

ENTRE LES LIGNES

**A la rencontre
des clients**

**La formation
Crystal**

Amika A. RATP PD
MEDIATHEQUE
E/A / BB



*Le Conseil
d'administration*
EN SCÈNE

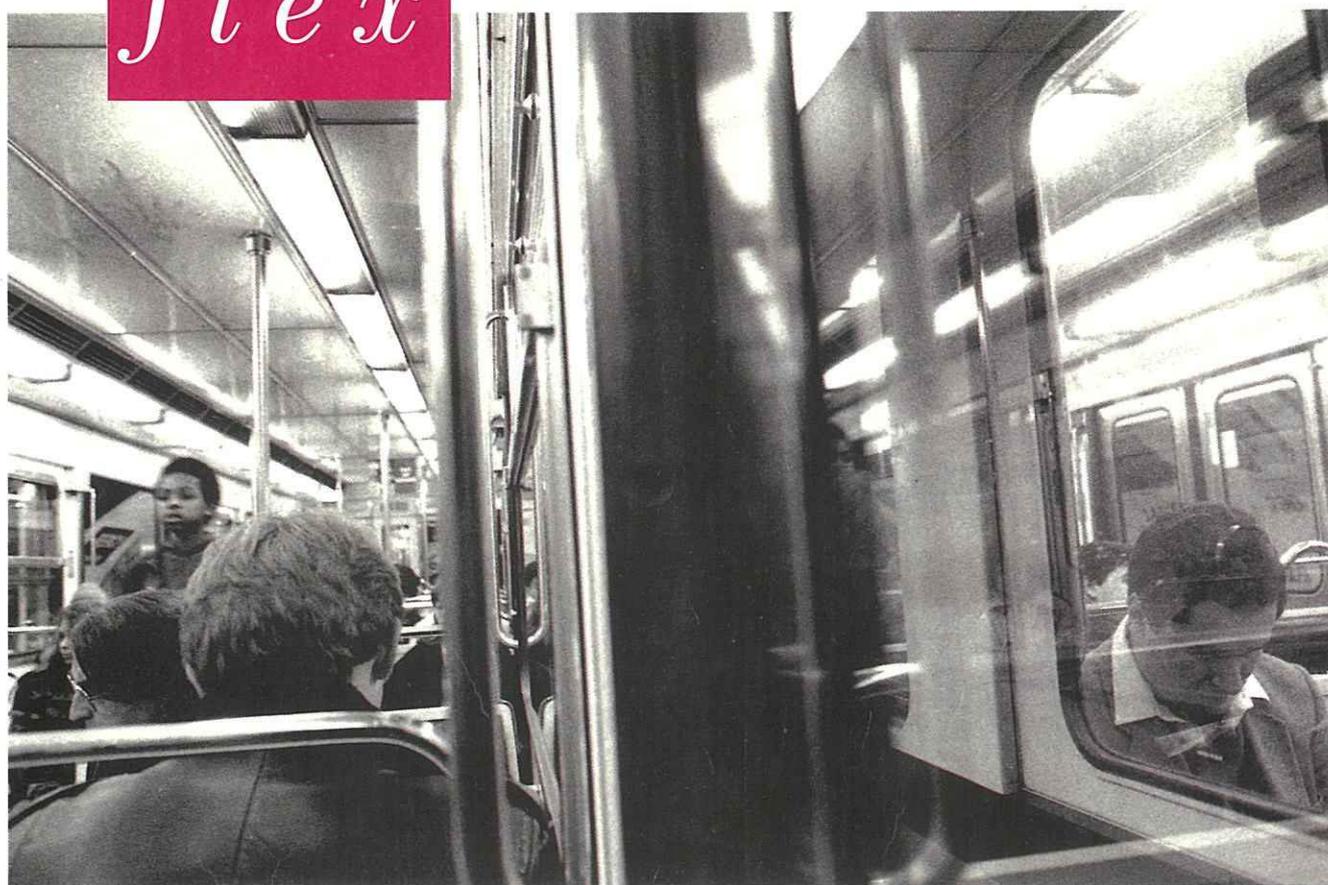




2

*re
flex*

REFLETS en sous-sol.



PHOTOS : SUTTON/DGC



som maire

6 Commémoration de la Libération de Paris : la RATP au cœur de la fête.

La conduite selon Cristal. Présentation des nouveautés du stage Cristal, une formation actualisée pour les conducteurs p. 4

Que la fête soit ! La RATP, partenaire du Cinquantenaire de la Libération et du Centenaire de l'appel du baron Pierre de Coubertin pour la rénovation des jeux Olympiques p. 6

L'esprit des lois. Les nouvelles mesures du Code pénal entré en vigueur le 1^{er} mars dernier p. 8

Le PCC revoit sa ligne. Visite guidée du nouveau PCC de la ligne A, à Vincennes p. 10

Le bus, c'est pro. Une meilleure prévention et formation pour un nombre d'accidents bus à la baisse p. 13

A la rencontre des clients. La ligne A va à la rencontre des élus et des associations p. 14

Assistance toujours. Les Assistants Prévention Service diversifient leurs activités p. 16



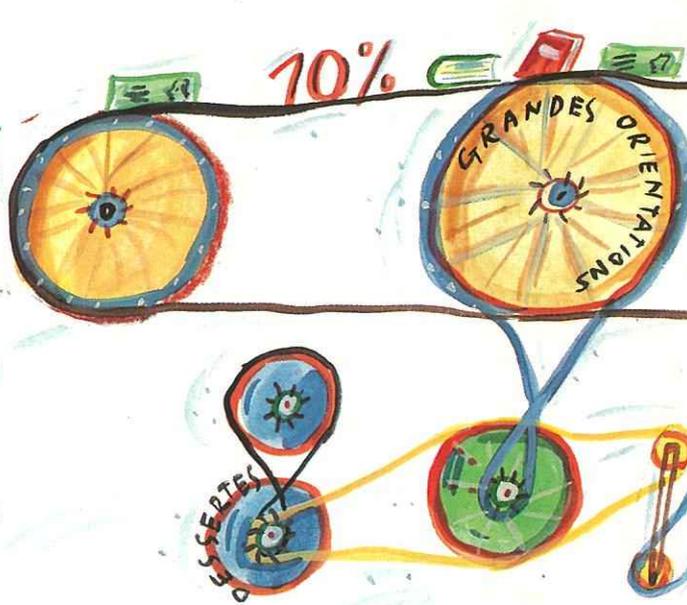
10 Un nouveau poste de commande centralisée pour la ligne A.

3

dossier

Le Conseil d'administration en scène. Enquête sur le Conseil d'administration et ceux qui le composent

● En exemple, le parcours type d'un marché ● p.17



actualité

Les grands frères ● 1944 sur la ligne 4 ● Enquête Visiobus ● Bougez avec la puce ● p. 24

passionnément

Des mordus de vieux tacots ● L'Harmonie se distingue ● Le fou de la petite reine ● p. 30

Entre Les Lignes. Délégation générale à la Communication-RATP : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. Photographies : DGC, ITA-Audiovisuel. Conception et réalisation graphique : Textuel. En couverture : photo CHABROL/DGC ; 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.

Formation Au métro, chaque futur conducteur a désormais un moniteur attitré : c'est la petite révolution du stage « Cristal ». Les nouveautés d'une formation actualisée.

La conduite SELON C

Pour maintenir un haut niveau de qualification des conducteurs, assurer une meilleure prise en compte du voyageur, actualiser les méthodes pédagogiques d'apprentissage, le stage conducteur devait être réformé. Un nouveau stage baptisé « Cristal » – Conducteur Initié Stage Alternance – vient d'être mis en place (depuis mars 1994), fruit d'un travail de réflexion et de concertation – formateurs, conducteurs, syndicats – depuis deux ans, au département Métro.

Indiscutablement, l'un des premiers points forts de Cristal est l'immersion très rapide du stagiaire – au cours des quinze premiers jours – dans les conditions réelles du métier de conducteur. Un système d'alternance lui permet de découvrir la réalité du terrain pour mieux assimiler le contenu des cours étudiés en salle. Autre nouveauté, le monitorat : le stagiaire est accompagné, tout au long de sa formation pratique, par un moniteur, conducteur confirmé ayant cinq années de conduite minimum, volontaire, et qui a suivi, à ce titre, une formation adaptée. « *Le moniteur sait tout de suite nous mettre à l'aise, l'approche du train se fait par étape, on effectue tout le service de a à z... et il a l'amour de son métier !* », commente Catherine Creignou, ex-agent

SE FORMER EN IMMERSION TOTALE

de station sur la ligne 4 et qui vient d'obtenir son permis.

Le deuxième point fort concerne la refonte du Livre 2 – le guide de dépannage – qui s'intitule désormais Livre de procédures et s'inspire notamment des procédures de sûreté de fonctionnement de la SNCF et d'Air Inter. Clair, précis, méthodique : sur une seule fiche, tous les cas possibles de traitement d'une avarie sont précisés, y compris les précautions de stationnement et les moments clés pour faire les annonces voyageurs. Pour le conducteur, c'est l'assurance de dépanner le train en toute sécurité. « *Avec ce guide je sais qu'en cas d'avarie je serai beaucoup plus calme, du fait que l'on est vraiment pris par la main d'un bout à l'autre* », précise Richard Requiem, ancien conducteur, qui a dû repasser son permis, ayant quitté entre-temps la RATP pendant quelques années.

Le troisième point fort – objet de controverses – concerne le contenu des cours. En formation, les schémas techniques sont simplifiés pour permettre au stagiaire de comprendre d'abord les fonctionnalités du train plutôt que d'apprendre par cœur des notions techniques régulièrement perdues au bout de quelques mois. « *Connaître à fond les principes fondamentaux de fonctionnement du train est*

Le permis en 54 jours

54 jours et 3 jours d'examen final pour la délivrance du permis	normal du train et des installations, dont 6 jours avec le moniteur.	conduite en ligne).	moniteur et un service de nuit.	épreuve pratique, deux oraux.
- du 1 ^{er} au 19 ^e jour : travail du conducteur, fonctionnement	- 20, 21 ou 22 ^e jour : évaluation (test, garage-dégarage,	- du 23 ^e au 54 ^e jour : travail du conducteur en situation normale et dégradée, dont 8 jours sur le terrain avec le	- 55, 56 et 57 ^e jours : évaluation finale. Epreuve de conduite, QCM (questionnaire à choix multiples),	En cas d'échec, complément de formation et nouvelle présentation à l'examen.

RISTAL



bien plus efficace au niveau de la conduite quotidienne que d'apprendre par cœur ces schémas », poursuit Richard Requier.

D'autres nouveautés méritent également d'être citées avec, par exemple, la création d'un module « stress » afin de dédramatiser cet état. Un laboratoire permet aussi de s'entraîner à passer au micro les annonces voyageurs pour parfaire l'aspect « naturel » des messages. L'utilisation de supports interactifs, comme l'EAO (Enseignement assisté par ordinateur) et la vidéo favorise un apprentissage adapté au monde d'aujourd'hui. Les stagiaires effectuent également, dès les premiers jours, un parcours multimodal pour bien appréhender l'ampleur du réseau et des répercussions en cas d'incidents. Mais de l'avis des futurs conducteurs, c'est la pratique qui reste déterminante, comme le précise Richard Requier : « *Nous devons nous investir un maximum, on devine bien que le formateur et le moniteur n'ont pas envie de former des gens pour les vivre... La pression est donc constante, ils nous font bien comprendre qu'il y a des voyageurs derrière nous !* »

La mise en œuvre de Cristal, au-delà du haut niveau de qualification et de l'investissement personnel exigés, doit permettre d'assurer à la fois la sécurité ferroviaire et une qualité de service optimale ● Philippe Carron

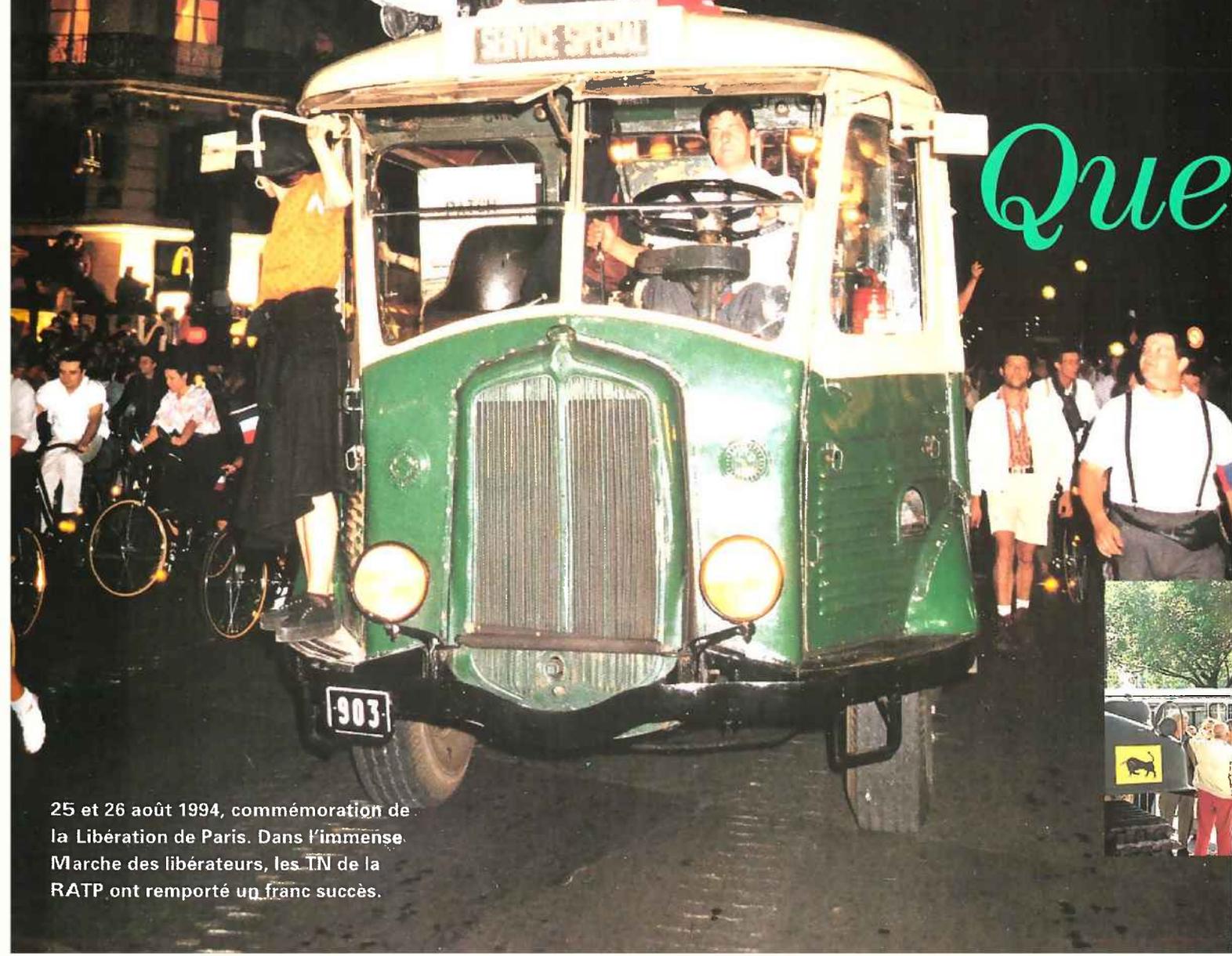
Le stagiaire Stéphane Lenoir apprend à traiter une fuite d'air comprimé en suivant le Livre de procédures, avec l'aide du formateur Pierre Dubus.



Michèle Thomas, monitrice : « Les stagiaires sont davantage intégrés comme conducteurs, ils ont tout de suite des responsabilités. »



Cinquante bus RATP ont transporté 2 000 anciens combattants de la 2^e DB.



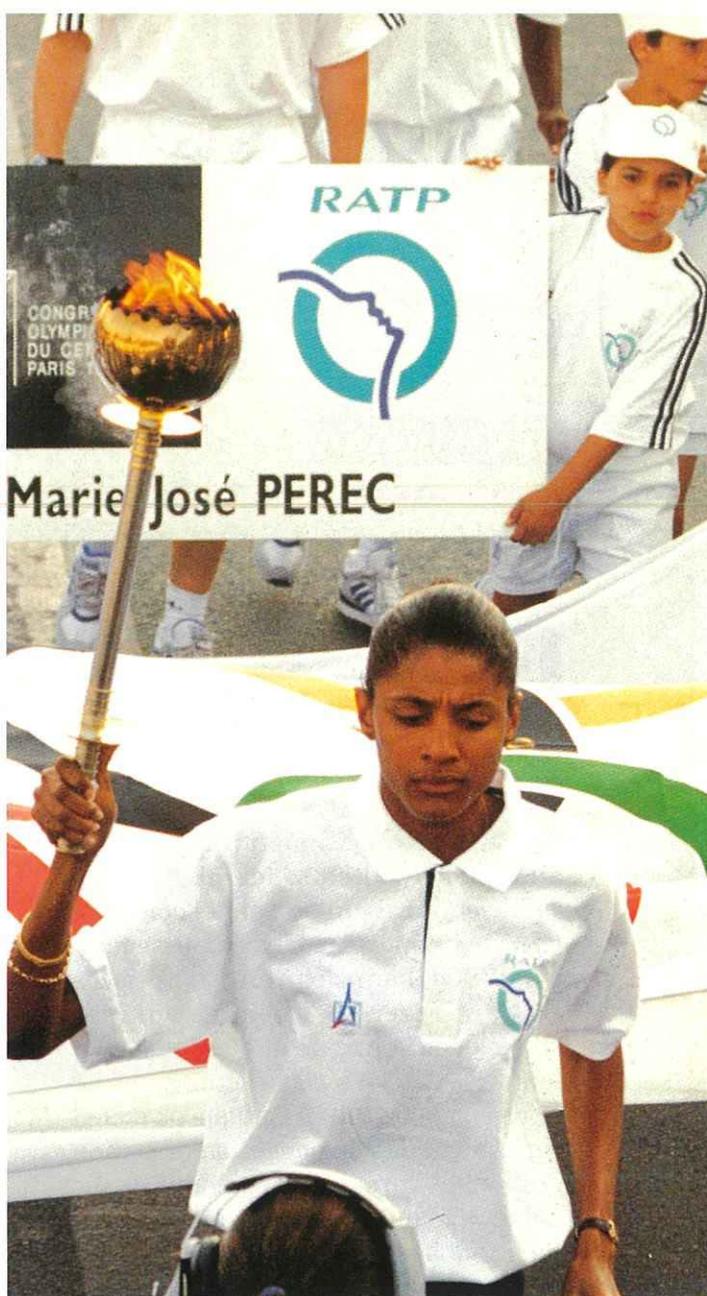
Que

25 et 26 août 1994, commémoration de la Libération de Paris. Dans l'immense Marche des libérateurs, les TN de la RATP ont remporté un franc succès.





La RATP, partenaire exclusif du parcours de la flamme olympique à travers Paris, le 29 août.



commémoration

Août 1994 : Paris fête le Cinquantième de sa Libération et le Centenaire de l'appel du baron Pierre de Coubertin pour la rénovation des jeux Olympiques. Partenaire naturel de la collectivité parisienne et acteur de premier plan du rayonnement de la capitale, la RATP s'est mobilisée. Reportage.

la fête SOIT!

Pascal Tayot, athlète de haut niveau (judo), de la Délégation générale à la communication, un des 41 athlètes qui ont porté la flamme. ▶

Terminal bus de la porte d'Orléans : des blindés prêts à entrer dans Paris. ▼



PHOTOS : MINOLI, GAILLARD, HAUQUIN, CHABROL / DGC ; SIPA



L'esprit DES LOIS

Législation Le nouveau Code pénal est entré en vigueur le 1^{er} mars 1994. Sept points touchent directement la vie de l'entreprise et ses agents. Petit guide des mesures à connaître.

Responsabilité pénale des personnes morales : c'est l'innovation essentielle : elle s'applique à toutes les entreprises et groupements, sauf l'Etat. La RATP est concernée en tant qu'établissement public, mais aussi les syndicats, les institutions représentatives du personnel comme le CRE, le Comité central d'établissement, les CHSCT. Parmi les infractions visées, on peut noter les atteintes aux personnes par homicide et blessures involontaires, les vols, destructions, infractions en matière informatique ou d'environnement, les menaces, la corruption. Les peines varient de l'amende à la dissolution (sauf dans le cas des établissements publics, des syndicats et des instances représentatives), en passant par l'affichage de la condamnation, l'interdiction d'émettre des chèques, le placement sous surveillance judiciaire.

Exemple : un accident causé par une réglementation inadaptée pourra être directement imputé à la RATP qui encourra une amende. Ce qui n'exclura pas les poursuites d'une personne physique, s'il y a faute personnelle.

Délit de mise en danger de la vie d'autrui : il existe désormais, lorsque l'on expose quelqu'un au risque de mort ou de blessure grave par la violation délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité. Cette mesure vise à punir des comportements objectivement dangereux, résultant de l'inobservation d'une mesure imposée par la loi. Même si aucun dommage n'en résulte.

Exemple : si un machiniste commet une infraction grave au code de la route – ligne continue franchie, feu ou stop brûlé –, il ne sera plus sanctionné seu-

DES PEINES AGGRAVÉES

lement par une contravention, mais il risque d'être condamné à une peine pouvant aller jusqu'à un an de prison et 100 000 F d'amende, assortie de l'interdiction d'exercer son activité professionnelle, et d'une suspension du permis de conduire pouvant aller jusqu'à 5 ans.

Homicide involontaire : la peine est aggravée. Le maximum passe de 2 à 3 ans et l'amende de 30 000 F à 300 000 F. De plus, si l'accident est la conséquence d'une obligation violée délibérément – feu rouge brûlé par exemple – le maximum est porté à 5 ans et 500 000 F ; en cas de conduite sous état alcoolique, 6 ans et 600 000 F.

Violences volontaires : les sanctions sont aggravées quand ces violences sont exercées à l'encontre d'une personne chargée d'une mission de service public – c'est le cas de certains agents de la RATP –, mais, c'est nouveau, également lorsqu'elles sont commises par un agent chargé d'un service public.

Exemple : une agression ayant provoqué plus de 8 jours d'ITT pourra entraîner jusqu'à 5 ans de prison et 500 000 F d'amende.

Destruction des biens : la sanction se trouve aggravée lorsque les destructions sont commises au préjudice d'une personne chargée d'une mission de service public. Dans les cas ordinaires, la peine maximum est de 2 ans et de 20 000 F. Aggravée, elle passe à 5 ans et 50 000 F. Et encore, le nouveau Code élève le tag au rang de délit, puni d'une amende de 25 000 F. Cette amende peut aller jusqu'à 100 000 F dans le cas de tags réalisés sur des biens de la RATP.

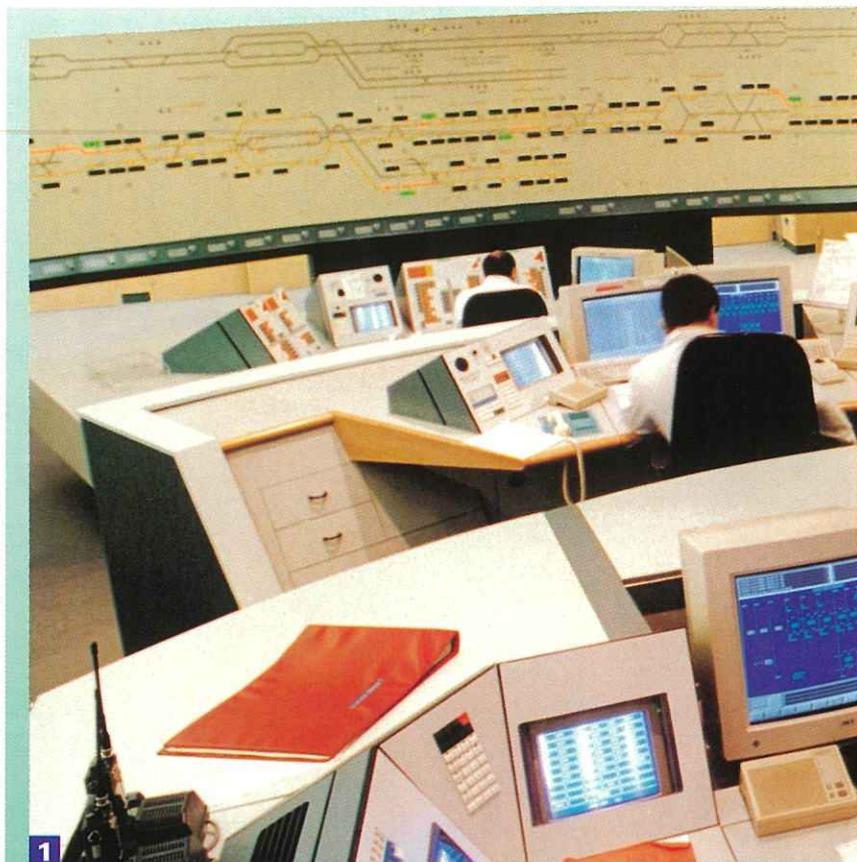
Vols : pour les vols simples, les peines sont désormais un peu plus lourdes, avec un maximum de 3 ans de prison et de

Equipement 900 000 voyageurs transportés chaque jour, 62 trains... au bout de 25 ans, le PCC de la ligne A fait peau neuve. Visite guidée du nouveau PCC de Vincennes.

Le

Ouvert en 1969 avec la création du RER, le PCC de la ligne A s'est adapté aux extensions de la ligne et à l'augmentation de son trafic. Mais il est apparu, il y a une dizaine d'années, que la salle devenait trop petite, que les calculateurs de gestion de l'exploitation manquaient de puissance. Aussi, a-t-il été décidé de construire un nouveau bâtiment, toujours à la gare de Vincennes, pour accueillir le PCC de la ligne ferroviaire la plus chargée du monde. Chaque jour, 62 trains effectuent 570 missions à partir de 9 terminus et transportent jusqu'à 900 000 personnes. L'exploitation du nouveau PCC a débuté en avril 1992 par la partie nord-est de la ligne, lors de la mise en service du tronçon Noisy-Torcy-Chessy. Les autres tronçons de la ligne ont été progressivement raccordés au nouveau PCC, de juin 1993 à août 1994. Après vingt-cinq ans de service, l'ancien PCC de la ligne A, fierté de la RATP pendant de nombreuses années, vient de fermer. Pendant deux ans et demi, la ligne A a été gérée en partie depuis deux PCC. Cela n'a pas toujours été facile. Mais Paul Guillin, chef de régulation (RER), se félicite des bonnes relations qui se sont développées entre l'équipe PCC et les différents intervenants, ITA, ESE, SIT et IEF (Ingénierie d'exploitation ferroviaire). *« Chacun a pris en compte les contraintes des autres. Un tel état d'esprit est nouveau à la RATP et c'est très constructif. »*

Le nouveau PCC, maintenant pleinement opérationnel, comprend deux niveaux d'équipements. Le premier niveau assure la télécommande et le télécontrôle des postes d'aiguillages, et le contrôle de l'alimentation électrique des caténaires. Avec comme supports de travail, le tableau de contrôle optique - le TCO - pour le contrôle du mouvement des trains et de l'alimentation électrique, et les pupitres pour la commande des itinéraires, des signaux d'urgence, etc. Le second niveau est constitué par les systèmes informatisés d'aide à l'exploitation et le système informatisé de commande de l'alimentation électrique des caténaires. ●●●



1



2



5



4

PCC revoit SA LIGNE



1 Le nouveau PCC de la ligne A.

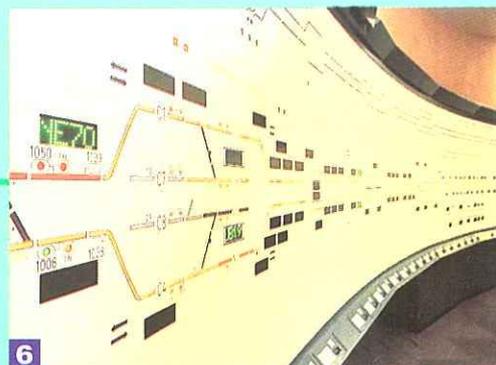
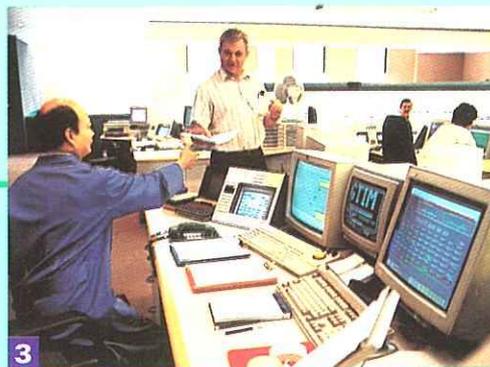
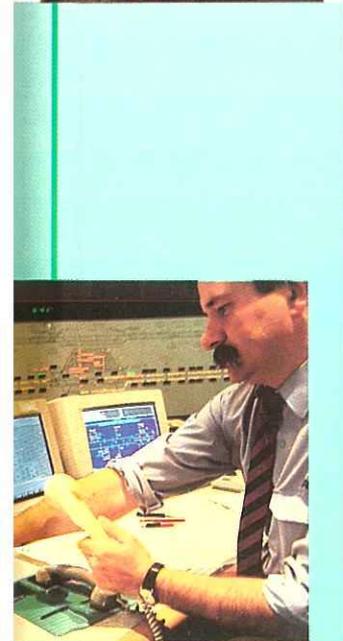
2 Au premier plan : l'informateur qui gère les systèmes d'information voyageurs et l'opérateur qui contrôle le fonctionnement de SIEL, système d'information voyageurs maintenant étendu à l'ensemble des gares de la ligne.

3 C'est sur ce même plan (en dehors de la photo) que se trouve l'agent de MRF qui coordonne et répartit les interventions de maintenance et de dépannage des trains.

4 Au deuxième plan, l'un des trois chefs de régulation. Chacun d'eux est responsable des conditions de circulation des trains sur une branche de la ligne.

5 Au troisième plan, les aiguilleurs. Ils sont six, avec pour mission d'assurer la commande du mouvement des trains.

6 Enfin, à l'arrière-plan, le tableau de contrôle optique (TCO), incurvé, de 32 mètres de longueur. Avec, en haut, l'alimentation en énergie électrique et, en bas, la signalisation et le suivi des trains.





L'équipe ESE qui a mené à bien le projet : de gauche à droite, Bruno Fracas, Pierre Cabaret, François Clément, Eric Mouterde, Alain Lopez, Jean-Pierre Chaillot et Bernard Pasbecq.

●●● Avec comme fonctions principales, la gestion des horaires, le suivi des matériels, la commande automatique des itinéraires, l'information des voyageurs, la gestion de la commande de l'alimentation, des caténaires, etc. Et comme outils, des consoles de suivi des trains, d'alimentation électrique, d'information voyageurs.

Paul Guillin a connu les deux PCC. Il apprécie la différence : « *Nous travaillons dans de meilleures conditions, dans un cadre bien étudié, avec des outils adaptés, offrant techniquement et ergonomiquement plus de sécurité. Il en résulte une meilleure régularité, un meilleur service* » ●

Alain Malglaive

Au service de l'exploitant

« *L'installation d'un nouveau PCC a été l'occasion de renouveler entièrement les systèmes d'aide à l'exploitation* », précise Eric Mouterde (ESE-CP), chef de projet « renouvellement PCC », à la suite de Joseph Giordano. Pendant près de cinq ans,

une équipe Etudes et Réalisation, actuellement composée de sept personnes, a travaillé sur le projet, avec comme consignes de ne pas perturber l'exploitation, de respecter le planning et bien entendu les coûts. « *Cela a nécessité une grande rigueur,*

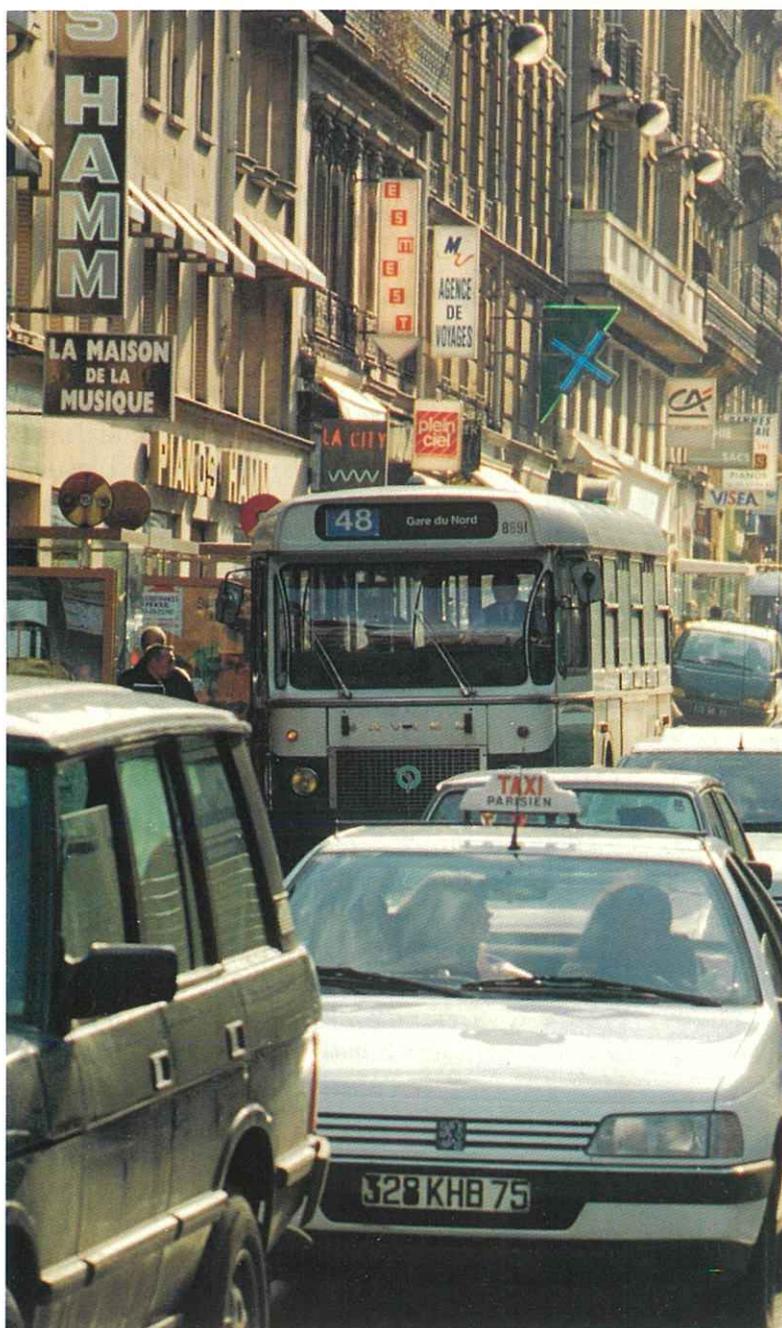
beaucoup de professionnalisme et demandé une grande disponibilité de chacun », poursuit Eric Mouterde. Avec la satisfaction de mettre au service de l'exploitant un outil bien adapté, véritable vitrine technologique pour l'entreprise.

Circulation

C'est un fait, le nombre d'accidents bus est à la baisse. Une sécurité qui passe par une meilleure prévention et formation des conducteurs.



Le bus, C'EST PRO



Pour les six premiers mois de l'année 1994, le nombre d'accidents de circulation enregistré sur l'ensemble des lignes de bus a diminué de 4,9 % par rapport à la période correspondante de 1993, en passant de 6 616 accidents à 6 294. Sur les lignes de Paris, cette baisse est spectaculaire : -11,6 %. En revanche, le nombre d'accidents augmente de 2 % en banlieue. Rapportées aux 100 000 kilomètres effectués, ces variations deviennent respectivement de -5,4 % pour l'ensemble du réseau (-10,3 % pour Paris et de +0,4 % pour la banlieue). Ajoutons que dans plus de 80 % des accidents de circulation, la responsabilité des machinistes n'est pas engagée ; celle-ci ne l'est pleinement que dans moins d'un accident sur dix !

Pour Alain Genet, responsable du groupe Politique sociale et ressources humaines au département Bus, « la qualité de la formation donnée par le Nouvel Espace Formation – le NEF –, le développement de l'encadrement de proximité chargé du suivi au quotidien des machinistes, la sensibilisation des centres bus au coût des accidents de la circulation, des démarches préventives comme celle conduite par le centre de Belliard qui organise après l'accident un entretien d'analyse des causes entre le machiniste concerné et un membre de l'encadrement de ligne, tout cela vise à réduire le nombre d'accidents. Mais, plus globalement, l'on peut dire que cette évolution favorable résulte très directement du professionnalisme des machinistes » ●

Alain Malglaive

A la rencontre DE

Communication La ligne A
rencontre élus et associations.
Un partenariat sous forme de réunions pour étudier les problèmes quotidiens des voyageurs.

Des réunions régulières avec les élus et les associations d'usagers ont été engagées sur la ligne A, dans le secteur très chargé de Marne-la-Vallée. En effet, comme l'explique Paul Khalifat, directeur des gares ligne A : « *Nous ne connaissons pas suffisamment nos interlocuteurs, qu'il s'agisse des élus des communes desservies par le RER ou des associations d'usagers. Cette méconnaissance entraîne souvent incompréhensions et malentendus. De plus, nous ne pouvons plus aujourd'hui nous contenter d'être transporteur, nous devons – et de plus en plus avec la régionalisation – jouer un rôle d'acteur urbain. Et multiplier les contacts avec les élus pour que la RATP soit un partenaire constructif.* » Deux réunions ont été organisées, en novembre 1993, au Centre culturel de Noisiel, puis le 25 avril, au Syndicat d'agglomération nouvelle du Val-Maubuée, avec Daniel Vachez, maire de Noisiel et président du SAN, avec la participation des associations d'usagers.

Tout un travail en commun a été engagé pour mieux connaître attentes des uns et position des autres. Il n'est pas question de résoudre le problème de la saturation de la ligne A, mais d'apporter des améliorations concrètes qui faciliteront la vie des quelque 40 000 habitants du Val-Maubuée. Un ordre du jour précis est établi pour chaque réunion et des questions sont posées aux représentants de la RATP qui répondent immédiatement ou, faute d'éléments, s'engagent à étudier rapidement la question. « *L'état d'esprit est nouveau, remarque Antoine Zapata, responsable de l'exploitation à l'unité Gares, il ne s'agit plus de revendications émises à l'encontre d'une entreprise, mais d'un dialogue avec des hommes, des responsables qui ont un devoir de transparence envers leurs clients.* » Même s'il n'est pas fait de cadeau à la RATP ! Ces contacts directs permettent d'enrichir la connaissance des

PHOTOS : MARGUERITE, SUTTON, ARDAILLON / DGC ; DR.

Réponses concrètes aux demandes des voyageurs : dès cet été des barres d'appui ont été installées dans les rames de la ligne A...

S CLIENTS

Paroles d'élus

« En tant que maire de Noisiel, j'avais demandé, en 1992, un entretien au directeur du RER, Henri Schwebel, pour lui faire part de nos doléances sur la ligne A. »

Selon Daniel Vachez, président du Syndicat de l'agglomération nouvelle du Val-Maubuée, « un dialogue de qualité s'est tout de suite engagé, et nous avons souhaité poursuivre ce premier contact par des réunions régulières, avec la participation des associations représentatives des usagers de la ligne A. Le RER étant la colonne vertébrale de la ville de Marne-la-Vallée, nous ne pouvons qu'être très sensibles aux conditions de transport sur cette ligne. Ces réunions nous donnent l'occasion de discuter, avec les responsables de la RATP, des

problèmes auxquels sont confrontés les voyageurs : retard, manque d'informations, non-respect des dessertes annoncées... Elles permettent à la RATP de connaître plus exactement ce qui se passe sur le terrain – grâce aux informations de nos administrés que nous lui communi-



quons –, l'obligent à nous fournir des réponses sur des points précis, à prendre rapidement des décisions comme l'installation de barres d'appui dans les rames dès cet été. Et devant ce constat positif, nous ne pouvons que souhaiter la poursuite de ces réunions. »

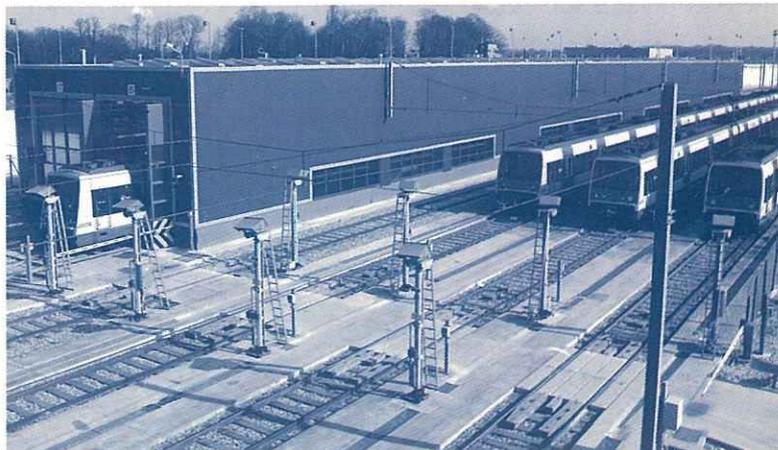
... des travaux importants seront engagés durant le deuxième semestre de cette année à la gare de Noisiel : parvis, ascenseur pour personnes à mobilité réduite, éclairage et clôtures...

... et cet hiver, les rames seront préchauffées, notamment celles garées à Torcy.

préoccupations des voyageurs qui portent moins, comme on pourrait s'y attendre, sur les questions de sécurité, de propreté, que sur les problèmes rencontrés au quotidien : quais trop étroits, sorties en nombre insuffisant, correspondances RER-Bus, chauffage des rames, achat des Cartes Orange... dont un grand nombre sera résolu au plus vite. Les voyageurs seront écoutés. A l'inverse, élus et associations découvrent les charges et contraintes de l'entreprise, tel le coût d'une rame de RER, 60 millions de francs, telle l'installation d'équipement supplémentaire, comme celle des barres d'appui dans une rame qui nécessite le renforcement de la toiture, immobilise le train et ne peut se faire à n'importe quel moment...

Il ne s'agit pas, dans cette démarche, d'une opération isolée mais bien d'une stratégie. Le dialogue avec ses partenaires est la voie de la modernisation de l'entreprise, du service public. Avec, pour conséquence, de ne plus raisonner uniquement en termes d'exploitation mais de tenir compte aussi, dans toute décision, de son impact auprès du voyageur ●

Simone Feignier



Social Désormais Assistants Prévention Service, les APS diversifient leurs activités : prévention, service aux voyageurs, opérations spécifiques... une réponse efficace à l'inaptitude.

Assistance

Ne dites plus Assistants Propreté Surveillance, mais Assistants Prévention Service. S'ils gardent le même sigle, les APS changent de nom, une modification qui marque l'évolution des missions qui leur sont dévolues : des activités plus diversifiées, davantage tournées vers le voyageur et vers la prévention. L'APS devient un prestataire de service à part entière pour l'exploitant, qu'il soit Bus, Métro, RER ou SEC.

A l'origine, leur mission consistait essentiellement à assurer une présence en ligne afin de sécuriser les machinistes, à aider les voyageurs, à signaler les dégradations sur les points d'arrêt bus, dans les stations et les gares. En un mot, ne pas faire le travail des agents, mais les assister dans leur tâche, sans se spécialiser.

La motivation des APS, leur connaissance du terrain, ont conduit à élargir leur champ d'action. Les exploitants – surtout à BUS, qui emploie 70 % des effectifs – découvrent à l'usage les nombreuses activités pour lesquelles les APS se révèlent précieux. Cet été, on les a vus, par exemple, accompagner des enfants sur les bases de loisirs pour

Carton jaune pour les voitures en stationnement à un point d'arrêt.



TOUJOURS

le centre des Lilas, participer à la campagne Info PV du centre de Nanterre en déposant un carton jaune sur le pare-brise des voitures en stationnement gênant pour les bus ; histoire de sensibiliser les automobilistes. Sur les lignes 1 et 9, ils participent à la lutte contre les sauvettes, en incitant les vendeurs à plier bagage, ou en accompagnant les équipes de SEC pour effectuer les saisies. A Châtelet – RER –, ils étaient partie prenante dans la campagne antibac. Leur contribution est différente selon les lignes ou les centres, mais elle suit toujours un planning précis, établi en fonction des demandes de l'exploitation. Pour les opérations spécifiques, il est fait appel au volontariat.

Pour la centaine d'APS travaillant actuellement à l'unité Action sociale et humanitaire de SEC, c'est l'occasion de ne pas perdre le contact avec l'exploitation. Car le but affiché est de permettre à ces agents, provisoirement privés de leur emploi statutaire, de continuer à travailler en exerçant une activité motivante au sein d'une équipe, pour reprendre ensuite leur emploi sans difficultés.

En deux ans, 183 agents ont exercé la fonction d'APS : parmi eux, 119 sont revenus à leur attachement, 22 ont été reclassés ou requalifiés dans l'entreprise. Être APS : une réponse possible à l'inaptitude où tout le monde s'y retrouve, l'entreprise et l'agent.

Renseignements : si vous êtes intéressés, contactez le 44 36 39 20 ou le 44 36 39 18 ●

Yvonne Kappès-Grangé

PHOTOS : ROY / DGC



**dos
sier**

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP, C'EST 27 MEMBRES QUI SE RÉUNISSENT UNE DIZAINE

DE FOIS PAR AN POUR **DÉBATTRE** ET DÉLIBÉRER SUR LES GRANDES **OPTIONS** DE L'ENTREPRISE : DU **BUDGET** D'EXPLOITATION AU RÈGLEMENT DES RETRAITES, EN PASSANT PAR LES NOUVELLES DESSERTES.

Entreprise

UNE **MACHINERIE** BIEN RODÉE SUR LAQUELLE ELL EST ALLÉ ENQUÊTER. AVEC, EN EXEMPLE, LE **PARCOURS** TYPE D'UN MARCHÉ.

17



Le Conseil,

D'E



MODE EMPLOI

Un conseil d'administration, à quoi ça sert ? Gestion de l'entreprise, orientations stratégiques, il est le passage obligé des grandes décisions à prendre pour l'entreprise.

dos
sier

Entreprise

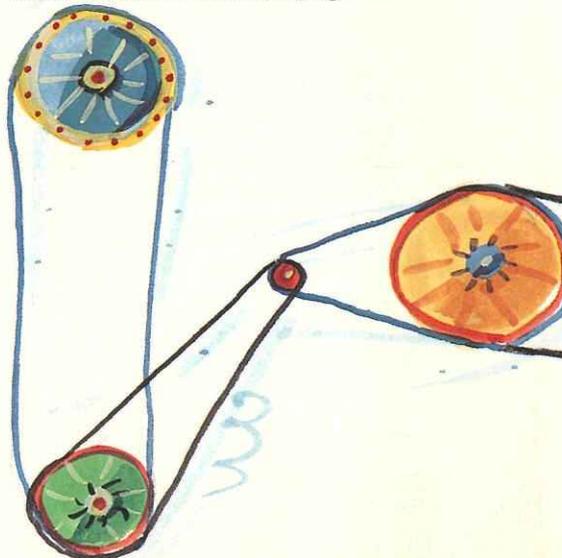
Une dizaine de fois par an, généralement le dernier vendredi du mois, le matin, le Conseil d'administration de la RATP se réunit au premier étage des Grands-Augustins, dans la « salle du Conseil » où, depuis 1913, se sont successivement tenus les Conseils de la CGO, de la STCRP et, depuis 1949, ceux de la Régie. Là, des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des usagers, et des représentants élus du personnel (*voir encadré*) débattent et délibèrent sur la gestion de l'entreprise, le Président-directeur général étant chargé de l'exécution des décisions du Conseil. La RATP, établissement public à caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière, a un conseil d'administration dont les compétences sont définies par la loi (loi du 26 juillet 1983, relative à la démocratisation du secteur public, et décret du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la RATP). « *Aucune décision relative aux grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'entreprise, notamment sur le contrat de plan, ne peut intervenir sans que le Conseil d'administration en ait préalablement délibéré.* » (Art. 7 de la loi). Concrètement, quels sont les sujets que l'on trouve à l'ordre du jour des séances ? Tout d'abord, lorsqu'un Président-directeur général vient d'être nommé, il est tenu de présenter devant le Conseil les grandes orientations stratégiques qu'il propose pour

la durée de son mandat (qui est désormais de cinq ans comme pour les administrateurs). Celle-ci font l'objet d'un débat, mais pas d'une délibération qui impliquerait nécessairement un vote.

DES ORIENTATIONS DU PRÉSIDENT...

C'est ainsi que Jean-Paul Bailly, nommé administrateur par décret du 11 juin 1994, proposé le 13 juin par le nouveau Conseil réuni en séance extraordinaire, puis nommé Président-directeur général le 15 juin, en Conseil des ministres, a présenté ses orientations le 30 septembre dernier. Les séances du Conseil comportent souvent en première partie de l'ordre du jour, et ceci à l'initiative du Président ou des administrateurs, un débat d'orientation ou le point sur la mise en œuvre de projets ou de politiques menées par l'entreprise. Citons, parmi les récents ordres du jour, à la séance de mars, le bilan de la sous-traitance du nettoyage ●●●

ILLUSTRATIONS : REBECCA GIBBONS.



RATP Entre les Lignes n°45 - octobre 1994

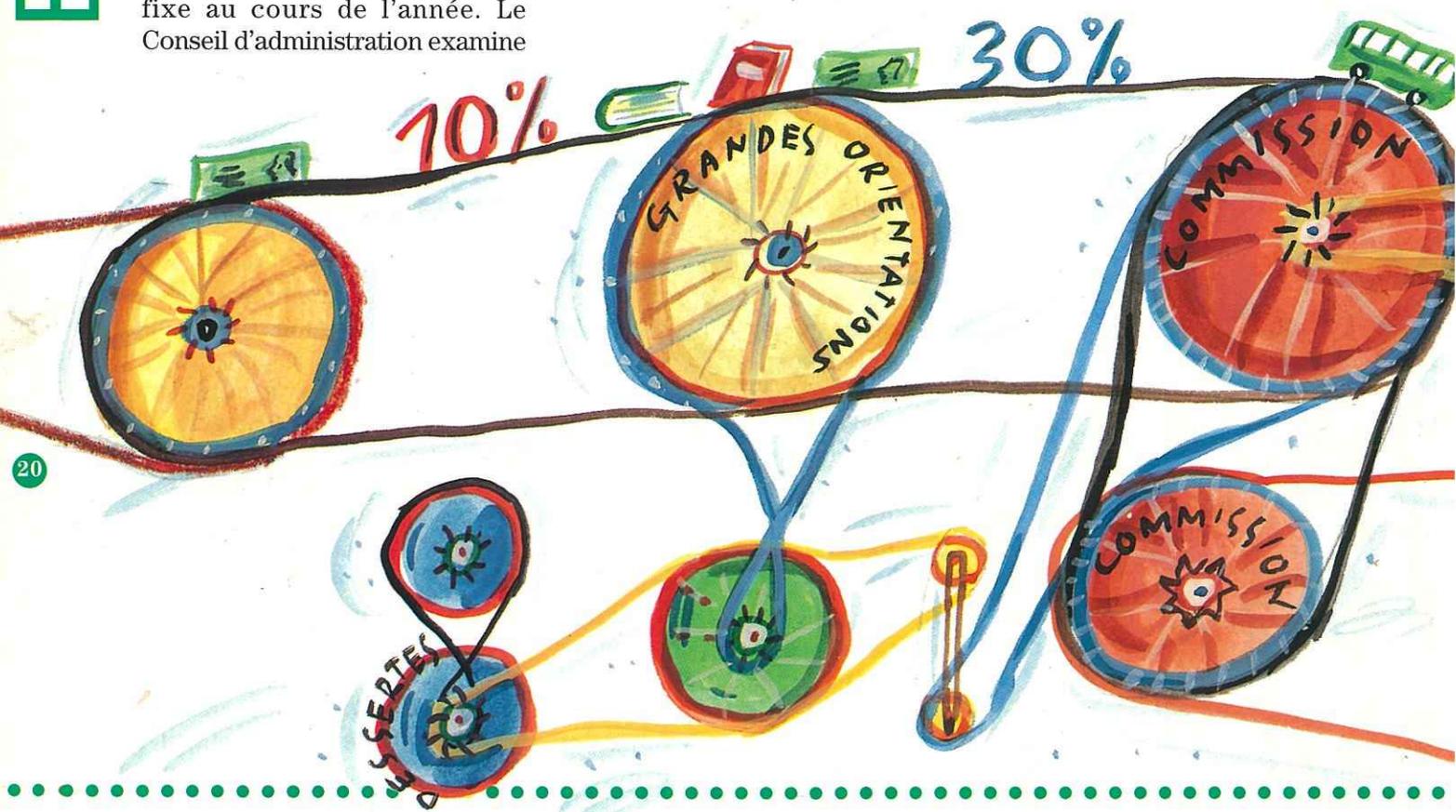
●●● et de la charge en carburant des bus ; en mai, le bilan des opérations Autrement Bus ; en juin, le point sur la lutte contre la fraude.

... À L'ORDRE DU JOUR

Chaque séance comprend un certain nombre de décisions de gestion, et notamment au plan financier plusieurs délibérations à date fixe au cours de l'année. Le Conseil d'administration examine

chaque année, en novembre, le budget d'exploitation de l'année à venir, la révision de ce budget (en mai), l'arrêté des comptes de l'année passée et le rapport annuel (en avril), le programme d'investissement pour l'année à venir sous réserve de l'approbation du FDES (Fonds de développement économique et social), ainsi que la mise à jour du programme d'investissement pour l'année en cours (en novembre).

Aux plans technologique et économique, les schémas de principe, les avant-projets et les principaux marchés (de plus de 20 millions de francs) font l'objet de délibérations. A titre d'exemples, à la séance d'avril 1994, l'avant-projet de la deuxième phase de Météor de Madeleine à Saint-Lazare, les marchés du matériel roulant de TVS (Tram Val-de-Seine), en février (voir second article), de 650 bus R 312 (ELL



20

Les hommes du Conseil

Aux termes du décret de 1984, relatif à l'application de la loi de démocratisation du secteur public à la RATP, le Conseil d'administration de la Régie est composé de 27 membres, 9 représentants de l'Etat, 9 personnalités et 9 représentants élus du personnel. Leur mandat est de cinq ans.

Composition actuelle : **Neuf représentants de l'Etat nommés par décret du 11 juin 1994 :** Guy Salmon-Legaigneur, représentant le Premier ministre, Jean-Claude Aurousseau, préfet représentant le ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, Gilles Denoyel, représentant

le ministère de l'Economie, Yvonne Cuvier et Claude Gaillard représentant le ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Commerce extérieur, Catherine Bersani, Pierre Mayet et Jean-Eudes Roullier, représentant le ministère de l'Equipement, des Transports et du Tou-

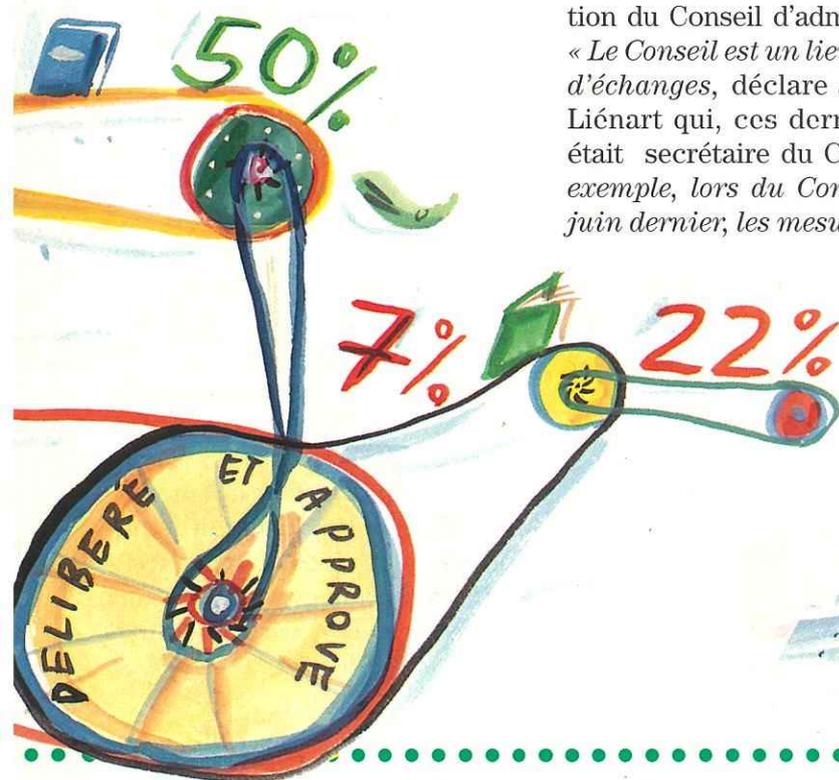
risme, François Jonchère, représentant le ministère du Budget. **Neuf personnalités nommées par décret du 11 juin 1994 :** Personnalités membres des Conseils de la région et des collectivités territoriales concernées par l'activité de la Régie : Robert Brame (vice-président du Conseil

régional), André Bussery (maire de Juvisy-sur-Orge), Camille Cabana et Patrick Trémège (conseillers de Paris), Jean-Claude Caron (conseiller des Hauts-de-Seine). Trois personnalités représentant les usagers : Joseph Guimet (Union nationale des associations

n°42 mai 1994), en mai, le marché d'une nouvelle étape d'agrandissement et de modernisation des ateliers de Saint-Ouen (MRF), en juin, le marché de génie civil d'un lot du prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis-Université, le marché de l'étude et de la réalisation de portes antifraude de sortie de métro. Font également l'objet de délibérations les décisions portant sur le statut du personnel, le règlement des retraites, le plan de formation lorsqu'il n'a pas été préalablement approuvé par le Comité central d'entreprise (CRE), etc.

Ajoutons que le Conseil désigne les représentants de la Régie aux conseils d'administration des filiales dans lesquelles l'entreprise est majoritaire. Les directeurs généraux adjoints sont nommés par le Président, après avis du Conseil et sous réserve de l'agrément du ministre chargé des Transports. C'est ainsi que la nomination d'Henri Schwebel comme directeur général adjoint a été approuvée lors de la séance du 30 juin. Ces quelques exemples montrent, sans vouloir être complets, la diversité des domaines d'intervention du Conseil d'administration. « Le Conseil est un lieu privilégié d'échanges, déclare Jean-Marie Liénart qui, ces derniers mois, était secrétaire du Conseil. Par exemple, lors du Conseil du 30 juin dernier, les mesures de lutte

contre la fraude ont été l'occasion de discussions riches, tant avec les représentants des collectivités locales qu'avec les administrateurs élus du personnel. Il en est souvent de même des dialogues en commissions entre les administrateurs et les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage, ou leurs représentants, lors de la discussion des grands projets ou marchés de la RATP. Du reste, depuis la loi de démocratisation du secteur public, la variété des participants au Conseil conduit à nourrir les interventions. Et les administrateurs élus du personnel, par leur implication, l'intérêt qu'ils portent à leur rôle, la qualité de leur participation tant aux commissions qu'aux séances du Conseil, contribuent à enrichir les débats » ●



familiales), Jean Macheras (Association des usagers des transports), François Perrin-Pelletier (Chambre de commerce et d'industrie de Paris). Une personnalité choisie en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports, Jean-Paul Bailly, nommé Président-directeur général le 15 juin 1994 en Conseil des ministres.

Neuf représentants du personnel de la RATP, élus le 26 mai 1994.

Répartition des sièges : CGT (5) ; Autonomes (1) ; FO (1) ; Indépendant (1) ; CFTC-CGC (1). Jean-Claude Béthon, assistant d'exploitation à BUS, Yves Corniou, opérateur qualifié à MRB, Christian Lacroix, contremaître à MRB, Jean-Paul Sniter,

cadre à ESE, Olivier Villeret, agent des gares au RER, Daniel Baton, conducteur à MTR, Bernard Gitler, technicien à MRF, Hugues Devillaire, cadre à PPP, Guy Desbrée, cadre à la présidence-direction générale.

Autres participants :

Participent de droit aux séances du Conseil, mais sans prendre part aux votes : le directeur des

transports terrestres au ministère des Transports, en qualité de commissaire du gouvernement, Anne-Marie Idrac, et le chef de la mission de Contrôle économique et financier des transports, Humbert Zeller. Gérald Dougoud, secrétaire du Comité central d'entreprise (CRE), assiste aux séances à titre consultatif. Les directeurs

généraux adjoints, Pierre Barrier (MTPI), Guy-Noël Payan (PSPH), Jacques Rapoport (Gestion), Henri Schwebel (Service voyageurs) et Jean Stablo (Stratégie-développement), et le secrétaire du CA – Guy Bourgeois, élu lors de la séance du 30 septembre 1994 – participent également aux séances du Conseil.

Un conseil
d'administration,
comment ça
marche ? Récit
de débats autour
d'un marché
type, celui
du matériel
roulant de TVS.

Dans les cc

TVS – Tram Val-de-Seine – c'est parti ! Mais avec un suivi vigilant du Conseil d'administration. Le projet avait été approuvé lors de la séance du 26 mars 1993, et maintenant le Conseil examine sous toutes les coutures les marchés de plus de 20 millions de francs, liés à l'avancement du chantier. Comme le marché du matériel roulant TVS.

PREMIERE ÉTAPE : MRF prépare un rapport, tableaux et plans à l'appui, sur le matériel, type tramway Saint-Denis-Bobigny, accessible aux personnes à mobilité réduite. On y trouve un descriptif du matériel, les raisons du choix du constructeur – GEC-Alsthom –, un historique des négociations, les modifications demandées, le marché proposé.

LE 21 FÉVRIER 1994, DEUXIEME ÉTAPE.

La première commission du Conseil planche sur le dossier, puisque le marché est d'un montant supérieur à 10 millions de francs – en l'occurrence : 333 millions de francs – pour une commande de 22 éléments dont 17 fermes. Les débats – très argumentés – portent sur les coûts : justification du coût à l'unité – 13,3 MF – « qui supporte la comparaison avec ceux d'autres réseaux » (la direction générale), opportunité d'études sur le coût de revient. Mais aussi, incidence du rapport places assises/debout sur le prix d'un élément : « Pour 52 places assises on en compte 122 debout. Le nombre de portes par élément de tram empêche l'implantation de sièges supplémentaires. Diminuer ce nombre reviendrait à augmenter le temps de charge donc de trajet ». Quant à une implantation longitudinale des sièges, « elle poserait des problèmes en cas de freinage d'urgence et correspondrait à une perte de places assises. »



L'avis du CRE

Le Comité central d'entreprise (CRE) est obligatoirement consulté avant la délibération du Conseil d'administration sur :

- le contrat de plan et le plan d'entreprise
- les politiques de formation du personnel et de recherche
- la politique du personnel, la politique

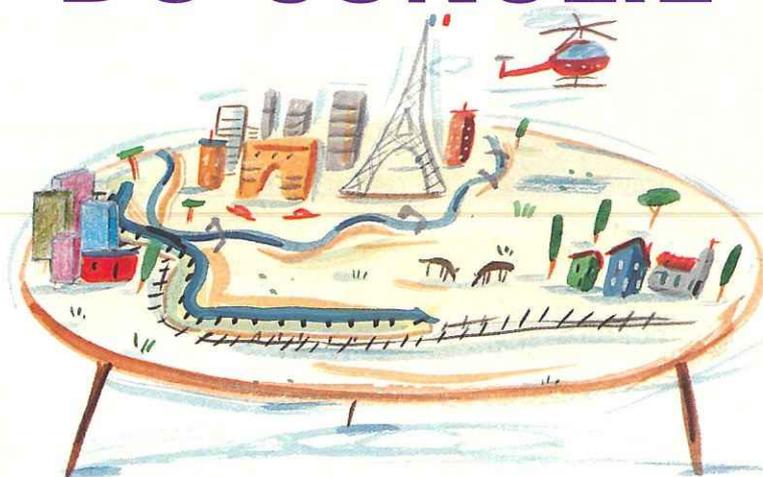
sociale et des structures de l'entreprise

- le budget d'exploitation et les programmes d'investissement. En ce qui concerne le plan de formation, il doit être approuvé par le CRE, et ce n'est qu'en cas de désaccord qu'il est soumis à délibération du Conseil d'administration.

ulisses DU CONSEIL

Autre point abordé, l'information voyageurs : si des annonces phoniques sont prévues, « l'information visuelle n'est pas encore décidée et dépendra du département Bus ». Après un certain nombre de précisions techniques, un avis favorable est émis à l'unanimité sur ce projet de marché.

TROISIEME ÉTAPE : LE 25 FÉVRIER 1994, le marché passe au Conseil d'administration. Le président de la première commission résume le dossier et rend compte des discussions et de l'avis émis. Le débat commence. Et d'abord par un constat : « *Compte tenu de la forte demande des associations d'usagers visant à la relance du tramway, on ne peut que se féliciter de la continuité donnée à ce projet* » (un administrateur). Avec des réserves : il est regrettable que l'absence de continuité dans la politique d'équipement ne permette pas de prévoir et d'échelonner de façon régulière les commandes de matériel, car « *une chaîne arrêtée chez un construc-*



teur implique une remise en marche coûteuse. Des procédures optionnelles diminuent les coûts de fabrication, donc d'achat » (un administrateur). Certains administrateurs soulignent les risques d'une relation permanente entre un seul constructeur – Alstom – et un utilisateur comme la RATP, relation induite par une définition trop particulière des matériels. Réponse : « *S'agissant d'un constructeur unique, il existe un arbitrage constant entre l'ouverture à la concurrence et les inconvénients résultant d'un accroissement de l'hétérogénéité des matériels. Le niveau élevé des coûts de main-*

tenance pratiqués par la RATP est partiellement dû à une diversité trop grande des versions de matériels » (le président).

Dernier point abordé : le confort du voyageur, et le ratio places assises/debout, sur des parcours plus longs que ceux du métro. « *Il s'agit d'un point d'équilibre à trouver entre confort et rentabilité* » (le président).

La délibération est approuvée à l'unanimité. Mais, jusqu'à sa mise en service, le TVS n'a pas fini de faire parler de lui en Conseil d'administration ●

Dossier réalisé par Yvonne Kappès-Grangé et Alain Malglaive

23

Deux commissions pour un Conseil

Deux commissions permanentes – réunies avant chaque Conseil d'administration – sont chargées d'étudier les dossiers inscrits à l'ordre du jour et de faire connaître leur avis au Conseil. Au menu de la première commission, les sujets touchant

au développement et à la maintenance des réseaux, à l'amélioration de la qualité de service, aux programmes d'investissement, au plan d'entreprise, aux projets, aux marchés supérieurs à 10 millions de francs et aux conventions, à la recherche et à la politique de

communication. La seconde commission traite, quant à elle, des questions liées aux moyens généraux de l'entreprise, au budget d'exploitation et aux comptes, aux conventions et contrats de desserte passés avec les collectivités territoriales, les entreprises ou

tout autre organisme, à la politique sociale, au plan de formation, au patrimoine, aux filiales et à la coopération. En outre, il peut être décidé de créer une commission temporaire sur une question particulière. Chaque administrateur est membre d'une des deux commissions

selon une répartition décidée en début de mandat. Toute personne, appartenant ou non à la RATP, peut être appelée à participer aux travaux des commissions si sa présence est jugée utile. L'avis final est émis à la majorité des voix des membres présents.

Matériel, des cisailles qui en pincent (p. 25). **Commercial**, quel temps fait-il ? Regardez, c'est Visiobus (p. 27). **Enquête**, 6 sur 10, c'est la note décernée par les Franciliens à leurs transports (p. 28). **Communication**, Char'l'image version II, le retour (p. 29). **Qualité**, le Tigre veille... (p.29).

Desserte

DIRECTION LE GRAND STADE

Le Syndicat des transports parisiens a donné son accord au programme de desserte du Grand Stade de Saint-Denis : elle sera assurée par le RER et le métro. Sur la ligne D (SNCF), par une nouvelle gare non loin de celle de Saint-Denis, implantée à 1200 mètres du stade.

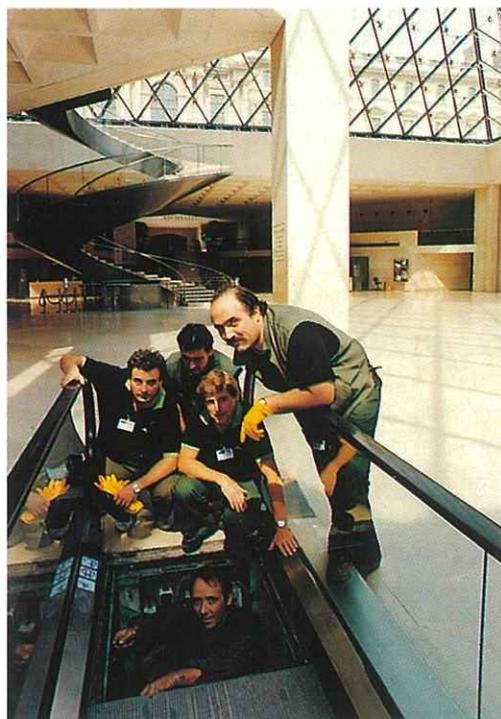
Sur la ligne B, par la gare SNCF de la Plaine-Voyageurs qui va être reconstruite. Située comme la gare de la ligne B à quelque 700 mètres du stade, la station Saint-Denis Porte de Paris de la ligne 13 du métro complétera cette desserte. Afin de répondre au flux prévisible du trafic,

un accès supplémentaire va être créé, la surface de la mezzanine va être doublée et les liaisons quais-mezzanine largement développées. Des cheminements piétons seront aménagés entre ces gares et le Grand Stade. Fin des travaux au début 1998.

Marché

LOUVRE EN MARCHES

Le département ESE est chargé, depuis le 1^{er} août, de la maintenance de l'ensemble des dénivelés du musée du Louvre. Un agent de maîtrise et six opérateurs de l'unité Appareils translateurs de ESE sont désormais à pied d'œuvre au Louvre pour assurer la bonne marche de ses 22 escaliers mécaniques, 22 ascenseurs, 26 monte-charge et 8 monte-handicapés. Une première, dans ce domaine, pour la RATP qui voit son



savoir-faire, sa compétence technique, ainsi que la disponibilité

et le professionnalisme de ses agents reconnus à l'extérieur.



Matériel

RÉNOVATION DES PR 180

Sur une période de 2 ans, 85 bus articulés PR 180 vont être rénovés par les Ateliers de Championnet. L'opération, qui a débuté en juin dernier, consiste en la réfection complète de la suspension, la rénovation de l'articu-

lation centrale, et l'échange d'organes si cela est nécessaire. L'intérieur est remis en état et le véhicule est mis à l'identité visuelle. L'ensemble des équipes des Ateliers de Championnet participe à cette opération.

LE MS 61 JOUE L'OUVERTURE

Afin d'améliorer la visibilité du compartiment à bagages du matériel MS 61 (ligne A du RER), les ateliers de Boissy et de Rueil procèdent depuis cet été à son décloisonnement. A cet effet, deux fenêtres cerclées en

inox – sans vitre – sont pratiquées de part et d'autre de l'accès, dans la cloison pleine qui sépare le compartiment bagages des voyageurs. Près des 3/4 des 125 éléments du parc total bénéficient déjà de cet aménagement.



Social

LES GRANDS FRÈRES

Dans les banlieues défavorisées, l'été s'annonçait explosif : « *Il suffirait d'une étincelle pour que tout s'enflamme* », affirmait Gérard d'Andréa, responsable du Comité prévention sécurité de la RATP. Recrutés cet été sous contrat à durée déterminée, nantis d'une formation adaptée, une vingtaine de « Grands Frères », par leur comportement exemplaire, la recherche du dialogue et leur connaissance des problèmes spécifiques des banlieues ont déjoué ce pronostic. Issus du même milieu que les jeunes, parfaitement reconnus, maîtrisant totalement leurs « codes », les Grands Frères exercent à leur rencontre une influence bénéfique. Deux centres bus, Pleyel et la Maltournée, ont bénéficié de leur savoir-faire en accompagnant les machinistes sur des lignes réputées difficiles. « *Inimaginable ! Par leur présence, pas une seule agression durant ces deux mois dans les navettes desservant le parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne* », commente Michel Leroux, responsable ●●●

Edouard Balladur aux Grands Frères reçus à Matignon le 2 août dernier : «... c'est sur une œuvre de cet ordre que repose l'avenir et la pérennité de notre nation. Merci. »

DES CISAILLES QUI EN PINCENT

Un convoi nocturne a dû acheminer vers les ateliers de Boissy cet engin de chantier muni de cisailles hydrauliques géantes pour découper

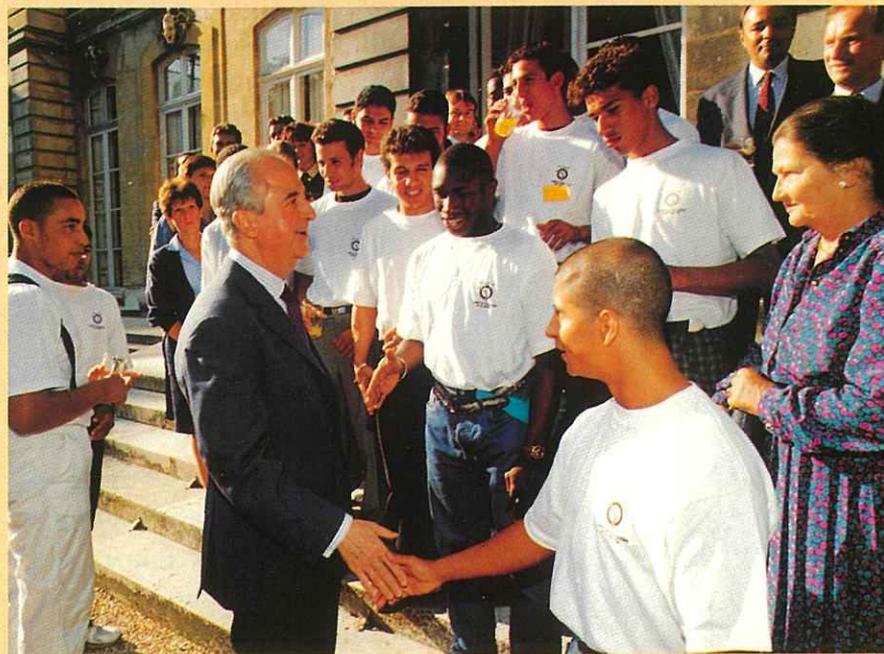
comme une vulgaire boîte de conserve trois voitures MS 61 tamponnées en juillet 1992 à Vincennes. Une première à la RATP.



LE MA À LA CASSE

Dès 1988, 8 éléments du matériel articulé (MA) de la ligne 10 du métro avaient été réformés. Deux l'ont été en 1992, 10 en 1993, et 15 cette année, le matériel ayant été définitivement retiré de l'exploitation le 15 juin dernier. Deux éléments sont momentanément gardés pour procéder à des essais techniques et un élément est mis en réserve pour une pré-

sentation en musée. Les autres éléments partent à la casse. A l'atelier d'entretien d'Auteuil, tout ce qui peut être récupéré sur le matériel est déposé. Puis les éléments sont expédiés à l'atelier de Vaugirard où les caisses sont désolidarisées des bogies. Ensuite, le tout part sur plates-formes routières à destination d'un casseur situé à Argenteuil.





●●● prévention au centre bus de Pleyel. Même écho au centre de la Maltournée où aucun incident n'a été déploré sur les deux lignes de bus desservant la base de loisirs de Torcy, qui avaient pourtant enregistré un mois de juin très inquiétant : « *Les machinistes viennent maintenant travailler vraiment libérés* », renchérit Michel Massre, responsable des ressources humaines.

Du côté des voyageurs, ces « Grands Frères » ont également reçu un très bon accueil à tel point que, parfois, leur absence engendrait des questions auprès des machinistes. Par leur attitude résolument positive, ils ont pleinement contribué à désamorcer les risques d'agression. Leur contrat a d'ailleurs été prolongé jusqu'à la fin septembre. Une opération réussie faisant partie de la panoplie de mesures prises pour les banlieues par le Comité prévention de la Régie aux côtés des pouvoirs publics (Centres de vacances, bases de loisirs, recrutement de maîtres-nageurs-sauveteurs...). En jouant la carte jeunes, la RATP a montré aux voyageurs et aux machinistes qu'ils savaient donner un sens au mot respect.

Équipement

TOUT LE RER EN TEMPS RÉEL

Avec l'installation de 400 nouveaux moniteurs supplémentaires, venant s'ajouter aux 100 déjà en place, SIEL, Système d'information sur l'exploitation de la ligne, vient d'être généralisé à l'ensemble des gares des lignes A et B du RER (sections RATP). Rappelons qu'il était déjà en service dans 15 gares de la ligne A depuis mars 1992. De plus, d'ici à la fin de l'année 1994, 80 pan-

neaux SIEL, adaptés à l'éclairage naturel, seront mis en place sur les quais des gares aériennes de ces deux lignes. SIEL informe sur l'heure réelle de passage des 5 prochains trains et permet de transmettre des messages concernant des perturbations du réseau. Une information très appréciée des voyageurs. Actuellement, la SNCF installe un système similaire sur la ligne C du RER.

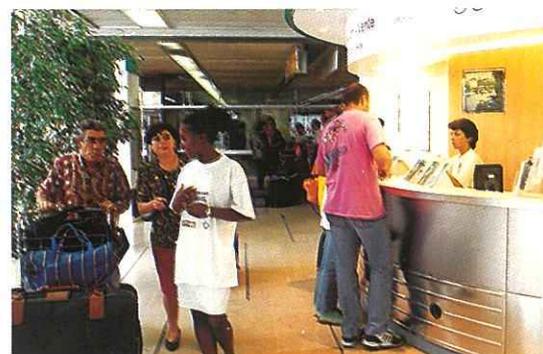


Commercial

LA RATP S'INSTALLE À ORLY SUD

Depuis la mi-juillet, une agence commerciale RATP est ouverte dans l'aérogare Orly sud, sur le modèle de celle d'Orly ouest. Adaptée à la clientèle de touristes qui fréquente cet aéroport, bien située, à la sortie des livraisons bagages, c'est la première

agence de transport que le voyageur rencontre lorsqu'il débarque de son avion. Conséquence : en juillet, on a noté une augmentation du trafic d'Orlyval : 140 000 voyageurs entre Orly et Antony, contre 102 000 l'an dernier à la même époque.



PHOTOS : CHABROL, MINOLI, ROY, MARGERITE / DGC ; DR.



ENQUÊTE VISIOBUS

L'horoscope et la météo sont les rubriques les plus connues de Visiobus, selon une enquête menée auprès de la clientèle du 73 en juillet dernier. Depuis un an, le centre de Charlebourg diffuse à bord des bus de la ligne 73 un journal vidéo quotidien avec informations générales, pratiques, et informations RATP. Plus de 85 % des voyageurs connaissent Visiobus et 51 % le

regardent systématiquement ou souvent. Jugé distrayant par 75 % des voyageurs, il est informatif pour 73 % et utile pour 60 % d'entre eux. Qu'apprécie-t-on ? les informations RATP, la météo, les informations sur les centres d'intérêt. Une précision : 31 % des voyageurs choisissent leur place dans l'autobus en fonction des téléviseurs... et 82 % pensent que Visiobus devrait être généralisé.

LE 46 PASSE À LA PUCE

Après le métro – ligne 11 –, c'est au tour du bus d'expérimenter le passe sans contact, sur les lignes 46 et 56 (centre de Lagny). Il s'agit d'un badge électronique destiné à remplacer dans le futur les titres de transport papier, grâce à une fonction abonnements et une autre porte-monnaie électronique. L'expérimentation avec deux mille



agents volontaires, devrait débuter sur le 46 en décembre 1994. Les bus seront équipés de cinq boîtiers-valideurs, l'un fixé sur la barre de la porte avant, le deuxième à côté du BC 30, deux situés aux portes de descente, enfin, un cinquième situé sur la plateforme centrale. Sur le 56, l'expérimentation sans validation en sortie débutera en 1995.

LA DOUZE SE MET EN QUATRE

Un voyageur poinçonne par erreur son coupon hebdomadaire, ou se trompe sur le nombre de zones souhaitées, une Carte Orange est démagntisée... Désormais, l'échange du coupon se fait – sous certaines conditions – dans

toutes les stations de la ligne 12, et l'acheteur n'est plus obligé d'aller se faire rembourser rue du Mont-Cenis. Une action commerciale lancée à l'initiative des agents de station de la 12, pour la satisfaction des voyageurs.

Animation

JUSSIEU FÊTE DIDEROT

L'université Paris VII change de nom, et abandonne le naturaliste Jussieu pour l'encyclopediste Diderot. Pour marquer l'événement, l'université organise plusieurs manifestations sur son campus, dont le premier Salon du livre universitaire, du 3 au 5 novembre. A cette occasion, la station Jussieu (ligne 10) accueillera une antenne d'information, et organisera une mini-exposition sur



chevalet. Les agents de la station distribueront à chaque acheteur de titre de transport un dépliant rappelant le programme des festivités. Une véritable gageure en cette période de vente de Cartes Orange, rendue possible grâce à l'implication de tous.



1944 SUR LA LIGNE 4

A l'occasion de la commémoration du cinquantième de la Libération de Paris, une série d'expositions ont été réalisées dans des stations de

la ligne 4, dont le tracé correspond au trajet des libérateurs de la capitale. Une initiative d'agents de la ligne appréciée des voyageurs.

En bref

HANDICAPÉS

Un bus à plancher bas, accessible aux personnes à mobilité réduite, va être à l'essai sur la ligne 20 (centre de Lebrun). Pour permettre une bonne exploitation, les arrêts seront spécialement aménagés. Mise en service : début 1995.

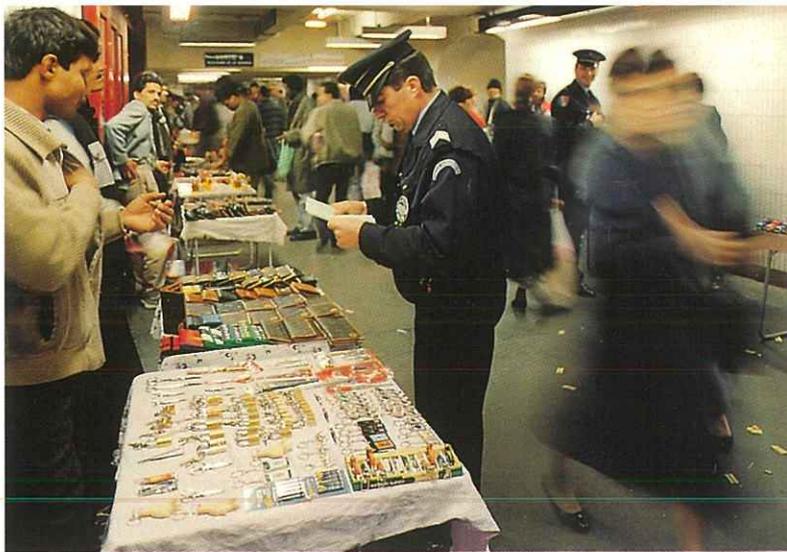
CPS = RPS

Ils ne s'appellent plus CPS : les Correspondants prévention sécurité des centres bus et lignes de métro sont désormais des RPS, responsables prévention sécurité. Pour éviter toute confusion avec le CPS, le Comité de prévention et de sécurité de la RATP.

PROTOTYPES

MP 89

En l'état d'avancement des fabrications, les 2 prototypes MP 89 destinés à Météor devraient être livrés pour essais de performances et de réception sur le réseau RATP à la fin de l'année 1994, et les 2 prototypes pour la ligne 1 au début 1995. La livraison des rames de série pour la ligne 1 est prévue à partir de mai 1995.



Sécurité ▲

1 000 SAISIES PAR MOIS

Comment lutter efficacement contre les sauvettes ? Les saisies semblent actuellement la réponse la mieux adaptée, mais le greffe du tribunal ne pouvait plus faire face à l'afflux des marchandises en tout

genre faute de place pour les stocker. Une convention, passée avec le tribunal de grande instance, permet désormais à la RATP d'assurer le stockage et le gardiennage des denrées non périssables.

Elles sont ensuite transmises au greffe au fur et à mesure des possibilités de ce dernier.

Du coup, les chiffres de saisies ont plus que doublé depuis avril, passant à plus de 1 000 par mois.

LA PERMANENCE JURIDIQUE PASSE AU VERT

C'est fait : depuis le mois d'août, on peut joindre gratuitement de l'extérieur la Permanence juridique agressions grâce à un numéro vert, le

05133936

APPEL GRATUIT

Le 49 57 82 52 reste valable mais payant, tandis qu'à l'interne, on passe toujours par le 7 82 52. La Permanence juridique, tenue par deux agents volontaires de JUR, est ouverte 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 pour

assister les agents agressés et les conseiller, par téléphone, sur les différentes démarches à effectuer. En cas de nécessité, une personne peut se déplacer. 05 13 39 36 : un réflexe à acquérir.

Aménagement

UN NOUVEL ATELIER À FONTENAY ►

L'atelier de Fontenay (MRF) sera chargé de la maintenance du futur matériel MP 89 destiné aux lignes 1 et Météor. Dans cette perspective, un nouvel atelier de maintenance va être réalisé sur l'emplacement de l'atelier d'entretien de la ligne 1. Les opérations se déroulent en deux phases, d'août 1994 à fin 1997. La première phase

se terminera fin 1995. Il s'agit de prendre en compte les besoins techniques ainsi que les aspects logistiques et organisationnels permettant de répondre aux missions de la maintenance « de proximité » de la ligne 1 (au jour le jour) et de la maintenance « renforcée » des lignes 1 et Météor (opérations lourdes).



Enquête

6/10 POUR LES TRANSPORTS EN IDF

6 sur 10, c'est la note décernée par les Franciliens à leurs transports, appréciation pratiquement inchangée par rapport aux années précédentes. La préférence va au métro jugé rapide, ponctuel et pratique à utiliser malgré deux points faibles, la sécurité et la propreté. En deuxième position, le RER, pratique et moderne mais décrochant la palme de l'insécurité. Enfin, les trains de banlieue : s'ils sont pra-

tiques, ils ont beaucoup à faire en matière de sécurité et d'information des voyageurs. Quant aux bus parisiens, le mode de transport le moins bien noté, 66 % des Franciliens leur reprochent un temps d'attente trop long et, dans les villes de moyenne et grande couronne, leur insécurité.

Enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements pour le compte du STP en octobre 1993-Vie du Rail 6/12 juillet 1994.

Social

LE CROSS DU CRE

Le cinquième cross international du Comité Régie d'Entreprise se déroulera les 12 et 13 novembre à Fontenay-les-Briis. Placé sous le signe de l'olympisme en cette année de centenaire, il s'étendra - c'est une première - sur deux jours. Le samedi 12, un

maxi cross de 14 km se courra toutes catégories confondues ; le dimanche, les participants s'affronteront dans leurs différentes catégories. En tout, 19 courses sont inscrites au programme cette année. Renseignements et inscriptions : 48 18 92 00.

Entreprise

NOUVELLES CARTES

Elles ont déjà commencé à circuler en septembre sur le réseau. Vertes et bleues avec logo, les nouvelles cartes de service RATP se sont mises à l'identité visuelle. Mais ce n'est pas tout, elles pourront d'ici à quelques



mois recevoir au dos une puce électronique, prévue expérimentalement pour la sécurisation des accès aux immeubles.

Une opération de renouvellement qui s'étendra sur plusieurs années, au fur et à mesure des demandes et des besoins.

Communication

CHARL'IMAGE VERSION II

Depuis le mois de juillet, la nouvelle version du journal vidéographique « Charl'image » est diffusée en continu sur les quatre moniteurs TV installés au centre de Charlebourg et dans trois terminus : La Défense (Perronet et Nord) et Champerret. D'une durée de 3 à 4 minutes, ce journal est réalisé et piloté par le

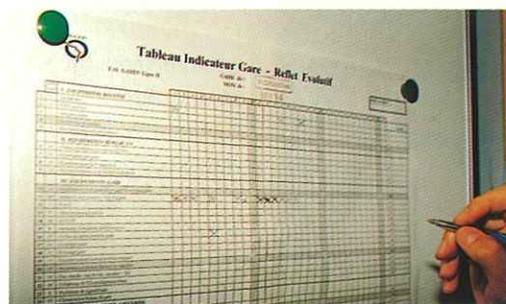
centre lui-même à la différence de l'ancienne version. Les rubriques « En direct » (info flash, grèves, TC...), « Au Centre » (infos concernant le travail dans le centre), « Tout autour » (manifestations culturelles autour du centre), « Entre nous » (les associations sportives, les clubs...) et les

« Petites annonces » offrent une large palette d'informations. Convivial, commode, souple (on peut intercaler une info à tout moment, différencier et diffuser les infos selon les terminus, programmer les passages...), cet outil interactif de grande qualité technique a déjà conquis les machinistes du centre.

Qualité

COCHEZ LE TIGRE

Un TIGRE a été installé, début 1994, dans quatre gares de la ligne B (Denfert-Rochereau, Antony, Arcueil-Cachan et Lozère). Ce « Tableau Indicateur Gare - Reflet Evolutif » comporte trois rubriques, retenues à partir du baromètre satisfaction clients du Département Commercial : la sécurité de fonctionnement, les installations au service du client, et la relation



commerciale. Un programme informatisé établit des graphiques et suit l'évolution de la situation. A l'instar de ce qui est fait sur la ligne 10 (ELL n°38) le TIGRE permet aux agents de mieux connaître le territoire de leur gare, d'identifier les dysfonction-

nements, de les analyser et de les traiter en liaison étroite avec le pôle technique. Un retour avec commentaires est effectué vers l'ensemble des opérateurs. TIGRE sera installé, d'ici à novembre, dans les trente gares de la ligne B.

Revue de presse



Du nouveau à SYSTRA. Le groupe a connu une extension en mai 1994 avec l'entrée de SYSTRA SA dans le capital de TIFSA, filiale ingénierie des chemins de fer

espagnols, RENFE, à hauteur de 24,5 %. Il est à noter que cette entrée s'est faite en même temps que De-Consult, la filiale ingénierie des Chemins de fer allemands, qui a aussi acquis 24,5 %. La coopération avec TIFSA devrait permettre à SYSTRA de pénétrer sur certains marchés en Espagne, en Amérique du Sud et en Europe centrale et orientale.

SYSTRA informations n° 3, juillet 1994



En cette année du cinquantième de la Libération de Paris, la mission Archives a sorti de ses cartons des photos et des documents illustrant cette période.

Avec un rappel de

la participation des agents de la CMP à la résistance puis à la Libération. « Le mois d'août 1944 apporte le couronnement des combats de l'ombre. Le 1^{er} août, un comité de grève est formé et 1 400 agents défilent rue de Rivoli, défiant l'occupant (...) On ne peut citer toutes les actions de la Résistance Métrobus : le ravitaillement de l'Hôtel de Ville, les combats aux Batignolles, la prise de la mairie de Saint-Ouen, le contrôle de tous les dépôts de bus... jusqu'à la prise d'assaut de la caserne SS Prince Eugène dans le nord de Paris ! »

La Lettre du Patrimoine Ecrit, mission Archives, n° 5, août 1994

Portrait, Michel Delacouchy conjugue la passion de l'Asie et de la photo. **Clin d'œil,** c'est le poinçonneur des Lilas. **Association,** Taco chic pour tacots choc ou la rencontre de deux mordus des vieux tacots. **Sport,** l'esprit de compétition, selon Daniel Galliot.

Portrait

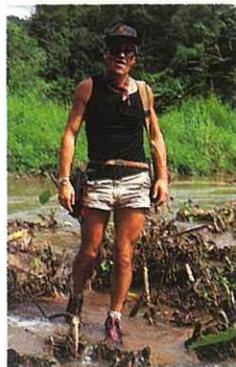
JAMAIS SANS SON BOITIER

Vingt-cinq années de photos... Une passion inaltérable qui a mené Michel Delacouchy en Chine, Malaisie, Cambodge, Viêt-Nam, Thaïlande, Corée, Pakistan, Népal... Pour ce machiniste du centre bus des Lilas, l'Asie est devenue son univers intime, philosophique et religieux :

Une lagune du Mekong.



« Il émane de ces populations une extraordinaire sérénité », sérénité qu'il cultive d'ailleurs dans son bus vis-à-vis des voyageurs. Il ne part jamais sans ses boîtiers et toujours en solitaire : « Ma mémoire est insuffisante pour tout retenir... C'est un tel privilège de se trouver devant des sites exceptionnels qu'il est absolument nécessaire de les mettre sur pellicule pour les faire partager. » Il côtoie bien souvent la misère, partage la vie de ceux qu'il rencontre,



et risque parfois très gros, notamment à Karachi où il s'est retrouvé pris au milieu d'une émeute. Les rencontres insolites ne manquent pas, comme celle du fils de Norodom Sihanouk à l'aéroport de Siem Rap au Cambodge, qui est venu lui parler le plus

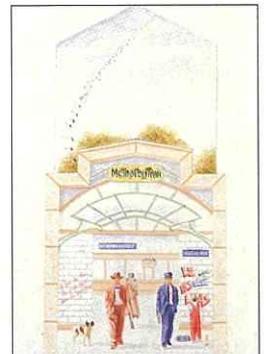
Le Vat d'Angkor. ▲ ◀ En Thaïlande, dans le Triangle d'or.

naturellement du monde alors que le dignitaire était en voyage officiel. « Il voulait savoir qui j'étais ! Et il s'est laissé photographier... » *Newsweek, l'Express, le Figaro Magazine* ont publié ses photos du Viêt-Nam et de la Chine. En mai dernier, il a réalisé sa 4^e exposition au centre bus des Lilas après un périlleux voyage au Cambodge. Ne ratez pas la cinquième !

Clin d'œil

LES LILAS AFFICHENT LEUR POINÇONNEUR

« Des trous, des petits trous, toujours des petits trous »... le poinçonneur des Lilas créé par Serge Gainsbourg était déjà dans toutes les mémoires, il a désormais aussi son monument. La mairie des Lilas a fait réaliser une fresque sur les deux murs situés en face de la bouche principale du métro. « Cette fresque est un clin d'œil, Gainsbourg en est absent : aux passants de laisser parler leur imagination », explique-t-on à Pigment 14, la société chargée de la réalisation.



Une fresque conçue par Philippe Péna.

Lire, voir, écouter

RIDEAU !

A l'affiche de la saison théâtrale de la compagnie Aurore, trois comédies. « Mademoiselle », de Jacques Deval. Représentations les samedis

19 et 26 novembre à 15 h, 3 et 10 décembre à 20 h 30, les dimanches 20 et 27 novembre, 4 et 11 décembre à 15 h. La recette de la soirée

du 3 décembre sera versée à la recherche contre le SIDA. Au premier trimestre 1995 seront jouées « Folle Amanda », comédie de Barillet et Grédy, et « Coup de soleil », comédie de Marcel Mithois.

Prix des places : 55 francs ; groupes de plus de 15 personnes : 50 francs ; abonnement pour les trois spectacles : 120 francs. Réservations : Aurore, 44 rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : 40 02 49 39 ou 24 939, du lundi au vendredi de 14h à 18h.

De gauche à droite : Claude Laucournet, Sophie Margalet, Laure Rotermann et Bruno Gentili dans « Lorsque l'enfant paraît » (saison 93-94).

MUSIQUE !

La saison 1994-95 de l'Orchestre philharmonique s'ouvre avec un premier concert le samedi 3 décembre, salle Gaveau à 20 h 30.

Au programme notamment : Concerto pour violon et violoncelle de Johannes Brahms, Symphonie en ré mineur de César Franck. Deux autres

représentations sont prévues les 11 février, église de la Trinité (concert avec chœur) et le 13 mai, salle Gaveau. Réservez les places au 40 02 49 36 ou 24 936.

Distinction

L'HARMONIE AU PREMIER RANG

Une distinction pour l'Harmonie de la RATP lors d'un concours national à Amiens, ouvert aux formations musicales amateurs (Division Honneur dans le classement

de la Confédération musicale de France le 3 juillet dernier). Elle a remporté non seulement un Grand Prix d'honneur mais aussi le trophée Charles-Jay,

compositeur français, grand prix de Rome, mort à Amiens il y a six ans. Cette distinction la place au premier rang des orchestres à vent amateurs français. ▼



PHOTOS : DR. DELACOUCHY



Associations

TACOCIC POUR TACOTS CHOC

Tacocic est né de la rencontre de deux mordus de vieux tacots. Philippe Debasly et Patrick Héron, machinistes au centre bus d'Ivry, ont créé ce club au début de l'année. Ouvert aux agents de la Régie et à leurs ayants droit, il regroupe déjà 25 adhérents, collectionneurs de vieilles voitures ou de motos. Au programme, sorties, échanges

de coups de main et de tuyaux ; en projet, trouver un local pour restaurer les voitures... Renseignements : Jean Favre au 44 36 30 92



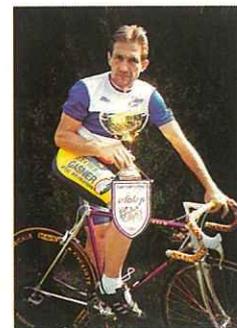
Peugeot 203 (1955).

Sport

LE FOU DE LA PETITE REINE

« Quand je monte sur un vélo, c'est pour gagner. » Un esprit de compétition qui a permis à Daniel Galliot, conducteur RER sur la ligne B, de remporter le 16 juillet dernier le championnat de France sur route, catégorie vétérans. Sous la canicule, il a couvert plus de 100 km en 2 h 30 : les spécialistes apprécieront. Le vélo est une passion qui occupe Daniel depuis près de trente ans, et

qui lui a permis d'accumuler 188 victoires sur route d'abord, mais aussi sur piste et en VTT. Alors, comment le croire lorsqu'il assure dans un sourire « A la 200^e j'arrête. »





**Pour vos vols vacances
prenez au moins
une ligne régulière.**



PARIS - ORLY. Orlybus est la navette bus que la RATP met tous les jours à votre disposition entre Paris et l'aéroport d'Orly. Toutes les 12 mn, entre 6h00' et 23h00, Orlybus part de Denfert-Rochereau (devant la gare RER) et rejoint Orly en moins de 30 mn. Alors, partez vous aussi en ligne régulière pour 25 F seulement (billets en vente aux points d'arrêt et à bord d'Orlybus).

ORLYBUS, VOUS AUSSI PENSEZ-Y.

l'esprit libre

