

ENTRE LES LIGNES

Contrats d'objectifs

**Priorité au
voyageur**

RATP



3

LES LIGNES OLYMPIQUES



Pour la réussite des JO de 1992, Barcelone mise sur son réseau de transports publics.

7

LA LOGIQUE DE SERVICE PUBLIC



Les transports de Mulhouse s'associent à la RATP.

8

LA MEDECINE AU PLURIEL



Médecine de soins, du travail et conseil, chaque médecine a retrouvé sa spécificité.

10

DES AGENTS TRES SPORTIFS



Huit sportifs de haut niveau sont également agents de la RATP. Présentation.

14

QUESTIONS D'IMAGE

Deux sondages autour du service public.

20

CONTRATS D'OBJECTIFS : LES MOYENS D'UNE AMBITION



« Entre les Lignes » présente une lecture des dix-huit contrats d'objectifs des départements.

26

REFLEX

Le portfolio de la RATP.

18

PIERRE PERRET CHANTE LE METRO



Pierre Perret vient d'enregistrer un nouvel album. Deux de ses titres portent sur le métro.

27

L'ACTUALITE



Tram : répétition générale avant la mise en service.

BARCELONE LES LIGNES OLYMPIQUES



3



P

Pour la réussite des JO de 1992, Barcelone mise sur son réseau de transports publics. Métro, bus, funiculaire sur starting-blocks.

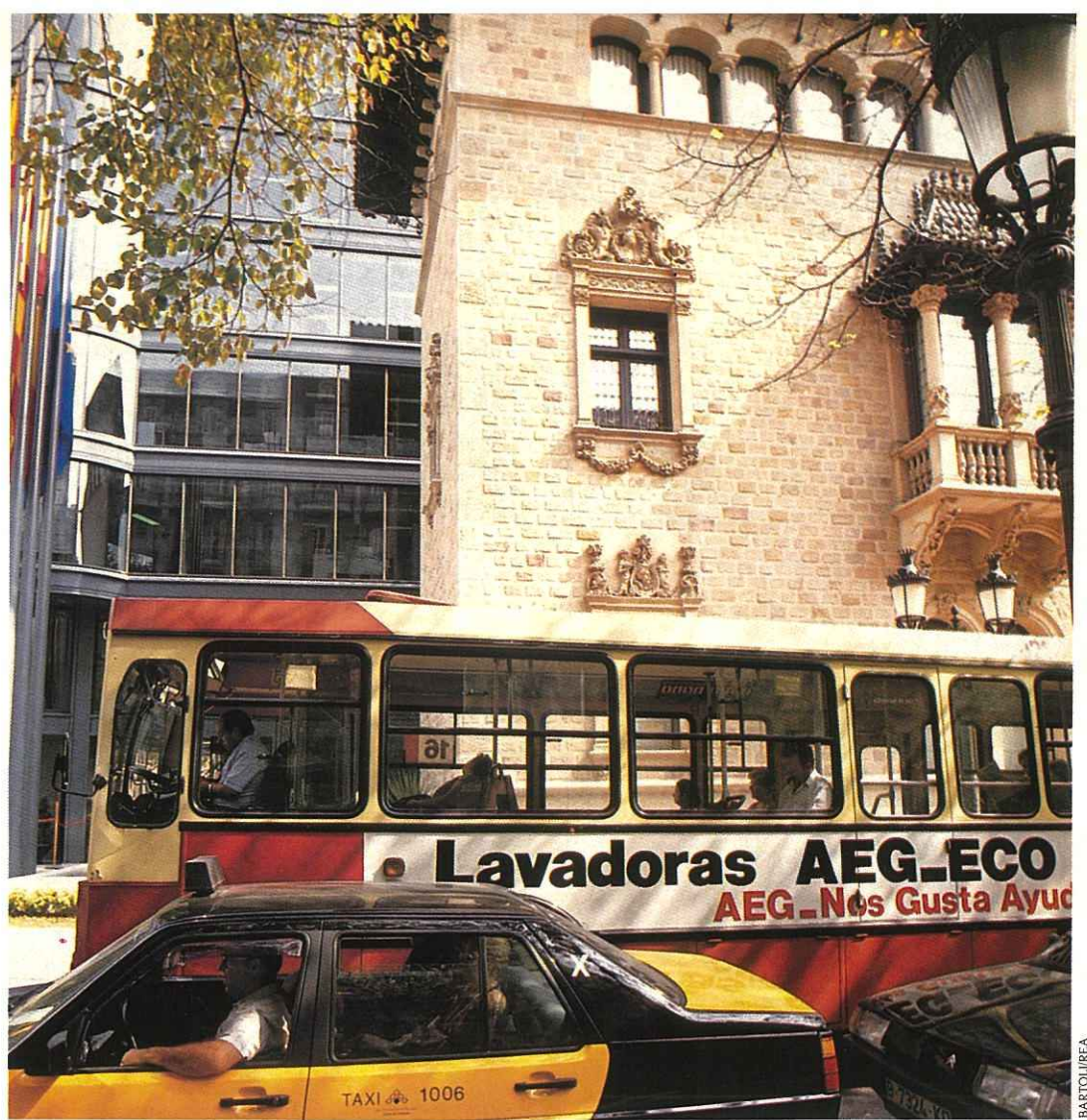
4 « *Amb els Transports Públics Faràs el Millor Temps* » — avec les transports publics vous battrez des records. Depuis le mois de juin, des pages entières dans les magazines, des affiches et des spots télévisés, montrent les bus et les rames de métro sur la cendrée des pistes d'athlétisme, franchissant en tête la ligne d'arrivée.

Le message est clair : aucun Barcelonais n'ignore plus que les XXV^{es} jeux Olympiques seront d'abord gagnés par le service public des transports. Pour M. Jacinto Soler, directeur des services de planification et de contrôle aux Transports métropolitains de Barcelone (TMB), « *de notre capacité à transporter chaque jour, dans de bonnes conditions, les spectateurs dans les différents sites olympiques, dépend le succès de ces JO à Barcelone* ».

Ces sites sont concentrés dans un rayon de 5 km, tous à proximité des grands axes de transports publics. Il faudra en théorie moins de 20 minutes pour se rendre d'un point à un autre... La TMB privilégie l'utilisation du métro, et compte sur la fluidité du trafic automobile puisque, durant les Jeux, il sera possible de circuler à Barcelone en voiture particulière, mais interdit de stationner en dehors des parkings prévus en ville et dans sa périphérie.

Il y a d'abord le site de la *Diagonal* bâti autour des actuelles installations sportives du Football Club de Barcelone et du Reial Club de Polo. Le stade du FC Barcelone, *Nou Camp* qui peut contenir 120 000 personnes, a déjà reçu en 1982 la Coupe du monde de football. Trois stations de métro se trouvent à proximité immédiate : *Zona Universitària* et *Palau Reial* sur la ligne 3 et *Collblanc* sur la ligne 5.

Il y a ensuite le site de *Vall d'Hebron*, au nord de la ville, sur lequel ont été ouverts des terrains de tennis ainsi que le vélodrome construit en 1984 pour les championnats du monde de cyclisme. Des navettes de bus permettront de rejoindre la station de métro *Montbau* sur la ligne 3 vers le vélodrome. Puis, le village olympique,

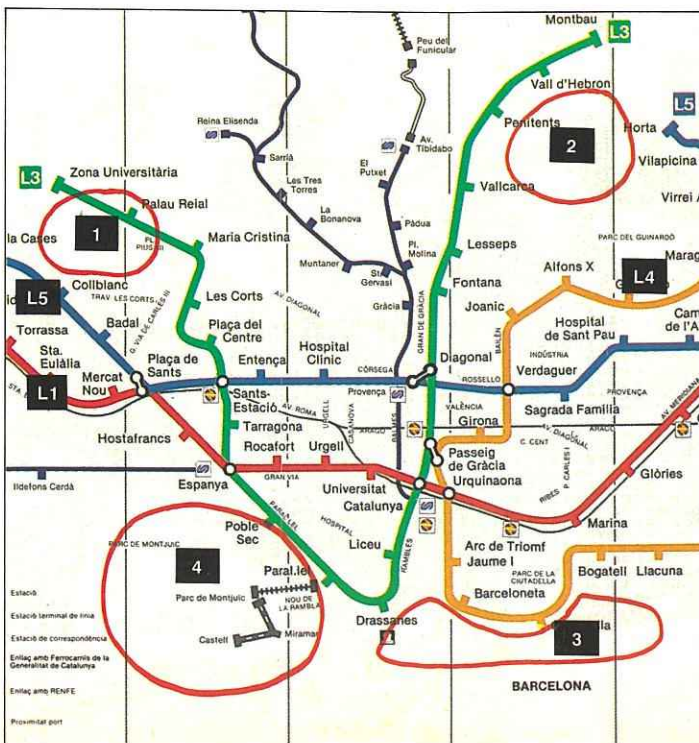


gigantesque opération d'urbanisme au bord de la mer, qui a totalement modifié le visage de Barcelone. Ce quartier nouveau est né sur les ruines des vieux bâtiments industriels du quartier *Poble Nou* qui dataient du siècle dernier. Aujourd'hui deux tours de 45 étages, symboles de l'essor économique

de la Catalogne, affirment la modernité de Barcelone. Ce village olympique qui doit recevoir les 15 000 athlètes, ainsi que la base nautique édifiée près du port, sont directe-

ment reliés à la station *Ciutadella* qui, depuis le 23 avril dernier, a été rebaptisée, *Ciutadella Vila Olimpica* et qui se trouve sur la ligne 4. Enfin, le site le plus important, car c'est là qu'on trouve le stade olympique aménagé sur une colline boisée à l'est de la ville : le *Montjuïc*. Ce sera la plus forte concen-

- 1 Diagonal
- 2 Vall d'Hebron
- 3 Vila Olimpica
- 4 Montjuïc



Priorité au bus

tration d'installations pour les sportifs, ainsi que pour les journalistes et techniciens qui transmettront les images des JO au monde entier. C'est là aussi que sont attendus la plupart des visiteurs qui assisteront à ces Jeux. En effet, sont réunis dans le parc de Montjuïc : le stade olympique, le Palais des sports San Jordi, les piscines olympiques ainsi que la nouvelle université du sport.

De nombreux visiteurs sont attendus sur le site de Montjuïc (ici, le Palais des sports San Jordi). Un important service d'autobus a été mis en place pour les y transporter.



PHOTOS BARTOLÍREIA

Pendant la durée des Jeux, *Montjuïc* sera entièrement fermé à la circulation des automobiles. Seuls y auront accès, en dehors des athlètes et des officiels, les 25 autobus de la TMB qui partiront de la station *Espanya* — ligne 1 et ligne 3 —, distante d'un kilomètre et les 15 autobus qui partiront de *Sants Estación* — ligne 5 et ligne 3 et RENFE — pour depuis *Espanya* arriver aussi au stade, formeront toutes les 30-45 secondes, une véritable noria au service des voyageurs. C'est aussi près d'*Espanya* que se trouve le Centre de presse qui doit accueillir les 8 000 journalistes attendus. D'autre part, il existait un funiculaire qui depuis la station de métro *Paral.lel* rejoignait le parc de Montjuïc. Ce funiculaire assez ancien, servait surtout le dimanche aux Barcelonais pour se rendre dans le parc d'attraction ou l'un de leurs lieux de distractions favoris. Dès l'annonce de la candidature de Barcelone la TMB a entrepris de moderniser ce funiculaire. Fin mai dernier, un « tramway incliné » entièrement automatique a été inauguré. D'une capacité de 8 000 passagers/heure, c'est, dit-on, le plus grand d'Europe. Parmi les personnalités présentes,

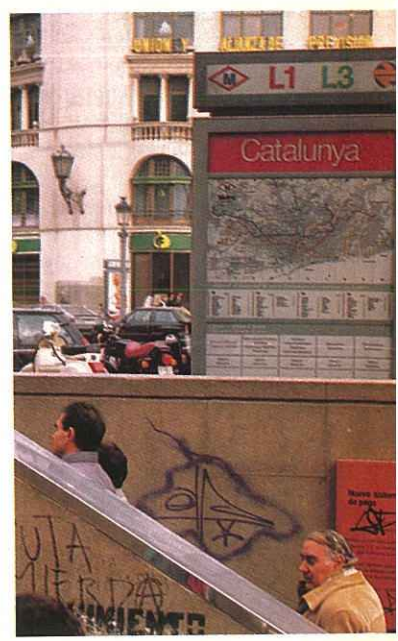
celui qui a largement financé les travaux de modernisation du funiculaire : le président de la *Caixa d'Estalvisi*, Juan Antonio Samaranch, le président du Comité olympique International ! Pour parachever les travaux d'aménagement de cette zone qui sera le point de passage le plus important de l'activité olympique, la station *Espanya* a été entièrement rénovée. Enfin, parce que c'est l'ensemble des lignes du métro de Barcelone qui sont lignes olympiques, les couloirs de correspondances ont été rénovés. Côté matériel, pour le métro, des rames nouvelles climatisées équipent les lignes 1 et 3, et les trains anciens des lignes 4 et 5 ont aussi été climatisés, et pour les autobus, plus de la moitié du parc est aujourd'hui constitué de voitures ayant moins de deux ans. « Il est certain que les Jeux Olympiques nous ont obligés à renouveler notre matériel plus tôt que prévu, confirme Jacinto Soler. Ainsi, après les JO, il y a les Jeux Paralympiques réservés aux handicapés. Pour ces athlètes, l'Etat nous a aidés à acquérir 20 autobus à plancher bas, qui représentent pour tous un service appréciable. »

Condition *sine qua non* pour réussir ce formidable pari : la mobilisation de l'ensemble des personnels de la TMB. Cette mobilisation, qui concerne les exploitants ainsi que les ateliers de maintenance, a été rendue possible par la signature d'un pacte de

moyens sur l'organisation des navettes avec les sites olympiques. A la TMB, les congés annuels des personnels durant cette période ont été gelés. Tout un système de primes exceptionnelles a été négocié : chaque agent recevra une gratification à laquelle s'ajouteront des primes selon les services. On estime que le surcoût spécifique du personnel des JO représente pour la TMB environ 110 millions de pesetas pour le métro et 150 millions de pesetas pour les bus, plus largement mis à contribution.

Une ville mobilisée

paix sociale avec les partenaires sociaux tant au réseau ferré qu'au réseau routier — si la TMB exploite les deux systèmes de transports, il existe deux sociétés de transports distinctes. La TMB prévoit que la demande durant la période des Jeux sera supérieure de 20 % à l'offre aux pointes habituelles durant l'hiver. Le métro sera en service 7 jours sur 7, de 5 h à 1 h. Sur certaines lignes de banlieue, des accords pris avec de grandes entreprises industrielles qui ont accepté de fermer du 15 juillet au 15 août, permettra de soulager certaines dessertes et de concentrer les





L'ancien funiculaire de Montjuïc s'est effacé pour laisser place au nouveau « tramway incliné » d'une capacité de 8 000 passagers par heure.

La TMB en quelques chiffres

La ville de Barcelone compte une population de 1,7 million d'habitants, pour une superficie de 100 km². L'**Entitat Metropolitana del Transport** — EMT — regroupe les 18 municipalités de l'Aire métropolitaine de Barcelone, dont la population est de 2,9 millions d'habitants.

Le **Méto de Barcelone** dessert 7 municipalités.

Il y a actuellement 4 lignes en exploitation (lignes 1,3,4 et 5). Il existe un tronçon « fantôme » de 9 kilomètres au centre ville, qui n'est pas exploité et qui constitue la ligne 2.

Longueur du réseau : 71,6 km.

Nombre de stations : 99.
Voyagers transportés : 285,6 millions au 31 décembre 1991.

Les **Bus de Barcelone** desservent 10 municipalités.

Il y a actuellement en exploitation 77 lignes.

Longueur totale du réseau : 289,4 km.

Voyagers transportés : 200,1 millions au 31 décembre 1991.



Prix du billet : 90 pesetas, le billet étant valable pour un seul voyage (4,5 FF environ). Carte autobus-méto = 510 pesetas pour 10 voyages. Carte méto = 460 pesetas pour 20 voyages. La TMB exploite les services du méto et des autobus urbains. L'EMT est propriétaire des actions des deux entreprises. Dans le cas du méto, le gouvernement autonome de Catalogne — la **Généralitat de Catalunya** — a compétence sur les investissements d'infrastructure et de superstructure. Elle fixe les tarifs des deux moyens de transport. La TMB effectue les investissements en matériel et reçoit de l'Etat espagnol une subvention de 20 pesetas par voyageur transporté, les déficits restants étant couverts par l'EMT. Les recettes couvrent 54,6 % des frais d'exploitation du méto et 46,6% pour les autobus. Par ailleurs la TMB exploite un tramway touristique - **Tramvia Blau** -, un funiculaire et un téléphérique.

« Les enjeux sont à la hauteur des efforts consentis, affirme M. Jacinto Soler. Si l'organisation des transports est exemplaire, si le service rendu à nos voyageurs est parfait, c'est l'ensemble du service public des transports qui sera plus fort ». Et les JO vont être l'occasion pour la TMB de franchir un pas important — et décisif ? — vers la multimodalité. En effet, pour la première fois à Barcelone, un même titre de transport — le *Bitllet Olímpic* — sera valable sur les deux réseaux de transports. Pour sensibiliser le personnel à l'importance des Jeux pour le devenir de l'entreprise, des brochures ont été diffusées : historique des Jeux, missions assignées aux transports publics, conseils pour recevoir dignement les visiteurs... Pour M. Joan Torres, président de la TMB, il ne fait aucun doute que « lorsque le samedi 25 juillet s'ouvriront officiellement les XXV^{es} jeux Olympiques de Barcelone, les 5 413 agents, conducteurs et machinistes auront remporté la première des médailles : celle des transports publics. » ■

Yves-Bernard Fogel

1 FF = 20 pesetas environ



DR

LA LOGIQUE DE SERVICE PUBLIC

C'est dorénavant associés à la RATP et à AGIR (Association pour la gestion indépendante des réseaux, à laquelle adhèrent une quinzaine de villes), que les Transports de l'agglomération de Mulhouse (TRAM) continueront d'exploiter le réseau de bus local à partir du 1^{er} janvier 1993. La décision a été prise le 5 mai dernier par le SITRAM, Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne, qui a préféré « la logique de service public qui anime les trois partenaires RATP, TRAM et AGIR, à la logique financière des groupes de transports », comme l'indique Georges Eiselé, directeur général du réseau de Mulhouse.

Pour la Régie, cela répond à une volonté affirmée de développer ses activités de transport en commun, en assistant les agglomérations qui ont choisi un mode de gestion locale du service public, sous le contrôle des élus.

Pour Georges Eiselé, « cette décision est satisfaisante car TRAM est reconduit dans sa mission, mais au-delà, cette décision préserve la gestion locale du réseau, alors que la stratégie habituelle des groupes les conduit à la prise de contrôle du réseau. Il est à relever que ces aspects du projet ont rendu possible, lors de la décision, un consensus total de la part des membres du

Les TRAM

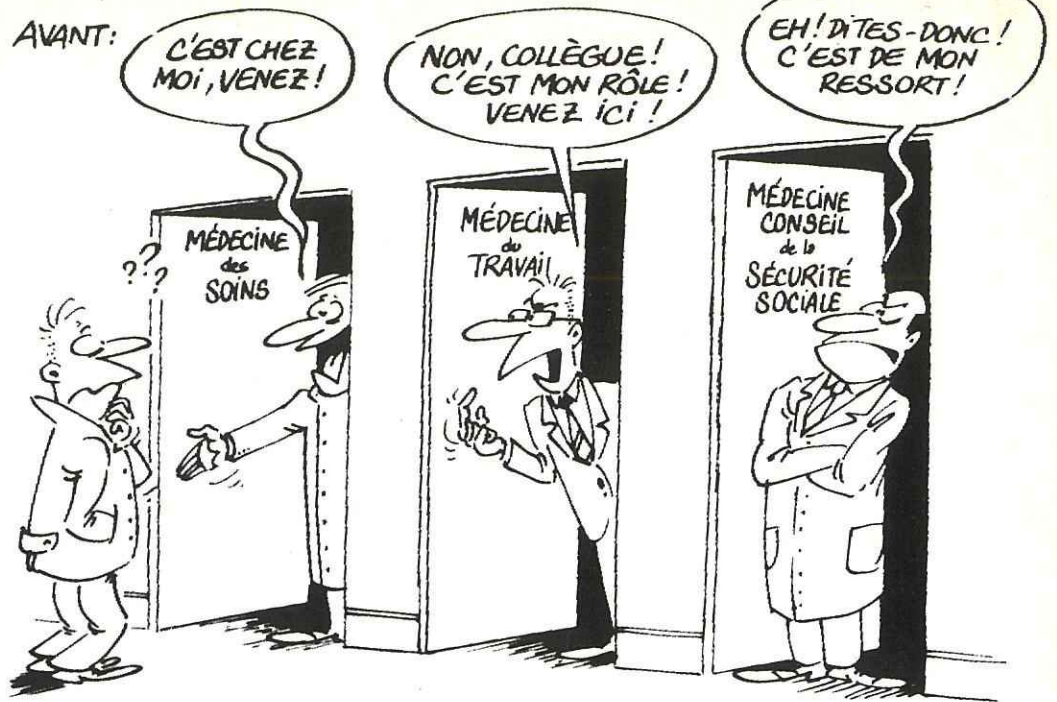
Le réseau qui s'étend sur 225 km, comprend 25 lignes et 717 arrêts desservant 210 000 habitants répartis sur 16 communes, et environ 150 bus qui ont parcouru quelque 6,2 millions de km en 1991. Il emploie 410 personnes. Les dépenses d'exploitation se sont élevées l'année passée à 101 millions F, les recettes du trafic se montant à 55 millions F.

syndicat intercommunal. Cela dit, les TRAM se réjouissent de poursuivre une collaboration avec la RATP qui a été engagée il y a plus de six mois, et qui s'est déroulée dans un excellent esprit. Cette association RATP-AGIR-TRAM sera la première dans le transport urbain en France, et il faut absolument gagner ce pari pour montrer aux collectivités qu'il y a là une formule alternative aux groupes de transport ».

Concrètement, la RATP va prendre une participation d'environ 30 % dans le capital de la Société d'économie mixte d'exploitation des transports de l'agglomération de Mulhouse qui va être constituée, et passer un contrat d'assistance avec le réseau. Avec l'aide de l'association AGIR, elle apportera au réseau toute sa compétence dans les domaines de l'exploitation, de la maintenance et du commercial. ■

Alain Malglaive

Les transports en commun de Mulhouse, la RATP et AGIR, trois partenaires unis pour un service public renforcé.



LA MÉDECINE AU PLURIEL

m
 Médecine de soins,
 du travail et
 conseil, aujourd'hui
 à la RATP,
 chaque médecine
 retrouve
 sa spécificité.

La clarification des médecines est effective depuis le 17 février 1992 pour l'ensemble du personnel de la Régie : « Elle a été instaurée pour maintenir les avantages en matière d'assurance maladie et de soins, tout en éliminant les inconvénients apparus au fur et à mesure d'une double évolution : une première évolution concernant la protection sociale où le régime de la RATP était au départ nettement plus protecteur que le régime général. Cette différence s'est relativement estompée du fait que les droits des autres Français augmentaient, et heureusement pour nos concitoyens. La seconde évolution est d'ordre socio-culturel : autant l'agent de la Régie, il y a vingt ou trente ans, pouvait accepter une médecine institutionnelle dont il tirait des avantages, autant il est devenu maintenant plus sourcilieux en ce qui concerne son indépendance, la con-

fidentialité relative à sa santé, et il accepte de moins en moins une médecine vécue parfois comme une médecine de caserne », souligne Roger Baudot, directeur du département Protection, Prestations et Prévention sociales.

Une situation clarifiée

Quelle était la situation antérieure ?

Le régime précédent résultait d'une convention de concession passée le 27 janvier 1898 entre la Ville de Paris et la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) qui avait institué un système de protection socia-

le dont les caractéristiques étaient les suivantes :

— une médecine de soins qui soignait mais qui ne se contentait pas uniquement de soigner.

Elle exerçait en plus un rôle de contrôle des congés maladie, accordait ou non telle ou telle cure, autorisait tel type de traitement... alors que ces prérogatives relèvent normalement, en droit commun, de la médecine conseil de la Sécurité sociale. Les médecins-chefs de la Régie, avaient la particularité d'encadrer la médecine de soins et, en même temps, parce qu'ils siégeaient au sein des commissions médicales, décidaient de tout en matière administrative.

De plus, les médecins-chefs et les commissions médicales se prononçaient sur les cas d'inaptitude à l'emploi, empiétant ainsi sur les prérogatives de la médecine du travail.



— une médecine du travail qui exerçait son rôle de prévention : visites d'embauche, de commissionnement, visites périodiques. Elle veillait aux conditions de travail, mais n'avait qu'un rôle médical partiel en matière d'aptitude à l'emploi.

Quels étaient les inconvénients d'un tel système ?

Avec une médecine de soins institutionnelle comme l'était celle de la Régie, un agent pouvait craindre, notamment pour sa carrière professionnelle, d'aller se faire soigner par cette médecine où il risquait d'être déclaré inapte provisoire ou définitif à son emploi.

En effet, la médecine de soins, n'ayant pourtant aucune compétence particulière pour apprécier la charge physique et mentale d'un métier comme celui de machiniste ou de conducteur, empiétait sur les prérogatives de la médecine du travail, la seule habilitée à connaître pleinement les problèmes d'aptitude. Paradoxalement, certains agents, travaillant dans des emplois de sécurité, préféraient cacher leurs problèmes médicaux en se faisant, par exemple, soigner à l'extérieur, perdant ainsi la protection sociale de l'entreprise !

Quelle est la situation maintenant que la clarification est en vigueur ?

Trois médecines, clairement séparées, fonctionnent dans un ensemble cohérent :

— une médecine de soins

dont la mission exclusive est de soigner.

Les dossiers médicaux des agents, constitués à ces occasions, sont sa propriété et ne peuvent être communiqués à aucune autre médecine sans l'accord de l'intéressé.

Cette médecine de soins constitue l'Espace Santé comprenant la station centrale médicale de Lachambeaudie, les 23 centres médicaux dentaires, et un réseau de 850 médecins agréés en Région parisienne.

Discretion assurée

— une médecine du travail qui correspond de fait à la médecine de l'entreprise. Elle assure dorénavant toutes les missions que lui confère le Code du travail, sans exception, et en particulier, elle est la seule à prendre les décisions en matière d'aptitude à l'emploi, qu'elle soit provisoire ou définitive.

Elle conserve, comme par le passé, son rôle en matière d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail.

— une médecine conseil de Sécurité sociale qui vient d'être créée pour les agents en activité (elle existait déjà pour les seuls ressortissants de la CCAS), et dont le rôle exclusif est de veiller à la bon-

ne gestion des « deniers » en matière d'assurance sociale. Elle siège dans les commissions médicales en vue de statuer en matière d'attribution ou de prolongement des congés maladie, de mises en disponibilité ou de réforme.

Quelles sont les démarches pour un agent malade dans ce nouveau système ?

Première démarche, l'agent se rend à l'Espace Santé de la médecine de soins.

Si son état de santé ne nécessite plus un arrêt de travail mais que le traitement prescrit ou les séquelles de sa maladie sont incompatibles avec les charges de son emploi, il est du devoir du médecin de soins d'alerter le patient sur les risques qu'il encourt et de lui recommander d'aller voir la médecine du travail.

A cet égard, le médecin de soins peut lui remettre une lettre, appelée lettre confraternelle, où il explique au médecin du travail la situation. Sous sa seule responsabilité, l'agent pourra demander un rendez-vous avec son médecin du travail.

Il appartiendra à ce dernier de tenir compte des données médicales qui lui sont soumises, d'examiner l'agent, et du fait de la connaissance qu'il a du poste de travail de l'agent,

il décidera s'il y a inaptitude ou non.

Si l'agent n'est pas d'accord avec la décision prise par la médecine du travail, et s'il le souhaite, il conserve deux recours : un premier auprès du médecin du conseil de prévoyance qui pourra intervenir auprès du médecin du travail, et, si la décision est maintenue, un second auprès de l'Inspection du travail.

Quels sont les avantages de ce nouveau système ?

Chaque médecine conservant ses propres dossiers, il n'y a plus interférence de ces dossiers d'une médecine à l'autre, sauf sur demande exclusive de l'agent.

La médecine du travail retrouve l'intégralité de ses prérogatives, et elle seule prononce l'inaptitude à l'emploi. Elle renforce ainsi son autonomie et son indépendance vis-à-vis de l'employeur pour mieux défendre les intérêts médicaux des agents au travail. La médecine de soins est totalement et exclusivement au service des agents en respectant les critères de confidentialité.

La médecine conseil, en veillant au respect des dispositions légales, réglementaires et statutaires en matière d'assurance sociale, permet une meilleure gestion et, par là même, de maintenir les avantages du régime particulier dont bénéficient les agents de la RATP. ■

Philippe Carron

DES AGENTS TRES

m

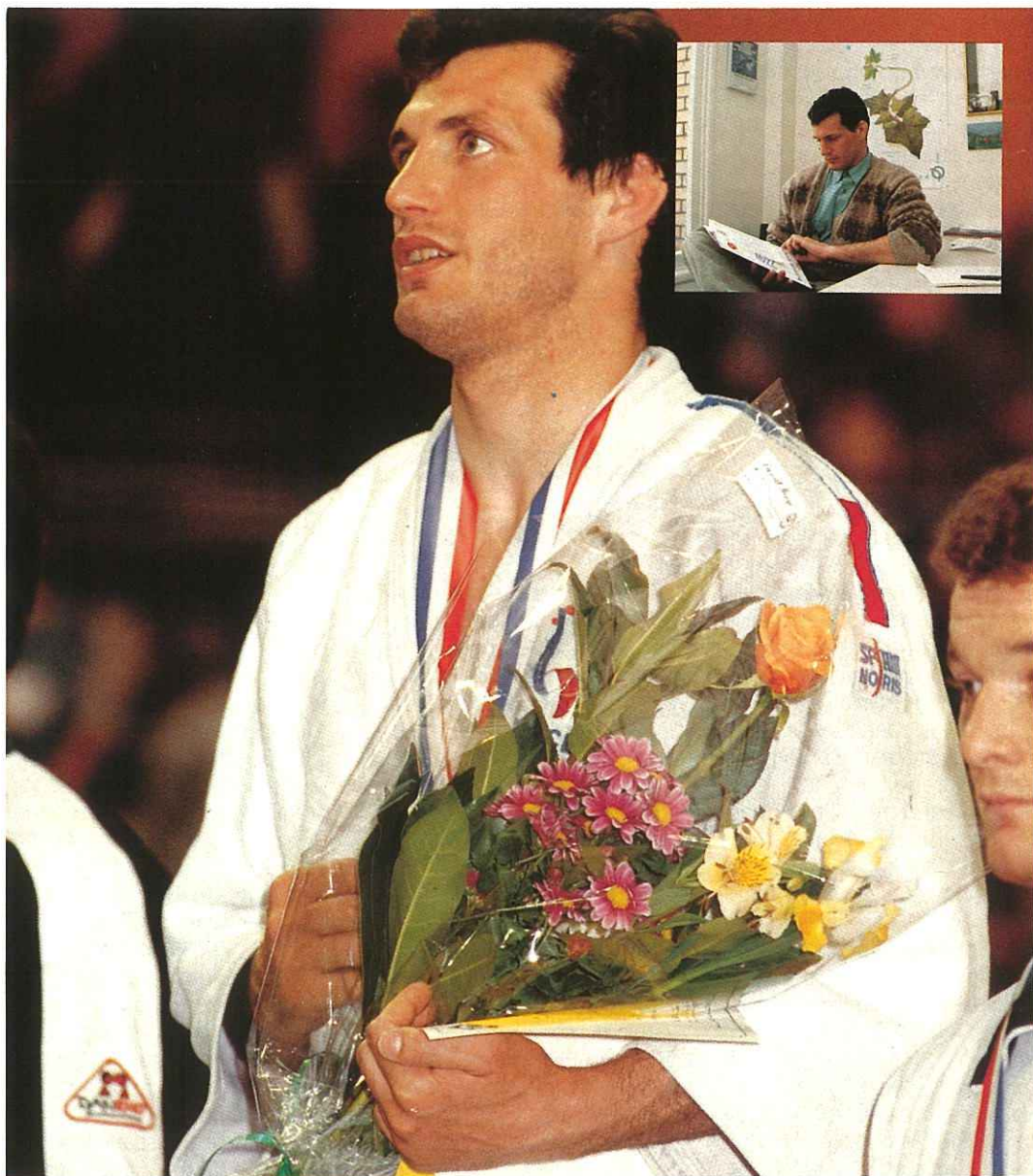
Mener une carrière de sportif de haut niveau en poursuivant son métier à la RATP, c'est possible. A l'exemple du judoka Pascal Tayot qui vient d'être sacré champion d'Europe, ils sont huit à relever le défi.

La RATP présente aux JO de Barcelone en juillet prochain ? C'est certain ! La RATP sur la plus haute marche d'un podium ? C'est possible ! Comment ? Grâce aux exploits de ses huit sportifs de haut niveau dont quatre sont déjà sélectionnés pour ces Jeux. Avant de découvrir ces « agents très spéciaux », qui peut prétendre à un tel statut ?

Chaque fédération sportive (lutte, escrime, natation, athlétisme...) établit régulièrement une liste d'athlètes de

niveau international. Cette liste est alors proposée au secrétaire d'Etat, chargé de la Jeunesse et des Sports ; selon les résultats et les classements de ces athlètes, le secrétaire d'Etat dresse alors la liste officielle des sportifs dits « de haut niveau ». La RATP, ayant signé avec le secrétaire d'Etat une convention (la dernière date de juin 1990) relative à l'insertion professionnelle des sportifs de haut niveau, est disposée à réserver huit de ses emplois à ces sportifs sous certaines condi-

tions : ces athlètes bénéficient de conditions de travail leur permettant de pratiquer leur discipline sportive (entraînements et compétitions) avec la contrepartie d'assurer annuellement un temps de travail effectif (congés annuels exclus) au moins égal à la moitié du temps de travail légal dans l'entreprise. Ces dispositions restent valables tant que ces sportifs conservent la qualité de sportif de haut niveau. Dès qu'ils sont « déclassés », ils assurent alors normalement leur tra-



PHOTOS : CHABROL/COM-4V

vail à temps plein au poste correspondant à leur qualification déjà acquise.

La formation professionnelle et la reconversion des sportifs de haut niveau sont — enfin — prises en considération et même devenues un véritable marché. Chaque entreprise envisage son partenariat de manière différente : en dehors des opérations classiques de sponsoring, certaines emploient des sportifs le temps de leur carrière (la BNP par exemple) pour les « dépan-

ner » en leur versant un « salaire sportif ».

D'autres, leur permettent de

La réinsertion, un sport difficile

s'entraîner en leur assurant une formation et un emploi, comme la RATP. Enfin d'autres aident à la formation

des athlètes sans chercher à les embaucher. Si les entreprises, publiques ou privées, sont tentées « d'utiliser » l'image valorisante de tel sportif, ce n'est pas sans poser de réels problèmes : plus le sportif est confirmé, plus il passe de temps sur le stade et moins il est disponible pour travailler. De plus, il existe souvent un désarroi des sportifs par rapport à leur avenir professionnel, très souvent pénalisé. Comment, par exemple, à la Régie, conjurer la pratique d'un sport

de compétition, exigeant des sacrifices évidents, et le déroulement de carrière, souvent mise entre parenthèses, pour suivre les modules de niveau, passer les concours de maîtrise ou de cadre tout en « jouant » sur des calendriers déjà très chargés ? La RATP cherche actuellement des solutions pour conduire une véritable politique de gestion de ces athlètes leur permettant un épanouissement à la fois sportif et professionnel. ■

Philippe Carron

◀ PASCAL TAYOT, champion d'Europe en 1992, sélectionné aux JO de Barcelone

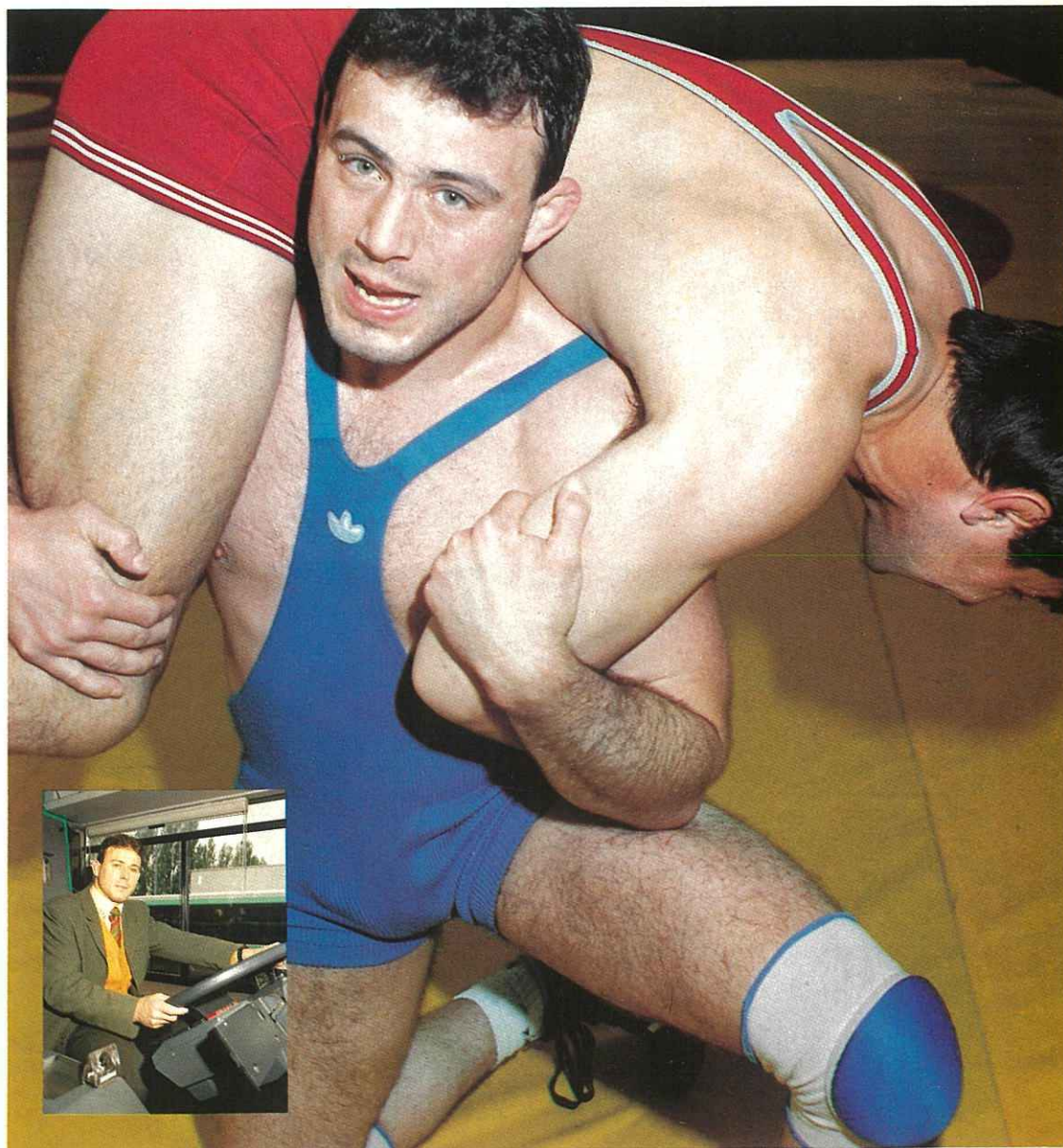
27 ans

- Judo, catégorie 86 kg
- **Entrée RATP** : juillet 1990
- Partenariat sportif au département de la Communication publique, prépare une maîtrise de communication
- **Palmarès** : champion de France, 3^e aux championnats d'Europe et 5^e aux JO de Seoul en 1988 (78 kg), champion de France en 1990 et 1992 (86 kg), 1^{er} au Tournoi de Paris en 1989, 1991 et 1992.

▶ ALCIDE LEGRAND, sélectionné aux JO de Barcelone

30 ans

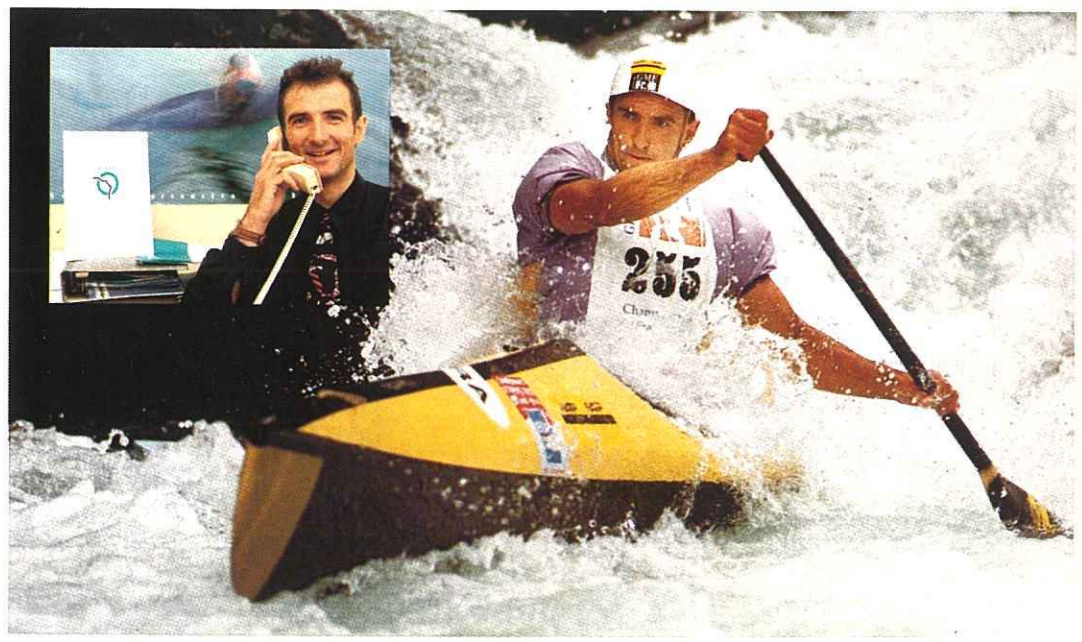
- Lutte libre, catégorie 82 kg
- **Entrée RATP** : 1983
- Machiniste, centre bus de Créteil
- **Palmarès** : 3^e aux championnats du monde en Suisse en 1989, 5^e aux championnats d'Europe en 1990, 6^e aux championnats d'Europe et aux championnats du monde, 2^e aux Jeux Méditerranéens en 1991, 7 fois champion de France senior, classé 5^e mondial.





CORINNE LE GAL,
présélectionnée olympique
 31 ans
 • Cyclisme
 • **Entrée RATP :** 1983
 • Conductrice sur la ligne 3, Levallois
 • **Palmarès :** championne de France d'additions de points sur piste en 1990, épreuve sur 30 km, termine dans les vingt premières au classement général en 1991, 3^e au tour de Vendée en 1992 (1^{re} course internationale importante de la saison) où elle a battu la championne du monde et la championne olympique 15 victoires internationales.

PASCAL HALKO
 35 ans
 • Canoë-kayak (discipline non olympique)
 • **Entrée RATP :** 1990
 • Assistant attaché de presse au département de la Communication publique
 • **Palmarès :** champion du monde par équipe et 2^e en individuel aux États-Unis en 1989, 4^e à la coupe du monde et 3^e aux championnats de France en 1990, 6^e à la coupe du monde individuel en canoë monoplace et 2^e par équipe en Yougoslavie en 1991, actuellement en tête de la coupe de France descente.



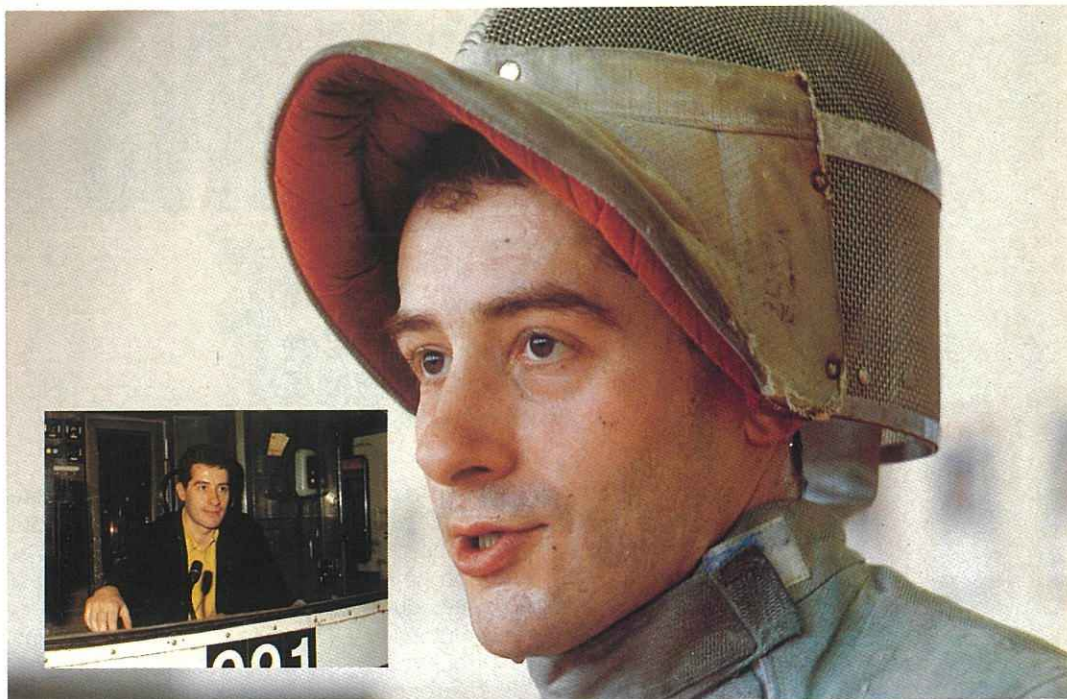
LAURENT BETTOLO
 26 ans
 • Lancer du marteau
 • **Entrée RATP :** 1991
 • Mécanicien d'entretien aux ateliers de Charonne
 • **Palmarès :** champion de France universitaire 1989 et 1990, 5^e performance française de tous les temps avec un lancer de 71,82 m en 1990 (record de France : 78,50 m).

PHOTOS : GRAFFITI, CHABROL/COM-AY

JEAN-PHILIPPE DAURELLE,
sélectionné aux JO de
Barcelone

28 ans

- Escrime, catégorie sabre
- **Entrée RATP** : 1983
- Conducteur de métro ligne 4, Porte d'Orléans
- **Palmarès** : médaille de bronze aux championnats du monde par équipe à Denver en 1989, 2^e aux championnats de France en 1989 et 1990, 5^e aux championnats du monde par équipe à Budapest en 1991, 3^e en individuel à Varsovie en avril 1992 (tournoi comptant pour la coupe du monde), classé 7^e mondial.



ISABELLE SAQUET

25 ans

- Water-polo (discipline non olympique)
- **Entrée RATP** : 1989
- Agent de station, ligne 8
- **Palmarès** : au niveau de l'équipe de France : 7^e à la coupe du monde en 1989, 3^e aux championnats d'Europe en 1989, participation aux championnats du monde en 1990/91 au niveau de son club « Les Dauphins de Créteil », 2^e en coupe d'Europe en 1987 et 4^e en coupe d'Europe en 1992.

FRANCK DUCHEIX,
sélectionné aux JO de
Barcelone

30 ans

- Escrime, sabre
- **Entrée RATP** : 1986
- Conducteur ligne 2, Nation
- **Palmarès** : médaille d'argent par équipe à Los Angeles en 1984, médaille de bronze aux championnats du monde par équipe à Denver en 1989, champion de France individuel en 1990, 5^e aux championnats du monde par équipe à Budapest et à la coupe du monde en 1991.



QUESTIONS D'IMAGE

C
Comment les Franciliens voient-ils la RATP ? Comment les agents ressentent-ils la question du service minimum ? L'institut de sondages IPSOS Opinion a mené l'enquête.

Pour Jean-Marc Lech, directeur de l'institut de sondages IPSOS Opinion, le principal enseignement que l'on peut tirer des deux sondages que nous publions, c'est que la notion de service public reste un élément de référence très important du bon fonctionnement actuel et à venir des transports urbains à Paris. Explications.

« Pour 85 % des Franciliens, les transports publics fonctionnent bien. Lorsqu'on les interroge sur les missions qu'ils attendent de la RATP, la première d'entre elles est d'assurer une continuité de service en cas de grève. Vient ensuite la facilité d'accès des personnes défavorisées physiquement ou financièrement, l'information sur les nouveaux services en améliorant l'accueil, et le maintien des services même lorsqu'ils ne sont pas rentables. On est là, pleinement, dans des domaines qui assurent l'identité du service public par rapport au service privé. Et cette forte prédominance de la notion d'un service public bien compris ira jusqu'à s'opposer à une privatisation des transports urbains — 65 % contre 27 % — alors qu'il existe actuellement une tendance majoritaire dans le pays pour souhaiter la privatisation du secteur public.

Dans les priorités d'action que les usagers assignent à la RATP on trouve, dans l'ordre décroissant, la sécurité, le service minimum en cas de grève, la propreté et la fréquence des rames. Par rapport à des enquêtes effectuées il y a une quinzaine d'années, la place occupée par la fréquence des rames a reculé — la quantité de trafic s'est sans doute améliorée —,

le désir de propreté reste constant, le service minimum progresse avec les années, et la sécurité reste toujours la première des priorités.

Les avis sur le service minimum sont clairement et majoritairement établis depuis plusieurs années et, dans l'esprit du public, cela ne peut pas donner lieu à polémique. La distribution des opinions sur la réglementation du droit de grève n'a rien à voir avec la distribution des opinions sur le service minimum à la RATP : 85 % des personnes souhaitent un service minimum, quitte à aménager le droit de grève, contre 12 % qui s'y refusent parce qu'ils y voient une atteinte au droit de grève. Il est à noter que l'image des syndicats de la RATP dans l'opinion publique est considérée comme assez ouverte puisque 48 % seulement des Franciliens interrogés pensent que les syndicats vont s'opposer à ces dispositions.

En ce qui concerne le public interne, 48 % — contre 44 % — des agents interrogés estiment souhaitable la signature d'un accord qui garantisse un service minimum en cas de grève. Cette majorité relative de 48 % est surtout féminine.

Elle concerne aussi principalement les plus jeunes dans l'entreprise (moins de 5 ans de RATP) et les plus anciens (plus de 20 ans), ainsi que les cadres et les agents de maîtrise.

Une majorité des agents estime que l'accord sera difficile à obtenir, puisqu'ils pensent que les syndicats s'y opposeront (53 % contre 35 %).

Les agents ne veulent pas se défaire d'une négociation qu'ils estiment les concerner au premier chef. Ils souhaitent en majorité (66 %) que le problème soit réglé au sein de l'entreprise et non au Parlement. Si l'on regroupe les enseignements des deux sondages, on peut estimer que désormais, lors d'une grève de la RATP, les agents ne peuvent pas ne pas savoir qu'elle est impopulaire au jugement des usagers, et qu'ils en souffrent. La tendance sera forte pour ces usagers de faire appel à l'esprit civique des agents qu'ils rencontrent, ou qu'ils connaissent, pour faire évoluer la situation. On a déjà connu un phénomène identique il y a une vingtaine d'années à l'ORTF ! » ■

Propos recueillis par Yves-Bernard Fogel

Les sondages par téléphone sont largement employés par les instituts spécialisés auprès des salariés des grandes entreprises.

IBM, Air France, la SNCF, la Délégation générale à l'Armement ont fait appel à cette technique.

Pour réaliser un sondage de 800 personnes, il faut un panel représentatif de 2 400 noms environ. En effet, l'opérateur ne rappelle jamais une personne absente, ou qui sou-

haite mettre fin à l'entretien. Sur le plan déontologique, il y a une séparation rigoureuse entre celui qui questionne et celui qui exploite les résultats. Un contrôleur peut vérifier que l'opérateur a bien appelé la personne dont le nom a été donné, mais ces noms ne sont jamais portés à la connaissance de l'exploitant : le sondeur ne travaille que sur des individus sociologiques et non des individus nommément désignés.

800 personnes, constituant un échantillon représentatif des habitants de Paris et la région parisienne, âgées de 15 ans et plus, ont été interrogées les 4 et 5 mai 1992. (Méthode des quotas). Les réponses sont données en pourcentages.

D'un service public de transports, comme la RATP, diriez-vous de manière générale, qu'il fonctionne très bien, assez bien, assez mal ou très mal ?

• Très bien	14	}	85
• Assez bien	71		
• Assez mal	11	}	14
• Très mal	3		
• Ne se prononce pas	1		

Chacune des missions suivantes que l'on peut attendre de la RATP vous paraît-elle très importante, peu importante ou pas importante du tout ?

Fonctionner avec un service minimum en cas de grève :

• Très important	64	}	85
• Assez important	21		
• Peu important	8	}	14
• Pas important du tout	6		
• Ne se prononce pas	1		

Faciliter l'accès aux personnes les plus défavorisées physiquement ou financièrement :

• Très important	53	}	89
• Assez important	36		
• Peu important	7	}	9
• Pas important du tout	2		
• Ne se prononce pas	2		

Assurer l'information du public sur les nouveaux services en améliorant l'accueil :

• Très important	51	}	89
• Assez important	38		
• Peu important	8	}	10
• Pas important du tout	2		
• Ne se prononce pas	1		

Ne pas supprimer les services même s'ils sont utilisés par une minorité :

• Très important	42	}	79
• Assez important	37		
• Peu important	15	}	19
• Pas important du tout	4		
• Ne se prononce pas	2		

Quelles sont, dans la liste suivante, les deux priorités que vous aimeriez voir prendre à la RATP si elle voulait renforcer la qualité du service qu'elle donne ? (1)

• Améliorer la sécurité des voyageurs	71
• Faire en sorte d'assurer un service minimum en cas de grève	52
• Améliorer la propreté dans le métro	42
• Augmenter la fréquence des métros et des autobus	31

(1) Total supérieur à 100 en raison des réponses multiples



DUMAX COM-4V

Et pour chacune des choses suivantes, diriez-vous que la RATP s'en est beaucoup, assez, peu ou pas du tout occupé, depuis deux ou trois ans ?

Améliorer la propreté dans le métro :

• Beaucoup occupé	15	}	55
• Assez occupé	40		
• Peu occupé	31	}	39
• Pas du tout occupé	8		
• Ne se prononce pas	6		

Améliorer la sécurité des voyageurs :

• Beaucoup occupé	11	}	52
• Assez occupé	41		
• Peu occupé	34	}	39
• Pas du tout occupé	5		
• Ne se prononce pas	6		

Augmenter la fréquence des métros et des autobus :

• Beaucoup occupé	9	}	45
• Assez occupé	36		
• Peu occupé	31	}	40
• Pas du tout occupé	9		
• Ne se prononce pas	15		

Faire en sorte d'assurer un service minimum en cas de grève :

• Beaucoup occupé	3	}	22
• Assez occupé	19		
• Peu occupé	42	}	69
• Pas du tout occupé	27		
• Ne se prononce pas	9		
• Ne se prononce pas	9		



ARDAILLONCOM.AV

Des deux opinions suivantes, quelle est la plus proche de la vôtre ?

- Il faut organiser un service minimum en cas de grève à la RATP, quitte à aménager le droit de grève des salariés **85**
- Il ne faut pas de service minimum en cas de grève à la RATP parce que ce serait une atteinte au droit de grève des salariés **12**
- Ne se prononce pas **3**

Des deux possibilités suivantes, laquelle jugez-vous la plus probable : les syndicats de la RATP vont s'opposer au service minimum (deux fois deux heures), ou bien les syndicats de la RATP vont accepter la création de ce service de deux fois deux heures en cas de grève ?

- Les syndicats de la RATP vont s'opposer au service minimum (deux fois deux heures) **48**
- Les syndicats de la RATP vont accepter la création de ce service de deux fois deux heures en cas de grève **38**
- Ne se prononce pas **14**

Si les syndicats de la RATP acceptaient la création d'un service minimum de deux fois deux heures en cas de grève, auriez-vous de ces syndicats une opinion meilleure, inchangée ou moins bonne que celle que vous avez aujourd'hui ?

- Meilleure **58**
- Inchangée **31**
- Moins bonne **6**
- Ne se prononce pas **5**

En Ile-de-France, les transports urbains sont en général des services publics. Personnellement souhaiteriez-vous que les entreprises de transports soient privatisées ?

- Oui **27**
- Non **65**
- Ne se prononce pas **8**

Qui, à votre avis, du service public ou de l'entreprise privée est le mieux placé...

Pour obtenir le meilleur rapport qualité/prix dans les transports :

- Service public **71**
- Entreprise privée **20**
- Ne se prononce pas **9**

Pour faciliter l'accès à tous des transports :

- Service public **70**
- Entreprise privée **19**
- Ne se prononce pas **11**

Pour négocier avec les syndicats de telle manière qu'il y ait moins de grèves dans les transports :

- Service public **47**
- Entreprise privée **36**
- Ne se prononce pas **17**

Pour organiser la création d'un service minimum en cas de grève dans les transports :

- Service public **46**
- Entreprise privée **44**
- Ne se prononce pas **10**

Pour obtenir un service de qualité dans les transports :

- Service public **46**
- Entreprise privée **43**
- Ne se prononce pas **11**

Combien de fois vous arrive-t-il de prendre le métro et l'autobus ?

	Métro (%)	Autobus (%)
• Tous les jours ou presque	34	25
• 2 ou 3 fois par semaine	13	11
• 1 fois par semaine	6	7
• 3 ou 4 fois par mois	9	7
• 1 fois par mois	8	9
• Moins souvent	19	18
• Jamais	11	23

803 salariés de la RATP, constituant un échantillon représentatif, ont été interrogés par téléphone du 12 au 14 mai 1992. Les réponses sont données en pourcentages.

Ipsos réalise une enquête sur le service public et recueille l'opinion de salariés des grandes entreprises sur la notion de service public garanti. Personnellement, jugez-vous souhaitable ou non qu'un accord soit signé à la RATP qui garantirait aux usagers un service public minimum en cas de grève ?

- Souhaitable **48**
- Pas souhaitable **44**
- Ne se prononce pas **8**

	Souhaitable	Pas souhaitable	NSP
Ensemble	48 %	44 %	8 %
Sexe :			
Homme	46 %	46 %	8 %
Femme	59 %	35 %	6 %
Age :			
Moins de 35 ans	44 %	51 %	5 %
35 ans et +	50 %	41 %	9 %
Qualification :			
Cadre	74 %	15 %	11 %
Maîtrise	54 %	40 %	6 %
Exécution	41 %	51 %	8 %
Ancienneté :			
Moins de 5 ans	55 %	39 %	6 %
De 6 à 10 ans	42 %	49 %	9 %
De 11 à 20 ans	45 %	46 %	9 %
Plus de 20 ans	63 %	31 %	6 %
Proximité syndicale :			
CGT	25 %	69 %	6 %
FO	66 %	30 %	4 %
Syndicat Autonomes	52 %	44 %	4 %
Autres ou aucune	51 %	38 %	11 %

Et compte tenu de ce que vous savez de l'attitude des syndicats de la RATP, pensez-vous possible, ou non, qu'un accord soit signé concernant ce service minimum ?

- Possible **35**
- Impossible **53**
- Ne se prononce pas **12**

	Possible	Impossible	NSP
Ensemble	35 %	53 %	12 %
Sexe :			
Homme	35 %	55 %	10 %
Femme	38 %	43 %	19 %
Age :			
Moins de 35 ans	32 %	60 %	8 %
35 ans et +	37 %	49 %	14 %
Qualification :			
Cadre	44 %	33 %	23 %
Maîtrise	30 %	59 %	11 %
Exécution	36 %	54 %	10 %
Ancienneté :			
Moins de 5 ans	31 %	61 %	8 %
De 6 à 10 ans	35 %	57 %	8 %
De 11 à 20 ans	39 %	47 %	14 %
Plus de 20 ans	34 %	48 %	18 %
Proximité syndicale :			
CGT	33 %	62 %	5 %
FO	51 %	44 %	5 %
Syndicat Autonomes	36 %	51 %	13 %
Autres ou aucune	32 %	52 %	16 %

S'agissant du débat créé à propos du service public garanti en cas de grève, préférez-vous qu'il soit posé au sein de la RATP (direction/syndicats/usagers) ou bien préférez-vous qu'il soit posé dans un débat législatif portant sur les transports, c'est-à-dire au Parlement ?

- Qu'il soit posé au sein de la RATP (direction/syndicats/usagers) **66**
- Qu'il soit posé dans un débat législatif portant sur les transports c'est-à-dire au Parlement **26**
- Ne se prononce pas **8**

	Au sein de la RATP	Dans un débat législatif	NSP
Ensemble	66 %	26 %	8 %
Sexe :			
Homme	67 %	26 %	7 %
Femme	64 %	24 %	12 %
Age :			
Moins de 35 ans	65 %	28 %	7 %
35 ans et +	67 %	24 %	9 %
Qualification :			
Cadre	70 %	27 %	3 %
Maîtrise	68 %	23 %	9 %
Exécution	64 %	27 %	9 %
Ancienneté :			
Moins de 5 ans	64 %	26 %	10 %
De 6 à 10 ans	67 %	27 %	6 %
De 11 à 20 ans	64 %	26 %	10 %
Plus de 20 ans	71 %	24 %	5 %
Proximité syndicale :			
CGT	66 %	24 %	10 %
FO	68 %	29 %	3 %
Syndicat Autonomes	66 %	30 %	4 %
Autres ou aucune	66 %	24 %	10 %





P

Pierre Perret vient d'enregistrer un nouvel album de 12 titres dont deux portent sur les transports parisiens : Bercy Madeleine — le nom de l'album — et le Métro. L'occasion pour lui de dire avec ses mots, que la RATP, il aime.

PIERRE PERRET CHAN

« Pour moi, le Métro, c'est avant tout un endroit plein de poésie. De nature je suis très curieux, très attentif, très observateur. Je suis toujours émerveillé par tout ce qu'on peut y découvrir : les plaques, les noms, l'architecture, les gens qu'on croise et qui sont comme toutes les facettes de l'humanité. Le métro est encore l'un des derniers lieux vraiment populaires. Quand j'ai découvert les noms de Jasmin et de Corvisart, tout de suite je me suis inquiété de savoir qui ils étaient. Pierre et Marie Curie, ça m'intéressait, et Bolivar ça me faisait rêver. Finalement, le métro c'est à la fois un musée et une auberge espagnole : on n'y entre et on peut ne rien y voir, mais on peut aussi être étonné et en sortir

avec de nouvelles demandes, de nouveaux besoins. Et puis j'aime beaucoup aller dans le métro, pour les rencontres qu'on peut y faire. Retrouver un ami, ou s'en faire un le temps d'un voyage, ou voir une fille, tomber en contemplation durant deux ou trois stations et rester dans cet état de grâce plus longtemps encore.

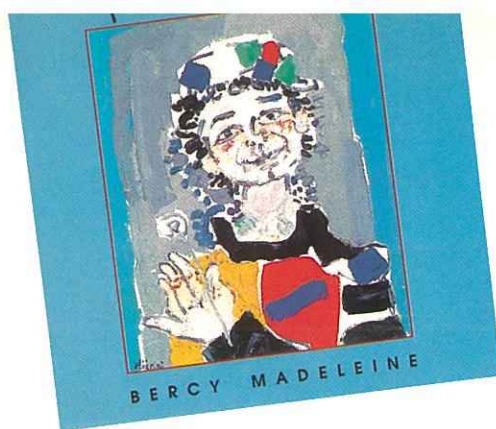
Quand j'ai pris le métro pour la première fois, je débarquais de Castelsarrasin pour faire mon service militaire. J'arrive à la caserne Dupleix, c'est là que stationnait la musique du 1^{er} Régiment du Train, et je retrouve d'autres musiciens qui arrivaient eux aussi de leur province. On décide de se filer rencart pour becqueter tous ensemble le soir. Seulement, à cette époque,

dans les années 53-54, il y avait une publicité pour Saint-Raphaël sur toutes les stations du métro, et, on était

**Saint-Raphaël:
station
fantôme**

vraiment des truffes, on s'est filé rendez-vous tous le soir même à la station... Saint-Raphaël ! Bien sûr personne n'a trouvé personne, des pubs Saint-Raphaël, il y en avait dans tout Paris. Après, bien sûr, j'ai appris à

Lors de la séance
d'enregistrement
au studio Davout,
Pierre Perret
avait invité
Christian Blanc,
le PDG de la
RATP.



BERCY MADELEINE

La petite Madeleine que j'ai connu à Saint-Lazare
Je l'ai Choisy pour son superbe Corvisart
Elle avait le Saint-Placide et un sacré Buzenval
Elle avait tout un Arsenal
Je craignais que ce fût une « Fille-du-Calvaire »
Auquel cas faut s'méfier du Chardon-Lagache
Et pour pas garder Lamarck l'eût fallu
Que j'aïlle à Pasteur
Moi pour Suffren non Bercy.

Elle me répond qu'elle s'en tamponne le Froissart
Vu qu'elle avait plusieurs amants qui la Courcelles
Le Père-Lachaise, Louis-Blanc, Bolivar, Richard-Lenoir
Ce qui fait avec George-Cinq
J'suis Censier avoir un beau Ménilmontant
Et comment Obligado son Beaugrenelle
J'y propose la Botzaris elle se porte Volontaires
Et précise-t-elle : j'ai Sablons

C'est la Gaîté nous Levallois dans son Dupleix
Elle me dit Issy je vis avec Etienne-Marcel
Que tu m' Défense le Sentier que
tu prennes La Chapelle
De toute façon Marcel-Sembat
Elle se met Sully présente Latour-Maubourg
Moi je préfère descendre à Poissonnière
Là le nez me Châtillon ça sentait le Caulaincourt
Bref j'étais pas à Bel-Air !

Prêt au Combat enfin nous nous dé-Mabillon
Mais Passy vite qu'elle me dit vous Pernety
Laisse-moi éteindre la Laumière avant
D'ôter mon Pantin
Espèce de pauvre Gambetta
Pour montrer que je ne suis pas un Invalides
Je lui Saint-Philippe-du-Roule une Pelletier monstre
Et d'un vieux coup d'Rambuteau
Je lui arrache un cri Denfert
Ah ! quel Sulpice mes amis !

Par malheur elle avait le Goncourt sa Motte-Picquet
Avouez que Saint-Cloud à s'Dugommier le Jules-Joffrin
Son petit Chaligny-Faidherbe est bien trop Billancourt
Elle demeurait une vraie Glacière
Elle Opéra un changement la Réaumur
L'en Brochant en Chevaleret entre la Fourche
Et La Muette à l'Anvers aussitôt j'lui Bourg-la-Reine
Jusqu'à temps qu'elle en Picpus

Vingt-Dieux qu'Ségur t'as un Jourdain mais c'est Duroc
Que c'est Plaisance dit-elle en saisissant Montreuil
Elle me Monge les Boulets elle me Pompe le Boucicaud
Et bien sûr quelques mois plus tard
Elle me Télégraphe un jour la Bonne-Nouvelle
Elle attendait ses Ranelagh elle a eu
La Butte-Chaumont
Et c'est le petit Edgar-Quinet !

Propos recueillis par Yves-Bernard Fogel

• Bercy Madeleine est un CD ©
édition Adèle et Carrere Music.
Pierre Perret sera aussi au Casi-
no de Paris du 25 janvier au
15 février 1993.

me servir du métro. Et certains événements de ma vie ont été directement liés à lui. La première fois que j'ai chanté dans un cabaret, c'était bien malgré moi. J'écrivais des chansons pour d'autres et des copains m'ont poussé sur la scène. Le triomphe ! Moi j'y croyais pas. Il y avait dans la salle un type qui demande à me voir. Il me dit : « *Il faut que vous enregistriez un disque !* », je proteste, on se quitte. Le lendemain matin, je reçois un « petit bleu », un télégramme. Je lis : « *Monsieur Barclay vous attend chez lui avec votre guitare, pour chanter vos chansons* ». L'angoisse. Barclay, c'était l'impresario de Trénet et de Bécaud, il habitait La Muette, moi j'étais à Edgar-Quinet — la station de Bercy-Madeleine — et dilemme :

j'étais fauché et il ne me restait qu'un ticket pour un seul voyage. Je me dis : « *Faut-il y aller en métro et revenir à pinces, ou l'inverse...?* » Je prends d'abord le métro ! L'audition s'est magnifiquement passée, je passe les détails mais je suis reparti de chez Barclay avec un chèque qui représenterait aujourd'hui une petite fortune. Seulement c'était un samedi, les banques étaient fermées et je suis rentré à pied chez moi ! J'étais riche et je n'ai même pas pu me payer un ticket de métro. » ■



CONTRATS D'OBJECTIFS :

LES MOYENS D'UNE AMBITION

*Un contrat d'objectifs définit aujourd'hui les ambitions
de chaque département et de l'entreprise pour les années 1992-1994.*

Ainsi que les moyens pour lui d'y parvenir.

ELL en a dégagé pour vous les grands axes.

A la demande du Président, la Direction générale a décidé de passer avec chaque département un contrat d'objectifs pluriannuel couvrant les années 1992-1994. Ces contrats sont liés à ceux passés par les directeurs de départements avec leurs chefs d'unité, ce qui aboutit à un dispositif gigogne de contrats d'objectifs. Chaque contrat de département a été présenté et discuté en CDEP.

Les contrats d'objectifs dessinent l'ambition de chaque département à l'horizon 1994, ainsi que les politiques techniques, économiques et sociales à mettre en œuvre pour y parvenir. La Régie sera ainsi mieux armée pour affronter les nouveaux défis et pour préparer son avenir pour l'an 2000. C'est au travers des quatre grands objectifs de l'entreprise que nous vous présentons les points forts de ces contrats : — l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs — la décentralisation et la modernisation du management — la productivité et l'efficacité économique — les performances et la gestion sociales.

L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

« Il faut mettre, à tous les niveaux, le voyageur au cœur de nos préoccupations », a dit à plusieurs reprises le Président. L'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs est la base de la légitimité de la RATP vis-à-vis des voyageurs, des élus et des pouvoirs publics. Elle concerne toute l'entreprise, mais prend une importance particulière pour le métro et le RER. La « stratégie qualité » du département Métro (MTR) se décline en trois

plans — la sécurité ferroviaire, les fautes de sécurité doivent diminuer d'au moins 50 % — l'information des voyageurs en situation perturbée qui doit faire un bond qualité important — l'extension du nouveau service en station à l'ensemble des lignes à partir de 1993 (après accord des Pouvoirs publics courant 1992).

Pour le département RER, l'objectif 1994 est de rétablir et d'améliorer le fonctionnement global du RER, pour parvenir à un nouveau regard porté par les voyageurs et l'opinion publique sur le réseau. Une meilleure qualité de service ne pourra être obtenue que par des actions déjà engagées en particulier sur la régularité des circulations, les modalités d'exploitation des gares (*voir opérations de changement*), la maîtrise du territoire, l'information voyageur, le climat social. Améliorer la régulation et la circulation des bus, faciliter l'accès au réseau ainsi que la perception et la vente, développer la multimodalité, maîtriser l'insécurité, telles sont les actions menées par le département BUS pour offrir un service fiable et attractif.

Une meilleure qualité de service, pour le département du Matériel roulant ferroviaire (MRF), c'est mieux s'organiser sur le plan des moyens et de la technique pour réduire, en particulier sur le RER, le nombre de missions perdues par manque de matériel. C'est aussi acquérir du matériel roulant, moderniser une partie du parc et optimiser la réserve de maintenance (*voir opération de changement*). Le département du Matériel roulant Bus (MRB) s'est fixé des objectifs de sécurité — aucun accident de voyageur imputable à des défauts de matériel

roulant — et de disponibilité de matériel, ainsi qu'un programme de réforme et d'acquisition de bus. Pour le département Commercial (CML), dont la vocation est stratégique, il faut agir au quotidien pour promouvoir une relation de service avec les voyageurs, et maîtriser la dimension multimodale de l'offre de transport (*voir opérations de changement*). Tous les départements contribuent, à un titre ou à un autre, directement ou non, à la qualité du service.

LA DECENTRALISATION ET LA MODERNISATION DU MANAGEMENT

C'est précisément par la décentralisation que la qualité du service sera améliorée. Pour les départements MTR, RER et BUS, c'est un facteur important de la qualité du service au quotidien qui doit être totalement maîtrisé par les unités opérationnelles en 1994. Cela implique de faire de celles-ci des lieux de responsabilité technique, économique et sociale complète. Elles doivent devenir de véritables centres de résultats, responsables de tous les éléments aboutissant à la qualité de service. C'est dans cette perspective que se situent les décisions de la Direction générale, prises le 25 février 1992, sur le rapprochement de la maintenance et de l'exploitation. Au département MRF, ce rapprochement se mettra en place en 1993. Les directeurs de ligne vont être responsables de la qualité de service due à l'entretien du matériel roulant et du coût de cet entretien. En ce qui concerne la maintenance courante, le transfert des tâches à confier au personnel des



CHABROL/COM-AY

unités sera entièrement réalisé à MRB avant la fin 1992. La décentralisation jusqu'à l'opérateur sera étendue de telle sorte que le département soit totalement décentralisé fin 1994. Pour le département des Infrastructures et aménagements (ITA), les unités opérationnelles se verront confier la responsabilité du petit entretien. Elles auront la faculté de s'adresser à l'une des unités du département ITA ou à des entreprises extérieures pour les travaux de moyenne maintenance dont elles sont promoteurs. Des opérations similaires de décentralisation de la maintenance seront également mises en place dans les départements des Equipements et des systèmes électriques (ESE) et des Systèmes d'information et de télécommunications (SIT). Ce rapprochement de la maintenance et de l'exploitation concerne aussi une partie des activités du département Environnement et sécurité (SEC). En effet, le 1^{er} janvier 1993, la responsabilité de la gestion des contrats de nettoyage sera transférée aux unités opérationnelles du métro et du RER. De leur côté, les départements à vocation stratégique apportent par leurs actions une contribution décisive au succès de la décentralisation. Le département Contrôle de gestion et finances (CGF) met en place une gestion en centres de résultats des unités opérationnelles et techniques (*voir opérations de changement*). Le département Politique et relations sociales (PRS) va simplifier les règles et les processus administratifs, et proposera une assistance dans le domaine social aux responsables des unités et des départements. Le département Potentiel humain et formation (PHF) contribuera à la réussite de la décentralisation par la poursuite des formations et de l'accompagnement pédagogique nécessaires et de l'adaptation des mo-

des de sélection, d'appréciation et de promotion. Pour le département CML, l'objectif est d'aider les unités opérationnelles à assumer pleinement leurs responsabilités vis-à-vis des voyageurs et des publics intermédiaires par la mise en place, en particulier, d'un réseau opérationnel commercial (ROC). Dans chaque département, l'objectif est de faire évoluer en profondeur la décentralisation en répartissant à tous les niveaux les responsabilités, en favorisant l'initiative locale. C'est la condition de l'amélioration de la qualité du service et de la performance économique.

LA PRODUCTIVITE ET L'EFFICACITE ECONOMIQUE

Cet axe de la politique de l'entreprise est celui de la maîtrise économique dans une perspective de réduction des coûts compatible avec le maintien d'une juste qualité. Notons que la décentralisation est, en elle-même, un facteur d'amélioration de la compétitivité car elle allège la structure hiérarchique, simplifie les procédures, favorise les initiatives. Du reste, décentralisation et réduction des coûts sont au cœur de la stratégie de modernisation de l'entreprise. C'est la performance économique qui établit la légitimité de la RATP vis-à-vis de l'Etat, des collectivités locales et du contribuable; elle est le garant de la force de l'entreprise vis-à-vis des menaces de la concurrence. Ces propos valables pour tous les départements le sont particulièrement au département BUS exposé à la concurrence d'opérateurs privés déjà présents en Ile-de-France, ainsi qu'à la maintenance pour toutes les activités ne relevant pas directement du transport. En ce qui concerne le réseau d'autobus, il va être réalisé un

programme ambitieux de réduction de l'écart de coût de 2 F à la voiture-kilomètre (VK) entre la RATP et les autres transporteurs (écart estimé à 6,20 F/VK). Au-delà du programme d'actions du département BUS, cela implique une mobilisation de l'ensemble de l'entreprise. Outre l'amélioration de la qualité du service, l'objectif du département MRF est de réduire les coûts globaux de la maintenance (entretien et révision). Le département propose aux équipes d'entretien de réfléchir aux indicateurs qualitatifs et quantitatifs de la production, et d'être intéressées, sur la base d'accords collectifs, à l'amélioration de ces indicateurs. C'est la démarche d'efficacité collective, et un encouragement à la compétitivité vis-à-vis de la sous-traitance. Pour le département MRB, qui va sous-traiter les opérations de nettoyage des bus dès 1993 (*voir opérations de changement*), les appels à la concurrence faits par les Centres bus pour l'entretien du matériel roulant seront gérés de façon progressive pour permettre aux ateliers de Championnet d'améliorer leur efficacité et pour éviter de générer des surcoûts pour l'entreprise. Ces efforts vont permettre de réduire le coût de la voiture-kilomètre (VK) de 0,35 F, et celui de la place-kilomètre-offerte (PKO) de plus de 8 %. La productivité de la maintenance au département ITA devrait enregistrer un gain de 2 % par an. La recherche du meilleur compromis qualité/coût est un objectif pour le département ESE qui va déterminer un niveau de coût unitaire, équipement par équipement, en fonction de la qualité de service fournie aux exploitants, et par rapport à celui de la concurrence. Parmi les objectifs des autres départements dans ce domaine, citons ceux du département CML qui sont d'augmenter les recettes directes à trafic constant, en promouvant en particulier un nouveau système tarifaire.

PERFORMANCES ET GESTION SOCIALES

L'un des grands axes de management de l'entreprise est le développement d'une politique de ressources humaines axée sur la qualification et le redéploiement, dans le cadre d'une politique d'emploi globalement stable. Il s'agit de faire face au défi de la qualité et du développement, facteur de

performance de l'entreprise et d'enrichissement du travail des agents. Cela nécessitera un redéploiement des postes libérés par la productivité vers l'exploitation du métro, du RER, du bus et du tramway. Tous les départements sont concernés. Les actions entreprises sont multiples et variables. Citons : — la définition du contenu des activités, des métiers ac-

tuels et futurs — le dialogue social sous toutes ses formes — les plans de formation — l'amélioration des conditions de mobilité — la recherche de l'accomplissement professionnel individuel — la prévention des maladies professionnelles et des accidents du travail — la maîtrise du phénomène de l'inaptitude — la gestion des départs anticipés...

En ce qui concerne les effectifs, une diminution significative est prévue dans le tertiaire et dans les départements pratiquant la sous-traitance. Une telle politique permettra de donner à l'exploitation les moyens de répondre aux besoins liés à la qualité de service et à l'accroissement de l'offre dans le cadre d'une gestion rigoureuse. ■

LA PREUVE PAR 18

*Chaque département s'est donné des priorités pour les deux ans à venir.
Tour d'horizon des opérations de changement majeures.*

EXPLOITATION ET COMMERCIAL

MTR : la lutte contre la fraude

Diviser par deux le taux de la fraude, avec une image d'entreprise forte et non répressive, d'ici la fin 1994, tel est le pari difficile que veut engager le département. Cela suppose d'élaborer, sur une base expérimentale qui sera réalisée sur le secteur nord de la ligne 4 en 1992, une stratégie d'équilibre dissuasion-répression, et de faire du directeur de ligne le responsable du niveau de fraude de sa ligne. Le département aura besoin de l'appui des autres départements, en particulier de la Sécurité, mais aussi du Commercial en ce qui concerne les règles tarifaires.

CML: la dimension multimodale de l'offre de transport

L'une des actions majeures du département est de promouvoir un véritable service de déplacement en développant dans toutes ses dimensions un réseau de transport multimodal intégré. Pour affirmer cette multimodalité et l'unité d'image du réseau, le département s'engage en priorité — à réaliser des complexes d'échanges métro/RER — bus/tramway — à informer en temps réel sur le trafic (voir ELL n° 19) — à assurer la cohérence de la signalétique, du design, de la distribution — à développer une plus grande présence de la RATP dans sa zone d'action.



RER : la mise en œuvre du projet gares

S'appuyant sur de nouveaux outils de vente et la reconception de l'ergonomie des bureaux d'information-vente, le département conduira une transformation profonde du service dans les gares, débouchant vers une clarification des responsabilités et la définition de nouveaux métiers aux contenus enrichis.

L'organisation du travail dans les gares est articulée avec l'encadrement. Un effort particulier sera fait en matière d'information des voyageurs.

BUS : l'offre bus et l'évolution de la ville

L'offre bus doit suivre l'évolution de la ville, des sites d'emploi et d'habitat. Les actions prioritaires concerneront la banlieue, où seront poursuivies, secteur après secteur, les restructurations de type Autrement Bus.

Par ailleurs, un plan d'actions de restructuration du réseau de Paris sera élaboré en y associant les autorités de la ville. Les premières opérations pourraient concerner le XIX^e arrondissement, le secteur de Bercy et le XV^e. Dans le domaine plus général des liaisons rapides structurantes, la RATP participera au développement des lignes de bus « express » promues par le Syndicat des transports parisiens.



MAINTENANCE - TRAVAUX ET POLITIQUE INDUSTRIELLE

MRF : l'optimisation du parc de réserve de maintenance

L'amortissement de ce parc représente 12 % du coût global d'entretien. Le prolongement du RER à Chessy a été mis en service en avril 1992 sans augmentation du parc de matériel roulant. Un des objectifs majeurs du département est de réduire à 14,1 % le taux de réserve du matériel MI84 (ligne A) puis à 10,6 % en 1994, pour remonter ensuite progressivement à 13 % afin de permettre le début des révisions. Pour le matériel MI79 (ligne B), les taux de réserve prévus sont de 20 % en 1992, puis 17,6 % en 1994. Ceux du métro resteront de 13 % en 1994.

MRB : le nettoyage des autobus

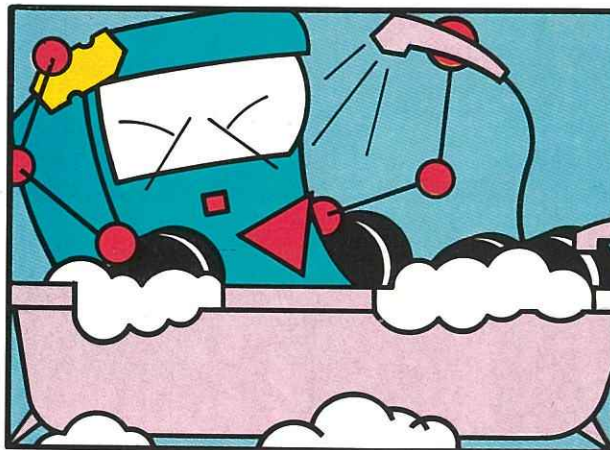
Les modalités d'un vaste programme de formation des agents OP/OS, actuellement chargés des opérations de nettoyage, permettant de sous-traiter cette activité, seront définies et négociées en 1992, en vue d'une application en 1993. Les agents concernés par ces évolutions seront suivis individuellement, avec des programmes de formation et de reconversion. Ils conserveront une situation professionnelle au moins équivalente à la précédente.

ITA : la dimension commerciale

C'est une notion récente à ITA qui va inévitablement de pair avec celle de client. Elle est destinée d'abord à faire connaître au client toutes les possibilités du fournisseur. Mais aussi à « accompagner » chaque client à l'occasion d'une prestation. Cela suppose l'instauration, en 1992, de procédures adaptées à chaque activité et entraînant une évolution de l'attitude des responsables des prestations.

ESE : les contrats de prestations de maintenance

L'établissement contradictoire de contrats spécifiant les prestations



de maintenance d'un équipement est un élément fondamental dans la clarification des relations client/fournisseur et de la justification des prestations et des coûts. Leurs contenus doivent obligatoirement être négociés entre les deux partenaires, avec un souci commun d'obtenir en définitive le meilleur compromis coût/qualité des prestations. La comparaison avec les coûts des prestations assurées par des réalisateurs extérieurs sera effectuée sur la base de ces contrats.

SIT : la cohérence des systèmes d'information et de télécommunications

Cet axe majeur de la politique du département est la condition d'une véritable maîtrise technique des systèmes d'information et de télécommunications de l'entreprise. Cette cohérence permettra de garantir l'unité de l'entreprise tout en assurant le droit à la différence. Elle concerne l'ensemble des maillons de la chaîne des systèmes sous ses aspects à la fois fonctionnels et techniques. Pour l'entreprise, cette cohérence constitue aussi un enjeu d'efficacité, à retombées économiques, dans le cadre de la politique industrielle.

LOG : l'approvisionnement de proximité

Dans le cadre du rapprochement de la maintenance de l'exploitation, l'approvisionnement de proximité est assuré par l'entité consommatrice des produits. Dans les grands pôles techniques (ateliers MRF, ateliers de Championnet, centres bus, parcs de voie) existe une fonction d'approvisionnement de proximité qui assure la distribution au plus près du poste de travail de l'opérateur. L'avantage attendu porte sur l'accroissement de la qualité de service en donnant aux responsables locaux les éléments pour faire les arbitrages entre coûts de stockage et coûts de rupture.

DEVELOPPEMENT - FINANCES

DEV : promoteur des projets de transport

L'une des missions principales du département est la conduite des études d'opportunité et de faisabilité des projets du contrat du Plan Etat-Région, et le pilotage de toutes les études préparatoires à la mise en œuvre du nouveau Schéma Directeur. La fonction de promoteur des opérations d'infrastructures nouvelles s'appliquera, en particulier, aux opérations constituant les 30 km de lignes nouvelles à réaliser en priorité, objectif majeur que s'est fixé le département pour lesquelles il conduira les études nécessaires et établira les dossiers de prise en considération.

CGF : la mise en place d'une gestion en centres de résultat

L'objectif majeur du département est la mise en place d'une gestion en centres de résultat des Unités opérationnelles et techniques et du contrôle de gestion qui s'y rattache. C'est un élément indispensable à la mise en responsabilité globale des unités décentralisées.



Cela implique la mise à disposition d'un système d'information économique et financière moderne et cohérent.

JUR : le juridique en réseau

Le département a engagé une démarche d'exercice de la fonction juridique au sein de la RATP sous forme de réseau, pour la fonction conseil-études. Cette forme d'organisation permettra de donner à la fonction juridique une plus grande cohérence et une efficacité accrue. Elle facilitera la tâche de l'ensemble des départements.

PAT : le logement social

Pour accélérer la mise à disposition de logements sociaux au personnel, le département s'engage à réserver 250 logements en 1992, dont 100 logements dans des opérations Logis-Transports. Par ailleurs, le patrimoine de logements de la RATP sera modernisé. Enfin, le département cherche à développer le partenariat pour multiplier et diversifier les possibilités de réservation au niveau de grandes entreprises et de collectivités locales.

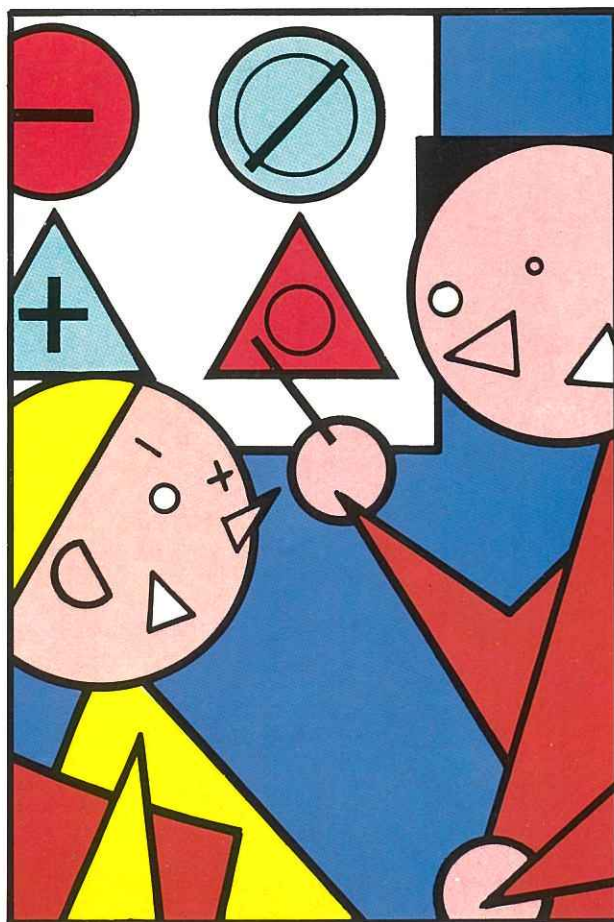
POLITIQUE SOCIALE ET POTENTIEL HUMAIN

PRS : la maîtrise des conflits

Dans une optique de qualité de service, le département poursuit la politique de maîtrise de la conflictualité avec pour objectif de maintenir celle-ci à moins de 0,5 jour d'arrêt de travail par agent et par an. Le plan d'action dans ce domaine s'appuie sur la mise en œuvre de la politique sociale, la qualité du dialogue, la présence auprès des départements, mais aussi sur un meilleur contrôle du respect de la loi en cas de conflit et la recherche de formules évitant que les conflits ne pénalisent les voyageurs.

PHF : l'horizon Lyon-Bercy

L'organisation de l'implantation à Lyon-Bercy du département sera caractérisée par une fonction accueil intégrée, et un centre de ressources. Le niveau accueil, traitera de la distribution de l'information et ira jusqu'au conseil personnalisé. Le centre de ressources permettra d'offrir des services de formation aux agents du site, et des prestations plus spécifiques à la fonction ressources humaines et à l'encadrement. Le Centre de formation technique de Noisiel restera le second pôle géographique du département.

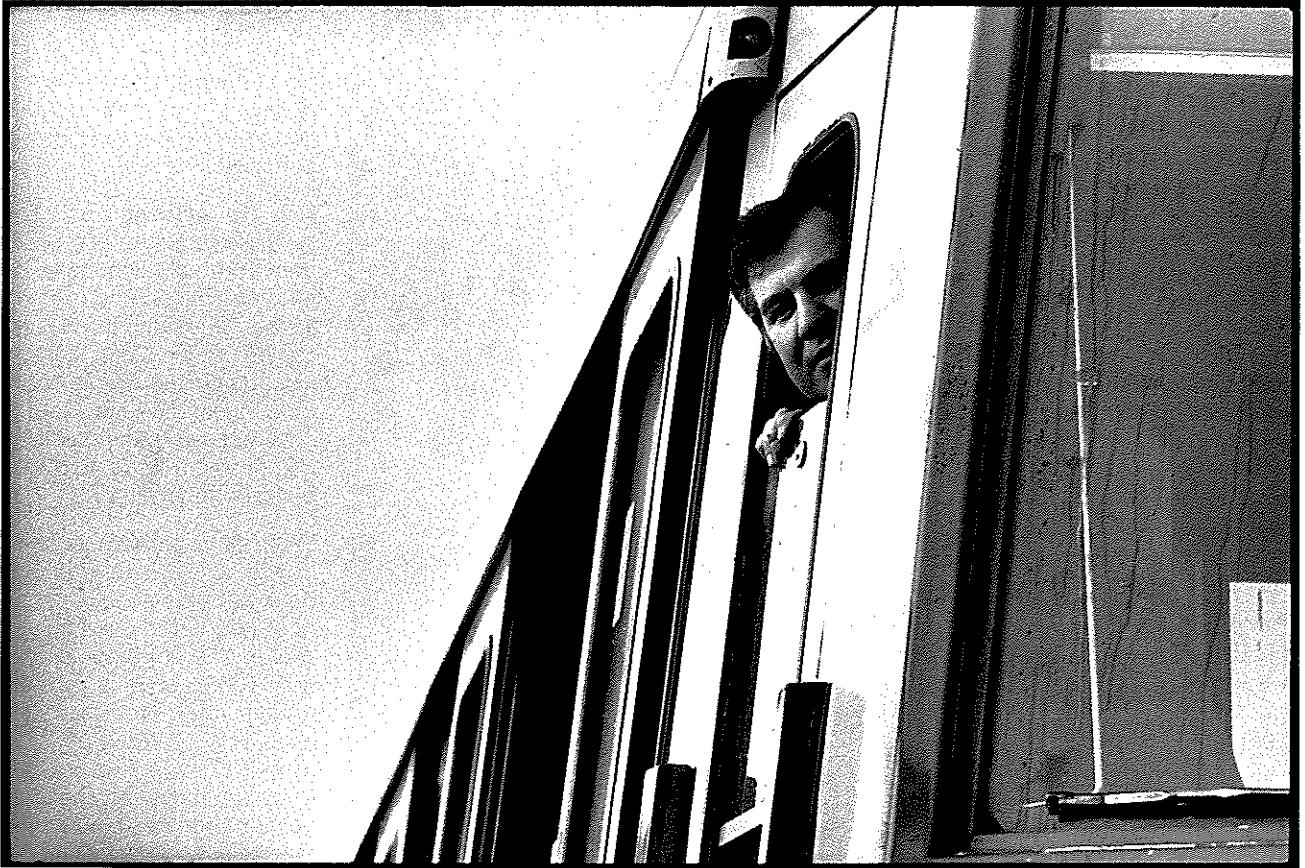
**PPP : projet d'une « Très grande caisse » de Sécurité sociale.**

La « Très grande caisse » couvrirait l'ensemble des risques sociaux des agents en activité et des ressortissants de l'actuelle CCAS. L'objectif est de clarifier et de séparer les activités de la Régie relevant de sa fonction d'entreprise de transport, de celles liées à sa fonction d'assureur social. La création d'une telle Caisse implique la conception d'une seule entité de Sécurité sociale, ce qui aurait pour avantage de donner une meilleure cohésion au régime spécial.

PRESIDENCE**SEC : un vrai professionnalisme dans la sécurité**

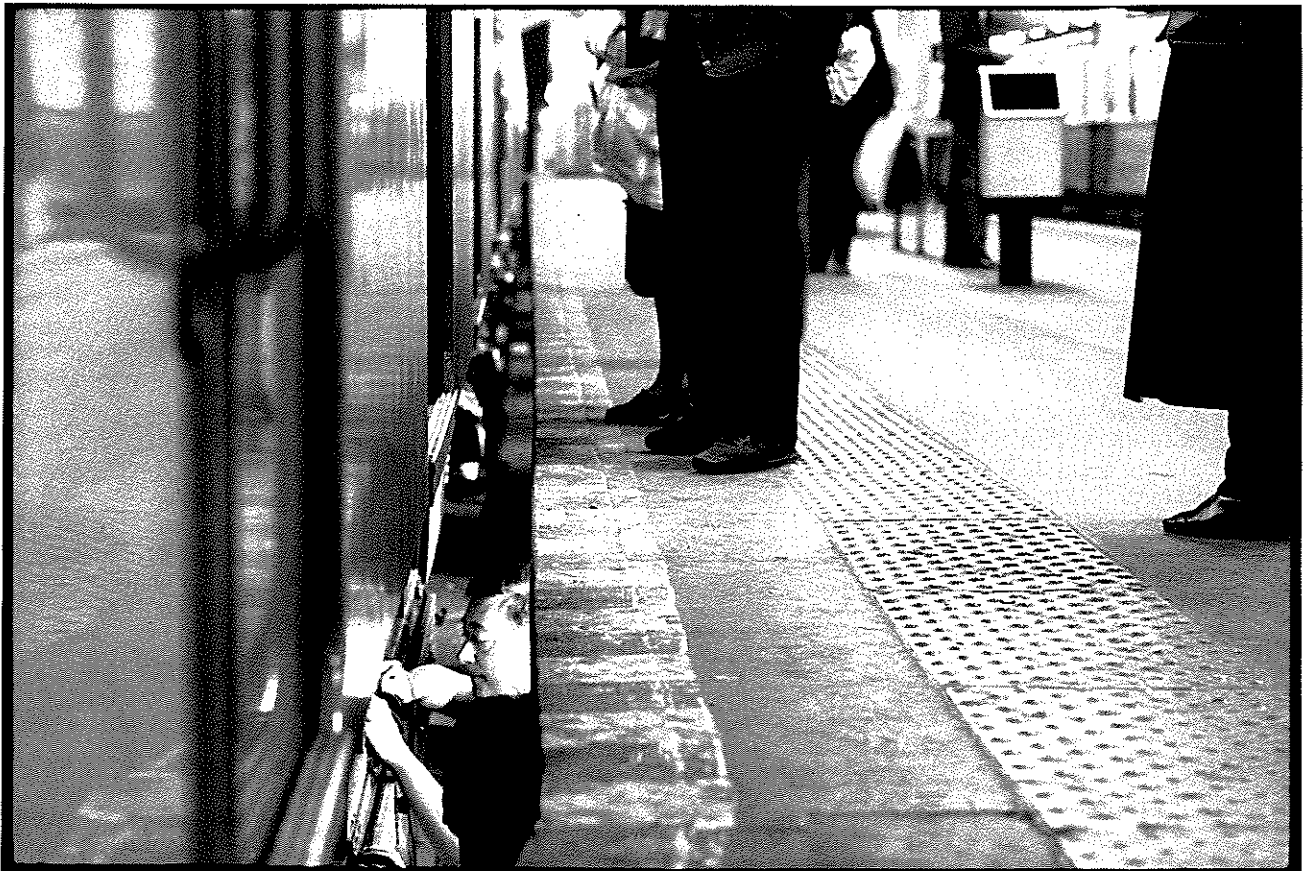
Il s'agit de poursuivre l'action de formation déjà entreprise pour aboutir à un vrai professionnalisme de la sécurité dans les transports. Les deux entités Surveillance générale et GIPR, réunies au sein de l'unité Sécurité des réseaux, recevront une même formation de base à laquelle s'ajouteront des modules spécifiques complémentaires.

Dossier réalisé par Alain Malgaive



PHOTOFOLIE:

Quand la RATP s'expose...



PHOTOS - CHABROL/COMA-V

La conférence internationale RATP-UITP • Forum des métiers • La 1 en famille • R312 : marché conclu • Les bus changent de livrée • « Entre les lignes » : la 150^e!

TRAM : REPETITION GENERALE

En juillet, les premières rames de tramway Bobigny - Saint-Denis vont circuler avec voyageurs, entre Bobigny-Pablo-Picasso et la place du 8-Mai-1945 à La Courneuve. En attendant l'ouverture de la totalité de la ligne, jusqu'à Saint-Denis, à la fin de cette année.

En cette veille du jour J, Patrick Lenormand, responsable de la mise en exploitation de la ligne (Bus-Cellule projet tramway), poursuit sans relâche essais et vérifications du matériel tandis que la dernière touche est mise aux équipements d'exploitation, aux installations de maintenance et de remisage.

Commencés en février 1992 avec l'arrivée de la première rame, les essais de matériel se poursuivront jusqu'à la livraison, en juillet, de la dernière des dix-sept rames prévues.

Chaque semaine, un élément arrive sur camions de l'usine d'Aytré, près de La Rochelle, à l'atelier de Bobigny. Rapidement réassemblé par les équipes d'Alstom, le matériel est mis sous tension avant d'être réceptionné, la semaine suivante, par MRF. Les essais en ligne peuvent alors commencer.

Côté exploitation, le tram qui dépend du centre de Pavillons-sous-Bois, est géré par le poste de com-



Le tram à l'atelier de Bobigny.

mandement local de la gare routière de Bobigny où un poste de travail supplémentaire a été aménagé. Il ne reste plus au régulateur du tram qu'à prendre les commandes. Pour cela, il disposera de différents écrans qui lui permettront d'intervenir sur la ligne grâce au SAEIV (système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs qui gère les annonces sonores, les valideurs, le graissage des boudins de roues), de surveiller différents points de l'itinéraire, et de visualiser le site de remisage. Un dernier écran permettra le suivi de l'alimentation en énergie électrique. Le régulateur est en liaison avec les machi-

nistes, avec le chef d'équipe de ligne, le centre de Pavillons, MRF, le PCE Crillon, ainsi que la Permanence générale des Grands-Augustins. Pour être plus près du terrain, une « annexe » du centre de Pavillons est installée sur le site de l'atelier de Bobigny. Elle comprend une salle pour les quarante machinistes du tram et une salle de formation. Sur place, un agent administratif et un régulateur chargé en particulier de la gestion du remisage, du nettoyage, des rapports avec la maintenance, et qui exerce un rôle d'encadrement du personnel de conduite.

A proximité de l'annexe,

les installations de maintenance et de remisage du tram : un « hall de diagnostic » sera utilisé pour l'entretien préventif ou de courte durée et curatif à la suite des signalements des machinistes. Il est doté tout spécialement d'une passerelle pour la surveillance des équipements électriques logés dans le toit du tramway.

Deuxième bâtiment, la « station service » construite pour le lavage des rames. Enfin, MRF a réservé dans son atelier de la ligne 5 du métro deux voies pour le tram : un poste de levage voie 10 dont l'originalité est de permettre d'élever l'ensemble de chaque élé-

ment et non plus seulement la caisse, d'où des gains de temps importants. Les dimensions de la voie 7, deuxième voie réservée, permettent d'accueillir pour entretien deux éléments de tramway en même temps. Le site de remisage comprend six voies de garage (deux sont prévues pour un développement du parc) avec une voie bétonnée pour le nettoyage des rames. Restait à assurer la formation des machinistes appelés à conduire le tramway. Après une formation à la conduite, suivie à Grenoble, un stage a été mis sur pied par le département Bus. Commencée début avril pour les agents formateurs, la formation se poursuit depuis mai pour les machinistes.

Aujourd'hui, ce sont de longs mois de préparation, d'essais, de vérifications menés par les nombreux départements concernés par la réalisation du tram qui touchent à leur fin.

Pour Patrick Lenormand et pour son équipe, le tramway aura été, aussi, l'occasion de sortir de leur environnement habituel, de connaître d'autres départements, du Juridique à celui de l'Environnement et Sécurité, de MRF à MRB et ESE... et d'établir de nouveaux contacts enrichissants.

DUMAX/COM-AY

LA CONFERENCE INTERNATIONALE RATP-UITP

Devant plus de 300 participants représentant 29 réseaux de transport du monde entier, du 11 au 13 mai, s'est tenu au CNIT, Paris-La Défense, le premier colloque international sur la sécurité et l'environnement dans les transports publics, organisé conjointement par la RATP et l'UITP. Le président de l'UITP n'a pas manqué de saluer l'initiative de la Régie qui a sans aucun doute inauguré là une série de futures rencontres internationales d'entreprises de transport sur un thème majeur, la sécurité des voyageurs, devenu une de leurs préoccupations essentielles à l'aube du XXI^e siècle. Les congressistes ont confronté, leurs expériences dans ce domaine, avec un souci permanent de contribuer à dégager un certain nombre de propositions visant à enrayer la montée de la délinquance unanimement reconnue. Quatre ateliers de travail, regroupant des ré-



seaux français et étrangers, se sont partagés les différents aspects de la sécurité et de l'environnement des transports publics. Ou'il s'agisse des réseaux de Bruxelles, de Barcelone, de Londres ou de New York, plusieurs traits dominants ont fait l'unanimité des experts internationaux :

- la présence humaine reste irremplaçable ;
- la sécurité est devenue un

véritable métier dans les transports, ce qui implique une formation très complète des agents, depuis l'approche psychologique jusqu'au domaine juridique ;

- le sentiment d'insécurité est essentiellement perçu dans les couloirs ce qui nécessite l'intégration d'œuvres d'art, de décoration, de jeux de lumière dans l'architecture du réseau ;
- les tags doivent être effa-

cés dans les 24 heures ce qui oblige à utiliser des matériaux faciles à entretenir ;

- les nouvelles technologies doivent être développées : télésurveillance, télécommunication, localisation des véhicules sur le réseau par satellite ;
- la prévention fait partie intégrante des dispositifs de sécurité .

Le président Christian Blanc, dans son discours de

clôture, a souligné, notamment, la responsabilité du transporteur, aujourd'hui encore plus qu'hier, à assurer la protection des voyageurs en intégrant, d'une part, la sécurité dans ses activités globales, et d'autre part, à anticiper les problèmes de délinquance pour ne pas être « dépassé » en perdant une légitimité chèrement acquise.

FORUM DES METIERS : UN FRANC SUCCES

Du 7 au 11 avril dernier, s'est tenu le Forum des métiers de la RATP. Une première du genre, qui a rencontré un franc succès auprès de l'ensemble des agents, puisque 6 300 personnes — appartenant en majorité à l'exécution — se sont déplacées jusqu'à l'ancien dépôt du Hainaut, où se déroulait la manifestation. Les représentants de la Maintenance-Ingénierie étaient venus en force, (3 600, soit un agent sur trois) distançant l'Exploitation commerciale (1 600 personnes) et les départements fonctionnels (1 100 personnes). Les visiteurs y venaient poussés par la curiosité, le plus souvent avec



des collègues, à la recherche d'informations, et parfois d'échanges... et n'ont pas été déçus. Si, de prime

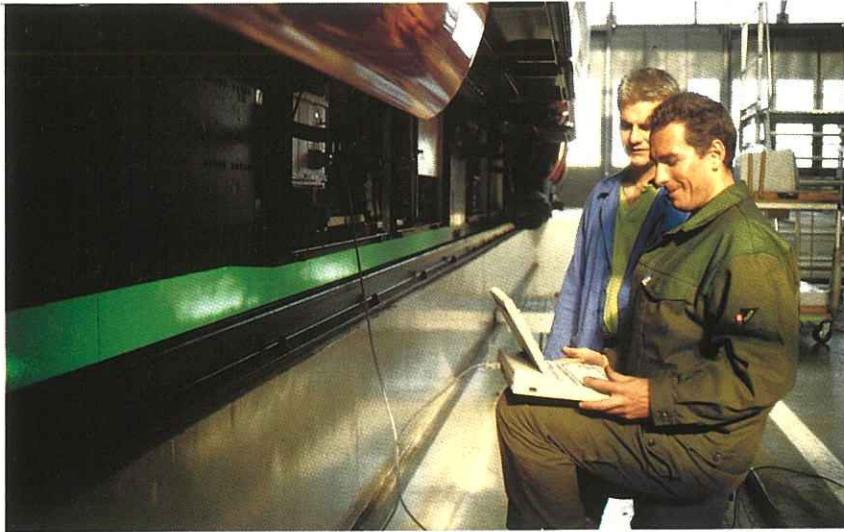
abord, l'organisation par familles avait de quoi surprendre, la quasi-totalité des visiteurs ont repéré leur

espace métier sans difficultés. A travers les échanges avec des professionnels et les démonstrations — très

appréciées —, la visite de l'exposition, que tous se sont accordés à trouver particulièrement bien organisée, les agents ont découvert avec surprise la richesse en métiers de l'entreprise. Beaucoup ont exprimé une certaine inquiétude quant à l'avenir des métiers de la maintenance, ainsi qu'une demande d'information — sur le terrain — concernant les procédures de mobilité, l'élaboration du profil de carrière... Le message de ce premier Forum semble avoir été reçu cinq sur cinq par les agents, comme en témoignent ces résultats, tirés du questionnaire distribué aux visiteurs. Affaire à suivre.

LA RATP TRAVAILLE POUR MAGGALY

Avec un matériel à vision panoramique, la ligne D du métro de Lyon, appelée Maggaly (métro automatique à grand gabarit de l'agglomération lyonnaise), est exploitée entre Gorge-de-Loup et Grange-Blanche, provisoirement en marche manuelle. En septembre 1992, la ligne sera prolongée à la gare de Vénissieux. Elle sera alors exploitée en automatisme intégral. Ce sera une première pour un métro à grand gabarit. La mise au point finale est délicate à mener. Tous sont sur le coup : les techniciens des TCL (Transports en commun de Lyon), de GEC Alstom, le constructeur du matériel, de Matra-Transport qui est chargé des automatismes, de la SERSA, société spécialisée dans la mise en route des exploitations, et de la RATP/Sofretu. Six agents, du département



MRF et un du département ESE, sont à pied d'œuvre pour un an dans le cadre d'un contrat passé entre les TCL et Sofretu. Leur rôle : principalement faire face à la surcharge provisoire des agents de maintenance des TCL, en participant à la mise au point et au dépannage

des automatismes et des équipements du matériel roulant, ainsi qu'à la mise sur informatique de la documentation technique concernant la ligne D. Lieu de travail : l'atelier de Thioley à Vénissieux. Par ailleurs, cinq agents des départements MTR et RER assurent la for-

mation de l'ensemble du personnel d'exploitation de la ligne : opérateurs d'essais, accompagnateurs de train, régulateurs et chefs de quart du PCC. Ce travail en fera des spécialistes pour l'exploitation d'une ligne en automatisme intégral comme METEOR.

UN ECHO TOUS LES DEUX ANS

ECHO adopte une vitesse de croisière : après avoir été réalisée pendant quatre années consécutives, de 1988 à 1991, l'enquête auprès du personnel sera désormais menée tous les deux ans.

Une décision prise par l'Observatoire social en raison du coût et de la charge représentée par l'organisation de l'enquête. Les années intermédiaires sont mises à profit pour effectuer une enquête qualitative, qui approfondira les ré-

sultats quantitatifs fournis par ECHO et permettra l'adaptation du questionnaire. C'est le cas cette année où l'Observatoire social a fait réaliser une enquête en mai-juin par une société extérieure. Elle s'est déroulée par entretiens de groupe et entretiens individuels auprès d'un échantillon d'une centaine d'agents représentatifs des principales catégories d'emplois de l'entreprise et a porté sur les thèmes habituels.

LES BUS CHANGENT DE LIVRÉE

Tous les véhicules achetés en 1992 seront mis aux couleurs — fond blanc, vert — dont 12 pour Roissy Bus avec une livrée spéciale reprenant le vert —, ainsi que 3 Gruau-MG 19. La livrée des 19 PR 180, du Trans Val-de-Marne, n'a pas encore été choisie.

— dont 12 pour Roissy Bus avec une livrée spéciale reprenant le vert —, ainsi que 3 Gruau-MG 19. La livrée des 19 PR 180, du Trans Val-de-Marne, n'a pas encore été choisie.

R 312 : MARCHÉ CONCLU

Dans sa séance du 24 avril, le Conseil d'administration de la RATP a approuvé le marché de 485 bus type R 312 avec Renault Véhicules Industriels, destinés au remplacement de véhicules standard SC10. Ce marché comporte une tranche ferme de 210 véhicules, livrables de juin à décembre 1992, et une tranche condi-

tionnelle de 275 véhicules livrables de janvier à mai 1993, la condition reposant sur les crédits nécessaires par la RATP. Le prix unitaire d'un bus est de 1,15 million de F. Le présent marché est le dernier passé de gré à gré avec RVI pour la fourniture de matériel de type R 312, avant une mise en concurrence européenne.



Assemblage général des éléments constitutifs d'un R 312 dans l'usine RVI de Vénissieux près de Lyon.

PROTECTION SOCIALE

● Un bureau d'accueil vient d'être ouvert à Lachambeaudie par l'unité Protection sociale. En plus de toute information souhaitée sur la protection sociale, le bureau reçoit les agents pour les remboursements des frais médicaux, les validations de prises en charge pour les cliniques, et les demandes d'entente préalable.

Il accueille également les pensionnés et les familles d'agents (remboursements de frais médicaux, cartes d'assuré social, formulaire pour les déplacements dans la CEE).

Le bureau d'accueil est ouvert du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h, au 19, place Lachambeaudie.

SOYONS PRECIS

● A la suite de l'article paru dans « Entre les Lignes » de mars 1992, intitulé « Tout un programme », il est apparu nécessaire de préciser que les formations dispensées en interne à la RATP doivent être en relation avec l'emploi de l'agent. En particulier, la formation à la micro-informatique n'échappe pas à cette règle : elle est destinée aux utilisateurs de micro-ordinateurs RATP.

COURRIER DES LECTEURS

Dans son numéro d'avril dernier, la rédaction d'« Entre les Lignes » vous proposait de lui faire part de vos réactions sur les mouvements qui ont perturbé l'exploitation des lignes A du métro et du RER au mois d'avril.

Nous publions des extraits de la lettre d'un agent, qui nous a paru représentative des témoignages et avis reçus à ce jour à la rédaction. «... Je pense que vu l'importance de l'événement que représentait le prolongement de la ligne A et l'ouverture d'Eurodisneyland, cette grève était maladroite. D'autres formes

d'actions étaient souhaitables (dialogue avec le public, les médias, etc.). Alors que déduire ? cette grève est-elle dirigée contre la RATP ou contre Eurodisney... ou s'agit-il d'un saut corporatiste (on l'a déjà vu lors de la mise en place de Sacem) ? Toujours est-il qu'il va falloir entamer une période d'explications, de discussions, afin que les agents, dans leurs domaines respectifs (Bus, Métro, RER, MRB, etc.) et dans le domaine global de la RATP comprennent les changements qui sont en train de se faire, l'évolution de l'entreprise et que ce ne sont

pas les rumeurs qui l'emportent. Quand on ne sait rien de précis, on envisage tout et souvent le plus noir... Je pense que, à la limite, les agents préféreraient qu'on leur annonce clairement la privatisation de certains secteurs de la Régie par exemple, à condition de leur en livrer les dates et le déroulement exact que de laisser leur imagination galoper. Ceci éviterait peut-être des réactions épidermiques et sporadiques qui ne vont pas manquer de se produire (ouverture du tramway, TVS en 1995, etc.). »

C. F. Machiniste



THIBAUT/COM-AY

LA 1 EN FAMILLE

« Ah, que c'est beau les rails qui brillent dans le noir ! », une exclamation de Benoît, 8 ans, entendue parmi d'autres au cours de la journée portes ouvertes de la ligne 1, le 11 avril dernier, organisée pour les enfants des agents de la ligne. « Nous souhaitions réaliser une journée portes ouvertes. Mais, selon Dominique Blanchecotte, responsable de la ligne, avant d'inviter le public, nous avons décidé de proposer à nos propres familles, à nos enfants de découvrir les coulisses de l'exploitation d'une ligne. Cette journée répondait également à un souhait des conducteurs qui voulaient faire connaître leur métier. Les trains et leur conduite ont toujours eu un côté mythique, et les conducteurs ont des horaires qui ne correspondent pas forcément avec ceux de leurs enfants, ils n'ont donc pas l'occasion de les emmener en loge. Une lettre a été envoyée au domicile de chaque conducteur. 43 familles ont répondu, un bon score pour une première. Dans l'avenir cette opération sera sans doute renouvelée, peut-être en changeant de cible tout en restant en famille : avec les jeunes de 14 à 18 ans, avec les retraités et leurs conjoints... »

La visite commence par un passage obligé — et com-

bien apprécié — en loge de conduite : « C'était bien, s'enthousiasme Sébastien, mon père est conducteur mais il ne m'avait jamais emmené avec lui en loge »... « Moi, c'est un ami de mon père, conducteur comme lui, ajoute Olivier, qui avait bien voulu me prendre un jour dans la cabine »... « Le métro, ça roule avec quel courant ? », interroge Patrick. Le bureau de départ de Porte Maillot provoque aussi l'intérêt des enfants. En revanche, malgré toute la bonne volonté de l'agent expliquant manœuvres et départs, pas de volontaire, sauf peut-être Damien : « Chiche ! », pour prendre la place des agents comme le propose l'un d'entre eux. Ils auront cependant tous retenu une chose : l'interdiction formelle de franchir un feu rouge. Le programme se poursuit avec la présentation par le chef de station de la recette de la station Esplanade de la Défense, occasion pour Julien de découvrir sa grand-mère sous un jour inconnu ! Gâteaux, jus d'orange et spectacle terminent l'après-midi. Les derniers ballons multicolores sont donnés, les enfants retrouvent leurs familles, mais tous ne sont pas conquis : « Plus tard, je ne serai pas conducteur, affirme Jean-Baptiste, je serai footballeur ou GIPR. »

REVUE DE PRESSE INTERNE

Un bilan sur la fraude en 1991 est dressé par la ligne 12 : « Un sondage sur la fraude visible a été effectué sur l'ensemble du réseau... Le nombre de fraudeurs a diminué sur notre ligne de 11 % par rapport à 1990. Ce bon résultat est dû au savoir-faire de nos équipes de contrôle. Une belle réussite car dans le même temps, la fraude a augmenté de 1,1% sur l'ensemble du métro. Il faut associer à cette performance les agents de réserve affectés souvent à des postes de contrôle... »

« Info Ligne 12 » n° 6 - avril 1992.



Le premier numéro d'« Enjeux » est paru. Le journal mensuel du département Commercial est destiné aux cadres et maîtres « Exploitation et Commercial ». Au sommaire, le projet Info Plus de la ligne 6, la nouvelle signalétique mise en place aux abords de la gare RER de Saint-Germain-en-Laye et une interview de Alain Jost, directeur de la ligne 13, sur la valorisation des initiatives des agents afin d'offrir aux voyageurs un meilleur service.

« Enjeux » - L'esprit de service, journal du Département Commercial - avril 1992.

« LES TRAMWAYS PARISIENS » REEDITES

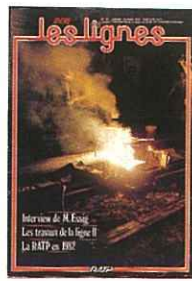
Le tramway revenant en région parisienne, Jean Robert, l'auteur de *Notre Métro*, a pensé que le moment était venu de rééditer son livre *Les tramways parisiens*, épuisé depuis longtemps. Il en a augmenté le texte d'origine de divers

chapitres et en a amélioré l'illustration par de nombreuses photos retrouvées récemment (576 pages et 700 photos). Pour le commander, il vous suffit d'adresser votre demande, avant le 1^{er} août 1992, à M. Jean Robert, 32, avenue

du Roule, 92200 Neuilly-sur-Seine, avec un chèque de 390 F (dont 40 F pour frais d'envoi) à l'ordre de Jean Robert.

Parution en juillet 1992. Après le 1^{er} août, le prix sera de 440 F (plus frais d'envoi).

« ENTRE LES LIGNES » : LA 150^e !



« Entre les Lignes » a 20 ans, et ce numéro de juin 1992 en est la 150^e parution. Créé en juillet 1972, le journal d'entreprise de la RATP s'intitulait « RATP Informations ». Sa parution était trimestrielle avec un format 29x44. Il est devenu bimestriel en janvier 1974 (n° 7). En juillet 1975, il prend le

titre « Entre les Lignes » (n° 17), et est tiré en quadrichromie totale à partir de septembre 1978 (n°34). Il passe, en janvier 1982, au format actuel 21x29,7 (n° 53). Le journal dépend alors du Service de presse.

« Entre les Lignes » devient mensuel en janvier 1983 (n° 58), et est rattaché en novembre 1990 à la Communication interne, structure nouvelle dépendant de la Direction générale (Politique sociale et potentiel humain). Cela va conduire, après le n° 127 de décembre 1989, à une nouvelle série correspon-

dant à un contenu redéfini et à une nouvelle maquette, dont le n° 1 est sorti en février 1990. Tiré à près de 60 000 exemplaires, « Entre les Lignes » est diffusé à tous les agents en activité, aux retraités qui en ont fait la demande ; plus d'un millier d'exemplaires sont adressés à l'extérieur.

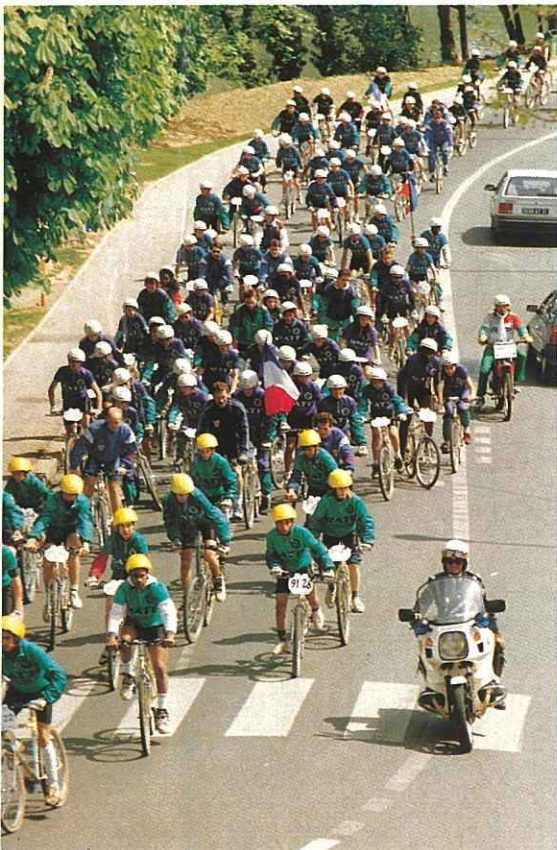
JOURNEE DE FORMATION MEDICALE

Organisée par le département Protection, prestations et prévention sociales, la 18^e journée de formation médicale s'est déroulée le 8 avril.

Introduite par le docteur Reigner, médecin en chef, qui en a assuré la présidence, elle a réuni de nombreux médecins consultants de la Régie. Le thème abordé était essentiellement consacré à la cardiologie.

RENDEZ-VOUS « ADEFIPE » A TOULOUSE

L'équipe gagnante des transports de Toulouse (SEMVAT) au prix « ADEFIPE 1991 » a invité les représentants des huit entreprises de transport adhérentes au prix Marie-Claude Beriot-Dassonville à une « journée d'échange sur l'implication ». Six personnes de la Régie, issues des départements MTR, CML et PHF, ont pu témoigner d'exemples d'implication RATP, aussi bien dans les domaines techniques, commerciaux et d'exploitation qu'au service des voyageurs.



Dimanche 3 mai, arrivée du 2^e tour de l'Île-de-France en VTT, organisé par le Comité de prévention et de sécurité de la RATP. Franc succès pour cette seconde manifestation sportive à laquelle Yofi Yamgnane, secrétaire d'Etat à l'Intégration, s'est associé en venant dialoguer avec ces jeunes autour d'un repas. Rendez-vous est d'ores et déjà programmé pour l'année prochaine.



En 1 h 38 mn et 52 s, le centième et dernier relayeur franchissait la ligne d'arrivée du relais 100 x 400 mètres... Le « vieux » record du monde détenu par les anciens de l'USMT (1 h 36 mn 28 s le 21/03/1954) reste toujours invaincu ! Ils étaient plus de mille à la Croix-de-Berny venus encourager toutes les sections sportives de l'USMT qui organisaient leur grande fête annuelle.

Une des photos
présentées lors
de l'exposition
« Manèges de
Tivoli », qui se
tient
actuellement
dans la salle des
échanges de la
station Châtelet
Jusqu'au 15 août

