranche aussi fine que possible de la surface du tunnel à relever. Un appareil photographique placé à distance, mais dont l'axe de prise de vue est confondu avec celui de

l'émetteur laser, fixe l'image de la zone éclairée. Cette image est ensuite digitalisée* automatiquement ou manuellement de manière à définir les cotes du profil éclairé.

En une seule nuit, à la vitesse de 3 km/h, trois cent cinquante photos-profils ont ainsi pu être

réalisées, précédées de la phase de marquage à la peinture blanche des repères tous les 1,20 m environ.

Un tel record de vitesse et d'efficacité a nécessité l'étroite collaboration entre les agents de la ligne B, du groupement des équipements électromécaniques

(EMR), éclairage et force des sections souterraines du RER (les deux tunnels ayant dû être plongés dans l'obscurité totale et « surventilés »). Un profil rondement photographié !

* Digitaliser ou numériser : traitement analytique consistant à déterminer les coordonnées des différents points.



RATP-Thibault

Nouvelles brèves

● Lors de la réunion intersyndicale du 11 mai 1983, un protocole d'accord sur l'application du droit d'expression directe et collective des salariés à la RATP a été signé entre la direction, d'une part, et, d'autre part, l'ensemble des syndicats CGT et le syndicat CGC-RATP, le syndicat autonome machinistes réservant sa position.

Les groupes d'expression se mettront progressivement en place dans les différentes directions à partir de septembre 1983. Entre les lignes traitera le sujet plus en détail dans un prochain numéro.

● La campagne de promotion pour l'autobus « Prenez l'air, prenez le bus » a repris sa place sur les abribus de banlieue pendant la première semaine de juin avant d'envahir ceux de la capitale la semaine suivante.

● A l'occasion du 35^e salon international de l'Aéronautique et de l'Espace qui s'est tenu à l'aéroport du Bourget du jeudi 26 mai au dimanche 5 juin, un service de navettes par autobus a été assuré, tous les jours, par les voitures de la ligne 350 entre « Saint-Denis-Basilique » et « Porte de Paris » (métro ligne 13); les samedis et dimanches, un service complémentaire de navettes était assuré par les autobus de la ligne 152 entre la gare du Bourget (ligne B RER) et le salon, doublé de services directs à partir de « Fort d'Aubervilliers » (métro ligne 7). Le trafic acheminé a dépassé de 70 % celui du précédent salon.

● Le TRAX, actuellement en phase d'essais dans un grand hall des Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) à Nantes, avant de prendre place dans le couloir de correspondance d'Invalides, a fait

un bond en avant en circulant pour la première fois à sa vitesse maximum de 12 km/heure pendant plusieurs heures; cela se passait au début du mois de juin en présence des autorités du Port de New York et des représentants du Chicago Airport. Cette « première » était un test de mise à l'épreuve des mains courantes dans les conditions réelles d'exploitation, sachant que le plancher mobile ne pose plus de problème à sa vitesse nominale. Des modifications techniques restent à apporter ainsi que des réglages avant le début d'essais plus poussés qui doivent durer deux mois à raison de vingt heures d'utilisation par jour, en vue de son exploitation intensive future.

● Dans le cadre du renforcement de service sur la ligne A, des patins magnétiques ont été mis en service, à titre d'essais, sur deux

éléments de MS 61 en vue d'améliorer les performances de freinage.

● Les essais du futur système SA-CEM (Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance), dont la mise en service est prévue sur la ligne A à l'horizon 1987/1988, viennent de débuter sur une base située à proximité de la gare de Torcy, sur la branche de Marne-la-Vallée. Cette mise en service sera toutefois précédée, en phase intermédiaire, d'une étape de conduite manuelle contrôlée avec un système de contrôle continu de vitesse.

A terme, ces deux améliorations devraient permettre une exploitation de la ligne A du RER avec des intervalles réduits à deux minutes.

● La mode métro est lancée avec une gamme de produits originaux

Les hommes, l'événement



Piétons, attention danger !

Depuis le 7 juin dernier, date de la mise en service de l'interconnexion RATP-SNCF, la desserte de la ligne B du RER « Saint-Rémy-lès-Chevreuse/Robinson-Paris-Mitry-Claye/Roissy-aéroport Charles-de-Gaulle » est totalement modifiée.

Sur certains tronçons et, en particulier, entre les gares de Massy-Palaiseau et de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la fréquence des trains est augmentée entraînant, sur toute une journée, des temps de fermeture des passages à niveau plus importants. En outre, sur ce tronçon, les trains ne sont plus tous omnibus et certains franchissent donc ces passages à niveau à 80 km/h. Alors piétons, attention ! Il est dangereux de franchir des passa-

ges à niveau fermés ! Les trains, silencieux, circulent à vitesse élevée ; ils ne s'arrêtent pas toujours dans les gares situées à proximité des passages à niveau ; la visibilité des voies est parfois mauvaise depuis le passage à niveau surtout dans les stations en courbe ; enfin, en raison d'une plus grande fréquence des trains, la durée de fermeture de certaines barrières est diminuée.

Une importante campagne d'information auprès des municipalités, des enfants des écoles, et du public a été réalisée par la RATP en mai et juin derniers par voie d'affiches afin de sensibiliser les piétons au « DANGER DE TRAVERSER LES VOIES LORSQUE LES BARRIÈRES SONT BAISSÉES : ATTENDRE LEUR OUVERTURE ».

Espérons qu'ils suivront tous ce sage conseil.



Nouvelles brèves

et à l'image de la pub : jaune et noir. Créés spécialement pour la RATP, certains produits sont sophistiqués (CHIC !), d'autres branchés (CHOC !) et tous disponibles à la boutique CHIC et CHOC de Châtelet-Les Halles dans la salle d'échanges de la gare RER. Tee-shirts, serviettes de bain, cabas en toile, classeurs et autres gadgets CHIC et CHOC feront, sans aucun doute, le bonheur des Parisiens jeunes et moins jeunes, des touristes et de tous les branchés du ticket CHIC et CHOC. Une réduction de 10 % sera consentie aux agents.

• Poursuite de l'opération CMC (conduite manuelle contrôlée), avec mise en service partielle – sur une seule voie – sur les lignes 1 et 4 ; à la mi-juillet, l'ensemble des lignes du réseau est partiellement ou totalement équipé sauf la ligne 9.

• La mise au code SNCF de la signalisation de la ligne B se poursuit. Elle est effective depuis la fin juin entre Bourg-la-Reine et Massy-Palaiseau ; en août c'est la section Massy-Orsay qui sera « ad hoc » ; quant à l'extrémité de la ligne, c'est-à-dire entre Orsay et Saint-Rémy-lès-Chevreuse, il faudra attendre le mois de novembre.

• Les travaux de modernisation complète du terminus de Porte de Saint-Cloud, sur la ligne 9, se poursuivent. La mise en service des nouvelles installations est prévue pour le mois d'octobre.

• Dans le cadre des travaux de modernisation entrepris à l'atelier de Massy-Palaiseau et en complément à l'atelier d'entretien déjà opérationnel, l'atelier de répara-

tions accidentelles a été mis en service à la fin du mois de juin. Les travaux de tour en fosse (véritable laboratoire qui permettra de reprofiler les roues des voitures du MI 79, par demi-élément, au 1/10^e de millimètre près), seront terminés en septembre, ce qui mettra le point d'orgue au programme.

• Le système de signalisation « Baisser Panto » est en service sur l'ensemble de la ligne A, à tous les sectionnements. Rappelons que ce système est constitué d'un ensemble de trois caissons, équipés de graphismes identiques à ceux des plaques qui étaient auparavant posées manuellement. Ces caissons, normalement éteints, peuvent, en cas de besoin, être allumés à partir du bureau de chef de poste dont dépend le sectionnement. Ce type

de signalisation, déjà en service sur la ligne B, avait été retenu dans un souci d'uniformité avec les installations en service à la SNCF.

• Composée pour la RATP par Isabelle Dumont et Germinal Tenas, « T'as le ticket », qui est la première musique originale de publicité éditée en 45 tours est devenue un tube. Avec cent mille disques vendus, tic, tac, toc a le ticket et trône en tête du hit-parade des slogans publicitaires mis en musique. Y'a du ticket dans l'air !

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Animation

Il fait des bulles, il fait des bulles...

... le métro en BD. En route pour « Porte d'Orléans » avec Blake et Mortimer et pour atteindre « Étoile » suivons la silhouette dégingandée du « lonesome cowboy », alias Lucky Luke. Quant aux « schtroumpfs » il n'ont pas arrêté de « schtroumpfer » dans les rames. En voiture pour Odéon-Chic Bill, Miromesnil-Bécassine ou encore Porte Dauphine-Léonard.

Entre le 17 et le 20 mai, la bande dessinée s'est éclatée dans les couloirs du métro, en de multiples et cocasses bulles. Les noms des stations de correspondance et les terminus des lignes avaient été rebaptisés du nom du héros de BD « parrain » de la ligne. Avec les usagers se rendant à leur travail ou en revenant, nos héros ont connu de nouvelles aventures.

Le clou de l'opération, c'était Auber, « Magicville », le village enchanté de Franck Gilles qui abritait des expositions sur la BD, des projections de dessins animés sur écran vidéo et même le « gaffophone » de Gaston Lagaffe – « M'enfin ! » – ainsi que la « Parade fantastique » avec Titi et Gros Minet, Bugs Bunny et la Panthère rose et trente-sept autres personnages grandeur nature ; tout cela, en présence des pères de nos héros – avez-vous remarqué qu'ils sont souvent orphelins de mères ? – dédicant leurs ouvrages.

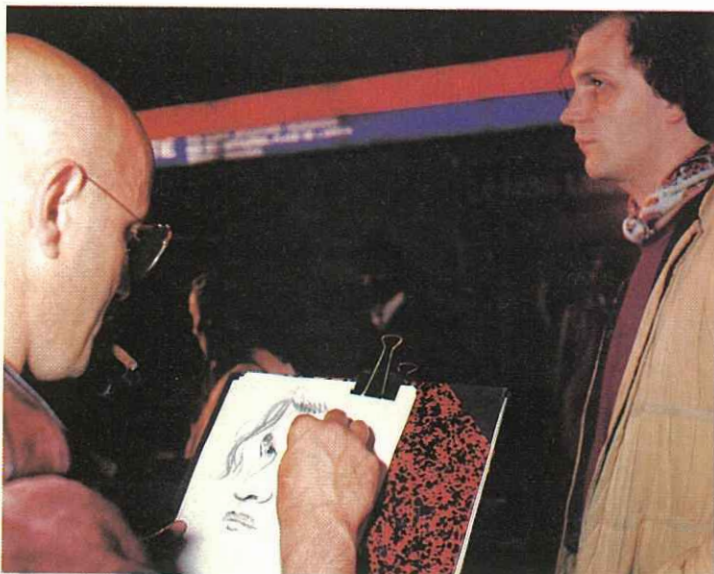
Pour la grande fête de la BD, en somme, il suffisait d'avoir dans sa poche, un ticket bulle !



RATP Carrier



RATP Carrier



RATP Carrier



RATP Artailon

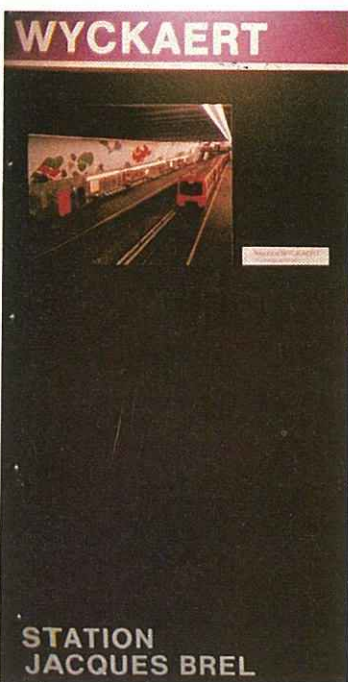
Animation

Visitez le plat pays...

... avec le dôme de Saint-Augustin pour unique montagne. Du 2 au 26 juin, à la station Saint-Augustin, une exposition sur « L'Art dans le métro de Bruxelles » a ainsi révélé au public une des caractéristiques dominantes du « jeune » métro bruxellois.

Lors de la naissance du métro, les responsables de la STIB – Société des transports intercommunaux de Bruxelles – ont voulu dépasser le stade du fonctionnel en insérant dans le décor architectural des gares des œuvres spécialement conçues en fonction des volumes et surfaces disponibles avec pour support des matériaux aussi divers que le béton brut, la toile marouflée ou la mosaïque, la faïence, le verre ou encore la sculpture sur pierre, marbre et acier. Les stations n'entendent pas se substituer à quelque musée d'art moderne mais puisent leur propre identité dans la personnalité des 35 artistes belges parmi les plus réputés qui les ont « engendrés », au nombre desquels on trouve Jean-Michel Folon, Paul Delvaux, Pol Bury, Pierre Alechinsky, Roger Somville pour n'en citer que quelques-uns.

L'exposition présentait chacune des 23 stations décorées ainsi que les œuvres réalisées et leurs auteurs tout en retraçant l'histoire de la STIB.



Souvenir, souvenir...

Monsieur C. a soixante-dix ans. Il est retraité de la RATP et a été intéressé par notre dossier sur le matériel Sprague paru dans le n° 62 d'Entre les lignes. Certains souvenirs lui sont revenus en mémoire, nous vous les livrons tels quels.

« Le rédacteur décrivant conducteur et chef de train présents sur une rame, a omis de situer un troisième personnage : le garde-arrière. Il avait comme mission la fermeture des portes des trois dernières voitures. C'était un sans grade qui formait équipe avec son chef de train. Il possédait un petit sifflet de poche avec lequel il signalait à son chef que le service voyageurs à l'arrière était terminé. Ce n'était, en principe, qu'une fois ce coup de sifflet perçu que le chef de train donnait au conducteur l'ordre de départ.

La CMP, dans les années 30-40, a tenté à plusieurs reprises d'obtenir la suppression de ces gardes-arrière. Elle s'est toujours heurtée à l'opposition du pouvoir de tutelle pour des questions de sécurité. Les Allemands, eux, s'en sont chargés d'un coup de plume durant l'Occupation, afin de pouvoir utiliser cette main-d'œuvre à d'autres tâches ; entre autres, les expédier travailler outre-Rhin. Ils n'ont jamais été rétablis après la guerre.

Au sujet de ce personnel, je vais vous conter une petite histoire amusante et vécue. Un certain D. que j'ai fort bien connu, véritable titi parisien, assurait son service comme garde-arrière ; il avait l'habitude de siffler en introduisant deux doigts dans sa bouche, ce qui, comme chacun sait, produisait un son déchirant et brutal, bien supérieur en décibels à celui du sifflet réglementaire. Un jour, un voyageur comme les autres, s'approche et lui dit : « Dites donc jeune homme, vous n'avez donc pas de sifflet ? ». D. répond alors avec son accent faubourien : « Ta gueule vieux c... ». Le vieux C... en question n'était autre que l'ingénieur en chef du service... plus que sexagénaire. La punition maison qui a suivi fut gratuite et établie en fonction de la personnalité du plaignant.

Sur la page de couverture, vous présentez un falot électrifié. Je précise électrifié car il ne l'a pas toujours été. Jusqu'aux sombres années d'occupation, ce falot était à pétrole et c'est la quasi-disparition de ce carburant qui a

Courrier

conduit la compagnie à opérer l'électrification par batteries d'accus rechargeables.

Il y avait avant guerre un lampiste dans le terminus principal de chaque ligne et une lampisterie implantée en règle générale sous un quai. Le lampiste, détaché d'un atelier roulant, prenait en charge les falots, les alimentant en pétrole et les entretenant en bon état de fonctionnement.

Il arrivait cependant, les mèches se dérégulant en cours d'utilisation, qu'une fumée envahisse les stations ou que le pétrole s'enflamme. Chef de train et garde-arrière devaient alors se rendre maîtres de ce mini-sinistre avec les moyens du bord. Moyens très limités car il était interdit d'utiliser les extincteurs classiques réservés à des sinistres plus conséquents. »

Nanterre-Préfecture et l'interconnexion

L'interconnexion nord vient à peine d'entrer en service que nous recevons déjà des questions sur l'interconnexion ouest. Monsieur Yves J... nous écrit : « Lors des manifestations organisées par la RATP pour fêter la fin du service des rames Sprague, j'ai eu l'occasion d'obtenir le numéro d'Entre les lignes consacré en partie à ce matériel... Dans ce même numéro, j'ai lu avec intérêt l'article décrivant l'interconnexion ouest. Habitant à proximité de la gare de Nanterre-Préfecture, j'aimerais obtenir quelques précisions sur les conditions de desserte de cette gare. Vers quelle date cette station sera-t-elle desservie aux heures de pointe par tous les RER et dans quel sens de circulation ? Comment évoluera la desserte au moment de l'interconnexion avec la ligne de Cergy ? Actuellement une partie des installations de la gare est en service ; quand l'autre partie sera-t-elle ouverte au public ? »

Le calendrier de mise en service de l'interconnexion ouest n'est pas encore arrêté et les conditions de desserte sont loin d'être fixées. Nous ne pouvons donc vous donner que quelques indications, mais qui n'ont rien de définitives. Actuellement le tronçon central (La Défense-Vincen-

nes) de la ligne A du RER est desservi aux heures de pointe par des rafales de trois trains en dix minutes (En période de super pointe, l'intervalle tombe à deux minutes trente secondes, ce qui correspond à quatre trains en dix minutes). Un train tourne à La Défense, les deux autres continuent vers Saint-Germain. L'un de ces trains dessert au passage la gare de Nanterre-Université. Dans l'hiver 1985-1986, quatre trains en dix minutes devaient circuler sur le tronçon central de la ligne A. Deux sur quatre tournant à La Défense, Nanterre-Université conserverait une desserte avec un train en dix minutes. Dans le cadre de l'interconnexion ouest, qui pourrait intervenir dans l'hiver 1986-1987 sous réserve du financement et des livraisons de matériel roulant, l'un des trains ayant précédemment son terminus à La Défense devrait desservir la branche de Cergy. Deux trains en dix minutes s'arrêteraient alors à Nanterre-Université. Vers la fin de 1988, la ligne de Poissy devrait elle aussi être interconnectée ; un troisième train en dix minutes devrait venir renforcer la desserte de la gare de Nanterre-Université.

Lors de sa construction, la gare de Nanterre-Préfecture avait été d'emblée prévue pour accueillir le trafic engendré à la fois par l'urbanisation du secteur et par les projets d'interconnexion avec les lignes de banlieue de la SNCF. Par conséquent, les installations sont depuis l'ouverture largement surdimensionnées. Par souci d'économies une partie de la gare a été fermée au public. Depuis plusieurs mois des travaux de remise en état des installations sont en cours et l'ensemble de la gare sera ouvert à la circulation des voyageurs dans le courant du dernier trimestre 1983.

Info-service

Allocation pour garde d'enfant

Les femmes qui, pendant leur temps de travail, doivent confier leur enfant soit dans une crèche, soit chez une assistante maternelle peuvent bénéficier d'une aide financière sous la forme d'une allocation. Si une aide de même nature est attribuée par l'employeur du mari, le cumul est impossible. Il en est de même si les parents perçoivent le complément familial, qui est une allocation légale, sauf s'il apparaît que l'aide de la Régie est d'un montant supérieur, auquel cas, il peut être éventuellement accordé une indemnité différentielle.

L'allocation est accordée pour le placement d'un ou de plusieurs enfants de moins de trois ans. Qu'il s'agisse d'une crèche ou d'une nourrice, il doit avoir lieu à proximité du domicile familial et l'enfant doit être repris chaque soir par sa famille. Toutefois, ce dernier point peut être sujet à dérogation si l'horaire de travail de la mère est irrégulier.

Les pères confrontés à ce type de situation, habituellement propre aux mères, sont suscepti-

bles, après enquête sociale, d'être attributaires. En outre, si pour une impossibilité majeure — manque de place ou éloignement du domicile —, l'enfant n'est placé ni dans une crèche ni chez une nourrice, les conditions peuvent être assouplies, même si l'horaire de travail de la mère est régulier.

L'allocation est versée pour chaque journée de travail effectif ; elle est maintenue lorsque la mère est en congé de maladie ou d'accident du travail, en congé pour soins à enfant malade, en congé de grossesse, en grève ou en congé d'éducation ouvrière.

Le montant journalier en est fixé selon deux taux différents : 23,10 F pour les enfants allant à la crèche et 25,02 F pour ceux qui sont accueillis chez une assistante maternelle. Ce taux supérieur tient compte de l'indemnité de congés payés que les parents-employeurs doivent verser.

Quelle démarche effectuer pour bénéficier de cette aide financière ? Demander à son bureau de gestion l'imprimé « Allocation pour garde d'enfant », le remplir et le lui retourner accom-

pagné des justifications relatives aux conditions de placement, à l'attestation de la PMI ou de la mairie concernant l'agrément de l'assistante maternelle ainsi qu'à l'allocation légale pour frais de garde.

Après examen du dossier, la direction du personnel informe l'agent de la suite donnée à sa requête. Si la réponse est positive, il suffit d'adresser alors, avant le 15 de chaque mois, à son bureau de gestion, la preuve du règlement des sommes payées à la crèche ou à l'assistante maternelle. Le versement de l'allocation est effectué avec la paie du mois suivant.

Rappelons, en outre, qu'à l'instar du régime général, le service des prestations familiales de la Régie, alloue aux parents employant une assistante maternelle agréée, une prestation spéciale compensant leur part patronale de cotisations sociales qu'ils sont tenus de verser forfaitairement à l'URSSAF. Le montant de cette prestation est de 648 F par trimestre. Il faut, là encore, apporter nécessairement la preuve que ces cotisations ont bien été payées.

USMT

AVIRON

Delachaume a remporté le 8 mai avec l'équipage du quatre de couple de l'équipe de France la régates de Gand.

ESCRIME

Aux Championnats de France USCF (Championnats des cheminots) avec la SNCF, l'US-Métro remporte le titre par équipes grâce en particulier aux victoires de Jefflot au sabre, de Gaudry à l'épée et à la 2^e place de Stern au fleuret.

FOOTBALL FFF ET FSGT

L'équipe 1^{re} se maintient dans le Championnat de promotion d'honneur pour la saison 1983-1984, compétition que les juniors disputeront également.

En FSGT, l'équipe fanion atteint les quarts de finale de la coupe nationale Delaune, battue à ce stade de l'épreuve par Brévanes.

HALTÉROPHILIE

Les 27, 28 et 29 mai ont été organisés par le club, les Championnats de France USCF. Ceux-ci se sont déroulés au parc des sports de la Croix-de-Berny. L'US-Métro obtient la 2^e place du challenge par équipes derrière l'Amicale SNCF du Sud-Est dans une épreuve de très bon niveau.

VOLLEY-BALL

Toujours dans les Championnats USCF, le club remporte le Challenge 1983 et à la suite de ce tournoi, Boulzec, Terrine, Paspin et Lécuyer se voient sélectionnés pour les Championnats d'Europe des cheminots USCF.

LUTTE

En lutte libre les 27 et 28 mai, Kolahi (90 kg) remporte le titre de champion de France FFL tandis qu'au cours de ces mêmes championnats, Kizirimak et Spenlinhauer se classent respectivement 2^e et 5^e de leurs catégories.

Médical

La 9^e journée de formation médicale

Comme chaque année au mois de mai, la direction du personnel a organisé à l'intention des praticiens de la RATP une journée de formation.

La douleur et son traitement étaient le thème principal de la journée. Il a fait l'objet de brillants exposés de la part des docteurs Taillandier, rhumatologue ; Scemama, chirurgien-chef ; Reignier, médecin-chef, neuro-psychiatre et Lecuir, chirurgien-dentiste.

Mme Croisier et le docteur Samama, endocrinologues, ont fait part à leurs confrères des moyens actuels de surveillance du diabète sucré, tandis que le docteur Belaisch, endocrinologue, a présenté un film de sa réalisation, « L'homme de cinquante ans ».

Les praticiens se sont ensuite répartis en groupes de travail, organisation privilégiée pour l'établissement de contacts et d'échanges entre participants d'horizons différents.



RATP-Chabrol

USMT

UN ESPOIR DE L'ECRIME NATIONALE À SUIVRE

Jean-Philippe Daurelle, actuellement junior, qui est formé à la section escrime de l'USMT par le maître Auger, possède déjà un palmarès qui laisse augurer une brillante carrière de sabreur. Troisième aux Championnats de France juniors, 15^e au tournoi international séniors de Munich, 11^e des Championnats nationaux séniors, il parvient à obtenir la 7^e place des Championnats du monde des juniors. Dans une discipline où de nombreux champions de l'US-Métro se sont déjà illustrés dans le passé, souhaitons-lui le succès qu'il mérite d'obtenir au plus haut niveau.



ATHLÉTISME

Après la brillante 3^e place obtenue à Bordeaux le 29 mai lors du 2^e tour des Championnats de France interclubs, l'USMT disputera à nouveau l'an prochain cette épreuve en 2^e division nationale. Parmi les nombreuses performances, il faut mentionner en particulier J.-M. Guyot, 3'53" au 1 500 m, P. Françoise, 15"2 au 110 m haies, Yves Le Roy, 15,40 m au poids, B. Petitbois, 21"3 au 200 m, R. Tenza, 14,07 m au triple saut, J. Poulain, 1'53"4 au 800 m, E. Deneve, 2,14 m en hauteur, G. Bessièrès, 14'36"4 au 500 m, St-Massé (cadet), 52"2 au 400 m et le relais 4 x 100 m, 42"1 (qualifié pour les Championnats de France).



LA SECTION ECRIME DANS SES NOUVEAUX MURS

L'escrime est décidément une discipline qui fait beaucoup parler d'elle actuellement. Après ses succès sportifs remarquables, elle vient de s'installer dans la salle rénovée de la rue du Dr Arnold-Netter.

Le 1^{er} juin, en présence d'une assistance nombreuse, les escrimeurs ont pris possession officiellement de leur nouvelle salle d'armes. Ils ont à cette occasion effectué plusieurs démonstrations au fleuret, à l'épée et au sabre qui ont été très appréciées des spectateurs. Parmi ceux-ci, soulignons la présence de M. Marcq, directeur général adjoint, de M. Dutel, chef du service central de la direction générale, de M. Martinat représentant le directeur des travaux neufs pour la RATP : de MM. Lemeur, Duvinaige, Decreuzé, Becker et Gueguen pour le comité d'entreprise. L'USMT était représentée par M. Pignon, vice-président délégué, M. Robineau, secrétaire général et M. J.-C. Allain, vice-président.

RATP-Gaillard



RATP-Chabrol

