

Echo VII enquête sur le climat social

Les hommes des escaliers mécaniques

Des mainteneurs de ESE assurent l'entretien préventif et la réparation des quelque huit cents escaliers mécaniques du parc. Un métier raconté par trois d'entre eux.



Panoramiques P.3 Journées contre les violences

Dans la ville P.8 Contrat de plan 2000-2006: les propositions

Les transports sont la priorité du contrat de plan État-région. Au programme de la RATP: la complémentarité des modes de transport et l'amélioration des liaisons de banlieue à banlieue.

P.10 Sécurité : au nom de la loi

Une nouvelle loi sur la sécurité routière assure à tout agent RATP, qu'il soit assermenté ou non, une protection légale en cas d'atteinte à son intégrité physique.

P.12 Correspondances Les métros en comité

Le Comité des métros s'est tenu à Paris en octobre en hommage aux cent ans du métro parisien. C'est aussi l'occasion pour ELL de tester vos connaissances sur... les métros du monde.

Aller-Retour P.14 Les jeunes et Imagine "R"

Une deuxième enquête effectuée par la Sofres auprès des abonnés de la carte Imagine "R" a permis de connaître l'opinion des jeunes, mais aussi leurs attentes.

Ressources P.22 Garde d'enfants: Pimprenelle vous renseigne

Pimprenelle a été créée en 1998 dans le cadre de la politique sociale de l'entreprise. Sa mission: informer les agents et jouer le rôle de relais auprès des organisations extérieures.



DOSSIER

ECHO VII: ENQUÊTE SUR LA RATP

- Pour la septième édition d'Echo - l'enquête de climat social de l'entreprise -, tout le personnel a été consulté. 30 % des salariés ont répondu. Le panorama des résultats. **P.16**
- Dix métiers ont été passés au crible de l'enquête. À chaque métier, son opinion. Le bilan chiffré métier par métier. **P.18**
- Concepteur du questionnaire d'Echo VII, Christian Delom explique la manière dont il a procédé pour « sonder » le personnel et livre son analyse. **P.20**

DOSSIER

LES ÉVOLUTIONS DU CLIMAT SOCIAL

REMANÈGE DE L'ENTREPRISE
L'entreprise RATP a été consultée sur son climat social. Les salariés ont été interrogés sur leur satisfaction, leur engagement, leur qualité de vie au travail, etc. Les résultats de cette enquête ont été publiés dans le dossier « ECHO VII: ENQUÊTE SUR LA RATP ».

LE CLIMAT SOCIAL
Le climat social est l'ensemble des perceptions, des attitudes, des comportements des salariés vis-à-vis de leur entreprise. Il est influencé par de nombreux facteurs: la rémunération, les conditions de travail, la qualité de la direction, etc.

LES ÉVOLUTIONS DU CLIMAT SOCIAL
Le climat social de la RATP a évolué au cours des dernières années. Les salariés sont de plus en plus satisfaits de leur travail, de leur entreprise, de leur qualité de vie au travail, etc. Cette évolution est due à de nombreux facteurs: la mise en œuvre de la politique sociale de l'entreprise, la qualité de la direction, etc.

CONCLUSION
Le climat social de la RATP est en constante amélioration. Les salariés sont de plus en plus satisfaits de leur travail, de leur entreprise, de leur qualité de vie au travail, etc. Cette évolution est due à de nombreux facteurs: la mise en œuvre de la politique sociale de l'entreprise, la qualité de la direction, etc.

DOSSIER

Trois questions à...
Pour cette septième édition, Echo a interrogé dix métiers. Quels sont les métiers que l'enquêteur peut en retirer ?

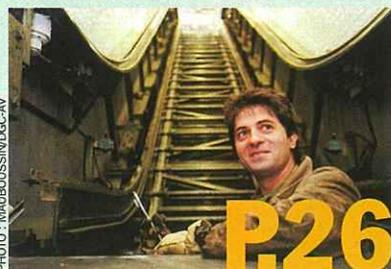
Quels sont les points positifs relevés par Echo VII ?
Les salariés sont satisfaits de leur travail, de leur entreprise, de leur qualité de vie au travail, etc. Les points positifs sont: la rémunération, les conditions de travail, la qualité de la direction, etc.

Sur quel élément pointer les efforts à venir ?
Les salariés sont satisfaits de leur travail, de leur entreprise, de leur qualité de vie au travail, etc. Les efforts à venir sont: la mise en œuvre de la politique sociale de l'entreprise, la qualité de la direction, etc.

Commentaire: RETZ-AMBIERSON
L'enquête Echo VII a permis de connaître l'opinion des salariés de la RATP sur leur climat social. Les résultats de cette enquête ont été publiés dans le dossier « ECHO VII: ENQUÊTE SUR LA RATP ».

Arrêt sur P.24 Du ballast neuf sur la 9

Les travaux de renouvellement des voies ballastées battent leur plein sur la ligne 9. Une centaine de personnes se mobilisent chaque nuit pour mener à bien cette opération.



Parcours P.26 Les hommes des escaliers mécaniques

Soixante-dix agents de l'entité ESE s'occupent de l'entretien préventif et de la réparation des escaliers mécaniques. Deux d'entre eux racontent.

P.28 Le CIT répond à l'appel

Les opérateurs du centre d'Informations téléphoniques (CIT) répondent de 6 heures à 21 heures, sept jours sur sept, à toutes les demandes des Franciliens.

Passionnément P.30 Agent de station sur la ligne 10, Jean-Daniel

a plus d'un tour dans son sac: il fait dire qu'il est magicien.

P.31 Il y a trente ans, la ligne A

Le 14 décembre 1969, le tronçon Nation - Boissy-Saint-Léger était mis en service. Retour sur la naissance de la ligne A du RER.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 44/36 51/37 33/36 68. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédacteur en chef : Yvonne Kappès-Grangé. Rédaction : Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez. A collaboré à ce numéro : Jean-Patrick Ménard. Photographies: DGC-AV. Conception et réalisation graphique: Textuel. Couverture: Christine Mathieu. Photogravure: Point. Imprimerie: Torcy Quebecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. Abonnement : 150F (180F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Champignonnet 75889 Paris Cedex 18.

Événement En campagne contre l'incivisme et l'insécurité

La RATP a décidé de s'associer aux journées nationales contre les violences, qui se sont déroulées les 22 et 23 octobre. Une grande opération de communication – soutenue par une campagne d'affichage – destinée aux agents et aux voyageurs.

« Violence, indifférence, en parler, c'est agir », c'est sur ce thème que la RATP a décidé de mener une grande opération de communication, destinée aux agents et aux voyageurs, afin de renforcer la lutte contre l'incivisme et l'insécurité. Dans ce dessein, l'entreprise a choisi de s'associer à l'action menée par les associations* organisatrices des journées nationales contre

les violences des 22 et 23 octobre. Selon le principe « en parler c'est agir », des initiatives, fondées sur le dialogue, l'échange, le débat autour du refus de l'indifférence et de la notion de respect, ont été développées.

Quatre-vingts points de rencontre

Pour cela, quatre-vingts points de rencontre, implantés sur le réseau, à l'identité de la campagne, ont été tenus et organisés par les unités opérationnelles.

Des agents d'exploitation, de sécurité, de la brigade de surveillance ou du contrôle itinérant, animaient ces stands, soutenus par des agents des unités techniques ou fonctionnelles. En amont, tous les agents avaient reçu



un courrier présentant les objectifs et les enjeux de l'opération, leur propre questionnaire à remplir, ainsi qu'un appel pour contribuer aux journées des 22 et 23 octobre.

En effet, la mobilisation devait être générale afin d'accueillir et d'inviter le voyageur à se rendre sur les lieux d'animation et à remplir le formulaire précisant les difficultés qu'il rencontre, les solutions qu'il préconise... Une campagne originale qui permet aux agents, comme aux voyageurs, non seulement de témoigner sur le sujet, mais également de proposer des solutions. Ainsi, l'entreprise, en saisissant l'occasion de ces journées nationales, reprend la parole sur un thème très sensible, à l'aide des suggestions des agents et des voyageurs.

Catherine Houël

* Armée du salut, ATD Quart-Monde, Croix-Rouge française, Emmaüs, Secours catholique, Secours populaire français, tous réunis dans un collectif intitulé « Contre toutes les violences ».

Cette démarche sera accompagnée d'une campagne d'affichage qui se décline, en plusieurs phases, autour de la Joconde et de Gandhi (voir dernière de couverture).





DUPUY/DGC-AV

Ligne 88 : quatre arrêts de plus

Et quatre de plus ! Depuis le 6 septembre, la ligne 88 (Cité-Universitaire, Quai-André-Citroën) est prolongée de quatre nouveaux arrêts : Parc-André-Citroën, Balard, Rue-Leblanc et Hôpital-européen-Georges-Pompidou. Ce prolongement permettra aux voyageurs d'accéder plus facilement au parc André-Citroën, au futur centre hospitalier et aux locaux de France Télévision. De plus, la fréquence des bus s'améliore, avec une attente entre deux bus aux heures de pointe de huit minutes, contre douze actuellement. Enfin, la ligne 88 est entièrement équipée d'autobus UFR (utilisateur fauteuil roulant) pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Incident de forage sur la ligne 10

Le 17 août, vers 14 heures, le forage effectué par une entreprise extérieure dans l'enceinte de la faculté de Paris-VII traverse la voûte du tunnel dans l'interstation entre Jussieu et Austerlitz (ligne 10). Malgré un freinage d'urgence, le train heurte le trépan qui se casse net. Heureusement, le conducteur n'est pas blessé. Les dégâts matériels minimes sont localisés sur la « casquette », le rebord situé en haut de la loge de conduite qui a protégé le pare-brise. Le PCC avisé, la rame repart après six minutes de stationnement sous le tunnel. Dans le même temps, en surface, les recherches, réalisées du côté du Jardin des Plantes et de la faculté de Jussieu, permettent de retrouver l'entreprise en cause et d'arrêter les travaux. Documents insuffisants, erreur de lecture de plans ?... Le retour d'expérience en cours fera le point sur cette affaire dans la perspective de prévenir de tels incidents.



DR

Val-d'Europe : premier coup de pioche



DUPUY/DGC-AV

Les travaux de construction de la future gare de la ligne A du RER, Val-d'Europe, dans le secteur de Marne-la-Vallée, ont commencé en juin. L'ouverture de cette gare répondra à l'expansion du parc Disneyland Paris et au développement commercial et technologique des communes de Chessy, Montévrain et Serris. La maîtrise d'œuvre des infrastructures des travaux – d'une durée totale de vingt mois – est confiée à ITA-IDI, celle des bâtiments (gros œuvre et second œuvre) au cabinet d'architecte Sirvin-Guerrier Associés. À l'ouverture, prévue en 2001, la gare devrait accueillir 8 000 voyageurs par jour et, en 2015, 20 000. **Contact - Yvette Noguéro, PRO, tél. : (01 44 6) 8 32 03.**

Altéo réfrigéré sur la A

Pour le deuxième été, la ligne A a expérimenté une voiture réfrigérée sur un train MI2N Altéo (train à deux étages). Plutôt qu'un système de climatisation, le principe repose sur l'adjonction d'une ventilation réfrigérée dans la voiture. Un équipement qui permet de maintenir un écart de quelques degrés par rapport à la température extérieure. L'air insufflé est refroidi de 9 à 12 °C, ce qui se traduit par une baisse de la température équivalant à 2 °C par rapport à l'extérieur et à près de 4 °C en comparaison avec une voiture non équipée. La généralisation de ce dispositif se fera progressivement, au fur et à mesure de la réception de nouvelles rames de type Altéo.

La première rame RER réfrigérée devrait circuler sur le RER à l'horizon 2000.

Contact - M. Mazza, RER, Transport ligne A, tél. : (01 40 0) 2 34 57.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le Parlement mondial des enfants à Paris



**PARLEMENT
MONDIAL
des enfants**

Du 21 au 27 octobre, Paris accueillera plus de quatre cents collégiens de 14 à 16 ans, venus des cinq continents, pour participer au Parlement mondial des enfants.

À travers un *Manifeste de la jeunesse pour le XXI^e siècle*, ces jeunes adolescents feront connaître leur vision du monde actuel, leurs espoirs, mais aussi leurs propositions et leurs engagements. La RATP s'associe à cet événement et s'occupera du transfert des enfants des aéroports de Roissy et d'Orly à leur hôtel. Durant leur séjour, douze bus articulés les amèneront sur divers lieux de visite de la capitale : Notre-Dame, le Louvre, la tour Eiffel... Du côté du métro, le 24 octobre, ils découvriront la ligne 14 avec un parcours en train spécial. Cette manifestation organisée par l'Assemblée nationale et l'Unesco ouvrira officiellement les célébrations de l'an 2000.



Des jeunes réalisent une fresque à Nanterre

Los machinistes de Nanterre ont choisi, sur croquis, la fresque en mosaïque qui orne, depuis le 25 juin, l'entrée du centre. Elle est l'œuvre d'une classe de l'Assofac 7, organisme de formation en alternance pour les jeunes sortis du circuit scolaire, à La Garenne Colombes. Âgés de 16 à 20 ans, ces jeunes ont réalisé

cette fresque de cinq mètres sur deux, au moyen de 14 000 carreaux d'émaux de Briare. Elle représente un bus, des voyageurs, des billets, sans oublier le logo RATP. Une action de prévention, visible de tous, et qui égaye de façon inattendue l'accès au centre.

Contact - Hervé Robert, RPS, Nanterre, tél. : (01 44 6) 8 42 69.

Centenaire du métro : les enfants ont leur expo

Centenaire du métro : les enfants de 6-12 ans ne sont pas oubliés. Une exposition sur les transports, « Roule ta ville », leur est en effet consacrée. Réalisée par le département du Patrimoine, elle se tient du 18 octobre au 28 janvier à la Maison de la RATP. De type ludique et pédagogique, elle présente les différents modes de transport depuis 1900 sous forme d'animations et de manipulations destinées aux jeunes. « Creuser », « Bon voyage », « Y a-t-il un pilote ? » « Les bus à remonter le temps »... sont quelques-uns des thèmes abordés.

Contact - Claude Berton, PAT, unité Mémoire de l'entreprise, tél. : (01 44 6) 8 21 06.

Les bus au gaz livrés à Créteil et à Aubervilliers

Les centres bus de Créteil et d'Aubervilliers ont reçu cet été les premiers bus au gaz. D'ici à la fin de l'année, cent dix bus au gaz leur seront livrés, ce qui fera du parc de bus au gaz de l'entreprise l'un des plus grands d'Europe. Début septembre, à Créteil, quatre bus au gaz étaient en service sur la ligne 217. En tout, ce sont cinquante-trois bus Iris qui équiperont les lignes 24, 217 et 393 d'ici à la fin 1999. Les bus roulent au gaz naturel GNV

fourni par le réseau de distribution de Gaz de France. La station de compression de GNV, composée de deux puissants compresseurs pour un remplissage rapide (moins de quatre minutes) pourra alimenter jusqu'à quatre-vingts bus - un chiffre à vérifier tout au long de l'expérimentation. Quant à Aubervilliers, en septembre, vingt-deux bus avaient déjà été livrés. Cinquante-sept Heuliez GPL équiperont les lignes 30, 139, 170 et 302, d'ici à la fin 1999. En cas d'exploitation satisfaisante de ces cent dix premiers bus, une deuxième tranche de cent huit autres sera lancée en 2000 pour les centres de Nanterre (GNV) et de Belliard (GPL).

du 5 au 8 novembre

● Participation de Jean-Philippe Daurelle aux championnats du monde de sabre à Séoul, où il représentera la France pour la sixième fois.

17 novembre

● Exposition du service social (département GIS) sur le « Droit de la famille », à l'AMT Pleyel de MRF, de 9 heures à 16 heures.

du 17 au 20 novembre

● Exposition de Jean-Louis Viardot (MRB-Championnet-sellerie) sur l'art populaire américain, à la bibliothèque municipale de Lagny-sur-Marne.

du 15 au 30 novembre

● « Les métros du monde » : reconstitution de stations de métro étrangères (Le Caire à la station Jussieu sur la ligne 10 ; Mexico à Chaussée-d'Antin sur la ligne 7 ; Moscou à Invalides sur la ligne 13 et Séoul à Villiers sur la ligne 3).

du 22 au 26 novembre

● Exposition du service social (GIS) sur le « Droit de la famille » dans les stations Lilas, République et Châtelet.

les 4 et 5 décembre

● Mise en vente du timbre commémoratif du « Centenaire du Métro » à la station Porte-Maillot sur la ligne 1.

à partir du 15 décembre

● Illumination des ponts de Bercy, de Bir-Hakeim et du viaduc d'Austerlitz, dans le cadre du centenaire du métro.

22 décembre

● Inauguration de la première station du centenaire, Tuileries, sur le thème du patrimoine pour illustrer la vocation culturelle du métro.

Demandez-nous la ville : quatrième édition

Pour la quatrième année consécutive, l'opération « Demandez-nous la ville » a été lancée par le département CML. Elle s'est déroulée, entre le 8 et le 18 septembre 1999, dans plus de cent soixante sites. Son objectif est d'informer les Franciliens sur l'ensemble des titres existants et sur les itinéraires,

de les conseiller et d'orienter leur choix sur le titre le mieux adapté à leurs besoins. L'accent cette année a été porté, pour les plus de 55 ans, sur la carte Seniorcité, pour les moins de 26 ans sur le titre Imagine "R" et, pour la clientèle régulière, sur la Carte Intégrale. Afin de toucher un public plus large, des stands ont été implantés sur des lieux à grande fréquentation, comme les centres commerciaux, et dans des établissements scolaires ou sportifs. Ces stands, tenus par des agents d'exploitation, ont été renforcés par du personnel volontaire d'autres secteurs de l'entreprise.

Contact - Sylviane Weil, CML,
tél. : (01 44 6) 8 35 88.



MARGUERITE/DGC-AV

Informatique et libertés

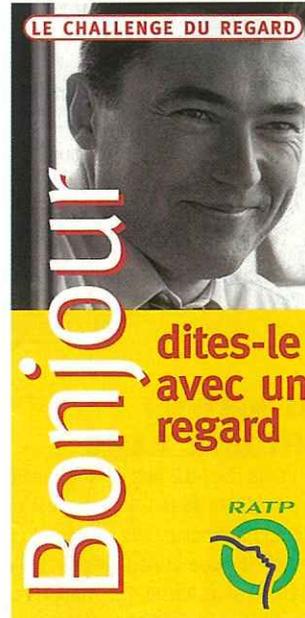
Conformément à la loi 78-17 « informatique et libertés » du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance des agents la mise en œuvre d'un traitement d'informations nominatives au sein d'ESE. Il s'inscrit dans le cadre de la politique d'ingénierie externe afin de capitaliser les compétences en ingénierie pour répondre efficacement et rapidement aux sollicitations externes.

Les informations nominatives enregistrées sont les suivantes : identité, formation, diplômes, distinctions, vie professionnelle, loisirs. Ces informations sont transmises par les agents eux-mêmes et conservées tant que l'agent manifeste son accord de principe pour une mission d'ingénierie hors du département.

Ces informations sont destinées à l'intéressé, à sa hiérarchie, à l'administrateur de la base de données, aux services d'ingénierie externe et à notre filiale d'ingénierie Systra. Un droit d'accès est prévu, il s'exerce auprès de l'administrateur central au service ESE-DIR, situé 12, avenue du Val-de-Fontenay, 94120 Fontenay-sous-Bois.

Un podium pour un regard

Le podium gagnant de l'opération « Challenge du regard » vient d'être publié. La ligne 395 du centre de Fontenay s'impose sur la première marche. Les deux autres sont respectivement occupées par la ligne 352 du centre de Flandre, suivie par les lignes 119 et 199 du centre de Montrouge. Autre mérite, autre médaille pour la ligne 395, qui enregistre la meilleure progression. Un gain de cent soixante et une places entre les deux mesures effectuées l'une en janvier, l'autre en mai.



Cette opération, sur l'initiative du département Bus, avait pour objectif de systématiser, au travers d'un simple regard, l'échange avec le voyageur, de lui offrir un service de transport convivial. Les équipes sélectionnées partiront pour un dîner-croisière sur la Seine.

Contact - Martine Proust, Bus,
tél. : (01 44 6) 8 34 15.

Naissance de l'IAPR

Le 31 août, le président Jean-Paul Bailly annonçait la naissance de l'Institut d'accompagnement psychologique post-traumatique, de prévention et de recherche (IAPR), au cours d'une conférence de presse, au 44, rue Louis-Blanc, siège de l'Institut.

L'IAPR est une structure indépendante, composée de psychologues cliniciens internes et externes à l'entreprise. Son rôle consiste à aider les agents victimes de traumatisme, à la suite d'agressions, par un suivi psychologique individuel ou collectif. Outre l'accompagnement des agents dans des situations difficiles, ses activités s'étendent aux domaines de la prévention, de la formation, du conseil et de la recherche.

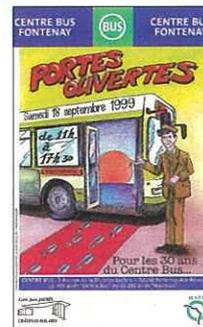
Cette structure a déjà expérimenté un soutien auprès d'agents RATP. Elle a, par exemple, conduit huit groupes de parole, dispensé quatre stages de formation et offert une aide individuelle à plus de quatre-vingts agents.

Contact - Christian Lacroix, GIS, tél. : (01 44 6) 8 21 32.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Fontenay-aux-Roses fête ses trente ans



Le centre bus de Fontenay-aux-Roses a fêté ses trente ans, le samedi 18 septembre, en organisant une journée portes ouvertes. C'est en effet en février 1969 que le dépôt de Fontenay ouvrait ses portes pour remplacer le dépôt de Malakoff - qui existe toujours. Trente années plus tard, Fontenay compte six cents personnes pour gérer

dix-sept lignes de banlieue (dont un Noctabus et deux services de bus communaux, le Fontenaisien et les navettes Zipec, desservant la zone industrielle du Plessis et de Clamart) et plus de deux cents bus. Les portes ouvertes ont permis de mettre en avant les métiers d'exploitation et de maintenance du centre, les équipements et l'environnement. Une initiation à la conduite était aussi proposée, sur un nouveau R312 à double conduite, par les formateurs du nouvel espace formation (NEF). Une fête qui trouvait tout à fait sa place pendant les journées du Patrimoine...

Contact - Camille Bonnecase, Bus,
tél. : (01 48 1) 8 98 47.

Neutralair neutralise les odeurs



L'entreprise de nettoyage Comatec teste, depuis le début de juillet, un produit destructeur d'odeurs, dénommé Neutralair, sur les gares du tronçon central du RER. Dilué dans de l'eau, Neutralair est pulvérisé principalement sur les « points noirs » du réseau situés pour l'essentiel en bout de quai. Ainsi diffusé sur les zones à traiter, le produit, conforme aux nouvelles normes écologiques, décompose et élimine les odeurs, qu'elles soient bonnes ou mauvaises. Parmi les nombreuses expérimentations déjà menées pour mettre un terme aux odeurs, elle augure de bons résultats. Le parfum Madeleine, diffusé sur le réseau, adjoint à la cire, pourra néanmoins rester la « signature olfactive » du métro.
Contact - M. Lamarre, RER, tél. : (01 44 6) 8 26 47.

DUPUYDCG-AV

Travaux à Tuileries : patrimoine obligé !

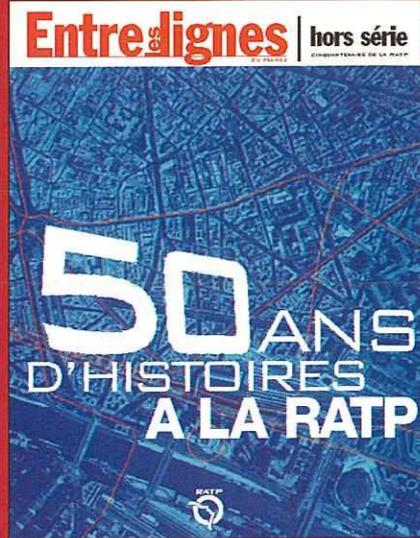
Les travaux de la station Tuileries (ligne 1) ont débuté en août. La station est donc fermée chaque soir, à partir de 21 heures, jusqu'au 30 novembre. Ils s'inscrivent dans la célébration du centenaire du métro qui aura lieu en 2000. Neuf stations ont été retenues, où seront déclinés neuf thèmes culturels (musique, littérature, sport...). La station Tuileries, quant à elle, sera consacrée au patrimoine. Un choix déterminé par l'environnement culturel exceptionnel situé à proximité (Louvre, musée des Arts décoratifs...). Le parti pris est de présenter par décennie, sur les murs de la station, les objets, les événements marquants du siècle qui restent dans la mémoire collective. Les voyageurs pourront admirer « la nouvelle station » à la mi-décembre.



La ligne 268, cinquantenaire

Le 2 octobre, le centre bus de Saint-Denis et la ville de Villiers-le-Bel (Val-d'Oise) se sont associés pour fêter le cinquantenaire de la ligne 268 (Saint-Denis-Université - Villiers-le-Bel). À cette occasion, les 29 septembre, 1^{er} et 2 octobre, trois TN4 conduits par des machinistes du centre ont transporté gratuitement les voyageurs tout en assurant la publicité de la manifestation. Le 2 octobre, un défilé de quatre anciens autobus (un SC10, deux OP5 et un TN 6) et d'un Agora représentait l'évolution

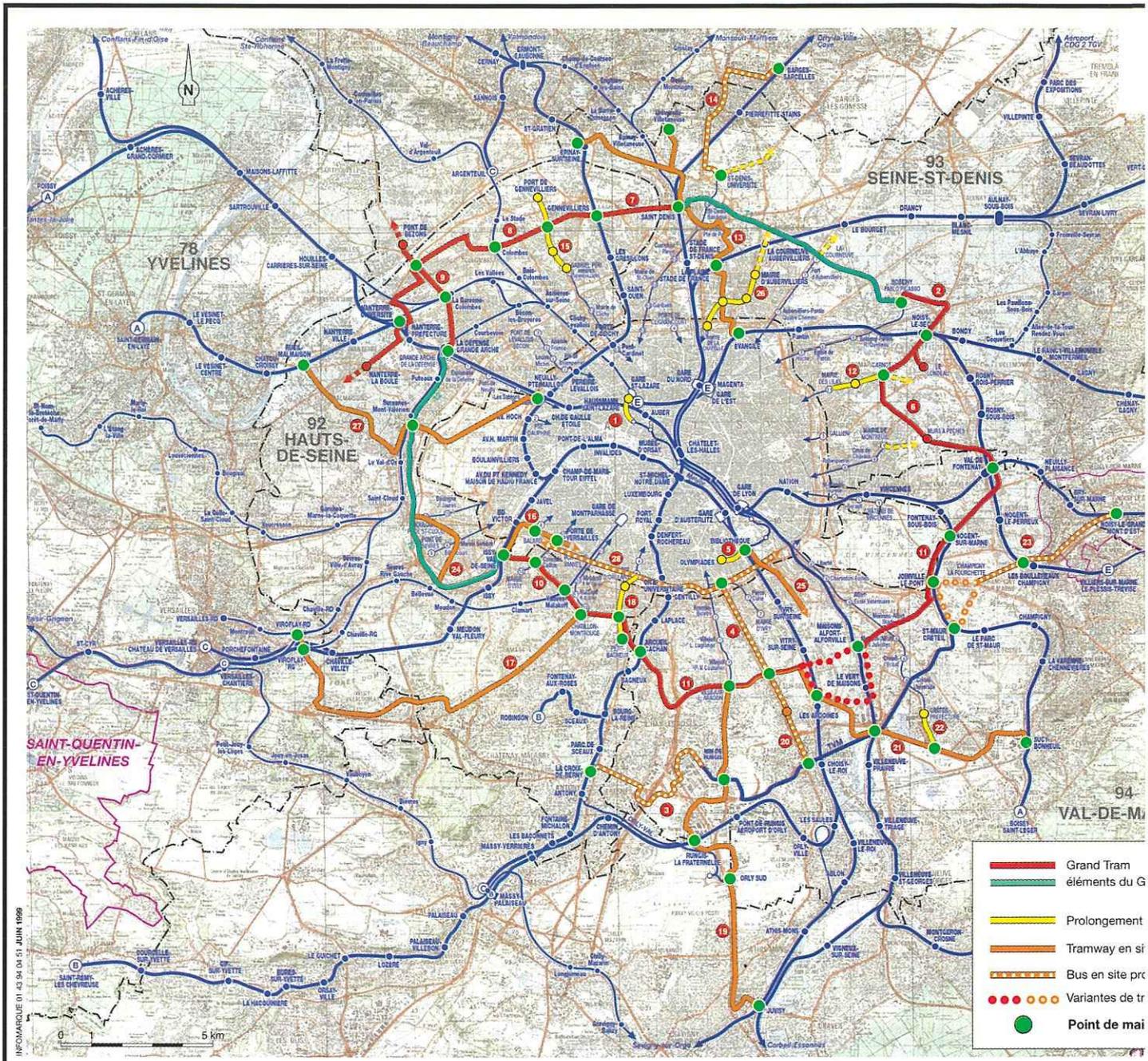
du matériel. Tout au long de leur parcours, des percussionnistes, des personnages montés sur des échasses, des animateurs de rue..., lançaient dans la foule des ballons et des bonbons pour la plus grande joie des petits et des grands. Soixante-dix machinistes travaillent en roulement sur le 268, qui affiche près de 5 millions de voyages par an (trafic 1998).
Contact - Catherine Chédotel, Bus, tél. : (01 44 6) 8 42 29.



Entre Les Lignes raconte 50 ans d'histoires à la RATP

La RATP a cinquante ans. *Entre Les Lignes* vous offre le numéro hors série pour célébrer l'événement. Les soixante pages de ce numéro balayent les cinq décennies. Le magazine propose des histoires – vos histoires –, qui retracent, en filigrane, la vie de la RATP et, au-delà, celle de la ville, de ses habitants et de ses transports. Si vous désirez d'autres exemplaires, le magazine est en vente au prix de 30 francs (plus 12 francs de frais de port). Envoyez vos demandes par écrit à la rédaction : *Entre Les Lignes*, LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12, ainsi qu'un chèque libellé à l'ordre de RATP-Entre Les Lignes.
 La rédaction d'*Entre Les Lignes*





Les transports sont la priorité du contrat de plan État-région 2000-2006. En Ile-de-France, les propositions de la RATP privilégient les liaisons de banlieue à banlieue et favorisent la complémentarité des modes de transport.

Contrat de plan 2000-2006

PRÉPARATION DU 12^e PLAN TRANSPORTS EN COMMUN

OPÉRATIONS INSTRUITES DANS LE CADRE DU 11^e PLAN

en cours de travaux

- 1 Prolongement de Météor – ligne 14 à Saint-Lazare

à engager

- 2 Prolongement du tramway T1 à Noisy-le-Sec (Grand Tram)
- 3 Prolongement de TVM à la Croix de Berny
- 4 Site propre bus RN 305 d'Ivry à Choisy-le-Roi

en attente de la décision de financement

- 5 Prolongement de Météor – ligne 14 à Olympiades

OPÉRATIONS FAISANT L'OBJET D'ÉTUDES DÉTAILLÉES DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION DU 12^e PLAN

Grand Tram

- 6 Tramway Val-de-Fontenay – Noisy-le-Sec et Noisy-le-Sec Le Londeau
- 7 Prolongement du Tramway T1 à Gennevilliers – Le Luth
- 8 Tramway Gennevilliers – Nanterre
- 9 Prolongement du Tramway T2 à Bezons
- 10 Tramway Issy Val-de-Seine – Arcueil – Cachan
- 11 Tramway Arcueil – Cachan – Val-de-Fontenay

Compléments de maillage

- 12 Prolongement de la ligne 11 du métro à Romainville
- 13 Tramway Paris (Évangile) – La Plaine – Epinay – Villetaneuse
- 14 Site propre Saint-Denis Université – Garges – Sarcelles
- 15 Prolongement de la ligne 13 du métro à Port de Gennevilliers
- 16 Prolongement du tramway T2 à Porte de Versailles
- 17 Tramway Châtillon – Montrouge – Viroflay RD
- 18 Prolongement de la ligne 4 du métro à Petit Bagneux
- 19 Tramway Villejuif – Juvisy
- 20 Achèvement du site propre RN 305 de Choisy-le-Roi à Paris
- 21 Tramway Villejuif – Val Pompadour – Sucy-Bonneuil
- 22 Prolongement de la ligne 8 du métro à Créteil-Europarc
- 23 Prolongement de TVM à Noisy-le-Grand

Projets liés à de grandes opérations d'urbanisme

- 24 Desserte par le tramway T2 des terrains Renault à Boulogne
- 25 Desserte de Seine-Amont
- 26 Desserte de la Plaine Saint-Denis par la ligne 12 du métro prolongée à Mairie d'Aubervilliers

Autre projet

- 27 Tramway Paris – Suresnes – Rueil

OPÉRATION HORS CONTRAT DE PLAN

- 28 Site protégé de la ligne de bus PC

Ci-contre, les propositions de la RATP pour le contrat de plan 2000-2006.

prête à investir 30 milliards de francs. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, réuni en Arles, a annoncé les sommes que l'État allait octroyer dans le cadre des contrats de plan État-région 2000-2006. Des décisions cruciales pour les régions comme pour les villes puisqu'elles déterminent les investissements majeurs en matière de transports ferroviaires et routiers, de politique de la ville ou d'emploi et de solidarité.

« Le contrat de plan État-région est un outil de programmation des projets qui seront financés par les partenaires signataires pendant une durée de sept ans, explique Raymond Maubois, responsable de l'unité politique de Développement et Économie urbaine au département du Développement.

En ce qui concerne le budget des transports, on note une progression par rapport au contrat précédent et, surtout, la confirmation du rapport de deux tiers pour les transports en commun – avec 16 milliards de francs – et d'un tiers pour la route. »

Une volonté de programmes qualité

Innovation de ce quatrième contrat de plan qui, auparavant, n'incluait que des infrastructures, les signataires ont souhaité l'inscription, pour un budget de 6 milliards de francs, de programmes qualité. Ils peuvent recouvrir différents domaines: la poursuite des programmes sécurité (Aigle, Altair), la modernisation des pôles d'échanges (Massy-Palaiseau, Noisy-le-Grand...), l'amélioration de

l'accessibilité aux réseaux, les opérations de protection de l'environnement, les renouvellements de matériels roulants...

La banlieue n'est pas en reste

Quelles sont les propositions de la RATP pour les sept prochaines années? Elles s'articulent autour de trois axes privilégiant les liaisons de banlieue à banlieue et favorisant la complémentarité des modes de transport :

- **le projet Grand Tram** en première couronne. Une rocade en mode tramway de 77 kilomètres, reprenant l'essentiel du projet Orbitale, qui s'appuie sur les lignes déjà existantes T1 et T2, et qui se développera notamment par leur extension. Il traverse la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, et dessert des zones à fort développement : boucle de Gennevilliers, Nanterre, Montreuil, etc. ;

- **les compléments de maillage** : combinant des prolongements de lignes de métro (4, 8, 11, 12 et 13), complémentaires au Grand Tram, ainsi que d'autres sites propres bus ou tram assurant la desserte de pôles urbains (université de Villetaneuse, pôles d'emplois de Vélizy, d'Orly-Rungis...);

- **Mobicité**, nouvelle appellation du réseau principal Bus, inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbain (PDU), dont la mise en œuvre est programmée entre 2000 et 2003. Quinze lignes de ville à Paris (Bus 2001) assurent la desserte fine des quartiers, et près de quarante lignes de banlieue (réseau régional) restructurent les liaisons de banlieue à banlieue. Les résultats des négociations engagées depuis l'été entre les partenaires devraient être annoncés d'ici à la fin de l'année. ■

Nadine Guérin

Le chiffre tant attendu de 13,133 milliards de francs pour l'Ile-de-France, concernant la participation de l'État pour le contrat de plan 2000-2006 est tombé le 23 juillet. Une contribution supplémentaire est prévue pour atteindre 20 milliards de francs. La région, quant à elle, se dit

2006 : les propositions

Sécurité : au nom

La nouvelle loi sur la sécurité routière durcit les peines pour les auteurs de violences sur les agents du transport public : durée d'emprisonnement et amendes sont revues à la hausse.



La loi protège tout agent de la RATP en cas d'atteinte à son intégrité physique.

ATGEREDTING

Franck X., machiniste au centre bus de Vitry, est blessé par un automobiliste irascible. Son interruption temporaire de travail (ITT) est fixée à dix jours. Avant la loi du 18 juin 1999, l'auteur de l'agression encourait une peine de trois ans d'emprisonnement et 300 000 francs

d'amende. Désormais, il encourt une peine de cinq ans d'emprisonnement et 500 000 francs d'amende. L'aggravation des sanctions pour les violences commises (*voir encadré*) sur des agents du transport public résulte de la promulgation de la loi 99-505 du 18 juin 1999 portant sur « diverses

mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs ».

Cette loi assure à tout agent de la RATP, qu'il soit assermenté ou non, une protection légale en cas d'atteinte à son intégrité physique, et cela au même titre qu'un magistrat, un avocat, un policier ou un gendarme.

« Concrètement, explique Daniel Chadeville, directeur du département Juridique, toute agression sur une personne protégée se traduit par une augmentation de la peine encourue. Le nouveau texte met fin au débat sur la question de savoir si l'agent a ou non la qualité d'agent chargé d'une mission de service public. »

Réduire les accidents de la route

Cependant, une double condition détermine l'application de cette loi. Les faits doivent se produire à l'occasion ou dans l'exercice des fonctions de l'agent, et la qualité de la victime doit être apparente (port d'une tenue) ou « tout au moins connue de l'auteur ». Il faut également préciser que la nouvelle loi renforce les peines pour outrage à l'encontre des agents du transport public.

Un autre aspect de la loi mérite d'être signalé. Il s'agit de la création du délit de récidive d'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 kilomètres à l'heure. Dans ce cas précis, le conducteur est passible de trois mois d'emprisonnement et de 25 000 francs d'amende. « Les machinistes ont peu de risques d'être visés par cette disposition, car il est rare qu'ils puissent dépasser de 50 kilomètres à l'heure la vitesse autorisée au volant de leur autobus, dit avec le

→ Des peines aggravées

En 1997, dans un contexte d'insécurité dans les transports publics à Paris et en province, Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, avait pris l'engagement de préparer un projet de loi aggravant les peines pour les agresseurs d'agents. Cette décision qui répondait à une demande de la RATP, particulièrement sensible à ce problème, vient de se concrétiser avec la loi du 18 juin 1999. Désormais, les peines encourues

sont aggravées lorsque des violences sont commises sur un agent du transport public :
 – plus de huit jours d'interruption de travail : cinq ans d'emprisonnement et 500 000 francs d'amende, contre trois ans d'emprisonnement et 300 000 francs d'amende ;
 – moins de huit jours d'interruption de travail : trois ans d'emprisonnement et 300 000 francs d'amende, contre une contravention de cinquième classe, et une peine de 10 000 francs d'amende.

de la loi

sourire Daniel Chadeville, *mais il n'est pas exclu qu'elle puisse concerner, par exemple, les conducteurs de voiture d'intervention, la nuit, sur le périphérique.* »

Au-delà des aspects développés, cette loi prévoit également diverses dispositions relatives à la sécurité routière. Elles se déclinent en un ensemble de mesures dissuasives, concernant les conducteurs de véhicule, doublé par une large campagne de sensibilisation. Une manière pour Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, d'affirmer sa volonté de réduire les accidents de la route. ■

Catherine Houël

Paroles d'agents

Dominique Cruchet, machiniste au centre bus de Lebrun (ligne 20) :

« Plus la peine d'emprisonnement est forte, mieux c'est, car il faut que cela serve d'exemple. Quant à l'amende, je ne vois pas l'intérêt dans la mesure où la plupart du temps les agresseurs ne sont pas solvables. »

Jean-Claude Cousin, conducteur RER A :

« L'intérêt serait d'afficher les condamnations, car faire une communication sur les peines encourues pourrait sans doute faire réfléchir les agresseurs potentiels. »

Véronique Chevalot, agent des gares, accueil RER A :

« Je suis ravie dans la mesure où cela se justifie. »

Jean-Christophe Foveau, agent des gares, RER B :

« Pour moi, cela n'a aucun intérêt, puisqu'ils bénéficient toujours d'une remise de peine. Il faudrait déjà commencer par appliquer vraiment les peines prononcées. »

Centenaire du métro : le monde à portée de stations

Le « coup d'envoi » du centenaire du métro a été donné, en interne, le 24 septembre, et par le Premier ministre le 11 octobre. Pour célébrer cent ans d'existence, cent ans de modernité du métropolitain parisien, un ensemble d'actions se succéderont d'ici à la fin 2000. Une occasion de rappeler non seulement l'évolution de la qualité de transports en commun, mais surtout de montrer leur place dans le XXI^e siècle. Reconnue pour son rayonnement international, la RATP ouvrira les festivités, le 15 novembre, par des animations : « Les métros du monde ». Pendant une quinzaine de jours, quelques stations à fort trafic mettront en scène l'ambiance au quotidien de la ville dans laquelle évolue le métro choisi. Des éléments esthétiques, olfactifs, sonores ou lumineux, entraîneront le voyageur à travers le monde. Ainsi, Invalides (ligne 13) accueillera Moscou, Jussieu (ligne 10) Le Caire, Chaussée-d'Antin (ligne 7) Mexico et Villiers (ligne 3) Séoul. Une façon ludique, culturelle et conviviale d'offrir à nos voyageurs et à nos agents un voyage virtuel

au cœur des métros du monde.

La réussite d'un tel projet dépend de l'implication et de l'adhésion des agents. C'est pourquoi une équipe, constituée de volontaires (animateurs agents mobiles, conducteurs, encadrement), élabore le projet, assure le relais et l'information auprès des autres agents. « Faire porter le projet par l'ensemble du personnel de la ligne, c'est aujourd'hui possible grâce au service en station, qui permet aux agents qui n'occupent plus de postes sédentaires de se mobiliser. Au cours de la manifestation, un appel sera également lancé vers les agents ayant des compétences linguistiques. L'information, l'accueil seront des moments forts de ces animations », explique Stella Stagliano, animateur sur la ligne 7. Pour que l'opération dépasse le simple cadre de la ligne, des idées fédératrices émergent des groupes de travail. L'une d'entre elles consisterait, par exemple, à organiser un jeu-concours, qui conduirait les agents sur les animations. Cent ans de métro célébrés par de nombreuses manifestations annoncées dans le programme du centenaire, ci-joint.

Le métro de Moscou





MARGUERITE/DGCA-V

Les jeunes et **Imagine**

Image "R" poursuit sa rentrée 1999-2000, auprès des étudiants, après son succès chez les collégiens et les lycéens. Pour cette population, on enregistrait, au 1^{er} octobre, 80% de réabonnements et 102 200 nouveaux porteurs. À la demande du STP et des transporteurs d'Ile-de-France, la Sofres réalise depuis le début de l'année des enquêtes régulières auprès d'un échantillon d'abonnés Imagine "R". «*Nous nous intéressons à leurs déplacements à différents moments, vacances ou période scolaire, pour mieux connaître leur manière d'utiliser ce titre, leur niveau de satisfaction, les avantages qu'ils retirent des services associés, ainsi que les axes d'amélioration*», commente Marie-Catherine Lecoufle, chef de projet Imagine "R" au département Commercial.

Les résultats de la deuxième vague font apparaître une moyenne de dix-huit

Que pensent les jeunes de leur carte Imagine "R"? Combien de fois l'utilisent-ils? Où se déplacent-ils? Une deuxième enquête effectuée cette année par la Sofres auprès d'abonnés Imagine "R" a permis de connaître la manière dont ils emploient ce titre, leur niveau de satisfaction... et d'envisager des axes d'amélioration.

déplacements en transport en commun sur une période scolaire de deux semaines. Plus de la moitié d'entre eux étaient réalisés pour d'autres motifs que les trajets réguliers domicile-études. «*Les abonnés Imagine "R" sont apparus plus mobiles que ce que nous avions pensé.*» Autre caractéristique : plus d'un quart des abonnés ont pratiqué le dézouage le week-end. Il s'agit principalement des porteurs de carte banlieue-banlieue qui se sont rendus à Paris.

Cette deuxième enquête atteste un niveau de satisfaction particulièrement élevé, 99% des abonnés se disent satisfaits, dont 61% très satisfaits.

Loin de se reposer sur ses lauriers, l'offre Imagine "R" ne cesse de s'enrichir afin de «*coller*» au plus près de son public. Depuis le 15 septembre, un site web (www.imagine-r.com) est ouvert. On y trouve des informations sur la gestion de son compte et de son abonnement, sur les activités de loisirs ainsi

que des offres ponctuelles. En complément de la Carte Jeunes, remise avec le titre, les abonnés disposent d'un chéquier proposant des avantages commerciaux en exclusivité. Ce qui a bien fonctionné, ce sont notamment les tarifs réduits sur des places de concert auprès de Garance Production, la restauration avec Planet Hollywood, des offres de connection sur Internet, les jeux vidéo...

On recherche actuellement de nouveaux partenaires, principalement à l'attention de la clientèle féminine quelque peu oubliée. Le prochain chéquier Avantages, valable six mois, sera adressé en novembre.

Reste à connaître les résultats des dernières enquêtes afin d'obtenir un panorama complet de l'utilisation d'Imagine "R" pendant une année entière. ■

Nadine Guérin

ne "R"

Paroles d'étudiants

Caroline, 25 ans :

« J'ai troqué ma Carte Orange deux zones pour Imagine "R" du fait de son prix très intéressant, et j'ai profité de l'offre d'abonnement à prix réduit pour le journal *Libération*. »

Marie, 24 ans :

« C'est avant tout le prix qui m'a séduit et aussi le dézouage, mon copain habitant en grande banlieue. Je n'ai pas pensé à utiliser le chéquier Avantages que j'ai reçu longtemps après m'être abonnée. Je ne l'ai pas toujours sur moi et, malheureusement, les offres ne sont pas rappelées dans les magasins. Un plus, le nouvel étui de type Carte Orange, beaucoup plus pratique. »

Sébastien, 23 ans :

« En dehors du coût attractif, j'apprécie de ne plus faire la queue au guichet. Je suis parisien et mes parents vivent en zone 8. J'ai donc beaucoup utilisé le dézouage. Dommage qu'il ne commence pas dès le vendredi soir ! »



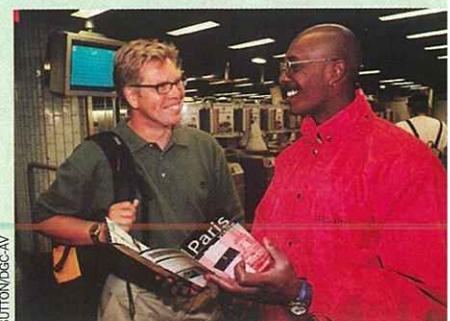
MARGUERITE/DGCAV

PC: 1, 2, 3, coup d'envoi!

Depuis le 1^{er} octobre 1999, l'exploitation de la ligne PC en trois arcs indépendants est entrée en vigueur: PC 1, Porte-de-Charenton - Porte-de-Champerret, PC 2, Porte-de-la-Villette - Porte-d'Italie et, PC 3, Porte-Maillot - Porte-des-Lilas. Le principe de tarification « 1 ligne = 1 ticket » leur est appliqué. L'arc sud PC 1 bénéficie en premier de l'ensemble des aménagements qui seront poursuivis sur la totalité de la circulaire. Il s'agit de couloirs de bus protégés, du système de radiolocalisation par satellite, Aigle et Altair, des aménagements des points d'arrêt pour les personnes à mobilité réduite. Du côté du matériel, ce sont des Agora « L », articulés, à plancher bas, qui équipent déjà les trois arcs. Des bus également écologiques, équipés de filtres à particules catalytiques. PC 1 constitue la première ligne du futur réseau « Mobicité », nouvelle appellation du réseau principal Bus, inscrit dans le cadre du plan de déplacement urbain (PDU). Prochains rendez-vous en octobre 2000 sur le PC 2 et en octobre 2001 sur le PC 3 pour la fin des travaux d'aménagements et la mise en service de l'information aux voyageurs.

Opération « Paris Visite »

Durant la période estivale, entre le début juillet et la fin août, la RATP a lancé une vaste opération de promotion du titre Paris Visite, spécialement conçu pour les touristes. Pour toucher cette catégorie de voyageurs occasionnels, la RATP a implanté des stands Paris Visite, en priorité, sur leurs lieux d'arrivée (aéroports, gares...). Pour animer ces stands, des CES bilingues, en tenue Paris Visite ont été recrutés. Leur mission : aller à la rencontre du client, l'informer et lui présenter le produit et ses avantages. Le visiteur convaincu, l'agent l'accompagne vers le guichet afin de faciliter l'achat. Pour compléter cette campagne, une action de stimulation des ventes de Paris Visite « Star 99 » a été engagée auprès des agents. Des mesures sur deux critères (le nombre de titres et la progression des ventes) permettront d'établir un classement par station. Les meilleures performances seront récompensées par des bons d'achat (loisirs, gastronomie, grands magasins...). Ce défi incitatif, l'effort de promotion directe et une plus grande sensibilisation des tours opérateurs élargissent la part du marché Paris Visite, évaluée à plus de 36 millions de francs l'an!



SUTTON/DGCAV

Les métros en comité

Le Comité des métros s'est réuni, en octobre à Paris, en hommage aux cent ans du métro. Présentation de cette institution.

La tenue du Comité des métros à Paris, les 11 et 12 octobre, a été l'occasion de lancer la célébration du centenaire du métro parisien. Créé en 1957 par l'Union internationale des transports publics (UITP), le Comité des métros est actuellement présidé par Albert Holger, directeur du métro de Hambourg. Ce comité a vu son rôle se modifier au fil des ans. Ces dernières années, l'aspect qualité des services et la fiabilité

d'utilisation des systèmes de métro ont été les principaux thèmes de réflexion. Les travaux - études, discussions techniques, recommandations - sont effectués sous les auspices de cinq sous-comités (exploitation, matériel roulant, installations électriques et systèmes de sécurité, installations fixes, questions financières et commerciales). De Varsovie à Santiago du Chili, de Kuala Lumpur à Atlanta ou Alger, le

Comité regroupe soixante et onze membres répartis dans trente-six pays d'Europe, d'Amérique, d'Afrique et d'Asie.

Simone Feignier

→ Les membres français du comité des métros

Eurotunnel SA à Coquelles, société des transports en commun de Lyon, Transpole à Marcq-en-Barœul, société du métro de Marseille, Régie autonome des transports de Marseille, RATP, Semtcar de Rennes et Via GTI de Rueil-Malmaison.

LE QUIZ DES METROS

1. Dans quelle ville fut créée la première ligne de métro dans le monde ?

- New York
- Berlin
- Londres



2. Dans quel métro a été prise la photo ci-dessus ?

- Athènes
- Budapest
- Rome

3. Quelle est la particularité du métro de Tachkent, en Ouzbékistan ?

- Il ne roule pas l'hiver en raison du froid
- Il a été construit dans une zone sismique
- Un de ses accès est doté d'une entrée Guimard offerte par la RATP

4. Où roule le plus long métro automatique du monde ?

- Jacksonville (Floride, États-Unis)
- Lille
- Chicago (Illinois, États-Unis)

5. Quel personnage décore les murs de la station Baker Street à Londres ?

- La reine Elisabeth
- Les Beatles
- Sherlock Holmes

6. Quelles sont les deux seules lignes du métro parisien qui se croisent mais ne sont pas en correspondance ?

- Lignes 4 et 10
- Lignes 9 et 12
- Lignes 1 et 2

1. Londres, le 10 janvier 1863 : la Compagnie du Metropolitan Railway ouvre la première ligne de chemin de fer souterrain entre Paddington et Farringdon. Furent ensuite construits les métros de New York en 1868, Chicago en 1892, Budapest en 1896 et Glasgow en 1897. Après Paris en 1900, la ville d'Europe qui s'équipa d'un métro fut Berlin, en 1902.

2. Métro de Rome, sur la ligne A, Ottaviano - San Pietro Anagnina, où les tags se montrent vraiment très envahissants.

3. Le métro est construit dans une zone sismique. La ville de Tachkent a été détruite par un violent séisme en 1966 et reconstruite depuis.

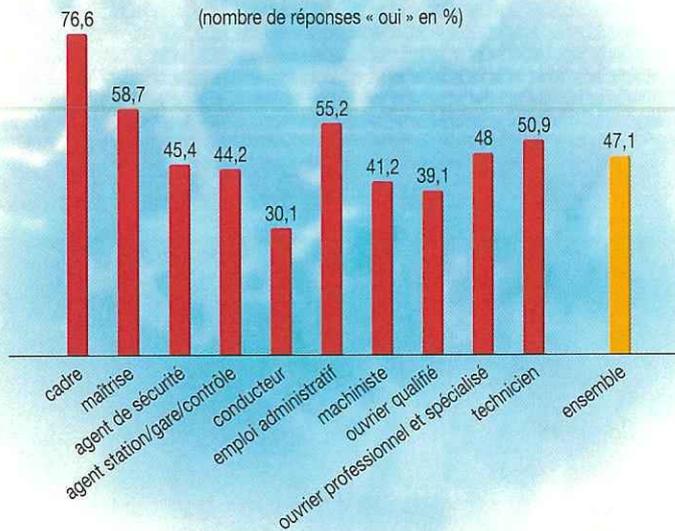
4. Lille, sur le réseau Transpole : avec cinquante-cinq stations réparties sur 40 kilomètres de lignes de Lille à Tourcoing, le Val de Lille est le plus grand réseau automatique du monde. En novembre 2000, la ligne, prolongée jusqu'à Dron, près de la frontière belge, comprendra cinq stations nouvelles. La longueur du réseau sera alors de 45 kilomètres.

5. Sherlock Holmes. Détective privé créé par sir Arthur Conan Doyle, qui habite Baker Street, rue voisine de la station du même nom.

6. Les lignes 9 et 12 se croisent près de la station Saint-Augustin située sur la ligne 9.

REPONSES

Avez-vous confiance dans les orientations prises par la RATP ?



TOUT LE PERSONNEL SOLLICITÉ

Echo VII a pour la première fois sondé l'ensemble du personnel. Sur les **39 000 personnes consultées**, moins de **12 000 ont répondu**, soit un pourcentage de retour d'environ 30%. Des chiffres cependant suffisants pour assurer la fiabilité des résultats de l'enquête.

ECHO VII: ENQUETE SUR LA RATP

LES FAITS MARQUANTS

Points positifs révélés par l'enquête : **80%** des agents estiment que la **clientèle** fait partie de leurs **objectifs prioritaires**. Le personnel est majoritairement **confiant** dans les **orientations** de l'entreprise. Mais ils sont **70%** à penser que **la RATP n'explique pas bien ses actions**.

POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS

Vous pouvez **obtenir des informations complémentaires** auprès de **l'Observatoire social** (département Gestion et Innovation sociales), responsable du projet Echo VII. Un rapport général reprenant les principales tendances de l'enquête sera prochainement disponible. Contact - Thierry Gounard, GIS, tél. : (01 44 6)8 38 17.

LES ÉVOLUTIONS DU CLIMAT SOCIAL



Charge de travail, rémunérations, communication, orientations de l'entreprise, relations avec les syndicats, avantages sociaux... Le personnel de la RATP a donné son opinion sur l'entreprise. Résultats détaillés de la septième enquête Echo.

RÉCHAUFFEMENT DE L'ATMOSPHERE

Véritables baromètres de l'entreprise, les enquêtes Echo rapportent de manière précise l'opinion des agents sur leur travail quotidien, sur les orientations de l'entreprise ou sur les changements de société. De consultation en consultation, on voit se profiler les évolutions du climat social. Le réchauffement de l'atmosphère se vérifie à la RATP aussi. On observe, entre autres, d'excellents résultats tant sur la place de la clientèle dans les objectifs des agents – près de 80% disent qu'elle est une de leurs priorités –, que sur la confiance retrouvée dans les orientations de l'entreprise. Il y a trois ans, 63% des personnes interrogées doutaient, aujourd'hui 47% affirment leur confiance dans ces orientations.

CHARGE DE TRAVAIL : LE MERCURE MONTE

Parallèlement à la satisfaction qu'ils manifestent à l'égard de leur travail, les agents ont le sentiment que la charge de travail a augmenté. 41,1% pensent qu'elle est normale (contre 49,3% trois ans auparavant) et 46% estiment qu'elle est importante (contre 40,2% en 1996). Enfin, 10,1% soulignent qu'elle est excessive, soit un agent sur dix. Entre Echo VI et Echo VII, l'évolution est donc importante: 56,1% des personnes pensent que leur charge de travail est lourde, voire excessive, contre 46,7%. Davantage de travail, mais aussi davantage de satisfaction... Peut-être faut-il voir là les effets des contrats d'objectifs, signés par 75% du personnel, qui contribuent à une meilleure connaissance du rôle joué par chacun à l'intérieur de l'entreprise.

RÉMUNÉRATION : PAS DE DÉPRESSION À L'HORIZON...

On notera également la constitution d'un sentiment majoritaire de satisfaction autour de la question: «*Mon travail me paraît correctement rémunéré.*» Une majorité faible, certes, mais bien réelle: 50,8% des agents estiment être «*plutôt correctement*» et «*tout à fait bien*» rémunérés. C'est mieux qu'en 1996 (47,8%) et pratiquement égal aux résultats de 1993. Il y a donc en la matière une sensible évolution positive des avis.

TRAVAIL ET SATISFACTION : L'ÉCLAIRCIE

À la question: «*En ce qui concerne votre travail, vous estimez-vous satisfait ?*», on observe que les personnes «*plutôt satisfaites*» et «*tout à fait satisfaites*» sont près de 69%. Lors des deux dernières enquêtes, en 1993 et 1996, les résultats étaient respectivement de 72% et de 67,4%. Il existe donc une constante sur la satisfaction donnée par le travail réalisé. Cependant, à la lumière des réponses apportées métier par métier (voir article p. 19), il apparaît que les agents en contact avec la clientèle sont de manière significative moins satisfaits de leurs conditions de travail (64,7%) que ceux qui ne sont pas en contact avec le public (74,1%). Si les horaires ont une influence sur le niveau de satisfaction, ils ne sont pourtant pas prédominants dans la perception que l'on se fait de son travail: parmi les agents en horaires irréguliers, 73% se montrent «*plutôt satisfaits*» et «*satisfaits*», alors que 66,1% des agents en horaires réguliers le sont également. On voit qu'une différence existe, mais elle reste légère. En revanche, l'ancienneté

Trois questions à ...

Josette Théophile*

Pour cette septième édition, Echo a profondément été modifiée. Quels sont les intérêts que l'entreprise peut en retirer ?

Deux nouveautés, en effet. La première est l'envoi du questionnaire à l'ensemble du personnel. Les années passées, un panel représentatif était tiré au sort. Nous avons souhaité plus d'exhaustivité et, aujourd'hui, chacun peut dire «j'ai été concerné»! Seconde innovation, les questions sont à présent appréciées par les agents, qui peuvent pour chacune d'elles les classer, d'une part, par ordre d'importance et, d'autre part, par le jugement sur leur efficacité. L'intérêt est de donner une vision des actions à conduire en fonction des attentes des uns et des autres.

Quels sont les points positifs relevés par Echo VII ?

D'abord, on note une forte progression du sentiment de confiance, tant dans les orientations prises par la RATP que dans l'avenir de cette dernière. Par ailleurs, nous constatons que la satisfaction dans le travail est une constante, que la notion d'équipe est toujours forte et, surtout, que la clientèle fait partie des priorités des agents. Ce sont de très bons indices. L'entreprise progresse sur le management de proximité, les contrats d'objectifs sont bien institués et les entretiens d'appréciation et de progrès s'inscrivent dans des relations de management normales. Enfin, pour une grande majorité du personnel, la qualité de service améliorée apparaît compatible avec des économies.

Sur quoi doivent porter les efforts à venir ?

Les agents doutent de la capacité de leur encadrement à changer les relations existantes... Cela signifie qu'au-delà de l'écoute l'encadrement doit donner du sens aux actions et expliquer pourquoi elles sont engagées. La communication de proximité a souvent du mal à passer. C'est un chantier auquel l'entreprise doit donner la priorité.

* DGA, pôle social et directeur du département GIS.

joue de façon importante. Le degré de satisfaction est élevé chez les personnes entrées dans l'entreprise il y a moins de deux ans (84,8%). Ce sentiment décline avec le temps pour tomber à son plus bas niveau, 64% de satisfaction, pour les agents qui ont entre onze et vingt ans de maison. Passé cette tranche d'âge, le niveau remonte avec 69,4% de personnes satisfaites pour ceux qui ont intégré l'entreprise il y a plus de vingt ans.

CONFIANCE : NETTE AMÉLIORATION

Pourtant, et c'est une rupture avec le passé, 47,1% des personnes interrogées ont «*plutôt confiance*» et «*tout à fait confiance*» dans ces orientations, alors qu'elles n'étaient que 27% à l'exprimer trois ans plus tôt.

TEMPS DE TRAVAIL : UN VENT DOMINANT SE LEVE

Il y a une évolution notable sur la question de la réduction du temps de travail. Trois ans plus tôt, deux solutions rassemblaient la grande majorité des opinions : ainsi, cumuler pendant plusieurs années des congés non utilisés pour pouvoir prendre son capital vacances en une seule fois était une idée jugée plutôt intéressante par 62,6% des agents, et travailler une semaine de quatre jours rassemblait parallèlement la faveur de 71,8% des personnes interrogées. Aujourd'hui, la première solution ne recueille plus que 50,7% des suffrages, tandis que la semaine de quatre jours est plébiscitée par 74,2% du personnel.

COMMUNICATION : BROUILLARDS PERSISTANTS...

Sur le plan de la communication et de l'information, comme lors de la précédente enquête, il semble que le message passe mal. 68,4% des agents trouvent que l'entreprise n'explique pas bien ses actions. En 1996, ils étaient 66,4% à le penser. En trois ans, l'entreprise n'a pas su renverser la tendance ni même la stabiliser. Pourquoi ? L'effort de communication n'est pourtant pas absent, mais chacun semble attendre une communication de proximité aujourd'hui trop insuffisante. Seulement 34% considèrent que leur responsable direct leur donne des informations utiles sur la politique de l'entreprise. L'encadrement doit trouver ici matière à réflexion sur sa manière d'engager le dialogue. À ce titre, les opérateurs estiment à près de 60% que les informations dont ils disposent pour leur travail sont insuffisantes, alors que les cadres les trouvent suffisantes à plus de 72%. Un différentiel qui exprime assez bien la déperdition de l'information tout au long de la chaîne hiérarchique. En conséquence, 68% des agents trouvent « peu claires » ou « pas claires du tout » les orientations prises par la RATP.

RELATION AVEC LES SYNDICATS : L'EMBELLIE

Comment les syndicats traduisent-ils les aspirations et les revendications du personnel ? L'évolution est incontestablement très sensible. Si, en 1996, seulement 39,1% des agents interrogés avaient une impression positive sur le discours et sur les actions engagées par les centrales syndicales, ils sont aujourd'hui 46,9% à partager ce sentiment. L'opinion favorable est même majoritaire, de peu il est vrai, chez les opérateurs (50,3%).

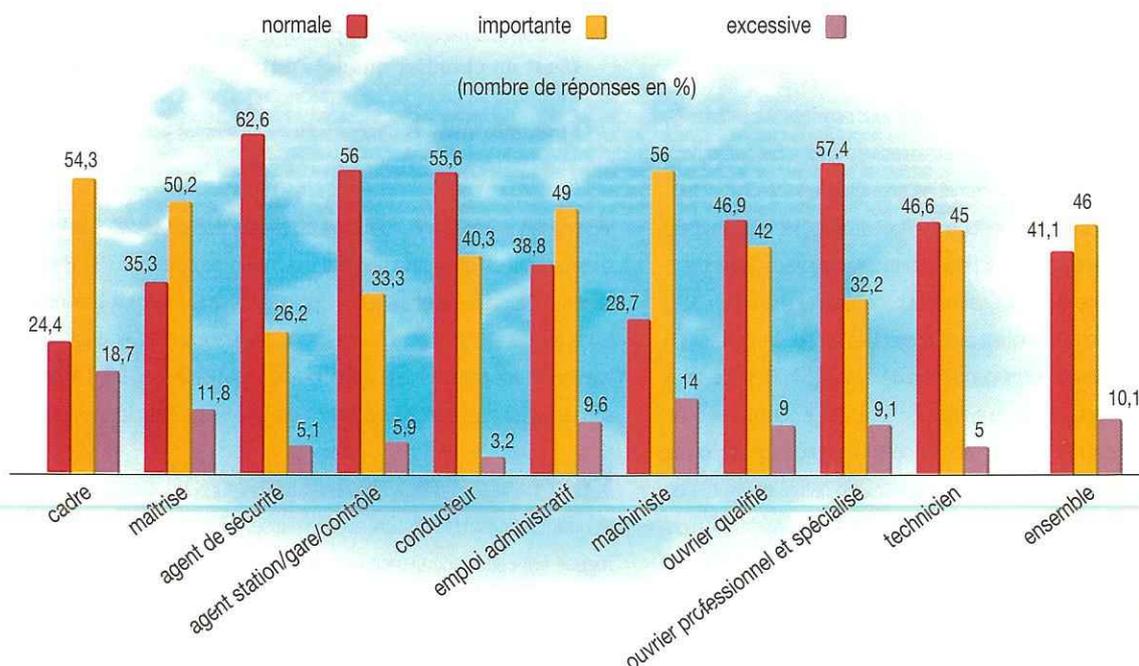
Dans les deux métiers de conduite, le résultat est exactement inverse : les conducteurs expriment un avis négatif à 55%, et les machinistes un avis positif à 55%. Les agents qui ont le regard le plus sévère sont les administratifs et le personnel de sécurité avec 58,5% et 59,5% d'opinions défavorables.

AVANTAGES SOCIAUX : DE GRANDS ÉCARTS DE CHALEUR

Sans doute, deux agents sur trois pensent que les avantages sociaux sont intéressants à la RATP, légèrement plus qu'en 1996 (65,2%), mais toujours très en retrait par rapport à 1993 (70%). Néanmoins, l'enseignement majeur d'Echo VII, sur ce chapitre, est de montrer la radicalisation des points de vue.

Les avis nettement négatifs sont plus nombreux. Ils passent de 6,4% à près de 11%, et les avis nettement positifs montent de 8,1% à 20,3%. Sur les services qui leur sont proposés, les agents se sentent nettement moins concernés, souvent avec un taux supérieur à 15% par rapport à Echo VI. Ceux qui se disent concernés ont un avis favorable sur le logement et la restauration et moins favorable sur les colonies de vacances, les activités culturelles et sportives, les prêts et les vacances familiales.

Comment qualifieriez-vous la charge de travail qui vous incombe ?



L'ECHO DES MÉTIERS

Les résultats d'Echo VII offrent une nouvelle photo de famille complète et variée de la RATP. À chaque métier, sa vision de son travail, de l'entreprise, ses motifs de satisfaction, de mécontentement ou d'inquiétude. Présentation des grandes tendances, profession par profession.

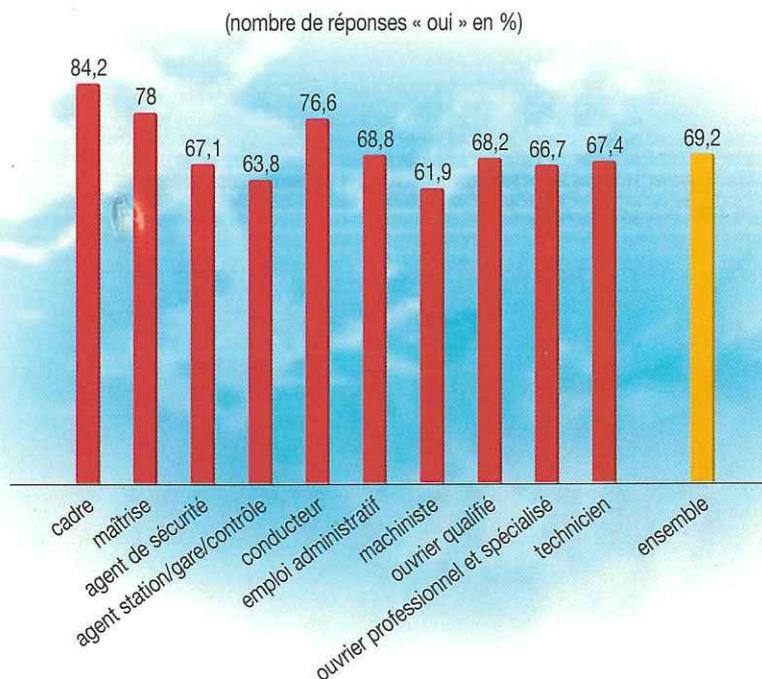
OUVRIERS QUALIFIÉS : DE MEILLEURS SENTIMENTS

Chaque enquête le démontrait : les ouvriers qualifiés n'étaient pas satisfaits. Si tout, aujourd'hui, n'est pas rose, l'amélioration est cependant sensible. Il y a trois ans, ils étaient ceux qui étaient le moins satisfaits par leur travail (57,8%) : ils ne le sont plus. 68,2% ont une opinion positive à l'égard du travail qui leur est confié. Pourtant, comme d'autres catégories du personnel, ils ressentent un accroissement de leur charge de travail. Mais ce sentiment est sans doute compensé par le fait qu'ils s'estiment désormais mieux rémunérés que par le passé. Toutefois, ils ne sont que 29% à estimer que leur responsable direct leur donne des informations utiles sur la politique de l'entreprise.

EMPLOYÉS ADMINISTRATIFS : DU TRAVAIL EN PLUS

La charge de travail augmente : s'ils sont, cette année, toujours près de 49% à la trouver importante (comme en 1996), ils sont cette fois 9,6% à la trouver excessive, contre 6,5% trois ans auparavant. Pourtant, alors qu'ils étaient seulement 36% à se déclarer satisfaits de leur rémunération, ils sont aujourd'hui 48%. Néanmoins, on constate une très légère érosion de la satisfaction à l'égard du travail, 68,8% cette année, contre 71,2% en 1996. Enfin, les employés administratifs sont la population qui considère le moins jouer un rôle dans la satisfaction du client (50%).

Etes-vous satisfait de votre travail ?



OUVRIERS SPÉCIALISÉS ET PROFESSIONNELS : LE STATUT TOUJOURS EN TÊTE

Avec 73% de réponses positives, les OP-OS sont la catégorie du personnel qui affiche la plus grande fierté sur le plan de la qualité des services offerts à la clientèle. Toujours en grande majorité satisfaits de leur travail (66,7%), dont l'évolution future les préoccupe moins (17%) que le devenir de leur statut (47,1%). Deux ouvriers sur trois (66%) pensent que les avantages sociaux sont intéressants à la RATP.

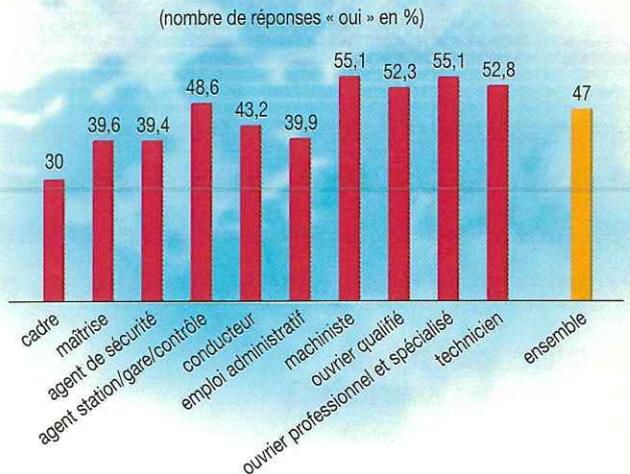
CONDUCTEURS : DANS LE FLOU

Ils sont 72,6% à ne pas trouver claires les orientations de l'entreprise, estimant, à une écrasante majorité (83,5%), que la RATP n'explique pas bien ses actions. Près de 70% d'entre eux n'ont pas confiance dans ses grandes orientations, c'est nettement moins qu'il y a trois ans (84,6%). Si la vision d'ensemble de la politique d'entreprise est quelque peu brouillée, ils estiment à 56,6% disposer d'informations suffisantes dans le cadre de leur métier, et ils sont 88% à penser jouer un rôle dans la satisfaction du client.

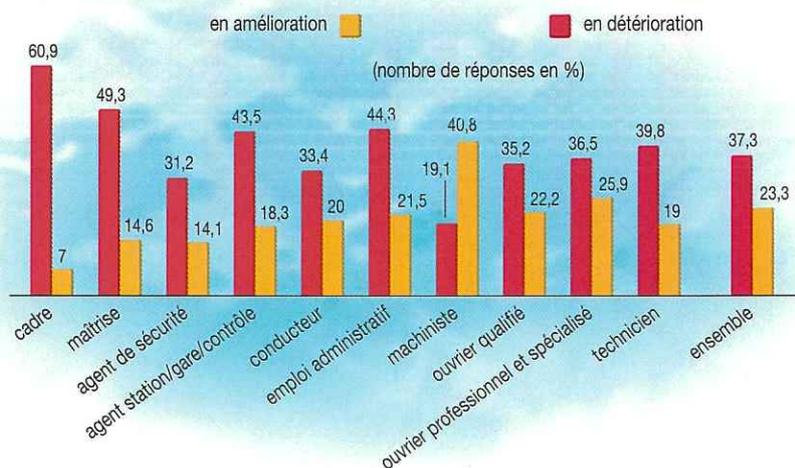
CADRES : CONTENTS ET OPTIMISTES

Echo VII n'est pas la première enquête à le découvrir, la chose se confirme à chaque édition : les cadres ont le sourire ! À 84,2 %, ils se déclarent satisfaits de leurs métiers, soit une progression de près de trois points par rapport à 1993, le sourire serait-il contagieux ? Pourtant, ils sont aussi les plus nombreux à trouver leur charge de travail importante (54,3 %), et même excessive pour 18,7 % d'entre eux. Un sentiment qui s'accroît un peu plus chaque année, car en 1996 ils étaient 68 % à estimer leur charge de travail supérieure à la normale. Cependant, ce sentiment ne les incline pas au pessimisme : ils sont, de loin, les plus confiants (76,6 %) dans les orientations de l'entreprise. D'ailleurs, ils pensent, en majorité (53,7 %), que la RATP explique bien les raisons de ses actions, mais ils sont les seuls... En revanche, vis-à-vis du client, les cadres sont en retrait. 71 % seulement estiment que le client est une priorité dans leurs objectifs, contre 81 % pour les opérateurs.

Les syndicats traduisent-ils bien vos aspirations et revendications ?



Comment qualifieriez-vous l'évolution de l'image de la RATP perçue par les voyageurs ?



TECHNICIENS : PLUS SATISFAITS DES RÉMUNÉRATIONS

Ils sont 50 % à trouver que la charge de travail est importante, voire excessive. Mais, radicale transformation, alors que le doute quant aux orientations prises par la RATP prédominait (79,5 %), ils sont désormais près de 51 % à exprimer une confiance retrouvée. Ils sont également moins nombreux à penser que l'image de la RATP s'est détériorée auprès des voyageurs : 19 % aujourd'hui, contre 30 % il y a trois ans. De plus, trois agents sur quatre estiment jouer un rôle dans la satisfaction du client.

AGENTS DE CONTRÔLE, DE GARE ET DE STATION : CONDITIONS DE TRAVAIL DIFFICILES

En contact avec la clientèle, ils ont conscience du rôle qu'ils jouent dans la satisfaction des clients. Ils sont d'ailleurs une grande majorité à estimer (72,5 %) que la RATP peut offrir un service de qualité et maîtriser ses dépenses par des orientations nouvelles qu'ils perçoivent mal aujourd'hui à près de 60 %. Cependant, 43 % des agents de station et de gare ont le sentiment que l'image de l'entreprise s'est améliorée auprès de la clientèle. Les agents de contrôle, de leur côté, sont près de 45 % à partager cet avis. 50 % seulement des agents de station et de gare s'estiment écoutés de leur responsable direct, c'est le chiffre le plus bas des catégories. Il monte à 63 % pour les agents de contrôle.

MACHINISTES : LOURDES CHARGES DE TRAVAIL

Immédiatement après les cadres et les agents de maîtrise, ce sont eux qui estiment en plus grand nombre devoir faire face à une charge de travail importante (56 %), voire excessive (14 %). Et ce sont eux aussi qui se déclarent les moins fiers de la qualité des services fournis à la clientèle par la RATP. 40 % sont d'avis que l'entreprise ne peut pas offrir un service de qualité et maîtriser ses dépenses. Ils sont également les plus soucieux face à l'insécurité, 79 % jugeant la RATP incapable de maîtriser les questions posées par la montée des incivilités. 32 % se disent, d'ailleurs, préoccupés par leurs conditions de travail. L'image qu'ils ont de leur responsable direct est plutôt celle de quelqu'un qui critique (60 %), plutôt que celle de quelqu'un qui félicite (47 %).

AGENTS DE MAÎTRISE : LA CONFIANCE REVIENT

On les savait satisfaits de leur métier, cela se confirme : si en 1996, ils étaient 75,5% à l'être, ils sont aujourd'hui 78%. En revanche, la nouveauté par rapport aux anciennes consultations est une véritable confiance retrouvée dans les orientations de l'entreprise. Il y a trois ans, près de 64% étaient inquiets et troublés par les perspectives qui semblaient s'offrir à eux. Aujourd'hui, ils sont 58,7% à se dire confiants dans l'avenir. Un renversement quasi total de tendance, et un taux qui colle presque exactement avec les 59% d'agents de maîtrise qui déclarent avoir des objectifs clairs à atteindre dans le cadre de leur travail. Par ailleurs, 78% des agents de maîtrise considèrent le client comme l'un de leurs objectifs prioritaires.

ECHO VII À LA LOUPE

Pour sa septième édition, Echo a consulté le personnel de la RATP au grand complet. Concepteur du questionnaire, Christian Delom* explique la méthode employée et analyse les résultats.

QUI A ÉTÉ CONSULTÉ ?

Pour la première fois, le questionnaire a été transmis à l'ensemble du personnel de la RATP, soit plus de 39 000 personnes consultées.

QUI A RÉALISÉ LE QUESTIONNAIRE ?

Deux sociétés indépendantes, Sociologiciels et Management Surveys. Nous sommes spécialisées dans ce type d'enquête. Nous avons tout d'abord pratiqué une série d'entretiens individuels auprès de personnes représentatives des différents métiers de l'entreprise et des différents niveaux hiérarchiques. Nous leur avons demandé quels étaient leurs centres d'intérêt, quels éléments d'Echo VI ils souhaitaient voir repris dans Echo VII, quelles étaient leurs inquiétudes dans le cadre de leurs activités, comment ils voyaient l'avenir, etc. Ensuite, nous avons écrit le questionnaire. C'est une phase délicate, car il faut être certain que tout le monde comprendra bien les questions posées. Enfin, c'est nous qui effectuons le traitement des réponses et nous proposons une analyse. Nos deux sociétés réalisent régulièrement de tels sondages auprès du personnel de Renault, de TDF ou encore d'EDF.

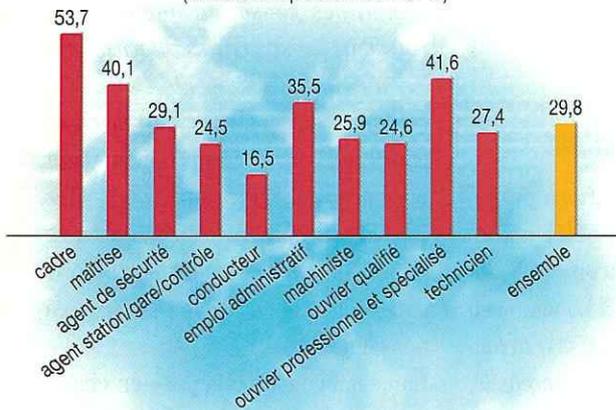
QUI A RÉPONDU ?

Le pourcentage de retour est d'environ 30%, soit moins de 12 000 réponses. Ce n'est pas un excellent résultat, et il soulève plusieurs interrogations. Le questionnaire a-t-il bien été diffusé, son utilité a-t-elle bien été expliquée ? Il est vrai qu'il était distribué pour la première fois à l'ensemble du personnel. Comme toute action nouvelle, elle doit s'installer dans la durée afin de trouver sa légitimité. Un bon taux de réponses devrait approcher les 50%, comme c'est le cas dans d'autres entreprises, Renault par exemple. Mais ce chiffre est malgré tout suffisant pour assurer la validité des résultats.

* Directeur général de la société Sociologiciels.

L'entreprise explique-t-elle bien le pourquoi de ses actions ?

(nombre de réponses « oui » en %)



AGENTS DE SÉCURITÉ : CONFIANCE TOUJOURS

Comme l'ensemble des opérateurs, les agents de sécurité sont un peu dans le vague : près de 62% trouvent les orientations de la RATP peu claires. Pourtant, ils sont 45,4% à reprendre confiance dans les orientations prises par l'entreprise, soit 15% de plus qu'il y a trois ans. Satisfaits de leurs horaires de travail, ce qui n'est pas le cas de tous les agents en contact avec la clientèle, ils le sont également (72,2%) de leur rémunération. En revanche, ils ne sont que 27% à considérer que leur responsable direct donne des informations utiles sur la politique de l'entreprise, et 55% à estimer qu'il est à leur écoute.

Dossier réalisé par Jean-Patrick Ménard



Garde d'enfants : Pimprenelle vous renseigne

Instauré à la suite de l'accord salarial et social de 1998, l'espace Pimprenelle a pour vocation d'apporter aux familles, à la recherche d'un mode de garde pour leurs jeunes enfants, une réponse personnalisée », explique Simonne Chassagne, responsable de l'espace Pimprenelle. Premier rôle de Pimprenelle, l'information aux agents : des brochures sur les modes de garde sont envoyées aux futures mères dès la déclaration de grossesse et aux agents qui en font la demande. « Nous recevons tous ceux qui le souhaitent, non seulement des femmes, mais également des futurs pères – environ 35 % des contacts –, poursuit Simonne Chassagne. Et nous pouvons établir des simulations financières. Si les exploitants sont les plus nombreux à nous appeler, les mères travaillant dans le tertiaire nous contactent aussi. Nous avons établi une base de données sur les équipements existant dans les huit départements de

La RATP entend accentuer sa politique sociale. Premières mesures avec la création de l'espace Pimprenelle et la modification de l'allocation pour frais de garde d'enfants.

l'Ile-de-France : 2 900 équipements recensés dans 580 communes. Une aide utile, car aucun organisme à ce jour ne regroupe les différentes possibilités de garde. Pour les autres départements, nous répondons à la demande. »

Un relais auprès des organismes sociaux

À signaler, dans les solutions proposées, la réservation de berceaux en crèche à horaires élargis (5 h 30-22 heures). C'est le cas à Longjumeau et à Paris dans les XIII^e et XIV^e arrondissements. « À l'espace Pimprenelle, constate Martine Brun, assistante, l'essentiel des demandes de garde porte sur du temps partiel – pour faire le lien entre les deux parents avec le minimum de frais – et le week-end. Les horaires variables et le temps partiel permettent déjà à certains de s'organiser. La réduction et l'aménagement du temps de travail devraient apporter une nouvelle amélioration. Toutes les possibilités proposées sont des gardes réglementées afin de contribuer à la création d'emplois. »

Autres missions de l'espace, jouer le rôle de relais avec les organismes extérieurs tels les spécialistes de la Petite Enfance, les caisses d'allocations familiales, les conseils généraux, les collectivités

locales... « Nous pouvons ainsi faire connaître les besoins de l'entreprise et nous nous sommes rendu compte, précise Martine Brun, que certaines communes pensaient que la RATP possédait des structures internes pour les enfants de ses agents ! » Se faire connaître et constituer un réseau de partenaires, dans chaque département, pour négocier des solutions adaptées. Ensuite, se tourner vers d'autres entreprises connaissant les mêmes besoins pour rechercher et établir des propositions innovantes.

En ce qui concerne la prise en charge des frais de garde, un protocole d'accord vient d'être signé par l'ensemble des organisations syndicales. Il prévoit l'attribution d'une allocation révisée étendue aux hommes. Sous condition de ressources, l'allocation sera versée pour les enfants de moins de 3 ans et créée pour les enfants de 3 à 7 ans, gardés les dimanches et les jours fériés en raison des horaires atypiques de leurs parents (voir fiche).

Pour cela, une enveloppe de 6,2 millions de francs, gérée par l'espace Pimprenelle, doit contribuer à permettre à un plus grand nombre d'agents de trouver une garde réglementée pour leurs enfants.

Simone Feignier

Appel aux agents

Si vous connaissez des besoins de garde dans un secteur donné, des expériences intéressantes de garde, une assistante maternelle, ou si votre conjoint souhaite garder des enfants, prenez contact avec l'espace Pimprenelle, département GIS. Simonne Chassagne et Martine Brun, tél. : (01 44 6) 8 28 66 et 28 44. Permanence, tél. : (01 44 6) 8 28 44.



LES CHOIX

Les différents modes de garde

● Les crèches :

- la crèche collective accueille de quarante à cinquante enfants de moins de 3 ans, elle est ouverte en général de 7 à 19 heures, sauf le week-end ;
- la crèche familiale regroupe des assistantes maternelles agréées, encadrées par des professionnels qui accueillent à leur domicile les enfants ;
- la crèche parentale est une crèche associative, organisée et gérée par des parents, les tarifs varient d'une crèche à l'autre selon le nombre d'enfants gardés et les subventions accordées par les collectivités ;
- la halte garderie est dirigée par une puéricultrice, elle accueille ponctuellement les enfants de moins de 6 ans, coût horaire de 1 à 15 francs.

Participation : forfait mensuel selon revenus et nombre d'enfants à charge. Il équivaut à environ 12 % du revenu mensuel net du foyer.

Avantage fiscal : jusqu'à 3 750 francs de réduction d'impôt.

Inscription au service municipal de la Petite Enfance ou auprès de la directrice de la crèche.



● Les assistantes maternelles indépendantes

Ce sont des personnes agréées, affiliées à l'Urssaf en tant que salariées, qui accueillent à leur domicile,

de un à trois enfants de 2 mois et demi à 6 ans.

Les tarifs varient selon les communes. Au salaire journalier s'ajoutent les congés payés et les indemnités d'entretien.

Le salaire peut ainsi varier de 110 à 185 francs par jour net. Avantage fiscal : réduction d'impôt jusqu'à 3 750 francs.

Inscription : liste auprès du service PMI de la commune ou de l'arrondissement.



● La garde au domicile des parents :

- l'employée de maison nécessite de respecter les formalités obligatoires (contrat de travail, déclaration d'employeur, feuilles de paie...).

Le salaire brut horaire ne peut être inférieur à 40,72 francs (taux du Smic horaire brut au 1^{er} juillet 1999) ;

- le baby-sitting occasionnel. Enfant gardé ponctuellement à la maison par des étudiants, le coût se situe autour de 35 à 40 francs l'heure.

Avantage fiscal : réduction d'impôt, au titre des emplois familiaux ;

- la garde au pair. Hébergement en chambre individuelle et nourriture en famille, argent de poche entre soixante-quinze et quatre-vingt-dix fois le montant horaire du minimum garanti

(environ 1 650 francs par mois au 1^{er} juillet 1999).

Frais de transport payés et forfait de protection sociale (Urssaf : 760 francs par mois).

→ La petite enfance à la RATP

(au 30 avril 1999)

- Enfants ayant un parent à la RATP : de moins de 3 ans : 5 691 ; de 3 à 7 ans : 8 102. Le plus grand nombre d'enfants réside en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne : 20 % de l'ensemble de chaque département.

- Modes de garde utilisés (questionnaire auprès des agents, été 1998) :

- pour les moins de 3 ans :
nourrice non déclarée : 24 % ;
famille : 21 % ; assistante maternelle : 19 % ; orpho : 17 % ; parents en alternance (en horaires atypiques) : 11 % ; employée salariée : 5 % ;
jeune fille au pair : 3 % ;
- pour les 3-7 ans : garderies, centres de loisirs : 39 % ; nourrice non déclarée : 25 % ; famille : 21 % ; assistante maternelle : 7 % ; employée salariée : 5 % ; jeune fille au pair : 3 %.



LES CONDITIONS

L'allocation pour frais de garde

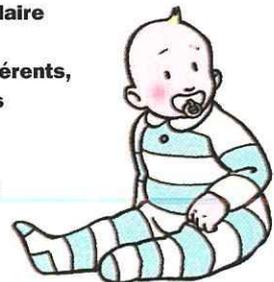
Bénéficiaires : personnel permanent, auxiliaire ou contractuel se trouvant dans l'obligation de faire garder leur(s) enfant(s).

Conditions d'attribution : pour un ou plusieurs enfants de moins de 3 ans, placés dans une crèche, halte garderie, chez une assistante maternelle agréée déclarée ou en cas de garde à domicile de l'agent par un salarié déclaré ; de 3 à moins de 7 ans placés les dimanches et les jours fériés travaillés, chez une assistante maternelle agréée déclarée ou en cas de garde à domicile de l'agent par un salarié déclaré.

L'allocation peut se cumuler avec une aide similaire attribuée par l'employeur du conjoint.

Montant : l'allocation est versée à des taux différents, variant selon les horaires de l'agent (classiques ou atypiques) et le mode de garde adopté, plafonnée à 50 % des frais restant à charge.

Demande : elle doit être transmise directement à l'espace Pimprenelle, validée par l'organisme de gestion pour les horaires de travail et accompagnée des justificatifs de la garde.



Du ballast neuf sur la 9

Revoilà le RVB (renouvellement des voies ballastées), après une interruption au mois d'août. Les travaux de RVB et des traverses ont repris en septembre sur la ligne 9 (Porte-de-Montreuil - Pont-de-Sèvres). Commencés à la fin du mois de juillet 1998, ils devraient s'achever au printemps 2001. Près de trois ans de

travaux la nuit de 22 h 30 à 5 heures du matin, pour remplacer mécaniquement le ballast.

Ainsi chaque nuit, 75 mètres de voie sont, en moyenne, renouvelés, ce qui correspond, après évacuation du vieux ballast, à la mise en place de 130 tonnes de ballast neuf. Une moyenne type, calculée en l'absence de pose de

murettes et de drains. Pour cela, une équipe de soixante-dix personnes et de trente agents de la RATP, qui pour la plupart appartiennent à l'unité Voie du département ITA, sont mobilisés chaque nuit afin de mener à bien l'opération, qui s'effectue à l'aide d'un matériel ferroviaire spécialement adapté à l'environnement du métro sous tunnel à deux voies.



3. Dégarnisseuse en marche.



4. Lorry automoteur, ce matériel permet d'acheminer les anciennes et les nouvelles traverses.



7. Pose des traverses neuves (en béton). Désormais, elles ne sont plus en chêne, mais en azobé (bois exotique) ou en béton.



8. Le wagon à grande capacité décharge le ballast neuf.

Arrêt sur



1. Arrivée des trains sur le chantier. D'une longueur totale de 75 mètres, ces trains comprennent un wagon pour l'énergie, qui fournit l'électricité au chantier (l'alimentation de la voie est coupée). Ici, le tracteur à marche autonome.



2. Installation et déploiement de la dégarnisseuse, qui assure l'extraction mécanique du ballast.



5. Le wagon portique amène les nouvelles traverses et récupère les anciennes, qui sont déposées et stockées sur le wagon.



6. Dépose des vieux drains, qui permettent d'évacuer l'eau, et repose des murettes d'une hauteur de 85 centimètres. Les murettes sont installées seulement lorsque le radier (partie basse du souterrain supportant le ballast) est profond.



9. Une fois, le nouveau ballast déchargé, ultime étape : le « bourrage », soit le nivellement et le dressage de la voie.



10. Il est 4 h 45, Jean-Michel Leliard, agent RATP, effectue le compte rendu des travaux de la nuit. Après remise des installations et du courant, l'exploitation peut reprendre.

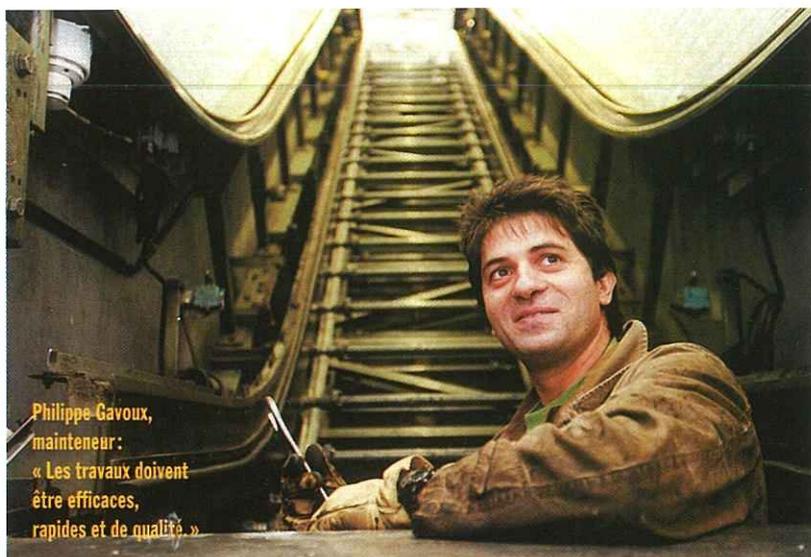
PHOTOS : MARGUERITE/DGC-A*

Les hommes des

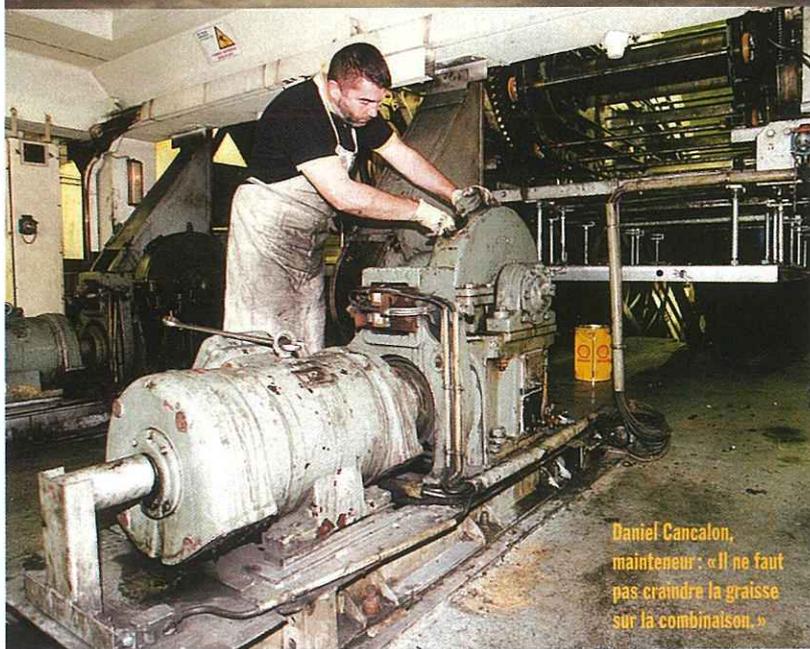
Des mainteneurs ont pour mission d'assurer l'entretien préventif et la réparation des escaliers mécaniques. Avec l'objectif d'offrir au voyageur un trajet sans faille. Un métier technique éprouvant. Témoignages.

L'escalier mécanique, tout comme la voiture, nécessite des révisions, explique Antonio Dos Santos, mainteneur au département ESE. *En soulevant le capot, on découvre souvent, tel le mécanicien, des anomalies qu'il faut traiter.* Ils sont soixante-dix agents dans l'entité pour s'occuper de la maintenance patrimoniale (visite annuelle, grosse casse...) du parc, composé de huit cents escaliers mécaniques de six types. Au cœur de la « machinerie », les mainteneurs assurent l'entretien préventif des escaliers mécaniques. Penchés sur leurs « entrailles », les agents procèdent cycliquement au *check-up* des équipements. Vérification des éléments de transmission, du rail, des marches... « *Les travaux doivent être efficaces, de qualité, et réalisés dans des délais rapides pour rendre aux voyageurs les installations disponibles* », explique Philippe Gavoux, mainteneur au département ESE. Le voyageur, qui paie son voyage, est en droit d'attendre de l'entreprise un trajet sans faille. La disponibilité des escaliers mécaniques s'inscrit dans ce contrat.

Mais un chantier de maintenance préventive, souvent évalué à une quinzaine de jours, s'étale fréquemment sur trois semaines. « *Nous traitons à cette occa-*



Philippe Gavoux, mainteneur : « Les travaux doivent être efficaces, rapides et de qualité. »



Daniel Cancalon, mainteneur : « Il ne faut pas craindre la graisse sur la combinaison. »

sion tous les défauts susceptibles d'engendrer des réparations ponctuelles, qui pénaliseraient doublement le voyageur », précise Antonio.

Une fonction qui n'est pas sans risques. Malgré la vigilance des agents à l'égard des consignes de sécurité, l'imbrication d'éléments mécaniques rend les accidents de travail fréquents : « *En moyenne, au cours de sa carrière, un agent est victime d'un accident du travail plus ou*

moins grave, précise Daniel Cancalon, mainteneur au département ESE. *Ces accidents ont finalement "servi" à l'évolution du métier. L'établissement systématique d'un arbre des causes, suivi d'analyses, a permis de tirer des enseignements.* »

Le métier est éprouvant et physique. « *Les motoréducteurs pèsent plus de 400 kilos, une marche entre 25 et 40 kilos, poursuit-il. Autrefois, il fallait*

escaliers mécaniques

les déplacer sans moyens. » Aujourd'hui, même si la mécanisation soulage l'homme, le déplacement des matériaux se fait souvent à « dos d'homme ».

Des conditions de travail difficiles dans un environnement bruyant lié au ronflement des moteurs, au cliquetis des escaliers...

Un équilibre à préserver entre travail et vie privée

Actuellement, des interrogations planent sur l'avenir de ce métier. La concertation est en cours. Un travail en continu sur un chantier raccourcirait la durée et améliorerait le service rendu au voyageur. « Des changements d'horaires avec la présence de services de nuit sont envisagés », explique Daniel. Toutefois, cette hypothèse (voir encadré) le laisse dubitatif : « Je crains à la fois une insuffisance de l'effectif pour instaurer une telle organisation et des difficultés pour passer des consignes à une équipe relais. Pour des raisons de sécurité, elle devra vérifier un certain nombre de points, qui induiront des pertes de temps. » En outre, porte-parole de ses collègues, Daniel regrette que la « production » prenne le pas sur « l'humain ». Et en ce qui concerne les agents ? La plupart d'entre eux ont choisi d'exercer ce métier pénible avec en contrepartie des horaires leur permettant de concilier vies professionnelle et familiale, associative ou sportive. « Je ne prendrais pas le risque de gâcher ma vie familiale, et si les horaires devaient changer, dans ces conditions pourquoi ne pas s'orienter vers un travail moins pénible », explique Antonio. Leur vie, ils l'ont tous organisée selon ces horaires. « Ce serait, dit Daniel, un véritable tracassé de devoir renoncer à m'occuper des enfants de l'USMT Rugby. Il ne faut

pas oublier que l'agent, c'est aussi un mari, un père ou un ami qui, à ce titre, a droit à une vie personnelle. »

Certains chantiers sont confiés à des entreprises extérieures. Faut-il y voir de véritables concurrents ? De concert, leur réponse suscite réflexion : « Comment expliquer que la RATP ait obtenu le marché de maintenance des escaliers mécaniques au musée du Louvre ? Quelles conclusions tirer de la reprise de certains contrats confiés auparavant à des entreprises sous-traitantes ? » Pour l'ensemble, « c'est la reconnaissance de notre professionnalisme ». ■

Catherine Houël



L'organisation du métier pourrait à l'avenir subir quelques changements. Le personnel s'interroge. La concertation est en cours.

→ Une maintenance améliorée

La direction générale a fixé à 99% le taux de disponibilité des escaliers mécaniques.

« Le savoir-faire et le professionnalisme des agents sont incontestés, explique Gérard Miquerol, responsable de l'entité Duhesme, ESE. Mais pour atteindre cet objectif, il convient d'améliorer les performances de l'entité. »

Des pistes de progrès sont envisagées :

- le travail en continu sur les chantiers ;
- la construction d'une plate-forme de maintenance industrielle centralisée, mise aux dimensions, pour accueillir un atelier de mécanique et une zone de stockage de pièces et d'organes nécessaires. « Ce centre de maintenance permettra alors de reprendre à la sous-traitance les marchés de réparation d'organes et de mieux maîtriser les délais. Une réorganisation inévitable que la direction ambitionne "gagnant-gagnant" pour le voyageur et pour les agents, en tenant compte de l'équilibre entre leurs vies professionnelle et familiale. Une équipe composée de volontaires expérimentera le projet », conclut Gérard Miquerol.

Conseil d'itinéraire, prix de la Carte Orange, renseignement sur le trafic... les opérateurs du centre d'informations téléphoniques (CIT) répondent aux demandes les plus diverses des Franciliens. Reportage.

Il est 15 heures, et au 41, rue de Caumartin, les téléphones sonnent de toutes parts dans la salle du centre d'informations téléphoniques (CIT). Avec une moyenne de trois mille appels par jour, les opérateurs du centre répondent à toutes les demandes des Franciliens *via* le 08 36 68 77 14.

Éric Durand : « Pivi nous permet de gagner du temps et de renseigner plus précisément les voyageurs. »

« Les questions sont diverses et variées : cela va d'une demande

Le CIT répond

d'itinéraire au prix de la Carte Orange en 1995 », précise Éric Durand, en poste au CIT depuis cinq ans.

Seize postes informatiques et téléphoniques (dont douze opérationnels) sont là pour faciliter le travail des opérateurs. Le CIT est ouvert de 6 à 21 heures, et ce ne sont pas moins de vingt-cinq opérateurs qui se relayent sept jours sur sept. Des agents qui, lors de leur arrivée, bénéficient d'une formation de quatre semaines concernant la prise de parole, la gestion d'une conversation, la réglementation, la connaissance du réseau et l'utilisation du logiciel Plan indicateur visuel d'itinéraire (Pivi). « Pivi nous permet de gagner du temps et de renseigner encore plus précisément nos

clients », affirme Éric Amozigh, opérateur au CIT depuis quatre ans. En effet, ce logiciel aide à définir un trajet selon toutes sortes de critères.

« En rentrant les lieux de départ et d'arrivée, nous pouvons, selon la demande, indiquer le trajet le plus rapide, avec le minimum de changement, choisir le mode de transport métro, bus, tram, et même préciser le temps de marche pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, souligne Éric Durand. Cependant, Pivi ne prend pas encore en compte les interruptions de courte durée, donc nous sommes également informés minute par minute de l'état du trafic. » Informer sur le trafic n'est qu'une partie de ce

→ Les numéros à retenir

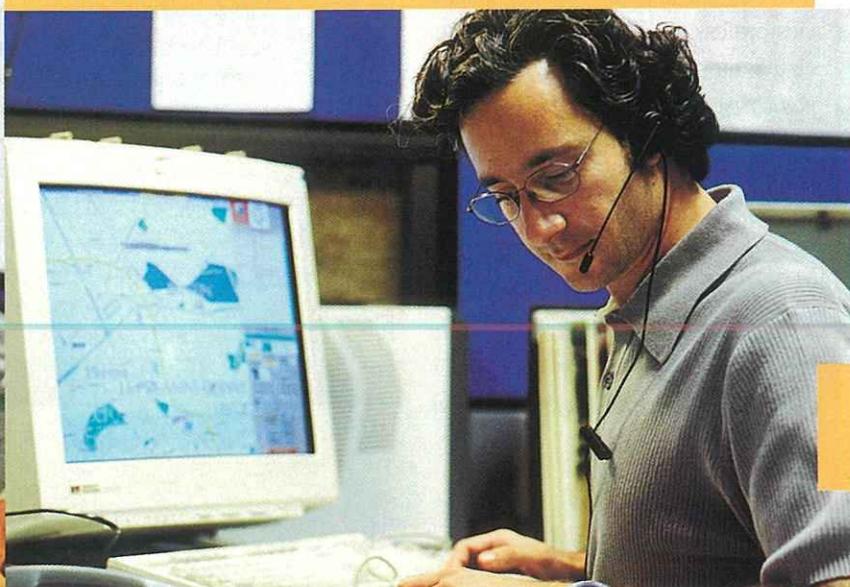
- **Les services par téléphone :**
- 08 36 68 77 14 : informations générales sur les déplacements en Ile-de-France (tarifs, itinéraires, horaires...). Serveur vocal interactif avec possibilité d'accès à un opérateur.
- 08 36 68 41 14 : informations à caractère touristique sur les déplacements en Ile-de-France. Serveur vocal interactif avec possibilité d'accès à un opérateur.
- 01 43 46 14 14 : « RATP info

flash », informations trafic et diverses sur répondeur (message de trois minutes).

■ **Les services par Minitel :**
3615 RATP, 3615 SITU, 3615 COPILOT.

■ **Internet :**
www.ratp.fr : infos générales, trafic, recherche d'itinéraire dans Paris et soixante villes du monde...

■ **Télécopies :**
RATP infofax : envoi de fax informatifs et prévisionnels à des entreprises abonnées.



à l'appel

travail. « En cette période de rentrée universitaire, beaucoup d'étudiants nous appellent pour Imagine "R", nous devons donc leur communiquer la marche à suivre pour s'abonner », indique Éric Durand.

Les opérateurs possèdent tous un pseudonyme lorsqu'ils répondent. « Cela personnalise l'accueil et, dans le même temps, conforte notre correspondant », soutient Éric Amozigh, alias Renaud.

Toujours là, même sur les coups durs

« Le plus intéressant dans ce métier est de rendre service. Les gens sont quelquefois perdus, voire pour certains désespérés, lorsqu'ils ont égaré leurs papiers ou leur portefeuille. L'expérience la plus douloureuse reste, pour moi, l'attentat dans le RER à Saint-Michel, en juillet 1995, quand les gens téléphonaient pour savoir si un membre de leur famille n'était pas dans le train. Nous avions les listes, mais nous devions les "basculer" sur la préfecture de police. En raccrochant, j'avais vraiment une mauvaise sensation, car, nous, nous savions et eux pas encore », témoigne Éric Amozigh.

Un métier qui comporte également des moments plus souriants. « Une fois, on m'a demandé comment se rendre à la station Bière Heineken (au lieu de Bir-Hakeim) pour voir la tour Eiffel, raconte Éric Durand. Ou alors le diamètre d'une roue de bus, la référence du vert RATP... »

Garder son sérieux et son calme reste la devise de ces femmes et de ces hommes qui véhiculent l'image de l'entreprise. ■

Yan Rodriguez

Éric Amozigh : « Le plus intéressant dans ce métier est de rendre service ».



Implication et Qualité : les gagnants

La journée de l'Implication et de la Qualité RATP s'est tenue le mardi 7 septembre. Le trophée Qualité a été remporté par une équipe du centre bus de Montrouge (voir photo), pilotée par Michèle Moreau, responsable commerciale. Équipe réalisatrice de « Pour une meilleure qualité de service, écoutons nos clients » : Daniel Binette, Jean-Pierre Bruyneel, Pierre Cointain, Jacques Cressant, Didier Duclaux, Hervé Guignard, Sandrine Issaly, Évelyne Leloup, Gilles Mancini, Francis Paillas et Didier Rémy. Quant au prix de l'Implication, il a été décerné à une équipe du même département Bus, centre de Flandre, pilotée par Géraldine Lounissi, machiniste hors ligne. Un groupe de conducteurs du

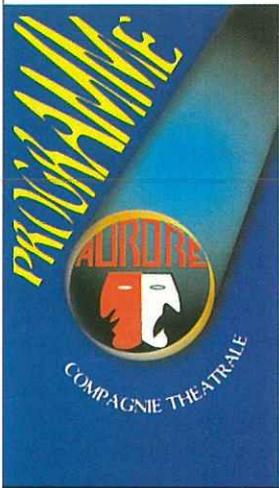
centre décide de mettre en place des mesures efficaces et pérennes pour améliorer la sécurité dans le secteur de Flandre : Michel Coffec, Renaldo Fernandez, Jean-Michel Godart, Victor Grancho, Didier Niego, Laurent Pouille et Laurent Vaillant. Cette équipe participera au prix national de l'Adefipe qui aura lieu les 27, 28 et 29 octobre à Aix-les Bains. Le prix du public a été attribué à l'équipe du département CGF, conduite par Bruno Gallier, responsable de l'unité Comptabilité d'entreprise, dont l'action visait à changer l'image du comptable. **Contacts - Jean-Paul Lascaux, Qualité, DGQ, tél. : (01 44 6) 8 32 87; Bernard Trinidad, Implication, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 80.**

Un labo ESE accrédité

Le laboratoire d'essais des logiciels de sécurité du département ESE a été accrédité par le Comité français d'accréditation (Cofrac). C'est le 20 septembre, à l'Espace Rapée, en présence de Jean-Paul Bailly, que le laboratoire a reçu officiellement l'accréditation du Cofrac. « En matière de logiciel de sécurité, c'est une première en France. Une première également pour l'entreprise qui voit aboutir sa démarche qualité en matière d'ingénierie », constate Francis Boschat, qui dirige le laboratoire. La RATP voit ainsi reconnaître ses compétences, son savoir-faire et son impartialité. C'est sur ces trois critères que le Cofrac a accordé l'accréditation. Cette dernière étant également

étendue au niveau européen. Aujourd'hui, l'entité Atelier des qualifications des logiciels (AQL) se trouve donc être un laboratoire indépendant qui peut valider des logiciels autres que ceux destinés à la RATP, via les filiales Systra et Eurailtest. Depuis Sacem (conduite automatique) jusqu'à Météor, l'entreprise a toujours validé ce type de logiciel conçu par les constructeurs et utilisé notamment sur le matériel roulant pour garantir la sécurité ferroviaire. Prochaine étape pour le laboratoire, la certification ISO qui complètera cette démarche qualité. **Contact - Francis Boschat, tél. : (01 49 5) 7 82 25.**

Théâtre Aurore lève le rideau



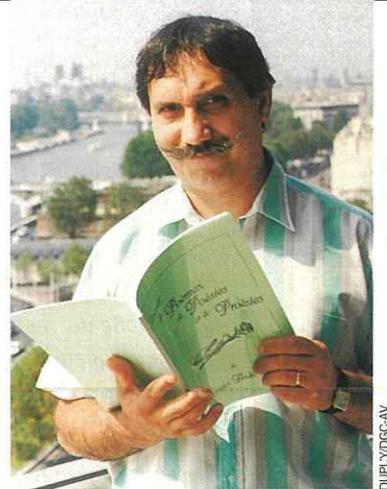
**SAISON
AUTOMNE-HIVER** 98/99

La troupe de théâtre Aurore de la RATP propose pour la saison 1999-2000 trois spectacles : *Acapulco Madame*, pièce d'Yves Jamiaque (matinées à 15 heures les 20, 21, 27 et 28 novembre, 4, 5, 11 et 12 décembre, soirées à 20 h 30, les 27 novembre, 4 et 11 décembre). *Les Dix Petits Nègres*, d'Agatha Christie (à 15 heures les 15, 16, 22, 23, 29 et 30 janvier, les 5 et 6 février, à 20 h 30, les 22, 29 janvier et 5 février). *L'Étiquette*, de Françoise Dorin (à 15 heures les 4, 5, 11, 12, 18, 19, 25 et 26 mars, à 20 h 30, les 11, 18 et 25 mars).

Réservations : 44, rue des Maraîchers, 75 020 Paris
tél. : (01 40 0) 2 49 39.

A lire Poète à ses heures

« Qu'est-ce que le bonheur ?
Ce sont des petits bouts de bien-être
Formant une ligne pointillée,
Qui lorsqu'on la regarde par le bout
Semble une ligne continue. »
Quelques lignes qui ont permis à Philippe Brouard, du département Bus, de s'inscrire parmi les cent premiers finalistes du concours de poésie 1999. Voilà plus de cinq ans que Philippe fait chanter les mots en mettant à profit son heure de trajet dans les transports en commun. Il part d'une image, la traduit par des mots qui, comme un miroir, renvoient à l'image. Plus de quarante poèmes composés sur des thèmes classiques comme l'amour, la vie, la mort, les paysages..., écrits, pour la plupart, d'une seule traite. Fasciné



DUPLY/DGCAV

par les gens, il envisage d'observer puis de dépendre la vie des citadins avec l'objectif d'en tirer des enseignements. Pour caractériser la poésie, Molière disait : « Tout ce qui n'est pas prose est vers et tout ce qui n'est pas vers est prose. » En version contemporaine simplifiée, Philippe fait de la « proésie ».

Contact - Philippe Brouard, Bus,
tél. : (01 44 6) 8 33 28.

Portrait Jean-Daniel, l'illusionniste

Par deux fois, la magie m'a croisé. Une première à l'âge de 11 ans, une seconde à 19 ans et, aujourd'hui, je sers la magie», explique Jean-Daniel Riccio, dit J.-D. Diadmon, agent de station à La Motte-Picquet-Grenelle, sur la ligne 10. Étonnant prestidigitateur, il manipule les cartes avec tant d'adresse et de souplesse qu'il séduit tout public. Imperceptiblement, la carte noire devient rouge, celle que vous recherchez

ne se trouve jamais là où vous l'imaginez ! Pantois devant de telles démonstrations, le plus sceptique finit par s'émerveiller, stupéfié par tant de dextérité et de facilité. « Pourtant, la magie est un art difficile. « Illusionner » le spectateur demande un entraînement intensif, de la souplesse dans les articulations. D'ailleurs, je pratique l'aïkido pour entraîner mon corps à aller encore plus loin », précise J.-D. Diadmon.



Passion, persévérance, perfectionnisme...

Des qualités à

la base de la réussite. Mais le véritable secret, il ne le livrera pas. D'ailleurs, il a dû faire la preuve de ses talents devant une association de magiciens. Un jury qui jugeait de l'intérêt porté au métier, de la pratique de l'art, mais surtout des facultés de discrétion. « C'était terrifiant, se souvient J.-D. Diadmon, mais avec un bon sens de l'humour, une pointe d'ironie, on sort des situations les plus périlleuses. » Habitué du *closed up*, « animation de table en table », J.-D. Diadmon animera sa première scène en 1984, salle Rossini : « Le tract total, mais après cette représentation, j'ai été contacté pour animer des soirées privées au musée Grévin. » Aujourd'hui, J.-D. Diadmon a le statut d'artiste. Il peut à ce titre se produire dans le monde entier. « Je vais diffuser des maquettes dans les casinos, faire des spectacles privés, c'est tellement beau de voir les adultes retrouver leurs yeux d'enfant, car il n'y a pas d'âge pour rêver... » Amateurs de bonneteau, avec Jean-Daniel Diadmon, jouer n'est pas gagner !



D.R.

Il y a trente ans, la ligne A

En trente ans, le tronçon Nation - Boissy-Saint-Léger mis en service en 1969 s'est étendu pour devenir la ligne A. Elle répond toujours aux souhaits initiaux de ses constructeurs : permettre les migrations quotidiennes est-ouest. Rétrospective.

Le 14 décembre 1969, le tronçon Nation - Boissy-Saint-Léger, première étape de la future ligne A du RER, était mis en service par la RATP. La synthèse de deux moyens de transport, le métro et le chemin de fer de banlieue, se trouvait ainsi réalisée. Le principe de la construction d'un « réseau ferré express à caractère régional » s'affirme en 1960, au moment où la politique d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne se met en place. Il s'agit de trouver une solution prompte à faire face à l'explosion démographique de la banlieue et à son corollaire, les migrations quotidiennes domicile-travail. L'axe est-ouest apparaît alors comme prioritaire afin de

desservir le nouveau quartier des affaires de la Défense. Et, dans le même temps, soulager le trafic banlieue de la gare Saint-Lazare en accroissement continu, ainsi que celui de la ligne 1 du métro.

En 1961, le jeune Syndicat des transports parisiens décide que la RATP sera chargée de la construction et de l'exploitation de cette ligne. Après plusieurs modifications, en 1965, le tracé de la ligne Saint-Germain-en-Laye-Boissy-Saint-Léger est arrêté. Il passera donc, dans Paris, par Étoile, Auber, Châtelet, Gare-de-Lyon et Nation, et comprendra deux branches : l'une vers Montesson à l'ouest, l'autre à l'est vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Les travaux de la branche est (la ligne de

Boissy-Saint-Léger) débutent cette même année. Ils commencent par la modernisation et l'électrification de la ligne jusqu'alors exploitée à la vapeur par la SNCF. Suivies de la construction de la gare de Nation, de la section souterraine entre elle et l'ancienne gare de Saint-Mandé et, enfin, de la nouvelle gare de Vincennes. En outre, un important atelier d'entretien et de révision est édifié sur la commune de Sucy-en-Brie. Après quatre ans de travaux, le transfert d'exploitation entre la SNCF et la RATP s'effectua dans la nuit du 13 au 14 décembre 1969.

On pouvait lire dans *la Vie du rail* de l'époque : « On dénombra quelques dizaines de milliers de personnes pour cette journée numéro un. [...] L'acier poli, les sièges individuels (ressemblant à des confessionnaux), les distributeurs automatiques, le contrôle électronique des billets, les escaliers mécaniques [...], Nation a attiré la foule comme il y a quelques années Orly. » Le RER, un lieu à visiter, c'était en 1969.

En 1970,
une rame RER
— synthèse
du métro
et du
chemin
de fer—
franchit
la Marne
entre
La Varenne
et Sucy-
Bonneuil.

L'agenda des manifestations

Du 19 au 22 octobre, à l'occasion des Rencontres PARI RER dans les gares de Grande-Arche-La Défense, Charles-de-Gaulle-Étoile, Auber et Nation, une exposition présente une rétrospective des grands travaux, des matériels roulants « du MS 61 à Altéo », des installations liées à la vente, « du péage à la télébilletique », ainsi que le PCC.

Du 19 au 23 octobre, tous les après-midi de 16 h 30 à 18 h 30 dans la salle d'échanges de la gare d'Auber, des agents de la ligne mettent en scène un spectacle musical : *Carnet de voyages*. À partir d'une succession de sketches, ils retracent quelques séquences de la vie quotidienne des agents des gares.

Le 23 octobre, de 9 à 17 heures, les ateliers de Sucy-en-Brie organisent une journée portes ouvertes.

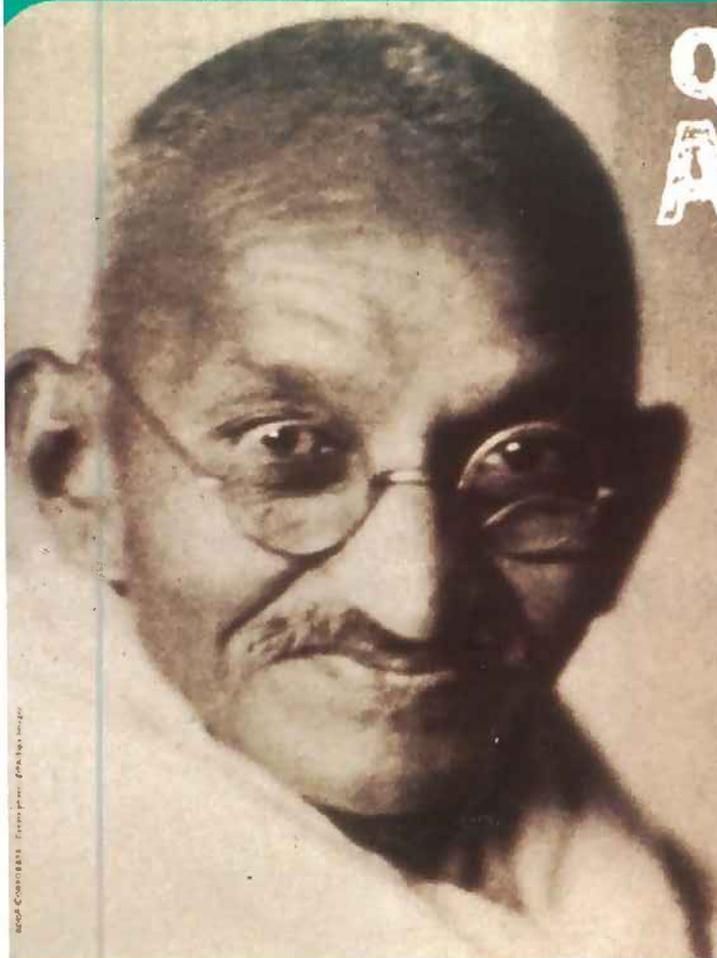
Enfin, le week-end des 23 et 24 octobre, un train à vapeur est mis en circulation entre Joinville et Boissy-Saint-Léger.

LA VIE DU RAIL

VIOLENCE, INDIFFERENCE, EN PARLER C'EST AGIR.



PLUTÔT
QUÉ DE JOUER
AUX COW-BOYS,
JOUONS
AUX
INDIENS.



"La non violence est la plus grande force dont dispose l'espèce humaine". Gandhi

AGF COMMUNICATIONS - Paris photo: Raphaël Hertz