

ENTRE LES LIGNES

Vincennes joue gagnant • Permanence agressions • Le centre de psychologie



Partenaires institutionnels :

Les règles du jeu

1991

N° 9 NOUVELLE SERIE FEVRIER 1990 **RATP**

—3—

FREUD SUR LE TERRAIN



GIPR et Centre de psychologie du travail : une expérience pilote dans le domaine de l'embauche.

—6—

VINCENNES JOUE GAGNANT



L'opération-tiroir à Vincennes.

—8—

VIVEMENT MARDI



Un guide pour faciliter les dépannages techniques sur les installations du réseau ferré.

—10—

NOTRE AGENT CHEZ LES CICHLIDÉS



Quand la passion des poissons mène au Tanganyika.

—12—

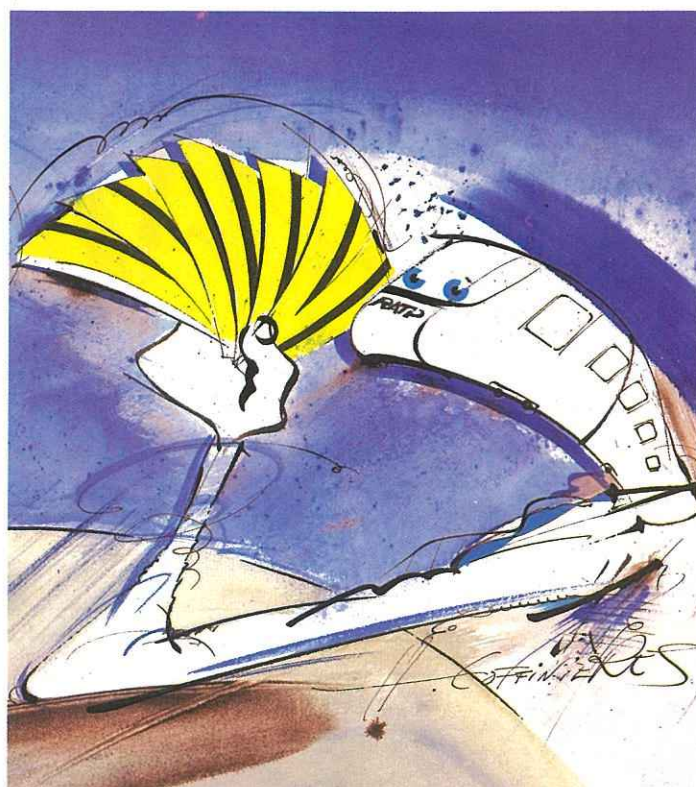
ASSISTANCE EN PERMANENCE



Une permanence juridique au service des agents victimes d'agression.

—16—

LES RÈGLES DU JEU



Comment se concrétisent les projets de la RATP.

—24—

REFLEX



Le portfolio de la RATP.

—14—

CHEF D'UDO, CHEF D'ORCHESTRE



Trois responsables font un premier bilan de la décentralisation au département Métro.

—25—

L'ACTUALITÉ



Les nouvelles de la RATP en bref.

FREUD SUR LE TERRAIN

Le Centre de psychologie

3



Le test du village, un élément de la batterie de tests utilisés par les psychologues de la RATP.

Oui distinguerait dans l'équipe du GIPR assurant ce soir-là la surveillance de la ligne 9, un psychologue de la RATP ? Revêtu de l'uniforme du GIPR, il calque son comportement sur celui du groupe, arrivant ainsi à s'intégrer parfaitement à la mission. Un expérience est en effet actuellement menée par le Centre de psychologie de la RATP et les responsables du GIPR en matière de recrutement. Les psychologues non contents de faire passer tests et entretiens aux candidats, essaient de mieux connaître cette nouvelle fonction en accompagnant, sur le terrain, les agents.

Test du « tourneur », de « l'attention diffusée », du « villa-

ge », des « dominos »... le Centre de psychologie du travail (unité Prévention sociale du département Protection, Prévention et Prestations sociales) est installé, depuis l'année dernière, dans les locaux tous neufs de la rue Belliard. Mais sa création est plus ancienne puisqu'elle remonte à la STCRP en ... 1925 ! C'est le premier laboratoire psychotechnique à avoir été créé en France, pour recruter des conducteurs de tramway et de bus.

« Depuis la création de la RATP, explique Luc Giraud, l'un des quatorze psychologues, le Centre intervenait lors de l'embauche des agents occupant des fonctions de sécurité (machinis-

tes, conducteurs, chefs de station, sous-chefs de poste, chefs de manœuvre et surveillance générale). » Depuis trois à quatre ans, tous les agents (emplois de sécurité, maîtrise et cadres) passent, lors de leur recrutement, tests et entretien avec les psychologues du travail. Le Centre intervient dans la procédure d'orientation et de sélection, en cas de changement d'emploi ou de reclassement. Il reçoit également tout agent souhaitant faire le point sur son adaptation professionnelle. « Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une psychothérapie, tient à souligner L. Giraud, mais bien de jouer le rôle de conseiller psychologique. » S'ajoute à

Les responsables du Groupe d'intervention et de prévention des réseaux (GIPR) et le Centre de psychologie du travail ont décidé de définir ensemble les conditions de recrutement de ce groupe. Une expérience pilote dans le domaine de l'embauche à la RATP.

ces différentes interventions la visite de sécurité périodique, tous les cinq ans, pour « faire le point » avec les machinistes et les conducteurs. Les tests utilisés diffèrent selon les emplois : les tests d'aptitude intellectuelle sont le plus souvent écrits. Les tests d'aptitude psychomotrice permettent de contrôler les temps de réaction de l'individu, sa possibilité de coordination, de précision, de contrôle gestuel. Enfin, les tests de tempérament et de comportement : les premiers, à l'aide d'un questionnaire, permettent de définir le profil de la personne (dynamisme, réflexion, maturité, capacité à gérer des relations) ; dans les bilans comportementaux, les épreuves permettent de vérifier si l'agent manifeste les comportements recherchés pour l'emploi qu'il doit assurer. Ces tests sont très utiles mais « le moment le plus important reste l'entretien avec le psychologue, tient à souligner L. Giraud, sans lequel aucune sélection n'est sérieusement envisageable. La technique de l'entretien a notamment pour but d'amener la personne à montrer, par des exemples concrets survenus dans sa vie sociale, si elle possède les comportements recherchés. Plus classiquement, le psychologue cherchera aussi à apprécier les capacités à faire face à des situations diverses. » Les tests d'aptitudes intellectuelles ont, pour la plupart, été créés lors de la Seconde Guerre Mondiale par des américains ; seul le

bilan comportemental est plus récent puisqu'il date en France d'une dizaine d'années environ. « Les tests ont fait leurs preuves et nous les conservons. Cependant, ils

«Du corps dans les mots»

peuvent être modifiés en fonction de l'évolution socio-professionnelle. Nous considérons que nous utilisons des valeurs sûres », précise L. Giraud. Rien ne laissait donc prévoir l'expérience originale menée depuis 1989 à la suite de la création de GIPR (Groupe d'intervention et de protection des réseaux). La constitution d'un nouveau corps dans le domaine de la sécurité ayant été décidé, le Centre de psychologie devait intervenir dans le recrutement et la sélection des candidats : or, c'était un peu « l'inconnu » : une population nouvelle venue d'horizons divers (gendarmerie, armée, emplois de surveillance et de maintien de la sécurité...), et une fonction nouvelle où les agents peuvent être confrontés à des situations difficiles. « Au tout début, confie L. Giraud, nous savions peu de choses sur le GIPR si ce n'est que les agents, spécialistes des arts martiaux, seraient en uniforme, amenés à travailler sur des secteurs "chauds" des réseaux, leur mission

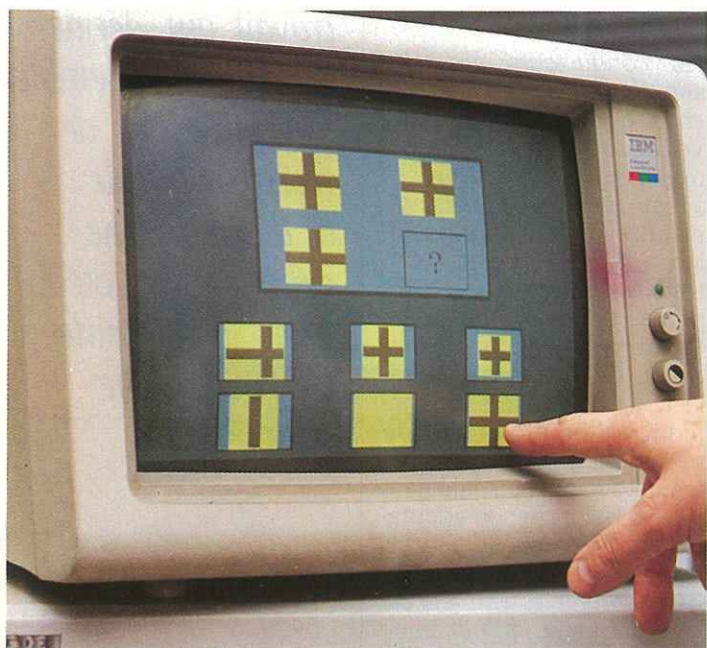


L'équipe du Centre de psychologie : de gauche à droite, Sylvie Pouville, Odile Arnaud, Daniel Metayer, Daniel Puchat ; et enfin Gérard Ruissant, Luc Giraud

étant de sécuriser agents et voyageurs. » Les tests de recrutement utilisés ne paraissant alors plus exactement adaptés, il faudra imaginer, dans une première étape, les aptitudes nécessaires à ce nouvel emploi et les tests retenus s'inspireront de la batterie déjà mise en place pour la Surveillance générale. Cela permettra le recrutement des premiers membres du GIPR. Mais l'objectif que se fixent les psychologues, dans une deuxième étape, est de mieux comprendre le GIPR, sa fonction, sa mentalité, les conditions d'exercice du métier. Apparaît ainsi rapidement la nécessité de rencontres avec les responsables. Et c'est désormais tout un travail en commun qui va être mené par l'encadrement du GIPR et le Centre de psychologie du travail : « Le GIPR, demandeur, était très disponible à notre égard ; de notre côté nous étions très intéressés, très motivés, se souvient L. Giraud, ce qui nous a permis de faire du bon travail ensemble. »

Comment mieux comprendre et mieux connaître le GIPR si

ce n'est en rencontrant les agents ? Ces entretiens vont permettre d'établir une « description d'emploi ». Des réunions avec l'encadrement du GIPR auront ensuite pour objectif de réaliser une liste des qualités professionnelles requises afin de définir les aptitudes nécessaires pour assurer cet emploi. Au début de cette année sera mise au point une « grille d'observation ». Elle permettra de déceler chez les agents, d'après



Aujourd'hui, tous les agents (emplois de sécurité, maîtrise et cadres) passent tests et entretiens de recrutement. Ici, le test IGM.

Le Centre de

Le Centre de psychologie du travail fait partie de l'unité décentralisée « Prévention sociale » au département Protection, prestations et préventions sociales. Avec un responsable du Centre, et un staff administratif de trois personnes, il comprend quatorze psychologues (dont cinq à temps partiel) et trois assistants.

Ses activités : réalisation d'examen psychologiques d'orientation, de sélection et de contrôle, suivi des

Mission « Papa 10 »

Dix-huit heures, au gymnase de la rue de Lorraine dans le XIX^e arrondissement, les agents de l'équipe « Papa 10 » du GIPR suivent leur entraînement quotidien. Au programme ce soir, des exercices de musculation, les plus « anciens » conseillant les « nouveaux ». D'autres jours, ils se retrouvent dans une salle de la gare RER de Luxembourg pour pratiquer les arts martiaux ou faire du footing dans les jardins du Luxembourg tout proche.

Vers 20 heures, tout le monde regagne les locaux de Bastille. Le chef de l'équipe prépare la mission de la soirée qu'il explique ensuite à ses hommes auxquels s'est joint, cette nuit-là, un psychologue de l'unité Prévention sociale ; ce dernier, dans le cadre de la démarche commune, de recrutement et de suivi des agents du GIPR, est allé jusqu'à revêtir leur uniforme afin de s'intégrer au maximum à l'équipe.

Ce soir, trois missions exercent leur surveillance sur le réseau : « Papa 4 » sur le RER A, « Papa 6 » à Strasbourg-Saint-Denis et « Papa 10 » sur les lignes 3, 11 et 9. Une organisation stricte, presque militaire, avec des consignes précises sur la conduite à tenir sur le réseau : pour assurer leur mission de protection, de sécurisation au-

près des voyageurs et du personnel, les agents ne doivent pas utiliser la force dans les rapports avec les délinquants mais agir sur leur comportement en étant dissuasifs, tout en les respectant et en restant toujours corrects.

Spectateur plus qu'acteur, le psychologue de la RATP observera tout au long de la soirée les attitudes des agents : vigilance de chaque instant, maîtrise de soi, assurance, correction (à chaque passage de rame, un petit salut est adressé au conducteur) mais aussi celle du public dont le comportement est très variable : de l'indifférence à l'étonnement ou l'inquiétude, du bon accueil de certains (« c'est bien ce que vous faites, vous allez continuer ? ») aux insultes des autres.

Ce soir-là, pas de gros incidents hormis l'interpellation en flagrant délit d'un jeune tagger dans une rame à Oberkampf. Vers une heure du matin, l'équipe regagne Bastille pour un debriefing au cours duquel seront étudiées les différentes situations de la soirée.

Pour le psychologue accompagnant les agents, la soirée est riche d'enseignements même si parfois, confronté à des situations délicates, il doit faire preuve de beaucoup de sang-froid !



Sécuriser agents et voyageurs.

ARDAILLON/COM-AV



Jourdain, Liliane Vecchia ; puis Jean-Pierre Jacquemin, Nathalie J., José-Christian Gonzalez, Francis Henrion.

leur comportement, les qualités souhaitées. « Le Centre de psychologie estime que les services utilisateurs doivent être étroitement associés à la procédure de recrutement en raison de leur expérience professionnelle. Ainsi une commission mixte, créée en juin dernier, se prononce-t-elle désormais sur l'embauche des candidats. Le GIPR, service utilisateur, est de cette façon partie prenante dans le recrutement de ses

agents. » Cette démarche de collaboration, nouvelle dans l'entreprise, ne s'arrête pas là. Les psychologues ont souhaité compléter leurs connaissances par l'observation des activités sur le terrain pour « se mettre dans la peau » des agents du GIPR, être confrontés à la réalité quotidienne de leur travail. C'est ainsi que, cinq jours de suite, de 13 h à 20 h ou de 18 h à 2 h, chaque psychologue revêt l'uniforme brun et bleu et s'intègre à l'une des équipes. « Cela m'a permis, explique L. Giraud, de mettre du corps dans les mots, de vivre réellement cet emploi. Des images du terrain étayent maintenant les mots employés qui prennent un autre sens. L'expérience sur le terrain est très enrichissante, même si elle est parfois dure — physiquement et moralement. Elle m'a permis de mieux comprendre. »

Une expérience pilote qui pourrait être menée avec d'autres services de l'entreprise : c'est en tout cas le souhait du Centre de psychologie du travail. ■

Simone Feignier

psychologie

agents au cours de leur formation et au moment de leur insertion professionnelle, réponse aux demandes de conseil individuel des agents. Et aussi participation à des études, des recherches et interventions en psychologie et psychosociologie du travail. En 1990, le Centre de psychologie a effectué 5740 examens dont Recrutement : 2050 Mobilité : 720 Dysfonctionnement homme/poste : 220 Emplois de sécurité : 2750

E

En attendant son nouveau siège social, la RATP teste à Vincennes la Maison du futur.



VINCENNES JOUE GAGN

Le futur siège social de la RATP à Lyon-Bercy, ce sera pour 1994. Conçu comme un immeuble « intelligent », il sera digne des ambitions de modernité publique et d'efficacité que notre entreprise s'est assignées, comme objectif prioritaire.

Pendant la durée des travaux de construction de la Maison de la RATP, la Régie a entrepris, dans le cadre de sa récente restructuration, une réorientation de sa politique immobilière. Cela se traduit notamment par un regroupement de services et d'unités dans un même espace géographique pour répondre, d'une part, à un souci d'homogénéité et d'efficacité des activités concernées et, d'autre part, faire bénéficier les agents d'un cadre et de conditions de travail nettement améliorés.

L'immeuble neuf situé à Vincennes, en bordure du bois, que la Régie a pris en location pour la durée des travaux de construction du futur siège, illustre bien cette politique.

« Cet immeuble neuf est desservi par la station Bérault sur

la ligne 1, qui se trouve à 5 minutes, et par la gare RER de Vincennes à 10 minutes, explique Guy Lambert, chef d'établissement délégué de Vincennes. La RATP utilisera trois bâtiments sur un ensemble de six pour accueillir la plus grande partie des services situés auparavant à Bercy-Rapée. »

Dès le 3 décembre, en effet, le service du Patrimoine a emménagé dans ses nouveaux locaux. Créé en mai 1990 depuis l'ancien service JD (service du domaine) et avec une partie de l'ancien service SE (service des études et de l'organisation), il

compte 80 personnes dont Robert Sammut, chef de service, et en même temps responsable du projet Lyon-Bercy. Le « Patrimoine » a ainsi montré l'exemple en arrivant le premier.

« Ce site va être managé comme un syndic d'immeubles par le chef d'établissement délégué », souligne G. Lambert, et c'est là une première nouveauté. En effet, Vincennes est une « opération pilote ». Il possède un budget propre, un budget d'établissement fixé à 38,6 MF pour l'année 1991 qui comprendra toutes les charges sans exception : les loyers, les assu-

Le planning des emménagements à Vincennes :

Adresse postale :

7, square Félix-Nadar
94684 Vincennes Cedex

Chef d'établissement :
Robert Sammut

Chef d'établissement délégué : Guy Lambert -
Tél. 24106

— 14 JANVIER 1991 : DEV

— 18 FEVRIER 1991 : DEV-
IGT - Mission Audit

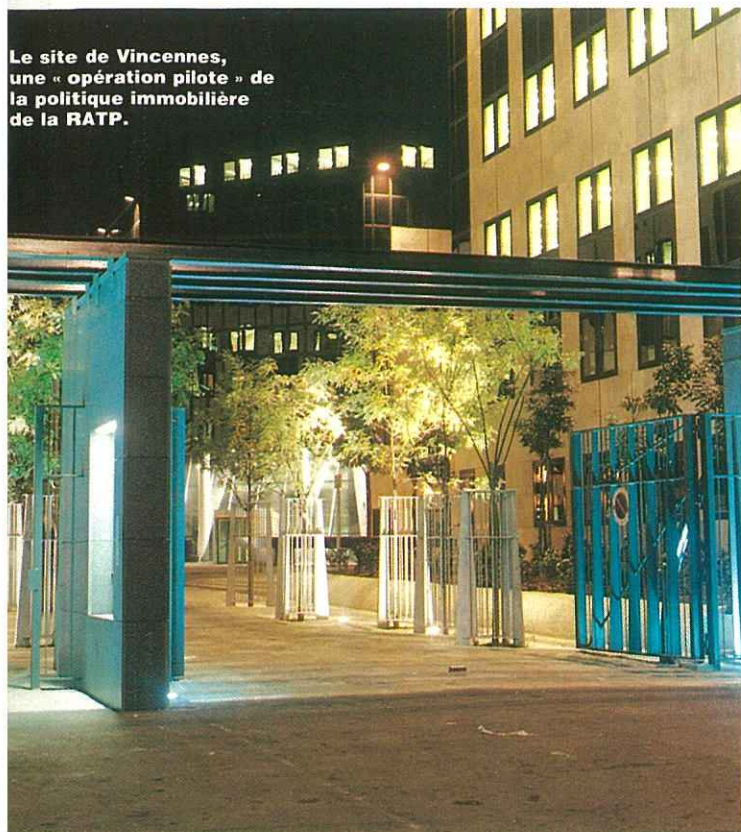
— 4 mars 1991, FCG : Finances contrôle de gestion.

— 15 AVRIL 1991 : GIP : Gestion intégrée du personnel

— 22 AVRIL 1991 : JUR : Juridique

— 27 MAI 1991 : ESE : Équipements et systèmes électriques.

Le site de Vincennes, une « opération pilote » de la politique immobilière de la RATP.



MARGUERITE/COM-AV

vrir et fermer ». Le mobilier de bureau est en bois très clair d'excellente qualité. Il faut saluer le remarquable travail de préparation des équipes de « correspondant-mobilier » et de « correspondant-transfert » dont chaque service devant emménager à Vincennes s'est doté pour aboutir à ce résultat. En effet, une large concertation a prévalu pour que ces « opérations-tiroirs » s'accomplissent dans les meilleures conditions d'information et de bien-être des agents. Des mesures « d'accompagnement social » pour les différents déménagements ont été appliquées, notamment dans le cadre du protocole d'accord signé en juin 1989 : l'une des dispositions importantes de ce protocole porte sur le paiement d'une « indemnité de déplacement géographique ». Trois agents sur quatre à Vincennes ont pu bénéficier de cette indemnité d'un montant de 3 400 francs en moyenne.

G. Lambert précise que « les conditions de travail sont meilleures qu'auparavant, c'est certain ; un problème acoustique existe cependant et les cloisons vont être renforcées ; on s'efforce d'améliorer au maximum ce qui ne va pas, mais le fait d'être lo-

cataire ne facilite pas toujours la tâche ; heureusement pour la future Maison de la RATP on n'aura pas ce problème ! » Outre une desserte métro et RER très pratique, des places de parking sont disponibles avec une moyenne record d'une place pour quatre agents.

Le service du Patrimoine est maintenant Vincennois. Lors de son arrivée, les agents d'établissement avaient déposé une rose sur le bureau de toutes les femmes... L'équipe du projet Lyon-Bercy, Ingénierie sociale et communication, avait distribué à tous les arrivants un superbe guide couleuvre intitulé « Repérages », bourré d'adresses utiles, d'informations sur les services de la commune de Vincennes (sport, loisirs, médico-social, administrations...).

Une lettre d'information dénommée « PAT ati-ata » éditée par cette même équipe est publiée maintenant régulièrement et fournit un grand nombre de renseignements sur le site de Vincennes, sur l'avancement des emménagements futurs, les problèmes en voie de résolution. Comme quoi un emménagement peut se vivre autrement... positivement... ■

Philippe Carron

ances, les impôts, le gardiennage, le ménage, le nettoyage, l'accueil... tout sera pris en compte et cette comptabilité analytique permettra ainsi de connaître ce que coûte réellement un établissement pour la RATP.

La deuxième nouveauté est l'utilisation par tous les agents d'un badge « à induction » (carte main-libre) qui permet l'accès aux différents bâtiments et parkings. « Ce système préfigure celui qui devrait être en vigueur dans la future Maison de la RATP ; d'ailleurs plusieurs grandes entreprises modernes fonctionnent déjà sur ce modèle comme Matra, Alcatel, et même les ministères. Il s'agit avant tout d'un système de sécurité qui permet de mieux protéger des sites sensibles comme l'informatique par exemple. C'est en quelque sorte le prolongement moderne de la carte d'établissement déjà en vigueur à la Régie ». Ce badge qui n'a rien à voir avec une « pointeuse » autorise, grâce à une puce incorporée, l'accès et le paiement du repas au restaurant inter-entreprises (RIE). A cet

égard, la RATP participe à hauteur de 19,80 francs (différence entre le prix d'un repas « moyen » pris au RIE et le prix d'un repas servi dans les restaurants d'entreprise). La troisième nouveauté concerne les nouveaux métiers des agents du service intérieur. Depuis le 1^{er} janvier 1991, ils s'appellent agents d'établissement. Mais, surtout, de nouvelles fonctions leur sont attribuées : ils peuvent assurer des travaux techniques de « 1^{er} niveau » (changer une ampoule, changer les vis d'une porte...) mais également des travaux de secrétariat, de reprographie, ou s'occuper de la gestion d'un photocopieur. Ils pourront bénéficier de stages et sont gérés, suivis, notés par le chef d'établissement. Plus de responsabilités pour une meilleure intégration et une revalorisation de leur rôle au sein de l'entreprise.

Quels sont les « plus » offerts par Vincennes ? D'abord l'espace, 10 m² en moyenne par agent ! Les bureaux sont très clairs, équipés de chauffage électrique, pourvus de vraies fenêtres « que l'on peut ou-

Immeuble Neuilly-Plaisance

Les responsables en sont Maurice Raguet (Tél. 39 576) et Gérard Deschaumes (Tél. 39 572). Cet immeuble de 4 étages, situé en bord de Marne, desservi par la gare RER de Neuilly-Plaisance, est en cours de construction à côté du dépôt d'autobus de la Maltournée. Il sera livré le 1^{er} novembre 1991. Dans ses locaux, il accueillera principalement la partie de l'unité décentralisée « centres informatiques », SIT, située actuellement à Bercy.

Immeuble Lachambaudie

Les responsables en sont Serge Beaucourt (Tél. 39 798) et Michel Sechet (Tél. 39 958). Ce bâtiment, en cours d'aménagement, est situé

dans le prolongement de la rue de Bercy, à 1 kilomètre de l'actuel site Bercy-Rapée.

Il accueillera en mai-juin 1991 les équipes du département de PPP, Protection, Prévention et Prestations sociales (état-major, administration) et en août 1991 la centrale médicale actuellement à Bercy.

Immeuble Charenton-Liberté

Les responsables en sont Nicole Delanef (Tél. 24 079) et Philippe Martin (Tél. 24 096).

L'immeuble situé près de la station de métro Liberté est actuellement en chantier. Il accueillera en janvier 1992 les unités du département FCG, Finances et Contrôle de gestion situées quai de la Rapée (à l'exception de l'unité spécialisée « Concurrence »).

VIVEMENT MARDI !



Faciliter
les dépannages
par une description
plus précise de
l'incident, tel
est l'objectif du
« Manuel d'Aide à
la Rédaction
des Dépêches sur
les Installations »
(MARDI).
Une initiative de
l'ERIL, fruit
du dialogue
ateliers-exploitants.

« C'est en se rapprochant de l'exploitant que l'on peut améliorer la qualité du service offert », déclare Yves Chaudieu, responsable de l'entretien général des accès et des stations de métro du secteur nord et de la ligne B du RER, entretien assuré par les ateliers de l'UDT Aménagement et maintenance des ouvrages ferroviaires (département ITA). Précisons que ces ateliers du secteur nord, situés 159, boulevard de la Villette, regroupent près de 70 personnes divisées en cinq corps de métier, serruriers, plombiers, menuisiers, peintres et maçons.

« Globalement, c'est plus de 30 000 dépêches qui arrivent en une année au secteur nord et au secteur sud par le canal du CTRS, le Centre technique de résolution des incidents (voir ELL n° 8), poursuit Yves Chaudieu, et sur ce nombre il y en a eu, en 1989, 4 000 qui étaient erronées, ce qui conduit à des déplacements inutiles d'équipes d'ouvriers, et parfois à se déplacer deux fois. »

« Etre appelé pour un évier bouché alors qu'il s'agit d'un lavabo ce n'est pas la même chose, car, dans un cas, le diamètre du siphon est de 40 mm alors qu'il est de 32 mm dans l'autre. Il faut avoir le bon matériel ! » déclare Michel Escriba, plombier, qui ajoute que « dans ces circonstances l'on risque de passer pour un rigolo auprès des exploitants. » « Les agents de station ont ainsi l'impression que la qualité des prestations laisse à désirer tandis, que vis-à-vis du voyageur, la qualité du service diminue », ajoute Yves Chaudieu.

Dans un souci de plus grande efficacité, différentes dispositions ont été prises ces dernières années pour améliorer l'information concer-

nant le travail à faire : — informatisation du circuit des signalements par le système MARS (voir ELL n°8), mais pour le moment cela ne concerne que certains secteurs de l'entretien — codification des 100 000 installations du métro et du RER, c'est le système MIRE (Maintenance Identification Repérage Equipement), véritable banque de données mise en place progressivement depuis 1984 — création d'Equipes Motorisées d'Intervention Rapide, les EMIR (voir ELL n°104). Mais il fallait aller au-delà. En 1989, le personnel des ateliers a constitué une « équipe de réflexion d'initiative locale », une ERIL. « Ce groupe s'est rapidement formé d'une dizaine de volontaires appartenant à plusieurs corps de métiers de l'atelier », précise Alain Hardy, menuisier. Le souci d'un rendement optimum a conduit l'équipe à penser que l'amélioration de la rédaction des dépêches acheminées via le CTRS, pouvait être obtenue grâce à une meilleure connaissance des installations et des anomalies pouvant les concerner.

« Car trop souvent les dépêches passées par les exploitants sont imprécises », déclare Dominique Bon, serrurier, qui applique le code MIRE aux installations des accès nord en posant sur place des plaquettes d'identification. L'objectif était de mettre à la disposition des chefs de station ou de gare, qui sont à l'origine des signalements, un document facilitant leur travail. « L'on n'est pas des spécialistes et l'on ne connaît pas forcément les termes techniques qui permettent de signaler avec précision une anomalie de fonctionnement », déclare Jean Pérard, chef de station à Havre-Caumartin ou Saint-Lazare 3.



L'équipe MARDI. De gauche à droite Jean-Claude Perret, Alain Guegen

MARDI venait de naître, en clair le « Manuel d'Aide à la Rédaction des Dépêches sur les Installations ».

Mais cette démarche devait être bien accueillie par les agents de station. « Il fallait créer un dialogue avec l'exploitant ! » dit avec conviction

Un dialogue constructif

Y. Chaudieu. Une enquête préalable menée auprès du personnel de la ligne 3 a montré que celui-ci était favorable à la création d'un manuel destiné à lui faciliter la tâche. Aussi l'ERIL s'est ouverte à deux agents de l'exploitation dont Jean Pérard qui travaille en station depuis 26 ans. Après cette phase de réflexion et d'organisation menée par l'ensemble de l'équipe, il fallait — pour les ouvriers des différents corps de métier concernés et les exploitants — travailler en-



Michel Escriba, Jean Perard, Yves Chaudieu, Alain Gressier, Michel Meynie, Alain Hardy, Dominique Bon, Jacques Croué.

CHABROL/COM-AY

semble, avec comme objectifs d'améliorer la productivité du personnel des ateliers, la qualité de ses prestations, et la transmission des signalements émis par les quelque 5 000 agents d'exploitation. Après une année de travail, le manuel MARDI est devenu réalité. En 80 pages, regroupées en 22 chapitres et illustrées de 180 photos, il donne le vocabulaire technique des installations et des équipements des stations.

Soyons précis : pour un porte plan (code MIRE : PP n° x indiquant son emplacement), l'on indique par exemple SR 07, c'est-à-dire : dans tel accès, en serrurerie, le verrou du lanterneau est cassé. Pour une porte stratifiée (code PS n° x), l'on précise ME 03 : il s'agit, en menuiserie, d'une paumelle cassée. SA n° x PB 03 signifie : dans telle salle de distribution, en plomberie, un regard est bouché. QU n° x MA 07, c'est-à-dire sur le quai de telle station, en maçonnerie, des chutes de carrelage sont signalées.

« Nous avons ensuite réalisé

une cinquantaine de manuels par nos propres moyens », précise non sans fierté Alain Gressier, l'un des sept contremaîtres de l'entretien des accès nord, qui a été responsable de l'ERIL.

Du 1^{er} août au 15 septembre dernier, le manuel a été testé à titre expérimental dans dix stations de la ligne 3, choisies comme stations-types de l'ensemble des stations du réseau.

L'expérience a montré que 80 % des signalements ont alors été traités dès la première intervention au lieu de 60 % précédemment. En raison du meilleur diagnostic établi par les chefs de stations, le temps moyen de travail effectif a été ramené de 1 heure à 50 minutes. « Et puis cela facilite le travail, indique Roland Pinard, serrurier, l'on prend le matériel adapté, l'on gagne du temps et on s'épargne de la fatigue car l'on ne porte pas inutilement le sac ! » Enfin, les chefs de stations estiment que le document constitue un excellent outil pour la formation

des exploitants à la connaissance des installations. « D'ailleurs les agents qui ont eu à leur disposition le manuel pendant quelques semaines le réclament à nouveau », indique Alain Gressier.

Et puis Yves Chaudieu pense que l'on pourrait aller plus loin « grâce au Minitel qui devrait permettre au chef de station de transmettre directement la dépêche à un calculateur, lui-même enrichi par la codification MIRE ».

Un travail facilité

Jacques Croué, serrurier, qui néanmoins a fait deux ans d'exploitation à son entrée à la Régie, s'est beaucoup impliqué dans cette opération. « Mais maintenant il y a un super challenge, déclare-t-il avec une vigueur toute sportive, il faut continuer MARDI en l'appliquant à tout le métro et au RER ; et puis il peut

être adapté au sein de la RATP à d'autres activités d'entretien, et même, au-delà, à la SNCF, aux PTT par exemple. Mais pour cela il faut faire connaître MARDI. » Le Prix 90 RATP de l'implication, dans la perspective du Prix Marie-Claude Bériot-Dassonville organisé par l'ADEFIPE, en a été une occasion. La décision de participer au Prix de l'implication qui s'est déroulé à l'Ecole technique de Noisiel le 18 septembre, a été prise au début du mois. Mais comment présenter MARDI de manière attractive ? « Une idée est venue au groupe : créer un scénario, joué par des membres de l'ERIL, pour montrer les difficultés que nous rencontrons », déclare Michel Meynie, plombier à la RATP mais également dans le scénario. Les lieux de l'action : la station Hancourt (l'on peut également lire « en cours », comme le traitement de la dépêche), le CTRS, le bureau du contremaître et à nouveau la station. Pour communiquer, des téléphones géants. Le mot de la fin « Vivement MARDI ». « Nous avons un peu peur car nous n'avons pas l'habitude. Après une seule répétition sur place, nous nous sommes lancés », ajoute Michel Meynie avec une touche de fierté. L'accueil a été très bon.

Serrurier reconverti à l'informatique pour enregistrer les codes MIRE puis MARDI, Jean-Claude Perret est heureux d'avoir pu participer aux travaux qui ont débouché sur MARDI. C'est lui que le sort a désigné pour représenter l'équipe, comme observateur au Prix de l'ADEFIPE qui s'est déroulé à la Grande-Motte. « En fait, pour répondre à nos objectifs, il faut aider les hommes à mieux communiquer entre eux, ajoute Yves Chaudieu en forme de conclusion. Tout le travail qui a été fait, c'est celui d'une équipe motivée qui a bien pris conscience que MARDI est une manière d'améliorer les conditions de travail du personnel tant dans les ateliers qu'en station. Je voudrais enfin citer deux personnes qui nous ont été d'un grand secours et avec qui nous avons eu une grande complicité dans cette opération, Jean-Claude Fraisse et Anne Rochefrette du département Métro. »

Alain Malglaive

NOTRE AGENT CHEZ LES CICHLIDES

Jean-Pierre
Hacard, agent à
la RATP, a une
passion : les
poissons exotiques.
Objectif de
son expédition
sur les bords du
lac Tanganyika :
découvrir des
spécimens de
cichlidés.



J. P. Hacard au milieu de son « fish room », un paradis aquatique installé dans le garage de sa maison.

PIEDNOIR

La Régie recèle au sein de son personnel des trésors cachés... Au-delà de leurs compétences professionnelles, un certain nombre d'agents, — combien sont-ils ? — s'adonnent en dehors de leur temps de travail à des activités insolites, sportives, manuelles ou intellectuelles, qui leur assurent le plein épanouissement de leur personnalité.

Jean-Pierre Hacard en fait partie. Entré à la Régie en 1968 comme conducteur, il travaille actuellement, de nuit, à Massy-Palaiseau pour effectuer les relevés des bandes tachymétriques des RER. Si sa première famille est la RATP, la seconde porte un nom étrange : « cichlidés ». Sa passion, son amour pour ces poissons exotiques aux couleurs extraordinaires ont fait de lui un aquariophile averti. Et cette passion va le conduire prochainement, pour la seconde fois de sa vie, sur les bords d'un lac qui

accueille ses amis. Le lac Tanganyika, qui se situe dans la partie orientale de l'Afrique, en dessous du Lac Victoria, renferme à peu près 150 espèces de cichlidés dont une grande partie est endémique (qui ne se trouve que dans une région, une zone déterminée).

C'est en 1984 que J.P. Hacard découvre, pour la première fois, cette immense étendue d'eau (650 km de long pour une superficie de 32 000 km², soit environ 50 fois le lac Léman) d'où il ramène des exemplaires destinés au Muséum d'histoire naturelle de Paris.

Cette nouvelle expédition avec trois amis au Tanganyika est prévue du 4 février au 7 mars 1991.

L'objectif premier est la recherche d'espèces inconnues : en effet, une partie du lac au Zaïre a été très peu prospectée car son accès est difficile. Il s'agit donc de rap-

porter, en solution formolée, le maximum de spécimens de cichlidés inconnus. Ces poissons, qui seront déposés dans des muséums d'histoire naturelle, dont celui de Paris, serviront de base indispensable à la connaissance de cette famille : « *Un animal, tant qu'il n'est pas décrit scientifiquement n'existe pas* ». Il sera alors inscrit sur un registre et transmis au code international de nomenclature de zoologie où il portera un nom de genre, d'espèce... Le nom de la personne qui l'a décrit sera également mentionné ainsi que l'année de la description.

Le deuxième objectif est de revenir avec un maximum d'observations rédigées, photographiques ou filmées, afin d'y puiser le matériel nécessaire au plus grand nombre d'articles pour les revues spécialisées, et servir à la préparation de projections ou de conférences.

Le troisième objectif est d'essayer de ramener quelques espèces vivantes afin d'établir des souches nouvelles en Europe. J.P. Hacard est catégorique : « *Les cichlidés représentent une source de protéines extraordinaire pour le tiers-monde ; tous les gens qui vivent autour de ces lacs ont un potentiel nutritionnel bien plus important qu'eux-mêmes.* » Grâce aux observations minutieuses de ces différentes espèces, à la fois

sa curiosité. Et c'est sans doute là un de ses premiers mérites... Quand la famille Hacard déménage pour s'installer à la campagne, c'est pour mieux assouvir sa passion pour les poissons. « *Puis un jour j'ai annexé le garage, j'ai balancé la voiture dehors* », et ses heureux pensionnaires ont bénéficié d'un espace inattendu : l'ancien garage est vite devenu un vaste « fish-room », complètement équipée pour la vie des

Mais, surtout, ces poissons possèdent, en dehors de qualités esthétiques incomparables, une psychologie telle que l'on considère ces animaux comme les plus intelligents des poissons d'eau douce. Ils sont capables de reconnaître leur soigneur dans les aquariums (ce qui est assez rare chez les poissons !) mais ils ont un respect absolu de leurs congénères et de leur rang social pour tant parfois difficile à établir.

L'EXPÉDITION TANGANYIKA DU 4 FEVRIER AU 7 MARS 1991

- JEAN-PIERRE HACARD
- ROBERT ALLGAYER, conseiller scientifique
- ROLAND STAUB, logistique de l'expédition
- JEAN CARLUS, observation littorale du lac.

Un espoir contre la faim

dans leur milieu naturel et dans des aquariums parfaitement adaptés, on pourra obtenir des renseignements précieux (comportement, reproduction...) sur des possibilités réelles d'élevage de certains de ces poissons en pisciculture.

L'enjeu de sa mission est donc important à la fois pour le « petit » monde des aquariophiles mais également pour le nôtre si sa contribution et celle de ses trois compagnons peut contribuer à donner un coup de pouce à la lutte contre la faim dans le monde.

Si l'on songe aux modestes débuts de J.P. Hacard et de son épouse, jeunes mariés dans les années 70, alors propriétaires de deux magnifiques poissons rouges se prélassant dans un aquarium de fortune emprunté aux parents, le chemin parcouru depuis n'a rien de très banal ! Des poissons rouges, il passe rapidement aux poissons exotiques : « *Le déplacement en 3 dimensions, le goût de l'eau, élément purificateur par excellence* », cristallise son rêve d'enfance. Les poissons exotiques aux couleurs extraordinaires le fascinent totalement ; un an plus tard il découvre la famille des cichlidés et pourtant, à cette époque, la réputation de ces poissons parmi les revendeurs est particulièrement négative. Mais « *au fil de mes lectures, j'ai pensé que les mœurs des cichlidés étaient passionnantes* ». Cette mauvaise réputation que leur attribuent les commerçants n'a fait au contraire qu'aiguïser



Les cichlidés représentent une source de protéines importante pour la population autochtone qui les pêche.

poissons exotiques, et le reste de la maison est également investi d'aquariums... Une vingtaine d'aquariums représentant un volume d'eau de 9 000 litres pour une centaine de poissons qui vivent et se reproduisent dans un univers zoologique incroyable peuplé de canards, d'oiseaux, de perroquets, de chiens...

Les cichlidés sont une vaste famille de poissons exotiques d'eau douce dont la répartition géographique est tout à fait intéressante : on en trouve dans toute l'Afrique ainsi qu'à Madagascar et dans toute l'Amérique centrale ; un peu en Asie car ils ont dû traverser la mer Rouge et « *on peut raisonnablement penser que ces animaux sont une des preuves biologiques de la dérive des continents* », souligne notre aquariophile.

« *C'est vraiment un spectacle, une photo de ce que peut être une société dont le comportement parental est par ailleurs exemplaire* », confirme J.P. Hacard.

Au fil des années, il a acquis cette sorte de « feeling » indispensable qui permet d'apprécier la cohabitation entre plusieurs individus d'une même espèce.

C'est sans aucun doute l'aspect le plus passionnant de cette aventure car elle ne relève pas uniquement de critères « techniques » pourtant indispensables à maîtriser. Le but essentiel de tout aquariophile digne de ce nom est la reproduction. D'abord elle permet de connaître les mœurs des animaux, mais surtout elle conditionne un prélèvement minimum dans le milieu naturel, règle morale que tout aquariophile tend

à respecter. Ainsi le « fish-room » comprend une véritable « nursery » composée de bacs de petit volume où les espèces séparées peuvent grandir en toute quiétude. En 1980, « Les Animaux du Monde » de TFI sont venus filmer ses aquariums durant deux jours pour l'émission intitulée « Amours et naissances dans un aquarium ».

Et cet univers zoologique, ce paradis des poissons, a attiré de nombreux agents de la Régie qui viennent en famille, avec leurs enfants, rendre régulièrement visite aux pensionnaires de Jean-Pierre et de son épouse Bernadette. C'est vrai qu'il s'est bâti une solide réputation tout au long de la ligne B et a même converti deux ou trois conducteurs devenus aquariophiles grâce à ses conseils avisés. A tel point qu'il a construit, il y a dix ans et à la demande des agents de son secteur, un aquarium de 375 litres qui trône fièrement au corps de garde des conducteurs de Massy-Palaiseau. Et ce sont des agents de la Régie qui s'acquittent fidèlement de son entretien.

Quand J.P. Hacard donne des conférences sur les cichlidés à la Faculté d'Orsay, il a été plus d'une fois surpris de reconnaître parmi l'assistance quatre ou cinq de ses collègues de travail !

Au retour de son expédition, J.P. Hacard souhaiterait vivement et sincèrement faire partager aux agents de la Régie ses découvertes.

Il espère ainsi pouvoir réaliser des projections et conférences au sein de l'entreprise car c'est également un homme de communication. A nous de répondre concrètement à son appel. Maintenant, souhaitons-lui bonne pêche.

Philippe Carron

PHOTOS : PIEDNOIR

ASSISTANCE EN PERMANENCE

d

Depuis septembre 1990, le service Juridique assure une assistance 24 heures sur 24 aux agents victimes d'agression. Son principal atout pour une défense efficace : la rapidité d'intervention.



L'équipe du service Juridique (Affaires générales) : de gauche à droite : M.-J. Marty, E. Bachellerie, J. Millard, G. Caron, S. Boschi, O. Hibon, C. Pellegrin, A. Seves, M. Le Gourrierec et J.-P. Cabaret.

Novembre dernier, un conducteur de RER est agressé par un voyageur, en gare de Rueil-Malmaison. La « permanence agression » du service Juridique est immédiatement avertie. Une enquête rapide permet d'apprendre que l'affaire passe en comparution immédiate le lundi suivant à 15 h 30 devant la 17^e Chambre correctionnelle de Nanterre. Les éléments du dossier sont réunis, un avocat est prévenu, qui se présente à l'audience pour défendre les intérêts du conducteur RATP. L'agresseur, malgré ses dénégations, sera condamné à une peine sévère : 3 mois de prison ferme. C'est un exemple parmi d'autres : depuis septembre 1990, la « permanence agression » fonctionne à plein rendement. Dépendant de l'unité spécialisée 4 du service Juridique, le servi-

ce « Affaires pénales volontaires » qui anime cette permanence, a en charge les problèmes liés aux voies de fait sur agents et aux dégradations volontaires (graffitis, lacérations). Son but : intervenir le plus rapidement possible lorsqu'une agression s'est produite à l'encontre d'un agent pendant son travail, pour pouvoir défendre au mieux ses intérêts. « A partir d'un seul numéro tout agent peut nous contacter — en interne ou de l'extérieur, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 — les agents en station du métro, qui ne disposent que du téléphone intérieur, comme les machinistes qui utilisent plutôt des lignes extérieures, explique Claude Pellegrin, un des animateurs des Affaires pénales volontaires. Dans la journée, c'est l'ensemble du service qui

peut être amené à répondre, mais pour le soir et le week-end, il a fallu nous organiser : notre équipe de 11 personnes n'était pas assez nombreuse, aussi ce sont certains autres agents du service Juridique — soit une vingtaine de personnes — qui se sont portés volontaires pour tenir la permanence à tour de rôle. » Les appels provenant de ce numéro sont basculés automatiquement au domicile de l'agent de garde. Une autre personne, équipée d'un « bip », est également mobilisée pour se déplacer si nécessaire et apporter une assistance juridique. « Par le biais de la permanence, nous essayons d'être le plus en contact possible avec les agents pour savoir ce qui se passe sur les réseaux. En cas d'agression, il nous faut être avertis rapidement.

Nous pouvons être amenés à intervenir immédiatement, soit auprès des commissariats, soit auprès du tribunal », explique Jeannine Malan, responsable de l'US 4. La rapidité d'intervention est un facteur essentiel car l'auteur de l'agression peut faire l'objet d'un jugement en comparution immédiate (appelé autrefois flagrant délit). Cette procédure s'applique lorsque l'agresseur a été appréhendé — que les faits sont donc établis et ne justifient ni instruction, ni enquête — si le délinquant n'offre pas de garanties suffisantes

Sensibiliser les juges

(absence de domicile fixe, de profession) pour une remise en liberté provisoire avant jugement. Il est alors gardé à vue et déféré au Parquet. Le jugement est rendu dans un délai qui ne peut excéder le temps de garde à vue prolongée, soit 48 heures. « Dans ce cas nous allons au tribunal défendre les intérêts de notre agent », précise Elisabeth Bachelier, co-animatrice de l'équipe des Affaires pénales volontaires. Connaître le maximum de faits nous permet de recueillir les témoignages, de contacter un avocat, bref, d'organiser la défense. » Tout agent peut appeler la permanence dans la journée, même si l'affaire ne présente pas un caractère d'urgence, s'il se trouve confronté à une difficulté d'ordre juridique : constitution de dossier, rapports avec les officiers de police judiciaire, ou s'il reçoit une convocation du tribunal... « L'agent

agressé ne doit pas hésiter à nous informer du suivi de son affaire, insiste Jeannine Malan, sinon, il risque de se retrouver seul au tribunal, sans assistance juridique, sans avocat. Cela nous évite aussi d'être pris de court, ou d'avoir des "loupés" d'audience. Nous assurons alors un meilleur suivi du dossier, et nous sommes en mesure de lui faire part des conclusions données à son affaire. » L'aide d'un avocat est désormais proposée à tout agent victime d'une agression, même lorsque son affaire est simple, et cette décision lui appartient. S'il préfère aller seul devant le tribunal où il devra formuler sa réclamation lui-même, il sera de toute façon assisté par un membre de l'équipe des Affaires pénales de la Régie. Ce choix dépend surtout de sa personnalité, du type « d'affaire ». Il n'y a pas de règles en la matière...

Assister les agents agressés durant leur travail, c'est bien. Encore faut-il que les condamnations prononcées soient suffisamment exemplaires. D'où l'idée d'une concertation avec les tribunaux. Le service Juridique a donc mené des actions de sensibilisation auprès de magistrats en faisant valoir le point de vue de la RATP sur les agressions et les détériorations de matériel. Des rencontres sont organisées avec des magistrats de Paris, de Bobigny, de Nanterre et de Créteil. Il faut savoir que beaucoup d'agresseurs sont insolubles (le conflit naît souvent à l'occasion d'un contrôle). Dans ce cas, si la victime ne peut obtenir le paiement de dommages et intérêts, il faut qu'à travers un jugement exemplaire elle ait le sentiment que justice a été rendue. « Les agents doivent savoir



DUMAX/COM-AV



ARDAILLON/COM-AV



Contrôles et services de nuit, des activités à risques.

DUMAX/COM-AV

que l'entreprise est consciente des dangers qu'ils encourrent et essaie d'obtenir des peines lourdes, précise Claude Pellegrin. Actuellement, nous avons l'impression que les magistrats ont entendu notre demande. Un exemple : le 24

novembre à Sartrouville, un machiniste est blessé. Son agresseur passe en comparution immédiate et est condamné à huit mois de prison dont quatre fermes, 4 500 francs d'amende, 5 000 francs de dommages et intérêts au profit de sa victime et 180 heures de travail d'intérêt général. Un jugement inimaginable il y a seulement un an pour une agression ayant entraîné un arrêt de travail inférieur à huit jours ! » « Nous avons communiqué le numéro de la permanence agression aux magistrats des différents tribunaux avec lesquels nous sommes en contact, ajoute Elisabeth Bachelier. Lorsqu'ils sont saisis d'une affaire, ils nous préviennent. » Etre plus proche du terrain, préserver les droits des agents en se constituant partie civile, en obtenant des jugements exemplaires ; les assister et, s'il le faut, les rassurer et les soutenir : des mesures qui améliorent la politique de la RATP à l'égard des agressions dont sont victimes ses agents. Le bilan est impressionnant : depuis le 1^{er} septembre 1990, 244 affaires de coups et blessures volontaires ont été traitées, et depuis le 1^{er} novembre, six affaires sont venues en comparution immédiate. La mission est donc en bonne voie de réussite pour l'équipe des Affaires pénales volontaires : « Les agents font davantage appel à nous, ils ont compris qu'on était là pour eux, pour les aider » ; tandis qu'un agent du dépôt de Nanterre confirme : « Le service Juridique est plus proche de nous, désormais on sait à qui s'adresser, à quelle porte frapper. »

Numéro de la permanence : 40.02.39.50, ou 23 950. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Un agent témoigne

Le 25 septembre dernier, Jean Gabin, machiniste depuis 15 ans au dépôt de Charlebourg, est attaqué alors qu'il se rend en voiture à son travail ; à la suite d'une altercation, son agresseur, âgé de 19 ans, tire sur lui avec un pistolet à grenaille. Bilan : plusieurs impacts dans la nuque et une plaie à la tête, qui se révèlent être heureusement sans gravité majeure. J. Gabin réussit à

immobiliser son agresseur, qui fera l'objet d'un jugement en comparution immédiate, le 27 septembre devant la 12^e Chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Nanterre.

Jean Gabin raconte : « Tout a été très vite. Au commissariat, j'ai eu affaire à un officier de police judiciaire qui connaissait son métier, et qui a préparé un bon dossier pour le tribunal. Le

service Juridique a tout de suite été présent : j'ai obtenu un avocat, et un membre de l'équipe des Affaires pénales volontaires m'a accompagné au tribunal, cela m'a donné confiance. »

L'agresseur a été condamné à une peine de 12 mois de prison, dont 11 avec sursis, et mise à l'épreuve de 3 ans, avec comme condition au sursis l'indemnisation de la victime.

Le jeune homme n'a pu expliquer son geste au tribunal, mais il a reconnu qu'il avait vu l'uniforme de machiniste.

Maintenant, J. Gabin s'interroge sur les suites de son affaire : « Quelles seront les conséquences de cette agression sur ma carrière et sur ma santé ? Pour les suites judiciaires j'ai confiance, j'ai vu que je pouvais compter sur le service Juridique... »



CHEF D'UDO, CHEF D'ORCHESTRE

a

Après les bus,
le métro...

ELL poursuit
son enquête sur
la décentralisation
au quotidien.
Ce mois-ci, visite
aux chefs d'UDO
du métro.

Rapidité de décision, responsabilité accrue... la décentralisation a fait son entrée dans les UDO du métro. S. Lagrange, P. Dumas Delage, issus de l'exploitation, et D. Blanchecotte, antérieurement au service commercial, sont responsables chacun d'une unité décentralisée. Ils font un premier bilan et livrent à ELL leurs interrogations et leurs espoirs.

« La pyramide est déjà bien inclinée »

Serge Lagrange - UDO ligne 4

« Je travaille avec les mêmes gens qu'auparavant et pourtant je me sens plus important. Mon avis compte, mes demandes sont prises en compte ! Avant aussi, d'ailleurs ! Sauf qu'entre avant et maintenant — telle une tornade — la décentralisation est passée par là. Bien sûr, elle a diminué le nombre des niveaux hiérarchiques, mais elle a surtout affirmé une volonté, celle de régler les problèmes au plus tôt et au plus près. Et cela commence à marcher. Par exemple, je participe complètement à la mise en place du nouveau service en station et aucune décision concernant la ligne 4 n'est prise par le département sans mon accord. Autre exemple, je souhaitais réunir les agents de maîtrise dans un cadre informel pour discuter avec eux de la décentralisation, du nouveau service en station, de sécurité, de leurs difficultés, etc. Je n'ai pas de budget pour cela. Le financement en a été assuré par la communication interne du département Politique sociale et

Potentiel humain. Le redéploiement des moyens, c'est aussi cela. Un dernier exemple, les conducteurs avaient une demande en matière d'aménagement de tableau de présence. J'en avais une concernant l'amélioration de la capacité de transport offerte aux voyageurs en début de soirée. Après avoir négocié les moyens avec mon directeur de département, nous avons abouti à un accord responsable. Je dois dire que le Bureau des horaires a parfaitement joué son rôle de groupe de soutien. Ça aussi, c'est important, car c'est loin d'être la guerre ! Mon souhait ? C'est que les agents de la ligne 4 ressentent les mêmes choses que moi actuellement. Je n'ignore pas que déjà, ça et là, des initiatives sont prises. Le problème, c'est que trop souvent on ne dit rien quand elles sont bonnes, en revanche quand elles sont mauvaises... Mais avec l'enthousiasme de l'équipe qui m'entoure, cela change déjà. Tout ne va pas pourtant sans difficulté. Je regrette de ne pas avoir plus de moyens pour améliorer la propreté sur la ligne. Le soleil de l'exploitation n'a pas encore attiré les tournesols de quelques départements. Qu'importe, la pyramide est déjà bien inclinée ! »

« Les responsables d'UDO sont solidaires les uns des autres »

Dominique Blanchecotte - UDO ligne 1

« La décentralisation doit conduire à une gestion plus efficace. C'est le seul moyen de permettre à la

RATP de continuer d'exister. Il faut s'attaquer vigoureusement à l'absentéisme. « *Nul ne peut se sentir à la fois responsable et désespéré* », disait Saint-Exupéry. La première fois que je suis allée sur le terrain, lorsque je suis arrivée sur la ligne 1, j'ai entendu un agent marmonner : « *Je n'aime pas les gradés*. » Je lui ai demandé de m'expliquer pourquoi il disait cela. Il m'a répondu que chaque fois qu'il voyait un gradé, c'était parce qu'il y avait un problème. Se sentant bon agent, il ne voulait surtout pas voir les gradés ! Les rapports d'encadrement ont été jusqu'à présent répressifs. D'où le profond malaise d'aujourd'hui. La décentralisation doit renverser cette tendance. Si l'on veut redonner une dynamique à la ligne, enrayer l'absentéisme, il faut prendre plus de temps pour s'occuper des éléments moteurs. Car ce sont eux qui entraîneront les gens mal dans leur peau. L'objectif de la décentralisation est d'aller sur le terrain, de prouver aux agents que l'on a de la considération pour eux.

Personnellement, je me suis donnée deux ou trois mois de terrain pour bien connaître l'état moral et physique de la ligne avant de fixer mes objectifs. Je ne voulais pas partir bille en tête. Regardez ce qui s'est passé le 24 et le 31 décembre au soir. Des grèves qui ont paralysé pour la première fois le réseau tout entier à partir de 22 heures 30, c'est grave ! Le lendemain je suis allée en ligne pour comprendre. Si les agents s'étaient sentis plus motivés, peut-être ne seraient-ils pas

allés jusqu'à cette extrémité ? Les responsables d'UDO disposent maintenant de marges de manœuvre pour la gestion du personnel. Il faut tout mettre en œuvre pour qu'une telle situation ne se reproduise pas.

En fait, on demande aux gens de se prendre en charge. On attend d'eux qu'ils soient des forces de proposition. A la station Champs Elysées-Clemenceau, des agents sont allés voir le commissariat pour régler leurs problèmes de parking. C'est ça, se sentir responsable !

Pour moi, la décentralisation n'est pas synonyme d'autonomie. Les responsables d'unités décentralisées sont solidaires les uns des autres. Je pense qu'il faut affirmer cette solidarité qui fait la force du réseau. Nous sommes RATP avant d'être rattachés à telle ou telle ligne. Quand un gros problème arrive sur une ligne, tout le monde doit se mobiliser. En décembre dernier, il y a eu un accident sur une ligne avec laquelle nous sommes en correspondance. Nous avons peu d'effectifs, mais nous avons fait le maximum pour envoyer du renfort. Puis, nous avons fait appel au volontariat des autres lignes. J'espère que cette solidarité sera comprise partout de la même façon."

« Les chefs d'unités décentralisées participent enfin aux décisions »

Patrick Dumas-Delage - UDO ligne 2

« Douze personnes installées en sous-sol dans moins de 70 m². Quatre cadres qui s'entassent dans une pièce de 15 m². Le téléphone qui sonne sans arrêt et qu'il faut partager à plusieurs. Et pas moyen de recevoir un agent pour une discussion suivie... c'est la galère ! L'une des premières choses que j'ai faites en arrivant sur la ligne 2 a été de trouver des locaux corrects pour l'équipe d'encadrement. Aucune place n'étant disponible sur la ligne, on a prospecté à l'extérieur. J'ai visité des locaux. L'équipe s'est déplacée. En quinze jours, nous avons reçu le feu vert du département : 170 m² dans un immeuble

près de la station Père-Lachaise. Le responsable du contrôle de gestion de la ligne a choisi le mobilier, passé les commandes. Un réel changement ! J'ai été chef de ligne sur la 1 avant d'être responsable de l'unité décentralisée ligne 2. Tout transitait par le chef de division qui filtrait avant d'en référer au chef de service. Le chef de ligne ne décidait pas. Il n'avait pas d'autonomie budgétaire. Et il fallait attendre quatre mois avant de recevoir un budget ! Petit détail sur le mobilier... un cadre avait « droit » à un bureau « ministre », un agent de maîtrise, à un « demi-ministre » et ainsi de suite !

Pour 1991, la priorité sera donnée à l'amélioration du cadre de travail des agents en ligne, en particulier des agents station. Le budget investissement de la ligne qui s'élève à 1 million de francs va donc servir à rénover quatre bureaux de vente. On installe un coin comptabilité, une petite cuisine et des vestiaires. Coût moyen d'une opération : 200 000 F. C'est beaucoup trop ! On est obligé de passer par les services techniques qui choisissent les entreprises, font les devis pour nous. Nous ne pouvons pas faire baisser les prix. Et notre budget n'est pas extensible ! Pourtant, il est en nette augmentation par rapport à ce que l'on pouvait espérer avoir avant la décentralisation. Cinq lignes se partageaient 1,5 million de francs. Le chef de division arbitrait. J'aimerais par ailleurs améliorer la gestion des travaux de premier niveau.

Pour changer une ampoule ou poser une petite étiquette, il faut suivre une procédure centralisée alors qu'une petite équipe composée d'agents détachés des services techniques et de personnes compétentes de la ligne serait nettement plus efficace et... moins coûteuse ! Je me rappelle avoir payé 816 F pour la pause d'un panneau de liège d'un mètre sur deux quand j'étais chef de ligne sur la 1 ! Aujourd'hui, certaines choses bougent. Il faut en débloquent d'autres. Mon impression générale ? Les chefs d'unités décentralisées participent — enfin — aux décisions."

Propos recueillis par Marie-Odile Cahour



L.4 : M. Lagrange, chef d'UDO et M. Lebouil, inspecteur nord, entourés des futurs pilotes, opérateurs et conseillers commerciaux du secteur nord : de gauche à droite, MM. et Mmes Lambert, Priem, Chauvin, Dotte, Latouche, Pinville, Gueguen, Barbarin, Thetis, Lacourt, Fosse et Esposito.

DUMAX/COM-AV



L.1 : Colette Pla, Jean-Marie Pierrot, Dominique Blanchecotte, Nathalie Yahiel.

MARGUERITE/COM-AV



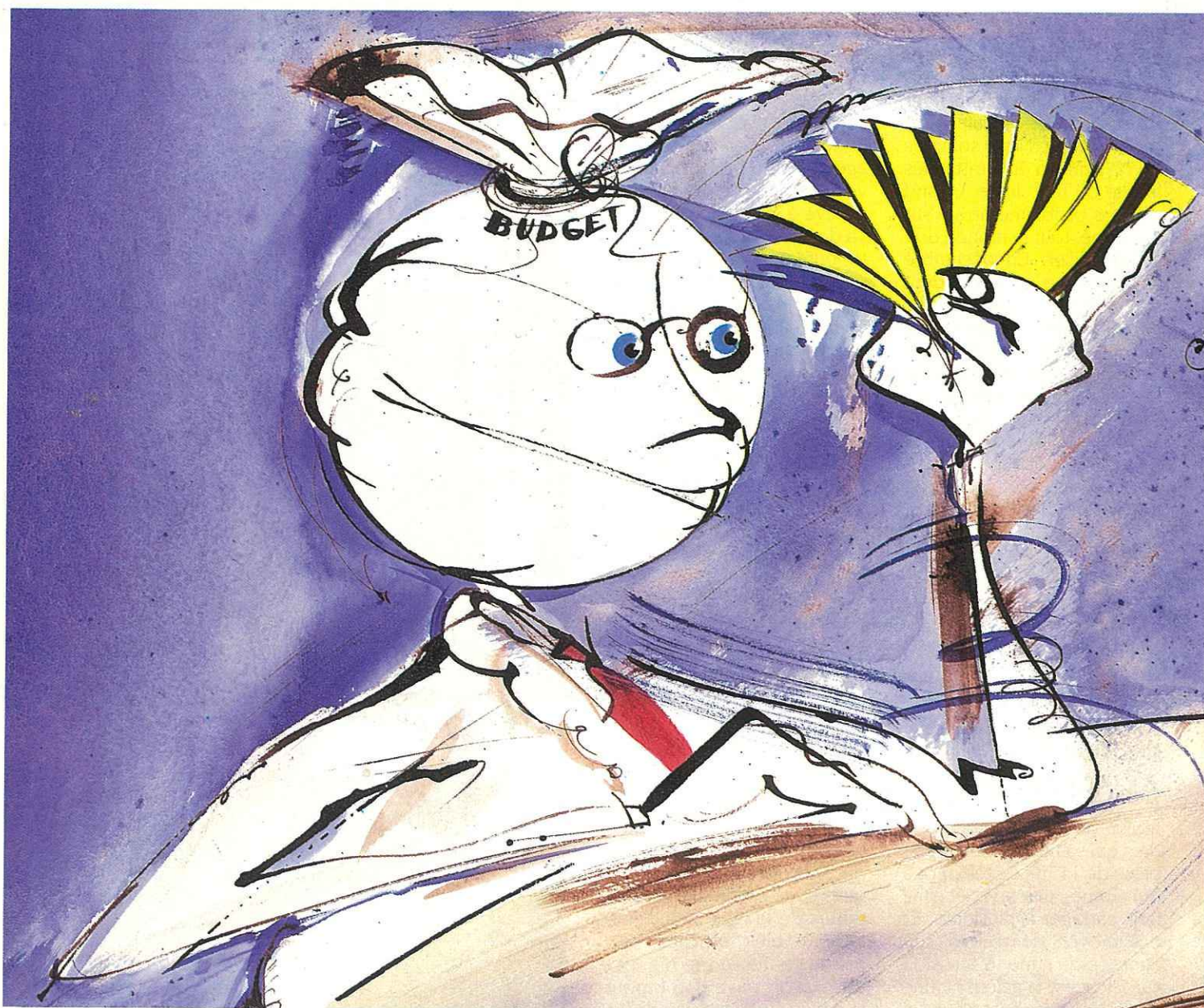
L.2 : Philippe Chabourne, Patrick Dumas-Delage, Didier Ferré, Patrick Hoyez.

DUMAX/COM-AV

PARTENAIRES INS

LES REGL

Tarification, prolongements de lignes ou aménagement d'interlocuteurs publics. Objectif : trouver un éq



Pour vivre, grandir, prospérer, toute entreprise doit savoir s'adapter aux besoins de ses clients. Il lui faut moderniser ses outils de production, lancer des projets novateurs, proposer des services toujours plus attrayants. Se donner les moyens d'aller de l'avant. Et, dans la mesure du possible, être maître de sa

stratégie. La RATP, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), dotée de l'autonomie financière, obéit à des règles spécifiques. La Régie n'est pas seulement un exploitant. Elle conçoit également les projets d'extension de ses réseaux, étudie et construit les projets approuvés. Elle le fait d'abord en collaboration avec des partenai-

res institutionnels : le ministère des Transports, la direction du Budget, le STP, le Conseil régional d'Ile-de-France, notamment, pour citer les plus importants. Mais avant tout, les règles de financement des investissements et de l'exploitation des réseaux sont la clé de voûte de l'édifice institutionnel qui fonde l'organisation des transports collectifs

INSTITUTIONNELS

ES DU JEU

*du réseau. Chaque projet implique un nombre important
entre les exigences des différents partenaires.*

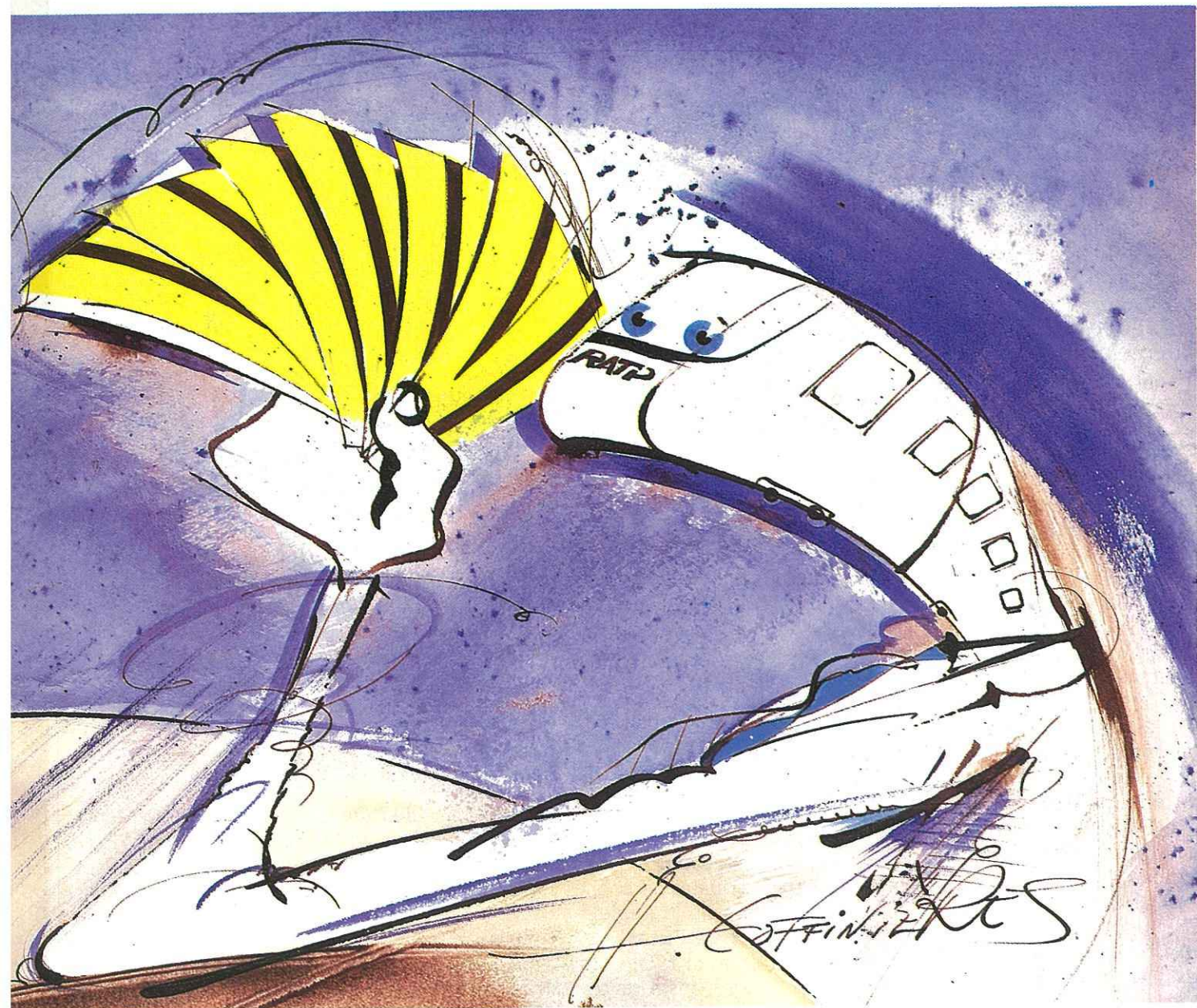


ILLUSTRATION ORIGINALE DE H. COFFINIÈRES

urbains dans la région d'Ile-de-France. Les pouvoirs publics affichent une volonté de favoriser l'usage des transports en commun par des tarifs attractifs. Aussi, les voyageurs ne sont pas les seuls à payer le coût d'un tel service public ; les employeurs, les collectivités locales, l'État et les départements dans le cas particulier de la région Ile-de-France, participent au fi-

nancement du système de transports collectifs : financement du fonctionnement par les subventions d'exploitation et financement des investissements par des subventions d'équipements pour les opérations d'extension des réseaux. La RATP doit alors dialoguer et négocier avec ses différents partenaires institutionnels. Tout repose donc sur cet équilibre délicat en-

tre, d'une part, les autorités organisatrices des transports collectifs urbains qui doivent posséder une capacité d'expertise dans les domaines de gestion et d'étude pour harmoniser l'offre de transport et, d'autre part, les entreprises exploitantes, comme la RATP, force de propositions et d'initiatives où son « savoir-faire » est nationalement et internationalement reconnu. ■

TICKETS : LE JUSTE PRIX

Fixer le prix des titres de transport, c'est trouver une juste répartition des coûts entre cc

Chaque année, fin juillet, depuis trois ans, pendant que bon nombre de parisiens sont en vacances, un dossier délicat se boucle rue de Bercy : l'augmentation du ticket jaune. La décision pèse lourd sur la stratégie de la RATP. Normalement, c'est le STP qui fixe les tarifs. Le ministre des Transports peut s'y opposer et s'engage en contrepartie à verser à la RATP « l'indemnité compensatrice », une subvention compensant l'insuffisance tarifaire qui favorise les voyageurs.

Mais, comme l'explique Jacques Rapoport, responsable du Contrôle de gestion à la Régie, « le STP et les Transports doivent en fait partager leur pouvoir avec le ministre de l'Économie et des Finances qui arbitre entre la Direction générale de la Concurrence et de la Consommation qui tire sur les rênes pour freiner l'indice général des prix, et celle du Budget, plus souple car elle sait qu'une augmentation insuffisante des tarifs entraînera une charge supplémentaire pour l'État par le biais d'un surcroît d'indemnité compensatrice. Le ministre des Transports et le STP, quant à eux, rappellent que l'indemnité compensatrice ne doit pas être trop forte ». A ce stade, la RATP a surtout un rôle d'observateur actif et doit appliquer les tarifs fixés par les pouvoirs publics. Pourtant, si la Régie n'a aucun pouvoir lors des négociations tarifaires, en revanche sa marge de manœuvre est plus grande en matière de négociations budgétaires.

Lors de ces négociations, les deux parties qui décident sont les Transports et les Finances via la Direction du Budget. La RATP, elle, participe aux débats, propose mais ne décide pas. L'objet de ces négociations ? Le montant global des dépenses (effectifs, masse salariale, dépenses de fonctionnement, provisions pour aléas). Celui également des recettes, déterminé par le volume prévisionnel du trafic (1 % en moyenne par an) et... le niveau des tarifs.

La RATP est tenue de présenter aux autorités de tutelle un budget équilibré, calculé avec des tarifs suffisamment élevés pour que ses comptes



s'équilibrent sans subvention pour insuffisance tarifaire. « Mais tout le monde sait que ces tarifs ne sont jamais appliqués, car ils seraient de 80 % plus élevés qu'ils ne le sont en réalité. » D'où la nécessité d'engager des négociations pour savoir com-

ment retrouver cet équilibre et qui va le payer. Dans ce débat, la Régie a son mot à dire. Depuis six ans, elle propose des tarifs supérieurs de 3 points par an à l'inflation. « Notre objectif est clair : nous souhaitons augmenter les tarifs pour accroître la

DIRECTION DU BUDGET

Structure : 240 personnes dont environ 60 administrateurs civils et assimilés (énarques, polytechniciens). Trois à quatre personnes suivent les dossiers de la Régie.

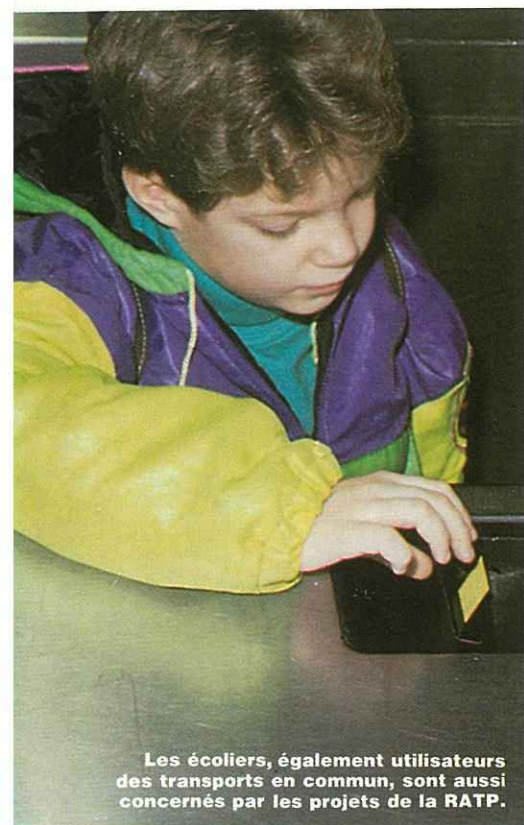
Budget de l'État : 1 278 milliards de francs en 1991 dont 43 milliards pour les transports terrestres (hors routes).

La SNCF reçoit 35 milliards de francs, les transports publics parisiens 6 milliards dont plus de 80 % de ce montant sont versés à la RATP.

Mission générale : élabore les budgets des différents ministères regroupés dans la loi de finances votée par le Parlement et contrôle l'évolution des dépenses budgétaires.

Lien avec la RATP : représente (avec le Trésor) le ministre de l'Économie, des Finances et du Budget dans son rôle de Tutelle financière. A ce titre, le Budget négocie avec la RATP les conditions de financement de son exploitation; il vise à établir une approche de conseil critique envers les entreprises publiques; il privilégie la vérité des coûts sans chercher à se substituer à l'entreprise; il intervient enfin lors du Contrat de Plan État/Région, par le biais de subventions d'investissements aux projets d'extension du réseau. La clé habituelle de répartition de ces investissements est 40 % État, 40 % Région, 20 % de prêts de la Région.

ribuables et usagers.



Les écoliers, également utilisateurs des transports en commun, sont aussi concernés par les projets de la RATP.

THIBAUT/COM-AV

part de l'usager et diminuer celle du contribuable, explique Jacques Rapoport, qui ajoute : en région parisienne, le voyageur ne couvre que 37 % des charges d'exploitation. En province — où les services sont moins développés qu'en Ile-de-France — et dans les grandes métropoles étrangères, il paie autour de 50 % de ces charges. Nous souhaitons atteindre ce niveau. Compte tenu de l'inflation, il faudrait à peu près dix ans pour y parvenir si les tarifs augmentent annuellement de 3 points de plus que les prix. » Un objectif auquel les pouvoirs publics ne peuvent, en principe, qu'applaudir. Mais aussi une politique qui défend parfaitement les couleurs de la RATP. « Les tarifs trop bas freinent le développement d'une offre de transport dont le coût social est pourtant bien plus faible que celui de la voiture particulière. Charge indue pour le contribuable national, ils dévalorisent l'image du bien public et ce qui est pire encore, dégradent l'esprit d'entreprise, car la position d'assisté est très démotivante. »

Les négociations dont on mesure l'enjeu se déroulent en trois temps. Pré-

paré par le contrôle de gestion et les départements selon les orientations définies par la Direction générale, arbitré par le conseil de direction de la RATP, le budget est d'abord présenté aux ministères des Transports et du Budget. « On répond aux questions et on commente le budget. » Dix jours après, « on identifie les points d'accord et de désaccord en présence du STP, du Budget, du Trésor, de la DTT (2) et des Prix ». Fin octobre ou début novembre, tout se décide lors d'une réunion au sommet. Le directeur du Budget, celui des Transports terrestres et le président de la RATP venu avec deux ou trois proches collaborateurs discutent poste par poste.

« On connaît le montant de l'indemnité compensatrice que l'État a inscrit dans le projet de loi de finances. On sait ce que le STP est prêt à nous verser au titre du Versement Transport. Compte tenu de nos prévisions de trafic et de nos propositions de tarifs et de dépenses, on peut facilement calculer le montant de l'impasse résiduelle. On sait qui peut la payer : la RATP en diminuant ses dépenses, l'État en augmentant l'indemnité compensatrice ou le STP en sollicitant un peu plus le Versement Transport », raconte Jacques Rapoport qui, à deux reprises, a été de la partie. En deux, trois ou quatre heures, les jeux sont faits. Et gagnés ? Dans ces négociations, la qualité du dossier est déterminante. « Lorsque nous proposons d'augmenter les tarifs plus vite que l'inflation, les pouvoirs publics ne sont en mesure d'accepter que si la part de leurs subventions diminue réellement et si notre productivité ne se dégrade pas. Mais si cette augmentation tend à compenser l'incapacité de l'entreprise à maîtriser ses coûts, nos propositions tombent à l'eau. MÉTÉOR, le projet de Maison de la RATP sur le site de Lyon-Bercy et les cent agents supplémentaires obtenus pour 1991 prouvent que nous avons de bons dossiers. » Si les Tutelles décident, la Régie, elle, influence ces choix. Une preuve qu'elle peut — et sait — prendre des initiatives. « Tout ne dépend pas que de l'État ! » ■

(1) la Direction générale de la Concurrence et de la Consommation.

(2) DTT : Direction des Transports Terrestres.

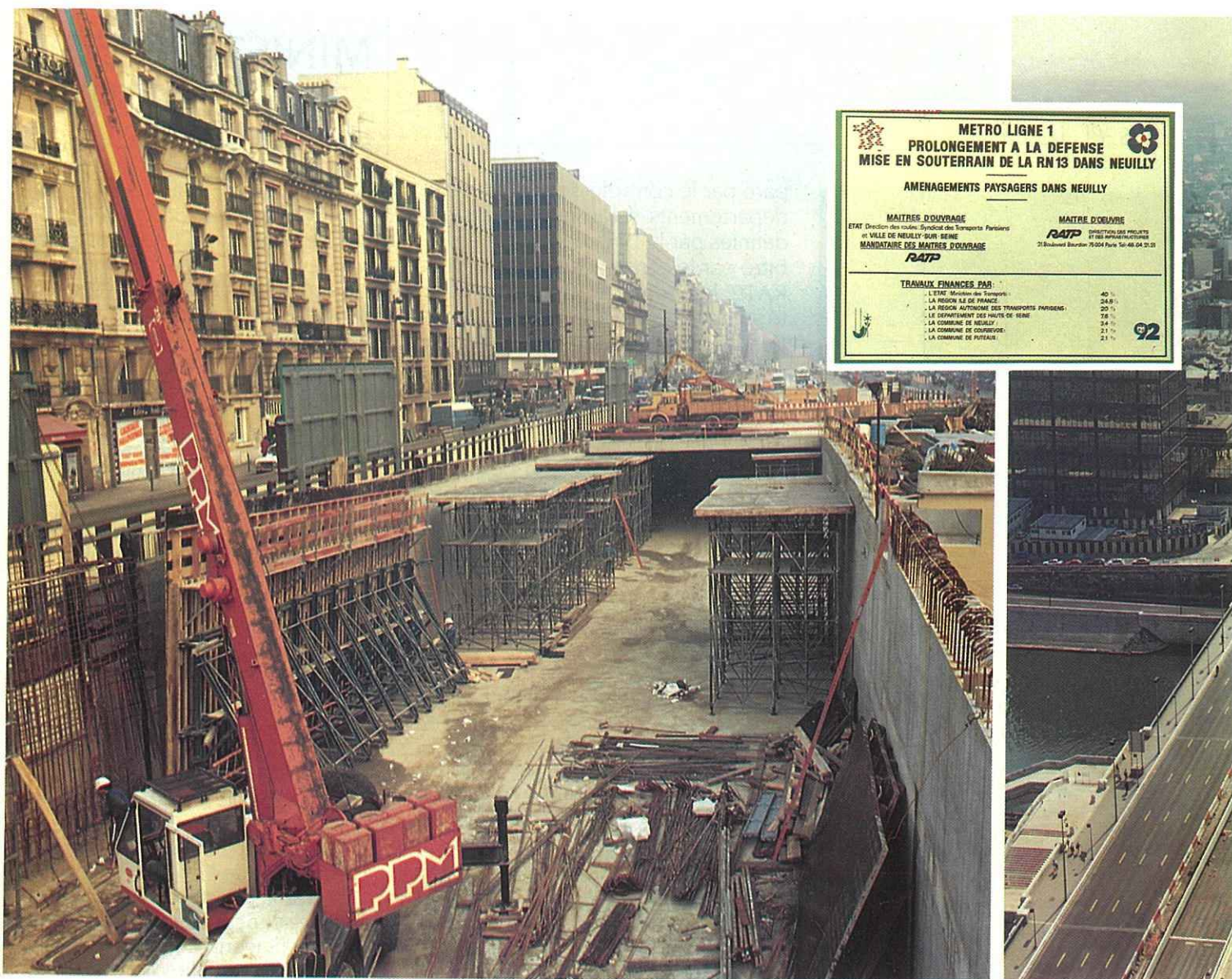
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Structure : le ministère emploie 120 000 agents dont 230 à la Direction des Transports Terrestres chargée, entre autres, de la RATP.

Mission : assure la tutelle, la coordination et la réglementation de l'ensemble des activités du secteur des transports de personnes et de fret. Le ministère assume en particulier une mission générale de sécurité pour tout ce qui roule, vole ou flotte. Exemple : le Sacem, avant d'avoir reçu l'autorisation de mise en service, a fait l'objet d'une évaluation par la commission Sécurité du ministère des Transports.

Montant des subventions versées à la RATP en 1991 : 4,258 milliards de francs au titre de l'indemnité compensatrice (soit 70 % du total) et 113 millions de francs au titre des compensations pour tarifs réduits réglementaires, auxquels s'ajoutent les subventions d'investissement pour l'extension des réseaux, soient 395 millions de francs.

Lien avec la RATP : dans le cadre de son rôle de tutelle de l'ensemble des organismes de transports publics des personnes dans la région de l'Ile-de-France, le ministère a des liens directs avec la RATP. Il oriente ses activités et contrôle son fonctionnement. Le ministère gère les concours publics accordés par l'État au titre du fonctionnement de l'entreprise et des investissements d'extension du réseau. Il intervient de façon importante dans la fixation des tarifs appliqués par la RATP, participe à l'élaboration du budget, intervient dans le calcul de l'indemnité compensatrice versée à la Régie ainsi que dans l'évaluation des compensations accordées pour l'application des tarifs réduits réglementaires (cartes familles nombreuses, etc.). Il définit enfin la réglementation applicable au secteur des transports de l'Ile-de-France, y compris à la RATP (exemple : règles de fonctionnement du Conseil d'administration, statut du personnel qui doit être approuvé par le ministre chargé des Transports). Par ailleurs, le ministère a des liens indirects avec la RATP via le STP, car il est représenté au sein de son conseil d'administration. De plus, le directeur des Transports Terrestres fait fonction de commissaire du gouvernement auprès du STP.



LIGNE 1: NEUILLY EN SCE

*Une quinzaine de partenaires publics sont concernés par le prolongement de la ligne 1.
 Une des missions essentielles de la RATP : coordonner les opérations.*

L'élargissement du pont de Neuilly sur lequel roulera le futur métro entre la ville de Neuilly et le centre des affaires de la Défense ; 420 m de souterrain creusés dans l'avenue du Général-de-Gaulle pour enfouir le flux quotidien de 150 000 véhicules ; une dalle de béton décorée de fontaines, d'arbres, de fleurs sur cette avenue qui est l'axe urbain le plus fréquenté d'Europe ; deux nouvelles stations de métro réparties sur un parcours total de 2400 m : tel est le chantier que la RATP a lancé en 1987 pour relier d'ici à 1992, la ligne 1 du métro aux réseaux RATP (RER et bus) et SNCF

de la Défense. Un projet ambitieux de 1 milliard de francs qui restructure complètement l'espace urbain aux abords d'un des quartiers d'affaires les plus importants de l'Île-de-France. Mais qui devinerait qu'entre le premier coup de pioche et le passage de la première rame de métro, la Régie aura traité avec près d'une quinzaine de partenaires publics ? Rendons à César... l'Établissement Public d'Aménagement de la Défense (EPAD), le premier partenaire, décide début 1980 de donner à la RATP deux voies de circulation de la future A 14. Fini le règne de la voiture reine, priorité aux transports en com-

mun ! La municipalité de Neuilly, le deuxième partenaire, met en avant l'enfouissement de la circulation automobile, un des projets sur lesquels elle planche depuis 25 ans. Elle obtient les 420 m de souterrain routier avenue du Général-de-Gaulle en échange du passage du métro sur le pont de Neuilly situé aux trois quarts sur son territoire et décide d'aménager la dalle de couverture du souterrain.

Les projets définis et acceptés par les autorités de tutelle, commence le bouclage financier du programme. Six partenaires entrent en scène : l'État via le Trésor (40 % des inves-

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS (STP)

Statut : créé par l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Établissement public chargé de l'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région Ile-de-France.

Structure : le conseil d'administration, placé sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France Christian Sautter, réunit :

- L'État : 12 représentants dont le Président (*);

- 3 désignés par le ministre de l'Économie, des Finances et du Budget ;

- 4 désignés par le ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, dont le vice-président délégué ;

- 2 désignés par le ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation ;

- le préfet, commissaire de la République de Paris ;

- le préfet de police.

(*) Sous réserve de la signature du décret.

- Les collectivités locales : 12 représentants choisis ;

- 5 par le Conseil de Paris ;

- 1 par le Conseil général de chaque département, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Val-d'Oise.

Budget en 1990 : 8,274 milliards de francs. Plus de 90 % des ressources viennent du versement de transport (taxe versée par les entreprises de neuf salariés et plus de la région des transports parisiens), le reste est constitué de contributions et du produit des amendes. Depuis le 1^{er} janvier 1991, le territoire de compétence du STP s'étend à l'ensemble de la région Ile-de-France. La moitié du produit des amendes sera désormais perçu sur l'ensemble de la région Ile-de-France. En 1990, le STP a versé 2,5 milliards de francs à la RATP en compensation des pertes tarifaires occasionnées par le coût réduit de la Carte Orange et de la carte hebdomadaire ; plus de 754 millions de francs en contribution à des investissements et aux amortissements du matériel et des installations.

Missions :

- Le STP organise la desserte de la région Ile-de-France. Il coordonne les différentes entreprises de transport : SNCF, RATP et les entreprises pri-

vées regroupées au sein de deux associations professionnelles, l'APTR¹ et l'ADATRIF² ;

- il autorise la création et la modification des lignes de bus ;

- il donne son aval sur les schémas de principe ;

- il approuve, après les consultations et les concertations nécessaires, les avant-projets relatifs aux créations et extensions des réseaux en site propre ;

- il fixe le mode technique d'exploitation des services (train, métro, tramway, bus...) ;

- il fixe les conditions générales d'exploitation et désigne les exploitants.

- Le STP veille à la cohérence du système économique des transports ;

- il fixe les tarifs (mais l'État peut faire opposition à l'application du tarif d'équilibre) ;

- il approuve les budgets et comptes annuels de la RATP et formule un avis sur les documents équivalents de la SNCF pour la région Ile-de-France ;

- il répartit les recettes des titres multimodaux entre la RATP, la SNCF, l'APTR et l'ADATRIF ;

- il gère les ressources du versement de transport acquitté par toutes les entreprises d'Ile-de-France de plus de neuf salariés ;

- il affecte à la RATP et à la SNCF l'indemnité compensatrice destinée à pallier le déséquilibre résultant de la différence entre le coût réel des transports en commun et le tarif de base.

- Le STP adapte les transports en commun aux besoins des usagers ;
- il met en œuvre une politique d'investissement financée sur la part du produit des amendes qui lui est affectée ;

- il assure le suivi de la qualité de service grâce à un système d'indicateurs qu'il a défini en concertation avec les entreprises de transport et les autres partenaires concernés ;
- il initie des études et des expérimentations dans certains domaines tels que l'information des voyageurs ou le transport des personnes handicapées.

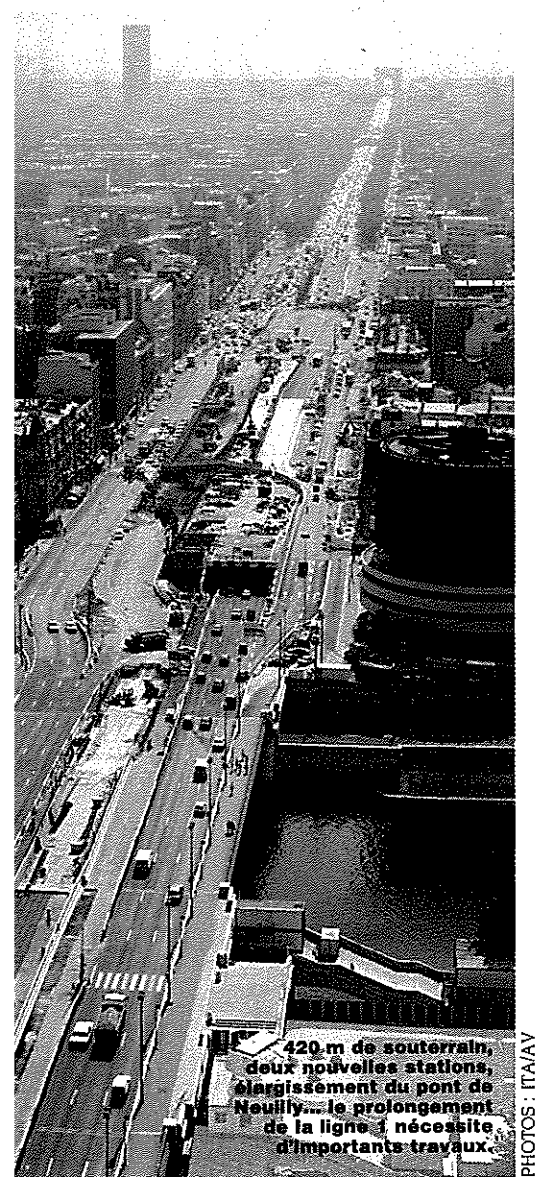
(1) Association Professionnelle des Transporteurs Routiers.

(2) Association pour le Développement et l'Amélioration des Transports en Région Ile-de-France.

NE

tissements), la région de l'Ile-de-France (24,8 %, plus 20 % sous forme d'un prêt à la RATP à taux bonifiés), le département des Hauts-de-Seine (7,6 %), enfin les municipalités de Puteaux, Courbevoie et Neuilly qui complètent le reste.

Deux maîtres d'ouvrage donnent le feu vert aux travaux : le STP, partenaire technique habituel et, une nouveauté, la Direction des routes rattachée au ministère de l'Équipement et du Logement pour le souterrain routier. La RATP, désignée de son côté « maître d'ouvrage délégué du chantier », coordonne les opérations. Elle veille au respect du calendrier et des



PHOTOS : ITA/AV

dépenses, collecte l'argent, le reverse au fur et à mesure des passations de commandes et de l'avancement des travaux. Les maîtrises d'œuvre (équivalentes aux architectes du bâtiment) se partagent diverses parties des travaux : outre l'EPAD déjà cité qui modèle l'existant exploité sous la Défense, la Direction régionale de l'Équipement participe à l'élargissement du pont de Neuilly tandis que la Direction départementale des Hauts-de-Seine exécute les travaux de voiries. La RATP, elle, assure les autres maîtrises d'œuvre : génie civil du reste des ouvrages, aménagement et équipement du prolongement de la ligne et du terminal bus de Neuilly. Mais la liste des partenaires techniques ne s'arrête pas là... Le « lifting » du pont effectué dans le périmètre d'un site classé, s'est fait sous l'œil vigilant des architectes des Bâtiments de France responsables des monuments historiques. La Navigation de la Seine a donné l'autorisation de transporter sur le fleuve les arcs métalliques de soubassement du pont. Les différents concessionnaires (EDF, GDF, les Égoûts...) ont dû modifier leurs réseaux en veillant au respect des normes tandis que le Centre d'Études Techniques des Tunnels de Lyon a conçu les systèmes d'exploitation du souterrain routier. Le Groupement des architectes, lauréat du concours lancé par Neuilly, est chargé de l'aménagement paysagé de la dalle sur l'avenue du Général-de-Gaulle. Enfin la Direction Départementale des Polices Urbaines (DDPU), la Ville de Paris, celle de Neuilly et la Préfecture de police contrôlent chaque jour les déviations de circulation. Un exemple de casse-tête : poursuivre l'exploitation de huit lignes de bus sans — trop — perturber le trafic ni les voyageurs ! Plus un projet s'étend sur un vaste territoire, plus le nombre de partenaires se multiplie. La réalisation des projets du Trans Val-de-Marne et du Tramway connaît ce même type de problème particulièrement complexe. Une chose est sûre : canaliser et tenir compte des intérêts de chacun est un exercice quotidien qui exige de sérieuses qualités de rigueur et de diplomatie. Quant à l'avenir, le prolongement de la 1 jusqu'à la Défense n'est pas encore inauguré que, déjà, la RATP se penche sur le tracé d'un métro qui roulera bien au-delà de la Grande Arche. Voilà qui promet des carnets de rendez-vous chargés. ■

A LA RENCONTRE

Autrement Bus: des élus aux habitants des quartiers, ce



J.-P. Vievard, chef de projet, rappelle les grandes lignes de l'opération Autrement Bus 94, en présence notamment de Christian Blanc, Laurent Cathala, député-maire de Créteil et Jean Stablo, directeur adjoint de la RATP.

Pour réussir les négociations d'une opération Autrement Bus, le vrai secret, c'est la persévérance. Non pas dans les négociations financières qui sont relativement simples. La Région et le STP financent les points clés et les aménagements de voiries à part égales (en moyenne 40 millions de francs au total). La RATP, elle, couvre les dépenses d'exploitation et d'information aux voyageurs qui s'élèvent à 10 millions de francs environ. En revanche, ce qui prend du temps, ce sont les négociations techniques — la mise au point du nouveau réseau, les aménagements de voiries, la réalisation des points clés — car la RATP doit tenir compte de l'avis de bon nombre de partenaires. Or dans le jeu des négociations, le meilleur moyen d'aboutir à un consensus est d'associer ces interlocuteurs à l'élaboration du projet, les municipalités en premier lieu. Dans le département de Seine-Saint-Denis

par exemple où la troisième opération Autrement Bus doit démarrer début mai, « nous rencontrons les élus, les services départementaux, mais aussi les associations de voyageurs, les habitants de quartiers et les commerçants tous très attentifs à leur environnement », explique Philippe Guillot, le chef de projet de cette opération qui s'étend sur six communes : Bagnolet, Les Lilas, Montreuil-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Romainville et Rosny-sous-Bois. « Notre rôle consiste avant tout à informer, expliquer ce qui va changer. Nous présentons les avantages, bien sûr, mais aussi les inconvénients que peut entraîner le projet. » L'itinéraire suivi par un dossier dans une opération Autrement Bus est précis. Après avoir informé officiellement le Conseil général et les maires des six municipalités sur les grands objectifs du projet, (première étape officielle en juin 1989), le chef de projet est entré en contact avec les maires-adjoints char-

E DES ELUS

opérations entraînent une large concertation à tous les niveaux.

d'un site classé. Un abri-bus ne peut être installé qu'avec une autorisation communale, départementale ou nationale d'occuper le domaine public. ■

**Dossier coordonné
par Philippe Carron**

CONSEIL REGIONAL

Structure : Le Conseil régional de l'Ile-de-France est une assemblée politique composée de 197 conseillers régionaux élus au suffrage universel direct. Les conseillers élisent leur président, sorte de « premier ministre régional ». Celui-ci prépare et exécute les délibérations du Conseil, aidé d'un Bureau également élu parmi les conseillers. Le Conseil régional a été créé par étapes successives. Entre 1961 et 1976, « le District de la Région parisienne » s'est structuré autour des huit départements actuels de la « région Ile-de-France ». La loi de décentralisation du 2 mars 1982 élargit ses pouvoirs. Le 16 mars 1986, l'élection au suffrage universel direct des conseillers régionaux a renforcé sa légitimité.

Budget 1990 : 9,206 milliards de francs. Les recettes de la Région proviennent de taxes (50 %), de dotations de l'État (25 %), de la redevance sur les Bureaux versée lors de la création d'entreprises (10 %), d'emprunts, etc. En 1990, la Région a investi 3,31 milliards de francs pour les transports des Franciliens.

Mission : favoriser le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique en Ile-de-France. La Région s'est fixée trois priorités qui contribuent à l'amélioration de la qualité de la vie : transports/circulation, formation professionnelle, entretien et construction des lycées.

Lien avec la RATP : la Région finance les grands projets d'extension du réseau et les petits aménagements. Exemple : MÉTÉOR qui sera financé à concurrence de 40 % par la Région, auxquels il faut ajouter un prêt à taux bonifiés égal à 20 % du total des investissements.

Champs d'action : les huit départements de l'Ile-de-France.

Administration : 490 personnes regroupées en six directions, dont celle des Transports et de la Circulation.



**Les points clés
(ici Clamart - Georges
Pompidou) sont financés
par la Région et
le STP à part égale.**

gés des transports afin de discuter des aspects techniques de l'opération. Durée de cette deuxième étape : septembre 1989 à janvier 1990. A l'issue de ces négociations et après avoir obtenu l'aval des municipalités, la RATP envoie le dossier à la DRE (la Direction Régionale de l'Équipement) et au STP. La DRE consulte — à nouveau — les municipalités s'assure que le projet tient la route sur le plan technique. Puis le dossier passe en commission technique de coordination, l'instance du STP qui approuve ou bien demande que le projet soit revu, ce qui peut arriver. Que se passe-t-il si le STP souhaite que le projet soit modifié ?

« Nous apportons les changements souhaités. » Et si une mairie sensible à l'opinion de ses administrés revient sur son accord ? « Nous allons la revoir et nous discutons, remarque calmement Philippe Guillot qui ajoute : en fait, l'idéal est d'avoir affaire à un seul interlocuteur Autrement Bus dans chaque mairie. Lorsque nous rencontrons la même personne ou la même équipe, les négociations progressent rapidement. » Une dernière précision : la construction d'un point clé nécessite parfois un permis de construire préfectoral. Parfois aussi, l'avis des architectes des Bâtiments de France dans le cas où le point clé est prévu près

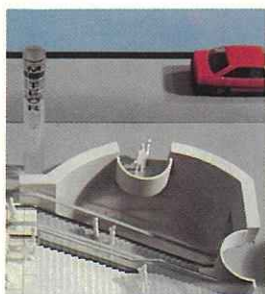


CHABROL/COOM-AY

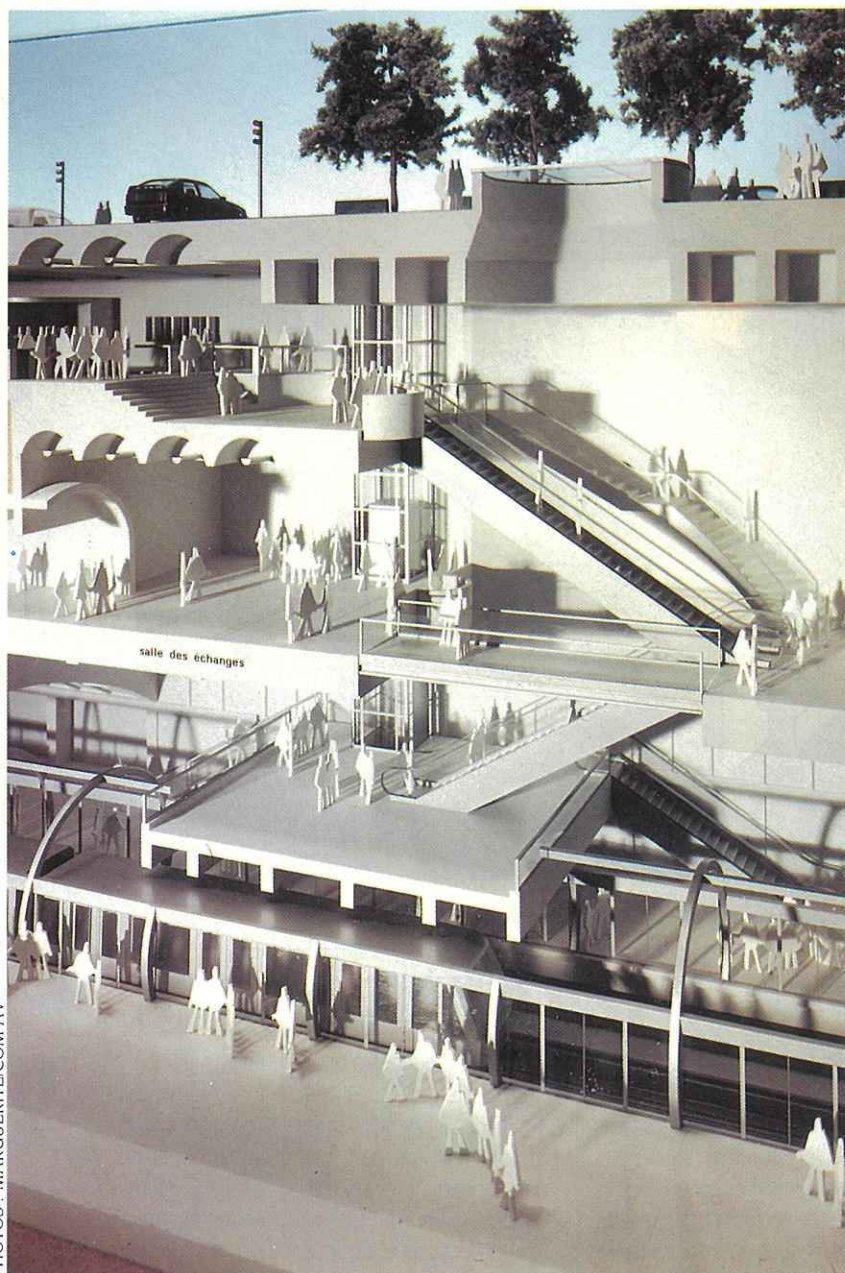
SAISON *Soleil par solstice
d'hiver... sur entrées
de métro.*

Service en station : le coup d'envoi • Echo IV • Le hit-parade des stations • Revue de presse interne • ASCI : un nouveau recrutement • Les dessous de la ville • Sur la piste des huskies • Lutte à l'USMT

METEOR: MATRA ENTRE EN COURSE



Le Conseil de Direction de la RATP a décidé de proposer au Conseil d'administration la candidature de la Société Matra pour l'étude et la réalisation des automatismes de la nouvelle ligne de métro METEOR. Le marché sera établi pour une valeur de 700 MF. Il concerne tous les automatismes : pilotage automatique, contrôle de vitesse, PCC, signalisation, portes palières, différents moyens audiovisuels d'information et de contrôle. Une association est prévue entre la RATP et le groupe Matra pour développer une politique ambitieuse de promotion de METEOR à l'exportation, lorsque ce système aura été mis au point sur le réseau de la RATP. Cette association s'étendra d'abord au VAL et plus généralement à l'ensemble des métros automatiques. Elle permettra à la RATP et à SOFRETU, de prendre une place déterminante dans la promotion des métros automatiques à travers le monde.



PHOTOS : MARGUERITE/COM-AV

Maquette d'une station type, avec portes palières au niveau des quais et puits de lumière pour éclairer les espaces souterrains.

NOUVEAU DÉPÔT : RENDEZ- VOUS EN OCTOBRE

Situé au cœur de La Plaine-Saint-Denis, le futur dépôt jouxtera les installations de VOO (Centre de Véhicules et d'Organes d'Occasion de MRB).

Il bénéficiera d'une structure moderne et des derniers modèles d'équipements technologiques qui permettront de meilleures conditions de travail.

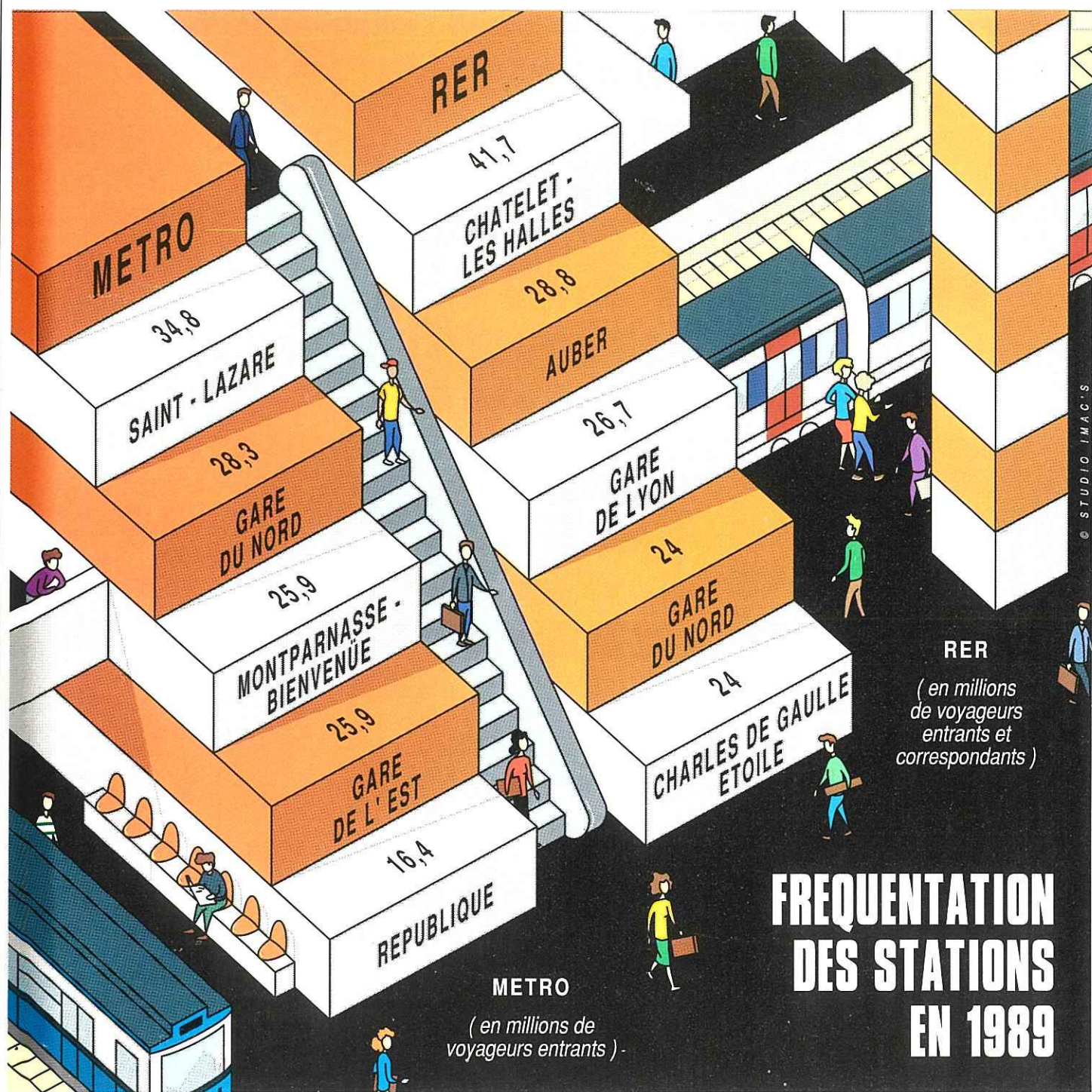
Ce dépôt d'une capacité globale équivalente à 91 articulés et 172 bus de type R 312, assurera le remisage de sept lignes du réseau actuel (lignes 30, 32, 65, PC extérieur, 173, 250b et 302) et de la future ligne 139. Cette ligne de bus reliera la Porte de la Villette à la gare RER de La Plaine-Saint-Denis et passera devant le dépôt.

D'autres lignes de bus desservent déjà la périphérie du quartier.

Enfin s'ajouteront les 33 voitures-écoles du CIP (Centre d'Instruction et de Perfectionnement du département Bus).

Un restaurant d'entreprise d'une part, et un parking de 186 places sur deux niveaux pour le personnel d'autre part, viendront compléter les avantages dont bénéficieront les agents travaillant dans ce dépôt. « Entre les Lignes » consacrera prochainement un article à ce nouvel établissement.

STATIONS DE MÉTRO ET GARES RER : LE HIT-PARADE



Source : Base Documentaire Statistique du département commercial (CML).

SERVICE EN STATION : LE COUP D'ENVOI

Un certain nombre d'agents appelés à travailler dans les deux secteurs pilote du nouveau service en station, mis en place le 1^{er} juin prochain sur les lignes 4 et 11, ont déjà choisi leur poste, cinq mois avant leur installation. Une première pour

l'entreprise ! Au cours d'une réunion organisée le 7 janvier dernier, 60 futurs conseillers commerciaux (pour les lignes 4 et 11) et 12 pilotes de secteur (pour la ligne 11 et le secteur nord de la ligne 4) ont en effet pu choisir leur nouvelle affectation,

priorité étant donnée à quelques agents des lignes 4 et 11. L'accès à ces nouveaux emplois s'est fait par concours ouvert à l'ensemble des agents B1 du réseau (agents de station) pour le poste de conseiller commercial / opérateur, et aux

agents B1 les plus anciens ayant réussi le concours de conseiller commercial / opérateur pour le poste de pilote. D'ici au 15 avril, les autres agents devant occuper une fonction dans les secteurs pilotes connaîtront également leur poste, rou-

lement et lieu de travail. Le nouveau service en station a désormais véritablement démarré ! Rendez-vous dans « Entre les Lignes » qui consacrera prochainement des articles à l'expérimentation de NSS... nouveau service en station pour les initiés.

ECHO IV

Pour la quatrième année consécutive, la RATP lance une enquête sur la façon dont la Régie est vue par ses agents : ECHO IV. Les résultats de la précédente enquête ont fait l'objet d'un dossier dans « Entre les Lignes » (n° 3), et l'équipe de l'Observatoire social a tenu de nombreuses réunions dans les différents départements. Comme la précédente, la nouvelle enquête, prévue au printemps 1991, utilisera la micro-informatique et s'adressera à environ 3 000 agents. « Entre les Lignes » vous en donnera les principaux résultats.

LES ACSI : UN NOUVEAU RECRUTEMENT

Les missions des ACSI, Agents chargés de la surveillance des itinéraires des lignes de bus, seront confiées à des agents devenus inaptes à leur emploi statutaire. Créée en 1985 pour améliorer la circulation des bus dans Paris, la brigade des ACSI est composée de machinistes volontaires pour une période de trois ans. Mais pour renforcer les effectifs des machinistes sur ligne, le département Bus s'efforce aujourd'hui de limiter au minimum le nombre des agents aptes à la conduite, et utilisés à d'autres tâches. Pour accompagner le retour en dépôt des 28 machinistes de l'actuelle brigade, différentes mesures ont été négociées avec les partenaires sociaux. Au moment où la Ville de Paris et la préfecture de Police prennent des mesures pour faciliter la circulation dans la capitale, l'action de la brigade des ACSI doit se poursuivre. C'est dans cet esprit que les missions de surveillance des itinéraires de bus seront confiées à des agents inaptes avec une priorité aux anciens machinistes.

COOPÉRATION FRANCO-CHINOISE



Le Président Christian Blanc accueille une mission de la République populaire de Chine menée par M. Zhou Jia-Hua, ministre d'État chargé du plan, en présence de Maurice Ernst, Directeur général adjoint International. Au centre des entretiens, la relance de la coopération franco-chinoise dans le domaine des métros.

LES DESSOUS DE LA VILLE

Pour visiter les sous-sols... montez au premier étage, après être passé par une bouche de métro placée « la tête en bas ». La visite de l'exposition « Les dessous de la ville » sur le Paris souterrain, au Pavillon de l'Arsenal, devient vite un jeu.

Le visiteur se retrouve brusement dans la loge de conduite reconstituée d'une rame de la ligne 1 arrivant à la station Gare-de-Lyon. Maquettes, plans et dessins montrent l'évolution du métro de l'origine aux projets les plus récents (BOA et METEOR). Poursui-

vant son chemin en empruntant le quai de la station Gare-de-Lyon, le visiteur traverse ensuite les catacombes, les carrières, les égouts, un parking et le sous-sol d'un grand magasin, le BHV pour ne pas le nommer. La visite continue par les galeries de câbles EDF où se retrouvent les canalisations de chauffage urbain et les câbles des Télécoms. Après avoir traversé une champignonnière, le parcours se termine par une promenade sous les trottoirs parisiens, sous les racines des arbres. Une exposition sur un univers méconnu et étrange.

A voir au Pavillon de l'Arsenal, 21, boulevard Morland, jusqu'au 31 mars, du lundi au samedi de 10 h 30 à 18 h 30 et le dimanche de 11 h à 19 h. Entrée gratuite.



Pour quelques minutes, aux commandes de la rame...

MAGNÉTIQUE

Depuis novembre dernier, des valideurs magnétiques à une seule tête de lecture sont installés à titre expérimental dans les bus de la ligne 67 Pigalle - Porte de Gentilly. Pour faciliter leur utilisation, ces appareils viennent d'être équipés d'une seconde tête de lecture afin que les titres de transport soient validés quelque soit le sens de leur utilisation dans l'appareil.

34 500 TRAVERSES POUR LE RER

La RATP a passé commande de 34 500 traverses biblots en béton armé pour l'équipement du prolongement de la ligne A du RER de Torcy à Chessy. Ces traverses procèdent d'une nouvelle technique de fixation du rail dite « plastirail », récemment agréée par la SNCF. Pour la première fois, un tronçon important de ligne ferroviaire sera équipé d'un tel système.

« NO SMOKING »

Comme à la RATP, il est désormais interdit de fumer dans les 4 300 bus londoniens à étage. Cette mesure intervient quelques semaines après une décision identique prise par la SNCF pour les trains de banlieue.

SUR LA PISTE DES HUSKIES

Cet hiver, la neige, enfin de retour, fait le bonheur des skieurs mais également de sportifs, sans doute moins connus, les conducteurs de chiens de traîneaux.

A la Régie, ils sont une dizaine à pratiquer cette difficile discipline. Nous avons rencontré Pierre Legris, 43 ans, inspecteur principal, qui s'occupe de prévention et des risques professionnels au département Bus. Il rêvait d'avoir des loups... Il a eu le coup de foudre pour ces merveilleux chiens, les fameux huskies sibériens, animaux très proches des loups, dont l'activité essentielle est de tirer leur maître dans les espaces glacés du Grand Nord. Pierre Legris a débuté modestement il y a 6 ans avec une chienne husky. Grâce aux conseils d'un club sportif concernant l'entraînement particulier de ces chiens, il a progressivement acquis d'autres huskies pour se spécialiser dans cette discipline qui exige une totale communion, intimité, compréhension avec



Lors de sa première course, catégorie neuf chiens, à Lamoura (Jura), Pierre Legris terminait troisième derrière le champion d'Europe et le champion de France.

ces animaux. Les huskies ont besoin d'espace, supportent très mal la solitude et doivent avant tout travailler, c'est-à-dire « tirer ». Sous nos latitudes, cela implique un entraînement, hélas souvent sans neige : à défaut de traîneau, les chiens tirent des vélo-cross ou des karts (sorte d'engin à trois roues) qui permettent de travailler sur les pistes forestières, les chemins de campagne... Quand on parle de courses de chiens de traîneau il faut au minimum deux chiens. Or un husky avec un bon

pedigree coûte actuellement la bagatelle de 5 000 francs. Les courses de traîneaux sont divisées en plusieurs catégories en fonction de la composition de l'attelage, et de l'importance de l'attelage dépend la distance à parcourir. Pierre Legris possède actuellement dix chiens et, cette année, il a placé assez haut la barre de ses ambitions : d'abord des courses longues distances pour préparer les Championnats de France (catégorie neuf chiens minimum), puis les Champion-

nats d'Europe s'il est sélectionné. Les handicaps les plus difficiles à surmonter outre le coût et les déplacements, sont les conditions d'entraînement, car il n'y a pas de secret en la matière : plus l'entraînement est limité, plus les performances le sont, et la forêt de Fontainebleau où il habite ne correspond pas tout à fait à celle de l'Alaska... De plus, les courses longue distance (au-delà de 20 km) sont assez rares en France contrairement aux courses de vitesse, très

frustrantes selon lui, car elles ne durent qu'une demi-heure à peine. Néanmoins Pierre Legris est présent à la fois pour les courses de vitesse et les sélections aux Championnats de France qui ont lieu pendant les mois de janvier et février 1991, mais en privilégiant le Championnat de France longue distance, dont les épreuves débiteront les 9 et 10 mars 1991 à Aubrac. Gageons que notre ami saura faire honneur aux couleurs de l'entreprise !

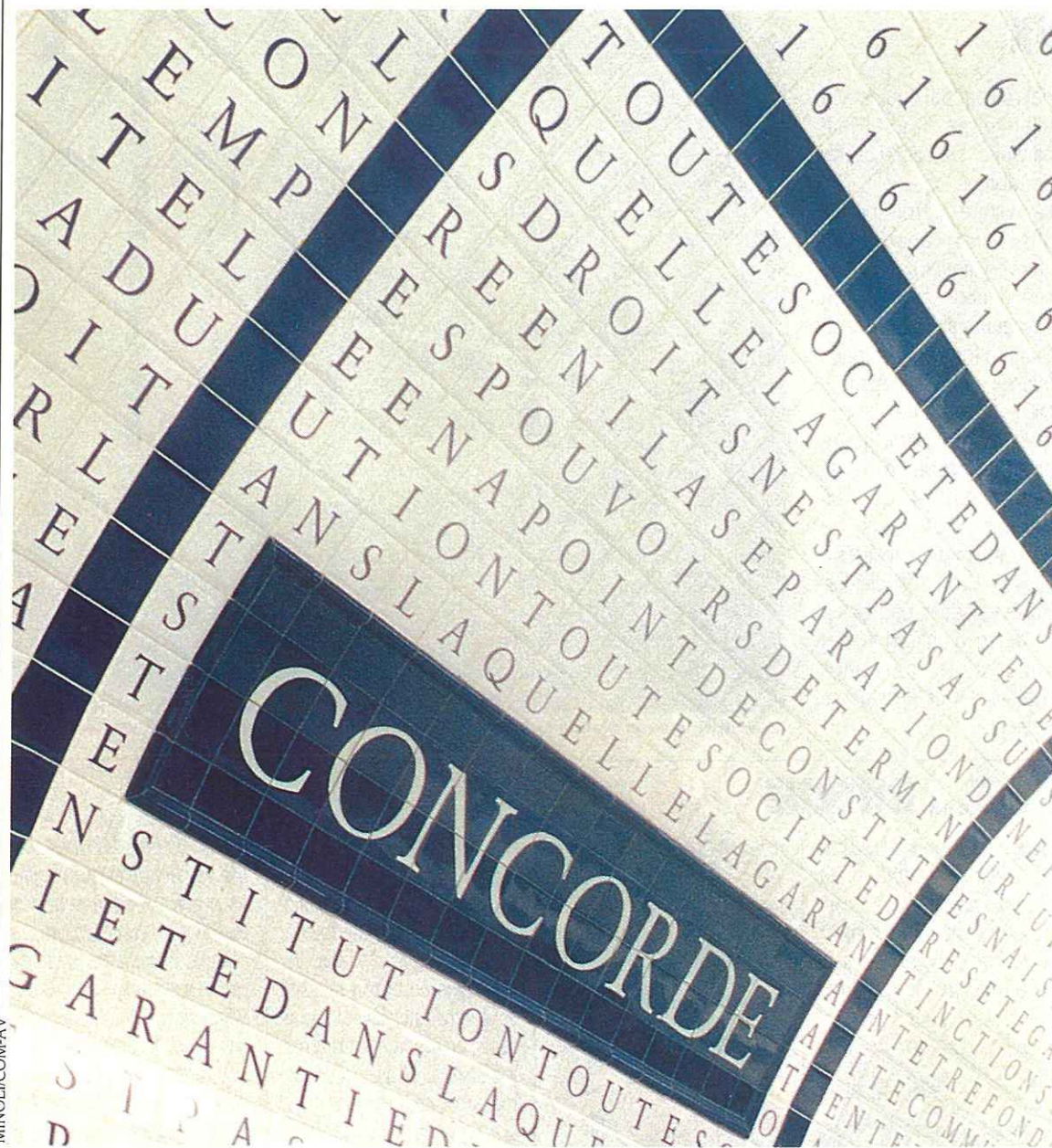
L'AIR DU LARGE SOUFFLE À SÈVRES-BABYLONE

A la station Sèvres-Babylone de la ligne 10, les huit vitrines des quais, consacrées depuis plusieurs années à l'environnement, viennent d'être renouvelées. Leur nouvel aménagement est dû au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres qui gère 36 000 hectares répartis sur plus de 280 sites. Quelques thèmes traités d'une manière symbolique — sauvez les rivages, thème illustré par le chardon bleu des sables — sauvez le littoral avec une mouette — terre, mer et ciel, une trinité à protéger — l'écume des jours, avec des galets symbolisant la fragilité du littoral.



La sauvegarde du littoral, l'un des thèmes illustrés dans les vitrines de la station.

MONUMENTAL « SCRABBLE » À CONCORDE



La station Concorde de la ligne 12 est dédiée aux Droits de l'homme. Article par article, lettre par lettre, ils rythment la voûte de la station. Sans espace entre les mots, ni accentuation, ni

ponctuation, le texte est égrené jusqu'à une certaine illisibilité ; c'est un monumental « Scrabble », conçu par F. Schein et le Studio AM (Veronica Tello), pour voyageur attentif. Le maté-

riau : 44 000 carreaux vitrifiés et sérigraphiés de couleur blanche, l'écriture étant en « bleu-métro » (voir photo en dernière de couverture). Les quais sont en granit gris sombre orné de cabochons

nacrés bleus. Quant au mobilier, il a été repensé dans le souci de retrouver des traces de la mémoire urbaine de Paris : des bancs en bois peints et des corbeilles de type square.

L'OPÉRATION « ZÉRO GRAFFITI » CONTINUE

Une première opération s'est déroulée sur la ligne 13 en septembre et octobre 1990 (ELL n° 5 et 6). L'enquête menée auprès des voyageurs de la ligne montre que pour 80 % d'entre eux, c'est important d'avoir rénové les rames, et

que cette opération doit être étendue à d'autres lignes. Une autre opération de protection anti-graffitis a ensuite été menée en novembre sur les trains déjà rénovés de la ligne 1, une telle protection étant maintenant appliquée

systématiquement sur les autres trains lors de leur rénovation. Fin novembre et en décembre, les trains de la ligne 5 nouvellement mis en peinture ont fait l'objet d'une protection similaire, les autres trains étant ainsi protégés lors de

leur passage en atelier de peinture. Depuis le 17 décembre, et jusqu'à la fin février, ce sont les trains des lignes 3 et 3bis qui font l'objet d'une opération « Zéro graffiti ». Puis ce sera le tour de ceux de la ligne B du RER.

FORMATION DE JEUNES

● Pour transporter les visiteurs dans le parc de La Villette, des prototypes Peugeot électriques sont conduits par des jeunes qui ont été préparés au permis de conduire par le Centre d'instruction et de perfectionnement des Lilas du département Bus. La formation ainsi donnée dans une perspective de réinsertion sociale, s'inscrit dans le cadre des opérations de prévention organisées par la RATP. L'opération expérimentale menée par le Comité de prévention et de sécurité de la RATP, EDF/GDF, Peugeot et l'Association de prévention du site de La Villette va durer jusqu'en septembre prochain.

TESTS EN LABORATOIRE POUR TRANSMANCHE

● Des essais de classement au feu de câbles électriques destinés à équiper les navettes « Transmanche » ont été effectués à Championnet par les laboratoires de la RATP (département Logistique).

PROMOTION DE PARIS VISITE

● Le département Commercial a passé un accord avec Paris Travel Service, premier Tour-opérateur du Royaume-Uni pour la destination France, prévoyant la vente en 1991 de 90 000 Paris Visite, soit 20 % des ventes actuelles.

RER/LIGNE A: VOITURES À DEUX NIVEAUX

Depuis le 25 janvier, deux voitures à étage sont incorporées chacune au milieu d'un train de trois éléments type MS 61 de la ligne A du RER. Il s'agit d'un essai. A la demande de la RATP et de la SNCF, la Société CIMT (Groupe GEC Alsthom) a conçu deux voitures expérimentales, une voiture à deux niveaux et trois portes, et une autre à deux niveaux et deux portes. Le but de cette expérimentation, qui va durer six mois, est d'analyser l'adaptation de ce matériel à deux niveaux sur la ligne A du RER notamment en terme de capacité d'échanges, et de déterminer le type de maté-

riel roulant qui équipera la future ligne SNCF EOLE banlieue Est-Saint-Lazare-Condorcet.

La voiture à trois portes offre une capacité de 104 voyageurs assis et de 160 debout, avec quatre voyageurs au mètre carré. Compte tenu de la surface utilisée par les équipements électriques, la voiture à deux portes offre une capacité de 70 voyageurs assis et de 106 debout. Des tests de descente-montée réalisés à Gare-de-Lyon, Châtelet-les-Halles et Auber, portent sur le degré d'utilisation des voitures et les temps d'échanges et de stationnement.



CHABROL/COM-AV

La voiture à deux niveaux et trois portes expérimentée sur la ligne A du RER.

LU DANS LA PRESSE... INTERNE

Dans cette nouvelle rubrique, ELL publiera régulièrement des extraits des parutions des différents départements ou unités.

Dans son numéro 2, « Résonances » aborde les problèmes de la sécurité ferroviaire. Noël Guilou, responsable du groupe de soutien Transport, confirme dans une interview, que « si l'on en juge par le nombre d'accidents ferroviaires, le niveau de sécurité atteint par le métro de Paris est satisfaisant », mais « qu'il convient de rester modeste ». Pour maintenir ce bon niveau, « il ne suffit pas de se préoccuper des accidents, ils sont heureusement fort peu nombreux, il faut aussi s'intéresser aux incidents et même aux "presqu'incidents" (ceux qui ont failli arriver)... Tous ces éléments constituent un gisement de progrès qu'il s'agit d'exploiter, pour partager les leçons de l'expé-

rience des uns et des autres et définir ensemble les actions correctrices, c'est ce que j'appelle organiser le retour d'expériences. » « Résonances », magazine du département Métro

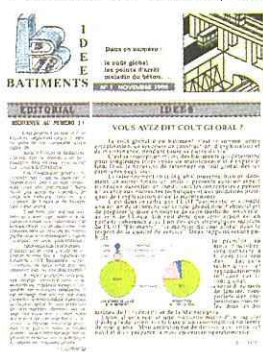


« BIM » consacre, dans son numéro 28, un article sur le locotracteur que viennent d'acquérir les ateliers de Fontenay. Cet appareil, entièrement électrique, est capable de déplacer 60 tonnes. Il permet de manœuvrer tous les types de voitures transitant dans les ateliers de Fontenay, dans de bonnes



conditions de sécurité. « BIM », revue du département MRF

Le numéro 1 de « Idées Bâtiments » vient de paraître avec au sommaire un article sur une nouvelle « maladie du béton », les



réactions-granulats. Maladie de surface (10 cm de profondeur maximum), elle apparaît au bout de deux à dix ans, surtout dans les ouvrages en béton massif, et se traduit par exsudations, éclatements, cratères localisés... Mais, qu'on se rassure « ce n'est pas pour autant la mort du matériau béton » très présent dans nos constructions, car les chercheurs ont enfin trouvé la parade.

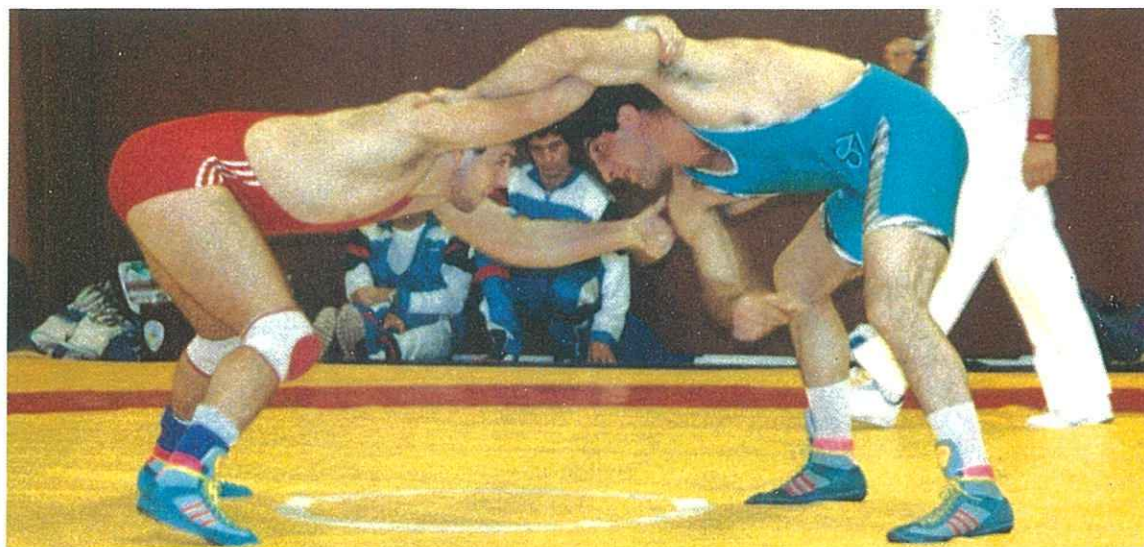
« Idées Bâtiments », journal de l'unité Bâtiments (ITA)

« La treize, c'est vous » donne la parole à un chef de station, Corinne, qui résume ainsi sa fonction : « Mon métier de chef de station n'est qu'un attribut. En réalité, je suis chef surveillant receveur, un métier qui comprend comme fonctions, receveur, contrôle de ligne et chef de station. Le receveur accueille les voyageurs, vend les titres de trans-

ports, effectue la comptabilité, le chef de station veille au bon fonctionnement des installations, accomplit les tâches administratives et porte assistance en cas de nécessité. Le CSR cumule ces deux fonctions. » « La treize, c'est vous », journal des agents de la ligne 13.

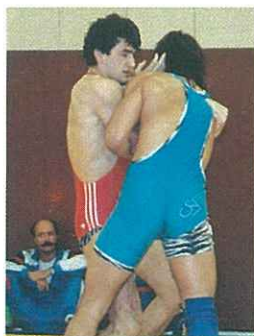


« Il était une fois... la 3 » a consacré son numéro 6, aux informations sur la démarche qualité menée sur les lignes 3 et 3 bis. Le prochain numéro sera consacré à la décentralisation. « Il était une fois la 3 », journal des agents de la ligne 3.



D.R.

LUTTE: DE BONS RÉSULTATS



Ci-dessus, Alcide Legrand (à gauche) contre le Soviétique Arutunian de l'US Créteil, qu'il va battre en lutte libre, en octobre 1990, dans la salle de Pantin de l'USMT, lors de la 2^e journée du Championnat de France par équipe.

Ci-contre, Dominique Strugen (à gauche) va triompher de Vacaro de l'US Créteil en lutte gréco-romaine, au Championnat de France 1990 par équipe.

D.R.

Au Championnat de France, en lutte libre, trois machinistes gagnent les meilleures places dans leur catégorie : Alcide Legrand, 1^{er} (un des huit athlètes de haut niveau à la RATP), Bruno Spenlinhauer, 2^e, Martial Le Métayer, 3^e ! Par équipe, en

1^{re} division nationale, l'USMT se classe 4^e. Globalement, 12 médailles (contre 6 la saison précédente) pour 25 participants ont été gagnées aux Championnats inter régions et de France lors de la saison 1989/1990. Au niveau international,

Alcide Legrand a été 3^e au Championnat de Bulgarie, 2^e à celui d'Allemagne, et 5^e au Championnat d'Europe. Daniel Descamps, président de la section Lutte de l'USMT, se félicite du recrutement de bons lutteurs et de l'aide de partenaires

apportant un soutien financier. Il espère, par ailleurs, que l'accord passé entre l'USMT et le Comité d'entreprise sur le fonctionnement des écoles de sport permettra de découvrir des jeunes désireux de pratiquer la lutte.

LA LUTTE À L'USMT

Le 3^e club français (sur 350), selon le classement effectué sur les résultats de la saison 89/90 des trois premiers de chaque catégorie de poids et d'âge (il y a deux ans, la section était classée 24^e). 78 adhérents. Président (et également entraîneur) : Daniel Descamps de l'atelier de Saint-Fargeau (MRF) ; secrétaire : Bruno Gadaut de FCG ; trésorier : Francis Jaroussat de l'atelier de Saint-Fargeau. Pour tous renseignements sur les activités de la section, appeler la salle de lutte de Pantin Courtois, au 48.04.12.08, de 18 h à 20 h 30.



D.R.

Une partie de l'équipe USMT de Lutte lors du Championnat de France par équipe en 1^{re} division en novembre 1990. De gauche à droite, 1^{er} rang : Philippe Lamothe, Givko Vangelov, Martial Le Métayer, machiniste, Fard Kolahi, Gérard Santoro. Au 2^e rang : Daniel Descamps, président de la section, Akkim Curi, Frédéric Paul, ouvrier spécialisé, Dominique Strugen, chef de station, Marc Lemeure, entraîneur, Carlos Neves, Alcide Legrand, machiniste, Bruno Spenlinhauer, machiniste.

CONCERT

● L'orchestre philharmonique de la RATP donne un concert le dimanche 17 mars à 17 h 30 salle Gaveau. Au programme, des œuvres de Sammartini, de Chostakovitch, Gershwin, et en création, un concerto de Sciortino (directeur du Conservatoire du XIII^e arrondissement de Paris).

Réservation par correspondance (avec enveloppe timbrée pour la réponse) à adresser à l'orchestre RATP, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

Renseignements au 40.02.49.36 ou sur le réseau interne 24 936.

LE GALA DE LA MUTUELLE

● La Mutuelle du personnel de la RATP donnera sa soirée de gala annuel au profit des orphelins, le samedi 9 mars 1991, à la Maison de la Mutualité. Au programme du spectacle, Herbert Léonard, Karen Cheryl, Laurent Ruquier, Xavier Delaby. Puis bal toute la nuit avec l'orchestre de Paul Fabre. Location au siège de la Mutuelle, 36 bis, rue Championnet, et par téléphone au 49.25.56.39. Prix des places 140 F, 95 F, 45 F. De la fin du spectacle à l'aube, retour gratuit en autobus vers les sept parkings du centre de Paris.

44 000 carreaux
vitrifiés (fournis par les
Établissements Carré)
pour un hommage original
rendu par la station
Concorde de la ligne 12
à la Déclaration des
droits de l'homme.

CONCORDE

