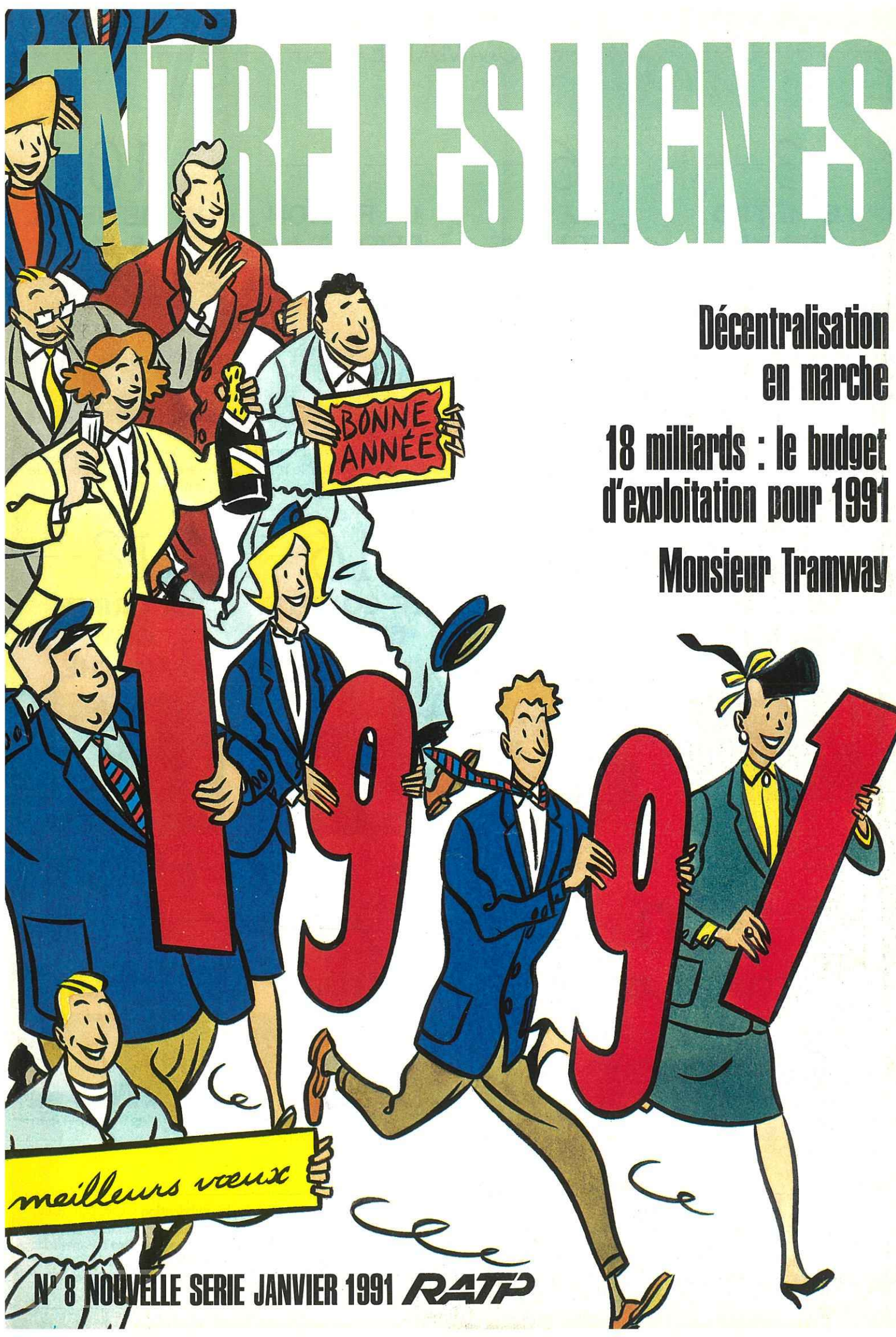


ENTRE LES LIGNES



Décentralisation
en marche

18 milliards : le budget
d'exploitation pour 1991

Monsieur Tramway

meilleurs vœux

— 3 —

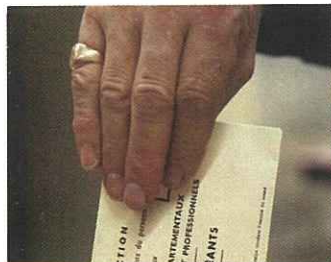
LE MÉTRO SUR UN PLATEAU



L'émission de Sérillon « Une fois par jour » en direct pendant une semaine depuis la station Porte des Lilas.

— 6 —

LES ÉLECTIONS DES CDEP



Résultats complets et commentaires.

— 8 —

LA FICTION REJOINT LA RÉALITÉ



Des images de synthèse pour mieux appréhender le rendu d'un projet.

— 10 —

UN MÉTIER A TROIS FACES



Tout savoir sur le tramway de Saint-Denis-Bobigny, grâce à Gérard Batut, chargé de la communication.

— 12 —

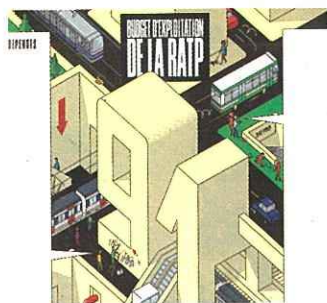
LE CTRS VEILLE AU GRAIN



Une équipe pour recevoir et transmettre les signalements d'anomalies techniques des installations.

— 14 —

18 MILLIARDS POUR 1991



Les grandes lignes du budget d'exploitation de la RATP.

— 16 —

LE COMPTE EST BON



Comment la trésorerie de la RATP est-elle gérée ?

— 18 —

LA GRIFFE GUY LAROCHÉ



Elle signe la nouvelle tenue des agents d'exploitation.

— 20 —

DÉCENTRALISATION



Le début d'une série d'interviews sur le vécu de la décentralisation.



— 24 —

RÉFLEX



Le portfolio de la RATP.

— 25 —

L'ACTUALITÉ



Les nouvelles de la RATP en bref.

LE METRO SUR UN PLATEAU

A l'antenne

3



La station Porte des Lilas, réservée au cinéma, a accueilli l'équipe d'« Une fois par jour ».

Le paysage audiovisuel français bouge constamment... Fin 1990, Antenne 2 annonce la suppression de certaines émissions dont celle de Claude Sérillon. Pourtant c'est le métro qui a servi de cadre à son avant-dernière émission « Une fois par jour » véritable pied de nez aux autres chaînes jouant au même moment la grosse artillerie des séries américaines et des jeux. Un pari à haut risque : donner la parole aux jeunes, aux consommateurs, réaliser des enquêtes et des reportages suscitant la réflexion, coller à l'actualité... Une aventure peu banale.

La station de métro Porte des Lilas, du moins celle réservée aux tournages cinéma, a donc servi de plateau de direct, tous les jours du lundi

10 au vendredi 14 décembre de 18 h 30 à 20 h 00. Plus de 200 personnes à gérer, entre les spectateurs, les invités, les techniciens, les artistes, les journalistes ; Antenne 2 et la RATP ont su mener à bien cette délicate mission. L'idée de réaliser ce direct depuis la station Porte des Lilas étant adoptée, de nombreuses réunions dès le début du mois de novembre furent programmées entre les différents départements de la RATP, des responsables d'Antenne 2, et de la SFP plus spécialement chargée du décor et de la réalisation technique. Au fur et à mesure de ces réunions, le profil, puis le contenu de l'émission se dessinaient. Les partenaires de la Régie ont immédiatement été sensibles, voire même surpris,

par la rigueur des contraintes techniques du domaine ferroviaire qui imposent d'assurer un maximum de sécurité. Mobilisation générale pour l'entreprise, notamment pour le Département Métro rapidement mis à contribution. Un premier objectif lui fut assigné, à savoir la préparation de trois trains qui devaient être disponibles pendant la semaine que durait l'émission : le célèbre SPRAGUE vert et rouge, le train-exposition avec plate-forme sans ridelles, et le dernier-né, le métro BOA, déjà très sollicité par les médias. Un train de voyageurs de type MF 67 concédé par la ligne 7 bis a dû également rester à la disposition de l'équipe d'Antenne 2 pour des besoins éventuels de tournage.

Une émission de télévision, pendant une semaine, en direct du métro : un défi que la RATP et ses agents ont su relever.

CHABROL/COM-AV



Pendant une semaine, les invités d'Antenne 2 se sont succédé dans les voitures du métro et sur les quais. L'octeur à vent de la RATP (ci-dessus), pour sa première apparition en public, a interprété des extraits de la *Sérénade en do mineur* de Mozart. Ci-dessous, un débat sur la sécurité réunissait Gérard d'Andréa, chargé de mission « Prévention » à la RATP, et Raphaël Ferrer, brigadier, responsable de groupe au SPSM.



Quatre ateliers, pas moins (Vaugirard, Saint-Fargeau, Choisy et Charonne), ont activement contribué à « soigner » la présentation des trains : remise en état du train-exposition, pose de moquette, réfection des planchers, nouvelle peinture... Pour faciliter les manœuvres du train-exposition sur le site du tournage, des frotteurs latéraux ont dû être montés et posés. De plus, intercaler une plate-forme entre deux voitu-

res de voyageurs a nécessité la réalisation d'un accouplement spécifique jamais tenté jusqu'à présent. Ces premiers problèmes techniques résolus, restait à mettre en place le personnel adéquat. D'abord former les trains, dès le vendredi du week-end, pour les présenter en bonne position au moment du démarrage de l'émission lundi 10 décembre à 18 h 30. Pour cette opération, un conducteur et un

chef de convoi ont été requis. Le dimanche était consacré à la réception de l'équipe technique et du matériel de la SFP. Pendant toute la durée de l'émission, chaque jour, trois conducteurs étaient disponibles pour manœuvrer les différents trains selon les impératifs du programme. La station cinéma de la Porte des Lilas sert habituellement à garer huit trains de la ligne 3. Le Département Mé-

tro, l'unité Manœuvres et Transports, les agents de la ligne 3, ont dû trouver d'autres positions de garage provisoire pour garer ces huit trains afin de laisser la place libre au direct. Grâce à la collaboration et à la solidarité de chacun, trois équipes supplémentaires ont été quotidiennement mobilisées pour récupérer les huit trains après l'émission afin de les reconduire à leur place habituelle. Enfin la présence permanen-



DUMAX/COM-AV

Le bus offert par la RATP lors de l'émission de Claude Sérillon, a été donné aux Restos du Cœur à la suite de sa vente aux enchères.

te d'un contremaître-visiteur pour pallier les défaillances éventuelles du matériel parachevait l'efficacité technique du Département Métro. Le département de la Communication Publique a joué les artistes décorateurs. En concertation avec l'équipe de la SFP, la station Porte des Lilas a conservé sa décoration traditionnelle, à savoir l'historique carrelage

blanc pour le fond de la station. En revanche, le mobilier urbain était entièrement modulable. Les sièges en coquille de type « Motte » (nom du créateur, en 1974) de différentes couleurs (bleu, rouge, jaune, violet, vert) ont pu laisser la place à la 2^e génération de sièges de type « Miséricorde » (créés par l'agence « Oui-Dire ») dont l'origine remonte

au temps des cathédrales gothiques, où les moines, pendant les longues cérémonies, pouvaient se tenir dans la position « assise-debout » caractéristique de ce modèle de sièges. La génération des sièges à lamelles en bois couleur bordeaux des années 70 était également présente. Grâce au concours du Département des Infrastructures et Aménagements (ITA) qui a installé un système de platines amovibles, l'ambiance, la tonalité de la station ont pu passer de la nostalgie au contemporain. Pendant toute la semaine du direct, un gardiennage avec chien a fonctionné vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Quatre extincteurs ont été installés sur les lieux du tournage, les consignes en cas d'évacuation étaient prêtes, tout le matériel (estrade, décor) était classé M0 et M1 (capacité de

résistance au feu). Quatre lignes, reliées au réseau PTT à la demande de la SFP, plus deux lignes intérieures, transformées en lignes extérieures, ont été connectées au local « Régie TV » situé en tête du quai de la voie HAXO. Un technicien éclairage, un technicien ascenseur et un technicien téléphone étaient présents chaque jour de l'émission. Coup de chapeau aux équipes de la Communication publique qui ont assuré, depuis le début, l'organisation et la coordination de l'ensemble de cette opération. Avec plus de deux cents personnes de la Régie mobilisées, tout a donc été mis en œuvre pour assurer, à tous les niveaux, une sécurité maximum, pour prouver, si besoin est, que les agents de la RATP sont de vrais professionnels. ■

Philippe Carron

Claude Sérillon en cinq questions

ELL : Pourquoi avoir choisi le métro comme cadre de votre émission ?

Claude Sérillon : Je ne vais pas vous mentir, c'est vraiment le hasard. Vous savez qu'en raison du Téléthon que je présente avec Gérard Holtz, on a l'obligation de quitter la Maison de la Radio où nous faisons habituellement « Une fois par jour », et nous voulions des lieux un peu symboliques de vie quotidienne, des lieux originaux... On a cherché, et par hasard on a su qu'il y avait une possibilité avec la RATP, on a trouvé que c'était surprenant, original, nouveau, et qu'aller faire une émission pendant une semaine, une émission quotidienne, dans une station de métro, c'était quand même fort différent du travail en studio. C'est comme ça que ça s'est passé, le hasard.

Êtes-vous un usager du métro ?

C.S. : Je ne suis pas un usager quotidien, mais très régulier, je le prends plusieurs fois par semaine.

Alors, si vous prenez le métro, quel est votre regard, votre premier sentiment ?

C.S. : Je connais quelques métros, comme le métro de Tokyo, où quasiment on peut manger par terre tellement c'est propre ; je crois qu'il y aurait un gros effort à faire dans le métro parisien. Il y a

des problèmes d'odeur, de couleurs, je crois que ça pourrait être infiniment plus chaleureux. Il y a maintenant des techniques, des matériaux à utiliser qui pourraient permettre d'être bien mieux. Et puis, quand on voit les efforts qui ont été faits du côté de la SNCF pour un certain nom-



DUMAX/COM-AV

bre de trains (je ne pense pas seulement au TGV), je pense que là aussi il y a des techniques, des matériaux tels que les moquettes que l'on pourrait mieux utiliser. Je crois qu'en fait c'est plus un problème d'environnement du métro qui est mon reproche principal : propreté, couleur, le reste, c'est efficace, tout est bien. On passe du temps maintenant à tergiverser entre le transport en commun et le transport particulier. Il est certain que s'il y avait un vrai choix de dissuasion des automobiles au centre ville, très fort, le métro serait amené à se développer encore plus et être un peu plus facile. Moi je m'en sers très régulièrement, je ne m'en plains pas, si ce

n'est qu'un peu souvent les gens viennent se promener sous mon nez pour savoir si c'est bien le mec de la télé qui est là.

Parmi les reportages qui ont illustré votre émission en direct dans le métro, nous avons vu notamment la fraude et les services de sécurité de la RATP. Ces préoccupations vous paraissent-elles essentielles ?

C.S. : Etant journaliste depuis une vingtaine d'années, j'ai de moins en moins de certitudes sur ce qui est essentiel et ce qui l'est moins. Nous, on a forcément des préoccupations « grand public », je vous ai dit les miennes quand je prends le métro, je pense qu'il y a des gens qui se disent que cela pourrait être moins cher, ou que cela pourrait être plus pratique. Je n'ai jamais ressenti l'insécurité dans le métro, mais il y a énormément de gens qui le ressentent. Je n'ai jamais cherché à frauder, mais ça m'est arrivé d'être pris, par exemple, pour des histoires de 1^{re} classe, car je ne savais pas à quelle heure on pouvait y monter, je trouve ça très très compliqué. Au fond qu'est-ce qu'on demande au métro ? On demande d'être transporté, le plus rapidement possible, dans des conditions de confort, maximum ou minimum selon, et que cela ne soit pas trop cher, voilà ! On

demande une efficacité de transport. Le reste, c'est des problèmes liés à la vie urbaine ou suburbaine, au fait qu'on est entassé aux heures de pointe. Je sais que tout ce qui est fraude, ce qui est insécurité, on en parle beaucoup. Mais est-ce que ce sont les journalistes qui en parlent trop ou est-ce que c'est la réalité quotidienne ?

Pour ce direct et pour les reportages, plusieurs départements, la Communication publique, le Métro, les services de sécurité, les services techniques et juridiques, se sont mobilisés. Comment appréciez-vous cette collaboration ?

Je crois qu'il y a une dizaine ou une quinzaine d'années, jamais on n'aurait pu faire cela, parce que cela aurait été très compliqué... Je crois que la RATP réagit comme n'importe quelle entreprise en France chez qui on va tourner. Elle réagit avec ouverture et avec méfiance. Avec ouverture, ce qui est bien normal, parce qu'elle tient à sa propre image et compte bien être valorisée par la télévision.

Mais en même temps méfiante, ce qui me semble tout à fait normal. Si j'étais patron de la RATP, je me dirai : je suis ravi qu'Antenne 2 vienne, mais comment ça va se passer... ■

CDEP: LE BAPTEME DES URNES

Le 11 et le 26 décembre 1990 se sont déroulées les premières élections aux CDEP. Les résultats en détail.

Le 11 décembre 1990, les agents de la RATP étaient invités, pour la première fois dans l'histoire de l'entreprise, à élire leurs représentants aux dix Comités départementaux économiques et professionnels (CDEP).

Confirmation des résultats observés lors de l'élection des membres du Comité d'entreprise en décembre 1988 et évolution sensible de l'électorat sont les points les plus remarquables des élections du 11 et du 26 décembre 1990.

Participation

La participation (64,44 %) est, dans l'ensemble des collèges, en progrès par rapport à la précédente consultation. C'est même le meilleur résultat observé depuis 1984 à l'exception de 1986 (68,30 %).

A noter qu'il se confirme que la participation des agents d'exécution se rapproche progressivement des taux de participation chez les agents de maîtrise ou les cadres (63,35 % contre respectivement 67,47 % et 68,04 %).

Pour le 1^{er} collège, l'établissement où l'on a le moins voté est SC2 (services communs 2) avec 46,79 % au premier tour (quorum non atteint). MRB enregistre le taux de participation le plus élevé avec 76,04 %.

Pour le deuxième collège, trois établissements réalisent des scores supérieurs à 70 % : RER, MRB et BUS. Le plus faible taux est celui d'ITA avec 62,29 %.

Enfin, pour le troisième collè-

ge, tous les établissements (à l'exception d'ITA — 61,86 %) enregistrent des taux de participation supérieurs à 65 % avec 4 établissements à plus de 70 %, dont le RER à 79,17 %.

Résultats

La CGT, avec 42,97 % des voix, pour l'ensemble de la Régie et tous collèges confondus, enregistre au premier tour une baisse de 6 % par rapport à 1988 (49,28 %). En ce qui concerne le 1^{er} collège, la CGT doit faire face à une chute de près de 10 % des voix parmi les agents d'exécution (46,80 % contre 56,13 % en 1988).

Globalement, la CGT obtient 56 sièges sur 99. Elle est majoritaire dans 4 établissements sur 10 (MRF, MRB, ITA, ESE). Elle obtient le seul siège attribué au 2^e collège des établissements MRB et RER, et l'un des deux sièges attribués au 2^e collège du département BUS. Enfin, elle remporte deux sièges au 3^e collège dans les établissements ITA et SC1.

FO, en léger retrait par rapport à l'élection DP de 1990 (15,22 % contre 16,09 %), se maintient au niveau atteint en 1988 avec la CFTC (15,69 %).

Elle obtient 11 sièges dans 6 départements dont 4 sièges à l'établissement BUS.

Si l'on ajoute à l'alliance GATC-SAM, les voix obtenues par l'alliance Autonomes-CGC, on atteint 13,82 %. Cela traduit une bonne résistance de ces organisations syndicales à la présentation séparée de la CFTC et du SAT avec lesquelles elles avaient obtenu

nu 17,25 % des voix en 1988 et, avec la CFTC seulement, 15,57 % aux DP de 1990.

Sur les 15 sièges obtenus, 4 représentent le 1^{er} collège et 9 au 3^e collège. Pour le 2^e collège, l'ensemble GATC-SAT ne vient qu'en 4^e position, devancé par la CFDT.

L'USI poursuit une progression constante et avec 10,54 % des voix devient la troisième organisation syndicale de l'entreprise.

Elle obtient ses 4 sièges au 1^{er} collège dont 2 dans l'établissement BUS.

La CFDT avec 8,99 % des voix perd 1,26 % par rapport à l'élection DP de 1990 et ne parvient pas à son niveau de 1988 (9,51 %). Elle régresse dans chaque collège.

Elle compte 9 sièges dont 4 pour l'établissement SIT où les autres organisations syndicales se partagent les 4 autres sièges.

Le SAT, qui ne se présentait que dans 4 établissements réalise sensiblement le même score qu'en 1990 (5,63 % contre 5,83 %).

Il obtient 4 sièges dont 3 dans le seul établissement MTR et 1 siège au RER.

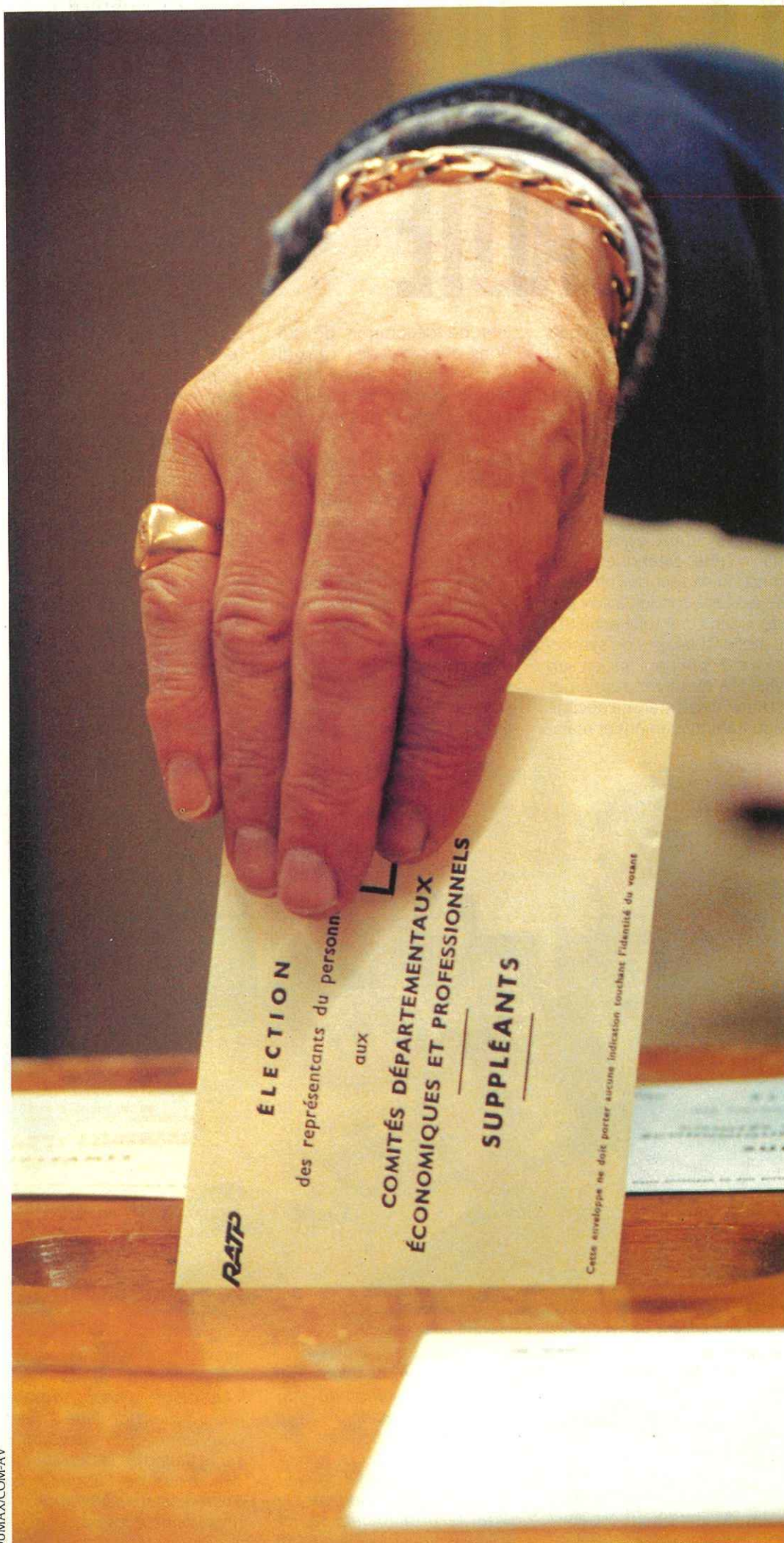
La CFTC réalise le plus faible résultat de toutes les organisations syndicales avec 2,82 % des voix. Elle n'obtient aucun siège.

Pour l'ensemble des organisations syndicales, les syndicats autonomes et la CGC réalisent un gain de 4,15 % des voix par rapport à 1990 au détriment de la CGT, ce qui explique les 2/3 de ses pertes. Les progrès du syndicat Indépendant couvrent le 1/3 restant.

Elections : les chiffres

Neuf CDEP ont été constitués dès le premier tour du 11 décembre. Un second tour s'est déroulé le 26 décembre pour le 1^{er} collège des Départements et Services Communs 2. Dans les dix CDEP, les sièges se répartissent entre les différentes organisations syndicales dans 4 d'entre eux, la moitié des sièges vont à la CGT dans 1 Comité et à la CFDT dans un autre, et la CGT est majoritaire dans 4 autres. Voici la composition des CDEP des divers établissements :

- Établissement Métro :
13 sièges à pourvoir
— CGT : 6 — FO : 1 — Autonomes/CGC : 1 — Indépendants : 1 — GATC/SAM : 1 — SAT : 3.
- Établissement RER :
9 sièges à pourvoir
— CGT : 4 — CFDT : 1 — Autonomes/CGC : 1 — GATC/SAM : 2 — SAT : 1.
- Établissement BUS :
15 sièges à pourvoir
— CGT : 7 — FO : 4 — Indépendants : 2 — SAM/GATC : 2.
- Établissement équipements et systèmes électriques : 9 sièges à pourvoir
— CGT : 7 — CFDT : 1 — Autonomes/CGC : 1.
- Établissement infrastructures et aménagements :
8 sièges à pourvoir
— CGT : 6 — CFDT : 1 — Autonomes/CGC : 1.
- Établissement matériel roulant ferroviaire :
10 sièges à pourvoir
— CGT : 7 — FO : 2 — Autonomes/CGC : 1.
- Établissement matériel roulant bus :
10 sièges à pourvoir
— CGT : 8 — FO : 1 — Autonomes/CGC : 1.
- Établissement systèmes d'information et télécommunications :
8 sièges à pourvoir
— CGT : 3 — CFDT : 4 — Autonomes/CGC : 1.
- Établissement départements et services communs 1 : 9 sièges à pourvoir
— CGT : 4 — FO : 1 — CFDT : 1 — Autonomes/CGC : 1 — Indépendants : 1 — GATC/SAM : 1.
- Départements et services communs 2 :
8 sièges à pourvoir
— CGT : 4 — FO : 2 — CFDT : 1 — Autonomes/CGC : 1.



LA FICTION REJOINT LA REALITE

La RATP a une face cachée, inconnue des voyageurs et même peu connue du personnel, sauf des agents directement concernés. Elle a été amenée à développer des activités qui *a priori* peuvent surprendre, car éloignées de sa seule vocation de transporteur. La réalisation d'images de synthèse est à classer dans cette catégorie. Comment un secteur de l'entreprise a-t-il été conduit à se « lancer » dans une telle activité ? L'atelier d'images de synthèse a été créé par l'ancien service NA et il a été repris par l'Unité décentralisée technique « aménagement et main-

jets de décoration de stations, d'accès et de locaux divers. Plans, perspectives, rendus graphiques, maquettes à échelle réduite ou éléments partiels à l'échelle 1, autant d'aides à la décision mais qui ne permettent pas toujours d'appréhender pleinement les différents aspects d'un projet. Bernard Hourseau, ingénieur d'études d'aménagement, responsable de l'atelier images de synthèse, précise : « *L'image que l'on peut créer sur l'écran d'un ordinateur donne la possibilité de modéliser, de visualiser en 3 D (en trois dimensions pour les non-initiés)*

synthèse est une aide à la perception finale de ce que peut être un aménagement, et qui se rapproche de plus en plus de la réalité. »

En images de synthèse, l'on peut réaliser des images fixes mais également un enchaînement d'images qui, au rythme de 25 par seconde, forme un film, ce qui offre de nouvelles possibilités pour mieux percevoir un projet. L'équipement de l'atelier permet de sortir les documents sous forme de photos, de diapositives ou de bandes vidéo.

Bernard Hourseau, pouvez-vous citer plusieurs exemples récents de l'utilisation des

Une activité originale de l'unité Aménagement et maintenance des ouvrages ferroviaires.



L'atelier d'images de synthèse du boulevard de la Villette.

tenance des ouvrages ferroviaires » du département ITA (infrastructure et aménagements). Cet « outil » a été conçu comme une aide à la décision. En effet, ce secteur de l'entreprise mène, en particulier, des études d'aménagement de station ; il est ainsi conduit à proposer des pro-

et en couleurs, la situation future, par exemple, d'un aménagement de station ou d'un local pour le personnel, avec le volume, le rendu des surfaces et des couleurs, le mobilier, l'éclairage, éclairage dont on peut modifier le type, le positionnement, et même l'intensité. L'image de

images de synthèse pour l'aménagement de stations ? « La station Concorde de la ligne 12 vient de faire l'objet d'un aménagement culturel sur le thème de la Déclaration des droits de l'homme. Le texte de cette déclaration est reproduit sur les parois de la station à raison d'une lettre

par carreau de 15 cm sur 15 cm. Il fallait avant de se lancer dans une telle opération se rendre compte du rendu du carrelage au moins sur quelques panneaux. Par contre, pour Chaussée-d'Antin, c'est l'ensemble de la station que nous avons reproduit pour visualiser l'habillage décoratif de la voûte tel qu'il a été réalisé sur la ligne 7 et prévu sur la 9 (voir photo). De même pour Porte-de-Pantin et Cité. Pour cette dernière (voir photo), il fallait visualiser les lampadaires qui allaient éclairer et décorer le niveau des quais.

Indiquons que l'image de synthèse n'intervient pas uniquement comme aide à la décision. Elle offre des possibilités multiples dans le domaine de la communication ; elle permet en particulier de réaliser de courtes animations qui, à la limite, ne pourraient pas être produites par d'autres moyens. « Nous utilisons plus particulièrement les images de synthèse comme aide à la décision, mais nous pouvons réaliser pour d'autres unités ou départements de la Régie des supports de communication parfaitement adaptés à leurs demandes », précise Bernard Hourseau, qui ajoute que « par le biais de SOFRETU, l'équipe pourrait être appelée à travailler même pour l'extérieur ; du reste des représentants de réseaux étrangers, tels que Tokyo et Lisbonne, et des sociétés de design et d'architecture, sont venus voir ce que nous faisons ». Afin d'optimiser l'utilisation du matériel, l'équipe qui crée ces fictions permettant de mieux saisir la réalité, est composée de trois agents et travaille sur une plage horaire étendue de 7 h à 19 h. René Paul, Michel Personnat et Jean-Marc Bernardello précisent qu'ils sont « infographistes ». Dans leur local du 159, boulevard de la Villette, ces trois infographistes ont pour « outils » claviers et écrans, mais aussi beaucoup de savoir-faire et d'expérience.

Alain Malglaive

Pour découvrir les fantastiques possibilités offertes par ces images en matière de création et de communication, un simple appel au 4 19 65.



ITA-AV



MARGUERITE/COM-AV

L'aménagement de la station Cité. En haut, le projet en image de synthèse. Ci-dessus, la station en cours d'aménagement.



ITA-AV

Image de synthèse du métro au milieu du pont de Neuilly en direction de La Défense.



ITA-AV

Visualisation de l'habillage décoratif de la voûte de la station Chaussée-d'Antin.

UN METIER A TROIS FACES

g

Gérard Batut
est chargé de la
communication sur
le tramway Saint-
Denis-Bobigny.
Une tâche délicate
mais passionnante,
selon « Monsieur
tramway ».

« Bonjour, c'est pour voir le trajet du tramway... » « Et le rond-point des Quatre-Routes, il va disparaître ? »

Les visiteurs sont très curieux et il est bien difficile de s'entretenir avec Gérard Batut, chargé de la communication sur le tramway, et installé dans un local situé au carrefour des Quatre-Routes à La Courneuve. Information à « récupérer » sur le chantier et à répercuter, liaisons avec l'exploitation Bus, contacts avec les municipalités, les riverains, les usagers, organisation de rencontres entre des journalistes locaux et les « gens » du chantier, visites de techniciens à préparer, demandes d'information du public... Monsieur tramway ne chôme pas.

Un nouveau visiteur interroge : « Est-ce que les voitures pourront rouler sur les rails ? »

Marié, père de trois enfants, il est entré à la Régie en 1983. Technicien de génie civil de formation, il a auparavant occupé diverses fonctions, notamment à Sofretu où il travaille sur la réalisation de l'atelier du métro du Caire, et à la préfecture de Seine-Saint-Denis comme adjoint technique au Service des travaux. A la RATP, après un stage de huit mois en tant que machiniste au dépôt des Lilas, il entre à la Brigade de surveillance. Il est ensuite « gradé reposeur » au dépôt du Hainaut, puis à Porte-de-Pantin... Il fait le tour de l'exploitation bus jusqu'au jour où il apprend que l'on offre un poste pour la communication sur le tramway. Gérard Batut « saute sur l'occasion » sans hésiter : « Ce métier a trois fa-

cettes qui me passionnent tout autant. »

Tout d'abord, le chantier du tramway, un domaine qu'il maîtrise bien grâce à sa formation.

De très nombreux contacts

« D'autre part, reprend G. Batut, ce chantier a, en raison de son importance, des répercussions sur l'exploitation bus du secteur qui évoluent et se modifient en fonction des travaux. En tant qu'ancien agent d'exploitation, mon expérience m'est aujourd'hui très utile et me permet de m'entendre sans difficulté avec les responsables de l'exploitation des bus. Enfin, troisième facette, la communication. C'est pour moi une découverte qui me passionne ! » En dehors de tous les autres contacts, il reçoit aussi, les mardis et jeudis après-midi, le public. « J'ai

beaucoup de visites, remarque-t-il, et j'ai même des habitués qui viennent me voir régulièrement pour savoir où en sont les travaux, certains me donnent parfois les "dernières nouvelles". »

« Ah ! je suis content de vous voir, je voudrais prendre les mesures du rail ; ça fait 5,5 cm et la gorge 4 cm... », mesure un passionné...

« Monsieur, que vont devenir les bus ? Le 177 et le 354 ? »

« Ce travail m'intéresse, reprend G. Batut, car, non seulement j'ai la sensation de m'enrichir auprès des différentes personnes avec lesquelles je travaille, mais on m'a confié des responsabilités et je peux prendre des initiatives. Comment un agent de maîtrise ne serait-il pas motivé dans ces conditions ? Les horaires, je ne sais presque plus ce que c'est... »

Le tramway, pour G. Batut, serait-ce toute sa vie ? Non, quand même pas, même s'il y consacre beaucoup de son temps. Il se passionne aussi pour la généalogie, à la recherche de ses origines aveyronnaises, du côté d'Espalion et Entraygues.

■
Simone Feignier

Avis de recherche

Une exposition se préparant à l'occasion de la réalisation du tramway Bobigny - Saint-Denis, des recherches sont en cours sur l'histoire du tramway en banlieue nord-est.

Tous témoignages sur l'exploitation et l'entretien des trams, mais aussi sur les métiers (machiniste-wattman, receveurs, contrô-

leurs et tous les personnels chargés de l'entretien des voitures, des voies et trolley) seront les bienvenus. Les documents originaux, photos, manuscrits... (qui seront rendus après utilisation) devront être envoyés à l'opération « Tramway de mon histoire », RATP, 132, allée Monthyon prolongée, 93320 Pavillons-sous-Bois.



Jour et nuit,
une équipe est à la
disposition des
agents de la Régie
pour recevoir,
enregistrer
et transmettre
les signalements
d'anomalies
techniques.



LE CTRS VEILLE AU GRA

« Environ 600 dépêches en moyenne par jour arrivent par téléphone au "42 500", dont 70 % concernant le métro et le RER. Tel est le lot quotidien du CTRS, le Centre technique de résolution des signalements », précise Guy Duperret, superviseur, c'est-à-dire agent de maîtrise au Centre situé dans l'enceinte de la permanence technique, 21, boulevard Bourdon à Paris IV^e.

Le CTRS, qui dépend de l'UDT Alimentation exploitation du réseau d'énergie (département ESE), a pour rôle essentiel la réception des signalements d'anomalies techniques sur les installations

fixes de la Régie, leur routage vers les équipes d'intervention et le suivi jusqu'à leur résolution.

« Le rôle du Centre est transversal à l'ensemble de l'entreprise, indique Denis Martinez, responsable du CTRS. Il concerne de très nombreux domaines : le téléphone, la télématique, les liaisons radio et télévision, les signaux, la voie, les ascenseurs, trottoirs roulants et escaliers mécaniques, les pompes, les alimentations électriques, l'entretien des bâtiments et leur chauffage, les boutiques, sans oublier les pendules, les affiches, la publicité, la signalétique, etc. Bien entendu, le

service fonctionne en roulement 3x8, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et tous les jours de l'année. »

**Allô ?
CTRS à
l'écoute...**

L'équipe comprend vingt et un agents du département ESE, auxquels il faut ajouter sept agents du Métro/RER. « C'est un peu comme un PC pompiers ! Il faut prendre la



PHOTOS : DUMAX/COM-AV

IN

communication le plus rapidement possible et poser les bonnes questions pour arriver à cerner le mieux possible le signalement, c'est-à-dire la nature de l'anomalie, sa localisation géographique et son degré d'urgence. Ensuite, il faut aiguiller le signalement dans la bonne direction. En fait, 90 % des dépêches concernent des anomalies courantes. Arrivent en tête les signalements concernant les accès, les anomalies électriques et le téléphone», précise Guy Duperret.

Selon leur nature, les 2/3 des dépêches sont portées sur un registre. C'est la méthode

manuscrite qui rend difficile les opérations de recherches ! Celles qui concernent l'alimentation électrique des bâtiments et du RER, la voie, les accès « sud », la télématique et la téléphonie, sont prises en compte sur terminal du système MARS, soit en clair le « Moyen d'Aide à la Résolution des Signalements » (voir encadré). Cet après-midi, au téléphone, Bernard Bacq, Jean-Claude Decker et Daniel Guillaume. Pour chacun d'eux, peu ou pas de temps mort entre deux appels.

« Ici Goncourt 11, à la recette A, il n'y a pas d'alimentation de l'imprimante du systè-

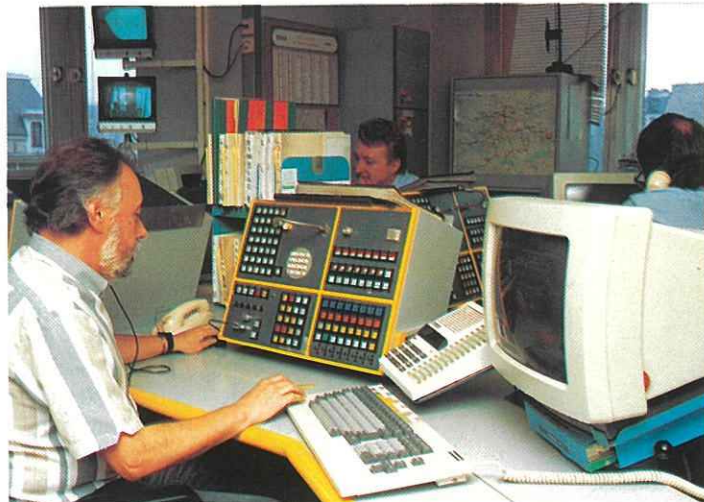
me PCS. » Bernard Bacq « pianote » la dépêche sur MARS, et lui attribue le numéro T55, qu'il communique à son interlocuteur. « Dans quelques instants, le signalement, adressé automatiquement au bon destinataire, arrivera sur l'imprimante du centre de Bry (département SIT) en charge de la téléphonie et de la télématique. C'est à ses agents d'intervenir à Goncourt. »

être constamment soutenue et il faut être d'humeur égale au téléphone. »

Il répond alors à un nouvel appel, mais en utilisant le casque téléphonique qui lui laisse les mains libres.

Après avoir été électromécanicien au ferré, au routier et aux services techniques, Daniel Guillaume est au CTRS depuis quatorze ans.

Comme ses collègues, il préfère travailler sur MARS.



Jean-Claude Decker à l'écoute, avec en second plan Guy Duperret.

« Bonjour, Nation 2, sur le quai de départ, la caméra est dérégulée. » « Numéro de dépêche R15 », indique Jean-Claude Decker. Ce type de signalement ne passe pas par MARS. Après enregistrement manuel, la dépêche est transmise par télécopie au centre de Gallieni en charge de la télévision, la sonorisation, les alarmes incendie et intrusion. Mais Jean-Claude Decker, qui est au CTRS depuis 1982, préfère travailler sur MARS. Aussitôt le téléphone sonne à nouveau. « Le travail est psychologiquement fatigant, précise-t-il, l'attention doit

« C'est plus rapide et plus pratique. La codification est plus rigoureuse et c'est beaucoup plus facile, en particulier pour les recherches et les statistiques. » « Et c'est l'avenir ! » ajoute Bernard Bacq.

Denis Martinez insiste en forme de conclusion sur le travail de l'équipe qui « s'investit quotidiennement depuis 1986 pour réussir la mise en place de l'informatique dans un métier très spécifique où la qualité du service rendu est mesurée très directement par le client ».

Alain Malgaive

Objectif MARS

Le système MARS a pour objectif l'amélioration du circuit des signalements entre le CTRS et les unités de maintenance. Actuellement seuls les centres de Saint-Albin (département ESE), de Saint-Gothard (ITA), de Bry (SIT) et d'Italie (ITA) sont reliés à ce système.

MARS permet d'augmenter la précision du libellé des signalements, de coordonner et d'optimiser les moyens de maintenance à mettre en œuvre, et de don-

ner des moyens de gestion aux utilisateurs.

Le CTRS et les unités de maintenance sont équipés de calculateurs dialoguant entre eux avec une architecture du

système à plusieurs niveaux : le CTRS et les bureaux des dépêches, auxquels il faut ajouter les centres d'entretien équipés d'imprimantes et de Minutels. Indiquons pour les spécialistes que les communications entre calculateurs se font via le réseau Racine.



18 MILLIARDS POUR 1991

Un nouveau budget, marqué par un effort d'efficacité et de redéploiements, et qui doit assurer la politique de modernisation de la RATP.

18 006 millions de francs : c'est le montant du budget 1991, approuvé par le Conseil d'administration le 30 novembre dernier. Ce budget a été établi pour assurer la mise en œuvre des grandes orientations à moyen terme définies en juin 1989, avec trois priorités, la lutte contre l'insécurité et pour la propreté sur les réseaux, la modernisation de l'entreprise et la recherche de l'efficacité à travers des redéploiements.

L'essentiel des actions prévues dans ce budget seront donc financées par redéploiement des moyens existants tant en effectifs qu'en dépenses externes.

Ainsi, sur les lignes A et B du RER, le niveau du service offert sera renforcé. Pour la ligne A, cela correspond à l'incidence, en année pleine, du procédé SACEM qui permet d'accroître la capacité de transport. Pour la ligne B, c'est le résultat du renforcement des dessertes entre Paris et Antony, après la mise en service de la liaison Orly-Val en septembre 1991.

Par ailleurs, les opérations « Autrement Bus » se poursuivront par la mise en exploitation, à partir de mai 1991, d'un nouveau secteur en Seine-Saint-Denis.

Est prise en compte, l'adaptation des activités d'entretien, et particulièrement de la maintenance, pour faire face au vieillissement du parc des matériels roulants routiers et ferroviaires, surtout sur le RER. L'embauche et la formation, à la fin de 1991, des agents chargés de l'exploitation des dessertes nouvelles prévues en 1992 sont également prises en compte. (Sont concernés, le prolongement de la ligne 1 à la Défense et de la ligne A à Chessy.)

Des moyens supplémentaires sont inscrits au budget 1991 pour le renforcement de la

sécurité et de la propreté sur les réseaux, ainsi que pour la qualité du service offert. Il s'agit de la création de 100 postes pour les besoins de la sécurité, et de l'attribution d'un crédit de 50 millions de francs pour financer la croissance des activités de maintenance et la lutte contre les graffitis (opérations « Zéro graffiti », renforcement du gardiennage des zones de garage des trains).

La poursuite de la modernisation interne de l'entreprise sera financée par la reconduction de la dotation de 50 millions de francs, déjà allouée en 1990.

Enfin, 300 postes en provenance des secteurs de maintenance et du tertiaire, ont été redéployés au profit des exploitations, et notamment du Département Bus. Les effectifs de ce département, pénalisés par l'augmentation de l'absentéisme et de l'inaptitude, seront remis à niveau. De même, quelques dizaines de millions de francs de dépenses externes seront redéployées par compression des frais généraux.

Par ailleurs, le trafic escompté pour 1991, s'élève à 2 445 millions de voyages, soit une augmentation de 1 % par rapport à 1990.

De la sorte, l'indemnité compensatrice proposée a été fixée à 6 083 millions de francs, dans le cas d'une augmentation des tarifs de 5,8 % au 1^{er} mai 1991. Cette indemnité, à charge de l'État et des départements de la Région, est destinée à compenser l'opposition du Gouvernement à l'application d'un tarif qui équilibrerait le budget de l'entreprise, et qui porterait le prix du ticket de métro (issu d'un carnet) à 5,83 F pour 1991 (soit une augmentation de 2,8 %, identique à l'augmentation prévisionnelle des prix).

Yvonne Kappès-Grangé

DEPENSES

Consommations externes : 2 839 MF, dont principalement

- 613 MF pour les dépenses d'énergie, soit + 1,7 % pour l'électricité, et + 5,9 % pour les carburants.

- 1 786 MF pour les « matières et autres charges externes » : principalement dérive des prix, effort de lutte contre les graffitis, vieillissement du matériel roulant, etc.

Impôts, taxes, versements... : 593 MF

Une progression de 8,6 %, surtout due à l'évolution de la taxe professionnelle

Charges de personnel : 10 510 MF

dont 6 191 MF de salaires et traitements + 3,67 %, c'est l'augmentation estimée de la masse salariale, pour 38 240 agents (dont 100 postes créés pour la lutte contre l'insécurité sur les réseaux)

Autres charges : 23 MF
Notamment les créances irrécouvrables : chèques sans provision des cartes orange...

Dotation à la modernisation de l'entreprise : 50 MF

Financement d'opérations spécifiques liées à la modernisation de l'entreprise (formation au management, démarches qualité...)

Dotations aux amortissements et aux provisions : 2 086 MF + 52 MF / 1989

Charges financières (intérêts des emprunts) : 1 758 MF : - 30 MF / 1989

BUDGET D'EXPLOITATION DE LA RATP

Charges exceptionnelles : 47 MF

Provisions pour aléas : 100 MF

Destinées à couvrir l'incidence des événements et des mesures ne pouvant être prévues au moment de l'élaboration du budget : soit 0,6 % de la masse budgétaire

18 006 MF

RECETTES

Produits du transport (prestations de service) : 15 613 MF

dont principalement

- 7 146 MF de recettes de trafic

- 3 201 MF de remboursement de pertes de recettes pour réductions tarifaires

- 6 083 MF d'indemnité compensatoire

Produits des activités annexes : 350 MF

+ 7,4 % dûs surtout à la hausse des tarifs des espaces publicitaires

Produits divers :

1 240 MF

+ 40 MF (prestations facturées à la SNCF, maîtrise d'œuvre des opérations d'investissement type METEOR, augmentation des amendes...)

Recettes en atténuation des charges d'amortissement : 539 MF (reprises de subvention et aide du STP)

Produits financiers : 239 MF

Produits exceptionnels : 25 MF

18 006 MF

**EXERCICE
1 9 9 1**

L'équipe Gestion de la trésorerie à court terme traite plusieurs milliards de francs chaque mois. Elle dispose pour cela d'outils informatiques, mais surtout elle est constituée de personnes faisant preuve d'un grand professionnalisme et de beaucoup de solidarité entre elles.

« Chaque mois, nous "piloteons" 2 à 3 milliards de francs, dont bien entendu les recettes de l'exploitation, la paye et les pensions », c'est ainsi que Bruno Gallier donne la dimension du travail de l'équipe Gestion de la trésorerie à court terme dont il est l'animateur. Cela représente environ 30 000 opérations avec les 20 banques ou établissements financiers avec lesquels la RATP travaille régulièrement.

Cette équipe fait partie de l'unité spécialisée Trésorerie et financements (département Finances et contrôle de gestion) dirigée par Ginette Noblet, assistée de Christian Vincenti. L'activité menée, peu connue de la grande majorité des agents de la Régie, n'en est pas moins transversale à l'ensemble de l'entreprise.

L'équipe a la charge de la solvabilité de l'entreprise, c'est-à-dire d'assurer ses divers paiements (les décaissements pour les spécialistes) principalement la paye, les pensions, les règlements des fournisseurs, les impôts et les charges financières. En regard, les ressources de trésorerie (les encaissements) proviennent des recettes du trafic, de l'Etat, des collectivités locales, des emprunts, des subventions d'équipement et de recettes d'origines diverses (voir encadré sur le budget trésorerie 1990).

La mission de l'équipe est de gérer les flux de trésorerie au mieux des intérêts de l'entreprise, c'est-à-dire de développer le rendement des ressources disponibles et de réduire les coûts des emprunts.

Pour cela, il faut d'abord suivre ces flux en résultats au jour le jour et mois par mois. C'est le rôle de Françoise Réa et de Laurent Padovani. « Je fais un suivi détaillé de tout ce qui est payé, suivi journalier avec un récapitulatif mensuel », précise Françoise Réa. « A partir des fichiers bancaires rapatriés par connexion informatique, j'assure le suivi des encaissements, et les résultats aident à l'établissement des prévisions de mouvements de trésorerie effectuées par une autre collègue », déclare Laurent Padovani. « Ainsi, ajoute-t-il, on est tous dépendant les uns des autres. »



LE COMPTE EST

La personne qui établit ces prévisions, c'est Claudine Gloanec. « Je prépare chaque année un budget de trésorerie avec une mise à jour mensuelle, indique-t-elle. De plus, j'assure le suivi des encaissements provenant de l'Etat et des départements de l'Ile-de-France qui versent l'Indemnité compensatrice, ainsi que du Syndicat des Transports Parisiens pour la compensation Carte Orange. Parfois, je suis obligée d'intervenir directement auprès de ces organismes pour qu'il y ait plus de régularité dans le rythme des paiements. »

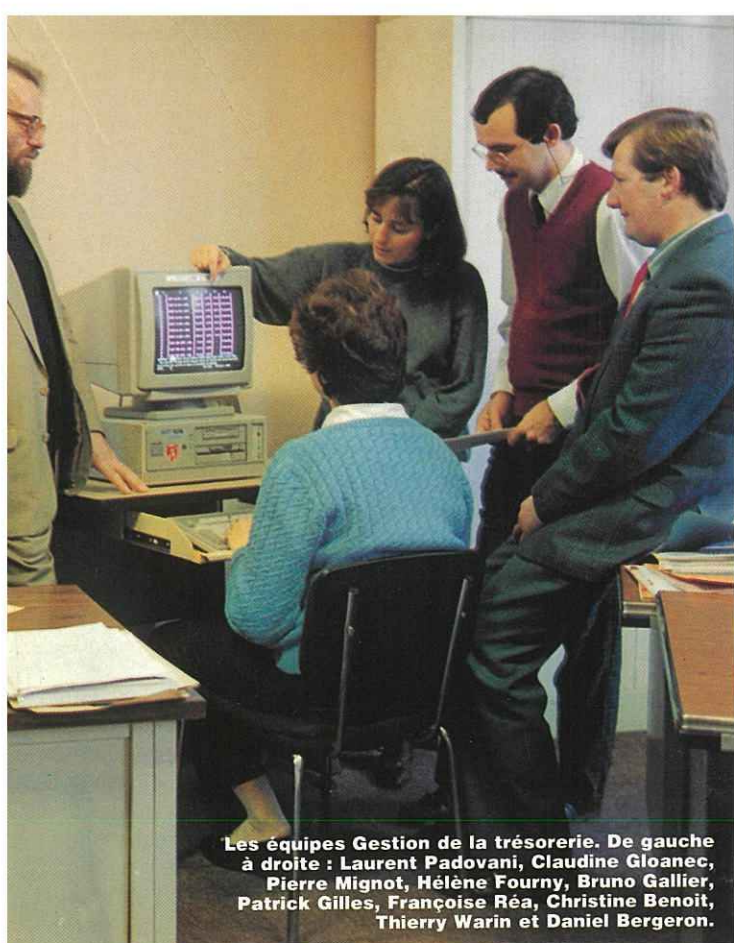
Une gestion en direct

Quant à Pierre Mignot, il travaille en aval de Claudine Gloanec. Il est chargé des prévisions en « jours de valeur », c'est-à-dire des situations réelles journalières des comptes bancaires de l'entreprise. « Je positionne dans le

temps, jour par jour, les prévisions de recettes et de dépenses. C'est ainsi que les salaires sont inscrits en fin de mois alors que les recettes du trafic sont enregistrées principalement en début de mois », indique-t-il.

Des outils performants

Pour la gestion en valeur, Thierry Warin, qui travaille en binôme avec Pierre Mignot, dispose de deux systèmes informatiques, l'un de suivi en valeur, l'autre de connexion bancaire qui permettent chaque jour de connaître l'état des 80 comptes et sous-comptes bancaires et postaux de la RATP. « Je collecte à partir de différentes sources d'informations, tant internes qu'externes, les recettes et les dépenses des comptes RATP, puis je les compare avec les données des banques fournies automatiquement par le système de connexions bancaires », précise-t-il. Thierry Warin assure également l'équilibrage journalier de divers comptes, de manière à ce qu'il n'y ait pas ou peu de fonds non productifs. En effet, depuis la réforme des marchés financiers



Les équipes Gestion de la trésorerie. De gauche à droite : Laurent Padovani, Claudine Gloanec, Pierre Mignot, Hélène Fourny, Bruno Gallier, Patrick Gilles, Françoise Réa, Christine Benoit, Thierry Warin et Daniel Bergeron.

ROY/COM-AV

BON

Le budget trésorerie 1990

% des différents encaissements

— Recettes du trafic	32 %
— État	22 %
— Collectivités locales	11 %
— Syndicat des Transports Parisiens	14 %
— Subventions d'équipement	2 %
— Emprunts	8 %
— Divers	11 %

% des différents décaissements

— Salaires	25 %
— Pensions	15 %
— Charges sociales	9 %
— Impôts et taxes	3 %
— Dépenses d'exploitation	19 %
— Investissements	12 %
— Charges financières	17 %

de 1986-1987, les dépôts bancaires ne sont plus rémunérés. La RATP doit donc assurer une gestion en direct de sa trésorerie auprès des salles de marchés d'établissements financiers afin de placer au mieux les liquidités momentanément disponibles. Cela implique une activité de « veille économique permanente ». « C'est pourquoi, notamment, depuis deux ans nous sommes abonnés à l'agence Reuter de Paris ; cela nous permet de suivre les informations financières et celles relatives à l'environnement économique et politique », indique Bruno

Gallier qui reçoit toutes ces données sur écran. En effet, la Régie doit optimiser les excédents de trésorerie qui ne manquent pas de se dégager malgré la recherche constante d'un optimum journalier de trésorerie « zéro ». C'est Bruno Gallier qui, en concertation avec Ginette Noblet et Christian Vincenti, suit ces délicats problèmes de négociation des conditions de placements mais également des financements éventuels à court terme. « Pour ces placements, dit-il, l'objectif de performance est de faire aussi bien que le taux moyen du marché

Gestion de la trésorerie : la seconde équipe

L'équipe Gestion de la dette et financements long terme, le pendant de l'équipe Gestion court terme, est animée par Patrick Gilles, assisté de Christine Benoit et Hélène Fourny. Ses principales missions sont le financement des investissements, ainsi que la gestion de la dette de l'entreprise qui se monte aujourd'hui à environ 15 milliards de francs. La gestion de la dette consiste notamment à rembourser par an-

ticipation des emprunts à taux d'intérêts élevés et à les remplacer par de nouveaux emprunts à des taux plus intéressants, afin que la dette pèse le moins possible sur les comptes de la RATP. L'équipe est également responsable de la gestion des opérations liées au Plan d'Epargne Entreprise (PEE). La nature de ces activités nécessite de la part des membres de l'équipe une grande technicité.

monétaire au jour le jour. En fait, généralement nous faisons mieux. »

Daniel Bergeron suit ces placements sous leurs aspects contrôle, comptable et financier, en dressant un état hebdomadaire et des journaux comptables par décade. « Pour m'aider dans mon travail, précise-t-il, je dispose d'un logiciel de gestion des placements. Comme vous le voyez, je suis en bout de chaîne et j'interviens après mes différents collègues que vous venez de rencontrer. »

Une équipe très professionnelle

L'équipe Gestion à court terme qui, comme nous venons de le voir, est très structurée, a un emploi du temps minuté particulièrement le matin. L'état de chacun des quatre-vingts comptes de la RATP arrive automatiquement de 5 h à 7 h. De 7 h 30 à 9 h 30, les fichiers bancaires sont vérifiés et des comparaisons sont établies avec les prévisions. De 9 h 30 à 10 h 30, les sociétés de ramassage des recettes du trafic métro, RER et bus qui transmettent les espèces à la Banque de France, donnent les informations sur les versements. Pa-

rallèlement, de 9 h 30 à 11 h, sont menées par téléphone les négociations des placements ou des financements à court terme avec les correspondants bancaires de la RATP. Avant 11 h 30, des virements d'équilibrage sont assurés pour solder les comptes de l'entreprise. La situation est alors saine !

L'après-midi, l'essentiel des activités est consacré à l'élaboration de résultats de trésorerie (dépouillement des fichiers télétransmis par les banques), à la réalisation des prévisions et à leur saisie, au dépouillement des opérations de placement négociées le matin et à la préparation de la situation de trésorerie du lendemain.

Bruno Gallier, vous avez une véritable équipe ! « Oui, tout à fait ! Le travail est celui d'une équipe à la fois solidaire et très motivée, qui nécessite de la part de tous ses membres un grand professionnalisme compte tenu de l'importance des enjeux financiers de chacune des fonctions. Chacun participe ainsi de façon directe à la qualité de la gestion de la trésorerie de l'entreprise. » ■

Alain Malglaive

Édition et signatures automatiques des chèques

Depuis juillet dernier, le secteur des Règlements et Caisse, une des trois équipes de l'unité spécialisée Trésorerie et Financements, animé par Arcelli Levoyer, dispose, pour le règlement aux fournisseurs de l'entreprise, d'un système qui édite et signe

automatiquement environ 7 000 chèques par mois. Ce secteur a la responsabilité de divers suivis comptables, des renseignements donnés aux fournisseurs, des opérations de caisse et de la gestion des accreditifs et des sous-caisses.

LA GRIFFE GUY LAROCHE

E

*Élégante,
confortable,
adaptée aux
conditions de
travail, la nouvelle
tenue des agents
doit satisfaire
ces nombreux
critères. Elle sort
droit des cartons
d'un grand
couturier.*

Près de 700 agents d'exploitation sur les 21 000 concernés par le port de la nouvelle tenue, ont participé aux réunions de concertation qui se sont déroulées en mai et juin dernier. Trois thèmes étaient à l'ordre du jour : la tenue, le système de dotation et la charte d'habillement. Les agents ont eu de cette façon la possibilité de s'exprimer sur le nouveau vêtement (voir ELL n°4 - sept 90). Ces attentes ont été prises en compte par le Département Commercial, pilote du « projet tenue », dans le cahier des charges transmis aux couturiers. Une douzaine de « grands couturiers », de cou-

turiers de prêt-à-porter, de spécialistes des uniformes avaient en effet été contactés. A l'automne 1990, une commission, présidée par le directeur du Département Commercial et composée des directeurs des Départements Bus, Métro, RER, Communication publique, Logistique, et d'agents d'exploitation, se penchait sur les « études cartons » proposées par les couturiers retenus. Il s'agissait des sociétés Volcan, Pierre Cardin, Daniel Crémieux, Uniformes Guy Laroche, Uniformes Balenciaga. Et c'est en novembre 1990 que le président de la RATP, d'après le classement de la commission,

choisissait le couturier : Guy Laroche.

Mais la nouvelle tenue n'est pas encore prête, loin de là ! Il reste maintenant au couturier à adapter ses recherches aux demandes des agents, aux contraintes de l'entreprise afin de réaliser, à partir de ses premières propositions, des prototypes de chacun des éléments composant la tenue.

Aux dernières nouvelles, la couleur de base serait « le bronze » avec, pour les petites pièces (chemisiers, chemises...), une gamme de coloris et imprimés assortis.

A ce stade, les agents auront encore leur mot à dire puisqu'ils seront sollicités sur le prototype pour donner leur avis sur le côté pratique et confortable de la tenue.

La tenue vue par les agents...

Pour l'ensemble du personnel, qu'il s'agisse des agents de station du métro ou du RER, des machinistes, des conducteurs ou agents de maîtrise, les attentes sur la nouvelle tenue sont pratiquement identiques. La tenue doit, tout en étant élégante et en ayant de l'allure :

- être adaptée aux conditions de travail (climat, métiers, postures et lieux),
- tenir compte des différentes morphologies, « aller bien »,
- permettre à chaque agent d'exprimer sa personnalité.



ARDAILLON/COM-AV

Blazer ou veste bleu marine, pantalon gris, cravate rayée ou toque : c'est l'uniforme RATP d'aujourd'hui que l'on ne verra bientôt plus sur les réseaux !

Charte d'habillement

Les agents estiment nécessaire d'aménager des zones de liberté dans la définition de la tenue qui ne doit pas être uniforme, mais permettre une certaine personnalisation. La charte devrait définir précisément ce que l'on entend par « tenue réglementaire ».

Dotation

Qualité de l'accueil des fournisseurs, disponibilités du stock, possibilités de retouches... le personnel souhaite l'amélioration du service offert par les fournisseurs. D'autre part, il aimerait pouvoir composer sa tenue sur catalogue. Enfin, un dernier souhait concerne la possibilité de choisir une partie de la tenue en fonction des besoins et désirs personnels.

... et par l'équipe de G. Laroche

Une tenue adaptée aux conditions de travail ?

L'aisance prime avec des vêtements amples et confortables : les jupes et pantalons, souples, dans lesquels on se sent bien, peuvent s'adapter aux différentes positions de travail.

Une même tenue du 34 au 54 ?

La ligne, pas trop « près du corps », respecte les formes sans les souligner. Les vestes longues classiques ou vestes courtes proposées permettront à chacun de choisir en fonction de sa morphologie.

Personnaliser sa tenue ?

Veste ou blouson, jupe ou jupe-culotte, chemise ou tee-shirt... Des vêtements différents mais on pourra aussi jouer sur les matières et les harmonies de couleurs.

La panoplie offerte permettra des tenues variées.

Une tenue qui ne se démode pas ?

Une tenue peut « durer » dix ans, mais elle doit évoluer. Arrondir un revers, modifier l'ampleur des épaules ou la longueur d'une veste, sont autant de changements qui devront pouvoir être apportés pour que la tenue reste « au goût du jour ».

Simone Feignier

CHABROL/COM-AV

L'équipe de création
Guy Laroche de la
nouvelle tenue RATP :
de gauche à droite :
Dominique Youllet,
Anne Sarcot,
Pascale Villejean
et Nicole Laurendeau.





LA DECENTR EN MA

*1991 est l'année de la décentralisation. Votre dépôt, dans votre atelier, d'interviennent. Vous en êtes les ac
« Entre les Lignes » ouvre pour v
régulièrement le développement à t
pas à nous faire part de votre vécu a*

DES DEPOTS S

« Depuis longtemps, on réfléchissait sur la manière dont le réseau routier pouvait être décentralisé. Il s'agissait de recueillir les idées qui étaient en germe dans les dépôts et voir comment on pouvait les concrétiser pour engager le processus de la décentralisation. Ce travail de réflexion accompli, il fallait passer à l'étape suivante, celle de la réalisation. » Une phase décisive aux yeux de Sylviane Delmas, chargée de mission au Département Bus, et qui s'est traduite durant toute cette période de lancement du projet par un calendrier particulièrement dense. Premier temps de la manœuvre : « Expliquer les grands objectifs de la démarche », raconte Sylviane Delmas. Neuf réunions sont organisées. Les cadres des dépôts, venus par groupe de cinquante, s'informent, questionnent, discu-

tent ouvertement. Ils paraissent favorables... mais attendent aussi de voir comment — et si — le projet aboutira.

Le 23 février, le président annonce officiellement la décentralisation : « Il y a eu beaucoup d'espoir. On sentait une forte ébullition dans les services centraux. Puis on est redescendu sur terre et on s'est mis au travail. »

Autrement dit, il s'est agi de définir le cadre des futures Unités décentralisées opérationnelles, les UDO. « Nous avons beaucoup travaillé sur ce sujet. Très vite, le dépôt est apparu comme la réponse la plus satisfaisante à cette question clef. » Puis la Direction se restructure en deux Départements, Bus et Matériel Roulant Bus. Les Groupes de soutien se constituent. Entre mai et septembre, les nominations des

ALISATION RCHE

*n en marche. Sur votre ligne, dans
ans votre unité, des changements
teurs, les témoins. Dès ce numéro,
ous une rubrique pour en suivre
ravers toute l'entreprise. N'hésitez
u quotidien de cette décentralisation.*

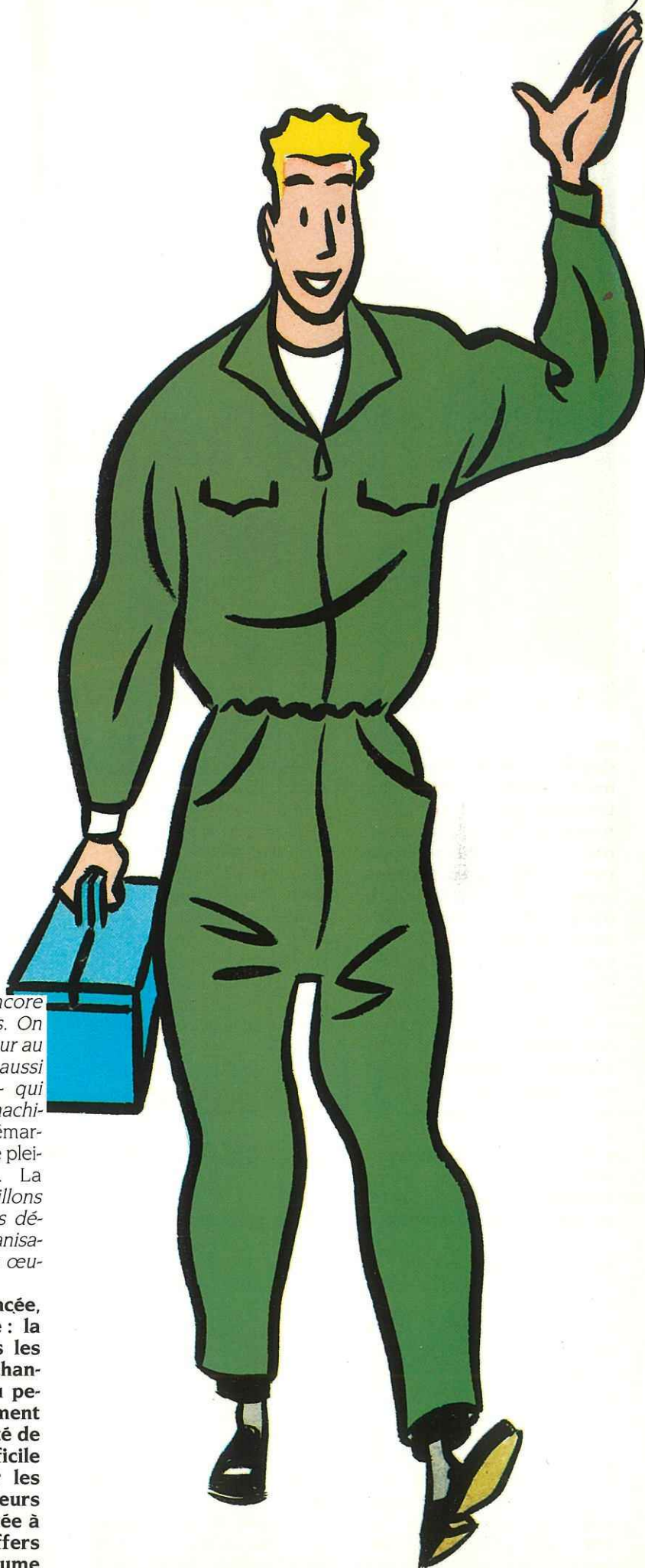
'EXPRIMENT

chefs de dépôt à la tête des UDO se suivent par vagues successives. Et dès l'automne, on voit apparaître çà et là les premiers signes du changement. Des activités jusque-là réalisées par les services centraux sont progressivement transférées dans les vingt et un dépôts. « Aujourd'hui par exemple, les dépôts gèrent eux-mêmes le niveau de service des lignes après avoir négocié avec le Département les moyens pour y parvenir », explique Sylviane Delmas. Parallèlement, une politique de contractualisation se met en place entre les dépôts et le Département au fur et à mesure que les chefs de dépôt s'engagent sur des objectifs précis. Au contrat : l'amélioration de l'exploitation, la maintenance et la gestion du personnel.

Pourtant, comme le souligne cet « ex »-chef de dépôt, « les

choses n'ont pas encore changé pour les agents. On ne bouleverse pas du jour au lendemain un réseau aussi ancien et complexe — qui compte près de 9 000 machinistes ! » L'année qui démarre s'annonce quant à elle pleine de changements. La preuve ? « Nous travaillons avec l'encadrement des dépôts sur la nouvelle organisation interne à mettre en œuvre localement. »

La décentralisation lancée, reste le plus difficile : la rendre concrète dans les dépôts à travers des changements — grands ou petits — qui progressivement renforceront l'efficacité de chacun. Une tâche difficile mais motivante pour les chefs de dépôt et leurs équipes. A peine arrivée à Flandre, Catherine Cyffers — qui, à 32 ans, assume pour la première fois les





De gauche à droite : B. Thomas, inspecteur adjoint de lignes, C. Cyffers, chef du dépôt de Flandre, B. Sauloup, agent de remplacement de bureau et M. Thimon, ouvrier professionnel.



A. Luberne, chef du dépôt de Nanterre.

responsabilités de chef de dépôt — doit faire face à un mouvement de grève. Interrogée par ELL sur l'événement, elle explique comment la décentralisation permet de régler certains aspects du conflit sans être obligée de passer par les services centraux. De leur côté, Alain Luberne et Philippe Labbé, tous deux chefs de dépôt avant la décentralisation, font partie des premiers chefs d'UDO nommés. L'un est à Nanterre, l'autre à Ivry. Six mois après leur arrivée, ils racontent comment les choses se mettent en place, et surtout comment leurs équipes vivent cette période de bouleversements.

Catherine Cyffers :

« J'ai été nommée au dépôt de Flandre début septembre. Un mois et demi à peine après mon arrivée, le 13 octobre, l'un de nos machinistes, M. Christian Behue, a été agressé à Villeneuve-la-Garenne. Le mouvement de grève qui s'est aussitôt déclenché s'est répandu dans les autres dépôts. Avec la décentralisation, trois faits m'ont paru particulièrement marquants. Tout d'abord, nos rencontres avec les préfets ou les

directeurs de cabinet. Elles nous ont investi d'un pouvoir supplémentaire. Dans les commissariats, nos interlocuteurs savent maintenant que l'on connaît leur hiérarchie et que l'on peut joindre aisément les directeurs de cabinet. Si l'on demande un renforcement ponctuel de surveillance sur un point chaud, on est à peu près sûr aujourd'hui d'être suivi. Bien sûr, certains dépôts entrete-

naient déjà de bonnes relations avec les commissariats avant la décentralisation. Mais aujourd'hui, les échanges d'information sont officiels. Et systématiques. Deuxième fait marquant : la présence du président à la réunion organisée par le Département Bus, mardi 16 octobre, à laquelle assistent les chefs de dépôt. Nos messages ont été écoutés directement. Les chefs de dépôt ont eu carte blanche pour régler des sujets particulièrement controversés comme le pointage des agents durant la grève, la possibilité de

« Nous nous sentons plus proches de nos directeurs »

faire rentrer les lignes en cas de danger. Cela nous a permis de les régler très vite, d'être plus efficaces. Troisième point, cette grève affichait un « ras-le-bol » général (les machinistes ont le sentiment que leur sécurité est moins prioritaire que celle des agents du métro, où je pense qu'une action prioritaire s'imposait) et elle s'est traduite à Flandre par une forte mobilisation. Bon nombre d'agents cher-

chaient à discuter. Mon premier souci a donc été d'écouter, ce qui me semble très important. Mais aussi d'essayer de concrétiser certaines idées tout en tenant compte des limites sur le plan local et budgétaire. Nous avons, par exemple, récupéré un bus retiré de l'exploitation pour voir comment l'aménager afin de renforcer la sécurité des machinistes. Si cette initiative strictement locale se révèle judicieuse, on pourra faire des propositions. Au-delà de ces remarques, une certaine décentralisation existait déjà

dans les faits bien avant qu'elle ne soit lancée. Mais la démarche était moins méthodique et non généralisée comme maintenant. Nous avons désormais des moyens de mobiliser les énergies des femmes et des hommes de l'entreprise. »

Alain Luberne :

« Nous nous sentons plus proches de nos directeurs que nous ne l'étions de nos chefs de service. L'un des points forts de la décentralisation est d'avoir réduit le nombre de niveaux hiérarchiques et fait participer les chefs de dépôt aux décisions du comité de direction des Départements Bus et Matériel Roulant Bus auxquels les dépôts sont rattachés. Avant, on avait des réunions épisodiques sur des sujets ponctuels et on était généralement tenu à l'écart des décisions stratégiques. Actuellement, on se réunit pour chaque Département une fois par semaine. Chacun évoque ses problèmes particuliers qui peuvent aussi concerner les autres dépôts. La décentralisation a également apporté des méthodes de travail différentes et stimulantes. Exemple : la contractualisation. Ainsi, chaque responsa-



et A. Desmond, machiniste.



P. Labbé, chef du dépôt d'Ivry (à gauche), aux côtés de S. Léon et A. Oussin, contremaîtres d'entretien.

ble s'engage vis-à-vis de son supérieur à atteindre des objectifs — personnels et collectifs — de performance (augmentation du trafic, réduction de l'absentéisme, amélioration du cadre de vie au travail, etc.). Ce qui est important à mes yeux, ce sont les objectifs collectifs, la solidarité de l'équipe, car il est quasiment vital de mobiliser l'équipe autour d'un projet qui est clairement l'affaire de tous. Dans l'ensemble, la décentralisation a été bien ressentie, car elle répond à un besoin profond ! Mais, aussi motivante et passionnante soit-elle, la mise en place de la décentralisation ne peut cependant régler comme par enchantement les malaises et les attentes qui ont existé durant des années dans l'entreprise. Au contraire ! Elle est souvent dérangeante, puisqu'il faut que tout le monde se force à travailler autrement. Elle est aussi ressentie par certains comme trop hâtive. Outils de suivi des objectifs de contrat, suivi budgétaire, démarche qualité pour la maintenance, travail de réflexion sur l'organisation des dépôts, nouvelles procédures d'accueil des machinistes, modernisation des locaux, relations avec les représentants du personnel, cette liste —

non exhaustive — des activités nouvelles pour les dépôts est longue ! Or, nos effectifs n'ont pas véritablement changé. Bien sûr, il est possible de faire preuve d'imagination et d'audace avec les moyens dont on dispose. Je suis du reste le premier à dire qu'il ne faut pas tout réduire au manque de moyens. Mais on manque actuellement de machinistes pour assurer une bonne qualité de service et cela ris-

centralisation. L'encadrement avait mené une réflexion suivie d'actions qui devaient s'étendre progressivement à l'ensemble des dépôts. Il était prêt à accueillir la décentralisation. Pas d'état de choc donc à Ivry comme cela a pu être le cas dans d'autres secteurs. L'annonce officielle de la décentralisation, le 23 février, a accru la crédibilité de la démarche que nous avions entreprise. L'encadrement a

bien accueillie. Pourtant, si les cadres sont des acteurs à part entière du changement, ce n'est pas encore le cas aujourd'hui pour la majorité des agents de maîtrise. Ces derniers sont trop tributaires de l'aptitude — ou la difficulté — qu'a leur supérieur direct à déléguer. C'est inévitable. On ne change pas les mentalités en six mois. Il faut de l'apprentissage, de la formation, du temps pour faire évoluer les méthodes de travail, développer un nouvel état d'esprit. Mais aujourd'hui, les agents de maîtrise souhaitent eux aussi plus d'initiatives, des marges de manœuvre plus grandes. Et cela est tout à fait naturel. Il faut poursuivre la décentralisation. Autrement dit mettre en place une nouvelle organisation interne au dépôt, mieux adaptée à son nouveau rôle. Afin de mieux répondre à la charge supplémentaire de travail liée aux transferts d'activités et aux nouvelles missions, il me serait indispensable d'effectuer cette réorganisation interne du dépôt dans des délais assez courts. Revoir l'organisation du dépôt nous permettra, en gérant mieux notre temps, d'améliorer notre efficacité. »

Propos recueillis
par Marie-Odile Cahour

« On ne change pas les mentalités en six mois »

que de masquer les progrès que l'on a pu réaliser par ailleurs. De ce point de vue, 1991 doit permettre de redresser la situation. Quoi qu'il en soit, le bilan est largement positif. Je crois que la décentralisation est maintenant une chose acquise pour tous. La machine est sur ses rails et les mentalités changent. »

Philippe Labbé :

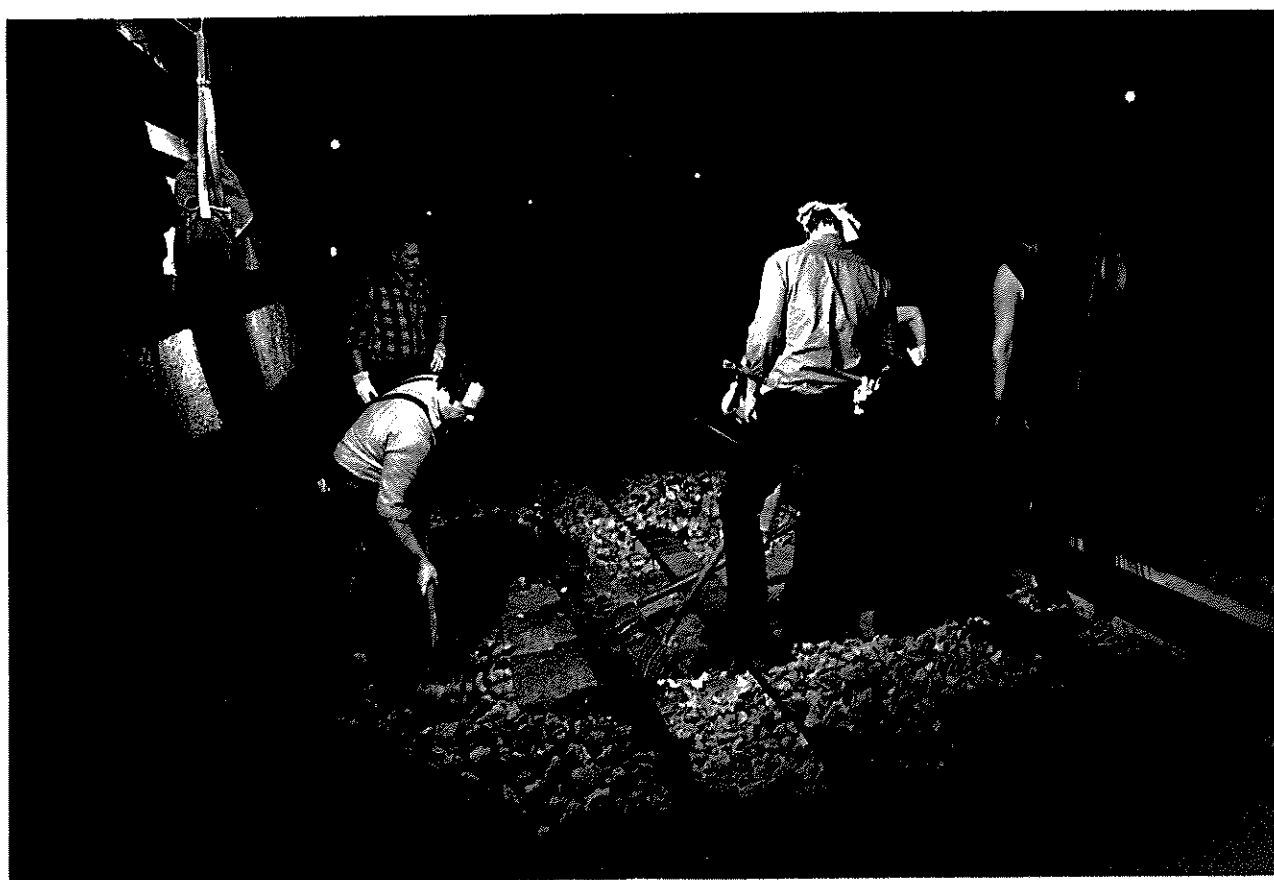
« A Ivry, la décentralisation s'est opérée en douceur. Dès juillet 1989, le dépôt avait été désigné secteur pilote pour expérimenter un projet de dé-

alors compris que le changement amorcé à Ivry serait irréversible. Et au fur et à mesure que les Départements se restructuraient — les échelons hiérarchiques au-dessus des dépôts se réduisaient, certaines activités réalisées par les services centraux étaient transférées vers les dépôts — l'équipe a constaté que le passage de l'entreprise à la décentralisation était bien réel. La décentralisation apporte plus de pouvoir de décision aux dépôts et plus de responsabilités. Notre autonomie est plus grande. Elle a donc été



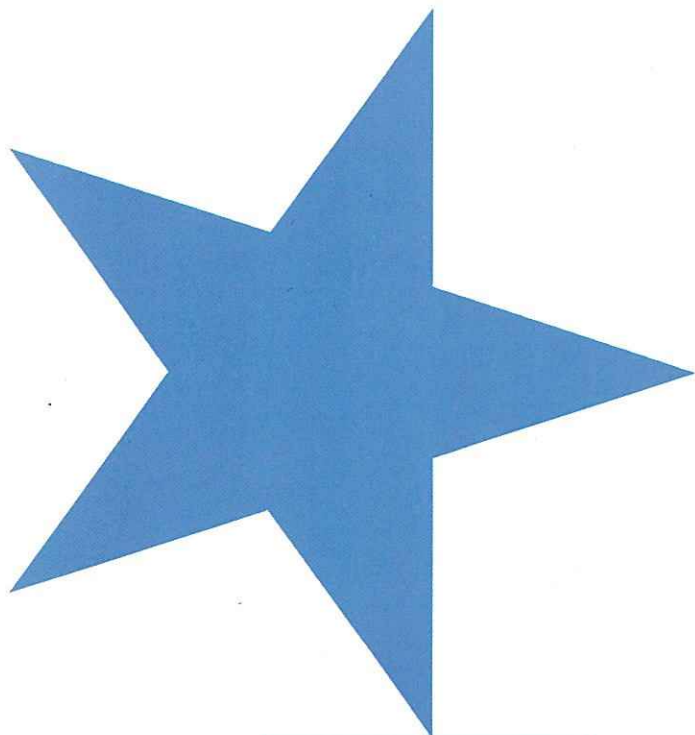
NOCTURNES

*Quand la ville dort
encore... des équipes de la
RATP travaillent.*



L'ACTUALITE

Opération «Coup de pouce» • Les Halles racontées par les agents • Boa en courbe • Charlebourg à la conquête du désert • Le métro prend la mer • SOFRETU et le tunnel sous la Manche • Tout schuss avec l'USMT



PUB : LA RATP JOUE RSCG

Au terme d'une compétition opposant Publicis, RSCG et Ecom, c'est l'agence de publicité de Jacques Séguéla (RSCG) qui a été choisie pour s'occuper de « l'image » de la RATP. Cette décision marque la fin de la collaboration de quinze ans entre Ecom et la Régie. Depuis dix ans, on avait vu se développer une communication à vocation commerciale, avec la promotion du ticket, qui est devenu l'image de marque de la Régie. Ce choix correspondait alors au besoin pour l'entreprise de se positionner face à la concurrence de la

voiture particulière, d'amener aux transports en commun un nombre croissant d'utilisateurs. Avec la stratégie proposée par RSCG, la RATP revient à une communication institutionnelle (qui n'avait jamais été totalement abandonnée), et qui donne d'elle une autre image que celle d'un simple transporteur. En effet, depuis quelques années, le contexte social, politique, économique a changé. L'environnement s'est élargi, il ne se limite plus à la ville, mais s'ouvre à la région d'Ile-de-France. Sortant du domaine stricte-

ment parisien où elle se trouve en situation de monopole, la RATP se positionne désormais dans le cadre plus concurrentiel de la région. Elle doit donc s'affirmer et se faire reconnaître comme un service public performant, à un moment où cette image est brouillée, et alors qu'il lui faut montrer sa capacité à résoudre les problèmes posés par la transformation de l'environnement. RSCG propose une communication en deux phases : d'abord, redonner confiance en l'institution, par un « parler vrai » sur les pro-

blèmes auxquels elle se trouve confrontée (identification, prise en compte, efforts menés pour les résoudre). Dans un second temps la communication visera à renouveler l'image d'une RATP, qui non seulement transporte, mais facilite aussi la vie des voyageurs, diminue la pénibilité des transports, en améliorant la qualité du service rendu. Une action pour redonner confiance en l'institution, et qui, pour réussir, doit autant impliquer les agents que concerner les voyageurs. Début de la campagne : mars 1991.

SOUS LE SIGNE DE MERCURE

C'est à la Pyramide du Louvre, symbole de modernité, que Christian Blanc a présenté ses vœux devant 2 600 agents de la RATP, représentant toutes les activités et tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise, et qui se sont distingués au cours de l'année écoulée. A l'occasion de cette prise de contact avec le musée national le plus prestigieux de France, la RATP a proposé de faire acte de mécénat en finançant la restauration d'une œuvre d'art appartenant au Louvre. C'est une œuvre du sculpteur Jean-Baptiste Pigalle, « Mercure attachant ses talonnières » qui a été choisie. Datant de 1753, cette statue en plomb a eu à souffrir des intempéries : l'état de surface du métal est gravement altéré, tandis que les armatures internes s'affaissent. Un important travail de restauration, confié à la fonderie Pierre de Coubertin, est donc nécessaire, avant toute exposition publique (*la photo du « Mercure » figure au dos de ce numéro*). Cette action de mécénat trace un signe d'union entre la Régie — service public — et le Louvre — musée national au service des citoyens.



Le carton d'invitation aux « vœux » du Président associe la Pyramide du Louvre et notre pyramide inversée, symbole de la décentralisation.

BOA EN COURBE



CHABROL/COM-AV

Mis en service le 12 novembre, en heures creuses et sans voyageur, sur la ligne 5, BOA circule durant les mêmes périodes mais avec voyageurs depuis le 31 décembre. Ce train prototype (voir ELL n°5), mis au point par la RATP, grâce à la compétence d'une équipe du Département du Matériel roulant ferroviaire, est un véritable banc d'expérimentation d'innovations techniques. Ces principales innovations sont les essieux orientés qui évitent vibrations et crissements, l'intercirculation totale entre les voitures, d'où le nom de BOA, et un nouvel équipement de traction-freinage de type asynchrone.

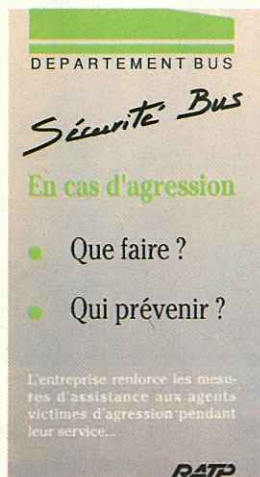


ROY/COM-AV

BUS: LE GUIDE SÉCURITÉ

En cas d'agression, que faire ? qui prévenir ? Telles sont les accroches d'un dépliant édité par le Département Bus et diffusé à tous les machinistes et aux agents de la Brigade de surveillance. De format de poche, ce dépliant donne de nombreux renseignements sur l'assistance apportée aux agents, la manière de déposer une plainte, la déclaration d'accident, et même des conseils en cas d'agression par bombe à gaz. Un numéro de téléphone à la fin du document : l'Assistance juridique permanente RATP :

40.02.39.50 ou 23 950.



OPÉRATION « COUP DE POUCE »



Georgina Dufoix, déléguée générale à la lutte contre la drogue et la toxicomanie, et le Président Christian Blanc, ont signé, le lundi 10 décembre après-midi à la gare de Châtelet-les-Halles, un protocole d'accord prévoyant un « programme d'action, de prévention et de combat pour la vie à la RATP ».

A cette occasion, le Comité de Prévention et de Sécurité a présenté l'opération « Coup de pouce », un service de prévention et



d'orientation sociale dans le métro.

L'objectif, comme l'a indiqué Gérard d'Andréa, responsable du Comité, est « d'assurer un trait d'union entre les délaissés du sous-sol et les organismes spé-

cialisés de surface ».

C'est en mars 1991 que seront créés des « Coups de pouce » dans certai-

nes stations de métro, où une assistance sociale spécialisée accueillera, informera et orientera ceux qui prennent le chemin de la marginalisation, de la délinquance ou des toxicomanies.

MÉTRO-LIRE FAIT DES ÉMULES

La gare d'Orry-la-Ville sur la ligne D du RER, vient de se doter d'une bibliothèque de prêt pour ses 4 000 voyageurs quotidiens. Une première sur le réseau SNCF, l'opération « Fer-Lire » est lancée par l'Association Léo-Lagrange, forte du succès remporté dans le métro par ce genre de bibliothèques, aux stations Nation, Montparnasse et Charles-de-Gaulle-Etoile.

SPORT : QUELQUES RÉSULTATS EN SABRE

Franck Ducheix, conducteur sur la ligne 2, a pris la 3^e place au tournoi international disputé à Sofia, et Jean-Philippe Daurelle, conducteur sur les lignes 8 et 9, la 10^e place. Précisons qu'ils sont tous les deux athlètes de haut niveau à la RATP.

Pascal Jeanny, magasinier au MITTAB, a remporté la 5^e place au tournoi international d'Athènes, et Philippe Corlosquet, conducteur sur la ligne 9, s'est classé 10^e. Par ailleurs, au Challenge Touzard, épreuve nationale senior au sabre électrique organisée par l'USMT, trois agents de la RATP ont été dans le tableau final : Franck Ducheix, Jean-Philippe Daurelle et Ludovic Randon, chef de station sur la ligne 9.

SOFRETU/RATP ET LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Des équipes SOFRETU, issues de différents secteurs de la RATP, participent à la construction du tunnel sous la Manche, tant du côté français que du côté anglais. Sur le site de Sangatte, à 10 km de Calais, où est situé le puits d'accès au tunnel de service (dont le gros œuvre vient d'être achevé) et, aux tunnels ferroviaires, des cadres techniques et d'exploitation participent à la supervision du Poste central de Commande des Travaux (PCT). Leur mission fait suite à celle qui a consisté à définir, dans une première étape,

le système de gestion de la circulation des trains de chantiers dans les tunnels, et à assurer, par des chefs de régulation, l'exploitation même du PCT. La qualité de ces prestations a permis au groupement français de construction, Transmanche Construction (TMC), de tenir ses plannings. TMC a, du reste, renouvelé sa confiance à SOFRETU en prolongeant jusqu'au 31 décembre 1991 ses prestations de supervision du PCT, de formation des opérateurs trafic et de gestion technique, ainsi qu'une mission de sûreté des installa-

tions afin de prévenir tout ralentissement dans l'activité de creusement des tunnels et dans l'approvisionnement en matériel des chantiers. Basés essentiellement à Folkestone, plus de vingt ingénieurs et experts participent, au sein des différentes équipes projets de TMC, au développement du matériel roulant, des équipements de distribution d'énergie, des équipements de contrôle et de communication, et à la coordination technique. Un expert planning renforcera, à Calais, l'équipe de supervision de l'ensemble des

équipements fixes du tunnel. A Paris, SOFRETU participe à la réalisation de nombreuses études dans divers domaines, dont les plus importantes concernent principalement le matériel roulant, les équipements fixes du système de transport et du tunnel, la commande des équipements de distribution d'énergie électrique, la fourniture et les travaux de pose de voie dans les tunnels et les terminaux, etc. Enfin, des experts de SOFRETU vont aussi renforcer les équipes de la société concessionnaire, Eurotunnel.

TOUT SCHUSS AVEC L'USMT

La section ski de l'USMT est dirigée depuis 1977 par Pierre Aguilo, son président. Arrivé en 1952 comme compétiteur de ski, une fidélité pareille mérite un premier coup de chapeau ! Il est vrai que dix-huit mois chez les chasseurs alpins ça laisse des traces...

Depuis sa venue, plusieurs sélectionnés à l'USIC (Union sportive des Cheminots) ont participé à ces championnats d'Europe pour témoigner du dynamisme d'une section pourtant sérieusement concurrencée.

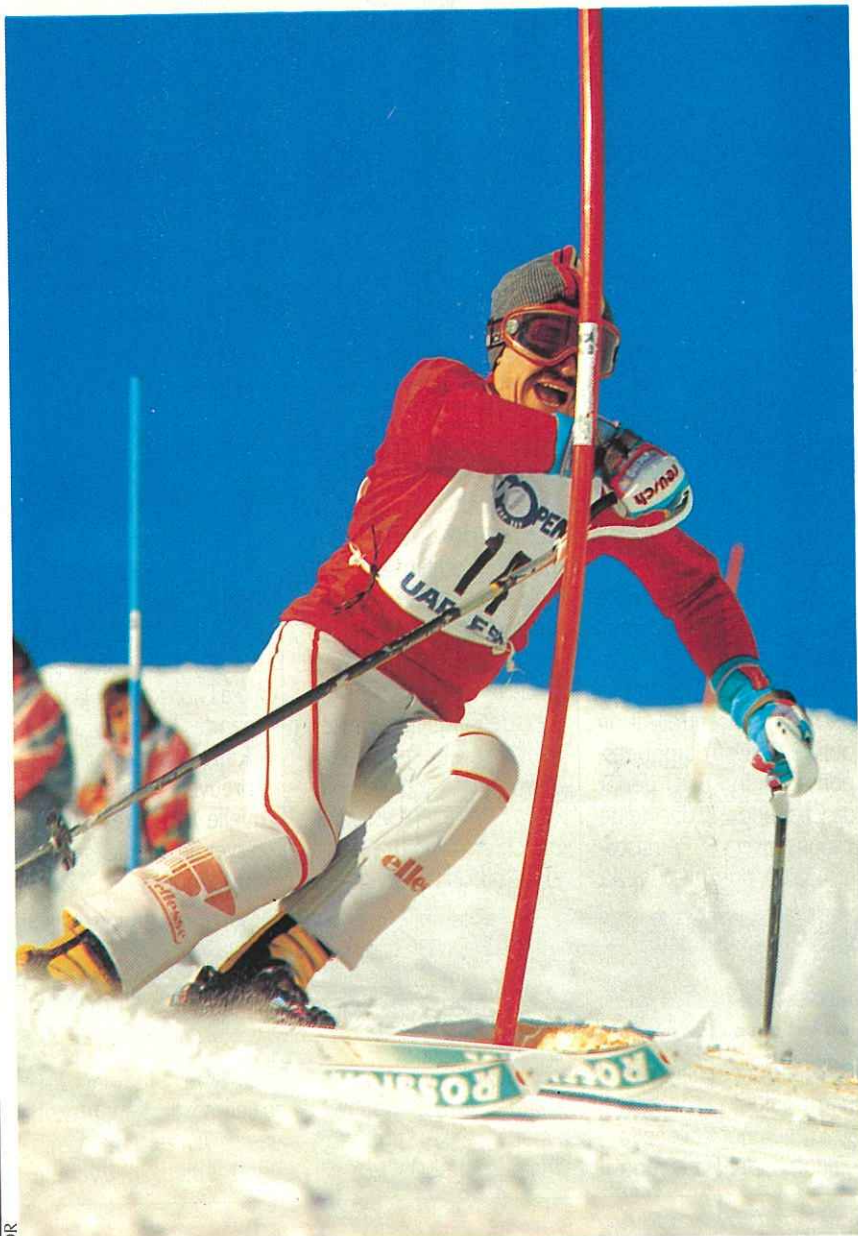
P. Aguilo a fait partie des premiers sélectionnés USIC en ski de fond en compagnie de Julien Manhes en 1958 à Zakopane en Pologne.

En 1978, Christian Covarel (ski alpin), Patrick Berthoneaux en 1982 (ski alpin), Bernard Fercoq en 1989 (ski alpin), et Robert Kerautret en 1990 (ski de fond), ont été successivement les sélectionnés à l'USIC.

Plusieurs titres de champion de Paris illustrent le bon niveau de compétition de nos agents avec notamment en 1989, B. Fercoq et Catherine Rauser, tous les deux en ski de fond.

Pour les années 1989 et 1990, l'USMT a deux sélectionnés aux Championnats de France « corpo » (club issu d'une entreprise) de ski alpin : Philippe Sartori et Florence Maitre.

Ce palmarès reflète bien la difficulté, pour une section de ski en région parisienne, à concurrencer des sections géographiquement beaucoup mieux placées, et en même temps démontre la ténacité et la qualité des 64 licenciés que compte cette section. A tel point que les 8 licenciés non agents de la RATP sont des professeurs



Philippe Sartori (technicien RATP) en slalom spécial : à gauche, les skis ; au milieu, le poteau ; à droite, le corps... mais ça passe !

d'éducation physique, véritables « locomotives », essentielles pour maintenir un bon niveau de compétition. Le dynamisme d'une section sportive se juge aussi à sa capacité de prendre en compte les nouvelles modes sportives qui fleurissent depuis une dizaine d'années. Ainsi, P. Aguilo, en 1978/1979 introduit une nouvelle discipline, le biathlon, combiné de ski de fond et de tir. De la même manière, il introduit le ski artistique en 1983/1984 avec la

championne de Paris, Mylène Burel (fille d'agent de la Régie), ouvre une section aux enfants d'agents Régie pour les 8-12 ans en 1986/1987, et enfin le saut à ski apparaît en 1987/1988. Le ski alpin comprend 4 disciplines, la descente, le slalom géant et spécial, enfin le super géant. Excepté la descente, les slaloms comprennent sur leur parcours un certain nombre de « portes » ou poteaux flexibles montés sur rotule autorisant un passage au plus près.

Le ski de fond, course d'endurance par excellence, s'effectue sur une distance minimale de 15 km jusqu'à 50 km ; deux techniques de glisse sont utilisées suivant la configuration de la piste, l'alternatif (on marche avec les skis) ou le skating (le pas des patineurs) essentiellement réservé aux athlètes de bon niveau.

Le biathlon comprend un parcours de ski de fond de 10, 15 ou 20 km avec port d'arme de compétition sur le dos. Cette arme de tir,

qui pèse environ 3,7 kg, modèle « Ansluch », utilise des balles de 5 mm. Le pas de tir est à 50 m et les compétiteurs ont 4 tirs à effectuer, alternativement couché et debout, sur des cibles noires de très petites tailles (2 ou 5 cm !). Les fusils sont munis d'une visée spéciale, mais rien à voir avec la sophistication de visée du type « James Bond »...

Le budget de fonctionnement et d'équipement de 53 000 couvre à peine le quart du nécessaire d'un licencié en ski alpin. Il est vrai qu'une telle activité sportive reste encore onéreuse. L'équipement d'un skieur tourne autour de 15 000 F pour une saison de ski ! Le prix du transport, l'hébergement en station et le coût d'un matériel de compétition sont des dépenses élevées. Quand on pense que le renouvellement des skis se fait à peu près tous les deux ans, il faut savoir économiser. Avec l'évolution des techniques, il faut deux paires de ski pour le ski de fond (alternatif et skating) et deux paires également pour le ski alpin (slalom géant et spécial).

L'USMT a subventionné une course de ski alpin (Challenge Raymond Suzo) à Saint-Sorlin-d'Arves, réservée aux « corpo » pendant la saison 1989/1990 ; devant le succès de cette opération, (plus de 80 compétiteurs) l'USMT récidive cette saison et rendez-vous est donné pour le 2 février 1991, toujours à Saint-Sorlin-d'Arves. Ce challenge, qui sera vraisemblablement reconduit chaque année, comporte 2 manches de slalom géant et 2 manches de slalom spécial. Tout schuss avec l'USMT ski !

OCTUOR, QUATUOR ET QUINTETTE



L'Orchestre philharmonique et l'Harmonie ne se présentent plus, chacun à la Régie connaît et apprécie la qualité des musiciens. Mais si l'on parle d'octuor à vent, de quatuor à cordes et de quintette à vent ? Ce sont trois nouvelles formations constituées à l'automne dernier et complémentaires de l'Orchestre.

Ces formations de musique de chambre étaient souhaitées par un certain nombre de musiciens mais aussi par les « fidèles » de l'Orchestre.

L'octuor à vent s'est produit pour la première fois en public pendant l'émission de Claude Sérillon, « Une fois par jour » (A2), diffusée en direct, du 10 au 14 décembre à la station Porte-des-Lilas. Il a interprété des extraits de la Sérénade en *do mineur* de Mozart.

Les trois nouvelles formations étaient aussi présentes lors de la présentation des vœux du Président, le 8 janvier, à la Pyramide du Louvre. Mozart, Gounod, Bizet, Rimsky-Korsakov, entre autres, étaient au programme.

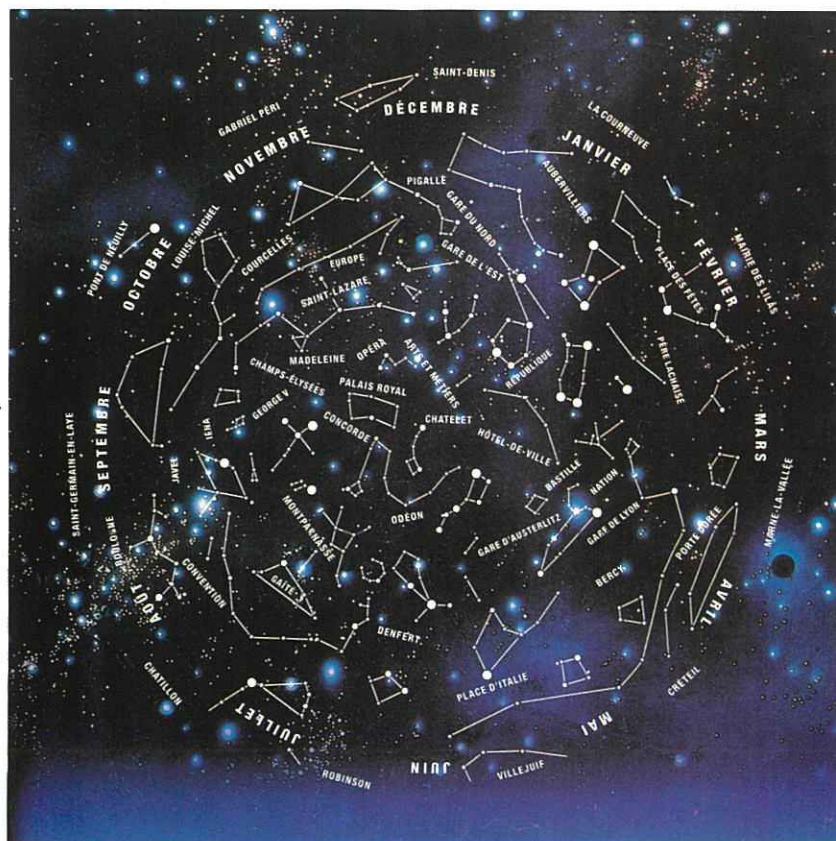
Avec la création de ces formations, l'Orchestre philharmonique va pouvoir offrir à son public des concerts supplémentaires, même si, victime de son succès, il est à la recherche d'une nouvelle salle, Gaveau s'avérant trop petite pour les « amateurs fidèles » de l'Orchestre.

LA RATP SUR FR3, ÇA CONTINUE

« Le Magazine RATP » sur FR3 National est désormais

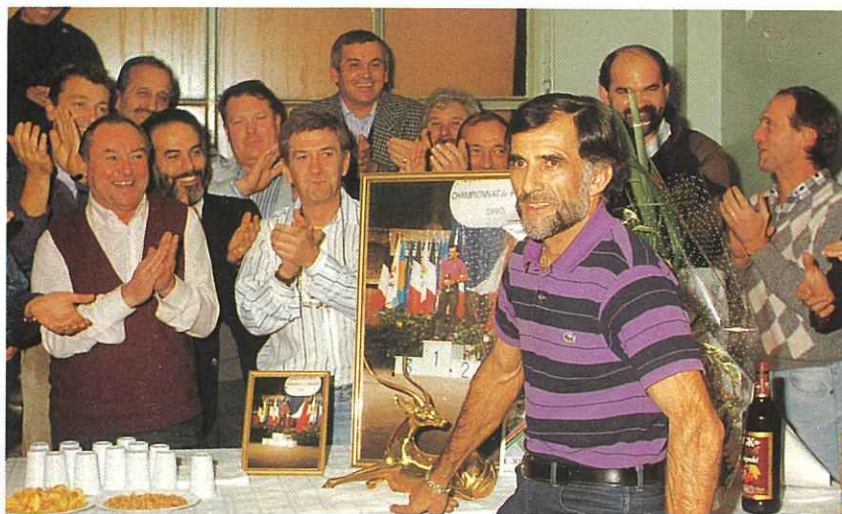
diffusé de 10 h 30 à 10 h 45 le quatrième samedi de chaque

mois. Prochain rendez-vous, samedi 26 janvier.



La rédaction vous présente ses meilleurs vœux pour 1991.

SALUT CHAMPION !



C'est très joyeusement que les collègues d'André Jandie ont fêté sa victoire au Championnat de France véteran de Marathon, épreuve nationale qui s'est déroulée à Nice en octobre

dernier : 42 km en 2 h 38, alors que le record du monde est de 2 h 06, à cinquante ans ce n'est pas mal ! Conducteur sur la ligne B du RER, en attachement à Massy-Palaiseau, A. Jandie

ne fait pas que courir. Il est également professeur de judo à l'USMT où il enseigne le mercredi à quelque quatre-vingts jeunes, de 6 à 18 ans, toutes les techniques du judo.

LE RVB : UN NOUVEAU CHANTIER

Le renouvellement de la voie ballastée s'est achevé comme prévu sur la ligne 12 peu avant Noël. Un nouveau chantier de renouvellement du ballast et des traverses a commencé le 2 janvier sur la ligne 2. Pour cela l'exploitation est suspendue, entre Charles-de-Gaulle-Étoile et Barbès-Rochechouart, chaque soir à partir de 21 h, sauf les samedis, dimanches et fêtes, et cela jusqu'au 25 mai 1991. Un service de remplacement est assuré par des bus.

NE COUPEZ PAS !

La RATP et France Télécom ont signé le 12 décembre dernier à Châtelet-les-Halles une convention visant à généraliser l'installation de publiphones à cartes dans le métro. Objectif : offrir aux 5 millions de voyageurs quotidiens un service de qualité en mettant à leur disposition au moins un publiphone par station de métro et de RER d'ici à juin 1991. Actuellement, 630 cabines sont déjà en service dans les stations et gares les plus importantes du réseau, et 70 stations supplémentaires vont être ainsi équipées. Le partenariat entre les deux entreprises comporte également le développement de la vente de télécartes dans la plupart des guichets de la RATP.

« Mercure attachant
ses talonnières »,
sculpture de
Jean-Baptiste Pigalle
(1714-1785) connaît
une nouvelle jeunesse
grâce à la RATP
(voir article page 25).

