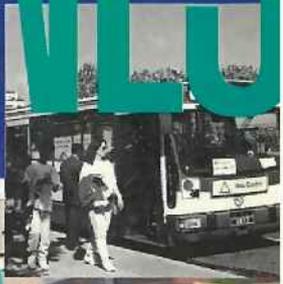


ENTRE LES LIGNES

Info voyageurs
Matériel roulant



- Portes ouvertes
- Sécurité
- Progrès partagé



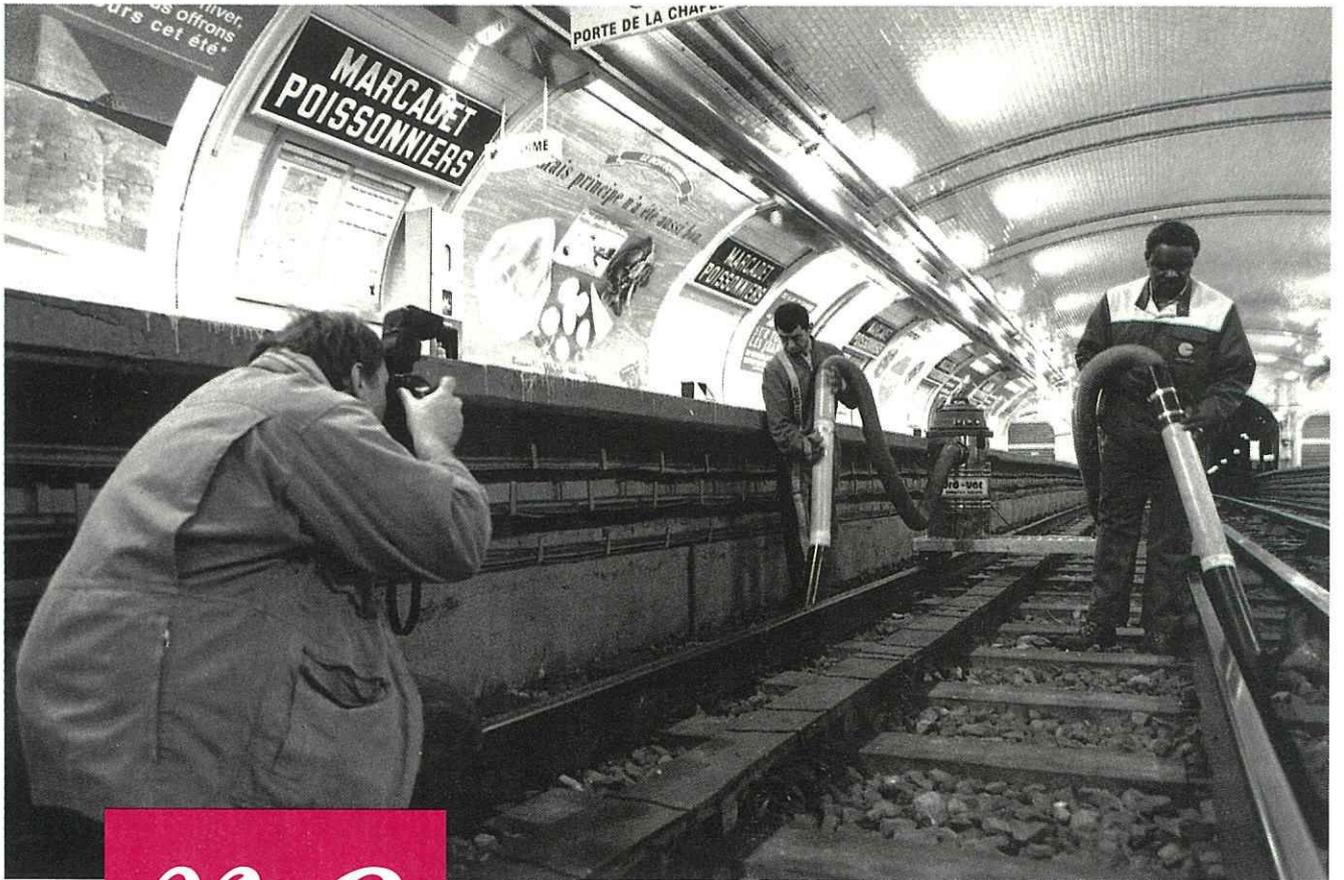
- REM
- Marchés
- Finances
- Sofretu



Le journal

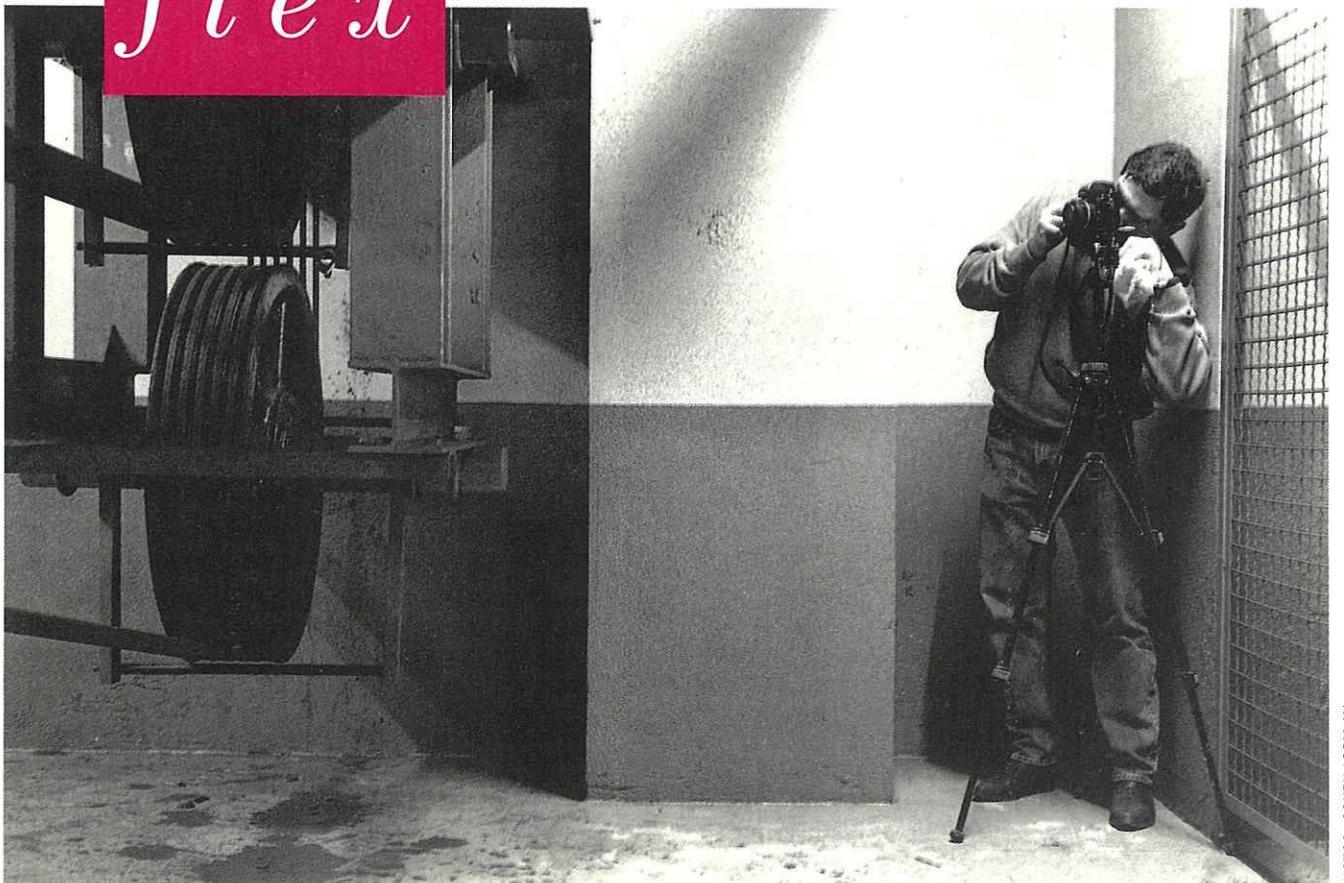
DE L'ANNÉE





re
flex

PHOTOGRAPHE « L'arroseur arrosé ».



PHOTOS : COHEN / COM-AV

sommaire

8 Depuis les années 30, nombre de matériels sont passés par l'atelier de Montrouge.

Le tram, vent en poupe. Succès commercial du tramway Saint-Denis - Bobigny : des chiffres qui parlent d'eux-mêmes p. 4

Le conseil en plus. Les dix-huit enquêteurs du département PPP visitent chaque jour les agents malades à leur domicile p. 6

Montrouge passe la main. A la fin de l'année, l'atelier de Montrouge ferme ses portes. Explications p. 8

La réalité dans l'objectif. Portrait de l'unité audiovisuelle, berceau des images de l'entreprise, photos ou vidéo p. 10

L'USMT dans la course. Pour ses 75 ans, l'association sportive de la RATP a désiré connaître l'avis des agents sur ses prestations p. 12

Le pacte de qualité. Les machinistes de la ligne 76 s'engagent p. 14

Un plan en dix mesures. Une série d'actions pour une lutte contre l'insécurité renforcée p. 15



12 L'USMT modernise ses installations. A la Croix-de-Berny, hockey sur gazon et football se jouent désormais sur un revêtement synthétique.

3



dossier
Le journal de l'année. Tour d'horizon des grands thèmes et des événements qui ont marqué en 1993 la vie de la RATP ● Quelques dates pour mieux s'y retrouver ● p. 17

actualité

Orlyval reprend son vol ● Les centres Bus expérimentent la vidéosurveillance ● Enquête sur la ligne 26 ● p. 24

passionnément

Mélomanes en fête ● Levers de rideau ● Portrait de clowns ● Coup d'envoi du championnat de football intercités ● p. 30

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphonique) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photos de Ardaillon, Chabrol, Gaston, Marguerite, Minoli / COM-AV ; Cohen/RVS ; **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9 rue Belliard 75889 Paris cedex 18.

Trafic Avec une moyenne de 52 500 voyages quotidiens, le tramway Saint-Denis-Bobigny s'avère déjà un mode de transport populaire répondant aux diverses demandes de sa clientèle.

Le trafic, un jour ouvrable, sur l'ensemble de la ligne de tramway Saint-Denis - Bobigny, atteint 52 500 voyages, alors que le nombre de voyages effectués auparavant en bus sur le même itinéraire était de 24 000 », précise Jacques Veinberg de l'unité Projets de transport (département du Développement). Le rapprochement saisissant de ces deux données montre le succès commercial que remporte cette ligne, entièrement mise en service en décembre 1992. Environ 30 % du trafic, soit 15 000 voyages, proviennent de nouveaux utilisateurs des transports en commun qui avant ne se déplaçaient pas ou effectuaient leurs trajets sur cet itinéraire en voiture ou en deux-roues.

Au hit-parade du trafic, la station La Courneuve 8 Mai 1945. Située au milieu de la ligne et en correspondance avec la ligne 7 du métro, elle arrive en tête avec 7 000 voyageurs prenant le tramway en une journée dans un sens ou un autre. Les trois autres stations, dépassant 5 000 voyageurs par jour (Bobigny-Pablo Picasso, Saint-Denis Gare et Marché de Saint-Denis), offrent de bonnes correspondances avec d'autres transports et sont situées dans des contextes de centre-ville. Globalement, la charge est très régulière tout au long de la ligne du fait des échanges équilibrés à chaque station entre voyageurs montant et descendant. Cette charge est relativement continue dans le temps, le trafic à l'heure de pointe du soir ne représentant que le neuvième du trafic de la journée. Cette situation est caractéristique d'un trafic de ligne de rocade beaucoup plus régulier et constant que celui des

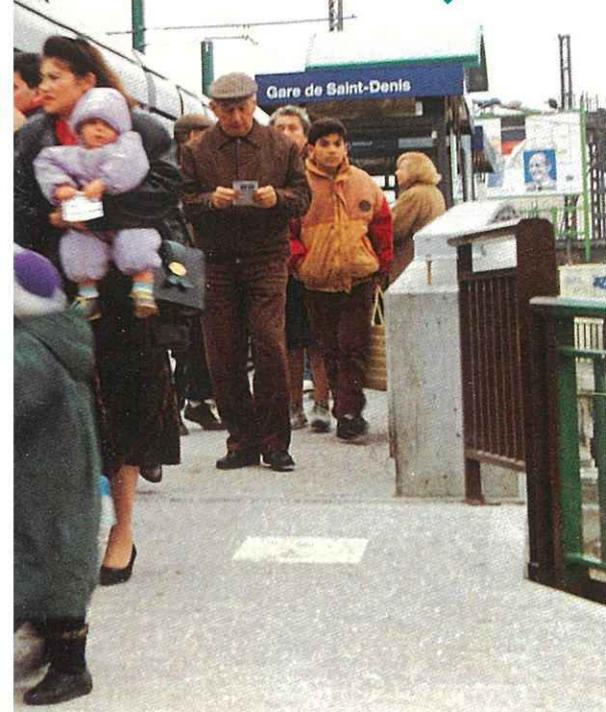


UNE INTÉGRATION À LA VILLE RÉUSSIE

lignes radiales du métro et du RER. Le parcours moyen de chaque voyageur est de 2 500 mètres, soit moins du tiers de la longueur totale de la ligne. Lors d'un trajet, un voyageur sur trois utilise le tramway comme seul moyen de transport, et environ 40 % des déplacements sont effectués à l'intérieur de la commune dans laquelle le voyageur est monté ou vers une autre commune du secteur.

En ce qui concerne le motif des déplacements, les voyages domicile-travail et retour représentent 37 % des trajets, et ceux liés à l'école 20 %. Soit 57 % de déplacements « obligés » sur l'ensemble de la journée, contre 89 % à l'heure de pointe du matin. Globalement, les déplacements de proximité, et particulièrement ceux des heures creuses pour les achats et les loisirs, sont importants. Cette structure du trafic se rapproche des conditions d'utilisation de la voiture particulière. « A ces résultats commerciaux, il faut mettre en regard le saut qualitatif du service offert, conclut Jacques Veinberg. Citons en particulier la vitesse commerciale de 17 km/h qui s'améliore avec la mise au point des signalisations trico-

tram, VENT EN POUPE



lores, contre 11 km/h pour les bus, et la plus grande régularité de service, grâce au site propre, ainsi que l'accessibilité au tramway de plain-pied depuis la rue, et la bonne intégration aux autres transports et à l'environnement. »

Incontestablement, il y a comme une sorte d'appropriation de ce mode de transport « haut de gamme » par les habitants du secteur. Ils l'utilisent couramment et le respectent. Le tramway reste pratiquement dépourvu de graffitis ! ●

Alain Malgaive

Se rendre à l'école ou au bureau, faire son shopping ou aller au cinéma... l'utilisation du tram tend à se rapprocher de celle de la voiture particulière.

Un trafic équilibré et régulier

	Voyages en direction de Bobigny	Voyages en direction de Saint-Denis
Avant 6 h 30	400	500
de 6 h 30 à 9 h 30	6 650	6 000
de 9 h 30 à 16 h 30	10 250	10 700
de 16 h 30 à 19 h 30	7 250	6 850
de 19 h 30 à 21 h 30	1 400	1 500
après 21 h 30	550	450

Des enquêtes rigoureuses

Comptages en voiture et enquêtes aux stations ont été réalisés tout au long de la journée du jeudi 25 mars 1993 et sur l'ensemble de la ligne de tramway. Plus de 250 personnes d'une entreprise

spécialisée ont été mobilisées pour cette opération. Des comptages exhaustifs des voyageurs montant et descendant ont été assurés aux terminus et à bord pendant toute la durée du service.

De plus, près de 10 000 enquêtes ont été réalisées auprès des voyageurs, à chaque station, de 6 h à 21 h 30, sur les caractéristiques de leur voyage et les motifs de leur déplacement.



Social Dix-huit enquêteurs sillonnent chaque jour les routes de l'Île-de-France. Leur mission : s'assurer de la présence des agents malades à leur domicile, tout en leur prodiguant informations et conseils.

Il y a trois ans à peine, les démarches des enquêteurs s'avéraient parfois inefficaces, les informations nécessaires leur parvenant trop tard », explique Jean-Paul Joubert, responsable du secteur Enquêtes et contrôle à domicile de l'unité Protection sociale au département PPP. « La modernisation du secteur était donc devenue indispensable. De nouveaux moyens ont été attribués aux enquêteurs, comme l'Alphapage et la gestion informatisée des dossiers des agents malades, autorisant un réel suivi. Nous avons conduit les attachements à l'utilisation systématique du fax afin que nos interventions puissent se réaliser sans perte de temps ». Le secteur des Enquêtes de Lachambeaudie comprend actuellement dix-huit enquêteurs – dont cinq femmes –, deux médecins-conseils visiteurs et quatre responsables de région.

L'enquêteur – qui n'est pas un médecin – a pour mission de vérifier la situation administrative de l'agent en arrêt maladie à son domicile et de contrôler sa présence en dehors des heures de sortie autorisées. « Le corps enquêteurs a beaucoup changé, des jeunes sont arrivés qui désiraient travailler autrement, faire de la prévention sociale », souligne J.-P. Joubert. « Nous travaillons davantage en collaboration avec les attachements : nous faisons régulièrement le point avec eux pour mieux comprendre notamment les problèmes d'absentéisme qui diffèrent selon les secteurs de la Régie », explique Jacques, un des quatre responsables de région. Ces relations régulières avec les attachements contribuent ainsi à lutter contre ce phénomène toujours délicat à traiter.

Mais au-delà de l'aspect « répressif », le rôle des enquêteurs s'est sensiblement modifié. Prévention, conseil, pédagogie

« A leur domicile, les agents parlent plus volontiers quand ils ont un problème car ils sentent qu'on s'intéresse à eux. »

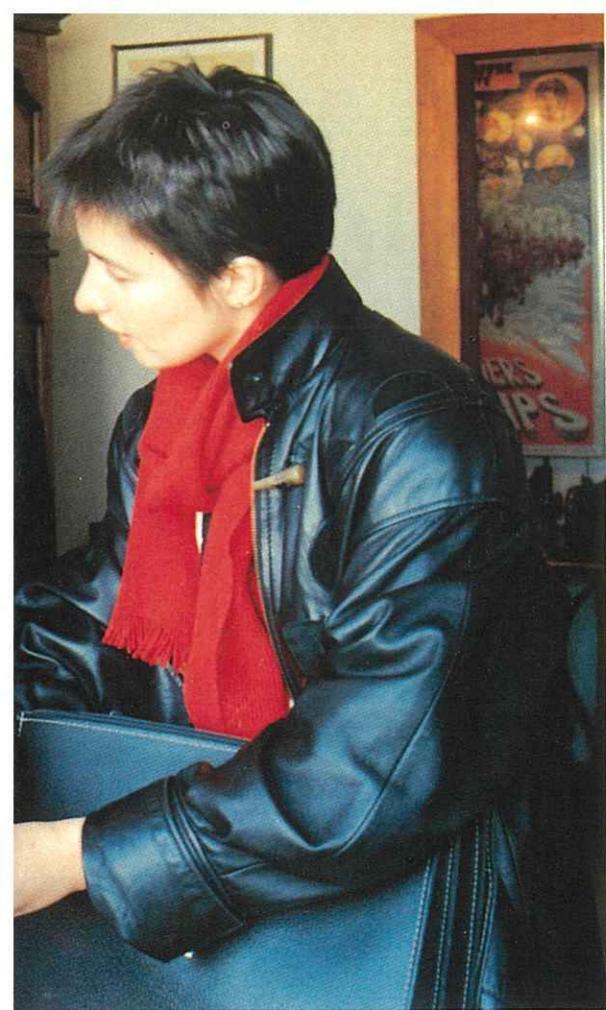


Le conseil

sont devenus les nouvelles caractéristiques de ce métier : « Souvent, les jeunes agents ne connaissent pas le système médical de la Régie », relève Catherine, une des cinq enquêtrices. « J'ai visité un agent malade, en détresse, et je l'ai dirigé vers une assistante sociale », renchérit Virginie. « Et il est vrai qu'avec l'arrivée récente d'enquêtrices certains agents en difficulté ouvrent plus facilement leur porte », ajoute Guillaume, enquêteur. « Il faut tenir compte des conditions de vie de certains agents : éloignement de plus en plus fréquent et important, divorce, endettement... Nous devons être attentifs à ces facteurs pour bien faire notre métier et laisser à l'initiative de l'enquêteur son rôle psychopédagogique », souligne J.-P. Joubert. Parfois un attachement sans nouvelles d'un agent depuis plusieurs jours sollicite le passage d'un de nos enquêteurs, et des situations dramatiques sont ainsi évitées. »

Lorsque l'enquêteur s'est assuré que l'agent malade n'était pas chez lui, il laisse

**PRENDRE EN
COMPTE LES
SPÉCIFICITÉS
DE CHACUN**



Trois questions à Marcel Goldfeder *

Quand intervenez-vous ?
Nous sommes mandatés pour aller visiter les agents malades, à la demande des responsables de région, sur certains critères qu'ils sont à même de juger : absentéisme, fréquence des arrêts, demande de l'attachement... Tout cela se fait en concertation. Nous intervenons également à la demande du patient lui-même, quand il est dans l'impossibilité de se déplacer.

Quel rôle tenez-vous ?
Nous vérifions l'ordonnance, le

diagnostic. En tant que médecins, nous sommes en état d'alerte permanent : un comportement inhabituel, des médicaments différents de ceux prescrits... Si nous estimons que l'agent n'est pas totalement rétabli, nous prolongeons son arrêt. Nous pouvons lui établir une autorisation pour partir à la campagne, ou bien lui accorder des heures de sortie élargies. Et, dans certains cas, nous pouvons procéder à un examen médical.

Quels sont vos « avantages » par rapport au médecin traitant ?
Nous sommes dans l'entreprise ! Nous connaissons les emplois de la Régie, notamment ceux qui relèvent de la sécurité... Car, parfois, les agents ne disent pas tout à leur médecin traitant. S'il y a problème, nous les dirigeons vers le médecin-chef-conseil. Et depuis quelques années, nous sommes vraiment bien reçus par les agents, c'est un signe très positif, incontestablement.

* Médecin-conseil visiteur.

7

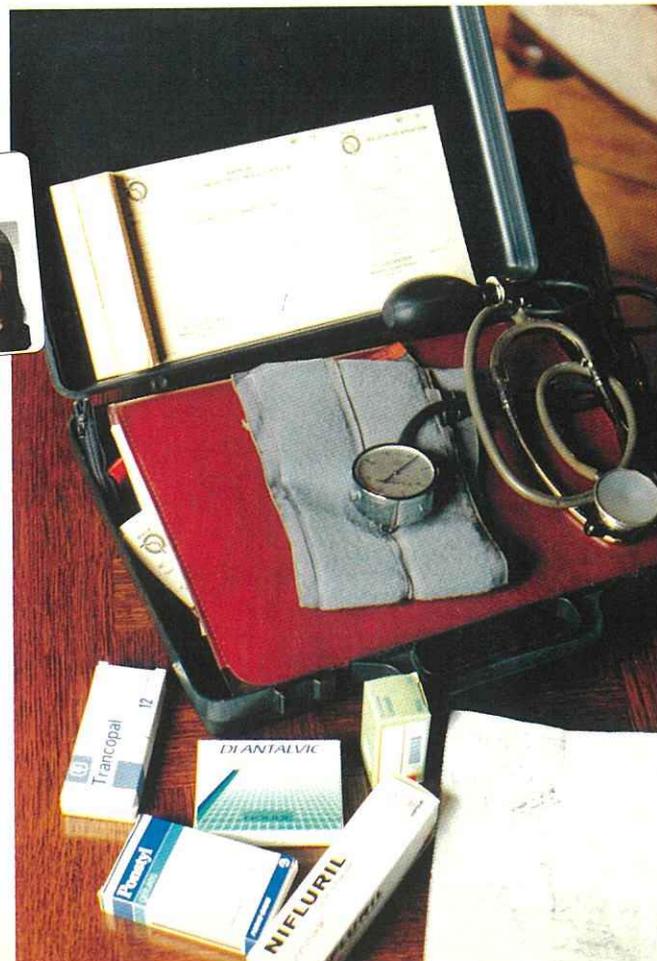
EN PLUS

un avis de passage recommandant d'appeler rapidement pour donner les raisons de l'absence. « Si les raisons ne sont pas valables, j'applique l'article 88 du statut du personnel qui prévoit la suppression de l'allocation de maladie. Mais, bien sûr, je tiens compte de certains critères : si c'est la première fois, s'il s'agit d'un jeune agent, éventuellement du traitement médical en concertation avec les médecins-conseils visiteurs », commente J.-P. Joubert.

La modernisation de ce secteur va se poursuivre avec l'introduction de microportables : renseignements administratifs, informations pratiques viendront compléter et faciliter le travail des enquêteurs qui sillonnent, à bord de leur voiture personnelle, sept jours sur sept, un territoire couvrant Paris, la petite couronne et plus de vingt autres départements. Pour le bien de tous ●

Philippe Carron

Les médecins-conseils visiteurs peuvent vérifier l'ordonnance.



Montrouge passe

Atelier A la fin de l'année, l'atelier de Montrouge ferme ses portes. Depuis deux ans, groupes de travail, intersyndicales et formations se sont succédé afin de gérer au mieux nouvelles affectations et reconversions.

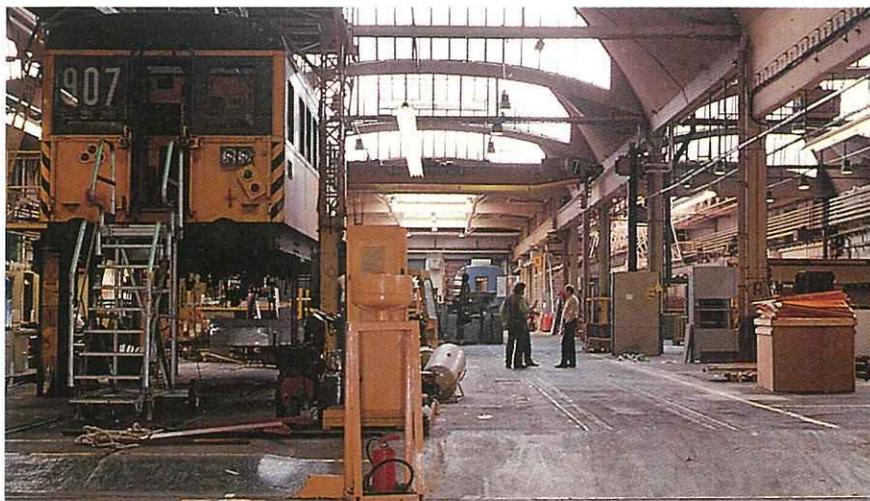
IL ÉTAIT
UNE FOIS
LA LIGNE DE
SCEAUX...

Vendredi 31 décembre 1993, vers 17 heures, l'atelier de Montrouge (MRF) va fermer ses portes... définitivement. C'est une page de l'histoire de la ligne de Sceaux, devenue ligne B, qui se tourne. Situé entre les gares de Denfert-Rochereau et de Cité Universitaire, l'atelier de Montrouge a été créé en 1936-1938, à l'emplacement de l'ancien dépôt de machines à vapeur, pour l'entretien et la révision du matériel Z. L'atelier a dû être transformé à plusieurs reprises ; en 1965-1966, il a notamment été agrandi pour assurer la réception et la maintenance du matériel MS 61. Mais l'accroissement du parc a conduit à créer un autre atelier, celui de Massy, qui a été mis en exploitation en décembre 1969. C'est cet établissement qui assure l'entretien de l'actuel matériel MI 79 circulant sur la ligne B. Montrouge ne pouvait pas être adapté à ce matériel, et son environnement n'a pas permis de le transformer en atelier de peinture du matériel RER, fonction dévolue depuis aux ateliers de Boissy. C'est ainsi qu'en mai 1990 il a été décidé de le fermer. Nous y voilà !

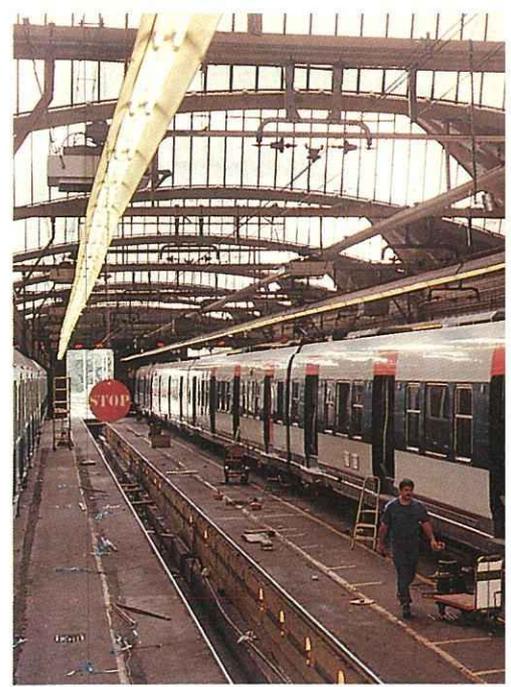
Ces dernières années, les activités de Montrouge ont continué d'être multiples. L'opération de rénovation des caisses du MS 61, assurée également pour une part par l'atelier de révision de Boissy, touche à sa fin. La révision générale ou accidentelle du matériel roulant auxiliaire du RER (environ 140 véhicules, motrices ou wagons) va être transférée aux ateliers RER de Rueil. Depuis 1991, Montrouge a

La révision du matériel roulant auxiliaire (ci-dessous) sera transférée à Rueil.

La rénovation des caisses du MS 61 de la ligne A (ci-dessus) arrive à sa fin.



LA MAIN



mené à bien plusieurs chantiers de modifications du matériel MI 79, ainsi que son pelliculage. C'est enfin grâce aux compétences de son personnel que deux motrices Z ont été restaurées, l'une, en 1992, pour le musée de Mulhouse, l'autre, ces derniers mois, pour le futur musée de l'Ile-de-France, à Sceaux (voir ELL n° 35, page 28). Chacun pourra ainsi admirer le savoir-faire des agents de la maintenance ferroviaire. « Il fallait maintenir la vie et l'activité de l'atelier comme dans tout autre établissement, déclare Dominique Fouque, responsable de l'atelier, mais aussi, adapter progressivement les effectifs pour réussir à respecter les délais programmés pour l'échéance annoncée. »

Après avoir culminé avec deux cents personnes dans les années 80, les effectifs ont atteint fin 1990 une centaine de personnes, puis une vingtaine aujourd'hui. Dès 1991, chaque agent de l'atelier a été reçu individuellement afin de faire part de ses souhaits pour sa future affectation.

Groupes de travail locaux, tenue de trois intersyndicales, formation sur le temps de travail, anticipation d'un certain nombre de départs, tout a été mis en œuvre pour que cette évolution se fasse dans les meilleures conditions possibles. Hormis les départs à la retraite prévus, la majorité des agents concernés reste au département MRF. Seulement 20 % d'entre eux exercent une nouvelle activité dans d'autres départements, citons par exemple SIT, MRB, MTR. Michel Bordier, 34 ans, mécanicien d'entretien, à Montrouge depuis 1981, veut profiter de

Des voitures Z (ci-dessus, fin 1937) au MI 79, Montrouge a vu dans ses ateliers différents types de matériel et leur a apporté toute la compétence de ses équipes successives de maintenance.

l'occasion pour apprendre un nouveau métier. « J'ai envie de voir autre chose que les ateliers, dit-il, alors je vais passer le concours de conducteur de métro. Si je ne réussis pas, je pense à l'entretien des caténaires, à Bourg-la-Reine. »

Pour Pierre Brasselet, la situation est tout autre. Il est à l'atelier depuis 1958, et son père y a travaillé de 1947 à 1968. Mécanicien d'entretien, il est affecté depuis 1991 au magasin d'outillage. « Je pars à la retraite en 1994, précise-t-il. Aussi je compte faire partie de la petite équipe de cinq à six personnes qui, pendant quelques mois, va assurer le démontage et le transfert des équipements industriels de l'atelier, avant sa démolition. Le climat est bon, mais il est teinté de mélancolie, surtout pour un ancien comme moi. Il y a tant de souvenirs qui me rattachent à ces bâtiments ! Tout s'en va. » L'époque de la ligne de Sceaux s'estompe. Les jeunes ne connaissent plus que le RER ●

Alain Malglaive

Repères historiques

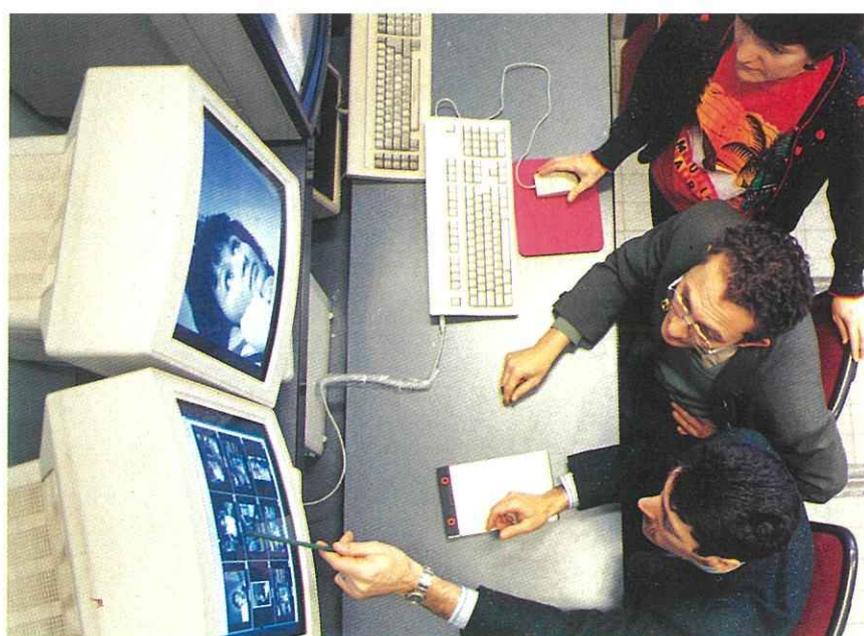
1846 : mise en exploitation du chemin de fer de Sceaux avec un matériel à essieux orientés à grand écartement conçu par l'ingénieur Arnoux.
1891 : la ligne est mise à

écartement normal.
1938 : mise en service du matériel Z 23000 sur la section électrifiée et concédée à la CMP.
1967 : circulation des premiers éléments du matériel MS 61

(matériel actuellement en service sur la ligne A en complément du MI 84).
1980 : début de mise en service du matériel MI 79.
1982 : réforme de la dernière motrice du matériel Z.

Communication

Photos et films vidéo, les images de la RATP prennent naissance au sein de l'unité audiovisuelle. Des hommes et des équipements modernes au service de la mémoire de l'entreprise.



V isages, Ticket Toc, des films qui ont permis à la RATP de remporter deux premiers prix au Festival international du film ferroviaire, à Vendôme, en octobre dernier. Un succès qui récompense le travail de toute une équipe, celle de l'unité audiovisuelle du département Communication publique. Connaissez-vous vraiment ce service ? Pourtant, les vidéos diffusées à Lachambeaudie, c'est eux, tout comme les photos d'*Entre les Lignes*, les clichés et les films d'archives qui illustrent le passé de la RATP.

« A l'heure actuelle, aucune entreprise de quelque importance ne peut se passer d'images, explique Gilbert Gaillard, responsable de l'unité. A la RATP, la tradition en est ancienne, le service date d'avant la guerre. Mais il a connu une véritable explosion avec la création, en 1985, du service vidéo. Nous offrons une prestation photo et vidéo, pour la communication interne et externe de l'entreprise. » Les atouts du service sont réels, face à la concurrence du privé : photographes et réalisateurs vidéo offrent leur connaissance du terrain, leur disponibilité et leur professionnalisme. « Mais il ne faut pas craindre de travailler avec l'extérieur, précise Gilbert Gaillard, et c'est ce que nous faisons en vidéo. Vingt-quatre heures de la vie du RER, présenté sur les lignes A et B, a été réalisé en interne, mais avec un réalisateur extérieur. Une telle démarche évite la sclérose : il ne faut pas refuser l'oxygène

PHOTOS : COHEN, MARGUERITE, CHABROL, DUMAX / COM-AY

Prises de vue en extérieur ou en studio, les photographes et réalisateurs vidéo de la RATP sur tous les fronts.

La réalité



La vidéo : des demandes croissantes.



de l'extérieur. » Bertrand, Jean-Marie, René... et les autres viennent de tous les horizons de la RATP. Charles est passé par l'école technique de Mozart, Bruno était machiniste. Pascal, en revanche, vient du collège Estienne. Dans leur précédent métier, ils ont acquis rigueur et méthode, mais c'est la passion de l'image qui les a réunis. Toute l'année, ils « bourlinguent » à travers les réseaux, les ateliers, les chantiers, observateurs privilégiés, à la recherche de l'image commandée par le client : vous, nous...

Avant une prise de vue, il faut tout un travail de préparation, d'explication, pour établir une complicité avec les agents que l'on tiendra sous l'objectif. A eux de réussir la synthèse entre leur vision de l'entreprise, et celle des agents qui y travaillent, entre leur émotion et une nécessaire vigilance.

Plus de 200 000 clichés, soigneusement archivés, sont consultables sur écran à la photothèque de la rue de Lagny.

Avec un slogan : « Ni photo volée, ni photo truquée ! » Des films et des images que vous pourrez toujours retrouver grâce au travail de fourmi réalisé à la photothèque et à la vidéothèque. Ainsi, six cents vieux films, tournés en 16 et 35 mm, ont été mis sur support magnétique pour en faciliter le visionnage. Des lieux de consultation qui peuvent se révéler lieux d'échange lorsqu'un « ferrovipathe » apporte ses lumières sur tel ou tel document. « Grâce au système qui se met en place, on peut imaginer que, demain, nos correspondants pourraient avoir dans leur bureau des terminaux de consultation. » Les moyens les plus modernes au service de la mémoire de notre entreprise, un peu de la nôtre, préservée chaque jour par ces « imagiers du métro » comme les appelait familièrement l'écrivain Roger-Henri Guerrand ●

Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé

COM-AV en chiffres

Le service de l'audio-visuel en 1992, c'est :
- 1 000 demandes de reportages photographiques,
44 265 clichés pris, soit 38 433 tirages couleur et 1991 tirages noir et blanc,

1 800 demandes de retirages.
- 48 demandes de reportages et 41 demandes de films en vidéo, qui ont donné 23 reportages et 31 films montés.

- 6 000 clichés archivés par la photothèque, 3 191 recherches et 970 clients reçus.
- 87 films archivés par la vidéothèque, 533 recherches et 114 clients reçus.

ANS L'OBJECTIF





A gauche, Jean-Philippe Daurelle, médaillé olympique de sabre. Un pur produit de l'USMT.



Ci-dessous, le stade de la Croix-de-Berny et le vélodrome qui sera détruit en 1994 pour faire place à de nouvelles installations.



exemple, le vélodrome, inutilisé depuis plus de trente ans, va être détruit courant 1994 et remplacé par une piste d'athlétisme à huit couloirs, avec un terrain de grands jeux au centre, et des vestiaires. Nous allons échanger le site de Netter, dans le XII^e arrondissement, contre des terrains situés Porte de Charenton. Ce qui donnera des installations plus modernes dans un espace plus vaste. »

Mais les 15 millions du budget de l'USMT (financé par le Comité Régie d'Entreprise à 85 %, les 15 % restants provenant des recettes propres à l'association) ne permettent pas de folies. Jean-Noël Dupont, son secrétaire général, tient à rappeler l'offre de l'USMT à ses 5 000 adhérents, dont 2 200 agents RATP : 33 sections pour 29 sports différents, des moniteurs diplômés dans chaque discipline, un centre médico-sportif gratuit. Sans parler des écoles de sport du mercredi, où plus de 1 000 enfants sont accueillis tous les mercredis pour pratiquer leur activité.

Les résultats obtenus en compétitions, l'éclat des médailles olympiques d'athlètes de haut niveau sont là pour rappeler la bonne santé du club. La présence importante d'agents sportifs à la RATP indique l'existence d'un vivier d'adhérents potentiels. A l'USMT de savoir les attirer ●

Yvonne Kappès-Grangé



Les sports pratiqués à l'USMT

- Parc des sports de la Croix-de-Berny : athlétisme, football, gymnastique, hand ball, hockey sur gazon, pelote basque, rugby, tennis, tir et cours d'éducation physique d'entretien pour adultes.
- Base nautique de Joinville : aviron, canoë-kayak.
- Stade Porte de Choisy : basket-ball, tennis, tir à l'arc.
- Stade Arnold-Netter : boules,

- escrime, haltérophilie, judo, pétanque, cours d'éducation physique d'entretien pour adultes.
- Salle de Reuilly : échecs, tennis.
- Salle rue Pascal : tennis de table.
- Salle des Gobelins : karaté.
- Centre équestre de Maisons-Laffitte : équitation.
- Salle Pantin-Courtois : lutte.
- Salle des Poissonniers :

- volley-ball, tennis, cours d'éducation physique d'entretien pour adultes.
- Et les autres activités : cyclisme, cyclotourisme, montagne et randonnée, pentathlon moderne, ski.

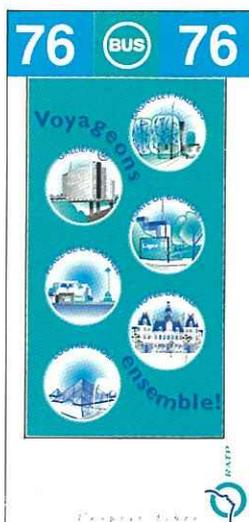
Pour tout renseignement, s'adresser au secrétariat de l'USMT : 129, avenue Aristide-Briand, 94230 Cachan.
Tél. : (40 4) 8 73 98.



Implication Les machinistes de la ligne 76 s'engagent. Quand qualité de service va de pair avec conditions de travail améliorées.

Le pacte de QUALITÉ

Nous, machinistes de la ligne 76, nous engageons à respecter les consignes de travail... » : par la Charte Qualité à laquelle ils ont adhéré, les machinistes du 76 s'engagent à assurer une meilleure régularité de passage de leurs bus pour offrir à la clientèle une qualité de service optimale. Même objectif de qualité pour l'information des voyageurs avec la réalisation par l'équipe de la ligne du dépliant « Voyageons ensemble » sur la desserte de la ligne et d'un aide-mémoire français/anglais destiné à la clientèle étrangère nombreuse sur cette ligne, Bagnolet-Les Malassis - Louvre-Rivoli. A noter aussi l'affichage régulier d'informations dans les bus et aux points d'arrêt. Mais avant d'en arriver là, c'est tout un travail de fourmi qui a été réalisé en amont par un machiniste du 76, José Martins, car « avant d'améliorer la qualité du service offert aux voyageurs, il était indispensable tout d'abord de



Les points d'arrêt, les grands centres d'intérêt desservis, les horaires... le dépliant de la ligne 76 fait le plein d'infos.

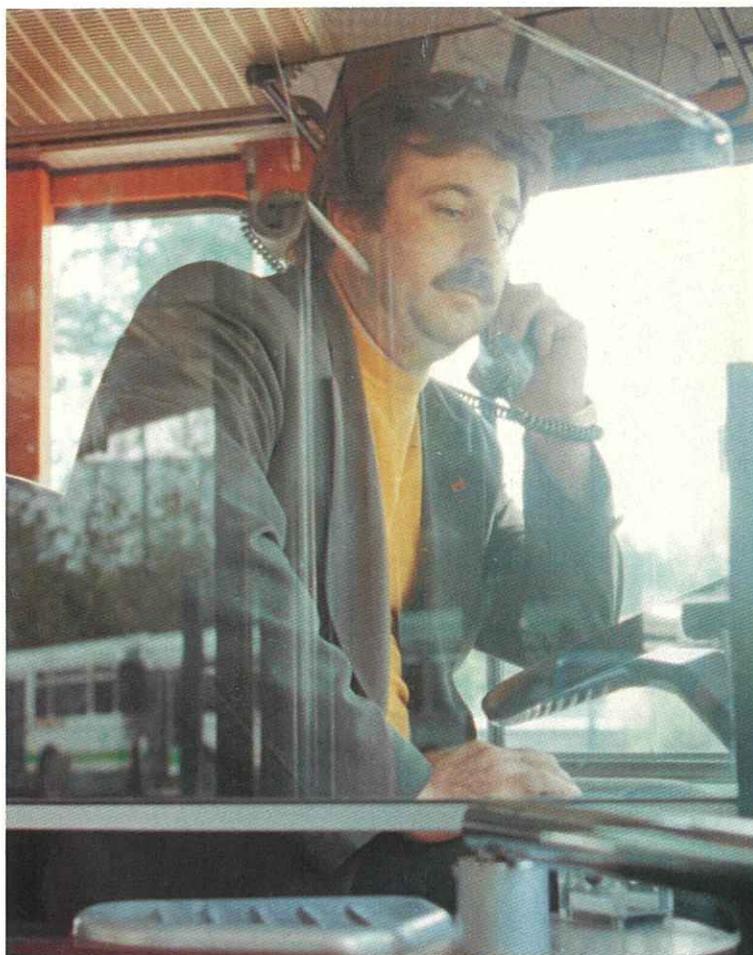
modifier la qualité de vie au quotidien des agents – elles n'étaient pas très satisfaisantes sur la ligne ». Aussi tableaux de marche et roulements de repos ont-ils été revus et corrigés « avec l'accord de l'encadrement et à la satisfaction des agents ».

Selon Jean-Louis Weigl, directeur du centre des Lilas, « la réussite de la démarche entreprise par l'équipe de la ligne 76 est due aux agents – qui forment une équipe particulièrement dynamique et jeune –, très demandeurs d'action qualité. Les machinistes se sont beaucoup impliqués et ont travaillé efficacement avec la maîtrise et le soutien de l'encadrement ».

Si l'équipe du 76 n'a pas remporté le prix de l'Implication le 15 septembre dernier, à Noisiel, l'essentiel pour elle était bien de participer, la preuve en est donnée aux Lilas où la ligne fait des émules : les agents du 96 engagent la même démarche et ceux du 69 s'y préparent ●

Simone Feignier





Un plan

EN DIX MESURES

Sécurité La RATP engage toutes ses forces dans la lutte contre l'insécurité. A l'issue de rencontres entre les différentes parties concernées, dix mesures ont été arrêtées.

Le Président Francis Lorentz a fait tenir une table ronde sur la sécurité, le 15 novembre, autour de Jean-Paul Bailly, directeur général adjoint, avec la participation de toutes les organisations syndicales et des directeurs des départements MTR, RER, BUS, JUR et SEC. Sur un sujet difficile, cette réunion a permis un large débat. Ensuite, le Président a arrêté le dispositif devant les partenaires sociaux, le 17 novembre. En voici le détail.

1 Renforcement de la coopération et développement des actions conjointes

avec la police nationale, responsable de la sécurité publique. Création d'un PC commun entre les forces de sécurité de la RATP et de la police nationale. En outre, la RATP aura un correspondant police (SPSM) sur chaque ligne de métro.

2 Cent dix agents supplémentaires seront affectés à la sécurité. Cela permettra notamment la création de trois nouvelles unités de surveillance – centres Bus de Charlebourg et de La Maltournée (« camps de base »), et Gare de La Défense (opération Khéops) – qui viendront s'ajouter à celles existantes – centres Bus de Gonesse, ●●●



RAPIDE FLASH BACK SUR
UNE ANNÉE. EN 1993,
LA RATP POURSUIT SA
MODERNISATION ET MISE
SUR LA QUALITÉ DE SERVICE POUR
RÉPONDRE AUX ATTENTES DE SA CLIEN-
TÈLE. DE NOUVEAUX **MATÉRIELS** ARRI-
VENT SUR LES LIGNES, LES SYSTÈMES
D'**INFORMATION** AUX VOYAGEURS SE
DÉVELOPPENT, LES INITIATIVES
EN MATIÈRE DE **SÉCURITÉ** SE
MULTIPLIENT, LE CHANTIER **MÉTÉOR**
ATTEINT SA VITESSE DE CROISIÈRE...
QUELQUES FAITS PARMIS TANT D'AUTRES
QUI PERMETTENT DE DRESSER UN **PANO-**
RAMA NON EXHAUSTIF DE L'ACTIVITÉ
DE L'ENTREPRISE.

17

1993



Le journal

Politique commerciale, vie sociale, projets de développement... ELL vous offre un tour d'horizon des actions et événements qui ont marqué, cette année, la vie de l'entreprise.

INFO VOYAGEURS

- Depuis avril, CIA, un système d'information des agents des gares de la ligne B. Une première phase avant la généralisation de SIEL sur la ligne B et à l'ensemble de la ligne A (Conseil d'administration du 26-09).

- Un système d'annonces par écrans vidéo des prochains départs est installé à Noisy-le-Grand-Mont d'Est (gare RER, terminal bus et au centre commercial des Arcades).

- Signalétique multimodale au terminal bus de Bagnolett-Gallieni (mis en service le 4-03), aux complexes d'échanges de Bobigny-Pablo Picasso, de Val-de-Fontenay et de Gabriel-Péri Asnières-Gennevilliers.

- TVM : à chaque station, signalétique, plans, écrans vidéo d'information sur les temps d'attente (comme sur le tramway).

- PIVI, un système d'information des voyageurs, progressivement utilisé par le CIT (Centre d'information téléphonée) qui sera prochainement équipé d'un serveur vocal pour les renseignements répétitifs.

- Lors des grèves, mise en place du Plan vert d'information des voyageurs (n° d'appel : 05 15 11 11).

- Edition de trois nouveaux plans sectoriels de banlieue, de deux guides Autrement Bus, et d'un guide *Handicaps et déplacement*.



« Trajet Plus » sur la ligne 13 : pour une meilleure information en cas de perturbation.



Le MF 88, la nouvelle génération.



Orlybus couleur voyages.

LE VOYAGEUR AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

MATÉRIEL ROULANT

- Réception, le 11 août, de la première rame de série du nouveau matériel MF 88 destinée à la ligne 7 bis.

- Seize lignes de bus de Paris et de la banlieue sont équipées du matériel R 312.

- Nouveau matériel sur Orlybus depuis le 20 octobre.

PORTES OUVERTES

- Différentes opérations : Belliard (15-05), Flandre (26-06), Saint-Maur (16-10), Nation ligne 2 et l'atelier de Charonne (23-01). Denfert-Rochereau (RER) à l'occasion de la restauration d'une motrice Z (12-09), le nouvel atelier de maintenance de Pré-Saint-Gervais (25-09), le métier de poseur de voie à République (23-10).

SÉCURITÉ

- Début janvier, le Plan d'amélioration de la sécurité des machinistes est mis en place. Dix actions pour l'année 1993 avec notamment les nouvelles cabines de protection (200 bus équipés), l'expérimentation d'une caméra vidéo (sur la ligne 150), le traitement des itinéraires et points d'arrêt... ainsi que la création, le 5 avril, des deux premiers camps de base à Gonesse et Pavillons avec ●●●

de 'ANNÉE



Ecrans d'information RER et BUS (SIEL) au centre commercial de Noisy.



La multimodalité à Gallieni.



Portes ouvertes à Croix-Nivert.

Cabine anti-agressions : un équipement de sécurité pour les machinistes.



JANVIER

25 Séance du Comité central d'entreprise (CRE). Après constatation des élections des membres du Comité, élection du secrétaire et constitution des instances du Comité.



25 29 : France Musique à Auber.

FÉVRIER



4 L'exploitation de la ligne Orlyval est confiée à la RATP.

9 Résultats en sièges des délégués du personnel après le deuxième tour des élections : CFDT : 63 ; CFTC : 4 ; CGC : 16 ; CGT : 337 ; FO : 97 ; GATC-SAM : 52 ; IND. : 59 ; SAT : 42 ; divers : 18.



26 Le Président Francis Lorentz définit devant le Conseil d'administration les grandes lignes de la politique de l'entreprise pour les années à venir. Avec un objectif prioritaire, la satisfaction du voyageur.

MARS

10 au 16 : grève des conducteurs du métro et du RER relative à l'organisation quotidienne des services et au déroulement de carrière. L'Instance de conciliation est saisie.

29 Début des travaux de la station Gare-de-Lyon de Météor.

AVRIL

5 Nominatation du délégué à l'environnement (SEC).

29 Mise en service de Bi-Bop, le téléphone de poche sans fil. Partenariat RATP/France Télécom.



MAI

Augmentation des tarifs de 5,8 % en moyenne : carnet de tickets : 39 F ; ticket à l'unité : 6,50 F ; carte Orange zones 1 et 2 : 208 F.

le 16 : la branche de Robinson fête ses 100 ans.



Pour permettre les travaux du TVS (Tram Val-de-Seine), fermeture de la ligne SNCF Issy-Plaine / Puteaux remplacée par un service de bus RATP.

JUIN

Mise en service de la 1^{re} phase d'Autrement Bus Sud : 11 communes concernées.



Nomination du délégué général à la qualité.

Gilbert Andrieu, machiniste au centre de Pavillons, gagne le Challenge Bus intercentres et, le 18 juin, le Bus d'Or de l'UTP à Toulouse.



JUILLET

Ouverture du nouvel espace commercial d'Auber dans la salle d'échanges, côté Opéra, avec 12 boutiques regroupées sur 330 m².



Baptême du tunnelier de Météor, « Sandrine », prénom d'une jeune agent du métro.



AOUT

au 29 : opération Castor. Des bus articulés RATP entre Invalides et Austerlitz, en remplacement de la ligne C interrompue pour des travaux d'entretien.



Parution du décret de déclaration d'utilité publique de Météor.

●●● des agents du GIPR et de la Surveillance générale.

● Première mise en service du nouveau réseau de radio de surface sur quatre lignes de bus (13-09). L'ensemble des bus seront raccordés fin 1993-début 1994.

● Mise en place de l'opération expérimentale Khéops 1 (01-09) instaurant la collaboration des agents d'exploitation, du GIPR et de la Surveillance générale.

● Première utilisation du nouveau réseau radio-sécurité destiné aux forces de sécurité qui interviennent sur les réseaux de la RATP (03-05).

● La table ronde sur la sécurité du 15 novembre débouche sur l'annonce de dix mesures concernant l'ensemble des réseaux RATP dont un programme de lutte contre la fraude (1994).

PRÉVENTION / INSERTION

● Le 16 janvier, la Sorbonne accueille la première rencontre « Jeunes citoyens » organisée par le Comité de prévention et de sécurité.

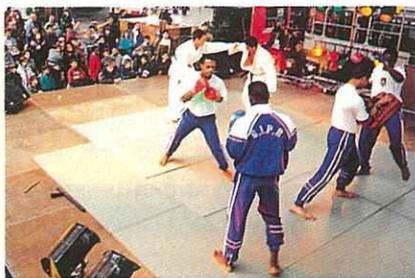
● C'est au stade Geoffroy-Guichard à Saint-Etienne que s'est déroulée, le 29 mai, la troisième finale du championnat de football intercités.

● Le 5 octobre, Martine Aubry crée la Fondation Agir Contre l'Exclusion - FACE - impliquant treize grandes entreprises dont la RATP.

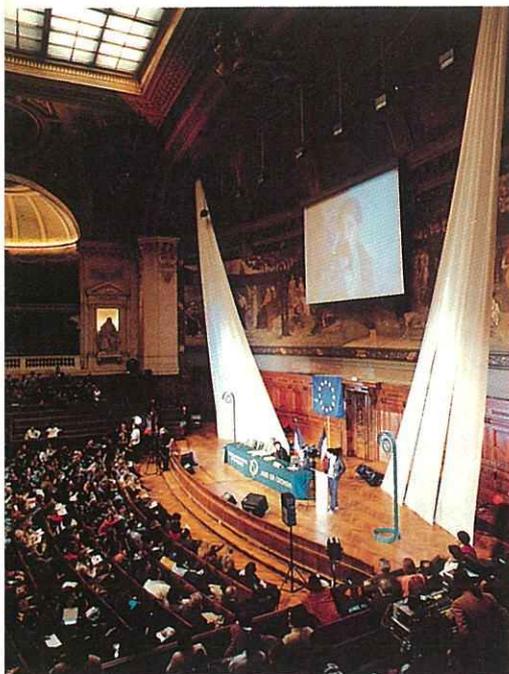
PRINCIPALES QUESTIONS

EXAMINÉES PAR LE CRE

● Lors des six séances du Comité central d'entreprise (CRE), examen, outre des questions relatives aux activités sociales et culturelles, de nombreuses questions professionnelles et économiques :
- comme chaque année, examen des dossiers relatifs aux budgets,



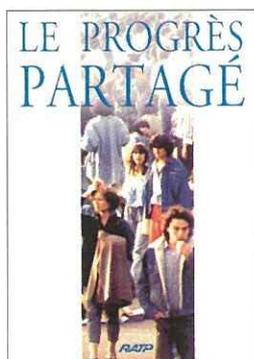
Démonstration du GIPR au centre Bus de Saint-Maur.



Huit cents jeunes pour la future «Charte de la citoyenneté» à la Sorbonne.



Unis contre l'exclusion.



La politique sociale de la RATP.

aux comptes de l'entreprise, au Bilan social, à la formation professionnelle, au service social, à la médecine du travail, à la politique des prêts et du logement.

– en 1993 particulièrement, examen des orientations pour l'action du PDG, de l'opération Lyon-Bercy, du REM (rapprochement exploitation-maintenance), de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, de l'enquête Echo V, de la réforme des transports, etc.

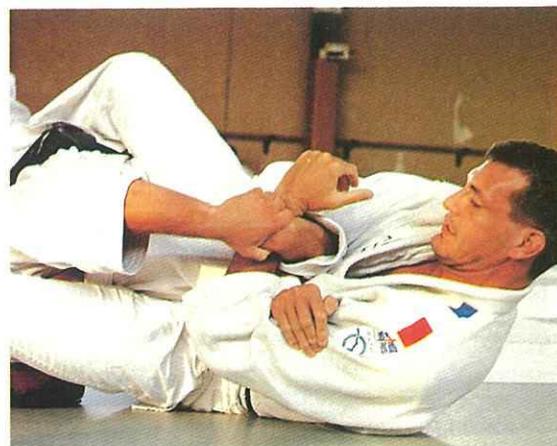
PROGRÈS PARTAGÉ

● Mise en œuvre du Progrès partagé (1991), aujourd'hui bien avancée sur les thèmes « Evolution des métiers et des modes d'organisation et carrières ». En 1993, plusieurs signatures de protocoles d'accord :

- le 2 mars, protocole concernant la maîtrise autre que polyvalente.
- le 22 mars, protocole concernant les conducteurs du métro et du RER.
- le 8 juin, protocole sur les métiers du tertiaire.
- le 12 juillet, signature d'un avenant au protocole relatif à l'évolution des métiers du service intérieur.

La décentralisation se poursuit et devient une réalité dans l'entreprise. Par ailleurs des actions ont été engagées en matière d'amélioration de la vie des agents au quotidien (notamment, prise en charge du stationnement et possibilité de prêt pour l'acquisition d'un véhicule pour les agents d'exploitation travaillant sous certaines conditions).

LES AGENTS AU CŒUR DE LA DÉCENTRALISATION



Pascal Tayot, champion d'Europe.



Pascal Halko, 3^e à la coupe du monde.



Corinne Le Gal, 3^e au championnat de France cycliste.

LES RÉSULTATS SPORTIFS

- Pascal Tayot (COM) champion d'Europe de judo à Athènes, médaille d'or aux Jeux méditerranéens.
- Jean-Philippe Daurelle et Franck Ducheix (PHF), respectivement médaille d'or et d'argent en sabre aux Jeux méditerranéens.
- Alcide Legrand (machiniste centre Créteil), médaille d'argent en lutte aux Jeux méditerranéens.
- Pascal Halko (COM), 3^e de la coupe du monde de descente en canoë-kayak.
- Corinne Le Gal (conductrice ligne 3), 3^e au Championnat de France cycliste.

PRINCIPAUX MARCHÉS

- Lors des huit séances du Conseil d'administration, vote de nombreux marchés, notamment :
- réalisation d'une plate-forme de distribution à Boissy.
- développement d'un système de radiolocalisation de véhicules (bus et voitures de la Sécurité générale).
- protection anti-graffitis de la fin du parc du matériel roulant ferré.
- acquisition de deux terrains en vue de la construction de deux nouveaux centres Bus.
- fourniture et installation de 60 escaliers mécaniques.
- étude et installation d'un SACEM simplifié sur les branches de la ligne A, etc.

GRANDS PROJETS

DE DÉVELOPPEMENT

- Schéma de principe du prolongement du Tram Val-de-Seine (TVS) d'Issy-Plaine à Porte-de-Versailles (Conseil d'administration du 29 octobre).
- Participation à l'étude préliminaire de la desserte par les transports collectifs du grand stade dans la Plaine-Saint-Denis, et réactivation du projet de prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis-Université et de celui de la ligne 12 dans la Plaine-Saint-Denis.
- Etudes de différentes variantes de prolongements de Météor au nord et au sud.
- Etude du prolongement de la ligne 4 à Bagneux.
- Etude du phasage d'Orbitale (rocade en site propre).

LE REM

- Objectif du rapprochement exploitation/maintenance : confier la responsabilité de la qualité du service au quotidien aux unités d'exploitation. Le fait le plus marquant est la mutation progressive de cadres tech-



Le pelliculage pour mieux se protéger des graffitis.



Premier terrassement du Tram Val-de-Seine.



La Plaine-Saint-Denis : une desserte pour le futur stade.

niques des départements ESE, ITA ou SIT dans chaque unité opérationnelle de lignes Métro et RER. Au département ESE, le REM engendre une importante évolution d'organisation qui touche quatre unités techniques et a nécessité la mise en place d'un dispositif de concertation avec les divers partenaires.

FINANCES

- Approbation du programme d'investissements 1993 (Conseil d'administration du 15 janvier) : autorisations de programme 5 906 millions de francs hors taxes. Les prévisions de crédits de paiements s'établissent à 4 830 millions de francs hors taxes.
- Révision du budget d'exploitation (conseil d'administration du 28 mai) : 19 530 millions de francs hors taxes, avec un module d'équilibre ressortant à 6,714 francs TVA comprise (prix du billet de carnet permettant d'assurer l'équilibre du budget, la différence avec le prix réel de ce billet étant financée par l'indemnité compensatrice).

LA GESTION EN CENTRES

- Chorus : un ensemble de démarches coordonnées destinées à mettre en place un nouveau système de gestion.
- la conception générale du projet terminée en juin.
- le plan informatique lié à ce projet achevé en décembre.
- les centres Bus, l'unité ligne 9 du métro et les unités de la ligne B du RER, équipés progressivement de l'outil informatique de gestion appelé « compte de résultat », dans la perspective d'un fonctionnement en centres de résultats.

SOFRETU

- Parmi les contrats signés par Sofretu :
- un nouveau contrat concernant les essais des équipements de

PRÉPARER L'ENTREPRISE DE DEMAIN



REM : les agents de maintenance en contact avec ceux de l'exploitation.



Sofretu : un projet de métro pour Nice...



... et une étude pour la première ligne de métro de Canton.

signalisation du tunnel sous la Manche.

- le suivi de réalisation d'un complexe de maintenance pour les chemins de fer de Catalogne.
- plusieurs contrats relatifs à la réalisation de la ligne n° 2 de Monterey au Mexique.
- une étude complémentaire à l'étude de faisabilité du métro de l'agglomération niçoise.
- un accord de coopération technique portant sur les études préliminaires de la première ligne de métro de Canton, etc ●

Dossier réalisé par
Philippe Carron et Alain Malglaive

SEPTEMBRE

12 Première annonce de la nouvelle campagne institutionnelle : « On n'en fera jamais assez pour vous donner l'esprit libre ».

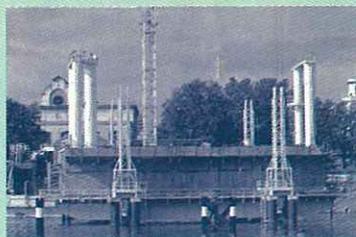


15 Prix de l'Implication RATP 1993 à Noisiel. Lauréat : l'équipe du secteur centre de la ligne 4 pour l'exposition-animation historique « Danton », à la station Odéon.

20 au 24 : grève des conducteurs de la ligne B relative à la modification du tableau de service.

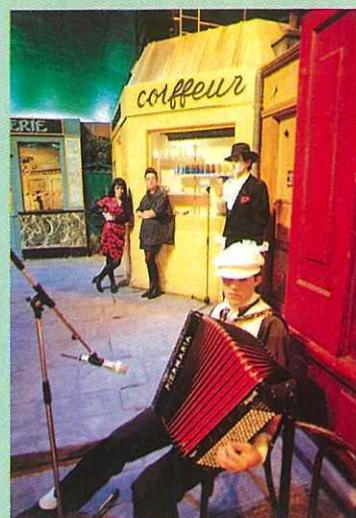
L'Instance de conciliation saisie. De plus, grève métro, RER et Bus le 22, pour l'ouverture de négociations salariales.

28 Mise en place du premier caisson de la traversée sous-fluviale de Météor, entre le pont de Tolbiac et le pont National.



OCTOBRE

1^{er} Mise en service du Trans Val-de-Marne (TVM), d'Autrement Bus (AB) TVM et de la deuxième phase d'AB Sud.



9 au 19 : Edith Piaf à Auber.

23 au 25 : la RATP partenaire officiel de l'Open de cyclisme sur piste de Bercy.



NOVEMBRE

10 La RATP partenaire officiel du GIE Paris-Saint-Germain Omnisports (football, basket-ball, handball et volley-ball).

DÉCEMBRE

2 Présentation officielle de la nouvelle association « Les compagnons du voyage » dont les membres fondateurs sont la RATP et la SNCF.

6 Ouverture au public de la nouvelle agence commerciale d'Orly-Ouest.

31 Les centres médicaux de Thiais et de Saint-Ouen sont habilités à effectuer des prélèvements sanguins. C'est la fin d'un programme qui a concerné progressivement tous les centres médicaux de la RATP.

RATP Entre les Lignes n°37 - décembre 1993

Identité visuelle, Orlybus couleur vacances (p. 26). **Aménagement,** un accès direct pour le musée du Louvre (p. 27). **Sécurité,** les centres Bus expérimentent la vidéosurveillance (p. 28). **Enquête,** voyageurs et agents de la ligne 26 ont la parole (p. 28). **Revue de presse** (p.29).

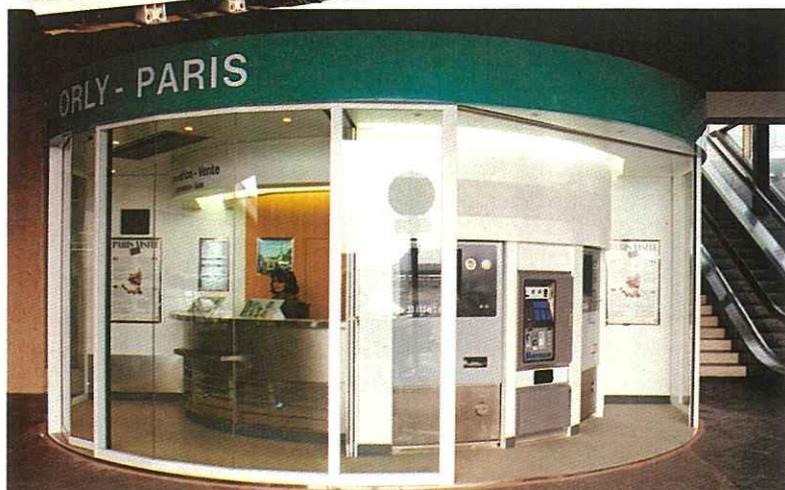
Commercial

ORLYVAL REPREND SON VOL

Nouveau départ pour Orlyval, désormais aux couleurs de la RATP, avec la mise en service, le 6 décembre, de l'agence commerciale multimodale d'Orly-Ouest (suivie en 1994 d'une deuxième à Orly-Sud), le réaménagement de la gare d'Orlyval à Antony, et la mise en place d'une nouvelle signalétique. Enfin, côté tarifs, depuis le

29 novembre, les titres Formule 1 et Paris Visite (cinq zones) permettent d'emprunter Orlyval. Pour accompagner cette relance, une semaine d'information, du 13 au 17 décembre, a permis aux agents de station du métro et du RER d'informer les voyageurs à l'aide d'un dépliant présentant la liaison Paris-Orly. Et, afin d'impliquer au mieux les

agents chargés de la vente du titre Orlyval, des journées « découvertes » avec trajet, visite et exposition sur la liaison ont été organisées à leur intention les 7, 8 et 9 décembre. Orlyval, une desserte parisienne qui intéresse les provinciaux : aussi une opération de promotion a-t-elle été menée pour faire connaître le « produit » aux voyageurs aériens d'Orly mais aussi en province, dans les aéroports de Nantes, Bordeaux, Lyon, Toulouse et Montpellier.

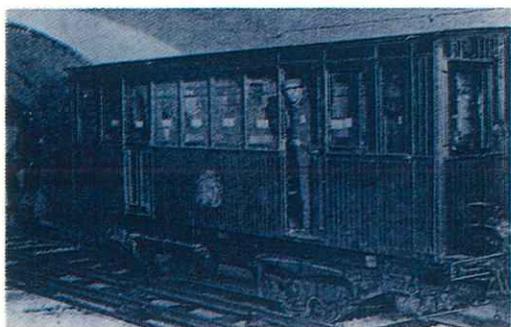


Formation ▲

MÉTRO ET BUS, C'EST « OK » !

Depuis le mois de septembre, des agents de la Brigade de surveillance du département BUS suivent une formation à l'anglais, au Centre Formation et Développement des compétences (FDC) du département MTR. La transversalité dans l'entreprise n'est pas un vain mot ! « Les stagiaires, tous volontaires, sont répartis par groupes de huit, deux du Bus et six des stations ou du contrôle en ligne », précise Jean-Louis Nadal, l'un des trois forma-

teurs d'anglais, avec Véronique Mariotti et Christophe Girardot. Thèmes abordés : renseignements, vente de titres de transport, situations de contrôle, de service dégradé, objets trouvés... Ces stages se déroulent en salle, avec des aides pédagogiques, et au laboratoire servant à la formation des agents de station et des trains pour les annonces au micro. Une formation qui favorise également les échanges d'expériences professionnelles. *Of course !*



Mémoire

AVIS DE RECHERCHE

A l'occasion de la restauration, pour le musée des Transports, de deux voitures datant des origines du métro (type MM), le département du Patrimoine recherche un exemplaire de l'écusson métallique de la Ville de Paris qui était fixé

sur le flanc des voitures. Toute personne possédant un tel objet ou détenant des renseignements descriptifs très précis sur ce type d'écusson est priée de contacter Henri Zuber, PAT, Archives, Vincennes-Nadar, tél. : (49 5) 7 83 08.

LES SPRAGUE QUITTENT PARIS

Elles étaient un peu oubliées, garées sur des voies de raccordement, à Gare de Lyon, Auteuil, Murat (entre Porte d'Auteuil et Porte de Saint-Cloud), et Vaugirard. Au total quinze voitures Sprague ont quitté le réseau depuis le mois d'octobre – il reste encore trois trains Sprague et un Nord-Sud utilisés lors d'animations et d'expositions, et garés à Monge.

Transportées par la route depuis l'atelier de Vaugirard, elles ont trouvé refuge dans une ancienne usine ferroviaire à Saint-Denis-de-l'Hôtel, près d'Orléans. Un élément complet de matériel articulé les rejoindra à la fin de l'année. On projette de conserver, également à Orléans, des voitures de matériel MP 55, MP 59, Z et MS 61, ainsi que des bus.



Solidarité

LES COMPAGNONS DU VOYAGE

Le 2 décembre dernier, le Président de la RATP, Francis Lorentz, et celui de la SNCF, Jacques Fournier, entourés du ministre d'Etat des Affaires sociales, de la Santé et de la Ville, Simone Veil, du ministre des Transports, Bernard Bosson, et du ministre du Travail et de l'Emploi, Michel Giraud, ont officiellement présenté à la presse la nouvelle association « Les compagnons du voyage ». Les deux membres fondateurs en sont donc la RATP et la SNCF. Son but : développer le service d'accompagnement des personnes handicapées sur les réseaux de transport en commun de l'Ile-de-France. Jusqu'à présent, ce service était proposé par l'intermédiaire de deux structures : la première, au sein de la RATP, « Voyage accompagné », occupait une soixantaine de CES assurant gratuitement 14 000 accompagnements annuels ; la deuxième, « Les compagnons du voyage », assurait annuellement 20 000 accompagnements rémunérés, toujours par des CES. Ce service était loin de satisfaire les demandes, évaluées à plus de un million d'accompagnements ●●●

De gauche à droite : Jacques Fournier, Francis Lorentz, Jean-Paul Bailly, Michel Giraud, Bernard Bosson et Simone Veil.

25



●●● annuels dans l'hypothèse la plus basse. La disparition de ces deux services au profit de la nouvelle association doit permettre, dans les six mois à venir de recruter 500 CES – à terme 5 000 accompagnateurs répartis dans une cinquantaine de centres. Il est également prévu d'ouvrir quatre centres en plus de celui existant actuellement (17, quai d'Austerlitz 75013 Paris).

Les secteurs envisagés concernent Argenteuil, Pantin, Créteil et Issy-les-Moulineaux. Déléguée générale de cette nouvelle association, Geneviève Brotte, ancienne directrice de la ligne 5, explique : « *Il existe aujourd'hui, à travers la volonté de promouvoir l'accompagnement, la certitude qu'il existe là un creuset d'emplois de service potentiel qu'il était impératif d'amplifier. Au terme de cette première étape, nous voulons définir un véritable contenu de métier et, pourquoi pas, proposer la création d'une qualification.* »

Pour cela, la nouvelle association, personne morale, dotée d'un conseil d'administration à part égale entre la SNCF et la RATP, d'un exécutif en la personne de la déléguée générale, devra veiller à l'équilibre financier de cette opération par le paiement de cette prestation. En contrepartie, la RATP et la SNCF mettront à la disposition de l'association, des locaux, du personnel et financeront les titres de transport des accompagnateurs.

L'accompagnement, un creuset d'emplois potentiels.



Identité visuelle

ORLYBUS COULEUR VACANCES

Palmiers, zèbres, temples et autres pyramides jaune et orange : des teintes chaudes ont été retenues pour la nouvelle décoration d'Orlybus, évoquant des pays plus ou moins lointains. Un choix déterminé par la clientèle d'Orlybus, constituée en grande partie de Français partant en vacances à l'étranger. Avec

cette livrée, dérivée de celle de Roissybus, la desserte des aéroports de Paris bénéficie désormais d'une gamme de produits spécifiques. Les onze Orlybus arborent, depuis le 18 octobre, ce nouveau décor conçu et fabriqué par la société Graphibus et posé par les peintres de l'atelier de Carrosserie de Championnet (MRB).

Qualité

LA 323 EN VIDÉO

Comment améliorer l'accueil – dans le bus et aux points d'arrêt –, l'information voyageur et le respect des horaires de passage sur la ligne 323 (centre Malakoff) ? Un tournage vidéo réalisé en septembre dernier a permis de recueillir, d'une part, auprès des usagers de cette ligne, leurs attentes prioritaires ; d'autre part, auprès des machinistes et de l'encadrement, des informations pour confronter les points

de vue. Véritable outil de réflexion, cette vidéo, déjà diffusée auprès de tous les directeurs de centre Bus, a donné naissance à un groupe de travail comprenant des machinistes, un régulateur et le chef d'équipe de ligne, qui ont élaboré un plan d'action à mettre en place début 1994. Le responsable clientèle du centre (réseau ROC) et le département CML ont étroitement collaboré pour la réussite de cette opération.

Aménagement

LE LOUVRE EN DIRECT

Si en 1968, le musée du Louvre est entré dans le métro, à la station Louvre-Rivoli, c'est maintenant le métro qui vient au musée, depuis la station Palais-Royal - Musée du Louvre.

A la demande de l'Établissement public du Grand Louvre (EPGL), qui en assure le financement, un couloir de liaison, depuis les quais de la ligne 1, et une salle des billets ont été construits

pour desservir la nouvelle galerie commerciale Carrousel-Louvre réalisée sous la place du Carrousel. De là, l'accès au musée est direct. Avec un carrelage blanc, le couloir est de type métro, mais le revêtement du sol et des murs de la salle des billets est tout en calcaire beige rosé, avec des tonalités plus soutenues pour le sol. Une transition entre le monde du transport et le domaine des Muses.

Trafic

LES CHIFFRES DU RER

Le trafic sur l'ensemble des lignes RATP-SNCF du RER (lignes A, B, C et D) correspond à 70 % du trafic ferroviaire régional, dont 40 % pour les lignes A et B. Pour sa part,

la RATP écoule chaque jour plus de 1 400 000 voyageurs sur les lignes A et B, dont 950 000 sur la seule ligne A, et 250 000 qui transitent par La Défense. ▼



Animation ▲

LIGNE 10 : LES ADIEUX À L'ARTICULÉ

1994 verra disparaître le dernier matériel articulé de la ligne 10. Dès la fin du mois de décembre, une première information

sera diffusée dans les rames au moyen d'autocollants. Et pour les fêtes, la ligne 10 a pensé à sa jeune clientèle :

des dépliants avec découpage et collage de matériel articulé seront distribués par les agents.



27

Journée rétro sur le 69 ▲

Le 18 décembre, une journée rétro est organisée sur la ligne 69 par le centre Bus des Lilas. Les habitués de la

ligne pourront utiliser, en cette veille de fêtes, des autobus TN4 qui circuleront entre 9 heures et 18 heures

sur l'itinéraire du 69 (Champ de Mars-Gambetta). Une opération réussie en 1992 et renouvelée cette année.

Partenariat

BUS D'ACIER 1993

Le trophée « Bus d'acier », dorénavant parrainé par la RATP (voir *ELL* n° 34, p. 28), et qui récompense chaque année depuis treize

ans le meilleur groupe de rock français, a été attribué le 20 octobre dernier à l'ensemble « FFF » dont les initiales signifient Fédération

française de fonck (contraction de funk et de rock). Ce nouveau partenariat musical confirme la solidarité de la Régie envers les jeunes.



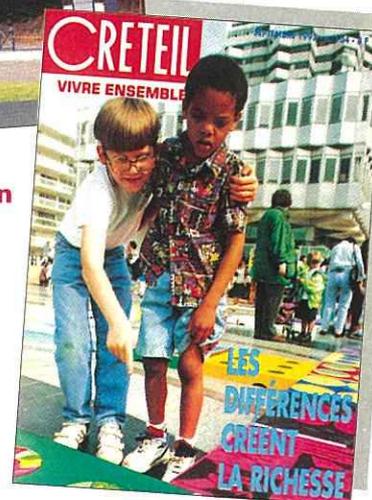
Sécurité

SOUS L'ŒIL DES CAMÉRAS

Depuis le 15 novembre, un essai de vidéosurveillance mené par BUS et MRB est en cours sur un R 312 de la ligne 150 (centre de Flandre). Une caméra de la taille d'un paquet de cigarettes, fixée au-dessus du machi-

niste, filme la zone de montée avant et le passe-monnaie. Le but : enregistrer l'incident éventuel, afin de fournir des éléments de preuve à la police et à la justice. Le système, qui fonctionne en continu, se compose

d'une caméra, d'un micro et d'un enregistreur ; toutes les quatre heures, la bande se rembobine automatiquement, puis se remet en marche, ce qui efface l'enregistrement. En situation normale, les images ne seront donc ni visionnées ni stockées. En cas d'incident, vol ou agression, c'est le directeur du centre qui examine la bande, avant de la remettre aux autorités et ce, en parfaite conformité avec la loi. Une expérience semblable a d'ailleurs été menée, avec succès, sur le réseau bus du Havre. Un autre essai est prévu à la RATP sur le 272 (centre de Charlebourg). Il s'agit d'une vidéosurveillance dans le cadre de l'opération Aigle-Altair (radiolocalisation). Les techniques sont différentes, le but est le même, sécuriser machinistes et voyageurs, et lutter contre le sentiment d'insécurité.



Promotion UN GUIDE POUR CRÉTEIL

Le centre Bus de Créteil à l'écoute de sa clientèle : par le biais des bulletins municipaux, le centre de Créteil présente aux habitants des communes de son secteur un dossier transport, véritable guide contenant des informations sur chaque ligne, les itinéraires, les horaires, les points de vente et les lieux desservis... Avec un plus pour les nouveaux habitants : un coupon-réponse détachable

qui leur permet de demander des informations sur les transports, le centre Bus s'engageant à donner une réponse personnalisée dans les quinze jours. Ce service, déjà assuré à Créteil et Choisy, sera étendu à Maisons-Alfort, Chennevières-sur-Marne, Bonneuil, Alfortville, Sucy-en-Brie et Ormesson.

Enquête

LA LIGNE 26 EN QUESTIONS

En février, les acteurs de la ligne 26 ont été interviewés. Cette démarche menée par le centre de Lagny, en partenariat avec le centre de La Maltournée et de Malakoff, doit aboutir à la mise au point d'une formation pour

les machinistes de la ligne. Voyageurs, machinistes et encadrement se sont donc exprimés sur la qualité de service et la relation machiniste-voyageur. Pour les voyageurs, les points forts de la ligne sont l'offre de transport et

PHOTO : ROY / COM-AY



Ligne 150, un trajet à risques.

International

PARIS/MEXICO : COOPÉRATION EN BONNE VOIE

Lors du 13^e Séminaire d'échanges STC* / RATP, qui s'est déroulé début octobre, avec la participation du président Francis Lorentz, il a

été décidé de mettre au point un protocole de coopération. Il s'agit de développer davantage les activités techniques d'intérêt commun entre les

deux réseaux, en particulier dans les domaines concernant les différentes opérations de maintenance.

* Les transports de Mexico.

la régularité ; les points faibles, l'occupation par les lycéens à certaines heures, la chaleur en été, la rareté des contrôleurs. Ils attendent du machiniste qu'il ne démarre pas lorsqu'une personne arrive en courant, ou avant que les personnes âgées ne soient assises, qu'il veille à la bonne circulation à l'intérieur du bus, qu'il informe en cas d'immobilisation du bus, qu'il intervienne lorsqu'un voyageur sème la perturbation... Les machinistes, de leur côté, se voient, face aux voyageurs, comme les

représentants de la RATP, le « bureau des plaintes », les garants du règlement. Les problèmes qu'ils mentionnent sont la difficulté à faire avancer vers le fond les passagers, le « self » sauvage à la montée, la non-présentation du titre de transport, les poussettes ou les chiens, les voyageurs qui veulent monter – ou descendre – entre deux arrêts, les conflits avec les autres usagers de la voie publique. Il reste à faire la synthèse de ces inventaires pour diagnostiquer les attentes des différents acteurs.

Projet

TVS À PORTE DE VERSAILLES

Le projet de prolongement de 2,7 km de la ligne de tramway Tram Val-de-Seine (TVS) d'Issy-Plaine à la Porte de Versailles a pour but notamment de renforcer l'accessibilité au pôle de La Défense et au sud-ouest de Paris, de créer une liaison directe entre le parc des Expositions de la Porte de Versailles, le secteur en mutation

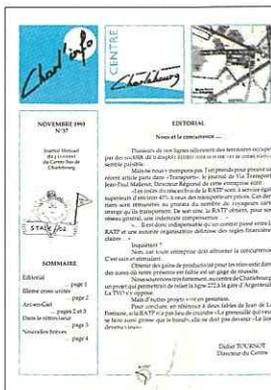
d'Issy-les-Moulineaux, le pôle technologique envisagé sur les terrains libérés par la Régie Renault et La Défense. Ce projet offre la possibilité d'une extension ultérieure de la ligne sur la Petite Ceinture sud au-delà de la Porte de Versailles. Rappelons que la liaison La Défense-Issy-Plaine devrait être mise en service en 1996.

Revue de presse



Enjeux, dans son numéro 13, présente une sélection d'informations sur les réseaux de transport français. Ainsi, « les Lyonnais peuvent voyager facile. Avec leur nouveau City Pass, les transports en commun lyonnais s'occupent de tout. Les coupons mensuels de cet abonnement "libre circulation" sur tout le réseau arrivent au domicile des abonnés, avec prélèvement automatique sur leur compte bancaire. Résultat : près de 3 500 souscriptions en six mois. Les transports comme l'eau, l'électricité, le téléphone... »

« *Enjeux* », journal du département Commercial, n° 13, octobre 1993.



Dans *Charl'Info* d'octobre, on peut trouver un long article sur la STCRP pendant la « drôle de guerre ». Ainsi, « en vue de parer au déficit de machinistes, elle forme des "machinistes de guerre", choisis parmi les contrôleurs et les receveurs dégagés de toute obligation militaire. Mais le métier de machiniste ne s'apprend que par la pratique, et cette pratique s'apprend difficilement pour des hommes ayant dépassé 40-45 ans, voire même

la cinquantaine. Peu aguerris, ils multiplient les erreurs. Ainsi, un certain Alfred M., du dépôt de Charlebourg, est impliqué dans cinq accidents entre le 5 septembre 1939 et le 7 janvier 1940 ! »

« *Charl'Info* », journal du centre de Charlebourg, n° 37, novembre 1993.



Quoi de Neuf ? fait le tour des activités des différentes unités de DEV. L'Ingénierie externe nous fait voyager en précisant qu'elle a apporté son concours à « l'élaboration d'une proposition technique portant sur la faisabilité d'un réseau de métro léger à Johannesburg (Afrique du Sud), et remporté un contrat d'études sur l'organisation des transports collectifs et la gestion de la voirie des villes de Torreón, Lerdo et Gomez Palacio au Mexique. Par ailleurs, un contrat est en

attente de signature sur la réorganisation de la compagnie d'autobus de Shanghai, intervention dans laquelle seraient impliquées plusieurs personnes du département ».

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

Dans *Charl'Info* d'octobre, on peut trouver un long article sur la STCRP pendant la « drôle de guerre ». Ainsi, « en vue de parer au déficit de machinistes, elle forme des "machinistes de guerre", choisis parmi les contrôleurs et les receveurs dégagés de toute obligation militaire. Mais le métier de machiniste ne s'apprend que par la pratique, et cette pratique s'apprend difficilement pour des hommes ayant dépassé 40-45 ans, voire même

la cinquantaine. Peu aguerris, ils multiplient les erreurs. Ainsi, un certain Alfred M., du dépôt de Charlebourg, est impliqué dans cinq accidents entre le 5 septembre 1939 et le 7 janvier 1940 ! »

« *Charl'Info* », journal du centre de Charlebourg, n° 37, novembre 1993.

Quoi de Neuf ? fait le tour des activités des différentes unités de DEV. L'Ingénierie externe nous fait voyager en précisant qu'elle a apporté son concours à « l'élaboration d'une proposition technique portant sur la faisabilité d'un réseau de métro léger à Johannesburg (Afrique du Sud), et remporté un contrat d'études sur l'organisation des transports collectifs et la gestion de la voirie des villes de Torreón, Lerdo et Gomez Palacio au Mexique. Par ailleurs, un contrat est en

attente de signature sur la réorganisation de la compagnie d'autobus de Shanghai, intervention dans laquelle seraient impliquées plusieurs personnes du département ».

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

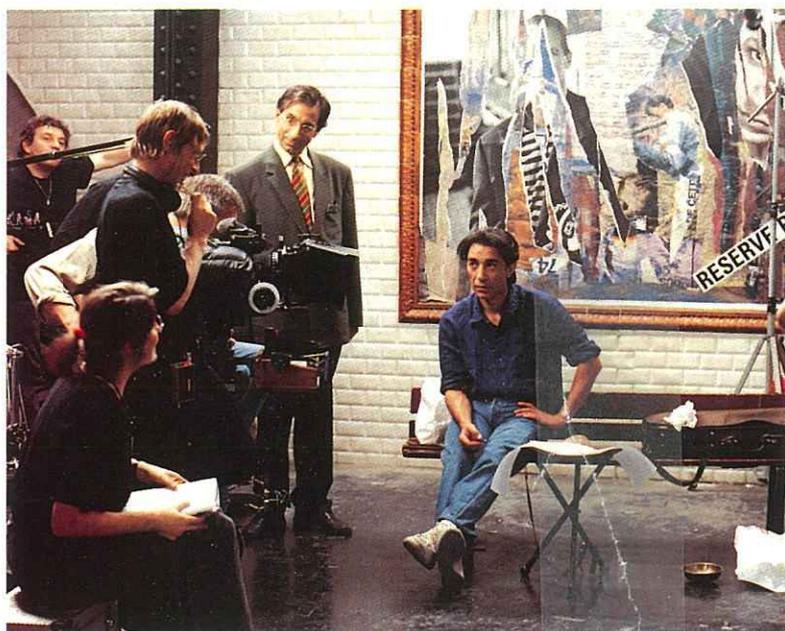
« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.

« *Quoi de Neuf ?* » journal du département du Développement, n° 5, octobre 1993.



Lire, voir, écouter, il y a de la musique et du théâtre dans l'air. Et sur terre, les agents de la RATP continuent à rafler des médailles. Ça, c'est du **Sport** ! Si vous avez gardé une âme d'enfant, **Portrait** tout en paillettes de Gérard et de son complice Jean-Pierre. Des clowns heureux !



Cinéma

« LE JOUEUR DE VIOLON »

Un virtuose du violon, interprété par Richard Berry, en a assez des contraintes et des fastes des salles de concerts. L'artiste décide alors de se marginaliser pour

prouver qu'il peut vivre autrement sa passion : il descend jouer dans le métro. Là, il va retrouver, par hasard, son professeur de violon... La sortie

sur les écrans du *Joueur de violon*, premier long métrage du réalisateur Charly Van Damme, est prévue dans le courant du premier trimestre 1994.

Lire, voir, écouter

MÉLOMANES EN FÊTE

Le prochain concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP sera donné le 5 février, salle Gaveau : extraits

de *Songe d'une nuit d'été* de Mendelssohn, *Concertos pour clavecin et orchestre* de J.-S. Bach et la *Symphonie*

pathétique de Tchaïkovski. Réservations au 44, rue des Maraîchers, Paris 75020. Tél. : 40 0(2 49 36).

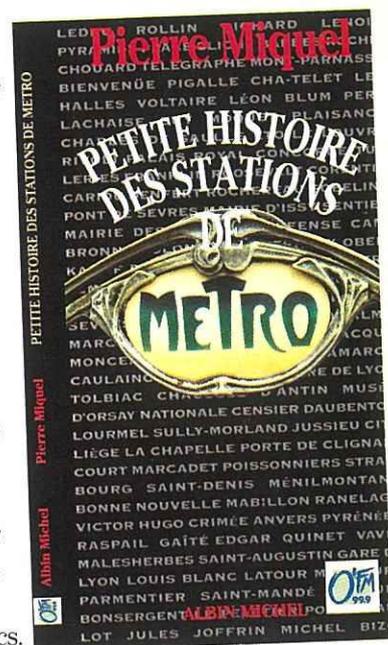
LEVERS DE RIDEAU

La compagnie Aurore propose au mois de janvier *la Souricière*, une pièce d'Agatha Christie. Les représentations auront lieu les samedis 22 et 29 janvier, 5 et 12 février, ainsi que les dimanches 23 et 30 janvier, 6 et 13 février, au théâtre Maurice-Ravel, 4, avenue Maurice-Ravel - Paris 75012. Locations au 44, rue

des Maraîchers - de 12 heures à 18 heures du lundi au vendredi. Tél. : 40 0(2 49 39). Prix des places : 55 francs. A signaler un changement de programme pour la dernière pièce de la saison 1993-1994 : l'opérette *Un de la Canebière* est remplacée - aux mêmes dates - par *Lorsque l'enfant paraît*, pièce d'André Roussin.

MÉTRO : HISTOIRES À SUIVRE

Après l'émission radio, le livre. Sous le titre *Petite histoire des stations*, Pierre Miquel a réuni les textes de sa chronique quotidienne sur Radio O'FM (99,9 Mhz), transformant ainsi nos trajets quotidiens en autant de passionnants personnages. *Petite histoire des stations de métro*, Albin Michel, 256 pages, 98 francs.



Portrait

COUCOU, VOILÀ LES CLOWNS !



Jean-Pierre Mercier et Gérard Stagliano, alias Puppy's et Blues, en tenue de scène.

Paillettes et chapeau pointu, cheveux carotte et veste à carreaux, les Babillos vont donner leur spectacle pour les fêtes de fin d'année. Clowns ! Qui, enfant – ou adulte – n'a rêvé un jour d'en rencontrer « pour de vrai », d'aller au-delà du maquillage. Gérard Stagliano, responsable commercial au centre Bus de Pavillons, a sauté le pas. Lorsque son collègue, Jean-Pierre Mercier, chargé du pointage à SIT, clown depuis trente ans et trois générations, lui propose de devenir son partenaire, il accepte. Et le voilà Blues – le clown blanc – aux côtés de Puppy's, l'auguste. « *Mon personnage représente la morale, la loi, le père, par opposition*

au sien, qui représente l'enfant, le marginal, l'idiot du village... Grâce à mon maquillage, je me métamorphose, je me libère et je peux jouer un personnage dont le caractère est à l'opposé de ma personnalité. » Les sketches sont des classiques, cent cinquante ans d'existence pour certains, et laissent peu de place à l'improvisation. Il faut donc beaucoup de complicité entre les deux partenaires, beaucoup de savoir-faire pour rattraper un trou de mémoire ou une salle trop froide. Mais le bonheur est au bout, avec le rire des enfants, auxquels les Babillos offrent un spectacle à l'abri du monde des adultes, magique, intemporel.

Sport

COUP D'ENVOI

Depuis le 6 novembre, le « traditionnel » Championnat de football intercités, mis en place à l'initiative du Comité de prévention et de sécurité de la RATP, a démarré. Cinquante-six équipes – 28 pour les 14-16 ans et 28 pour les 17-20 ans –, comprenant



des jeunes de banlieues défavorisées, vont en découdre sportivement pour une finale toujours très attendue, dans un stade prestigieux. Le succès, cette année, est tel que toutes les demandes n'ont pu

être satisfaites : une quarantaine d'équipes candidates n'ont pu être retenues ! Une vingtaine d'agents de la RATP volontaires arbitrent ces rencontres avec l'agrément de la Ligue nationale de football.

ROULEZ PETITS BOLIDES !

Pascal Saïdi, technicien à l'Atelier de révision centralisé (ARC) de batterie de Fontenay-sous-Bois, est depuis le 31 octobre dernier champion de France de karting, après avoir été 3^e au championnat d'Europe, en 1992. A l'issue d'une série de courses disputées depuis le mois d'avril 1993, Pascal a remporté son titre, à l'épreuve finale

de Pau, dans la catégorie 250 cm³ monocylindre (formule ICE). A lui

de suivre les traces d'Alain Prost qui fut en son temps champion de karting.



BALLE DE MATCH !

Pour la troisième année consécutive, l'équipe masculine de tennis de l'US Métro a remporté les championnats

de France Corpo 1^{re} division, à Strasbourg, le 18 octobre dernier. Cette compétition oppose des équipes

d'entreprise. Olivier Moreau, Pierre Bouley, Daniel Montel, Pierre Peletier, Joannès Couderc, Rémi Guillaume et Jean-Paul Kermin n'ont laissé, en finale, aucune chance – et aucun point – à leurs adversaires, l'équipe des dentistes toulousains.



Les champions de France Corpo 1^{re} division nationale.



TOUS LES JOURS SUR O'FM 99.9 PIERRE MIQUEL VOUS REVELE LA VIE PRIVEE DE LA RATP.

Découvrez tous les jours sur O'FM 99.9 à 8h55 et 18h55 tous les tours et les détours qu'a emprunté l'histoire à travers la RATP et gagnez des voyages et des centaines d'autres cadeaux. 100 affiches sont gagnantes. Celle-ci en est une. Téléphonnez à O'FM 99.9 au 47 28 90 90 pour dire dans quelle station vous l'avez repérée.

★ EURO RSCG ★ Saatchi



Première campagne de l'automne, dans le métro et le RER, sur la chronique quotidienne de Pierre Miquel – avec jeu à l'appui. Un nouvel affichage est prévu au début de l'année 1994 pour accompagner la chronique de la « vie privée de la RATP », programmée jusqu'au 3 juin 1994.