

# ENTRE LES LIGNES

Londres



Moscou



Square-42

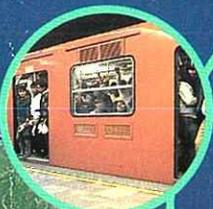


Lisbonne



New York

Mexico

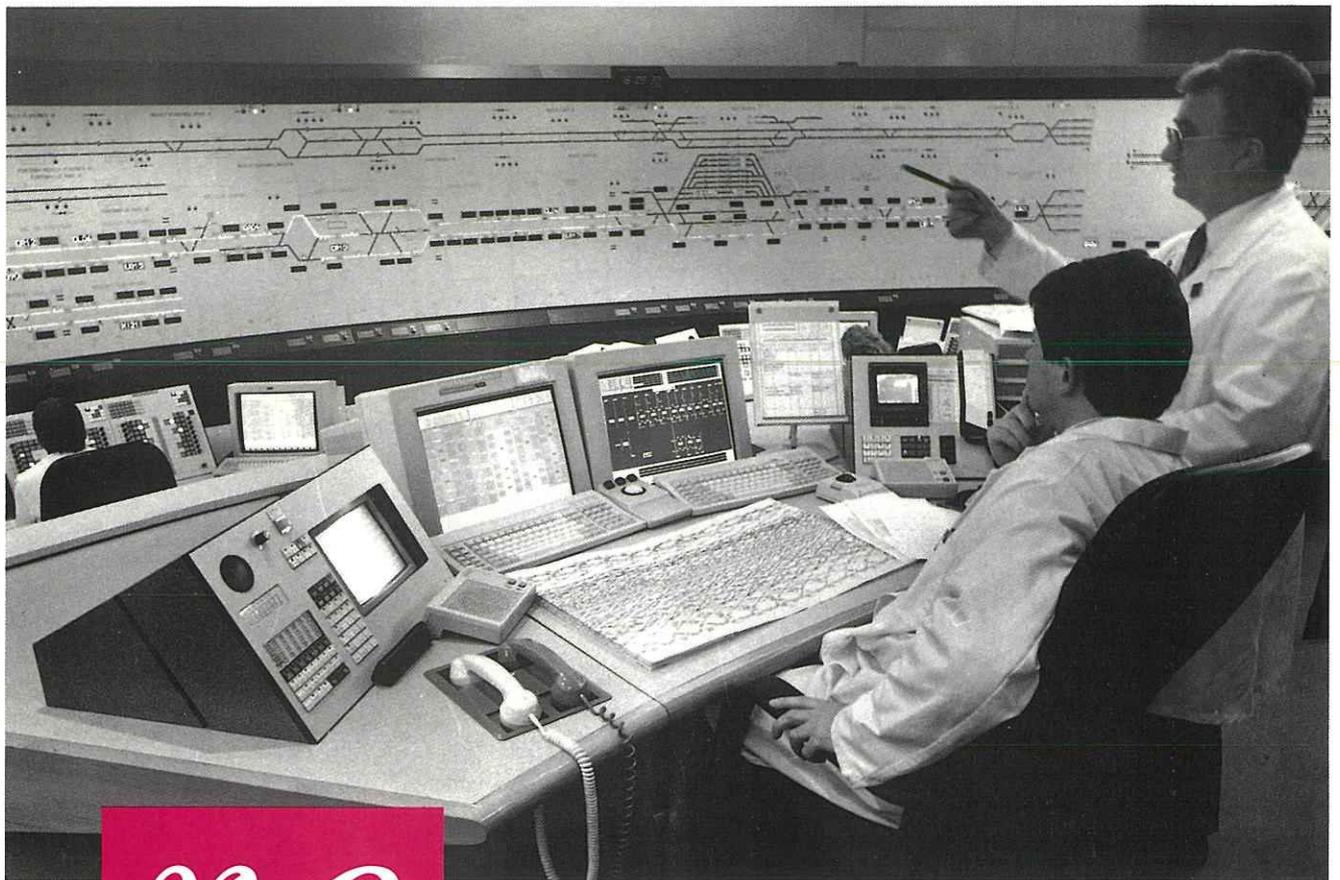


Canton

## *Les enjeux* DE L'INTERNATIONAL

RATP

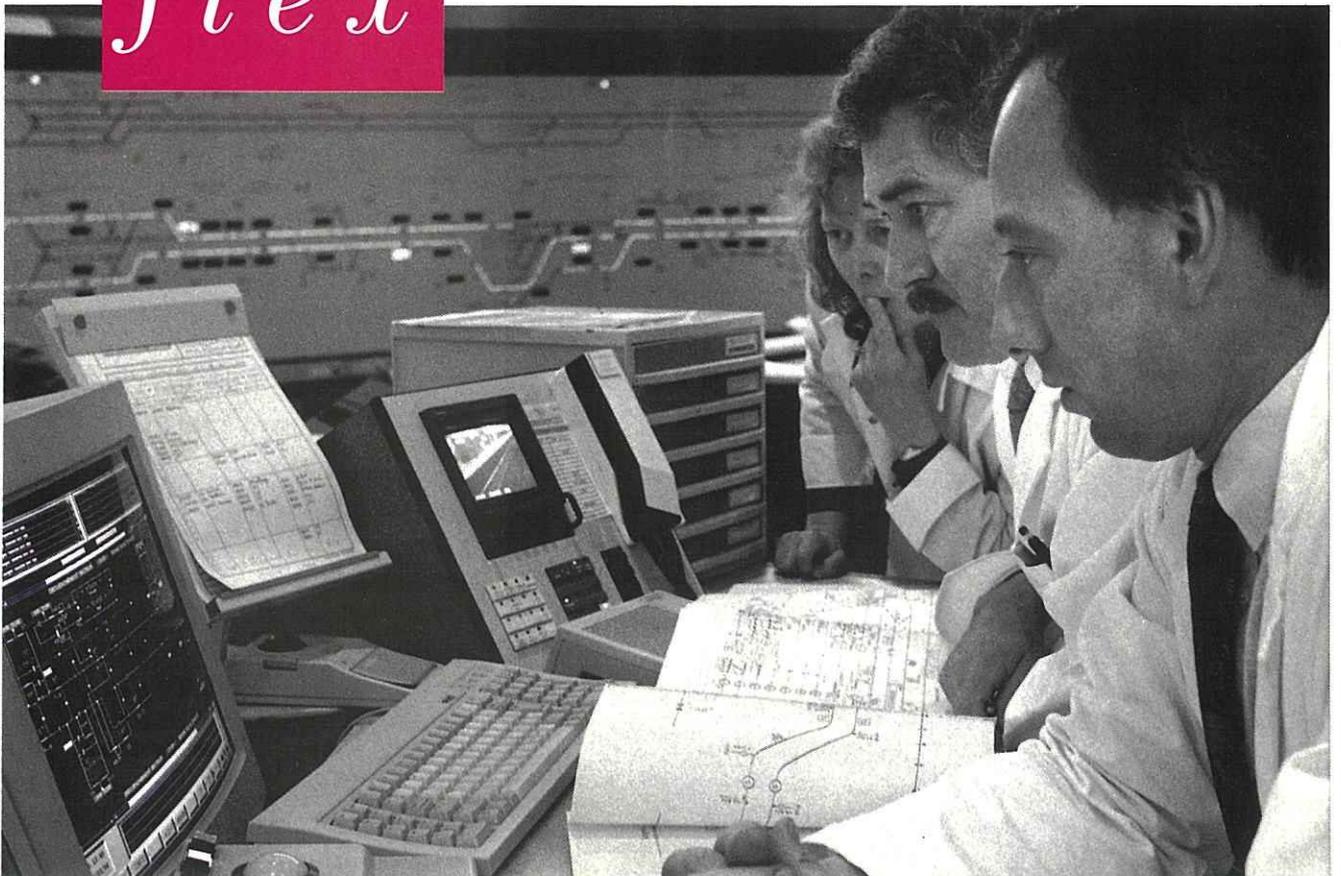




2

*re  
flex*

**PCC VINCENNES** Dans le cerveau de la ligne A.



PHOTOS : MARGUERITE / COM-AY

# sommaire



**Les bus annoncent la couleur.** *Les numéros des lignes de bus prennent des couleurs. Pour une meilleure signalétique* ..... p. 4

**RAVIVER au quotidien.** *L'opération RAVIVER veille à l'image de la RATP en effectuant de petits travaux en tout genre* ..... p. 7

**Terrains à vendre.** *La Régie libère 9 hectares de terrains dont elle était propriétaire* ..... p. 8

**A votre service.** *Le Nouveau Service en Station améliore la qualité de l'accueil* ..... p. 10

**Espace associatif.** *Petit mémento des 27 associations de la RATP pour les amateurs* ..... p. 12

**Le dossier médical informatisé.** *Le dossier médical devient informatisé et permet un meilleur suivi* ..... p. 14

**L'escalier passe au « vert ».** *Un escalier mécanique écologique présenté à la station Auber* ..... p. 16

**10** Du temps libéré pour un meilleur accueil.

**14** Le dossier médical informatisé pour une meilleure confidentialité.

3



## dossier

**Miser sur l'international.** *Dans une économie qui se mondialise, un challenge à l'échelle mondiale pour la RATP* ● Un tour du monde des négociations et projets en cours ● ..... p. 17

## actualité

**Sous-traitance de la carte intégrale ● Place de Clichy à l'ancienne ● Un trophée pour la sécurité ●** ..... p. 24

## passionnément

**Une collecte coup de cœur ● Des tunnels dans l'objectif ● Les Alpes du nord au sud ●** ..... p. 30

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



# Les bus annonce

**Signalétique** Composante de l'identité visuelle, la couleur sert aussi aux voyageurs à mieux repérer les lignes. Les bus leur en font voir de toutes les couleurs. Code à l'appui.

Les numéros des lignes de bus prennent des couleurs. Nouveau ! Déjà, au début du siècle, les bandeaux latéraux des tramways avaient un code couleur, pour que les voyageurs reconnaissent plus facilement « leur » tramway. Ce principe de repérage a été gardé par les bus.

La couleur est, en effet, un élément d'information, de qualité de l'offre, une composante de l'identité visuelle. Mais les couleurs précédemment utilisées n'ont pu être conservées ; fondées sur la combinaison de deux couleurs, elles n'étaient pas utilisables en cartographie. La démarche a donc été reprise, puis développée systématiquement par l'entité Information voyageurs de l'unité Offre et qualité de service (département Commercial),

**15 COULEURS  
POUR  
210 LIGNES  
DE BUS**

avec l'aide d'un coloriste conseil, et en collaboration avec les techniciens RATP de la couleur <sup>(1)</sup>. Objectif : mieux différencier les lignes et faciliter leur utilisation. « Il a fallu, précise Martine Delvolvé, de l'entité Information des voyageurs, mettre au point la gamme de teintes, la définir afin que chacune soit bien distincte de toutes les autres, et que tous les voyageurs, y compris ceux atteints de troubles de la perception visuelle, puissent lire la typographie associée. Chacune doit être repérable quelle que soit la qualité de la lumière d'éclairage définie pour chacune des principales techniques de mise en couleur – peinture, sérigraphie, offset, émaillage – et reproductible sur les différents supports d'application – fer, aluminium, vinyle, papier, polyester. » Un maître mot pour cela : la colorimétrie, c'est-à-dire la science

## Métro et RER aussi

Quatre couleurs sont affectées à l'identification du RER, RATP, SNCF : coquelicot, ligne A ; cobalt, ligne B ; moutarde, ligne C ; prairie, ligne D.

Métro : chaque ligne est également identifiée par une couleur : bouton d'or, ligne 1 ; lavande, ligne 2 ; olive, ligne 3 ; ciel, ligne 3 bis ; fuchsia, ligne 4 ; orange, ligne 5 ; menthe, ligne 6 ; rose, ligne 7 ; sapin,

ligne 7 bis ; violet, ligne 8 ; acacia, ligne 9 ; ocre, ligne 10 ; marron, ligne 11 ; saumon, ligne 12 ; pervenche, ligne 13.

Les références de ces couleurs seront précisées dans un document complémentaire du Code couleur RATP qui vient d'être publié.

Les couleurs des futures lignes Météor et E (RER SNCF) ne sont pas encore déterminées.

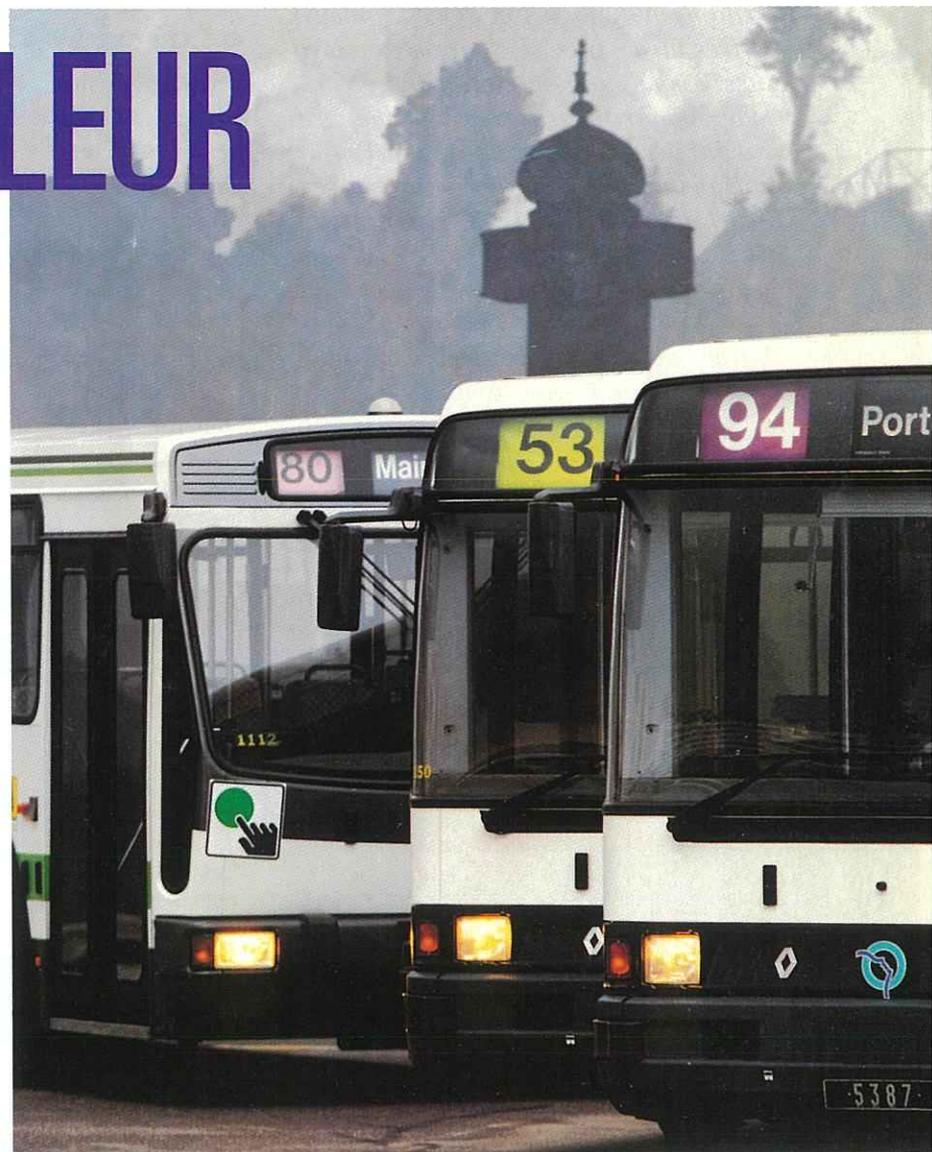


Sérigraphie de numéros de lignes à la Manufacture des Ateliers de Championnet.

# nt LA COULEUR

qui définit, compare, étudie, mesure les couleurs. Chaque couleur a ses caractéristiques colorimétriques et est analysable par un spectrocolorimètre. Ainsi, pour les quelque 210 lignes de bus du réseau, 15 couleurs ont été déterminées (*voir photo*), les plus claires supportant une typographie noire et les plus soutenues une typographie blanche. Dans l'attribution de ces couleurs, il a fallu éviter que des lignes de bus circulant en tronc commun aient des couleurs identiques.

**Principe : la couleur attribuée à une ligne doit se retrouver sur l'ensemble des supports informatiques. Sur les bus :** girouette de numéros de lignes à l'avant des véhicules, bandeaux latéraux, plaques d'indice arrière et latérales, plans itinéraires. Aux arrêts : information sur les potelets et sur les abris, y compris sur les différents plans, signalétique de jalonnement dans les gares routières et à certains points de correspondances avec d'autres lignes de transport, bus, métro, RER, tramway, SNCF banlieue. A cela ajoutons ●●●





**Environnement** Fissures, carreaux brisés et petits travaux en tout genre... L'opération RAVIVER s'efforce de réparer ces petits riens qui, aux yeux des voyageurs, ternissent l'image de la RATP. 444 points d'arrêt métro passés au crible. Campagne d'information à l'appui.

# RAVIVER AU

# quotidien

La RATP lance l'opération RAVIVER : en clair, Restaurer l'Aspect Visuel des Installations Voyageurs dans leur Environnement sur les Réseaux. « L'objectif est d'améliorer le ressenti des voyageurs par une remise à niveau des installations dans les espaces des stations et gares, ainsi que dans les gares routières bus situées sur le cheminement des voyageurs, comme Porte-d'Orléans par exemple », explique François Raoul, pilote de l'opération au département SEC. Sont particulièrement visés les carreaux descellés, les fissures, les infiltrations, les cicatrices d'anciennes installations, les peintures écaillées, les recoins insalubres, les rigoles bouchées... Du candélabre de la trémie au puisard, chaque station est passée au peigne fin. Ainsi, pour la seule station Porte-d'Auteuil, près de 270 anomalies ont été relevées. Mais il ne s'agit, vous l'aurez compris, que d'interventions légères et non d'opérations lourdes d'entretien ou de rénovation. Les travaux se dérouleront non de façon ponctuelle, mais selon une logique « d'espace continu », pour favoriser la dynamique de l'opération aux yeux des voyageurs. Tout en gardant une cohérence avec les opérations de rénovation menées sur le réseau, ou les grands projets tels que le Nouveau Service en station et Métro Espace 2 000.

**RAVIVER se déroule en partenariat entre les départements SEC, ITA, et les exploitants, responsables de la qualité au quotidien et de la disponibilité des équipements.** Ainsi, les cadres techniques et les cadres de secteur du métro



**Les travaux ont lieu en journée. Une campagne d'affichage au niveau des lignes de contrôle informe les voyageurs.**

et du RER participeront à l'inventaire des anomalies, au suivi des travaux et au contrôle des résultats. Car il ne s'agit pas d'une opération sans lendemain, mais bien de préparer la prise en charge totale par les exploitants de la future « propreté élargie » – élargie à une petite maintenance – qui doit démarrer le 1<sup>er</sup> janvier 1996. D'ici là, les 444 points d'arrêt métro et RER devront avoir subi un coup de jeune, pour un coût global de 300 millions de francs. Premières stations concernées : Campo-Formio (ligne 5), Emile-Zola (ligne 10) et Gaité (ligne 13) ●

**Yvonne Kappès-Grangé**

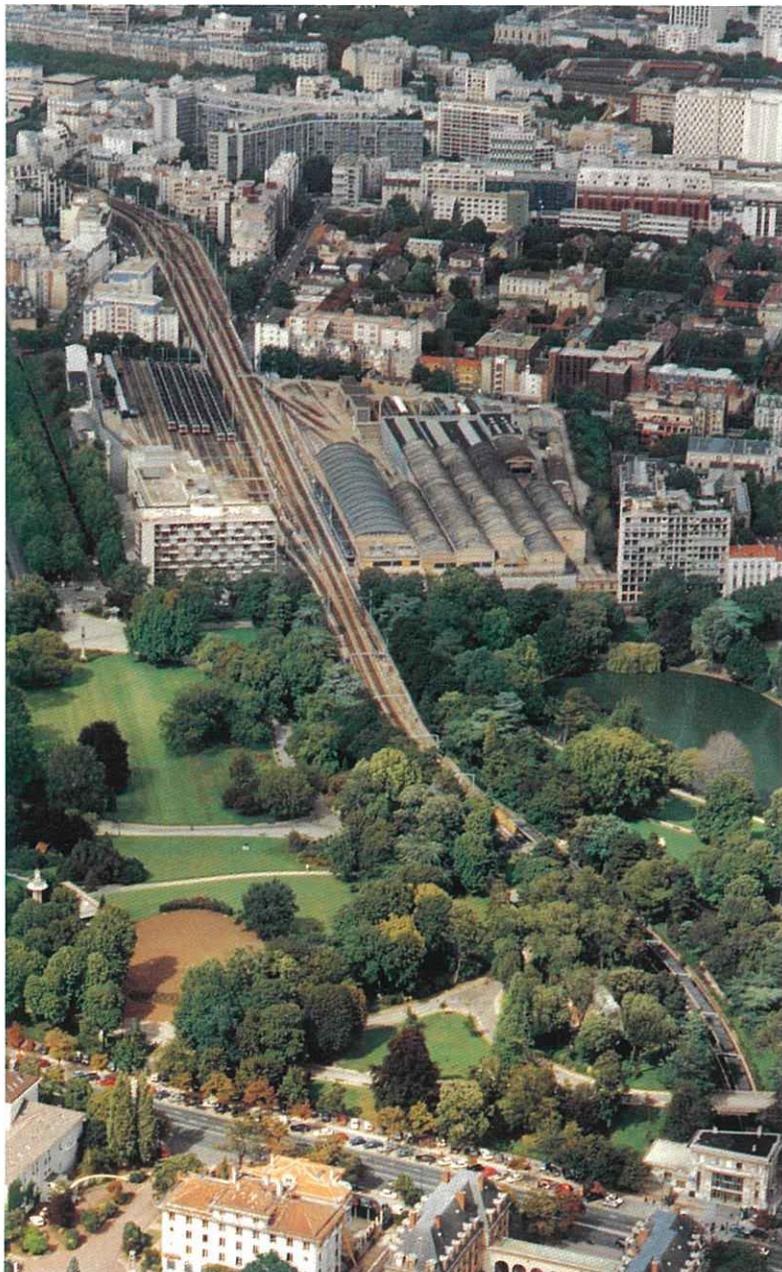
## **Immobilier** Modernisation

**oblige, la Régie libère des terrains dont elle est propriétaire :**

**Clichy, Montsouris et Hainaut...**

**D'ici à 1996, ce sont 9 hectares qui seront disponibles.**

**Du centre bus au logement social, parcours d'un terrain à vendre.**



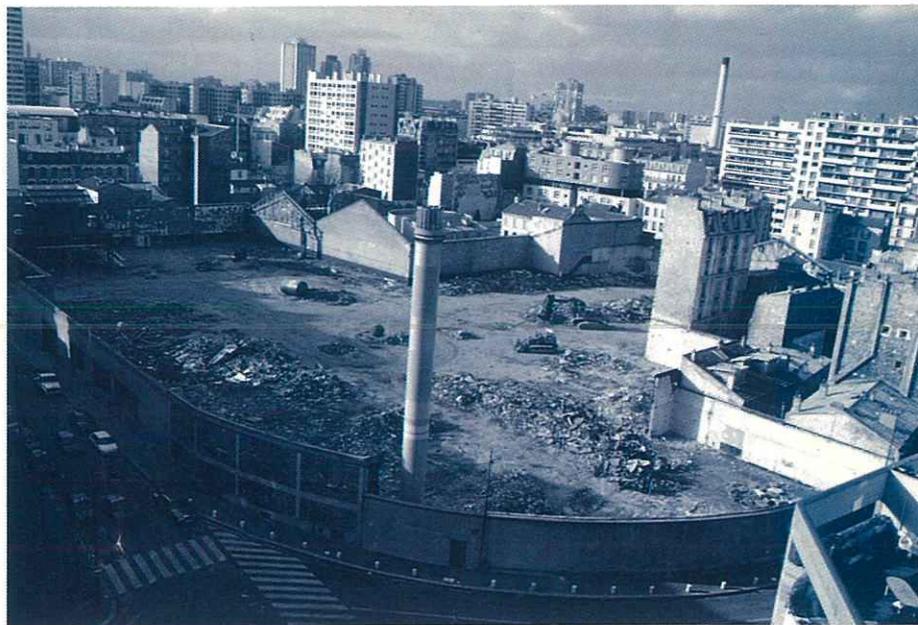
Les ateliers MRF de Montrouge au nord du parc Montsouris.



**C**'est officiel ! L'Etat et la Ville de Paris ont signé un protocole d'accord pour la libération de 21 hectares appartenant à des administrations et à des grandes entreprises nationales, pour la construction de logements sociaux. Avec ses terrains du Hainaut et de Denfert-Montsouris, la RATP est partie prenante de cette politique de relance du logement à Paris, avec la libération de près de 9 hectares. Il est vrai qu'avec ses 700 hectares, dont la moitié occupés par les voies, la Régie fait figure de grand propriétaire foncier. En bonne gérante de ce patrimoine, elle est parfois amenée à abandonner un site pour des raisons de modernisation ou d'amélioration de l'exploitation et des conditions de travail. Ainsi, l'ouverture du centre Bus d'Aubervilliers sonne la fermeture du dépôt du Hainaut (1,3 ha) en 1990. En décembre dernier, c'est au tour des ateliers MRF de Montrouge, à Montsouris (6 ha), qui avaient petit à petit passé la main à l'atelier de Massy pour l'entretien du matériel de la ligne B (*ELL n°37*). Terrains auxquels il convient d'ajouter les espaces situés derrière la gare de Denfert dont le réaménagement libérera 25 000 m<sup>2</sup>. Sans oublier le lotissement, lancé en 1991, de l'emplacement du dépôt de Clichy (*ELL n° 24*).

Tous ces terrains vont être acquis par les

# *Terrains* **À VENDRE**



filiales immobilières de la RATP, qui jouent leur rôle d'aménageur urbain en les rendant constructibles – assainissement, aménagement, viabilisation... – avant de les vendre à des promoteurs. Et à Logis Transport, qui prend en charge la réalisation des logements sociaux. « C'est une opération lourde et complexe, car nous avons de nombreux partenaires : la Ville avec les services et les élus, les sociétés de HLM, les associations de quartier, les promoteurs, les investisseurs... chacun avec sa logique propre, précise Guy Bernfeld, du département Patrimoine, secrétaire général de la SADM (Société d'Aménagement de Denfert-Montsouris). Avec les Ateliers parisiens d'urbanisme et le service de la Ville, nous définissons un choix urbanistique. »

**L'objectif est ambitieux : transformer des terrains industriels en morceaux de ville, en espaces de vie. Pour favoriser une bonne insertion avec l'environnement et valoriser les ensembles immobiliers, il faut imaginer des espaces verts, des places, ouvrir des rues, penser aux commerces et aux équipements publics. On se trouve confronté à la création de véritables quartiers, surtout dans le cas de Montsouris, avec ses 6 hectares qui devraient accueillir à terme près de 3 500 nouveaux habitants dans 1 000 logements. Sans oublier, à Montsouris et au Hainaut, les espaces cédés gracieusement à la Ville de Paris pour construire des locaux scolaires.** Ces cessions du Hainaut et de Denfert-

**Derrière la gare de Denfert, 25 000 m<sup>2</sup> de terrains sont constructibles (à gauche).**

**Suite à la fermeture du dépôt du Hainaut, 1,3 ha a été libéré (à droite).**

Montsouris, ainsi que d'autres opérations d'arbitrage patrimonial qui interviendront dans les années à venir devraient dégager une ressource d'environ un milliard de francs qui sera investie dans la modernisation de l'entreprise et de ses outils immobiliers. Une part importante des logements sociaux construits à Paris dans les 2 à 3 ans à venir seront réalisés par Logis Transport, dont une partie reviendra à des agents de la RATP via l'Espace Habitat (PPP) ●

Yvonne Kappès-Grangé

## Les filiales de PAT

**LOGIS TRANSPORT (100 % RATP) :** s'occupe seulement du logement social. **SEDP :** (Société d'études et de développement patrimonial), 100 % RATP, assure la réalisation d'études pour la valorisation du patrimoine,

conduit des aménagements (terrain du Hainaut), gère l'ensemble tertiaire Lyon-Bercy. **SADM :** (Société d'aménagement Denfert-Montsouris), 60 % RATP, 20 % Indosuez, 20 % Caisse

des dépôts et consignations, est actuellement chargée de conduire l'aménagement des terrains Denfert-Montsouris. **SCI Lyon-Bercy :** (100 % RATP) chargée de la construction du siège de la RATP.

## Patrimoine et logements sociaux

**CLICHY :** 60 appartements réservés aux agents RATP. **Livraison :** 1<sup>er</sup> semestre 1996. **DENFERT-MONT-**

**SOURIS :** environ 200 appartements réservés aux agents RATP. **Livraison :** à partir de 1997.

**HAINAUT :** 60 à 65 appartements réservés aux agents RATP. **Livraison :** à partir de 1996.



**Formation** Améliorer la qualité de l'accueil, c'est l'ambition du Nouveau Service en Station déjà appliqué sur les lignes 4 et 11. Une formation pour les agents au service du client. Témoignages.

**P**remières lignes à mettre en place le Nouveau Service en Station au cours de l'année 1991, la 4 et la 11 avaient en quelque sorte essuyé les plâtres. Bénéficiant de leurs expériences, la ligne 3-3 bis a tiré un certain nombre d'enseignements pour le déroulement de « l'opération stations », appellation du projet NSS sur cette ligne. Une attention toute particulière a ainsi été apportée à la formation des agents, avec l'accent mis sur l'accueil. « *NSS est avant tout un projet humain, il demande un engagement de la part des agents et sa réussite repose sur eux* », souligne Thierry Ossent, directeur de la ligne.

**Grâce à l'installation de distributeurs dans les stations – qui vont réduire en partie la vente des billets au guichet –** NSS va permettre aux agents de mieux accueillir leurs clients. Ceux-ci étant moins nombreux au guichet, ils pourront bénéficier d'un service de meilleure qua-

## L'ACCUEIL, VITRINE DE L'ENTREPRISE

lité. Bonjour, merci, au revoir : une partie de leur satisfaction se joue sur les mots les plus simples. Cette évolution du métier de vente a été préparée avec le stage « A votre service ».

Il a été conçu pour prendre en compte de façon très concrète tous les aspects de l'accueil et de la vente. Les expériences quotidiennes des agents – poussettes, monnaie, clients difficiles... – ont constitué la base même de la formation. Le stage donne des méthodes pour analyser ces situations, y faire face et en rester maître : contrôler ses réactions, ses émotions, conclure positivement une discussion difficile, autant de techniques permettant d'être plus réceptif, de mieux comprendre le client et d'intégrer ses contraintes. Jeux de rôle, vidéo et travaux en petits groupes ont sensibilisé les agents à l'importance de l'accueil, partant du constat qu'un voyageur content, c'est valorisant pour l'agent. « *Cette formation a été utile : au début de la première session, nous avons listé les problèmes que*

## La 3-3 bis en formation

La formation proposée à l'ensemble des agents de station et de maîtrise de la ligne 3-3 bis comporte trois sessions :

- 1<sup>re</sup> session de trois jours (déc. 93 à mars 94) : le Nouveau Service en Station et comment améliorer

notre accueil, - 2<sup>e</sup> session de trois jours, (mars à juin 94) : gérer la situation de contrôle. Formation pratique, proche de la réalité : elle est donnée moitié en salle, moitié sur le terrain, en ligne.

- 3<sup>e</sup> session de deux

jours, (sept. à nov. 94) : renforcer ses compétences techniques : sécurité ferroviaire – car les agents peuvent être appelés à intervenir sur les voies en cas d'incident –, connaissance des équipements – superviseur et

ordinateur qui gère les alarmes de stations, escaliers mécaniques, ventilateurs, ascenseurs, vidéosurveillance... –, et interventions sur les équipements de station. Lors de la formation, chaque agent a pu utiliser l'outil dont il

disposera dans sa station. 2 400 jours de stage, 10 agents relevés au moins chaque jour : une formation lourde pour l'ensemble des agents de station et de la maîtrise et pour laquelle le secrétariat de ligne s'est fortement impliqué.

# SERVICE

nous rencontrons régulièrement, explique Isabelle C., agent de station de réserve à Péreire, comme le manque de monnaie et le passage des poussettes aux appareils de contrôle. On a essayé de trouver des solutions. Dans mon travail, je ne rencontre pas trop de problèmes, un sourire, un bonjour : c'est bien, c'est apprécié et cela désarme parfois les plus grincheux. Mais on doit aussi avoir le souci du détail : faire attention à l'état de notre recette, porter la tenue qui permet aux voyageurs de nous repérer, car notre présence les sécurise. Nous devons aider le voyageur en difficulté, qui n'est pas toujours rassuré dans le métro, et pour cela, il me paraît indispensable de travailler en équipe et d'avoir les moyens de nous défendre. NSS nous le permettra-t-il ? » Frédéric F., chef surveillant receveur à Havre-Caumartin, a apprécié la formation : « On a partagé nos expériences, et les exercices nous ont permis de mieux percevoir les différentes situations auxquelles sont confrontés les clients ». Mais il est réservé sur les possibilités d'application, sur le terrain, de la formation : « Les ADUP n'assureront pas toute la vente ; seuls en recette, aurons-nous le temps pour assurer l'accueil, pour répondre aux demandes des voyageurs ? » Jean-Claude Delacour, CSR de réserve à

L'accueil et l'orientation à la station Réaumur.



Malesherbes, travaillait, avant d'entrer à la RATP en 1989, dans une société où il était chargé de l'accueil. Il a apprécié la formation : garder son sang-froid, ne pas rentrer dans le jeu du client agressif mais au contraire désamorcer le conflit, ne pas se réfugier derrière le règlement sont, pour Jean-Claude, les règles d'or de l'accueil. Sachant qu'il est indispensable de « bien connaître la tarification, faire bien préciser les questions posées pour éviter tout malentendu, pouvoir renseigner sur l'environnement de la station. Mais nous avons la clientèle que nous méritons, et nous avons encore beaucoup à faire pour être de bons commerciaux. » ●

Simone Feignier

# Espace

## ASSOCIATIF

**Social** Vous êtes Breton, féru de généalogie ou sportif... Les associations RATP remportent un vif succès auprès du personnel. Petit memento pour permettre aux amateurs de s'y retrouver.

**12** **A**micales, associations de vacances, loisirs et sport, entraide, arts et culture, mutuelles, les groupements et associations sont nombreux et divers à la RATP. Le Comité central d'entreprise (CRE) de la RATP participe à la gestion de 23 œuvres à personnalité civile et est représenté dans quatre autres. Ces 27 associations sont subventionnées par le CRE qui leur consacra 40,8 millions de Francs en 1994, soit 22 % de la contribution versée par l'entreprise. En outre, la RATP leur apporte une aide matérielle, par la mise à disposition de locaux notamment. Quatre de ces associations sont centenaires ou presque, la Mutuelle du personnel, la Mutuelle d'Ivry « La Fraternelle » (MIF), l'orphelinat, l'harmonie. Par ailleurs, d'autres associations, sans lien avec le CRE, sont aidées par la RATP. Il s'agit d'associations d'anciens combattants et d'associations d'entraide qui reçoivent une aide de l'entreprise au niveau des locaux et du personnel. Au-delà de cette diversité, il faut noter l'importance globale de l'adhésion du personnel au phénomène associatif. Cela traduit bien sûr l'attachement que les agents portent à l'entreprise ●

Alain Malglaive

### DES ASSOCIATIONS OUVERTES À TOUS

#### ŒUVRES À PERSONNALITÉ CIVILE À LA GESTION DESQUELLES LE CRE PARTICIPE :

- Amicale des agents de la RATP originaires des Antilles, de la Guyane, de la Réunion et des TOM (AGR/TOM), 161, rue des Poissonniers, 75018 Paris. Tél. : 49 25 55 15.
- Amicale des Bretons de la RATP 1, rue Philidor, 75020 Paris. Tél. : 40 02 40 08.
- Amicale des modélistes ferroviaires du personnel de la RATP (AMFP) 11, quai Aulagnier, 92600 Asnières. Tél. : 47 93 46 29 - 3 52 75.
- Association d'entraide des personnes handicapées de la RATP (AEPEH) 1, rue Philidor, 75020 Paris. Tél. : 40 02 39 41 - 2 39 41.
- Association « La Brème des transports » 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris. Tél. : 40 02 49 35.
- Association « Les Cadets de la RATP » 1, rue Philidor, 75020 Paris. Tél. : 40 02 08 40 - 2 08 45.
- Association CLAIR (Culture Loisirs Agents Israélites RATP) 73, av. Paul-Vaillant-Couturier, 94250 Gentilly. Tél. : 40 48 76 91.
- Fédération des groupements d'anciens combattants et victimes de guerre de la RATP 1, rue Philidor, 75020 Paris. Tél. : 40 02 37 14 - 2 37 32.
- Fondation « Les Enfants du Métro » 1, rue Philidor, 75020 Paris. Tél. : 40 02 35 15 - 2 35 11.
- Compagnie théâtrale « Aurore » 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris. Tél. : 40 02 49 39.
- Groupement horticole de la RATP 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris. Tél. : 40 02 42 92.
- Groupement « Métro-philatélie » 137, rue Pelleport, 75020 Paris. Tél. : 43 66 81 82.

# RATP

● **Harmonie du personnel de la RATP**  
44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 49 36.**

● **Orchestre philharmonique de la RATP**  
44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 49 36.**

● **Société «La Saint-Hubert des transports» (chasse)**  
2, rue Diderot, 94000 Créteil.

**Tél. : 48 02 93 82.**

● **Société littéraire et artistique du métropolitain (SLAM)**  
102, rue de Charonne, 75011 Paris.

**Tél. : 48 04 15 54.**

● **Union sportive métropolitaine des transports (USMT)**  
129, av. Aristide-Briand, 94230 Cachan.

**Tél. : 40 48 74 23.**

● **Comité RATP du Secours populaire français**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 39 98.**

● **NAVI-CLUB**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 40 28.**

● **PARA-CLUB**  
91, rue d'Alfortville, 94600 Choisy-le-Roi.

**Tél. : 48 52 15 89.**

● **Cercle généalogique du personnel de la RATP**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 40 00.**

● **Hier, Aujourd'hui et Demain (Amicale),**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 40 27.**

● **Loisirs-Solidarité-Retraités**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 40 29.**

## ŒUVRES À PERSONNALITÉ CIVILE AUPRÈS DESQUELLES LE CRE EST REPRÉSENTÉ :

● **La Mutuelle d'Ivry « La Fraternelle » Section Paris-RATP**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 37 60.**

● **L'Orphelinat de la RATP**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 47 91.**

● **L'Association hospitalière des cheminots**

1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 37 98.**

● **Mutuelle du personnel de la RATP**  
36 bis, rue Championnet, 75018 Paris.

**Tél. : 49 25 56 39 - 5 56 41.**

## AUTRES ŒUVRES SOCIALES AIDÉES PAR LA RATP

● **Association « Amitié-Présence RATP » (Lutte contre l'alcoolisme),**  
7, rue d'Alésia, 75014 Paris.

**Tél. : 45 89 11 56.**

● **Association pour le don de sang bénévole, la promotion et les dons d'organes et de tissus humains, de la RATP**  
8, av. des Minimes, 94800 Vincennes.

**Tél. : 49 57 87 37.**

● **Les Combattants de la RATP**  
18, rue de Vézelay, 75008 Paris.

**Tél. : 45 61 17 30.**

● **Comité d'entente des associations d'anciens combattants, résistants, mobilisés et victimes de guerre - RATP**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 37 40 - 2 37 41.**

● **Association des secouristes de la RATP**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 40 14.**

● **L'Arc-en-Ciel de la RATP (Association de soutien aux enfants et aux agents de la RATP traités pour un cancer)**  
1, rue Philidor, 75020 Paris.

**Tél. : 40 02 30 06.**

● **La Bouée RATP (Aide aux toxicomanes)**  
141, boulevard Diderot, 75012 Paris.

**Tél. : 40 48 79 88 - 8 79 95.**

● **Comité RATP des œuvres hospitalières françaises de l'Ordre de Malte (Collecte de médicaments)**  
92, rue du Ranelagh, 75016 Paris.

**Tél. : 48 04 27 86.**

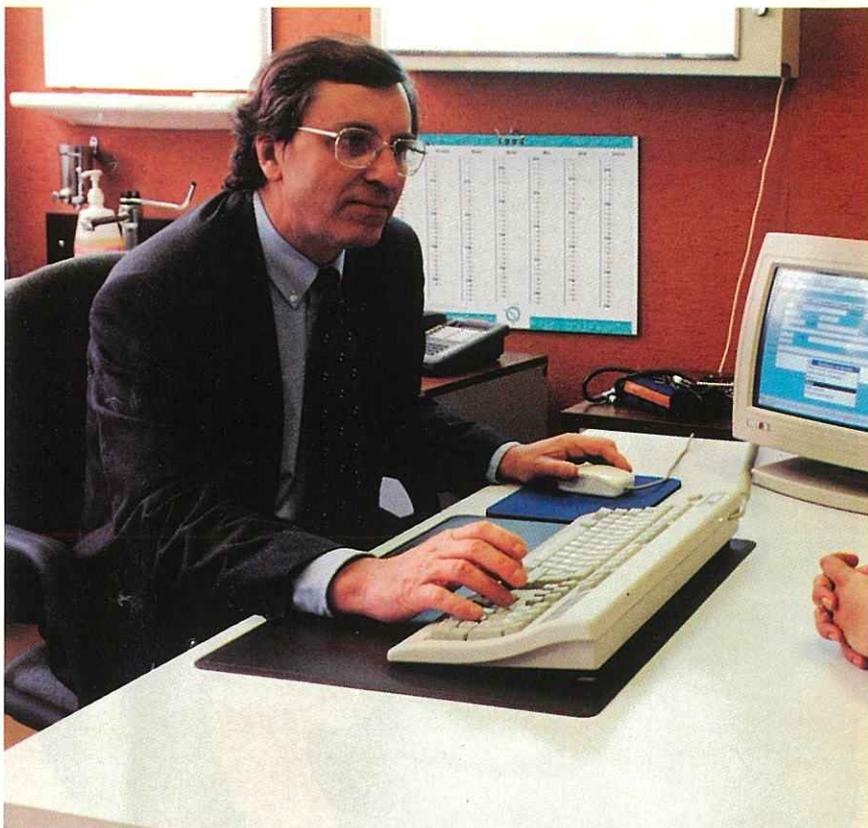
# Le dossier

## MÉDICAL INFORMATISÉ

**Social** Choix plus large des praticiens, suivi médical amélioré et confidentialité grâce à l'informatisation du dossier médical. Expérimentation en cours au centre médical de Pantin.

14 **C**onsulter indifféremment sur l'ensemble du réseau des centres de soins de l'Espace santé ? Elargir le choix des praticiens ?... Cela sera bientôt possible pour tout agent grâce à l'informatisation de son dossier médical. Sans inconvénient. Et en toute sécurité.

**Jusqu'à présent, c'est le traditionnel carnet de santé qui reste l'unique support médical et qui accompagne l'agent** tout au long de sa carrière. « *C'est sans aucun doute l'un des éléments qui a contribué à assurer un système de santé efficace à la Régie* », explique Gérard Garnier, responsable de l'unité Prestations sociales au département PPP. Mais les carnets possèdent quelques inconvénients : « *Bien qu'ils circulent sous protection, les risques de perte ou d'incidents ne sont pas exclus et peuvent entraîner une absence de confidentialité* », poursuit Gérard Garnier. Et le carnet étant rattaché à un centre, l'agent consulte plutôt le centre détenteur de son carnet. Pour pallier ces inconvénients, un groupe de travail comprenant plusieurs médecins, infirmières, informaticiens de l'unité Presta-



tions sociales (PS2), élabore actuellement un dossier médical informatisé. Ce dossier repose sur les principes suivants : accessibilité au dossier médical informatisé depuis n'importe lequel des 22 cabinets médicaux ; mise en place de dispositifs de sécurité tant pour l'accès que pour l'écriture des données médicales circulant à l'intérieur de la médecine de soins. « *Chaque praticien disposera, d'une part de ses fiches personnelles dans une base de données où il consignera ses observations, les résultats d'examen... Et d'autre part, d'un dossier médical commun qui pourra recevoir, avec l'accord du patient, les données qu'il jugera utile pour ses confrères* », commente le docteur Renault-Lamazé, médecin chef consultant à Lachambeaudie. Ce dossier sera normalisé pour favoriser la com-

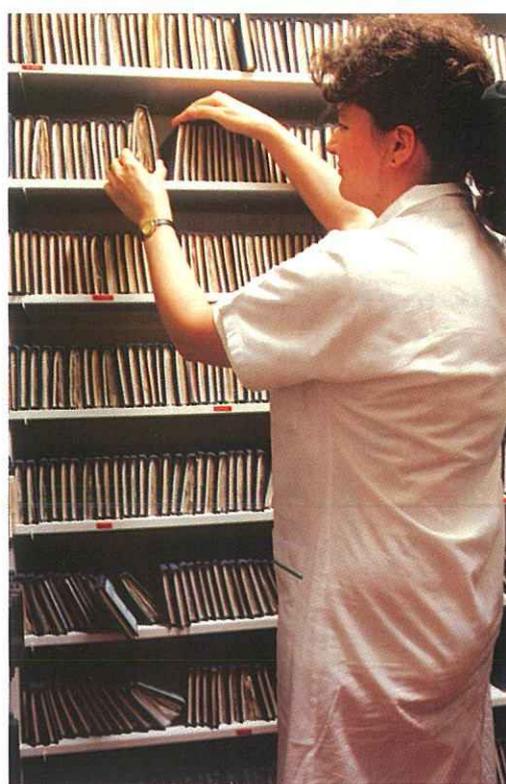
## Calendrier

### 3<sup>e</sup> trimestre 1994 :

- expérimentation et mise en place des procédures de sécurité ;
- mise en place des dossiers médicaux en monoposte dans les centres ;
- éditions des cartes « Espace-santé » et « professionnel de santé ».

### 4<sup>e</sup> trimestre 1994 :

- installation du serveur et mise en réseau



Près de 22 tonnes de carnets sont transportées chaque année !

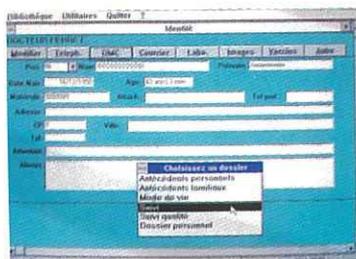
Le dossier médical informatisé est actuellement expérimenté dans le centre de Pantin (ici, le docteur Ferret). Il sera progressivement étendu en 1994 aux centres de Pavillons-sous-Bois, Saint-Fargeau, Vallès et Bourdon et en spécialité de cardiologie.

grâce au code confidentiel attaché à cette carte, il pourra s'il le souhaite, autoriser le praticien à accéder à son dossier médical commun. » La carte professionnelle de santé émise par les autorités nationales permettra à chaque praticien d'accéder à ses fiches personnelles sous la protection d'un code confidentiel. L'absence de l'une de ces cartes interdira l'accès au dossier médical commun. Les infirmières, également dotées d'une carte d'habilitation, auront accès à un certain nombre de renseignements médicaux afin d'assurer la gestion correcte des dossiers. Dès lors que l'agent choisira un centre, son dossier médical commun sera transféré, selon un procédé de transmission cryptée, à un serveur qui le transmettra directement là où il consulte.

Sous réserve d'un bilan positif de l'expérimentation en cours, les avantages d'un tel système – sécurité et confidentialité maîtrisées – sont multiples. Pour l'agent, au-delà de la liberté du lieu de consultation, c'est l'assurance d'un meilleur suivi médical : « Avec la mise en réseau, les généralistes et les spécialistes pourront, pour certaines maladies, obtenir une information plus complète », commente le docteur Renault-Lamaze. Cet outil informatique permettra, à terme, d'archiver facilement des images radio, des textes, des schémas, des scanners, des comptes rendus d'hospitalisation... Un pas décisif, notamment, pour développer la prévention sur la base d'études épidémiologiques ●

Philippe Carron

munication entre tous les médecins de soins. L'élément novateur tient au fait qu'il pourra plus facilement être confié à l'agent. « Nombreux sont ceux qui souhaitent pouvoir le conserver en partant à la retraite », ajoute le docteur Renault-Lamaze. L'usage simultané de deux cartes à mémoire assurera la confidentialité indispensable en milieu médical : une carte « Espace-santé » pour l'agent et une « carte professionnelle de santé » pour le praticien. « La carte Espace-santé est une clé d'accès sécurisé au dossier médical commun, confirme Gilles Sérouille, responsable de l'Espace-santé, elle est en cours d'élaboration et ne comportera que des éléments identifiant l'agent. Lui seul en sera propriétaire et,



Le dossier médical commun pourra comporter les antécédents médicaux, les vaccinations, les prescriptions et des informations importantes par spécialité, avec l'accord du patient.

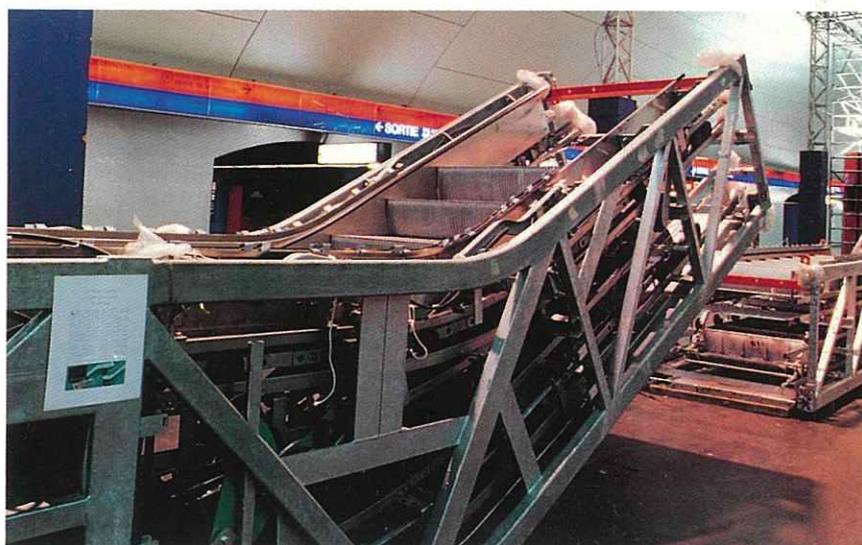
**Environnement** Economique, non polluant, lavable à l'eau... c'est l'escalier mécanique écologique. Présenté en mars dernier à la station Auber, sa machinerie est une petite merveille de propreté et d'efficacité.

# L'escalier passe

## AU « VERT »

**P**ropre, facile à entretenir et à nettoyer, non polluant : c'est le premier escalier mécanique « vert », installé depuis la mi-mars sur la ligne 9, à Auber vers la sortie Havre-Caumartin. Ce matériel écologique a été conçu et mis au point par la RATP en collaboration avec les sociétés O&K (Orenstein et Koppel), constructeur d'escaliers mécaniques, et SEDIS, fabricant de chaînes à rouleaux. Il illustre l'une des préoccupations majeures de la RATP.

**Un escalier mécanique « écologique », c'est quoi ? En apparence, il ressemble à un autre escalier : mêmes matières, mêmes couleurs, même format. Mais sa machinerie a été entièrement revue. Sa chaîne est conçue pour fonctionner sans apport d'huile. Ses organes mécaniques et électriques, parfaitement étanches, supportent un nettoyage avec de l'eau sous pression selon le procédé courant de nettoyage de la station. Alors que le fonctionnement des escaliers classiques nécessite la lubrification des chaînes avec des huiles spéciales. L'accumulation d'huile mélangée avec de la poussière et des**



**Présentation de l'escalier vert à Auber.**

déchets nécessite des interventions fréquentes. Lubrifiant et graisses se répandent sous l'escalier et doivent être récupérés avant d'être acheminés vers des centres de traitement. Autant d'inconvénients supprimés par l'Escalier Vert (« Escalier vert » est une marque déposée par la RATP) : la disponibilité et la propreté de l'appareil sont améliorées, le travail des équipes de maintenance facilité. Et, dernière précision, il respecte l'environnement pour un coût sensiblement identique à celui d'un escalier classique.

Vide, il roule à vitesse réduite (0,3 m/s) puis passe progressivement à 0,6 m/s en charge : un plus au niveau du confort pour le voyageur ●

16

### Des chiffres et des faits...

Nombre d'escaliers mécaniques .....	métro : 424
.....	RER : 284
Nombre de trottoirs roulants .....	métro : 7
.....	RER : 8
Age moyen du parc : .....	19 ans
Taux de disponibilité selon le voyageur : .....	91 %
Le plus : ancien : .....	Reuilly-Diderot, 25 janvier 1932
..... récent : .....	la Défense, 23 décembre 1993
..... haut : .....	Place-des-Fêtes, 22,45 mètres
..... petit : .....	Havre-Caumartin, 2,60 mètres.

Simone Feignier

PHOTO : MARGUERITE / COM-AY

*dos  
sier*

DANS UNE ÉCONOMIE  
QUI SE **MONDIALISE**  
ET AVEC LE DÉVELOP-  
PEMENT DE **L'EUROPE**,  
LE GROUPE RATP DOIT SE PRO-  
MOUVOIR COMME LEADER DES  
**TRANSPORTS URBAINS**. EN ASSU-  
RANT SA REPRÉSENTATION SUR LA  
SCÈNE INTERNATIONALE ET EN  
DÉVELOPPANT **International**  
L'EXPORTATION  
DE SON **SAVOIR-FAIRE** EN MA-  
TIÈRE D'EXPLOITATION ET D'INGÉ-  
NIERIE. UN **CHALLENGE** POUR LE  
TROISIÈME MILLÉNAIRE.

17



La création, en 1993, de la direction des Affaires Internationales répond au développement de l'Union européenne, à la diversification des activités et à l'évolution du marché des transports urbains dans le monde. Une nouvelle représentation de la RATP sur la scène mondiale.

# Miser sur

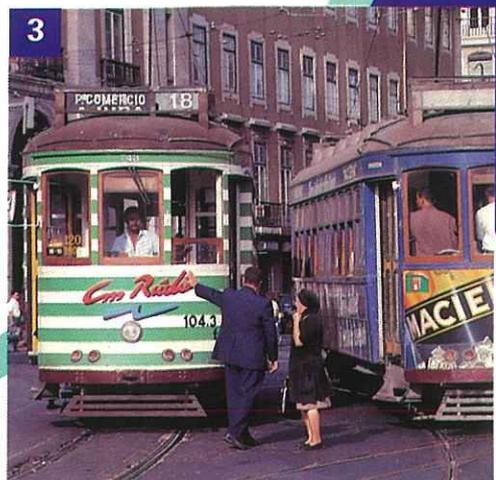
# L'INTERNATIONAL

« Tous les secteurs de l'entreprise sont, à un moment donné, concernés par les activités de l'International, et chaque département, qu'il soit fonctionnel ou opérationnel, s'implique fortement dans notre développement à l'étranger. » Selon Philippe Citroën, directeur des Affaires internationales, la stratégie de sa direction, créée en 1993, est tout d'abord de structurer l'activité internationale du groupe RATP, c'est-à-dire la RATP et ses filiales, en définissant leur rôle respectif. Le deuxième point est de mieux coordonner les activités internationales au sein de l'entreprise.

Premier volet : promouvoir le rayonnement international de la RATP. Accueil des visiteurs d'autres réseaux, missions d'étu-

des à l'étranger, participations à des groupes de travail d'associations professionnelles, à des colloques et congrès internationaux, permettent au groupe RATP d'être un acteur important et reconnu.

« La présentation, au cours de ces manifestations, des techniques françaises les plus performantes et les plus novatrices, donne à la RATP l'occasion de jouer un rôle de vitrine du savoir-faire français en matière de transport public urbain. » C'est d'ailleurs tout l'enjeu d'un colloque comme celui de l'UITP, qui doit se tenir l'an prochain à Paris, sous l'égide de la RATP (voir encadré). De plus, des relations privilégiées sont nouées avec certains réseaux de trans-





1

## Trois questions à Jean Stablo, directeur-général adjoint

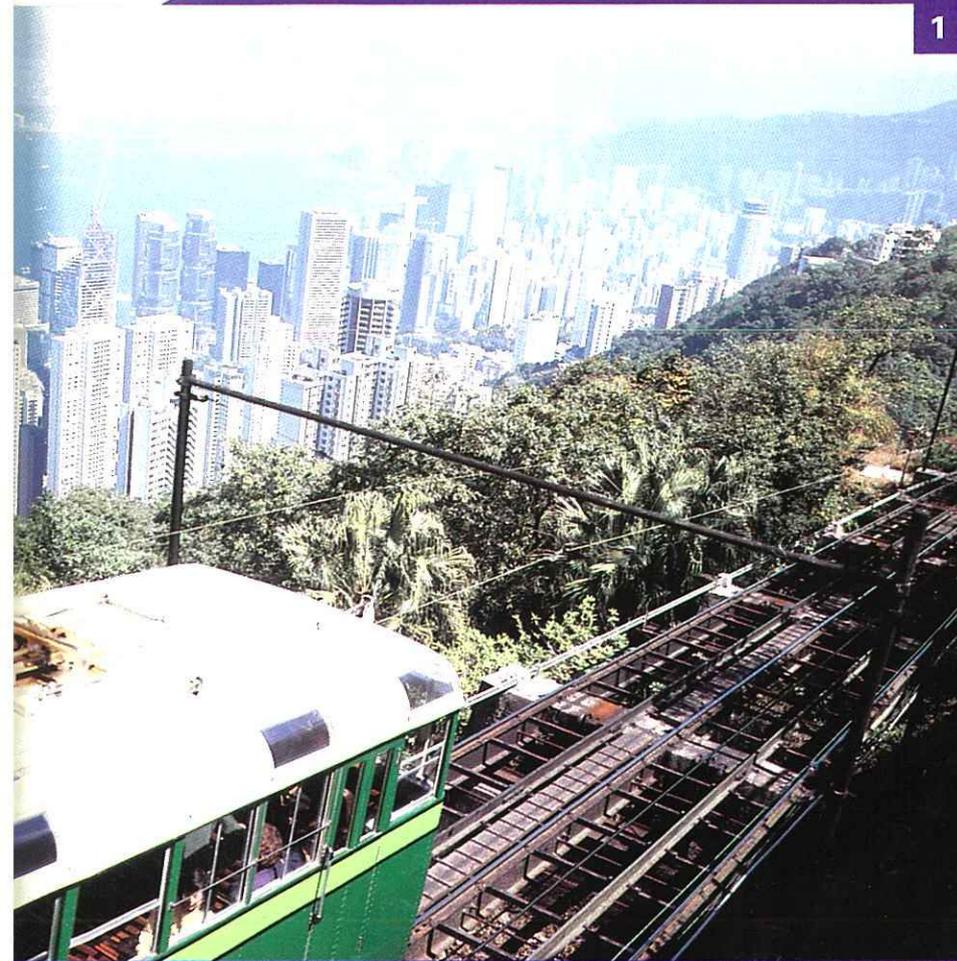
La RATP développe sa politique sur le plan international. Quelles en sont les grandes lignes ? L'établissement de relations avec les grands réseaux étrangers et avec les organismes internationaux liés aux transports – UITP, Comité d'action européen... – est indispensable aujourd'hui. Comparer nos politiques, nos méthodes d'exploitation et nos résultats, nous permet de nous positionner par rapport à ce qui est réalisé dans le monde. Ces échanges valorisent le personnel de notre entreprise et, en le confrontant à des modes d'exploitation différents, lui ouvrent de nouveaux horizons.

### Comment la RATP se positionne-t-elle sur les marchés étrangers ?

Nous avons créé récemment la direction des Affaires internationales dont l'action comporte, outre les relations déjà évoquées, la recherche de nouveaux champs d'intervention pour Systra, ainsi que sur des activités d'exploitation proprement dites. Ces dernières activités se feront par le biais d'une filiale de Sofretu, la RATP ne pouvant de par son statut intervenir directement hors de l'Île-de-France. Il ne s'agit pas pour la RATP de concurrencer sa filiale d'ingénierie Systra, mais d'avoir des activités complémentaires. Nous avons d'ailleurs des réunions systématiques.

Quelles sont aujourd'hui les perspectives de développement ? Nous avons établi des contacts avec de nombreuses villes et réseaux étrangers ; nous avons signé plusieurs conventions de partenariat avec, par exemple, les réseaux de Mexico, Londres, Lisbonne, New York, Séoul, Moscou... mais l'établissement de relations profondes est une œuvre de longue haleine, faite de persévérance, de diplomatie... et d'opportunité.

19



4



- 1/ Hong Kong.
- 2/ Le métro de Mexico construit par la France.
- 3/ Le tramway à Lisbonne.
- 4/ Le président Francis Lorentz et Philippe Citroën, directeur des Affaires internationales à Séoul (Corée du Sud).

port étrangers avec la signature ou le renouvellement de protocoles de coopération. C'est le cas à Mexico – coopération prévue dans le domaine de la maintenance –, Londres – avec échanges d'experts et réunions de travail sur la politique tarifaire, les travaux d'ingénierie et la gestion des centres Bus programmés avec le London Transport –, Séoul, – présence du groupe RATP et de la technologie française sur un des marchés les plus porteurs du monde –, Lisbonne où sont prévus échanges d'experts et jumelage avec la ligne 13 du métro, et tout récemment New-York. Des discussions sont en cours avec la STCUM de Montréal.

De plus, certaines unités de l'entreprise ont eu des ●●●



## Le congrès UITP 1995

« Les défis des transports publics pour le troisième millénaire », avec l'accent mis sur la multimodalité, sera le thème des travaux du 51<sup>e</sup> Congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) organisé par la RATP et l'Union des transports publics (UTP) à Paris, du 28 mai au 2 juin 1995. Association internationale créée en 1885, l'UITP regroupe 500 entreprises de transports publics urbains et régionaux issues d'une soixantaine de pays des cinq continents. « A l'occasion de la tenue de ce congrès à Paris, où plus de 2 000 congressistes sont attendus, c'est l'image de l'entreprise que l'on doit promouvoir, souligne Alain Jeux, délégué aux Affaires internationales et directeur du Comité local d'organisation du Congrès. Chaque agent doit se sentir concerné : une attention toute particulière devra être apportée à l'accueil et à la connaissance des langues étrangères. » Un important effort est également à fournir du côté des installations et du matériel en privilégiant les secteurs les plus concernés, la ligne 12 et la station Porte-de-Versailles, les installations Bus proches du parc des Expositions. Dernière précision : l'exposition internationale réservée aux professionnels du transport, et organisée en marge du congrès, sera accessible aux agents de la RATP intéressés.

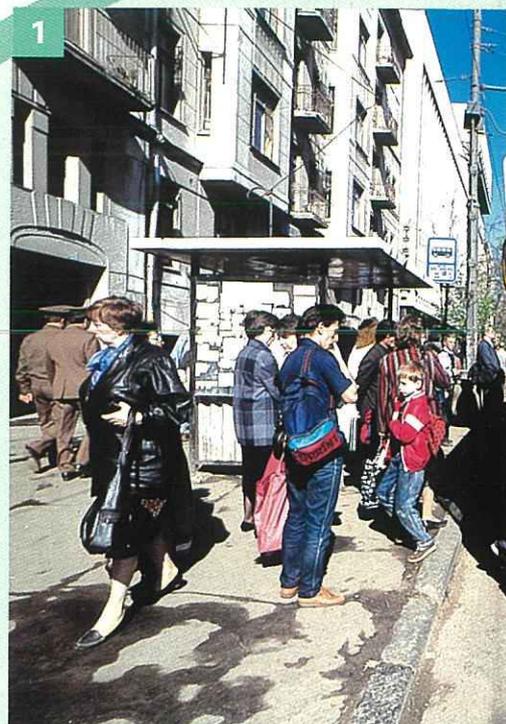
●●● contacts avec leurs homologues pour confronter des expériences : c'est le cas en particulier de la ligne 1 avec la Piccadilly Line du métro de Londres (voir *ELL-janvier 1994*).

A signaler d'autres activités internationales du groupe RATP, celles de l'agence commerciale VOO de l'unité des Ateliers de Championnet (MRB), qui exporte des autobus à l'étranger, ou de la filiale Promométro à Lisbonne. Deuxième volet : l'Europe. « Le concept européen fait désormais partie des préoccupations quotidiennes de la RATP. Rappelons que c'est à la France que reviendra, en 1995, la présidence de l'Union européenne. Nous avons organisé une présence efficace au sein des instances de l'Union européenne. » Pour assurer la coordination et l'efficacité des actions au niveau de l'Europe, la RATP s'appuie en interne sur un réseau de correspondants « Europe » – dont chacun prend en charge le suivi des questions européennes dans son secteur d'activité –, et sur les réunions régulières du Comité Europe.

### VERS DES NORMES EUROPÉENNES

L'entreprise assure également une présence active au sein des organisations professionnelles européennes (Comité d'action européen de l'UITP, Euro Team, structure permanente chargée des affaires sociales, Centre européen des Entreprises à Participation Publique...), et s'attache à élaborer une stratégie bien définie. Cela, pour être informée en permanence des projets de l'Union européenne.

Il convient de ne pas se laisser enfermer par les directives prises,



1/ Bus à Moscou.

2/ Le métro OKSO à Séoul.

3/ Le métro londonien.

4/ Une entrée de métro à Mexico.





mais de faire classer en normes européennes l'essentiel des normes françaises mises au point avec la SNCF et la profession. Si des réglementations s'imposent déjà, d'autres, de plus en plus nombreuses, sont en cours d'élaboration ; à la RATP de faire entendre son point de vue. Il s'agit notamment des dossiers concernant les marchés publics, la recherche et le développement, la normalisation, la notion de service public qu'il convient de valoriser, la responsabilité des transporteurs, le social, l'environnement et l'accessibilité aux transports pour tous.

Troisième volet : diversifier les activités. Depuis trente ans, c'est par l'ingénierie – via Sofretu – que la RATP a valorisé son savoir-faire technique dans le monde. Mais depuis quelques années, de nouvelles opportunités voient le jour, avec l'évolution du marché des transports collectifs urbains dans le monde, qui marque un peu partout la fin des monopoles, en particulier avec les pays de l'Est. Les industriels, GEC-Alsthom, Matra et

RVI..., utilisent l'exemple des technologies développées sur les réseaux RATP (Sacem, Météor, Orlyval, radio-localisation des véhicules, etc.) pour promouvoir leurs produits sur les marchés étrangers : ainsi Sacem a été retenu à Hong Kong et au Mexique. Une réflexion est en cours pour valoriser la propriété industrielle de la RATP.

En outre, une demande apparaît, concernant l'exportation du métier de base « l'exploitation et la gestion opérationnelle de réseaux de transport » de la Régie, soit sous forme d'assistance à l'exploitation, soit sous forme d'exploitation directe. Une première expérience est actuellement menée à Moscou (*voir encadré*).

## DES PARTENAIRES NOMBREUX

Ces marchés internationaux se font, et c'est une nouveauté, sous l'angle de la concession. Ainsi, il pourrait être avantageux de pouvoir répliquer à d'éventuels concurrents avec les mêmes armes, sur leurs propres marchés. Il va de soi que la RATP n'agit pas seule sur la scène internationale, que ses partenaires soient politiques ou industriels. Les ministères, la Mairie de Paris, le Conseil régional d'Ile-de-France, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF), demandent une cohérence des actions entreprises avec la politique qu'ils souhaitent mener.

On le voit, les pistes d'action sont nombreuses. En veillant aux intérêts de l'entreprise et en développant la rentabilité de son savoir-faire, la direction des Affaires internationales doit promouvoir le groupe RATP comme leader, dans une économie qui se mondialise. C'est tout l'enjeu de ces prochaines années ●

## Moscou dit Da

**A** Moscou, le réseau de bus est géré par Mosgortrans, entreprise municipale. En 1992, le gouvernement de Moscou se tourne vers la RATP pour créer un dépôt pilote qui servirait de modèle – et de laboratoire – à la modernisation de l'ensemble du réseau de surface. Et en même temps, pour étudier un nouveau « produit » de transport, plus rentable. C'est le dépôt 19 qui est choisi : situé au nord de Moscou, il est en cours de construction pour remédier à la saturation des dépôts environnants. Sous l'égide de Robert Jung, initiateur du projet (actuellement directeur du département BUS), la RATP effectue diverses missions d'analyse, de diagnostic, pour proposer une exploitation et une gestion décentralisées à l'échelon local pour le dépôt 19. Une étude de marché auprès des voyageurs est réalisée pour évaluer la viabilité d'un service haut de gamme, plus onéreux mais plus rapide, à côté de l'offre de transport classique. Des propositions qui représentent une véritable rupture avec le passé, et qui se sont concrétisées par un protocole de partenariat signé en novembre 1993 entre la RATP et Mosgortrans. L'Union européenne, par le biais du fonds d'aide TACIS, devrait financer le contrat de management qui sera mis en place dès l'achèvement du dépôt pilote en 1995.

# Made in SOFRETU

**Des contrats de plus en plus nombreux, une présence forte sur les marchés internationaux... la filiale Sofretu, exporte à travers le monde le savoir-faire de la RATP. Une stratégie commerciale qui se renforce avec, en 1992, la création de la société Systra.**

« Sofretu a toujours été fidèle à sa mission : promouvoir le savoir-faire en matière d'ingénierie de sa société mère, la RATP », explique Paul-André Bolgert, président-directeur général de Sofretu et président du directoire de Systra. C'est hors de l'Île-de-France, champ d'action de la RATP, que se manifeste l'activité de Sofretu. Elle a ainsi joué un rôle essentiel dans les études et la surveillance des travaux des réseaux de Lille, Toulouse, Lyon, Grenoble, Strasbourg et bientôt à Bordeaux, Rennes... Cette place de leader en France dans le domaine de l'ingénierie des transports urbains nous a permis d'acquérir une expérience diversifiée pour attaquer l'exportation qui représente les deux tiers de notre activité. On peut citer les contrats de Téhéran, Athènes, Montréal, Santiago, Mexico, Le Caire, Caracas, Alger, Djakarta, Pékin, Canton et plus récemment les Etats-Unis, le Canada. S'ajoutent à cette liste des interventions de moindre envergure au Brésil, en Inde, en Argentine, au Venezuela et dans toute l'Europe. Sans oublier le tunnel sous la Manche. Sofretu accumule les références, et son savoir-faire, construit sur les métiers de la RATP, revient enrichir à son tour

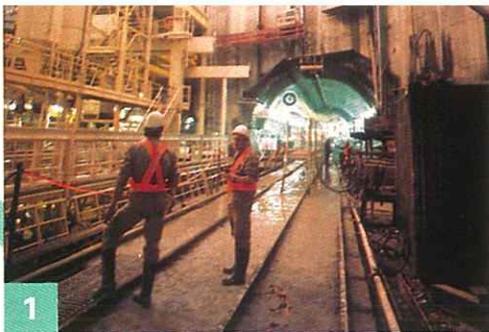
la société mère. Il est intéressant de bénéficier des expériences des autres dans leurs réussites comme dans leurs échecs.

On le voit, Sofretu a su gagner sa place sur le marché international, mais, désormais, la profession de l'ingénierie des transports se mondialise. La création en 1992 de Systra, qui réunit les activités de Sofretu et Sofrerail (filiale d'ingénierie de la SNCF), répond à cette évolution. « Déjà, en Europe, il n'existe plus de marchés nationaux, et dans le monde, il n'y a plus de domaines réservés, comme il y a 20 ans. S'ouvrir, c'est le prix à payer pour continuer d'exister. On se bat pour obtenir des marchés contre des concurrents parfois plus puissants et mieux épaulés politiquement. On est ainsi confronté à de grandes sociétés nord-américaines d'ingénierie, aux activités très diversifiées et aux réseaux commerciaux dynamiques, qui savent gagner des marchés, mais n'ont pas toujours des niveaux de compétences égaux. » Les contrats sont plus nombreux - 560 en 1993 pour Systra contre 200 en 1990 pour Sofretu-Sofrerail -, mais de moindre importance, la prospection commerciale doit donc être

plus active, et il faut répondre à un grand nombre d'appels d'offres. Face à cette nouvelle donne, la politique choisie par la RATP et la SNCF a été, avec la création de Systra, de développer ensemble le créneau des transports urbains et ferroviaires. Cela sans diversification hors des métiers des sociétés mères.

## UNE COMMUNAUTÉ DES MÉTIERS

« Nous souhaitons désormais faire évoluer le fonctionnement de Systra vers une solution beaucoup plus intégrée, pour profiter sur le terrain de toutes les synergies possibles au niveau des compétences, tout en réalisant des économies d'échelle significatives. Systra est encore en évolution : mais les équipes mixtes fonctionnent déjà bien sur le terrain, car c'est là que joue pleinement la communauté des métiers et des cultures. Nous travaillons maintenant à supprimer les obstacles administratifs, car c'est une logique d'entreprise commune qui doit s'imposer à tous les agents qui travaillent à Systra. » Mais il ne faut pas réduire Systra à sa seule composante française. Certains marchés nécessitent la créa-



1



2

- 1/ Le tunnel sous la Manche.
- 2/ Shanghai.
- 3/ Paul-André Bolgert et le directeur de la Green Line de Los Angeles (USA).
- 4/ Canton.



3

tion de filiales locales, c'est ce qui a été fait avec LSTS, fondée en 1985 aux Etats-Unis, un pays qui concentre 40 % du marché mondial des transports. De même, Systra a pu acquérir une participation importante dans une société d'ingénierie anglaise, MVA, bien placée en Asie.

« En associant au savoir-faire et aux métiers de la RATP (ou de la SNCF) des apports culturels et professionnels variés, on donne à Systra toutes ses chances sur le marché international de l'ingénierie, et on améliore ainsi les retombées positives de cette action internationale, en termes de compétences et d'image pour la RATP et la SNCF. » ●

Dossier réalisé par Yvonne Kappès-Grangé et Simone Feignier



4

## Un métro pour Canton

Le 26 janvier 1994, la nouvelle tombe : Sofretu vient de signer un contrat de 30 millions de francs pour la supervision des travaux de construction du tunnel de la première ligne du métro de Canton. On croyait le marché perdu après l'affaire de la vente de 60 Mirage à Taïwan, qui avait entraîné, par mesure de rétorsion, l'arrêt des contrats industriels entre la France et la Chine ainsi que l'attribution du marché du matériel roulant et de nombreux équipements ferroviaires (pour 414 millions de dollars), à un consortium allemand conduit par Siemens et AEG.

« En fait, les relations entre Sofretu et la Mairie de Canton n'ont jamais été inter-

rompues, explique Paul-André Bolgert. Nous travaillons avec la Chine depuis le début des années 80, et au fil du temps nous avons établi avec nos interlocuteurs de véritables relations de confiance qui ont débouché au début de l'année sur la signature de ce contrat. Et nous espérons ne pas en rester là. »

D'ores et déjà, Sofretu travaille sur d'autres contrats : l'organisation du réseau de bus à Shanghai, contrat financé par la Banque mondiale, une participation au contrat GEC-Alsthom pour l'équipement du métro de Hong Kong avec Sacem... La Chine représente un marché en plein développement.

## Systra, spécialiste du marché mondial

Créée en juin 1992, la société Systra réunit les filiales d'ingénierie Sofretu et Sofrerail. Son capital est détenu pour 72 % par la RATP et la SNCF, et pour 28 % par un groupe de banques. Systra détient la totalité du capital de Sofretu et de Sofrerail.

Chiffre d'affaires : plus de 600 millions de francs.

Personnel : environ 1000 personnes, dont 650 agents venus de la RATP, SNCF, Sofretu et Sofrerail, et 400 personnes dans les filiales étrangères de Systra.

Actuellement, 224 agents RATP sont détachés à Systra, et, en 1993, 547 agents de la RATP ont travaillé pour la filiale, appartenant aux

départements ITA (147), ESE (145), MRF (100) et DEV, BUS - MRB, MTR, RER, IEF, CML, SIT.

Les contrats en 1993 : 560 contrats Systra, dont environ 300 signés par Sofretu, 752 remises d'offres. Des contrats les plus importants ...

Le Caire : étude et suivi des réalisations des lignes 1 et 2 du métro, 27 MF.

Santiago du Chili : une partie de l'ingénierie de la ligne 5 du métro, 9 MF.

... aux plus petits :

Métro de Londres : audit des équipements fixes et politique de renouvellement des investissements, 35 000 F.

France : formation du personnel des réseaux de province, de l'ordre de 15 à 20 000 F.

**Rénovation**, la place de Clichy à l'ancienne (p. 26). **Animation**, vous reprendrez bien du café sur la ligne A du RER ? (p. 27). **Mémoire**, les sweet memories d'un machiniste de la ligne J (p. 28). **Prévention**, c'est Giga la vie ! (p. 29).

## Réseau

### AUTREMENT BUS BOUCLES DE LA MARNE

Cette huitième opération Autrement Bus concerne essentiellement dix communes : dans le Val-de-Marne, Saint-Maur, Joinville, Champigny, Nogent, le Perreux, Bry et Villiers ; dans la Seine-Saint-Denis, Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance. Soit plus de 350 000

habitants, 115 000 emplois et un million de déplacements par jour. Les principaux objectifs poursuivis par la restructuration sont de favoriser les échanges banlieue-banlieue, de desservir des zones non irriguées, de compléter l'intégration entre bus et réseau ferré au niveau de

10 gares, de simplifier pour le voyageur la compréhension du réseau, et d'améliorer le bilan économique des lignes. Le réseau actuel comporte 21 lignes, 13 de ces lignes seront modifiées pour donner naissance à l'ensemble de 17 lignes. Mise en service prévue à la fin 1994.

## Gestion

### LA CARTE INTÉGRALE OPTIMALE

Le 26 novembre 1993, le conseil d'administration de la Régie décidait la signature du marché confiant la sous-traitance de la gestion de la Carte intégrale au groupe Cofinoga. Objectif : développer rapidement ce titre apprécié vers un premier palier à 200 000 clients. Pourquoi un tel choix ? La gestion actuelle repose sur un système technolo-

giquement dépassé (en service depuis 1984) pour un volume de clients relativement faible (88 000 environ). Et pour opérer un changement rapide et efficace, afin de ne pas pénaliser les clients actuels et futurs, le choix d'un professionnel déjà doté d'un système de gestion performant de comptes clients avec carte de crédit offrait une solution

adaptée. Cependant la Régie se réserve le pilotage du produit, la relation commerciale directe avec les clients, au travers des agences du Nouveau Service en Station et de celle de la gare de Lyon, ainsi que le contrôle technique et opérationnel du sous-traitant. L'année 1994 étant d'abord consacrée à l'ajustement du système par Cofinoga. Une affaire à suivre...



## Sécurité incendie

### AU FEU !

Mardi 1<sup>er</sup> mars, 10 h 15, l'alarme incendie est déclenchée au centre Bus d'Aubervilliers, tandis que les équipes de première intervention – constituées d'agents de maintenance du centre – sont déjà à pied d'œuvre. Sept minutes plus tard, les pompiers du Centre de secours voisin d'Aubervilliers sont sur place et prennent en charge les premiers blessés, des agents... maquillés. Il s'agit en fait d'un exercice incendie piloté par l'équipe Prévention des Risques Professionnels de MRB.

« Chaque année, en plus de la formation assurée aux agents qui feront partie des équipes de première intervention, nous procédons régulièrement à des manœuvres incendie », précise Robert Wallet, animateur en prévention, spécialisé dans la prévention incendie. « Après chaque exercice une réunion avec les pompiers – à qui nous faisons visiter les installations –, nous permet de mieux connaître nos contraintes respectives et de remédier à nos faiblesses éventuelles. »



## Social STAGE CRISTAL

Alternance – entre travail en salle et conduite réelle – et monitorat – avec un conducteur expérimenté – sont les deux grandes nouveautés pédagogiques du stage Cristal, élaboré pour les conducteurs du métro, et dont la première session a commencé le 14 mars. Les lignes qui utilisent le matériel MF 67 et qui reçoivent les stagiaires ont présenté, en février et en mars,

une exposition pour informer les conducteurs à Bobigny-Pablo-Picasso (ligne 5), Porte-de-Versailles (ligne 12), Mairie-de-Montreuil (ligne 9), Gallieni (ligne 3), Faïdherbe (ligne 8) et Nation (ligne 2). Intitulée « Pourquoi Cristal ? » cette exposition fut l'occasion de contacts et de dialogues entre les agents de maîtrise sous-chefs de terminus et les conducteurs.

## PORTES OUVERTES ESE SUR LE REM

ESE s'engage à fond dans le REM (Rapprochement Exploitation Maintenance). Pour présenter cette nouvelle organisation aux agents du département, un forum s'est tenu du 28 février au 3 mars dernier. Objectif : expliquer le projet par des réponses personnalisées, au travers de dix stands animés par une

cinquantaine de personnes, fournir une aide pratique aux choix d'affectation. Le forum a enregistré plus de 800 visiteurs, en majorité des opérateurs et agents de maîtrise du secteur REM, mais aussi des exploitants. Un succès si l'on considère que ce secteur concerne près de 900 agents à ESE.



## Khéops 2

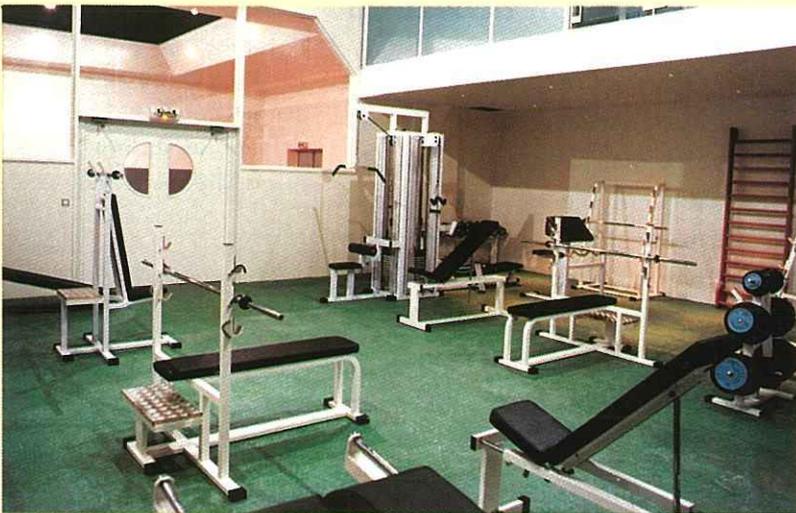
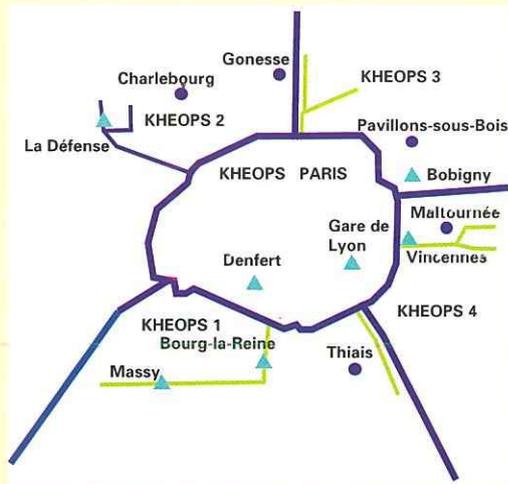
### LA SÉCURITÉ SUR SECTEURS

**K**héops 2, c'est parti ! Et c'est une première, puisque la surveillance sera multimodale. L'opération couvre en effet le secteur nord-ouest de la banlieue parisienne, avec un local de commandement à la gare de la Défense, et un camp de base situé au centre de Charlebourg (ouverture fin juin). Sont concernées les lignes 1, 3 et 13 ainsi que la ligne A et, outre Charlebourg, les centres d'Asnières et de Nanterre. Une création qui se situe dans l'enchaînement logique des missions expérimentales Khéops 1 sur le métro et le RER, dans la banlieue Sud, et dans les camps de base des centres Bus de Pavillons-sous-Bois et de Gonesse. Ces missions reposaient sur le même principe : une organisation de la sécurité par secteur, qui joue sur la proximité d'une permanence locale, pour intervenir rapidement, et sur la connaissance du terrain. Un principe qui n'est pas sans évoquer celui de l'ilotage. La réussite de ces deux expériences a amené l'entreprise à vouloir transformer l'essai avec Khéops 2 en les réunissant dans un même secteur. Avec une innovation : les équipes des camps de base, renforcées, passent de 12 à 16 agents. Pour Eric Vandenberghe, res- ●●●

Près de 70 agents (encadrement et opérateurs) seront affectés à Khéops 1. Près de 80 agents à Khéops 2, 3, 4, et plus de 300 à Khéops Paris.



Le 17 mars, ouverture des locaux de Khéops 2 à La Défense, sur une surface de 800 m<sup>2</sup> (dont 220 m<sup>2</sup> pour la formation et 170 m<sup>2</sup> pour la salle de sport).



●●● ponsable de Khéops 2 au département SEC, « *notre première mission est de rencontrer les exploitants pour nous présenter et voir avec eux la réponse à apporter aux points noirs les plus graves du secteur : présence de SDF à Saint-Germain-en-Laye, insécurité sur les terminus de la ligne 13 et, dans le complexe de la Défense, problèmes sur certaines lignes de bus comme la 272 qui dessert la cité des Indes... Je leur dirai : aidez-nous à vous aider* ».

C'est l'affectation de 110 agents supplémentaires à la sécurité (mesure numéro 2 du plan sécurité annoncé le 27 février dernier - ELL n° 40) qui a rendu possible cette opération, sans dégarnir de ses agents de sécurité Paris intra-muros, devenu à la fin mars Khéops Paris. Achèvement de l'opération Khéops : fin 1995.

## Enquête

### BAROMÈTRE SATISFACTION (SUITE)

Le mois de mars nous a apporté la deuxième livraison du baromètre satisfaction sur les modes de transport RATP, réalisé par le département Commercial (ELL n°32). Si l'on compare ces résultats avec ceux obtenus en février 1993, un constat s'impose : les notes globales données à chaque mode sont stables, sauf pour le métro où l'on enregistre une baisse significative. Chaque mode de transport enregistre

une grande continuité au niveau des composantes les mieux – ou les moins bien – notées. Avec parfois des variantes. La satisfaction des composantes concernant le personnel baisse sur l'ensemble des réseaux. Des indications qui doivent permettre à l'entreprise de vérifier périodiquement l'impact sur les voyageurs des actions mises en place dans l'ensemble des secteurs.

## Rénovation

### LA PLACE DE CLICHY À L'ANCIENNE

Parce qu'elle avait conservé de nombreux caractères d'origine, il a été décidé de rénover « à l'ancienne » la station Place-de-Clichy de la ligne 13. Couleur verte sur carrelage blanc, comme pour toute station de correspondance, guirlandes de feuilles de laurier, moulures des cadres d'affichage

reprenant le sigle Nord-Sud, copie du modèle d'origine des bancs en bois bordaux : la décoration retenue pour la station répond à l'esprit du « Nord-Sud ». Grâce à la rénovation réalisée par AMOF-TM2, la station Place-de-Clichy, ouverte le 26 octobre 1902, a retrouvé aujourd'hui son look d'antan.



PHOTOS : ROY, SUTTON / COM-AY



## Commercial L'ESPRIT DE RÉUSSITE

La ligne 1 a remporté le challenge inter-lignes, « L'Esprit de réussite », lancé par le département Commercial dans le métro en octobre, novembre et décembre 1993. Il s'agissait de faire progresser les ventes de Carte Orange en amenant, en particulier, les utilisateurs de CO hebdomadaires à acheter des titres mensuels. Les résultats ont été proclamés le 17 mars : en tête la ligne 1, avec une progression des ventes CO de 6 %, puis viennent

les lignes 5 avec 4 % et 10 avec 3,6 %. Chaque agent concerné par l'opération s'est vu offrir un coffret de disques compacts. Selon Laurent Méret, directeur de la ligne 1, « c'est un résultat mérité car toute la ligne s'est beaucoup investie dans ce challenge : l'encadrement, en allant, de station en station et dans un délai très court, présenter l'opération aux agents chargés de la vente. Agents qui, malgré le stress des jours de vente Carte

*Orange ont su argumenter auprès de la clientèle l'intérêt du coupon mensuel. De plus, ce challenge a aujourd'hui pour conséquence une augmentation des recettes collectées plus rapide que celle du trafic, pourtant en hausse sur la ligne 1. A noter aussi qu'une grande part de ces ventes CO s'est faite par vente directe en entreprise, une démarche qui satisfait agents et clientèle et en particulier celle du Ministère des Transports à la Défense... »*

## COUP DE TABAC

Les bonnes résolutions partent en fumée... Un peu plus de deux ans se sont écoulés depuis la loi anti-tabac et voilà qu'elle se trouve de moins en moins respectée. Face à ce constat, le département Métro a décidé de lancer une opération de sensibilisation auprès des voyageurs. Méthode d'intervention retenue : la péda-

gogie. Explications et prévention avec sourire et conseil pour faire passer le message. Dès la mi-février 1994, chaque ligne de métro a ainsi organisé de manière autonome, pendant une semaine environ, une campagne d'affichage accompagnée d'annonces sonores, de distribution par les agents de contrôle des cartes postales

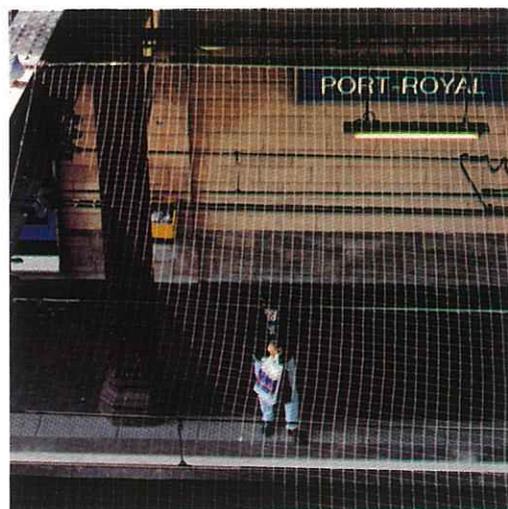
de Frapar, le dessinateur, et d'actions de prévention appropriées laissées à l'initiative des lignes. Cette première vague fera l'objet d'un bilan quantitatif et qualitatif.



## Environnement DES FILETS ANTI-PIGEONS

Picots ou gel répulsif pour empêcher les pigeons de se poser, filets pour les dissuader d'entrer dans les stations aériennes... divers procédés ont été testés par la RATP aux stations Glacière et Port-Royal pour les protéger des dégâts occasionnés par ces volatiles sur les installations. Deux solutions viennent d'être retenues : pose de capotage sur les chemins de câbles où nichent les pigeons et mise en place de filets

comme à Port-Royal. Le programme d'équipement prévoit la protection de cinq stations de la ligne 6 : Corvisart (avant l'été), puis Duplex dans le cadre de sa rénovation, Bir-Hakeim, Cambronne et Chevaleret ; deux sur la 2 : travaux en cours à La Chapelle, puis Stalingrad ; sur le RER ligne A : La Varenne-Chennevières et Bry-sur-Marne cette année, puis Neuilly-Plaisance, Denfert-Rochereau et Parc-de-Saint-Maur en 1995.



## Animation CAFÉ SUR LA LIGNE A

Devant le vif succès de l'opération café sur la ligne 12 (voir ELL n° 40), la ligne A du RER a repris cette sympathique manifestation. Le café, toujours chaud, était servi de 6 h à 8 h, tous les

mardis et jeudis du 15 mars au 7 avril, dans 8 gares de cette ligne. La présence d'un ou deux agents des gares a permis l'amorce d'un dialogue bien apprécié par les voyageurs.

## Exposition

### SCULPTURE SUR LA 12

Une sculpture insolite au terminus de Mairie-d'Issy : œuvre de Patrick Meichel, sculpteur « au moins deux heures par jour » après le travail (il est laborantin-photographe). Bois, marbre et pierre sont les matières qu'il anime. Cette exposition métropolitaine devait inciter les voyageurs à se rendre au Forum des sculpteurs et peintres modernes qui s'est



tenu, du 5 au 13 mars, au palais des Congrès d'Issy-les-Moulineaux, desservi par cette station. Un partenariat avec le service des activités culturelles de la municipalité, ou comment la ligne 12 s'est mise en phase avec les événements forts de la ville.

## challenge

### UN TROPHÉE POUR LA SÉCURITÉ

C'est le centre bus de Malakoff qui a remporté, le 18 mars dernier, le premier Trophée du Challenge Sécurité de MRB (accidents du travail). Quatre critères ont permis de départager Malakoff de ses suivants immédiats, Gonesse et Croix-Nivert : l'amélioration du taux de fréquence des accidents, l'indice qualité-sécurité, c'est-à-dire tout ce qui concourt à améliorer les conditions de travail dans les centres, le taux de réponse donné à la suite

des inspections du CHSCT et le taux des analyses effectuées après un accident du travail. Selon Jacques Bounot, responsable de la Prévention des Risques professionnels à MRB, on observe une diminution des accidents du travail. Pour un objectif 1993 fixé à MRB (sauf ateliers de Championnet) à 65, le taux de fréquence était de 72 en moyenne en 1993 puis tombait à 66 à la fin de l'année. L'objectif 1994 est de 64.



## Mémoire

### SWEET MEMORIES

Lucien Nauny était machiniste sur la ligne J, qui reliait Porte-de-Montmartre à Saint-Michel. Sa femme était rece-

veuse sur cette même ligne. Au début de la guerre, ils se sont fait photographier devant leur autobus « PN ». Plus de 50 ans après, l'ancien machiniste nous a adressé ce témoignage « pour le journal ou les



Mission archives, 7, square Félix-Nadar, 94300 Vincennes. Tél. : 49 5 (7 82 67).

archives de la RATP ». Un geste que la Mission archives (PAT) ne peut qu'encourager. Tous les documents que vous pouvez conserver l'intéressent, et elle souhaite

pouvoir les reproduire. La Mission archives recueille aussi les témoignages oraux de ceux qui souhaitent parler de l'entreprise. Alors, à votre mémoire messieurs dames !

## LES TRANSPORTS POÉTIQUES

Le département de la Communication publique a demandé à un spécialiste de la poésie, Bernard Lorraine, de constituer une anthologie poétique sur les transports de Paris. Intitulée « Les transports poétiques », cette anthologie vient de paraître aux éditions du Cherche Midi, dans la collec-

tion Espaces (prix : 85 F). Omnibus à chevaux, bus, tramway, métro ont depuis leur origine « transporté » les poètes, au double sens du mot. Des plus huppés aux plus populaires. Avant-hier Charles Baudelaire, Victor Hugo, Guillaume Apollinaire. Hier Raymond Queneau, Louis

Aragon. Aujourd'hui, Michel Tournier, Pierre Perret avec sa célèbre chanson Bercy-Madeleine, pour ne citer que les plus connus. Au-delà de leur dimension technique, les transports sont des terrains de rencontre, d'observation. Des lieux d'inspiration pour les poètes. De quoi être « transporté ! »

PHOTOS : MINOLI, BAROUNI, THIBAUT / COM-AY, ITA / AV

## Partenariat

### DES VOLONTAIRES VITAMINÉS

100 000 volontaires pour « SUVIMAX » (Supplémentation en Vitamines et Minéraux Antioxydants). C'est dans le cadre de la station Volontaires, sur la ligne 12, que les équipes de l'Inserm, du CNRS et des hôpitaux ont accueilli, du 1<sup>er</sup> au 5 mars, les

inscriptions de volontaires pour cette grande enquête nationale épidémiologique. Des chercheurs, des médecins, des biologistes vont donc étudier l'impact sur la santé de l'absorption de vitamines et minéraux. Ils vont suivre pendant un an les personnes

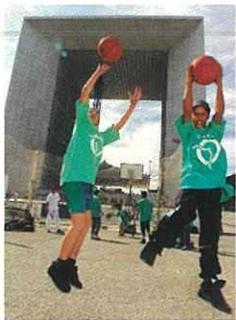


concernées. La publicité donnée à cette opération dans le métro a déjà permis de recueillir plus de 45 000 volontaires !

## Prévention

### GIGA LA VIE

C'est le nom de baptême d'une série de tournois de basket de rue qui ont démarré le 20 mars dernier sur six sites



du département 92 (Montrouge, Levallois, Nanterre, Gennevilliers, Suresnes et la Défense).

A l'initiative du

conseil général des Hauts-de-Seine, et en partenariat avec le Comité de prévention et de sécurité de la RATP, ces manifestations sportives se déroulent sous l'égide d'associations de lutte contre le sida et la toxicomanie dont les stands sont présents à toutes les rencontres.

Les correspondants prévention de la Régie veillent au recrutement des jeunes. La finale aura lieu sur le parvis de la Défense le 12 juin prochain.

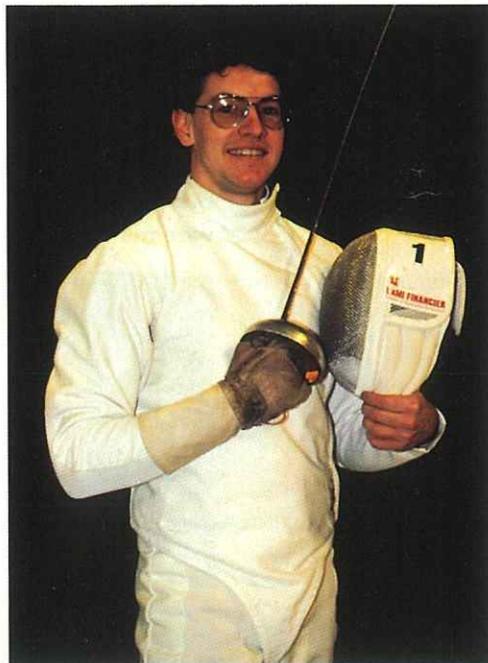
### RUGBY INITIATIQUE

Comme l'an dernier, la Fédération française de rugby organise des stages d'initiation réservés aux garçons et filles en difficulté scolaire dont les établissements sont situés dans des ZEP. Outre la fourniture des maillots par la RATP, des agents des départements Métro et RER accompagnent ces jeunes sur le terrain et jouent également les éducateurs dans ce sport qu'ils maîtrisent. La grande journée de clôture est prévue le 11 mai au prestigieux stade de Colombes.

## Sport

### PENTATHLON MODERNE

La RATP a engagé au début de l'année 1994 son huitième athlète de haut niveau : Christophe Ruer, en pentathlon moderne (tir au pistolet, natation, escrime, cross et équitation). Sa carte de visite sportive est éloquent : champion de France individuel en 1992 et par équipe en 1993, double vainqueur de la Coupe du monde individuel en 1992 et 1993. Ses prochains objectifs sont les Championnats du monde et les J.O. d'Atlanta en 1996. Christophe Ruer travaille au contrôle de gestion du département Métro et est membre de l'USMT.



## Revue de presse



Il y a dans l'entreprise des actes qui méritent d'être signalés. Ainsi, le 9 décembre dernier, un enfant était pris d'un malaise grave sur la ligne 123. Sans perdre de temps, Jean-Pierre

Médiane, machiniste HL à Malakoff décide, avec le soutien des voyageurs, de se rendre le plus rapidement possible à l'hôpital. Grâce au sang-froid de Jean-Pierre Médiane et à sa prompt initiative, l'enfant, qui était resté tout l'après-midi dans le coma, reprenait conscience le soir. De telles actions mettent en évidence le savoir-faire de notre profession et ne peuvent que renforcer notre légitimité d'entreprise publique au service de notre clientèle. « *Malak'Bus Info* », journal du centre de Malakoff, février 1994.



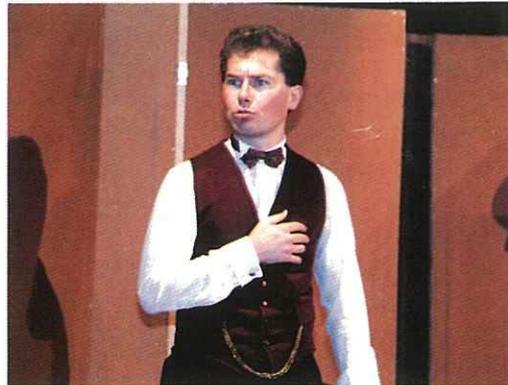
Les voyages, ça se prépare ! CML a édité 1 500 brochures en 5 langues, qui présentent les produits touristiques aux tour-opérateurs et aux

agences de voyage : Paris-Visite, Formule 1, Roissybus et Paris Bus. Les voyages, ça s'organise (mieux) ! Orlyval adopte les titres touristiques. Leur carte Paris-Visite ou leur forfait Formule 1 en poche (zone 1 à 5), les voyageurs peuvent dorénavant utiliser Orlyval. Un privilège qui pourrait les inciter à acheter leur pass dès leur arrivée à l'aéroport. C'est ça, le service complet. « *Enjeux* », le journal du département Commercial, numéro 15, février 1994.

**Portrait**, le théâtre, pour Patrick, c'est tout un art. **Lire, voir, écouter**, en 7 tunnels et 80 photos, un voyage au centre de la Terre. **Sport**, au choix, la traversée des Alpes, la victoire du XV de France ou Paris-Mantes par « Les pieds ailleurs » et en nocturne !

## Portrait COUP DE THÉÂTRE

Certains ont eu la vocation immédiate, d'autres l'ont construite au fil du temps, comme Patrick Le Frapper qui a découvert le théâtre... dès qu'il est entré dans la Troupe Aurore, en 1981. Et encore, les jeunes – il a alors 18 ans – intégraient d'abord la branche opérette afin de s'habituer à la scène, le plus souvent en tant que figurants ! « C'est tout un art : entrer et sortir au bon moment, être perpétuellement en mouvement, tout cela exige discipline et attention ». Quatre années d'opérette, quelques petits rôles, mais pas encore le grand frisson. Après la réussite à son concours de maîtrise, il obtient un poste près de Boulogne-Billancourt. Il entre alors au Conservatoire musical de cette ville qui comprend des cours d'art dramatique. Trois années à monter des spectacles de type



Patrick Le Frapper dans la pièce « On purge bébé », de Feydeau.

« familial » avec des pièces de boulevard : Labiche, Jean Tardieu, Sacha Guitry, Feydeau... Il endosse les personnages comiques, un peu excessifs à la manière de Michel Galabru ou Jean Lefèvre, personnages qui exigent beaucoup de participation avec le public. En 1991, il forme avec ses amis du cours d'art dramatique une association de théâtre baptisée « Les cabotins » : « C'est l'époque des premières galères : il faut trouver l'argent, les costumes, les décors, les comédiens... Mais c'est surtout la volonté de jouer ensemble, d'être enfin plus libre, de choisir la

pièce, bref de faire du théâtre complet ». Ensuite une rupture de deux ans pour préparer son concours d'ingénieur. Il est alors nommé adjoint au responsable de l'ULT Bâtiment Sud (IET-SIT), sa fonction actuelle. Le virus du théâtre ne l'a pas quitté pour autant. En 1993 il réintègre la troupe du « Petit cri » associée financièrement et humainement à celle des « Cabotins ». Deux pièces en préparation pour 1995, « La Nuit des rois » (Shakespeare) et « le Rêve américain » où il joue un rôle de « désaxé ». « Jouer, c'est révéler une partie de soi-même en créant l'illusion ».

## Social COLLECTE COUP DE CŒUR

« C'est sur un coup de cœur que j'ai décidé de collecter des vêtements pour les SDF ». Babeth Rousset, machiniste au centre de Flandre, s'est portée volontaire pour effectuer les services de nuit « Atlas » qui assurent le transport en bus, pendant l'hiver, des sans-abri vers des centres d'hébergement. « Un service qui vous oblige à porter un regard différent sur les SDF » : aussi Babeth décide-t-elle de collecter, en février, des vêtements à l'intérieur du centre. Une note affichée dans la salle des

machinistes informe ses collègues. « L'opération a très bien marché, tout le monde a ouvert ses placards, certains ont apporté leur vieil uniforme RATP, après en avoir retiré le logo... C'est le gardien du centre qui recueillait les dons. Puis nous avons donné les vêtements à l'Armée du Salut et surtout au vestiaire des Restos du cœur où nous avons été très bien accueillis. C'est la première fois que je faisais cela, l'année prochaine je compte recommencer en m'y prenant plus tôt dans l'hiver. »

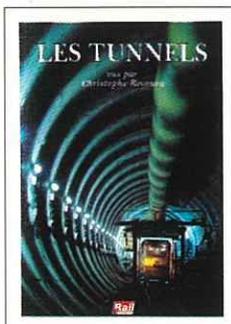
## Babeth Rousset collecte des vêtements pour les SDF.



## Lire, voir, écouter

### DES TUNNELS DANS L'OBJECTIF

En 7 tunnels et 80 photos, Christophe Recoura nous convie à un véritable voyage au centre de la terre. Photographe à « la Vie du rail », il a arpenté les chantiers de Météor, de la ligne D du RER, d'Eole, d'Eurotunnel,



de Monaco, du Grand-Belt et de Meissiez (sur la ligne de TGV Sud-Est) pour en rapporter des images aux lumières diffuses où hommes et machines s'affrontent à la matière. Des fiches techniques viennent en contrepoint donner une valeur documentaire à cet ouvrage.

« Les Tunnels » de L. Bromberger et P. Grassart ; éditions la Vie du rail, 128 pages, 250 F. Renseignements : 49 70 12 58.

## Collection

### L'AUTO, VERSION SOLIDO

Le Club Auto Passion de la RATP vous propose la 4 CV Renault 1957 « RATP Exploitation » :



il s'agit d'un modèle réduit au 1/43, en métal, présenté en boîte vitrine et réalisé

par Solido. Ce modèle sera disponible à partir du 1<sup>er</sup> mai au prix de 90 francs. Mais vous pouvez le réserver dès maintenant au prix de souscription de 70 francs, en écrivant au Club Auto Passion, 36, rue Pierre-Curie, 94200 Ivry-sur-Seine ; ou en envoyant directement un chèque à l'ordre du Club Auto Passion à cette même adresse.

## A noter

### SAUVABUS DÉMÉNAGE

De nouvelles coordonnées pour l'association Sauvabus qui a quitté Sucs-en-Brie pour

emménager 3 place de La Pinède, 94470 Boissy-Saint-Léger. Tél. : 45 98 30 30. Fax : 45 98 37 38.

## Sport

### LES ALPES DU NORD AU SUD

De Chatel à La Foux-Allos, en passant par Avoriaz, La Rosière, La Plagne et Serre-Chevalier, trois agents de la RATP ont effectué une traversée nord/sud des Alpes. Serge Daniel, machiniste, Alain Pinchard de MRB, tous deux du centre Bus de Pavillons-sous-Bois, et Jean-Michel Chalaux du département SIT ont accompli ce raid en ski de randonnée du



25 février au 12 mars dernier. Le centre de Pavillons-sous-Bois leur a offert le matériel de sécurité : trousse de secours, brancard, fusées...

Il a également relaté ledéroulement – étape après étape – du raid par des informations affichées dans la salle des machinistes.

## XV DE FRANCE

Deux jours avant la rencontre de rugby France-Angleterre (samedi 5 mars) au Parc des Princes comptant pour le Tournoi des cinq

nations, le XV de France s'est entraîné avec l'équipe de l'USMT au château de Clairefontaine près de Dourdan. Les tricolores (en maillot noir

rayé sur la photo) se sont une nouvelle fois inclinés devant les Anglais. Souhaitons que l'équipe de l'USMT en ait tiré toutes les leçons.



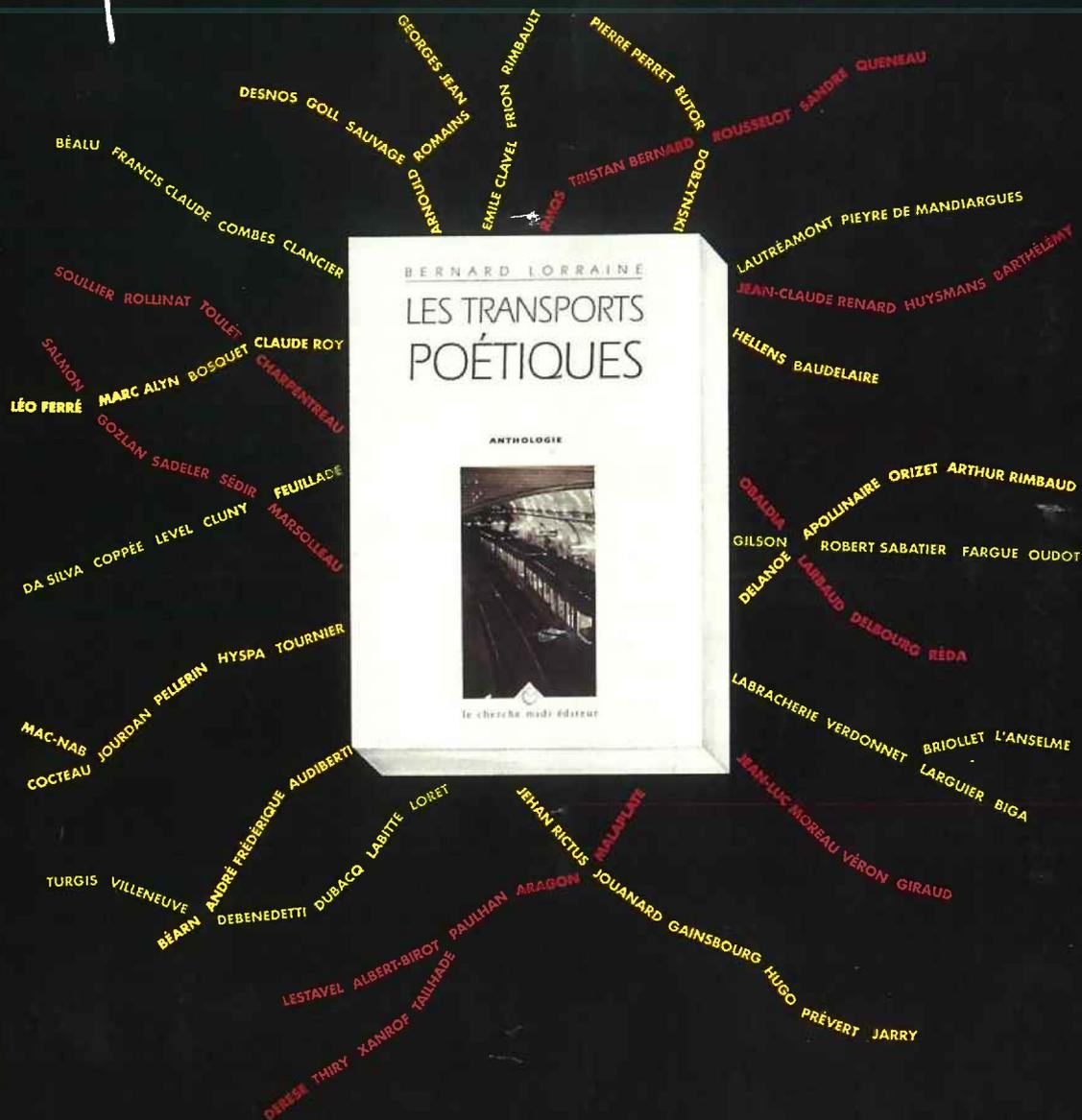
## « LES PIEDS AILLEURS »

Sur 94, 85 étaient à l'arrivée, arborant les couleurs de la RATP, à la marche de nuit Paris-Mantes des 26 et 27 février dernier. Ce qui a permis à l'asso-

ciation « Les pieds ailleurs » de remporter le trophée de l'entreprise la plus représentée à l'arrivée de cette randonnée de 54 km qui

regroupait plus de 5 000 marcheurs. L'association étudie maintenant la faisabilité d'une marche Paris Moscou en septembre prochain.

# Quand les poètes prennent le métro



## LES TRANSPORTS POÉTIQUES

De Baudelaire, Hugo, Apollinaire, Cocteau à Queneau,  
Aragon, Prévert, Gainsbourg, Perret,  
98 poètes chantent le métro.

le cherche midi éditeur

En vente partout : 85 F.

