

ENTRE LES LIGNES



La nouvelle
tenue entre
en scène

3

**EFFICACITÉ
PUISSANCE 5**



Les activités du tertiaire regroupées en cinq pôles dont la Maison de la RATP. La modernisation de l'entreprise est en marche.

6

**LA 11 SE
BRANCHE
SUR LE
SECTEUR**



Décentralisation et nouveau service en station : deux actions, une même démarche...

8

BIENVENUE !



Que fait la RATP pour les 25 millions de visiteurs qui viennent chaque année à Paris ?

10

**LE PROGRÈS
PARTAGÉ**



Interview de Jean-Paul Bailly et réactions syndicales.

12

**LA VIE EN
BLEU**



Une première : Carole, 19 ans, est mécanicienne d'entretien dans un atelier MRB.

14

**UN TUBE QUI
FAIT LE TOUR
DU MONDE**



Les isolateurs de section, une fabrication originale de l'attache-ment « Val-de-Fontenay ».

17

DE BRONZE ET DE SAFRAN



Une nouvelle tenue pour les 21 000 agents d'exploitation Bus, Métro et RER, le 11 juin, au Palais des Congrès.

24

REFLEX

Le portfolio de la RATP.

25

L'ACTUALITÉ

Les nouvelles de la RATP en bref.

EFFICACITE PUISSANCE 5

Bureaux à
la conquête des pôles

3



DUMAGE

La Maison de la RATP et des transports urbains à l'horizon 94.

Dans sa séance du 31 mai, le Conseil d'administration de la RATP a examiné un projet d'organisation nouvelle du secteur tertiaire de l'entreprise. Sa mise en œuvre concerne plus de 6 000 agents, répartis actuellement en 32 sites différents.

Un tel éclatement est préjudiciable à une bonne organisation et à une bonne gestion, et rend difficile une modernisation nécessaire pour remplir les objectifs économiques et sociaux que la RATP s'est fixés.

À plusieurs reprises, en 1988, 1989 et 1990, le Conseil d'administration a débattu de l'importance de regrouper le secteur tertiaire de l'entreprise.

C'est dans cet esprit qu'il lui a été proposé, lors de sa séance de fin mai 1991, de regrouper à l'horizon 1995 l'ensemble du secteur autour

de cinq pôles d'activités modernes et bien reliés entre eux (voir encadré). Ces pôles seront constitués en fonction des métiers, des relations « clients-fournisseurs » entre

Mieux coordonner les activités

les départements dont les activités sont complémentaires ou les besoins de coordination élevés, et de la proximité entre les sources d'information et leurs utilisateurs. Cette politique de regroupement permettra de libérer 21 des sites actuels et de construire quatre immeubles, dont trois dans Paris. Elle

permettra une meilleure adéquation de la situation géographique des unités et de leur organisation. Tout en améliorant la surface de travail de chaque agent (d'environ 8 m² à une moyenne d'environ 10 m²), les surfaces occupées par les départements passeront, entre 1991 et 1995, de 109 925 à 124 005 m². En ce qui concerne le patrimoine, les surfaces louées diminueront de 29 785 m², et les surfaces en propriété augmenteront de 43 645 m².

Cette politique de regroupement vise des objectifs organisationnels, économiques, sociaux et patrimoniaux convergents, prenant en compte l'ensemble des intérêts de l'entreprise, de ses salariés et de ses usagers.

Sur le site Lyon-Bercy, la Maison de la RATP et des transports urbains sera le premier

C

Cinq pôles pour regrouper les activités du tertiaire dont la Maison de la RATP.

Autant d'éléments moteurs de la modernisation de l'entreprise.

Cinq futurs pôles pour les activités tertiaires

- pôle n°1 : Lyon-Bercy (site nouveau) sur 40 000 m²
— siège de l'entreprise ayant vocation à regrouper les services centraux, et à donner l'image de l'unicité et de la diversité de la RATP, de son ouverture à tous ses agents et au public.
- pôle n°2 : Championnet, 16 210 m²
— comprend Championnet, Mont-Cenis et Belliard
— regroupe l'exploitation et la maintenance bus et les approvisionnements (départements BUS, MRB, LOG).

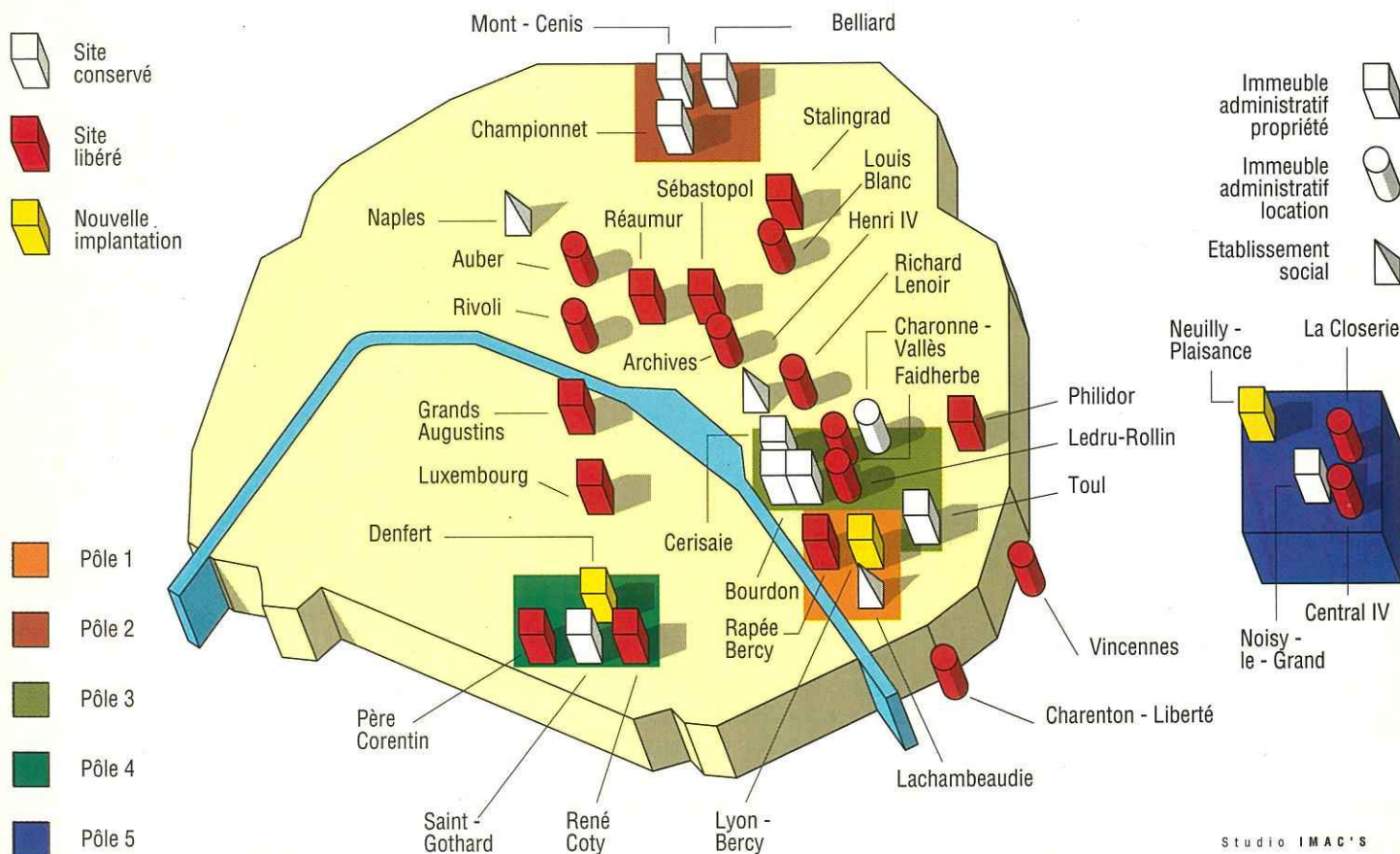
- pôle n°3 : Charonne - Bourdon, 23 075 m²
— comprend Charonne - Vallès, Bourdon, la Cerisaie et Toul
— regroupe l'exploitation et maintenance métro et RER (MTR, RER, MRF), l'ingénierie des infrastructures (ITA), et l'alimentation du réseau en courants forts (ESE).
- pôle n°4 : Denfert - Montsouris, 27 740 m²
— comprend Denfert-Montsouris et Saint-Gothard
— regroupe les entités en charge des équipements et systèmes électriques (ESE), des bâtiments et des ouvra-

- ges ferroviaires et de l'entretien de la voie (ITA).
- pôle n°5 : Noisy-le-Grand, 16 980 m²
— comprend Noisy-le-Grand et Neuilly-Plaisance (site nouveau)
— regroupe les métiers de l'informatique (SIT).
Trois établissements à caractère social compléteront l'ensemble :
- Lachambeaudie (site nouveau), regroupera les activités médicales (7 360 m²)
— Henri IV accueillera les activités sociales (5 120 m²)
— Naples pour la Caisse de

coordination (CCAS) et les services du CRE (2 685 m²).

21 sites libérés

Archives, Auber, Bercy, Central, Charenton-Liberté, Faidherbe, Grands-Augustins, La Closerie, Ledru-Rollin, Louis-Blanc, Luxembourg, Père Corentin, Philidor, Rapée, Réaumur, René Coty, Richard Lenoir, Rivoli, Sébastopol, Stalingrad, Vincennes.



et principal pôle d'activités, regroupant plus de 1 700 personnes. Il abritera le nouveau siège de l'entreprise, celui des Grands-Augustins ne correspondant plus aux exigences actuelles de fonctionnalité et de capacité. Les activités qui devraient être regroupées à Lyon-Bercy sont : la Présidence et la Direction générale, le « commandement » des exploitations métro, RER, bus, les départements et services Communication publique, Environnement et Sécurité, Potentiel humain et Forma-

tion, Développement, Juridique, Patrimoine, Finances et Contrôle de gestion, Commercial, les unités d'ingénierie générale technique et d'exploitation ferroviaire, les activités internationales... Dans l'état actuel de définition du projet, un certain nombre de décisions relatives au fonctionnement de la Maison de la RATP n'ont pas encore été arrêtées. A titre d'exemple, l'exploitation de cet immeuble suppose certaines modifications des métiers de maintenance. De la même façon, la nature

et l'organisation de l'accueil en fonction des différentes composantes de la Maison de la RATP conduiront à l'évolution de certaines fonctions traditionnelles de l'entreprise. Ainsi, un certain nombre de thèmes, dont bien entendu l'organisation des espaces de travail et l'aménagement même des postes, feront l'objet d'une concertation avec les personnels de la Régie, dans le cadre de groupes de réflexion et de proposition, et avec les instances représentatives (CRE, CDEP,

CHSCT et organisations syndicales). Plus tournée vers le grand public, la Cité des transports a pour vocation de mettre en valeur l'histoire de l'entreprise et son savoir-faire. Elle regroupe, sur une surface utile de 12 000 m², l'espace muséographique, la médiathèque et le centre de ressources pédagogiques, ainsi qu'une boutique RATP. La date d'ouverture de la Maison de la RATP et des transports urbains est prévue pour mi-1994. ■

Alain Malglaive

Des « maisons intelligentes »

Bouygues : favoriser les échanges

Le nouveau siège social du groupe Bouygues, « Challenger », est actuellement considéré comme le premier centre pilote européen en matière d'organisation et de management du travail de bureau. « Entre les Lignes » est allé voir sur place cet ensemble prestigieux à propos duquel Francis Bouygues déclare : « J'ai mis dans cet ouvrage toute ma passion pour l'architecture qui s'est forgée à travers des dizaines de milliers de chantiers. »

Dès 1981 naissait la volonté de regrouper dans un même site l'ensemble des filiales parisiennes du groupe Bouygues pour une meilleure efficacité des hommes et des services. La cherté et l'exiguïté des terrains excluaient d'emblée Paris. Le site de Guyancourt (Yvelines) répondait aux quatre critères prédéfinis : prise en compte des différents lieux d'habitation du personnel travaillant pour Bouygues (étude de la dispersion de la population concernée, questionnaire concernant le choix du site avec un taux de réponses positives de 90 %), bonne desserte routière et ferroviaire, proximité de la capitale, et enfin coût du terrain. Avec 30 hectares d'anciennes terres agricoles, « Challenger » rassemble sur 140 000 m² (dont 62 000 m² de bureaux) toutes les activités du Groupe, favorisant ainsi le développement d'une culture commune. Car ce nouveau siège, depuis sa conception (1982) jusqu'à son ouverture (4 janvier 1988), a continuellement intégré les avis de chacun : la création de « Comités d'utilisateurs » a permis de définir au mieux l'environnement socio-économique et l'aménagement des postes de travail. L'objectif étant de favoriser les échanges et la convivialité, d'accélérer le transport et le traitement de l'information, et d'intégrer

les technologies qui facilitent la tâche de chacun. Les 3 000 collaborateurs du siège sont équipés de micro-ordinateurs/terminaux connectés, permettant de communiquer sans dépendre d'un système central grâce au principe des réseaux locaux. Le réseau local en « anneau à jeton » (Challenger en est le site expérimental européen) permet notamment, à chacun, la gestion de l'agenda électronique, des salles de réunions, des messageries, des notes de services, la transmission de la revue de presse... Ainsi l'architecture intérieure, le précâblage et les installations techniques ont été conçus avec le souci permanent du confort. « Challenger » devait être un lieu de vie et non uniquement un lieu de travail.

L'architecte lauréat Kevin Roche a été en permanence guidé par la recherche du meilleur cadre de travail : « La qualité de l'environnement qui stimule les individus et les aide à communiquer est essentielle dans ma démarche. » ■



La tour Bull à la Défense.



« Challenger », le nouveau siège social de Bouygues à Guyancourt.

Bull : une vitrine pour la clientèle

À cœur d'un des plus grands quartiers d'affaires d'Europe, la tour « Bull » à la Défense, à proximité de la grande Arche rassemble, sur 35 niveaux, les 2 000 collaborateurs de la Direction commerciale France du Groupe.

Il y a deux ans à peine, cette Direction était éclatée sur plusieurs sites : Val-de-Fontenay, Louveciennes et Nanterre ! La difficulté de faire venir les clients, la relative incohérence immobilière, la dispersion des réseaux (commercial administratif, commercial financier...) étaient de sérieux handicaps dans la perspective de construire un groupe mondial.

Le choix d'un tel site affiche Bull au beau milieu des dix plus importantes firmes françaises, à portée de regard de ses concurrents majeurs (IBM, Olivetti, NCR...) : la Tour est l'expression d'une agressivité nouvelle. Elle a été conçue pour constituer une vitrine permanente du savoir-faire de l'entreprise : offrir aux clients toutes les fonctions d'accueil et de démonstration

qu'ils sont en droit d'attendre d'un réseau commercial moderne.

Si le premier principe, le noyau dur, est celui d'une tour « orientée clients », trois principes complémentaires viennent enrichir et adapter au mieux cet environnement : une « tour intégrale », qui englobe toutes les équipes de la Direction commerciale ; une « tour communicante », qui favorise la communication au sein de chaque famille de métiers (commerciaux, techniciens, gestionnaires...) ; enfin une « tour sur la route » qui prend en compte le caractère itinérant d'une forte proportion d'occupants.

Entièrement précâblée, la tour « Bull » bénéficie d'un environnement technologique de haut niveau (terminaux, messageries intégrées au réseau téléphonique, bibliothèque technique centrale, serveurs, centre de solutions...). Outil de productivité efficace, la Tour a également permis de faciliter la communication interne, de diminuer les coûts de transfert, d'assouplir les structures, d'accroître la fluidité des organisations et aussi des carrières. ■

Philippe Carron



U

Unités de
taille humaine,
autonomie,
initiatives ;
décentralisation
et nouveau service
en station : deux
actions, une même
démarche...

PHOTOS : THIBAUT/COM-AV



Sur la 11 comme sur la 4,
la tablette des bureaux
de recettes, l'une
des nouveautés
offertes
aux voyageurs.

LA 11 SE BRANCHE SUR LE SECTEUR

1984 : une nouvelle gestion des recettes est expérimentée à la station Bastille. 1987 : des attachés commerciaux sont créés sur les lignes de métro. L'idée de nouveau service en station (NSS) remonte en effet à une dizaine d'années environ. Aboutissement d'une longue période de réflexion, le principe d'une nouvelle gestion des lignes du métro fondée sur des secteurs est lancé en fé-

vrier 1989 ; il est approuvé un an plus tard par le Conseil d'administration du mois de février 1990. Dans le même temps, le Président de la RATP présente le projet d'une nouvelle organisation de la Régie dont le but est de favoriser l'action de décentralisation qui s'engage en 1991 dans l'entreprise. Fallait-il revoir la copie du nouveau service en station pour l'adapter aux principes

de la décentralisation ou les deux notions vont-elles de pair ?

« La décentralisation est en réalité une chance pour le nouveau service en station, elle s'intègre parfaitement à ses principes et va même permettre d'en enrichir les métiers, répond Dominique Chaumet, responsable de l'UDO ligne 11. Elle fait, en effet, appel à une notion importante que l'on retrouve dans

Des actions polyvalentes

Polyvalence des fonctions : c'est la règle pour les 177 agents de la ligne 11, mais il sera cependant tenu compte, dans la mesure du possible, des préférences de chacun.

Les 135 animateurs-agents mobiles occuperont en alternance les fonctions de vente, accueil, contrôle, surveillance...

A la prise de service deux agents effectueront l'ouverture de chaque station (la fermeture se fera également avec deux agents) et vérifieront les installations. Un agent assurera ensuite la fonction vente dans la station, tandis que l'autre rejoindra la station mère pour constituer l'équipe mobile.

Polyvalence également pour les 15 opérateurs-conseillers commerciaux des centres de liaisons et

de l'agence commerciale. Pour répondre plus efficacement à la clientèle de l'agence commerciale et afin de permettre un meilleur suivi des dossiers, un recouvrement d'une semaine est prévu entre l'agent qui quitte son service et celui qui lui succède.

A ces agents s'ajoutent 21 chefs d'équipe en liaison, dans les stations mères, avec les équipes mobiles et les animateurs.

Au niveau du secteur, le cadre responsable du secteur a pour adjoint un agent de maîtrise, lui-même secondé par un pilote.

Enfin, on a essayé de donner aux agents d'un même sous-secteur des roulements de même type afin de solidariser l'équipe. Une des conditions nécessaires pour la réussite du projet.

la compatibilité avec le service. En station, ajoute D. Chaumet, un système d'information pour les voyageurs, par écran, sera nourri depuis le centre de liaisons, mais chaque animateur de station pourra, depuis sa recette, compléter le message, personnaliser l'information. » Un dernier exemple donné par D. Chaumet sur l'autonomie accordée aux agents dans le cadre du NSS : « La mission des équipes mobiles est d'assurer la surveillance, de vérifier l'état des stations. Une liste de points à vérifier

leur est fournie, mais l'initiative est laissée à l'équipe pour organiser son travail comme elle l'entend, l'important étant que les vérifications soient effectuées dans la période donnée. »

La décentralisation va tout à fait dans le sens du service en station ; elle en confirme en quelque sorte les principes tant au niveau du fonctionnement qu'en ce qui concerne les rapports entre les agents. Avec un même objectif : offrir aux voyageurs un service de plus grande qualité. ■

Simone Feignier

une station mère dans chaque sous-secteur : Arts-et-Métiers, République, Belleville et Télégraphe. Cette organisation originale par rapport à la ligne 4 devait permettre aux équipes mobiles d'intervenir très rapidement à l'intérieur du sous-secteur. De plus, les équipes de chaque sous-secteur se connaîtront, connaîtront leur responsable.

Chacun est acteur dans son travail

Décentraliser, c'est responsabiliser l'encadrement et le personnel en leur donnant les moyens d'action et de décision : dans le NSS une part importante est laissée à l'initiative locale. D. Chaumet en donne quelques exemples significatifs : « Dans l'organisation du travail au jour le jour, le pilote du secteur prévoit la répartition des activités renfort en recette, accueil, canalisation, contrôle... en fonction des besoins du service mais il ne va pas plus loin. C'est le chef d'équipe qui décide de l'affectation précise des agents, tout en tenant compte, le plus possible, de leur préférence pour telle ou telle activité. Ce n'est qu'en cas d'incident que le pilote reprendra les rênes. » Autre exemple : « Il avait été donné à tous les pilotes de la ligne 11 le même roulement (jour, mixte, nuit). Après s'être mis d'accord, les pilotes ont proposé des roulements différents qui ont été acceptés, vérification faite de

Le projet des agents

En juin 1989 est présenté en intersyndicale le « Projet station » qui doit être expérimenté sur les lignes 3 et 4 du métro. « Au cours d'un entretien avec Christian Blanc, en novembre de la même année, rappelle Michel Robert, responsable du futur secteur ligne 11, un groupe d'agents émet des réserves notamment en matière de déshumanisation. Le Président lui demande alors de faire de nouvelles propositions. » Aussitôt, un groupe de travail constitué d'agents de plusieurs lignes

du métro et de tous grades relève le défi et se met à plancher. Un projet est mis sur pied et proposé pour la ligne 11. Constitué d'un seul secteur Hôtel de Ville-Mairie des Lilas et de trois sous-secteurs, il innove en prévoyant notamment, pour une meilleure sécurité des agents et des voyageurs, la présence d'un agent au moins dans chaque station pendant toute la durée du service, et deux agents pour assurer l'ouverture et la fermeture de la station. Le projet ligne 11 obtient le feu

vert du Président. Il est seulement demandé de créer un quatrième sous-secteur avec la station République. Deux « Projets station » (différents sur certains points mais qui se sont mutuellement enrichis) sont donc expérimentés sur la ligne 4 depuis juin et sur la ligne 11 en juillet, avec une « marche à blanc » à partir de juin sur cette dernière afin de voir les problèmes qui peuvent se poser, les analyser, en discuter et trouver des solutions avec les agents, avant la période « creuse » de l'été.

Locaux réaménagés.

Plans déroulants.

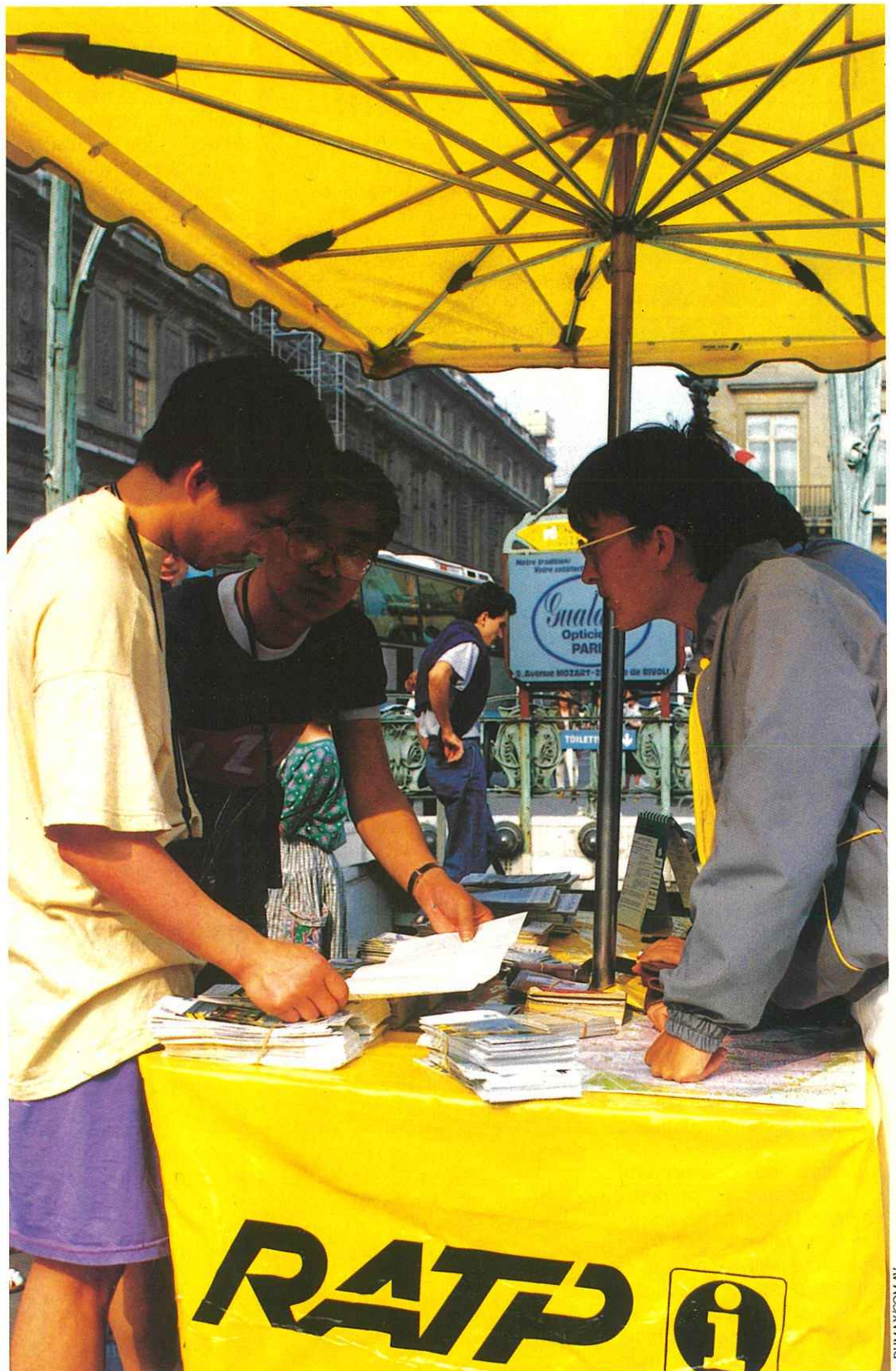
Centre de liaison République.

Le NSS : la responsabilisation de tous les agents à tous les niveaux : chacun est un acteur dans son travail, chacun doit prendre des initiatives et ne plus agir comme simple exécutant. Cela implique que l'on donne des possibilités de s'exprimer, que l'on accorde plus d'autonomie, que l'on responsabilise l'encadrement et le personnel en leur offrant la possibilité de prendre des décisions au plus près du terrain. »

« Autant de principes que l'on retrouve dans le NSS dont l'organisation repose sur les secteurs, souligne D. Chaumet, entités de taille humaine ne comprenant qu'une dizaine de stations. » La ligne 11 constitue, en raison de sa faible longueur, un seul secteur divisé en quatre sous-secteurs de trois stations chacun : Hôtel de Ville-Arts-et-Métiers, République, Goncourt-Pyrénées et Jourdain-Mairie des Lilas. Avec

BIENVENUE !

Ils sont
25 millions de
visiteurs de
province ou de
l'étranger
chaque année
à Paris.
Du dépliant
au titre de
transport
spécifique, la
RATP met tout
en œuvre pour
satisfaire cette
clientèle
particulière.



Stand touristique dressé à l'une des entrées de la station Palais-Royal.

Chaque année, Paris reçoit quelque 25 millions de personnes qui y séjournent pour une durée limitée — des « non-résidents » pour le marketing — venant pour moitié de province et pour l'autre moitié de l'étranger. D'après une enquête menée pour la RATP auprès des personnes séjournant à l'hôtel, leurs motifs de déplacement sont professionnels ou personnels pour 65 % d'entre eux, et touristiques pour les autres. « Pour assurer la promotion du transport, le département Commercial a choisi depuis plusieurs années une approche de marché. En ce qui concerne celui des "non-résidents", il mène un ensemble d'opérations dont le but est d'accroître la rentabilité des activités de l'entreprise et d'améliorer la qualité du service rendu pour cette clientèle particulière », précise Philippe Raguis, chef de promotion à l'unité tarification et marketing opérationnel.

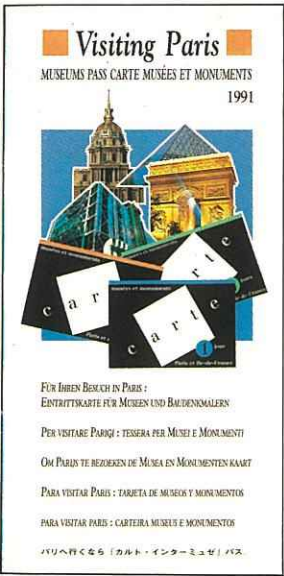
particulier un dépliant à sept volets conçu spécialement pour la clientèle de passage, comprenant les plans du métro et des bus de Paris, le mode d'emploi en français et en anglais des transports parisiens, les différents titres de transports, en particulier Paris Visite. Tiré cette année à 750 000 exemplaires et financé à 30 % par la publicité, ce document se trouve dans les recettes du métro et du RER, dans les bureaux de tourisme et dans environ 350 hôtels parisiens. Notons qu'une information particulière est faite auprès des hôteliers, bons relais d'information entre la RATP et leurs clients.



MARGUERITE/COM-AY

Balabus : la balade des plus beaux sites de la plus belle ville du monde ! De la Défense à la Gare de Lyon par les Champs-Élysées, tous les dimanches et jours fériés, du 15 avril au 30 septembre, de 12 h à 21 h.

Réponses à la carte



Lancé en 1989, Paris Visite, titre de transport forfaitaire valable sur les réseaux de la RATP et de la SNCF, existe au choix pour 3 ou 5 jours, et pour deux zones géographiques, les zones 1 à 3 (avec accès par exemple à la Défense), ou 1 à 4 + aéroports (Orlybus, Orlyrail et Roissy-rail). Outre le transport, ce titre offre des réductions sur l'accès à un certain nombre de lieux touristiques. Vendu à 600 000 exemplaires l'année passée, dont 1/3 à l'étranger (Suisse, Italie, États-Unis...), ce titre de transport donne satisfaction à 90 % des utilisateurs. Précisons que Paris Visite est un titre strictement commercial, son financement ne faisant l'objet d'aucune compensation. Comme en 1990, un concours des ventes est organisé en juillet-août pour les agents RATP de la centaine de stations de métro et RER délivrant ce titre de transport. Formule 1, titre de transport commercial RATP-SNCF valable une journée, vendu à 1,5 million d'exemplaires en 1990, est utilisé par les touristes principalement dans ses versions 1 à 2 zones, et 1 à 4 zones + aéroports. Les stations qui délivrent Paris Visite vendent également les cartes musées et monuments à disposition par ail-



THIERRY BYS

Carte postale Paris Visite, une des déclinaisons de la publicité pour ce titre de transport, qui comprend également des affiches, des dépliants, des insertions dans la presse, et pendant 15 jours une vitrine à l'Office de tourisme des Champs-Élysées.

Que fait donc la RATP pour attirer cette clientèle et faciliter ses déplacements ? Des stands d'accueil sont à la disposition des touristes, l'été, dans les secteurs qu'ils fréquentent le plus, tels que les grandes gares, Opéra, Trocadéro, Etoile, Porte-Maillot, Châtelet, Palais-Royal en surface... Ils sont tenus par des agents de la RATP ou des jeunes sous contrat emploi solidarité (CES) qui offrent tous les renseignements nécessaires sur l'utilisation de la RATP, sur les produits tarifaires correspondant aux besoins des touristes ou sur les autres sujets d'interrogation que peuvent avoir des visiteurs de la capitale. Sur ces stands est diffusé en

leurs dans les musées et les Offices de tourisme. Celles-ci donnent libre accès pendant 1, 3 ou 5 jours consécutifs à une soixantaine de musées ou monuments en Ile-de-France, et sans faire la queue. A titre expérimental, la carte « trois jours » pourra être ju-

melée à partir de juillet avec Paris Visite trois jours zones 1 à 3, pour les ventes effectuées dans un premier temps dans les Offices de tourisme. Tout ceci est une manière pour la RATP de dire « bienvenue aux touristes ».

Alain Malglaive

Formation à la vente

300 agents de station du métro ont reçu en mai une formation nouvelle à la vente plus particulièrement centrée sur Paris Visite et la Carte musées et monuments.

Par groupe d'une quinzaine de personnes, ces agents ont suivi un stage d'une journée. Il s'agissait de les sensibiliser à leur rôle de vendeurs, aux at-

tentes de la clientèle, aux produits touristiques proposés, aux besoins des touristes, fort utilisateurs de transports en commun et fort demandeurs en informations et prestations spécifiques. Des jeux de rôle, c'est-à-dire des simulations de vente, complétaient cette journée « très satisfaisante » selon les participants.



LE PROGRES PARTAGE

Interview de Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint, et premières réactions syndicales sur « Le Progrès Partagé », stratégie sociale de la RATP pour les prochaines années.

« Le Progrès Partagé » présente la stratégie sociale de l'Entreprise pour les cinq années à venir. Autour de quels axes principaux s'organise cette politique ?

Jean-Paul Bailly : La RATP évolue. Elle se transforme. Pour accompagner ce changement dans l'Entreprise, il est nécessaire de se doter d'un outil performant : c'est « Le Progrès Partagé ». Il ouvre en particulier des perspectives en termes de carrières et de qualifications et aidera à la mise en place de nouveaux métiers enrichis, dans lesquels les agents pourront prendre plus d'initiatives. C'est parce que nous croyons en la décentralisation, parce que nous savons qu'elle va entraîner un contenu plus large et plus riche des métiers que nous avons voulu traduire ce changement dans les qualifications et les carrières. D'où la création, à côté des métiers de base, des

métiers de développement qui nécessitent une véritable expérience, une maturité relationnelle et un niveau plus élevé de responsabilités. Le nouveau service en station en est une des premières applications. Ensuite, l'Entreprise n'évolue que si les gens bou-

Les discussions vont s'ouvrir

gent. Mais cette évolution doit répondre à la fois au désir de changement des agents au cours de leur carrière et aux nécessités de l'Entreprise. Il faut favoriser les mobilités, essentiellement volontaires, liées d'une part au souhait des agents d'enrichir leur activité ou de changer de

fonction, et d'autre part à la nécessité pour l'Entreprise de faire évoluer ses métiers, voire de les changer. « Le Progrès Partagé » doit permettre cette mobilité, cette adaptabilité nécessaire et souhaitée du corps social. J'insiste sur le nécessaire et souhaité, souhaité comme le montrent les enquêtes Echo — les gens appréhendent de faire pendant 25 ou 30 ans le même métier —, nécessaire aussi, car les évolutions de l'Entreprise l'imposent.

Enfin, l'axe privilégié pour mener à la fois ces changements de métier, ces évolutions de qualification, ces besoins de mobilité, c'est la politique de formation. En adaptant des plans de formation aux situations individuelles, en les promouvant par ce que l'on appelle l'investissement partagé, c'est-à-dire que, à chaque fois que l'on trouve des convergences entre l'intérêt de l'entreprise et

SON-
!



Frapar a illustré « Le Progrès Partagé ». Pour « Entre les Lignes », il donne une vision pleine d'humour de l'avenir de l'entreprise.

les souhaits des agents, on met en place des dispositifs de formation.

« Le Progrès Partagé » a été diffusé à l'ensemble des agents fin mai. Et maintenant quelles vont être les prochaines étapes ?

J.-P. B. : Il faut tout d'abord rappeler la démarche. L'Entreprise a pris ses responsabilités après une phase de concertation approfondie avec les différents partenaires sociaux. Autrement dit, c'est une démarche où nous avons essayé de faire en sorte que le diagnostic établi sur la situation sociale de la RATP et la définition des priorités, résultent d'un accord le plus profond possible avec les partenaires sociaux. Nous n'avons pas cherché à élaborer la stratégie sociale seuls, nous y avons associé les différents niveaux de l'entreprise et partenaires sociaux. Tout en assumant la totale responsabilité et la paternité de cette politique. Dans cet esprit, nous avons demandé aux organisations syndicales de nous faire connaître leurs réactions dès la sortie du document. Maintenant, des discussions vont s'ouvrir, notamment sur la formation et sur un certain nombre de métiers et de familles professionnelles. Enfin, « Le Progrès Partagé » est d'ores et déjà un guide pour la conduite des négociations salariales pour 1991 qui ont déjà commencé.

Propos recueillis par Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé

Les réactions syndicales

Le 23 avril, J.-P. Bailly a demandé aux organisations syndicales si elles partageaient l'essentiel du diagnostic et des priorités de la stratégie sociale, et si cette politique constituait un cadre pour les négociations à venir. Dans les réponses parvenues à la Direction générale à la date du « bouclage » du journal, la majorité des syndicats se félicitent de l'élaboration d'une stratégie sociale par l'entreprise, et de la prise en compte d'un certain nombre de leurs propositions et observations formulées lors des réunions de préparation. Les organisations syndicales ont demandé l'ouverture de négociations. Voici des extraits des différentes réponses.

Force Ouvrière (FO)

« (...) La stratégie sociale nous semble du point de vue du diagnostic et des orientations qu'elle suggère être une base raisonnable de négociations dont nous sommes aujourd'hui demandeurs (...) Notre organisation syndicale souhaite donc aborder les thèmes suivants : les déroulements de carrière, la formation professionnelle, l'évaluation professionnelle, les conditions de vie et de travail au quotidien (...) Cela étant, la stratégie sociale n'aborde pas une série de questions, à savoir : les classifications, la prime de gestion, la situation des agents des DOM (...) »

Groupement Autonome Toutes Catégories (GATC)

« (...) Nous nous félicitons qu'enfin nos dirigeants aient compris que l'économique allait de pair avec le social (...) Nous considérons que cette phase de concertation marque une étape positive qui n'est que la fondation du grand édifice social que notre entreprise se doit de construire (...) Nous vous demandons d'ouvrir rapidement des négociations portant sur les points suivants : déroulement de carrière, appréciation professionnelle, formation, conditions de travail, sécurité, vie au quotidien... Nous ne pouvons terminer cette analyse sans vous rappeler d'ouvrir dans les meilleurs délais une réflexion, suivie d'une négociation, sur l'encadrement et plus particulièrement les cadres (...) »

Syndicat Autonome Machinistes (SAM)

« (...) Elaboré à partir d'un diagnostic précis des maux sociaux dont souffre notre entreprise, le contenu de ce document est un reflet fidèle des débats ayant servi à son élaboration. Les orientations sociales retenues vont dans le sens que nous souhaitons mais toutes nécessitent d'être approfondies au cours de négociations ultérieures, leur mise en place nécessitant une cohérence à tous les niveaux de l'entreprise (...) »

Union des Syndicats Indépendants de la RATP (USI)

« (...) Le Syndicat Indépendant considère que votre document « Le Progrès Partagé » représente les bases d'un vaste chantier social d'avenir pour l'entreprise et le personnel (...) Il y a des priorités tant il est vrai que l'évolution sociale n'a pas été suffisamment prise en compte ces dernières années dans l'entreprise. Le déroulement de carrière avec tous ses aspects satellites (l'évaluation, etc.) en fait partie. Il est donc impératif que des négociations soient menées rapidement pour arrêter les mesures 91 s'inscrivant dans le cadre d'une orientation pluriannuelle (...) »

Confédération Générale des Cadres (CGC)

« (...) Par ce document vous rejoignez un certain nombre d'idées force que notre syndicat développe de longue date (...) Nous apprécions la volonté de changer la qualité de vie dans l'entreprise mais il serait hypocrite de ma part de ne pas parler quantitatif. Donc, sans que les autres sujets soient absents de nos préoccupations majeures, je répondrai que tout ce qui peut concourir à la juste récompense des efforts de l'encadrement, moteur de la modernisation de l'entreprise — carrière, primes, gratifications, intéressement — doit être abordé en premier lieu (...) »

LA VIE EN BLEU

C

Carole, 19 ans, est mécanicienne d'entretien. Une femme dans un atelier MRB, pour un métier que l'on croyait réservé aux hommes.

Depuis quatre mois, on croise une silhouette inhabituelle à l'atelier d'entretien du dépôt de Belliard. Bleu de mécanicien, cheveux blonds sous sa casquette, Carole Leyer, 19 ans, est la première femme OQME (ouvrière qualifiée mécanicienne d'entretien) à travailler à MRB. Une petite révolution : jusqu'alors, si d'aventure une femme faisait une demande de stage, il lui était répondu que c'était matériellement impossible ; peu de dépôts sont en effet prévus pour accueillir du personnel féminin (pas de vestiaires ni de toilettes séparés par exemple). Pourtant Carole Leyer, fraîche émoulue de l'École technique RATP, persévère et fait sa demande d'affectation à des dépôts équipés : « Après un stage au routier et au ferré en fin d'études, j'avais choisi le bus car le travail y est plus diversifié — et plus utile pour savoir ensuite réparer sa voiture ! (rires). Toutes les filles de ma promo se sont battues pour avoir droit à ce choix et, maintenant, c'est possible pour nous de travailler en dépôt. On a peut-être ouvert les esprits. » De son côté, Gilbert Toudic, chef d'entretien, explique : « D'entrée de jeu j'ai dit oui, les locaux étaient prévus à Belliard, ce qui simplifiait les choses. »

Actuellement, Carole apprend son métier « en double », avec un mécanicien chevronné. « Je suis loin de tout connaître, pour le moment je travaille sur les moteurs, après je passerai à la carrosserie et aux systèmes électriques, raconte-t-elle. Lorsque je ne sais pas, je fais appel aux anciens de l'atelier qui m'expliquent. »

Physiquement, le travail est parfois difficile, aussi Carole

s'est-elle inscrite à un stage de gestes et postures organisé par le département Bus, pour apprendre à soulever des charges sans faire de faux mouvements.

« Il y a des pièces très lourdes, alors, j'appelle au secours. Dans ce métier la sécurité compte en premier : il faut faire attention aux éléments à transporter car ceux qu'on peut descendre à la main, sans utiliser la table d'élévation, sont assez rares. » Gilbert Toudic précise : « Déplacer des pièces, c'est une question de savoir-faire, de tour de main. Surtout avec les appareils d'élévation qui existent maintenant. Dans le temps, c'était autre chose. Il n'y a donc pas de raison pour qu'une femme n'y arrive pas, d'ailleurs il y en a ici qui ne sont pas plus costauds qu'elle. »

On dirait qu'elle est là depuis toujours

Carole travaille pour le moment sur les bus Standard : « Autrefois, quand je pensais mécanique, c'était de la voiture qui me venait à l'esprit, je ne concevais pas d'élément plus gros. La mécanique me plaît, je découvre le métier, et j'espère pouvoir travailler bientôt sur les nouveaux modèles, comme le R 312. Surtout que je suis arrivée en même temps qu'eux à la Régie. Plus tard, je serai peut-être blasée, mais pour le

moment, toucher à tout, ce n'est pas désagréable. »

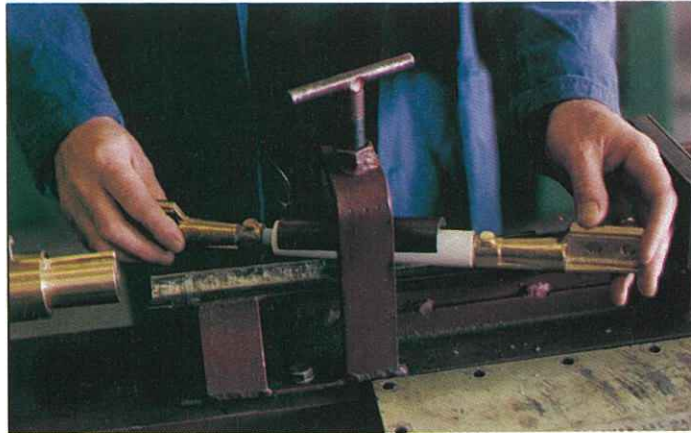
Bien que seule femme dans un atelier de 119 personnes, son intégration s'est faite sans problème. Avant son arrivée, Gilbert Toudic a réuni tous les ouvriers pour leur apprendre la venue d'une jeune femme. Une consigne : pas de réflexions ni de bizutage. Il raconte : « Tout s'est bien passé, à l'atelier tout le monde l'aide, on dirait qu'elle est là depuis toujours : elle va devenir la mascotte. D'ailleurs, si une autre candidate se présente je serai d'accord. » Même écho du côté de Carole : « Je trouve que j'ai été bien acceptée. Dans l'atelier, il y a des jeunes qui étaient à l'École en même temps que moi, ils me connaissent, je pense que ça a joué. Au départ, les collègues évitaient d'avoir un langage trop libre, mais maintenant je pense que je ne dois pas les gêner tant que ça. A l'heure du déjeuner, nous parlons voitures — je ne m'y connais pas encore bien — mais je n'ai jamais entendu de commentaires sur ce que je ne pouvais pas faire. Maintenant, je suis acceptée, le contremaître ne regarde pas si je suis une femme lorsqu'il me donne du travail à faire. Je n'aime pas entendre dire qu'une femme ne connaît rien aux voitures, qu'elle est incapable de changer une roue, des bougies. Il faut prouver que ce métier n'est pas exclusivement réservé aux hommes, que nous aussi nous pouvons y arriver. » L'avenir ? Carole a l'intention de continuer pour passer plus tard en maîtrise, « mais il faut avoir le temps d'aller aux cours... enfin, maintenant, j'ai un métier qui me plaît ». ■

Yvonne Kappès-Grangé

Carole Leyer :
« Le contremaître ne
regarde pas si je suis
une femme lorsqu'il me
donne du travail à faire. »



UN TUBE QUI FAIT LE TOUR DU MONDE



« Barreau TE », le nouvel isolateur de sections.

Les **isolateurs de section**, une spécialité que « Val-de-Fontenay » a su développer grâce à une organisation originale et la mise en place d'une assurance qualité. Une réussite internationale.

Aucun rapport a priori entre les métros de Djakarta ou de Mexico et l'attachement Val-de-Fontenay (UDT distribution d'énergie RER-ESE), chargé de l'entretien des caténaires sur le secteur Est de la ligne A. Et pourtant, c'est là que sont fabriqués les isolateurs de sections à barreaux, qui iront ensuite équiper des métros dans le monde entier (Équipements fixes caténaires). Des précisions techniques : la caténaire est un ensemble conducteur, chargé d'amener l'électricité au train ; celle-ci circule à travers des fils conducteurs tout au long de la ligne. Afin de pouvoir interrompre le courant sur une portion de ligne on a mis en place sur la caténaire des isolateurs de section. Ils permettent d'isoler électriquement une section de ligne à la suite d'un incident, d'éviter qu'il ne se répercute sur l'ensemble du trafic et d'effectuer sans risque les travaux de remise en état. De plus, ils permettent, pour la maintenance préventive qui s'effectue la nuit pendant l'arrêt du trafic, d'isoler électriquement les zones d'intervention.

Depuis maintenant dix ans, l'attachement s'est lancé dans la fabrication des isola-

teurs. Tout d'abord en prototype. Un ingénieur, Michel Legrand, recherche une solution à l'usure prématurée et importante des modèles d'isolateur. Une usure causée par leur instabilité et le manque de fiabilité qui provoque des arcs électriques au passage des pantographes, entraînant leur détérioration.

Une ouverture sur un autre travail

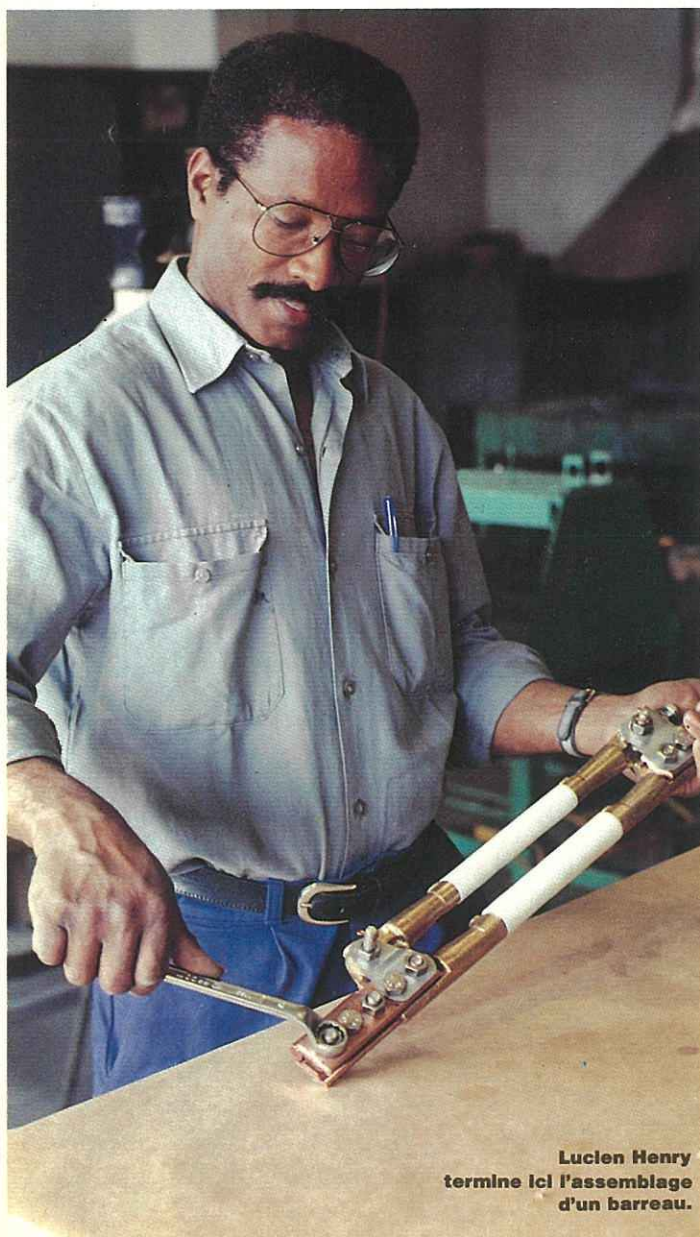
L'idée de M. Legrand fut retenue et, de 1979 à 1983, une équipe composée de Maurice Agnus, Daniel Chopin, Guy Dupenet et pilotée par Guy Regné entreprit de nombreux essais pour réaliser ce type d'isolateur de section. Appelé « barreau TE », il est composé de deux embouts en bronze, d'une âme en fibre de verre recouverte d'un tube et d'un patin en téflon. Avantages : la nouvelle pièce est utilisable tant sur les lignes secondaires que sur les lignes principales, assez légère (pour éviter le phénomène

d'ondulation), isolante, peu coûteuse (1 800 F) et surtout quasiment inusable — durée de vie estimée à 10 ans dans des conditions normales d'exploitation — enfin, facile à changer rapidement (20 minutes environ). On conçoit l'intérêt de ces deux dernières caractéristiques qui permettent de ne pas arrêter trop longtemps, ou trop souvent, le trafic en cas d'incident. Ce nouvel isolateur fait ses preuves, et les commandes provenant des réseaux équipés de caténaires — y compris étrangers — affluent. La fabrication débute réellement en 1985, et augmente jusqu'en 1990 pour atteindre près de 800 barreaux. A la fin du premier trimestre de 1991, le niveau de la production de 1989 (plus de 300 unités) est déjà dépassé. Pour faire face à la demande, l'attachement Val-de-Fontenay met sur pied une organisation originale. Après un appel au volontariat, une équipe de techniciens « volants » est constituée, avec un noyau de personnes (actuellement quatre) qui, après un stage d'une semaine, peuvent participer de jour comme de nuit à cette fabrication et permettre ainsi de respecter les délais de livraison. Pour Pascal Moynet, un des volontaires, « les barreaux, nous les posons ; c'était intéressant d'en voir la fabrication. Et c'est une ouverture sur un autre travail, surtout que la production est appelée à se développer ». L'intérêt de cette organisation réside dans sa souplesse qui préserve la bonne marche du service, car chaque agent n'est détaché de son poste de maintenance que le temps d'assurer la fourniture d'une commande. Pour Gérard Rousseau, responsable de l'attachement, cet équilibre





Du Caire à Djakarta, en passant par Mexico, les « barreaux » ont fait le tour du monde.



Luclen Henry termine ici l'assemblage d'un barreau.


est essentiel : « Il ne serait pas envisageable de continuer cette fabrication si elle devait se faire aux dépens de notre activité de maintenance. Je ne sais pas jusqu'où nous continuerons à répondre à la demande. Mais, actuellement, nous pouvons y faire face car les commandes sont ponctuelles, bien échelonnées dans le temps, et nous continuons de conserver une marge de sécurité suffisante. Pour le moment ça va, et je sais qu'il nous est possible d'absorber rapidement une grosse commande, avec une personne prise dans chacune de nos trois équipes. »

Du RER au métro de Djakarta

Mieux, après un incident inexplicable survenu sur la ligne, il est décidé de mettre en place une assurance qualité. Il s'agit d'une procédure de fabrication formalisée par écrit, que le fournisseur communique au client, et qu'il s'engage à respecter, ce qui permet d'assurer que le produit est conforme aux exigences spécifiques. « C'est prévoir ce que l'on va faire,

faire ce que l'on a prévu... et prouver qu'on l'a fait », résume Dominique Marot, chargé de la gestion des commandes. Cette démarche vise à créer un climat de confiance et à renforcer la crédibilité du fabricant, surtout par rapport à des acheteurs étrangers : elle offre en effet une garantie de deux ans si les conditions de pose ont été respectées. La procédure a été rédigée par Daniel Chopin, un technicien qui a participé à l'élaboration des isolateurs de section et assuré longtemps seul la production de barreaux ; les opérateurs ont ensuite validé, s'engageant ainsi sur le type de contrôle à effectuer au fur et à mesure de la fabrication. A la fin de l'année, lorsque le système sera opérationnel, chaque barreau sera numéroté pour permettre, en cas d'avarie, de retrouver les conditions de fabrication et de voir avec l'opérateur l'origine de l'incident. « A travers l'assurance qualité, on peut prouver notre professionnalisme », explique Pascal Moinet. Actuellement, ces barreaux sont utilisés pour le métro du Caire, de Tunis, de Djakarta, de Mexico, et bien sûr pour le RER, avec en perspective le projet de modernisation du tramway de Lille-Roubaix-Tourcoing, et le futur tramway de Saint-Denis. Affaire à suivre... ■

Yvonne Kappès-Grangé



UNE NOUVELLE TENUE
A LA RATP

DE BRONZE ET DE SAFRAN

*La nouvelle tenue
des 21 000 agents d'exploitation Bus, Métro
et RER leur a été présentée le
11 juin, au Palais des Congrès, en présence
de la presse. Principales nouveautés :
de nouvelles couleurs bronze et safran, et
un choix sur catalogue pour assortir
ses vêtements à son gré.*

LE CHOIX DE LA TENUE

La RATP se modernise. Elle offre à ses agents une nouvelle tenue ; mais changer de vêtement, ce n'est pas seulement choisir de nouvelles coupes, de nouvelles couleurs. La tenue, portée par les agents en contact avec les voyageurs, participe à l'identité de l'entreprise et contribue à son image de marque. Il est donc essentiel que les agents s'y sentent bien et qu'elle réponde à leurs attentes.

Pour cette raison, il a été demandé aux agents de participer à sa définition. Cette démarche participative, originale dans l'entreprise, est constituée de différentes étapes, le dossier « nouvelle tenue » étant piloté par le département Commercial en liaison avec les départements Métro, Bus et RER, le service Logistique et la Communication publique. Le groupe de travail avait pour ambition de concilier les orientations stratégiques de l'entreprise et les attentes des agents : participer à la maîtrise du territoire en valorisant l'image de l'entreprise auprès de son personnel, contribuer à la modernité par une tenue « au goût du jour » mais sans tomber dans le caractère éphémère de la mode, valoriser le service public avec une tenue qui apparaît comme le signe extérieur de la considération que les agents doivent aux voyageurs et que l'entreprise doit à ses propres agents.

Première étape, début 90 : des groupes de créativité représentatifs de la diversité du personnel, réunissaient

75 agents, retenus selon des critères d'âge, sexe, fonction et grade. Ils ont permis de mesurer l'influence sur les agents de l'environnement RATP et des systèmes de dotation, d'analyser et de comprendre leurs opinions sur la tenue. A partir de ces réunions, un cahier des charges a pu être élaboré et envoyé aux couturiers. Des thèmes ont été dégagés sur le vêtement et l'image, le système de dotation, le règlement ou charte d'habillement.

Deuxième phase, mai-juin 90 : elle a permis de faire réagir, dans des groupes d'animation participative animés par des cadres et des agents de maîtrise formés à cet effet, plus de 600 agents sur ces thèmes et de leur faire préciser leurs besoins, métier par métier. Trois attentes ont été mises en évidence : le besoin essentiel pour l'agent de se sentir bien dans sa tenue, la réforme du système de dotation jugé archaïque et trop rigide, l'évolution de la charte d'habillement vers une plus grande souplesse.

Plusieurs créateurs sont ensuite contactés par le département Commercial à la recherche d'un véritable partenaire qui accepterait de faire évoluer ses créations pendant toute la démarche. Plusieurs sociétés, Balenciaga, Daniel Crémieux, Volcan, Pierre Cardin et Guy Laroche relèvent le défi. Le choix du couturier par le Comité de pilotage est confirmé par le Président de la RATP en novembre 1990 : la nouvelle tenue des agents d'exploitation sera signée Guy Laroche.

ET MAINTENANT...

La nouvelle tenue est testée dans quatre secteurs d'exploitation :

- juin 1991, sur le secteur Nord de la ligne 4 du métro (à l'occasion de la mise en service du nouveau service en station),
- juillet 1991, sur la ligne 11 (autre secteur expérimental du nouveau service en station).

Ces deux secteurs concernent environ 500 personnes.

- à partir d'octobre 1991, sur le dépôt

de Créteil et sur la gare RER de Châtelet-Les-Halles soit environ 560 agents. A l'automne, ces agents seront consultés, au moyen de questionnaires, sur les différents aspects de la tenue : qualités fonctionnelles, performances des tissus, adaptation des vêtements aux métiers...

Les remarques et suggestions recueillies permettront de mettre définitivement au point la nouvelle tenue, qui sera lancée en 1992.





Machinistes, conducteurs et chefs de manœuvre

« *Bachette* » couleur bronze pour le blouson et le pantalon des conductrices, conducteurs et chefs de manœuvres Métro et RER (croquis de gauche) : c'est un genre de toile jean porté ici avec un tee-shirt safran, col cheminée, en coton.

Les conducteurs pourront aussi adopter la tenue « ville » des machinistes : veste-blouson bronze clair avec pantalon ou jupe-culotte bronze foncé, en gabardine de laine (croquis de droite).



Maîtrise

Pour les agents de maîtrise (Bus, Métro et RER) : tailleur bronze foncé avec chemisier lavallière pour les femmes et costume veste croisée bronze foncé et chemise cravate, pour les hommes.

Les jours de pluie, ils pourront revêtir un imperméable savane (marron clair), en micro-fibre, chaud et léger avec doublure amovible pour l'hiver.



Agents de station et de gare

Les agents de station (Métro) et de gare (RER) porteront une veste longue ou courte bronze clair, avec jupe droite, jupe culotte ou pantalon bronze foncé ; avec tee-shirt safran col cheminée manches longues ou ras du cou manches courtes, ou chemisier (safrané ou vert nil) et lavallière club.

Pour les hommes, veste droite bronze clair et pantalon bronze foncé à assortir avec une chemise (« safrané » ou « vert nil ») et cravate club (vert, rouge et liserés or) ou à porter avec tee-shirts.

Tenue de l'ensemble des agents

Pour tous, un gilet en maille sweat-shirt safran. Détail important, une ceinture toile et cuir, qui pour les agents des stations et des gares comportera une pochette en cuir.

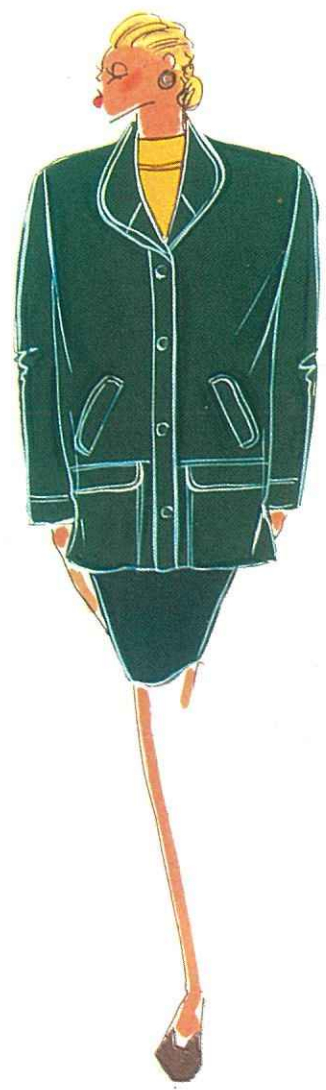
Agents d'exécution

Les agents d'exécution disposeront d'un tee-shirt safran, manches courtes ras du cou ou longues, avec col cheminée.



Agents travaillant à l'extérieur

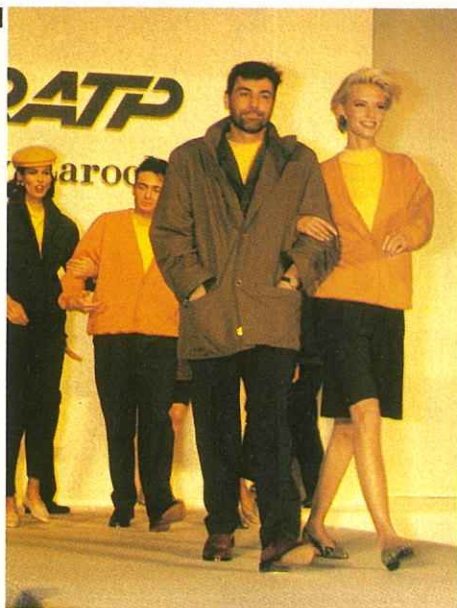
Qu'ils soient machinistes, agents de station ou de gare aériennes, conducteurs..., les agents assurant un travail à l'extérieur pourront choisir un parka savane (marron clair), en micro-fibre, et capuche incorporée dans le col.



DOTATION : DU NOUVEAU

Des vêtements de base, imposés, mais aussi des éléments laissés au libre choix des agents, en fonction de leurs besoins ou de leurs désirs, un catalogue pour pouvoir choisir tranquillement les différentes pièces de la tenue... Pour répondre à ces souhaits des agents, le système de dotation se transforme.

Un catalogue va être réalisé qui couvrira les grands types de métiers : machiniste, agent de station, conducteur et chef de manœuvre, maîtrise d'exploitation. Chaque agent se verra attribuer un portefeuille annuel de points. Ils lui permettront d'obtenir les éléments de la tenue qu'il souhaite porter.



UNE ALLIANCE RÉUSSIE

« Nous sommes jugés par nos voyageurs, non seulement sur notre savoir-faire, mais aussi sur la qualité de notre accueil. » D'emblée, Christian Blanc souligne l'importance de l'événement : le lancement de la nouvelle tenue.

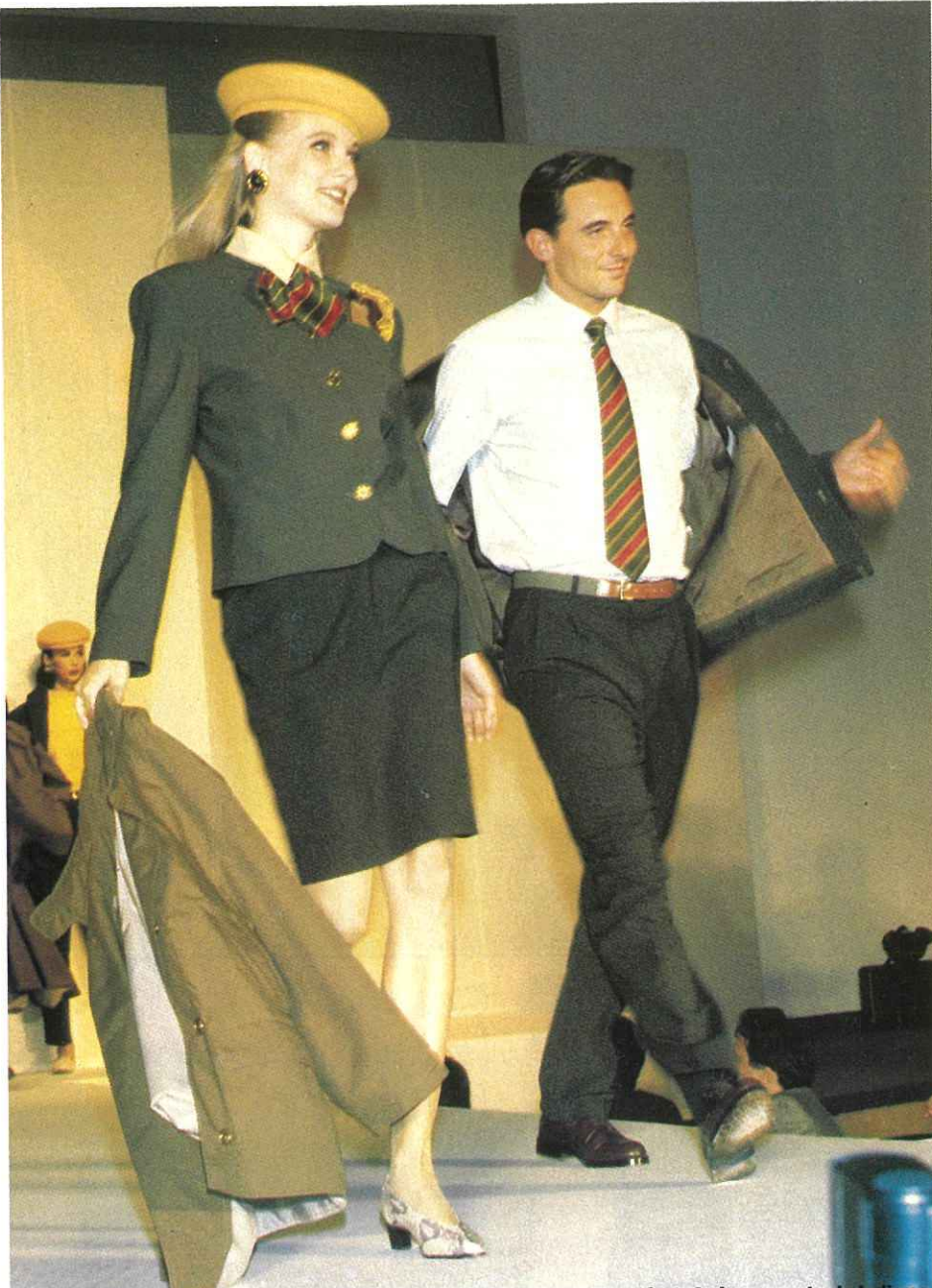
Les agents qui avaient participé à sa définition étaient invités à fêter l'événement : rythme endiablé, jazz New Orleans, une dizaine de mannequins présentent la tenue. Le spectacle se poursuit avec un défilé de la collection haute couture printemps-été 91

Guy Laroche. De quoi rêver !... Premières impressions à chaud à l'issue du défilé : « un spectacle superbe !... », « c'est chic !... », « une coupe très actuelle... ». Un regret unanime : « mais pourquoi une présentation si courte, qui ne montre pas la tenue métier par métier... », « dans tout ça, je n'ai pas vu ce que j'allais porter... »

La coupe : « elle est parfaite, elle est d'actualité... » (un agent de maîtrise Métro), « la jupe-culotte, c'est bien pour les femmes, il faudrait l'introduire dans toutes les tenues... » (une

agent Métro), « le pantalon à pinces n'est pas seyant pour les gros, aurons-nous le choix ?... » (un machiniste), « on sera à l'aise dans ces vêtements, ils paraissent agréables à porter » (agents de station), « j'aime beaucoup le tee-shirt, mais ce sera dur à porter, et le jaune, ça va se salir très vite dans la loge... » (un conducteur), « la veste n'est pas terrible, on ne sait pas si c'est une veste ou un blouson, elle n'a pas de forme, ce que je voulais c'est quelque chose de pratique, un blouson par exemple, mais cette veste n'est

5



1 - Safran et bronze, un nouveau style qui privilégie gaieté et confort. 2 - Les agents de la ligne 4 ont été les premiers à porter la tenue pour le lancement du nouveau service en station. 3 - Christian Blanc et Nicole Laurendeau, directrice des Griffés Guy Laroche. 4 - De gauche à droite, les différentes tenues pour : l'ensemble des agents (sauf la maîtrise), agent de station et de gare, tous les agents (sauf la maîtrise), machiniste, conductrice, maîtrise, agent de station et de gare, conducteur, maîtrise, agent de station et de gare, machiniste. 5 - La tenue des agents de station et de gare avec un parka pour ceux qui travaillent à l'extérieur.

PHOTOS MAGDELEINE BONNAMOUR THIBAUT/COM-AY



pas fendue dans le dos, il faudra l'enlever pour conduire... » (un machiniste), « l'imper est superbe... » (une agent Métro).

La couleur : « c'est gai, ça change, mais elle va être dure à porter pour certains, et que va-t-elle donner sous l'éclairage métro ?... » (une agent de contrôle), « quand j'étais petite, j'ai vu partir mon père au travail toujours habillé de bleu ou de gris, quand je suis entrée au métro, tout le monde était en bleu ou gris, c'était triste, pour moi c'est important que ça change !... » (une responsable UDO).

Le choix : « la diversité des vêtements, c'est bien, on va pouvoir choisir ce qu'on portera... » (agents, tous

métiers confondus), « avoir plus de choix permettra d'être mieux dans sa peau... ».

L'image : « elle change notre look... », « c'est flatteur », « on sera fier de la porter... », « ça va changer notre état d'esprit, même si cela ne se fait pas sans quelque difficulté... » (un machiniste qui avait revêtu l'ancienne tenue pour cette occasion), « c'est un réel effort de la RATP d'avoir choisi un grand couturier, même si le nom ne fait pas tout... », « je me sentirai mieux vis-à-vis des voyageurs, ça correspond à la nouvelle image de l'entreprise... ».

Quelques notes discordantes cependant : « pourquoi une tenue différen-

te pour la maîtrise et l'exécution ? Jusqu'à maintenant elle était identique quel que soit le grade à quelques détails près... », « on a participé à des réunions, on a fait des propositions, on ne les retrouve pas aujourd'hui... », « cette tenue est bien, mais on ne la portera pas plus que la précédente, on ne veut pas être une "image de l'entreprise" » (des machinistes), « je sais que je dois mettre la tenue, mais cette obligation me pèse. Pourtant je la trouve bien... » (une agent Métro). Enfin, un souhait unanime : « on l'a vue, maintenant on voudrait la toucher pour apprécier la qualité du tissu... ».

**Dossier réalisé par
Simone Feignier**



VOYAGE

*C'est l'été...
l'aventure est au
bout du quai*



L'ACTUALITE

Portes ouvertes sur la 13 • Prévention « Mal de dos » • Un pont pour le tramway • Succès du 3615 RATP • 17^e journée médicale • Quand le bus s'expose • Tour d'Ile-de-France VTT •

METEOR EN AVANT-PREMIERE



DUMAX/COM-AV

Avant d'être transportée à Stockholm à l'exposition internationale organisée du 3 au 6 juin à l'occasion du 49^e congrès de l'UITP, la maquette grandeur réelle d'une voiture sur pneus MP89 type METEOR, a été présentée à l'atelier d'Italie. Rappelons que le matériel pneus 89, une nouvelle génération de matériel sur pneus, comprendra deux versions, l'une en système

automatique d'exploitation des trains pour METEOR (sans cabine de conduite), l'autre en conduite manuelle et pilotage automatique (avec cabine de conduite) pour la ligne 1 puis la ligne 11, en remplacement des matériels MP 55 et MP59. Globalement l'ensemble du marché pour ce type de matériel porte sur 650 voitures dont 120 pour METEOR. Les premiers



MARGUERITE/COM-AV

trains MP89 arriveront début 1993 avec deux prototypes pour METEOR, et les premiers trains pour la

ligne 1 dont le matériel MP 59 rénové ira sur la ligne 4, celui de la ligne 4 allant sur la ligne 11.

Le design intérieur et extérieur de ce nouveau matériel a été confié à Roger Tallon (cabinet ADSA).

ECHO IV : LES PREMIERS RÉSULTATS

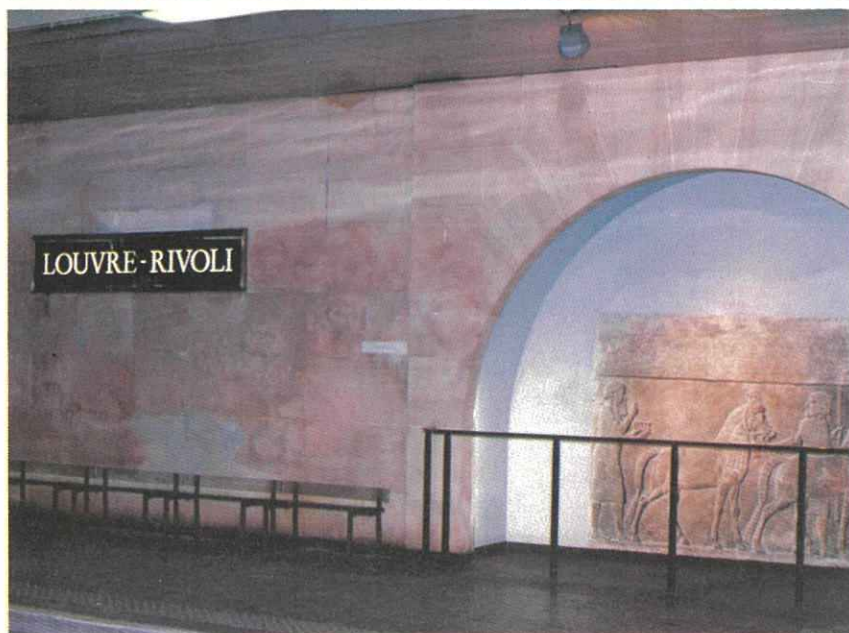
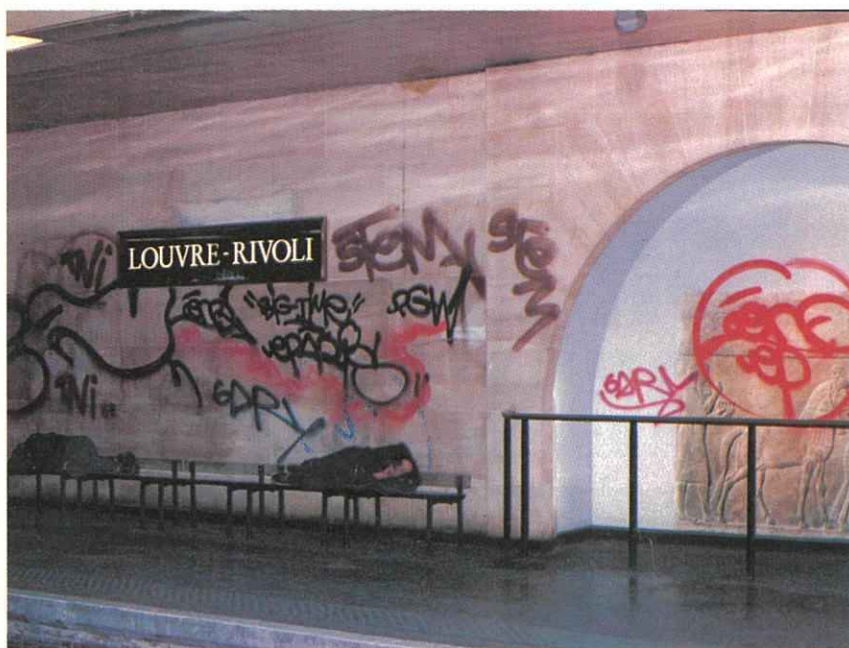
Saviez-vous qu'en un an, l'image que vous vous faites de la RATP s'est nettement améliorée ? Tel est l'un des premiers résultats du 4^e sondage d'opinion ECHO (Echantillon d'Opinion) qui s'est déroulé parmi les agents de la Régie du 4 au 29 mars dernier, selon la procédure utilisée en 1990 : réponse sur les lieux de travail à des questions

défilant sur l'écran d'un micro-ordinateur. Ce sondage a été réalisé sur un échantillon tiré au sort et représentatif des différentes catégories d'emploi de l'entreprise. Il se composait de 3 415 agents dont 390 femmes. 2 463 réponses ont été obtenues, soit une participation de 72 %. L'image de l'entreprise a en

effet sensiblement évolué en un an. Vous avez retrouvé un haut niveau de confiance dans sa compétence technique et sa capacité d'innovation (81 % contre 65 %). Ce qui s'explique peut-être aussi parce que vous sentez l'entreprise très nettement en pleine évolution (71 % contre 53 %), plus active au niveau commercial (61 % contre

51 %) et qu'elle vous apparaît un peu plus efficace (53 % contre 46 %). En revanche vous la jugez toujours aussi paperassière (70 %) et encore un peu moins bien gérée qu'auparavant (35 % contre 38 % d'entre vous considèrent qu'elle est bien gérée). Enfin une amélioration encourageante pour l'entreprise, vous êtes un peu plus

nombreux à la juger humaine (43 % contre 38 %). De plus, vous avez le sentiment que le public a une meilleure image des services que la RATP lui offre (61 % au lieu de 44 % l'an dernier). Vous voulez en savoir plus ? Vous trouverez les principaux résultats du sondage dans un prochain « Entre les Lignes ».



Epouvantable gâchis, vandalisme, saccage, tels sont quelques-uns des termes employés par la presse pour qualifier le graffitage complet des murs, des vitrines et des œuvres d'art de la station Louvre qui a eu lieu dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai. Dès le 3 mai, la station a retrouvé son « vrai visage », grâce au remarquable travail accompli par les équipes de la Régie et de la COMATEC. Le coût de la remise en état de la pierre et de sa protection, qui demande plusieurs semaines, s'élève à 500 000F.

PRISES DE MESURES

Le *vêtement de travail* est fin prêt. Depuis le début du mois de mars et jusqu'au 5 juin les prises de mesures des 10 000 agents chargés de la maintenance, et concernés par ce vêtement, sont effectuées par le service Logistique, (unité Approvisionnements généraux).

De Lagny à Championnet, de Choisy à Bercy, Promobus, un bus spécialement

aménagé par le département MRB, avec deux cabines d'essayage et un ordinateur, se rend sur la quarantaine de lieux de travail, Paris et banlieue, des agents intéressés. Les mesures de 150 personnes environ sont prises chaque jour ; elles reçoivent toutes les informations nécessaires sur le nouveau vêtement, les choix possibles et les modalités pour l'obte-

nir. C'est aussi, pour le service Logistique, l'occasion de connaître les réactions des agents et leurs habitudes concernant le port d'un vêtement de travail. Après avoir été défini en concertation avec les agents et testé à la fin de l'année dernière, le vêtement de travail sera disponible pour l'ensemble des agents de maintenance avant l'été prochain.



PORTES OUVERTES SUR LA LIGNE 13

Mécaniciens d'entretien, conducteurs, technicien, chefs de manœuvre et agent de station : ils étaient sept, de l'équipe « La treize, c'est vous ! » à avoir préparé la journée portes ouvertes de la ligne Saint-Denis-Basilique - Châtillon-Montrouge, organisée le 13 avril dernier.

550 personnes environ, « guidées » par une soixantaine d'agents de MRF et de MTR présents dans la station Carrefour-Pleyel et à l'atelier d'entretien, ont pu découvrir des expositions sur les métiers d'exploitation et d'entretien,

le poste de manœuvre local, avant d'emprunter une navette pour se rendre à l'atelier.

« Je connaissais le métro pour les stations, les correspondances. Les ateliers existaient mais de là à passer de l'un à l'autre directement, y'a pas à dire, c'est impressionnant ! »

« Une visite intéressante qui permet d'apprécier le travail des agents et leur professionnalisme... les extraits du livre d'or témoignent de la réussite de cette journée pour les voyageurs mais aussi pour les agents.

C'EST DU BÉTON !

Les bétons hautes performances (BHP pour les initiés) sont les bétons armés de l'an 2000, tel a été le thème de TECHN'ITA, la deuxième des journées de rencontres techniques organisées par le département ITA (Infrastructures et aménagements), le 20 mars au Centre de formation technique de Noisiel. C'est l'occasion pour les techniciens de la RATP et d'autres entreprises de rencontrer les meilleurs spécialistes dans la discipline. Employé en par-

ticulier pour l'Arche de la Défense et pour le pont de l'île de Ré, le BHP présente de nombreux avantages, en particulier la réduction du dimensionnement avec un gain de poids de la structure, une diminution de l'encombrement et de la flèche due au vent. Il permet aussi une construction plus rapide, une économie dans les coffrages, et offre des grandes possibilités architecturales. A quand l'utilisation du BHP sur un grand chantier de la RATP ?

VTT : SUCCÈS DU TOUR DE L'ILE-DE- FRANCE

Dimanche 28 avril, à 13 h, sur l'esplanade du château de Vincennes, sont enfin arrivés, fourbus mais pleinement heureux, les 280 concurrents du premier Tour de l'Ile-de-France en VTT, organisé par le Comité de prévention et de sécurité de la RATP. Dans une sympathique ambiance, des agents de l'entreprise, des familles, des jeunes, ont chaleureusement applaudi les participants défilant par département sous la banderole d'arrivée. Pour les accueillir, le Président Christian Blanc, Gérard d'Andréa, Christian Sautter, préfet de la Région d'Ile-de-France, Alain Baril, conseiller de Paris, et Guy Drut. Ils ont offert trois coupes : celle du courage, celle de la malchance et celle de la persévérance. Au classement général en temps compensé, l'Essonne l'a emporté devant la Seine-et-Marne ; mais en temps réel, c'est le 77 qui l'emporte devant le 91 ! Et pour les cent premiers,



Gérard d'Andréa donne le départ de l'étape Ozoir-la-Ferrière - Lognes.

Charles Pasqua, président du Conseil général des Hauts-de-Seine, a offert un aller-retour en avion : destination la mer... Un buffet, la fanfare de la RATP, et de nombreux stands, notamment ceux du CIP du département Bus, du GIPR, des départements MTR et RER, l'expo-bus (« Autrement Bus » 93), ont permis de faire apprécier les différents métiers que la RATP peut offrir aux jeunes. Ces 280 jeunes de 12 à 16 ans ont pédalé fort (soit 24 heures pour la totalité de la course du 22 au 28 avril !), par tous les temps, sur tous terrains. En sept jours, dix

épreuves en VTT, ponctuées par des animations et des forums sur le sport, la santé, les métiers, les loisirs et la citoyenneté. Divisés en 8 équipes de 35, une par département, les concurrents ont été encadrés par une centaine de personnes dont une quarantaine de la RATP, la moitié provenant de la surveillance générale et du GIPR.

Echo d'une étape. Mercredi 24 avril, 9 h, au stade de Domont, village du Val-d'Oise, du personnel de la Manufacture (MRB) s'affaire autour du podium installé sur un camion du dépôt de Michelet. Huit camions

militaires arrivent ; ils transportent les VTT. Deux autres camions appartenant aux CRS apportent le ravitaillement et huit motos tout terrain d'accompagnement. Vers 10 h 15, Gérard d'Andréa rappelle les règles de sécurité, encourage les participants, puis donne le signal du départ. Alors toute la logistique quitte rapidement les lieux, pour aller préparer l'arrivée des concurrents. Tour de l'Ile-de-France réussi !

Du premier au dernier, ces jeunes, qui ont reçu une médaille commémorative, pleinement heureux, ont juré de recommencer...

QUAND LE BUS S'EXPOSE

Du 15 au 19 avril, les anciens et les modernes se sont retrouvés au dépôt de Malakoff, dans une mini exposition sur « l'autobus à travers les âges » montée avec le musée des Transports et la Manufacture des ateliers de Championnet. Ont été présentés cinq anciens — TN4, TN6, APU, OP5, le prototype du SC10 — et cinq bus actuels, tandis que la salle de réunion accueillait une exposition photos sur l'histoire du dépôt de Malakoff.



AVIS AUX RETRAITÉS DE LA B

● Avant son entrée au musée de Mulhouse, une voiture "Z" rénovée sera spécialement présentée, dans la dernière quinzaine de septembre, aux retraités de la ligne B qui, s'ils sont intéressés, peuvent prendre contact avec Bernard Laganne (Gares ligne B, tél. 40 06 74 34).

RVS POUR ORLYVAL

● La société RATP Val Service (RVS), filiale de la RATP et de Matra, est chargée de l'exploitation et de la maintenance de la ligne et de l'ensemble des équipements d'OrlyVal, dont la mise en service est prévue fin septembre. OrlyVal, qui mettra l'avion à une demi-heure du centre de Paris, est une ligne de métro entièrement automatique qui relie la gare d'Antony de la ligne B du RER aux deux aéroports d'Orly.

TOUR DE FRANCE VTT

● Patrick Léal, conducteur sur la ligne 12, a participé au 1^{er} tour de France VTT (voir ELL N° 12/mai 91). Arrivé 9^e au classement général sur les deux cents sportifs engagés, il termine 1^{er} de tous les coureurs « individuels » qui ne bénéficiaient pas d'assistance technique ! Une sacrée performance !

PRÉVENTION « MAL DE DOS »



ARDAILLON/COMFAV

Au cours de « La Santé d'abord », émission débat d'Antenne 2 consacrée, le 22 avril dernier, au « mal de dos », un reportage mettait en valeur l'effort du département du Matériel roulant ferroviaire (MRF) en matière de prévention dans ce domaine.

Les lombalgies représentant en effet une part non négligeable des accidents du travail à MRF, une action de prévention a été décidée pour l'ensemble des 3 000 agents du département sous forme de stages de 2 journées. Quatre animateurs (dont une femme) agents de MRF, formés à l'Institut national de recher-

che et sécurité (INRS), montrent les différents gestes et postures adaptés pour soulever, déplacer et poser des charges de taille et poids variables. Des notions d'ergonomie applicables aux postes de travail sont apportées en complément. Cette formation, donnée à l'atelier de Montrouge, est valable sur le lieu du travail mais aussi... chez soi, dans la vie de tous les jours. Près de 200 agents l'ont actuellement suivie — et appréciée. Un seul regret, qu'elle ne soit pas intégrée dans le stage d'accueil à la RATP. Des gestes et des postures, toujours, avec un nouveau stage proposé par l'équipe EPS (éducation physique et sportive) au Centre de formation technique (CFT) de Noisiel. Des agents de l'atelier de reprographie du service de la Présidence ont été les premiers à suivre cette formation aux gestes et aux postures adaptés à chaque activité professionnelle, en particulier pour soulever des charges. Ce stage a lieu pendant trois demi-journées selon un calendrier adaptable aux souhaits de chaque département intéressé.

17^e JOURNÉE MÉDICALE

Le 10 avril, 125 praticiens, 16 infirmiers et laborantins et une vingtaine d'agents administratifs, ont participé à la 17^e journée annuelle de formation médicale organisée par la RATP.

Roger Baudot, directeur du département Protection, Prestations, Prévention sociales a ouvert la séance. Les points forts du programme ont été les exposés puis les tables rondes portant sur les nouvelles techniques chirurgicales

(chirurgie des varices, techniques en chirurgie viscérale, thérapeutique arthroscopique, prothèses maxillo-faciales), la médecine conseil d'assurance maladie et la médecine du travail.

Le docteur Alain Régner, médecin en chef, est intervenu afin d'apporter les conclusions médicales des différents exposés et des tables rondes.

Après la présentation de METEOR par Pierre Griffe, responsable du projet, Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint, a assuré la clôture de la journée.

LA FÊTE DU SPORT À AUBER

Les 23 et 24 mai, dans la salle des échanges d'Auber, une centaine de membres de l'USMT ont présenté aux voyageurs 13 disciplines sportives : athlétisme, cyclisme, escrime, basket-ball, gymnastique, haltérophilie, hand-ball, karaté, judo, lutte, volley ball, tennis de table, boules. Cette Fête du sport était le prélude aux 20 000 manifestations de la grande Fête du Sport qui s'est déroulée en France les 25 et 26 mai.



ARDAILLON/COMFAV

Saut périlleux en sous-sol... C'est la fête à Auber.



ROY/COMFAV

Accueillie par Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint et membre du comité directeur de l'USMT, Frédérique Bredin, tout nouveau Ministre de la Jeunesse et des Sports, consacre sa première sortie officielle à la Fête du sport de la RATP. Elle répond aux questions de Philippe Perrier, l'animateur de l'opération.

MF 77 : DES PLANCHERS NEUFS

De la fin septembre 1988 à la mi-avril 1991, les planchers de 548 voitures type MF77 (le métro blanc en service sur les lignes 7, 8 et 13) ont fait l'objet d'une rénovation totale ou partielle. Après de nombreuses investigations, il est apparu que la corrosion subie par les planchers des trois premières tranches de ce matériel (datant des années 1979-1980) résulte de l'infiltration d'eau à travers le garnissage du plancher, le

long des seuils de portes et des pieds de siège. Cette eau a été rendue agressive par les produits ignifugeants contenus dans le contre-plaqué qui recouvre le châssis d'aluminium. Il en est résulté une corrosion des profils de châssis et une détérioration du contre-plaqué.

Le travail de rénovation, réalisé par la société ANF-Industrie à l'atelier RATP d'Italie (rue Abel Hovelacque), a consisté à déposer

les sièges, arracher le revêtement de sol, retirer les panneaux de contre-plaqué, réparer les zones corrodées, appliquer de la peinture, poser du nouveau contre-plaqué et un revêtement de dalles ; enfin remonter les sièges et étancher au mastic les pieds de sièges et les colonnes de plates-formes.

Afin de ne pas pénaliser l'exploitation, cette opération n'a pas immobilisé plus de deux trains à la fois.

SUCCÈS DU 3615 RATP

En mars, près de 65 000 appels dans le mois (+ 35% par rapport à mars 1990), soit un nombre d'appels moyen, les jours ouvrables, de 2 500. Ce même mois, le nombre d'heures de connexion s'élève à 3 360, soit + 21% par rapport à mars 1989.

En 1990, le nombre d'appels dans l'année a été de 780 000 (+ 49% par rapport à 1989). Les recettes reversées par France Télécom à la RATP pour 1990 sont de 1,3MF (+ 11% par rapport aux objectifs prévus).

Devant ce succès et avec la volonté d'être encore plus performant, le 3615 RATP envisage d'étendre ses services avec l'ouverture d'une messagerie permettant ainsi de répondre aux questions posées par les utilisateurs. Cela permettra également de mieux les connaître et d'effectuer des sondages.

Indiquons que les renseignements ainsi collectés et concernant les personnes ne peuvent être regroupés au sein de fichiers informatiques qu'avec l'accord des intéressés et l'aval de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

Créé en mai 1988, le 3615 RATP permet de consulter sur Minitel des rubriques diverses allant de renseignements pratiques (titres de transport, dessertes, horaires...) à l'actualité (Autrement Bus Est parisien, le futur tramway Saint-Denis-Bobigny, METEOR...). Enfin la rubrique SITU permet de rechercher le meilleur itinéraire par les transports en commun.

Ce dernier service est également accessible par 3616 SITU, ou 95 sur le réseau interne RATP.



Conçues par le designer du TGV, Roger Tallon, les nouvelles cabines du funiculaire de Montmartre, ont été réalisées par l'entreprise AKROS à Chambéry (Savoie). Elles ont été livrées, en convoi exceptionnel, sur le site le 12 juin pour une mise en service prévue à la fin septembre 1991.

UN PONT POUR LE TRAMWAY

Dimanche 14 avril, 16 heures : le trafic est interrompu sur les voies SNCF de Grande Ceinture à Bobigny. Le pont Repiquet, qui permet à la RN 186 de franchir les voies SNCF, étant trop étroit, un nouvel ouvrage est construit pour assurer le passage du tramway Saint-Denis-Bobigny.



Les piles ayant été posées, il s'agissait, cet après-midi là, de lancer les poutrelles enrobées (métal et béton) qui constitueraient le tablier

du futur pont, long de 63 mètres. Des travaux importants et impressionnants qui se sont terminés tard dans la nuit.



Ils ont contribué aux études et à la réalisation du BOA : le 4 avril, les agents de l'ancien service FR, aujourd'hui à la retraite, étaient invités par Didier Langrand, directeur du département MRF à une présentation du nouveau matériel. Transport en BOA jusqu'à l'atelier de Bobigny, visite de l'atelier et présentation du matériel, film et exposition sur les MF 88 et le MP 89 étaient au programme de la manifestation. Un coup de chapeau était ainsi rendu à ces agents pour leur contribution à l'élaboration du BOA.

ORDRE DE MALTE

Une nouvelle association vient de se créer à la RATP. Il s'agit du Comité RATP des Œuvres hospitalières françaises de l'Ordre de Malte, association qui exerce son action caritative en créant, construisant et entretenant des dispensaires, maternités et polycliniques dans le monde entier. Dans un premier temps, l'activité du Comité RATP consiste à récolter les médicaments non périmés et non utilisés que l'on peut avoir chez soi. Il suffit de déposer les médicaments à son centre médical. (Pour tout renseignement, contacter M. Joubert, tél. : 40.02.49.98).

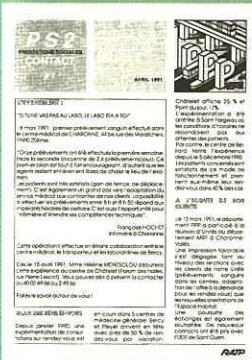
DIRECTION L'AFRIQUE

Le 26 mars 1991, SOFRETU a signé avec le Zimbabwe un contrat pour l'avant-projet détaillé et la préparation des documents d'appel d'offres relatifs à la réalisation d'une nouvelle ligne de chemin de fer suburbaine de 28 km de long. Cette ligne assurera la liaison entre la capitale Harare et Chitungwiza, principal pôle de sa périphérie.

ESSAIS

Le service Logistique effectue des essais portant sur la mesure des vibrations de l'essieu directeur du métro BOA, et sur la mise au point d'un système de détection de rail cassé.

REVUE DE PRESSE INTERNE



spécifique par la Permanence générale.
 « Du neuf au 31 », n° 2, journal du dépôt de Nanterre.

Lu dans « Info ligne 2 » : « Un projet étudié par le Conseil des Hauts-de-Seine et approuvé par le Conseil régional de l'Île-de-France prévoit le prolongement de la ligne 2 à Suresnes puis à Rueil. Quand ? A suivre... »
 « Info ligne 2 », n° 3, journal de l'UDO ligne 2.

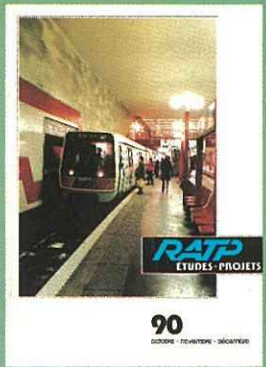
Dans « PS2 Contact », premiers résultats d'une expérimentation de consultations sur rendez-vous, qui se déroule actuellement dans cinq centres de médecine générale. Bercy et Pleyel ont enregistré 50 % de rendez-vous par vacation, Châtelet, 25 % et Point du Jour, 17 %. L'expérimentation a été arrêtée à Saint-Fargeau, faute d'horaires correspondant aux attentes des agents. En revanche, Belliard tente l'expérience depuis le 15 décembre 1990. Dans 40 % des cas, les agents prennent eux-mêmes leur rendez-vous.
 « PS2 Contact », n° 2 d'avril 1991, journal de l'unité Prestations sociales.



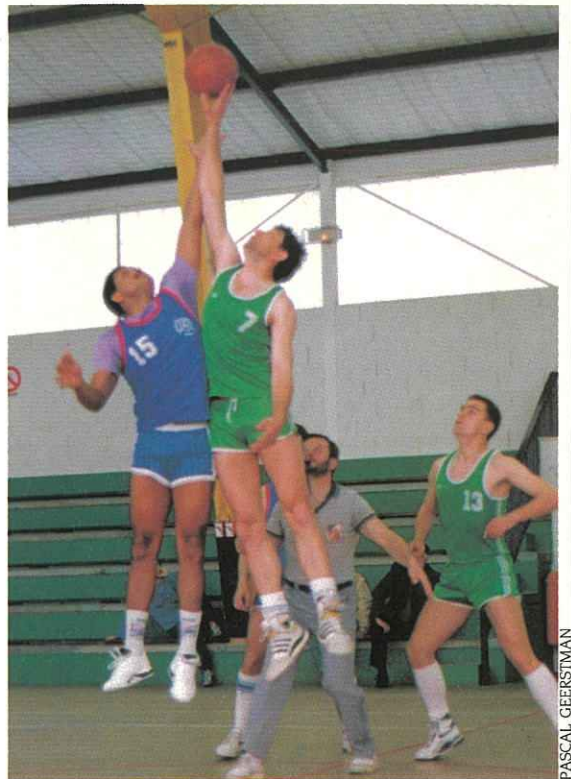
Une mini enquête sur la formation des agents de contrôle de ligne a été réalisée pour le journal de la ligne 10 : tous les agents du contrôle de la ligne 5 ont suivi un stage de cinq jours sur la sensibilisation à la sécurité. Trois agents dressent le bilan.
 « Globalement le stage est très intéressant. Pendant les cours on voit très bien ses forces personnelles et les petits défauts qu'on s'apprend à corriger. Au retour en ligne, on ne voit pas les relations avec les collègues et les clients de la même manière. »
 « C'est une formation très dynamique et agréable à suivre. On s'y amuse, mais c'est très sérieux. On y voit la manière de parler, de se positionner, de ne pas faire de gestes inutiles auprès du contrevenant. On constate très rapidement notre degré d'entêtement... »

« Les formateurs étaient très bien. Ils nous ont parfaitement expliqué comment aller au maximum d'un incident de contrôle et quand il est nécessaire de décrocher. Nous avons également été très sensibilisés à la valeur du travail en équipe. »
 « Info ligne 10 », n° 3, avril 1991, journal de l'UDO ligne 10.

Info ligne 12 » présente le plan d'action de la ligne en 6 points : favoriser la prise de responsabilité et les initiatives, améliorer l'information interne et l'accueil des voyageurs, mettre en place la gestion financière, développer le partenariat ligne-atelier du matériel roulant, organiser la gestion des salons de la porte de Versailles, enfin améliorer la communication interne. Autant d'actions dont « Info ligne 12 » promet de présenter les développements au cours des prochains numéros.
 « Info ligne 12 », journal de l'UDO ligne 12.



Les mordsus de BOA trouveront dans le dernier numéro d'« Etudes et Projets », une étude technique exhaustive intitulée « BOA : un nouveau concept de roulement ferroviaire et de compartiment voyageurs », croquis à l'appui.
 « RATP Etudes et Projets », 4^e trimestre 1990.



L'équipe de l'USMT basket (en bleu) lors de la demi-finale de la coupe « Consolante » à Castres, le 4 mai dernier.

« BALLE AU PANIER »

Pour la première fois depuis six ans, l'équipe de basket-ball « corpo » de l'USMT va monter en première division la saison prochaine. « Nous terminons à la première place avec 16 victoires et seulement deux défaites », annonce fièrement Pascal Geerstman, technicien télécommunication au département SIT à Châtelet, et jeune président de cette section. Arrivé en 1987, joueur lui-même dans l'équipe corpo, il gère 54 licenciés répartis dans 3 équipes senior et une équipe masculine cadette. « Les bons résultats de l'équipe corpo, nous les devons à la stabilité de l'effectif qui tourne maintenant depuis quatre ans, dans une ambiance de copains qui ont fini par bien se connaître. » Le 25 mai ils ont disputé la finale corpo Paris de 2^e division en rencontrant le premier de l'autre poule, l'équipe des douanes, au gymnase Jaurès à Paris. L'autre équipe masculine

senior termine troisième de sa poule excellence inter-départementale, « mais ce sont les deux premiers qui montent ! » ajoute Pascal Geerstman. Quant à l'équipe cadette masculine mise sur pied cette saison, elle termine deuxième de sa poule avec deux défaites seulement. « Il faut saluer le travail et le dévouement d'un machiniste au dépôt de Belliard, Thierry Mirronet, qui assure l'entraînement et l'encadrement de cette jeune équipe. Le gros problème c'est la salle... On s'entraîne au gymnase de la porte de Choisy qui a 35 ans ! Sans chauffage, il nous arrive de jouer par des températures de -4° ! Nous avons obtenu un chauffage pour le banc de touche, des nouveaux panneaux et une nouvelle peinture. On espère la réfection du sol... » P. Geerstman déplorait que sa section ne soit pas suffisamment connue au sein de la Régie, souhaitons que le journal lui ait rempli son panier !



Du neuf au 31 » signale le lancement d'une expérimentation sur alarme discrète dans le cadre du plan sécurité de la ligne 304 : nouvelles procédures d'utilisation, formation des machinistes, suivi

PASCAL GEERSTMAN

LE MÉTRO EN PIN'S



Entrée Guimard 1900 de Porte Dauphine, une rame

de matériel Sprague : Philippe Guerard, sous-chef de terminus, s'inspire de son environnement pour créer — mode oblige — des pin's. Il les dessine et les fait réaliser avant de les proposer à ses collègues. Son chef d'unité s'y intéresse : pourquoi, par exemple, ne pas les offrir aux agents et aux voyageurs qui participent aux réunions organisées par la ligne 2 ... un geste on ne peut plus commercial.

Aujourd'hui sous-chef de terminus sur la ligne 6 (après avoir été jusqu'en novembre 1990 sur la 1.2), Philippe Guerard a des projets : de nouvelles créations ayant pour thème... la ligne 6. Il en discute actuellement avec le responsable de la ligne. Et si les autres lignes de métro sont intéressées...



MARGUERITE/COM-AY

UNE GALERIE D'ART SUR LA A



SUTTON/COM-AY

La peinture est un excellent moyen de décompresser quand on est, comme Paul Guillin, chef de régulation sur la ligne A. Une ligne dont l'exploitation n'est pas toujours de tout repos. L'aquarelle, la peinture à l'huile sont aujourd'hui une passion pour P. Guillin. Il court les galeries d'art et les expositions dès que son travail le lui permet et son

bureau « abrite » souvent ses toiles.

Aussi le responsable de l'unité Transport ligne A, Christian Nicolini, lui a-t-il suggéré de monter une exposition sur la ligne. C'est dans le corps de garde de Nanterre-Préfecture transformé en une véritable galerie d'art par la Manufacture (dépt MRB) que les œuvres de P. Guillin et de

sept collègues (peintre, photographe et sculpteurs*), ont pu être admirées, le 27 mars dernier. P. Guillin est aujourd'hui satisfait : « J'ai été très heureux de voir que les agents se sont déplacés et pas seulement ceux de la ligne A. J'ai aussi apprécié de pouvoir parler avec des collègues ailleurs que dans le cadre du travail. Cela permet

d'avoir d'autres rapports, plus décontractés ! » Mais Paul Guillin pense aussi à l'avenir : une exposition à l'automne avec d'autres départements, pour les voyageurs, peut-être...

* Patrick Arnaud, Jean-Michel Coriou, Boris Goutte, Jean-Claude Pouzet, René Saudemont, Yves Benet et Auguste Dantec.

BUS ET BUTS

● Encadrement, atelier, lignes, hors lignes, en tout treize équipes de football du dépôt de Pavillons se sont rencontrées le 8 mai en tournoi de sixte interlignes au stade Léo Lagrange à Pavillons-sous-Bois. Une première dans la bonne humeur à l'initiative de plusieurs machinistes. Par ailleurs, une équipe du dépôt d'Asnières composée de machinistes et d'ouvriers a rencontré le 13 mai une équipe de jeunes de la cité du Luth à Gennevilliers. La coupe, offerte par le dépôt, a été gagnée par les jeunes.

RÉSERVÉ À LA DESCENTE

● Afin de clarifier pour le voyageur le mode d'utilisation des différents types de bus, un autocollant « sens interdit » est apposé sur les portes de descente des voitures non exploitées en libre service.

SOYONS PRÉCIS

● Bernard Costes, machiniste au dépôt de Pavillons, s'est classé 2^e au 4^e Challenge Bus inter-dépôts. L'article « Parcours sans fautes » paru à ce sujet dans « Entre les Lignes » de mai (page 18), appelle une précision : Bernard Costes n'est pas sur la photo. C'est Gérard Apruzzese qui tient la coupe, offerte par le CDEP BUS, dont il est le secrétaire.

