

ENTRE LES LIGNES

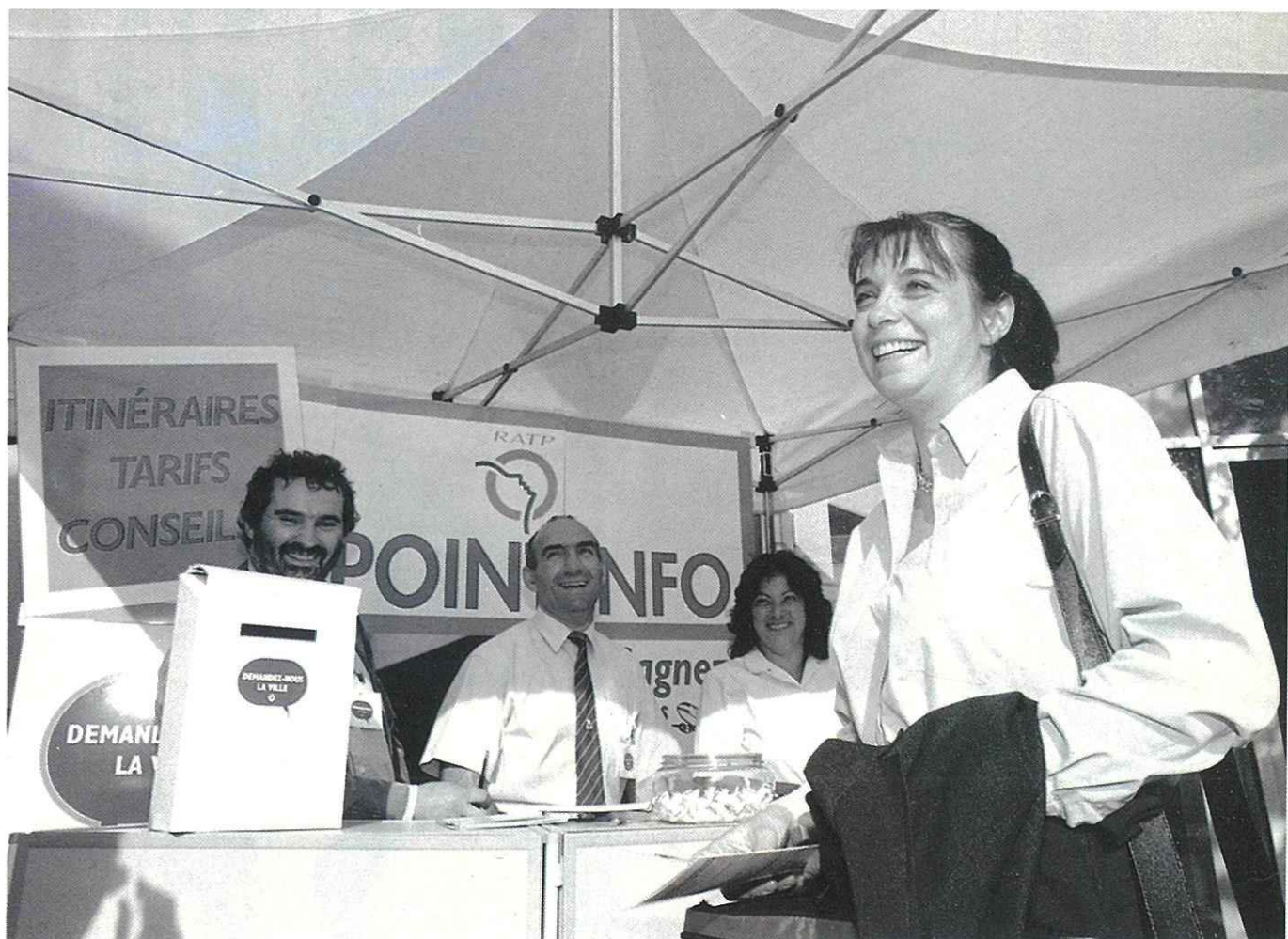
N° 75 NOVEMBRE 1997 17 F



**Tenue : livraison
à domicile**



**Le billet blanc
passe au vert
Ligne 14 : des
stations en chantier**



MAUBOUSSIN/SG-AV



MARGUERITE/SG-AV

« Demandez-nous la ville 97 » : 60 000 visiteurs dont 20 % sont venus pour jouer et 80 % pour obtenir des renseignements. 97 % ont été satisfaits de la qualité de l'information reçue mais 8 % seulement étaient au courant de l'opération avant de découvrir le stand.

distinction

La RATP décroche le prix Adefipe 1997



Les gagnants de l'Adefipe : les équipes MTR de la ligne 8 et MRF de l'atelier de maintenance de Javel.

Le 10 octobre 1997, pour la deuxième année consécutive, la RATP vient de remporter le trophée Adefipe. Succédant à l'opération « Réagir », montée par quatre contrôleurs de l'unité Antifraude du Métro (ELL n° 65), c'est l'initiative « Ensemble, agissons pour satisfaire le voyageur », des équipes MTR de la ligne 8 et MRF de l'atelier de maintenance de Javel (ELL n° 73), qui l'a décroché. Une récompense qui revient à Philippe Audebert, Jean-Pierre Lerat, Michel Navet, Jacqueline Noël, pour MTR, et à Michel Auzary, Louis Canale, Marc Chervet, Jérôme Larroque, Laurent Leclerc, Lionel Mantovan pour MRF. Rappelons que le prix Adefipe, créé en 1987, couronne une action du personnel porteuse d'innovation aboutissant à une meilleure efficacité, grâce à une plus grande implication des salariés.

info voyageurs

L'heure du dernier train a sonné

« Minuit et quart, dernier train... » : des affichettes sont distribuées aux voyageurs de la porte de Saint-Cloud et apposées dans la station les jours de concert exceptionnel au Parc des Princes. Une initiative de Fabien Vieux, responsable « clientèle » de la ligne 9, pour informer ces voyageurs-spectateurs du Parc sur l'heure de départ du dernier train. Le Parc des Princes accueille de plus en plus souvent des concerts exceptionnels – U 2, Michael Jackson... –, et la ligne 9 doit faire face à des heures très tardives, station Porte-de-Saint-Cloud, à un nombre important de voyageurs.

Car si les matchs de football se terminent en général vers 23 heures, les concerts, eux, jouent les prolongations et dépassent souvent l'heure prévue... L'heure du train balai...



l'événement

Un protocole d'accord relatif à la cessation anticipée d'activité vient d'être signé entre les organisations syndicales et la direction de la RATP. Le détail des mesures.

Depuis le 1^{er} octobre 1997, les agents de la RATP peuvent de nouveau opter pour la cessation anticipée d'activité ! Un protocole d'accord vient d'être signé par six organisations syndicales : (Autonomes, CFDT, CFTC, CGC, FO, Indépendants).

Il permet à des agents volontaires, âgés d'au moins 55 ou 57 ans, selon les cas, de quitter l'entreprise avec, jusqu'à la mise à la retraite, 70 % de leur salaire statutaire (ne comprenant donc pas les primes).

Autre volet de cet accord, chaque départ sera compensé par l'embauche statutaire d'un jeune. Ces emplois seront offerts « en priorité à des jeunes et concerneront les différentes catégories de personnel – métiers de base et jeunes diplômés cadres et maîtrise ». Une mesure qui s'inscrit dans la politique de l'emploi engagée par l'entreprise. Pour

sécurité

Installation des par

Les paniers anti-attentat sont en cours d'installation sur les trains des lignes A et B du RER (ELL n° 73). Leur mise en place, commencée le 22 septembre, se terminera à la fin de 1997. Les trains de la A sont équipés le jour par les ateliers de Sucy, en soirée par ceux de Torcy. Sur la B, les ateliers de Croix-de-Berny équipent quatre voitures par jour. Trente mille paniers de ce type doivent être installés sur l'ensemble du réseau.

Panoramiques

P.4 Départ anticipé: une nouvelle donne

Dans la ville

P.10 Réhabilitation: l'affaire de tous

Logis Transports s'attaque à la réhabilitation de logements à Pierrefitte. Et compte sur le soutien actif des locataires, de la Ville et de l'Etat pour préserver l'environnement.

P.12 L'info radio et le trafic auto

Via la radio, la RATP informe les voyageurs sur l'état de la circulation grâce aux informations transmises par les machinistes sillonnant en permanence les rues de Paris.

Correspondances

P.14 Bus à Cuba, si !

La RATP multiplie les échanges commerciaux avec Cuba mis à mal par le renforcement du blocus américain et fait valoir son savoir-faire.

Aller-Retour

P.16 Le billet blanc passe au vert

Finis les billets blancs et vive les billets verts ! La double billetterie bus n'existe plus. Les machinistes vendent à l'unité le ticket vert magnétisé utilisable sur les réseaux ferrés.

Sommaire



P. 14

SIPA/LEWKOWICZ



P. 17

MARGUERITE/SG-AV

Dossier

P.17 Le projet habillement

Afin d'optimiser la distribution de la tenue, la RATP a décidé de réorganiser l'habillement : nomination d'un monsieur habillement, responsable de la logistique à la livraison, mise en place de correspondants pour le RER et le métro, création d'un espace habillement, réorganisation de la plate-forme de Boissy. Dès janvier prochain, les agents pourront choisir sur catalogue les éléments de leur tenue. La livraison s'effectuera à domicile dans un délai de 28 jours au maximum. Le nombre d'articles commandés chaque année sera limité. Une nouvelle politique qui demande pour réussir l'implication de tous.

3

Arrêt sur

P.24 Ligne 14: sept stations, un style

Les sept stations de la ligne 14 sont sur le point d'être achevées. Elles offrent des espaces clairs, des couloirs courts et spacieux, des quais larges et longs. Zoom avant.

Parcours

P.26 Avec les électriciens, le courant passe

Toujours en alerte, les électriciens et les mécaniciens d'ESE ont assuré la réparation et la remise en service d'un transformateur de poste haute tension à Denfert-Rochereau.

P.28 Un tuteur pour un métier

Aux ateliers de Fontenay, Michel Grillot et Michel Guillemot initient des jeunes aux métiers et à la vie de l'entreprise. Une mission qui réclame écoute et disponibilité.

Passionnément

P.30 Dominique Breton, agent à ITA, est vice-champion de France des seniors en danses latines. Sur les pas d'un danseur de tango, de samba, et de cha cha.

Mémoire

P.31 A la santé des ouvrages d'art

Dorénavant, chaque ouvrage d'art aura son carnet de santé informatisé. Une formalisation très détaillée qui permettra une restauration dans les règles de l'art.

P. 26



DUPUY/SG-AV

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 42/3733. Directeur de la publication : Vincent Relave. Responsable de la rédaction : Arnaud Corabœuf. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Jacques Teixeira. Photographies : SG-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. Couverture : Bertrand Chabrol. Photogravure : Mailing. Imprimerie : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.

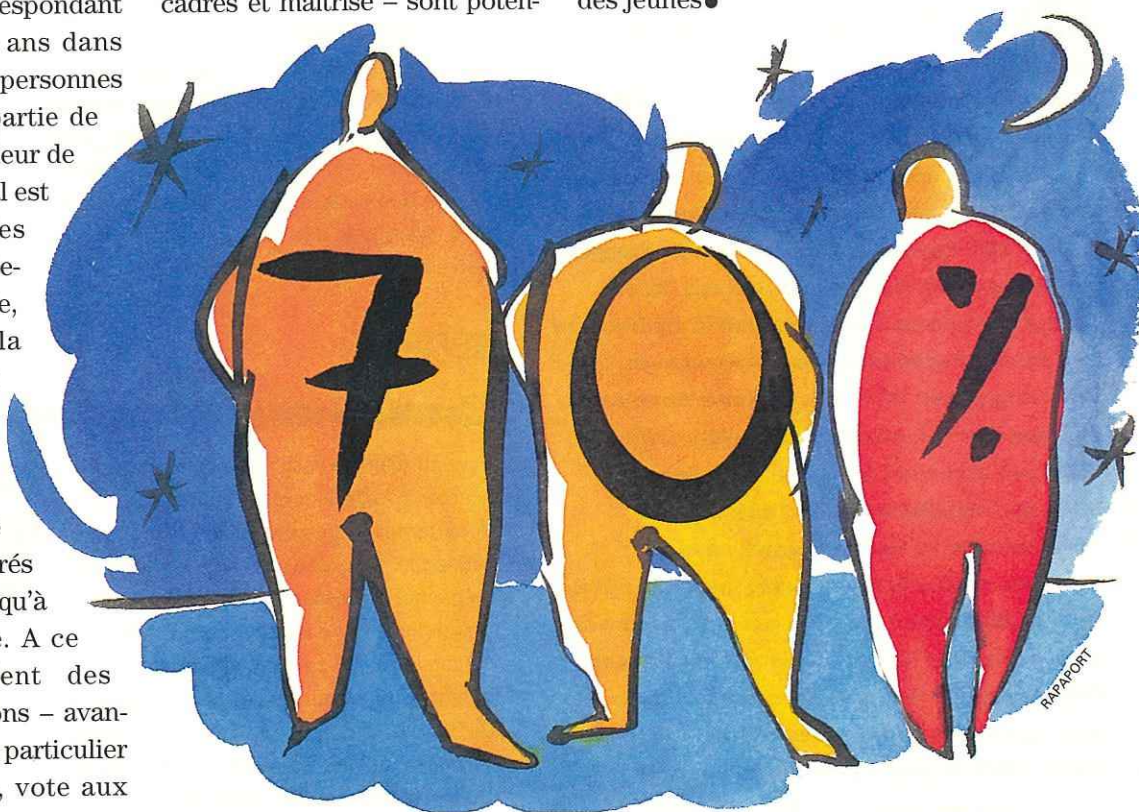
Départ anticipé : UNE NOUVELLE DONNE

bénéficier de la cessation anticipée d'activité à partir de 55 ans, il faut remplir les conditions d'années de service exigées pour la retraite – correspondant en général à trente ans dans l'entreprise. Pour les personnes ayant effectué une partie de leur carrière à l'extérieur de la Régie, l'âge minimal est fixé à 57 ans. Elles devront totaliser trente-sept annuités et demie, dont vingt-cinq à la RATP, ou quarante annuités, dont quinze dans l'entreprise. Les agents en cessation anticipée d'activité sont toujours considérés comme des actifs jusqu'à la mise à la retraite. A ce titre, ils bénéficient des différentes dispositions – avantages sociaux, régime particulier de Sécurité sociale, vote aux

élections professionnelles... – offertes à l'ensemble des agents en activité. Huit cents personnes – principalement cadres et maîtrise – sont poten-

tiellement concernées d'ici à l'an 2000 par ce dispositif.

Un chiffre qui ouvre de réelles perspectives en termes d'emploi des jeunes ●



5

ers anti-attentat



Des bus localisés par satellite

2000

bus seront équipés de balises GPS (Global Positioning System) d'ici à l'an 2000. Il s'agit du système de radiolocalisation des autobus

par satellite. Il a été testé en 1994, sur les lignes 256 et 272, dans le cadre du projet Aigle, qui permet aux opérateurs de la Permanence générale Bus et du PC sécurité de coordonner et d'optimiser les interventions de sécurité. Le système a également été testé sur les lignes 47 et 62 pour Altair, procédé de régulation et d'information des voyageurs aux points d'arrêt. Aujourd'hui, les nouveaux Noctambus sont aussi localisables par GPS. Les cinquante voitures d'intervention du département Sécurité, du SPSM et de la Permanence générale en sont également équipées.

commercial

« Demandez-nous la ville » : 60 000 visiteurs

MAUBOUSSIN/SG-AV



Plus de 60 000 visiteurs sur les 122 points de contact : la seconde édition de l'opération « Demandez-nous la ville », qui s'est déroulée du 4 au 11 septembre, a connu un franc succès. L'entreprise avait

privilegié, cette année, les sites hors RATP (23 centres commerciaux, 34 marchés, 16 établissements scolaires...) pour contacter le client potentiel. Mobilisation importante avec près de 800 agents d'exploitation, accompagnés par plus de 200 fonctionnels, qui ont délivré conseils et informations à un public visiblement ravi de voir l'entreprise aller au-devant de leurs préoccupations. 36 % des visiteurs sont venus chercher de la documentation (plan, tarifs...), 22 % ont demandé un conseil personnalisé, 27 % une orientation ou un itinéraire, les 15 % restants se sont présentés sans demande particulière. La Carte Intégrale a fait un véritable tabac : les gens ont paru découvrir un produit dont ils ont plébiscité les avantages. Enfin, la mixité des points de contact avec des agents des départements Bus, Métro, RER et des fonctionnels a permis une complémentarité des compétences professionnelles, ce qui a été apprécié par tous.

6

CHABROL/SG-AV



partenariat

Au service des non-voyants

Quatre agents volontaires de la brigade de surveillance Bus ont conduit bénévolement, au volant de bus prêtés par le centre de Lagny, des équipes d'aveugles et leurs chiens-guides. Ceux-ci participaient à un rallye dans Paris, le 4 octobre, à l'occasion du dixième anniversaire de leur école. Depuis deux ans, en effet, la brigade de surveillance a établi un



DR

partenariat avec l'Ecole des chiens-guides d'aveugles de Paris. « Il montre la volonté de la brigade, précise Dominique Pierre, d'apporter à ceux dont la vie est semée d'embûches des

conditions plus favorables pour mieux vivre dans la ville. »

Contacts : Dominique Pierre, BS Bus, tél. : (01 49 2) 5 64 92 ; Ecole de chiens-guides d'aveugles, tél. : 01 43 65 64 67.

service

Commandes sur catalogue

Pour convaincre ses clients de ne plus acheter à l'extérieur les fournitures, le département Logistique vient de réaliser un catalogue. Du ruban adhésif à la calculatrice de poche, en passant par le tableau magnétique ou le Petit Larousse illustré.

Ce catalogue en couleurs présente quelque trois cents articles que l'on peut se procurer à la Plate-forme de Boissy-Saint-Léger. A des coûts réduits de 20 à 40 %. Pour recevoir le Mini-cata-LOG, adresser sa demande par fax au (01 48 1) 8 91 28.

Contact : Barbara Godallier, tél. : (01 48 1) 8 91 15.



CHABROL/SG-AV

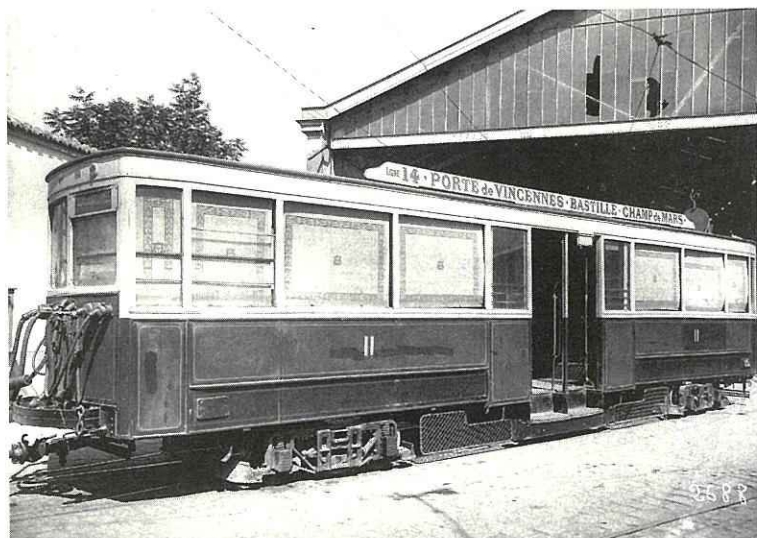
tarification

► La carte scolaire bus est née

Feu vert pour la carte scolaire RATP. Le Syndicat des transports parisiens, à la demande de l'entreprise, a institué, depuis le 1^{er} septembre, un nouveau type d'abonnement réservé aux collégiens et aux lycéens. Valable pour l'année scolaire 1997-1998, sur toutes les lignes de bus RATP et certaines lignes affrétées, cette carte coûte 1 500 francs. Elle donne droit à un aller-retour

quotidien domicile-école, quelle que soit la distance parcourue et quel que soit le nombre de lignes empruntées. Les retardataires pourront se procurer cette carte le 1^{er} février 1998, au prix de 750 francs, valable pour les cinq derniers mois de l'année scolaire 1998. Point de vente unique : **Espace Clients à Lyon-Bercy, tél. : (01 53 4) 6 43 24.**

animation



120 bougies pour Lagny

Créé le 4 décembre 1877, le centre bus de Lagny fête ses cent vingt ans. Le samedi 6 décembre 1997, une journée portes ouvertes, préparée par Bus et MRB, fera revivre l'histoire du dépôt, ses métiers et son matériel. Le musée des Transports et l'Orchestre philharmonique de la RATP participeront à la fête. Centre bus de Lagny, 18, rue des Pyrénées, 75020 Paris. Contact : Florence Capdeville, tél. : (01 40 0)2 49 86.

entreprise

L'accueil à livret ouvert

Un nouveau livret d'accueil RATP vient d'être réalisé par le département des Ressources humaines. Chaque nouvel arrivant dans l'entreprise se verra remettre une mallette contenant ce document, un exemplaire du statut, ainsi que divers documents d'entreprise. Le département recruteur fournira, en sus, une présentation de ses activités, qui sera à insérer dans le livret. Pour entrer de plain-pied dans la RATP.



agenda

16 novembre

- Cent ans après l'ouverture de la halte de Courcelle, la gare de Courcelle-sur-Yvette, sur la ligne B du RER, fête son centenaire avec la ville de Gif-sur-Yvette. Exposition sur les coulisses de la ligne, de 10 à 18 heures, et baptême d'un train, stationné à quai, au nom de « Gif-sur-Yvette ».

19 novembre 97 au 27 avril 98

- « Musiciens des rues de Paris » et du métro. Exposition au musée des Arts et Traditions populaires, 6, avenue Mahatma Gandhi, Paris 16°. Tél. : 01 44 17 60 00

24 au 28 novembre

- La RATP et sa filiale Sectrans au salon professionnel Milipol Paris 97 : le thème principal concerne la sécurité dans les transports.

26 au 28 novembre

- 16^{es} Rencontres nationales du transport public à Dijon organisées par le Gart. Une vingtaine d'opérateurs (machinistes, mainteneurs de MRB, agents de SIT) sont conviés.

29 novembre au 3 décembre

- 16^e Edition du Festival international du film d'environnement au cinéma des Cinéastes, 7, avenue de Clichy, Paris 17°. Ouvert au grand public. La RATP assure le parrainage de l'un des six prix décernés.

6 décembre

- Journées portes ouvertes à l'occasion des cent vingt ans du centre de Lagny, de 10 à 17 heures.

21 décembre

- 21^e Corrida pédestre de Noël, en partenariat avec Issy-les-Moulineaux. Plusieurs courses selon l'âge et le niveau sportif. Inscription au service des sports de la commune au 01 40 95 65 93.

Suite page 9



De gauche à droite: Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, Dominique Voynet, ministre de l'Environnement, et Jean-Paul Bailly, président de la RATP, lors de la remise du prix « Vélos d'or ».

distinction

La RATP reçoit le Vélo d'or

A l'occasion du Salon mondial du deux-roues, à la Porte de Versailles du 25 septembre au 6 octobre, la RATP s'est vu décerner le premier prix « Vélos d'or » dans la catégorie « entreprises ». Un titre remis par Jean-Claude Gayssot,

ministre des Transports, et par Dominique Voynet, ministre de l'Environnement, à Jean-Paul Bailly. Une récompense obtenue grâce à la création d'abris pour vélos: dix-sept en 1996 et vingt-deux en 1997 (voir ELL n° 73).

MARGUERITE/SG-AV



qualité

Ponctualité, ça s'améliore sur le RER

Selon le Syndicat des transports parisiens, la ponctualité des trains des réseaux RER, RATP et SNCF s'est nettement améliorée le premier semestre 1997. Le taux de ponctualité concerne le nombre de trains accusant des retards de plus de cinq minutes, en

tenant compte également des trains supprimés. La ligne A est passée de 6,4 %, en 1996, à 5,1 % en 1997, la ligne B de 7,5 à 5 %, la ligne C est restée stable à 6,4 %, et la ligne D de 12,3 à 6,8 %. Les résultats 1997 ont été calculés sur la période du 1^{er} janvier au 31 août.

chantier

Les bus investissent Vitry



MARGUERITE/SG-AV

A la veille de l'ouverture du nouveau centre bus de Vitry, le 1^{er} octobre, les cent soixante-dix voitures que compte le centre sont progressivement arrivées dans la soirée afin d'occuper le premier remisage mondial en sous-sol.

aménagement

Saint-Denis se prépare au Mondial



BOUCHE/SG-AV

La station Saint-Denis-Porte-de-Paris (ligne 13) se prépare à la Coupe du monde de football.

Le 13 septembre, elle a ouvert aux voyageurs une partie de sa nouvelle salle des billets. Des carreaux blancs sur les murs, un faux-plafond lumineux, une ligne de contrôle avec des portes en verre: la station joue la clarté. Et elle gagne en volumes: une salle des billets plus que doublée et des quais dont la surface va augmenter de 30 %. L'ensemble de la station a été conçu pour un trafic de quatre cents voyageurs à la minute. Les travaux seront terminés en janvier 1998. Contact: Patrice Vaintrub, PRO, tél.: (01 44 6) 8 32 17.

agenda

Suite de la page 7



La pensée et l'âme huicholes : quarante carrés, deux millions de perles, cinq mois de réalisation.

partenariat

Mexico, métro, cadeau

Pour célébrer trente années de collaboration technique, le métro de Mexico vient d'offrir une fresque à la RATP. Réalisée par le chaman Santos e la Torre et sa famille, cette œuvre huichole – une des cinquante-sept ethnies qui vivent au Mexique – évoque la vision cosmique de ce peuple. Inaugurée le 6 octobre dernier par le président de la République française et son homologue mexicain, vous pourrez l'admirer à la station Palais-Royal-Musée-du-Louvre. En échange, les Mexicains découvriront prochainement un entourage Guimard offert par la RATP.

Contact : Patrice Brugère, PRO, tél. : (01 44 6) 8 27 06.

aménagement

Voies clôturées, sécurité assurée



Depuis 1992, le département RER procède à la protection de ses voies en installant une clôture hermétique, d'une hauteur de 2,4 mètres, composée de mailles rectangulaires. Une opération rendue nécessaire pour interdire l'accès aux auteurs d'actes de malveillance (graffitis, traversées

intempestives des voies, jets de pierre, dépôts d'objet sur les appareils de voies...). Au programme en 1997, 11,3 kilomètres de clôture sur la ligne A (16 kilomètres en 1996) et 4,5 kilomètres sur la ligne B (4,8 kilomètres en 1996). En 1999, le réseau RER devrait être définitivement isolé.

17 au 21 novembre

- Le département CML invite à découvrir la Carte Intégrale de 11 h 30 à 14 h 30, rue intérieure de la Maison de la RATP à Lyon-Bercy. On peut gagner un portefeuille Lancel.

21 au 23 novembre

- 8^e Cross international du comité Régie d'entreprise, à Fontenay-les-Briis. Vingt et une courses ouvertes à partir de l'âge de 6 ans. Renseignements et inscriptions au 01 48 18 92 00.

22 et 29 novembre

- Diffusion sur France 3 d'un documentaire, en deux parties, intitulé « Les Hommes de l'ombre », dans l'émission « Couleur pays ». Sujet : des métiers que les voyageurs du métro et du RER ne voient jamais : caténaristes, poseurs de voie, entretien des viaducs, régulateurs, parcoureurs de voie, équipe de relevage, mainteneurs...

9

10 décembre

- Elections des représentants au conseil des prud'hommes de 8 à 18 heures.

Après Vincennes, Logis Transports s'attaque à la rénovation de logements à Pierrefitte. Mais la réhabilitation ne suffit pas à elle seule pour améliorer le cadre de vie des agents. Elle doit s'accompagner d'actions menées par les acteurs de la Ville et de l'Etat, en charge de la sécurité, et par les locataires eux-mêmes.

Nombreux sont les agents qui savent que Logis-Transports est la filiale de la RATP chargée de construire et de gérer des logements de type HLM. A ce titre, son parc atteint 3 942 logements. Mais, ils sont moins nombreux à connaître ses autres missions. Parmi elles, il en est une qui consiste à rénover et à réhabiliter son patrimoine immobilier. Pour cela, Logis-Transports y consacre, chaque année, plus de 15 millions de francs.

Les cent quatre-vingt-neuf logements de Pierrefitte ont subi d'importants travaux : réfection des façades, remplacement des fenêtres, fermeture des balcons...

Logis Transports vient d'achever récemment une réhabilitation difficile de son groupe de Vincennes, portant sur soixante logements. L'opération, menée avec succès, Logis-Transports a décidé de s'attaquer, cette fois, à celle de son groupe immobilier de Pierrefitte, soit cent quatre-vingt-neuf logements. « C'est une opération exceptionnelle que nous avons entamée depuis janvier 1997, explique René Denis, chef du service technique à Logis-Transports,

car ce groupe de logements, qui est qualifié de "sensible", est situé dans un département où de plus en plus d'agents hésitent à aller habiter. Aussi, par cette action d'envergure, nous combattons les idées reçues, tout en espérant inverser la tendance. »

Obtenir le soutien actif des locataires

A voir l'état de l'immeuble, sa réhabilitation paraissait nécessaire. Pourtant, elle demeure exemplaire à plusieurs égards. Tout d'abord en ce qui concerne les travaux, qui vont de la réfection et du remaniement des façades au remplacement des fenêtres et à la fermeture des balcons... « Une opération évaluée à 100 000 francs par logement, ce qui n'est pas rien. Mais, par cette action, nous attendons



l'affaire de tous



DUPUY/SG-AV



VAUTIER/SG-AV

en retour une réaction des locataires afin qu'ils se prennent eux-mêmes en charge... ainsi que leur environnement. » Est-ce un vœu pieux ? Pas tout à fait, parce que la filiale est allée encore plus loin.

« Dans le cadre du programme d'accompagnement à l'emploi (PAE), engagé par la RATP, nous avons obtenu des entreprises chargées des travaux de réhabilitation qu'elles embauchent des jeunes résidents. Ainsi, nous espérons responsabiliser les jeunes de la cité. » Et à l'avenir ? « Nous mettrons bientôt en place une structure technique qui, chaque semaine, sera chargée de remettre en état toutes les dégradations. Cela afin d'éviter le phénomène d'amplification : cassé, pas réparé... A force, les locataires ne prennent plus conscience de l'état de leur

environnement. » Qu'en est-il des amicales de locataires ? Ne pourraient-elles pas servir de relais efficace ? « Bien sûr, quand elles existent et qu'elles sont représentatives, elles sont d'une grande utilité. Malheureusement, elles ont du mal à "émerger" dans notre groupe de Pierrefitte. Malgré tout, nous essayons de les aider. »

Priorité au suivi social des lieux

Rien ne sera cependant possible sans une action concertée des acteurs de la Ville et de l'Etat en charge de la sécurité. « C'est peut-être sur ce point que le bât blesse.

En haut (à gauche et à droite), Pierrefitte avant rénovation. En bas, Vincennes après rénovation.

En effet, pour que notre réhabilitation perdure, il faut que les locataires réagissent, que nous maintenions l'immeuble dans un bon état, mais il faut surtout que la municipalité, la police et les autorités départementales agissent de concert afin d'assurer la sécurité des lieux, ainsi que le suivi social. Pour y parvenir, nous multiplions les démarches auprès de ces autorités... Toutefois, les résultats, il est vrai, restent minces pour le moment », conclut René Denis. Malgré tout, Logis-Transports ne baisse pas les bras. La preuve, d'autres réhabilitations sont actuellement en bonne voie¹. Une filiale qui se bat pour améliorer la vie des agents ●

Jacques Teixeira

Contact : tél. : 01 44 64 85 20.

1. Boissy ZAC (250 logements), Maisons-Alfort (66), Les Ulis (193). D'autres, récemment achevées, telles que Limeil-Brévannes (130), Bastille (116), Meudon (218), Nanterre (63), Noisy-le-Grand (112), Orléans-1 (63) Vincennes (59), etc.

l'info radio ET LE TRAFIC AUTO

On peut inciter les automobilistes à prendre les transports en commun en les informant de l'état du trafic dans la capitale. C'est ce que fait la RATP, via la radio sur FM 95.2, grâce aux informations délivrées en temps réel par des professionnels de la circulation : les machinistes.

Une expérience à suivre.

Entendu à 9 h 20, le 19 septembre, sur la radio FM 95.2 : « Dans Paris, trafic très dense. Rue Lecourbe, dans le XV^e arrondissement, les machinistes du 49 signalent qu'un camion de déménagement gêne la circulation. » 95.2 est une radio spécialiste de la circulation parisienne. Or qui connaît mieux l'état de la circulation dans la capitale que le machiniste qui sillonne en permanence les rues ! Les informations sur le trafic, transmises aux régulateurs des postes de commandement locaux (PCL), représentent autant de témoignages vécus en direct. D'où l'idée de la RATP d'exploiter ces données pour communiquer aux Franciliens, via la radio, une information en temps réel (voir encadré).

La RATP améliore son image

Mais aider les automobilistes à se déplacer dans la ville, est-ce bien le rôle de la RATP ? Pour Sylvie, de Saint-Affrique, chargée de cette opération à la RATP, la contradiction n'est qu'apparente. « Nos informations permettent aux auditeurs d'anticiper sur



Les machinistes de la ligne 49 signalent aux régulateurs l'état du trafic.

leurs déplacements. Leur expliquer qu'un quartier se trouve complètement embouteillé ne peut que les inciter à prendre les transports en commun. Comparés à la

voiture, ils sont tellement plus fiables. » Une analyse relayée par les régulateurs. Olivier Carré travaille au PCL de la Porte de Versailles, qui gère les lignes 39 et 49 (Croix-Nivert). Il explique : « J'ai l'impression que chaque fois qu'on informe d'une perturbation, elle se résorbe une demi-heure après : les automobilistes doivent sans doute éviter le secteur. Cette opération améliore l'image de la RATP et, en informant les voyageurs, on réduit les sources de conflit nées de l'incompréhension. »

Des régulateurs volontaires

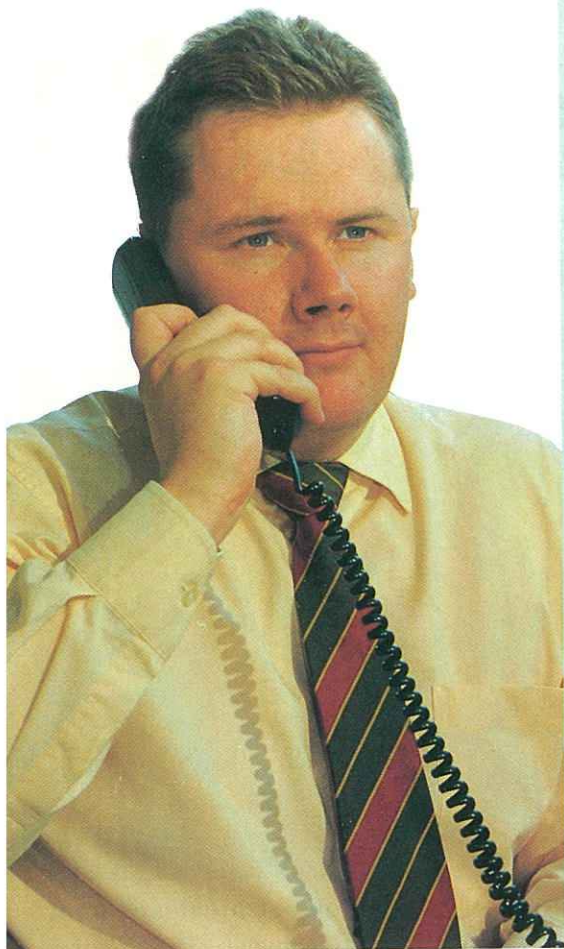
Aussi, de nombreux régulateurs sont volontaires pour participer à cette action, malgré une charge de travail déjà importante. Des

Pour en savoir plus



COMMENT ? Les machinistes, sur plusieurs dizaines de lignes, transmettent l'information à leur PCL, qui prévient la permanence générale bus, à la permanence générale des réseaux (PGR). Un coordinateur d'édition radio, installé à la PGR, reçoit les informations, en provenance des réseaux ferré et routier, et l'envoie aux journalistes qui interviennent sur les ondes, en direct de Lyon-Bercy.

Quoi ? Des informations anticipées : déviations connues, manifestations, travaux...
Des événements imprévus : perturbations sur le réseau ferré, accident, bouchons, livraisons, etc. Tout élément perturbant les déplacements.
QUAND ? Actuellement, les rendez-vous fixes ont lieu à 20 et 40 de chaque heure, entre 7 et 10 heures, le matin, et de 17 à 20 heures le soir. Et les journalistes peuvent intervenir à tout instant grâce à des flashes d'information.



Olivier Carré, régulateur au poste de commande local de la Porte de Versailles : « Chaque fois qu'on informe d'une perturbation, j'ai l'impression qu'elle se résorbe une demi-heure après. »

arguments repris par les machinistes qui fournissent les informations. « 95,2, c'est utile, raconte Dominique Fernandez, machiniste sur le 39. C'est la radio que j'écoute dans ma voiture, sur le périphérique, en venant au travail. » « On devrait l'avoir dans nos bus, assure Dominique Beauchamps, machiniste sur le 49. Les voyageurs comprendraient mieux les ralentissements. » Du coup, certains n'hésitent pas à indiquer des perturbations qui ne concernent pas directement leur ligne. Une information vérifiable, qui vient en droite ligne de l'expérience de professionnels de la circulation que sont les machinistes, tels sont les atouts du service offert par la RATP aux Franciliens. Un créneau à développer ●

Yvonne Kappès-Grangé



MARGUERITE/SG-AV

Pic 3 : premier bilan

Annoncée par Dominique Voynet, ministre de l'Environnement, la circulation alternée – la première jamais appliquée en France – a eu lieu à Paris, le 1^{er} octobre, en raison du dépassement du niveau 3 de pollution au dioxyde d'azote. Les pouvoirs publics instaurent également la gratuité d'accès à l'ensemble des réseaux RATP, SNCF, APTR et Adatrif de l'Ile-de-France. La RATP a renforcé ses services. Pour le RER, des trains longs ont circulé toute la journée, soit 12 % de capacité supplémentaire, le métro offrant pour sa part 2 %. Pas de renforcement pour les bus, mais la fluidité de la circulation constatée est à l'origine d'un accroissement de la vitesse commerciale, qui est passée de 10 à 10,5 kilomètres à l'heure. En termes de trafic des comptages spécialement effectués à cette occasion sur le réseau ferré ont permis d'estimer un accroissement de 11 % résultant, d'une part, d'une évacuation de trafic de 6 % et, d'autre part, d'un trafic induit de 17 %. Les bus ont connu une augmentation globale de 15 %, dont 4 % correspondraient à des déplacements très courts dus à la seule gratuité. Téléaffichage, messages sonores (parfois en deux ou trois langues), pose de l'affiche institutionnelle, collage d'un adhésif sur les oblitérateurs des bus, ont constitué le dispositif principal d'information aux voyageurs. Les Franciliens ont accepté les mesures de restriction automobile, compensées par une offre accrue et gratuite des transports collectifs,

qui ont permis de diminuer de moitié les niveaux de dioxyde d'azote enregistrés la veille.

Un succès à mettre en parallèle avec un sondage BVA, des 30 et 31 août, où 93 % des Français se disaient favorables à l'instauration de tarifs réduits dans les transports en commun lors des pics de pollution.

Denfert se restaure

Plus pratique, plus belle, plus propre, la gare RER de Denfert-Rochereau restructure actuellement ses bâtiments, réorganise et rénove ses espaces ouverts aux voyageurs, tout en conservant son architecture néoclassique des années 1840. Tout d'abord, avec la création d'un véritable parvis en meulière débarrassé de tous ses obstacles. Le hall pour voyageurs est rétabli dans la salle d'entrée rectangulaire et limité par quatre colonnes. Une verrière en saillie sur la façade arrière comprend un escalier qui mène au couloir d'accès de la voie de banlieue. L'accès à celle de Paris s'effectue au moyen d'une passerelle, rénovée en un ouvrage léger et transparent enjambant la trémie des voies. Pour les personnes à mobilité réduite, deux ascenseurs hydrauliques dans des cages transparentes sont installés à la place des monte-charge. Un restaurant est prévu dans l'aile nord de la gare, lieu de rencontre et de repos, avec la possibilité d'installer des tables en terrasse sur un parvis traité en bois qui rappelle l'image du débarcadère de la gare d'origine. Ces réalisations s'inscriront dans un environnement végétal harmonieux fait de files d'arbres à hautes tiges. Enfin, l'édicule Orlybus, côté boulevard Saint-Jacques, à l'angle du parvis en meulière, est construit en métal et en verre. A la fin de 1998, Denfert affichera sa nouvelle identité.

Arrivée en nombre de bus, jumelage entre centre parisien et dépôt cubain, contacts commerciaux, formation des mainteneurs, fournitures de pièces détachées... La RATP multiplie les échanges commerciaux avec Cuba, mis à mal par le renforcement du blocus américain.

Vingt-cinq autobus SC10 réformés viennent de partir pour le réseau de La Havane, à Cuba, faisant suite au même nombre d'éléments livrés le 23 juillet. Cette livraison s'inscrit dans le cadre d'une lettre d'intention d'achat de deux cents bus sur deux ans, signée en février 1997 entre ce pays et la RATP.

Et il y a urgence ! Avec la fin de l'Union soviétique et le renforcement du blocus économique décrété par les Etats-Unis depuis 1996, la situation des transports dans l'île s'est fortement dégradée,

principalement à cause du manque de pièces de rechange. De deux mille sept cents véhicules roulant avant le blocus, le parc s'est réduit à sept cents. *« Avec leur arrivée en masse, leur livrée verte et blanche, nos bus se verront et marqueront ainsi la présence française dans les transports en commun »*, commente François Adam, directeur du centre d'Ivry. D'autant plus qu'en 1995 la RATP avait déjà offert vingt-cinq bus réformés à ce réseau. La fourniture de pièces détachées et la maintenance devien-



Deux mille sept cents véhicules roulaient avant le blocus. Le parc n'en comporte aujourd'hui que sept cents.

nent donc stratégiques pour l'entretien du parc. Dans l'immédiat, la RATP a organisé des formations pour des mainteneurs cubains travaillant sur les SC10, ainsi que des échanges, concrétisés par le jumelage du centre bus d'Ivry et du dépôt d'Armao à La Havane. Ce sont donc des agents du centre bus, avec un mainteneur du centre de Montrouge, qui ont accompagné la livraison des véhicules au mois de juillet (voir témoignage dans encadré ci-contre).

Un tram à La Havane ?

« Mais les Cubains se montrent très demandeurs de conseils concernant l'organisation de la gestion de l'exploitation et de la maintenance, rappelle Jean-Paul Laurens, du département International. Ces points devraient faire l'objet d'une négociation ultérieure avec Sysstra. » Si les contacts pris sont lents à se concrétiser, la qualité des rapports

Un agent en direct de Cuba



Christophe Papon, agent de maîtrise (MRB) au centre d'Ivry, est parti en mission à Cuba pendant le mois de juillet 1997, pour prendre réception de la livraison des bus et fournir une aide technique sur la maintenance des SC10.
« Première impression : c'est vraiment la débrouille ! Les mécanos cubains réussissent à faire tourner les bus dans des conditions que l'on n'imagine pas. Pour l'ensemble de l'atelier, leur magasin équivalait à la caisse à outils

d'un mécanicien de MRB. Ce qui veut dire une seule clé de treize pour tous ! Il y a aussi une pénurie de pièces détachées, ni joints, ni roulements, ni visserie, alors que le matériel qui existe est vétuste. Pourtant, ce sont de bons mécanos, qui ont reçu une vraie formation. Quand ils ont vu les bus dans le port, c'était Noël pour eux, et ils en ont pris soin comme de leur voiture personnelle. Bien sûr, on ne saurait comparer avec la RATP, mais leur débrouille, ça donne à réfléchir. »

SI !

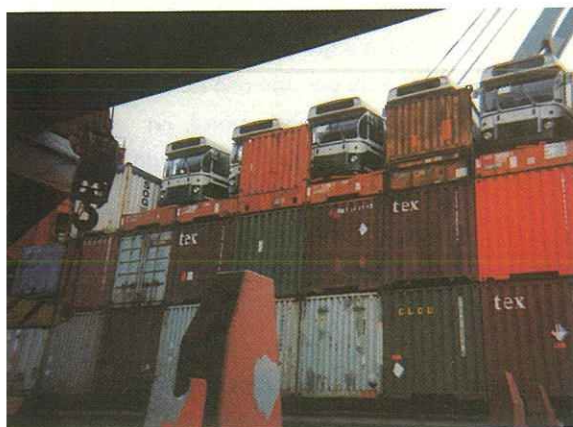


SIPA/LEWKOWICZ

entretenus avec Cuba autorise malgré tout l'optimisme. La multiplication des échanges permet de développer les contacts commerciaux, de faire valoir le savoir-faire de la RATP et la qualité du matériel roulant français. Au moment même où Systra est sollicitée pour réaliser des études pour la construction d'une première ligne de tramway à La Havane, qui desservirait Guanabo, une future zone touristique ●

Yvonne Kappès-Grangé

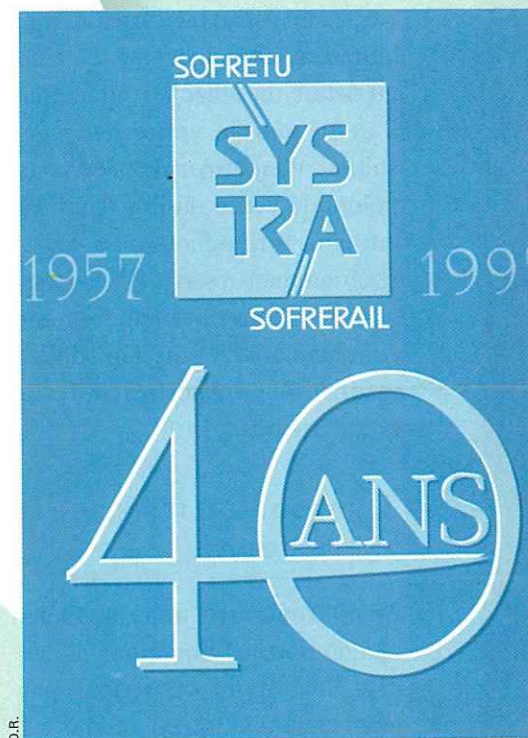
Le coût du transport par bateau, supporté par l'acheteur, représente 50 % du prix d'un SC10 livré à Cuba (bus à l'unité: 65 000 francs).



Systra passe la quarantaine

Le 18 septembre, Systra, filiale internationale commune à la RATP et à la SNCF, a fêté ses quarante ans d'existence. En ce temps, elle est devenue la première société d'ingénierie des transports ferroviaires et urbains en Europe et l'une des premières mondiales. L'aventure commence, le 6 juin 1957, avec la création de la Société française d'études et de réalisation ferroviaires (Sofrerail), par la SNCF, pour l'électrification du réseau indien en 25 kV-50 Hz. Domaine dans lequel la SNCF est à la pointe sur le plan mondial. Quatre ans plus tard, le 6 mars 1961, la RATP crée la Société française d'études et de réalisations de transports urbains (Sofretu) pour répondre à l'appel de la Ville de Montréal, qui souhaite construire son propre métro. Le contrat de construction du métro de Montréal sera signé en mai 1962. Il sera suivi, quelque temps après, par ceux de Mexico et de Santiago-du-Chili. Les deux sociétés ont alors pour mission de fournir des prestations d'assistance technique et d'ingénierie, dans leurs domaines respectifs, à tous les demandeurs publics ou privés potentiels : réseaux ferroviaires, opérateurs de transports urbains, ministères, municipalités. Mais leurs modes d'intervention se multiplient, dans de nombreux pays et de nombreuses villes, les deux sociétés estiment que la pérennité de leur présence et l'optimisation de leurs interventions doivent s'appuyer sur une présence locale à travers des sociétés qu'elles contrôlent. Sofretu crée LSTS aux Etats-Unis, Situs en Italie, tandis que Sofrerail crée Canarail au Canada et fait l'acquisition

de RTS aux Etats-Unis. Cependant, c'est au cours de leur participation commune à la réalisation du lien fixe Transmanche, consacrant par la même occasion leur haut niveau d'expertise, que seront mises en évidence leurs similitudes ainsi que leurs complémentarités. Par conséquent, très logiquement, leur rapprochement, entrepris au début des années 90, sera officialisé en novembre 1995, conduisant à la société actuelle Systra-Sofretu-Sofrerail, plus connue sous le nom de Systra. Aujourd'hui, Systra dispose d'un effectif moyen de cinq cent cinquante personnes réparties entre le siège situé à Paris et une trentaine de missions dans le monde. Elle bénéficie, depuis quarante ans, du savoir-faire des agents de Sofrerail et de Sofretu, parmi lesquels un grand nombre est issu de la RATP, dont les compétences ont déjà été mises en pratique dans plus de cent pays et deux cent vingt-cinq villes. Systra est aujourd'hui reconnue dans le monde entier et, en particulier, par les grands cabinets d'ingénierie américains.



D.R.

La double billetterie bus n'existe plus. Le billet blanc disparaît au profit du titre vert utilisable sur le réseau bus, métro et RER. Une initiative du département Bus qui facilite la vie des voyageurs.



PHOTOS : VAUTIER/SG-AV

Le billet blanc PASSE AU VERT

En généralisant le billet vert magnétique sur tous ses réseaux, l'entreprise a mis fin à une double billetterie, source

de situations difficiles pour les voyageurs et pour les équipes de contrôle. C'était notamment le cas sur le réseau bus. Aujourd'hui, les machinistes délivrent, toujours au détail, un billet vert identique à celui mis en vente dans les stations de métro et dans certains points de vente du bus. Un titre qui peut être acheté à l'avance, contrairement à son prédécesseur, le billet blanc, immédiatement consommable, et qui constituait la dernière spécificité de la billetterie bus.

Vendu 8 francs à l'unité

Ce nouveau titre, utilisable dans les composteurs traditionnels, les « BC 30 », étant magnétisé, peut être également introduit dans les

valideurs magnétiques qui équipent actuellement la ligne 38. Une expérimentation qui a commencé le 6 octobre – date qui coïncide avec celle de la suppression des billets blancs – et qui se terminera à la fin de décembre. Le billet vert peut être utilisé indifféremment sur tous les bus, dans le métro ou le RER. Ainsi, le voyageur peut acheter plusieurs billets dans un bus et s'en servir, à sa convenance, pour changer de ligne, prendre le métro ou effectuer son trajet de retour, mais toujours en utilisant un billet par mode : le même ne pouvant lui permettre d'emprunter une correspondance. Enfin, le billet vert mis à la disposition des machinistes, conditionné par blocs de vingt-cinq ou de cinquante, se distingue « visuellement » de celui issu du carnet de métro, car il ne comporte pas la mention « carnet ». Il est

vendu à l'unité au prix de 8 francs. Une initiative du département Bus, qui a souhaité simplifier la vie des voyageurs en leur offrant un titre de transport multiusage ●

Philippe Carron

Parlons recettes

21 millions de billets à l'unité ont été vendus à bord des bus en 1996, soit un chiffre d'affaires de 168 millions de francs qui représente 1,5 % des ventes du bus. Un machiniste vend, en moyenne, une dizaine de billets à l'unité par jour. Sur le réseau ferré, le nombre de billets vendus à l'unité s'élève à 39,3 millions en 1996 pour un montant de 304,8 millions de francs.



CHABROL/SG-AV

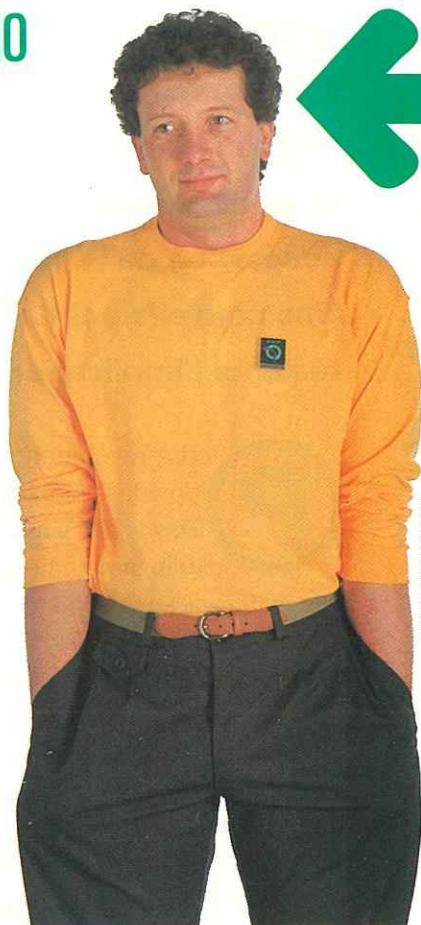
DE POSTE À PORTE

Menée en 1997, une expérience de livraison par La Poste **à domicile** sur les lignes 2, 6 et 8 a donné des résultats positifs. **75 %** des agents se sont montrés **satisfaits**, 50% ont reçu le colis chez eux et n'ont pas eu à se déplacer à La Poste.

Dossier

28 JOURS CHRONO

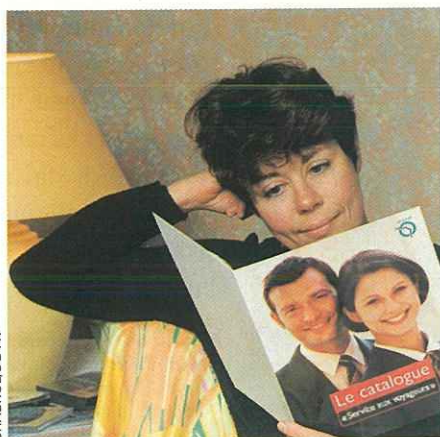
Dès janvier, l'agent pourra **choisir sur catalogue**, photos à l'appui, les éléments de sa tenue. Il sera livré à domicile dans un délai de 28 jours au maximum pour une commande standard et de 56 jours pour du hors-taille.



MARGUERITE/SG-AV

17

Le projet habillage



CHABROL/SG-AV

TOUT BIEN PESÉ

Désormais, le nombre **d'articles commandés** par les agents chaque année sera **limité**. Les correspondants habillage, responsables des commandes et des points de saisie, jugeront du bien-fondé des commandes exceptionnelles.

APPEL GRATUIT
N° Vert 0 800 77 11 58



Un numéro vert est mis en service de mi-novembre au début de l'année 1998. Pour toute information sur le projet habillages, appelez ce numéro.



Un projet bien bâti

Afin d'optimiser la distribution de la tenue, la RATP a décidé de réorganiser l'habillement. Nomination d'un « monsieur habillement », mise en place de correspondants au métro et au RER, création d'un espace habillement, adaptation de la plate-forme de Boissy... Une nouvelle politique qui, pour réussir, réclame l'implication de tous les départements.

Petite révolution dans la distribution de la tenue de l'exploitation. Dès le 1^{er} janvier, un choix sur catalogue et une livraison à domicile éviteront aux agents de se déplacer : la distribution par correspondance fait une entrée en force dans l'entreprise. C'est l'un des points du projet habillement, élaboré pour obtenir une maîtrise optimale du processus de distribution de la tenue, qui remédie aux nombreux dysfonctionnements existants. Parmi ceux-ci, l'obligation pour les agents de se déplacer chez les fournisseurs, parfois à plusieurs reprises, afin d'obtenir leur tenue, le



manque de fiabilité du système informatique devenu obsolète ou, encore, la lenteur de la livraison de l'habillement, tant pour les exploitants que pour les mainteneurs, qui entraînait de nombreuses « disparitions » d'articles. Sans compter que le déséquilibre des commandes créait des difficultés de gestion : les points étant attribués chaque année le 1^{er} janvier, 70 % des commandes étaient passées au cours des quatre premiers mois de l'année.

Première concrétisation de la nouvelle organisation, la nomination pour l'entreprise d'un « monsieur habillement ». C'est Alain Kerhervé qui est maintenant le responsable de la mission habillement, fondée au département Logistique. En lui confiant la responsabilité de tout le processus de l'habillement, tant pour le personnel d'exploitation, de maintenance que pour celui du département Environnement et Sécurité, l'entreprise exprime sa volonté de mettre en place une véritable politique de l'habillement.

« Monsieur habillement » sera aussi responsable des panoplies et de leur évolution, en accord, bien entendu, avec les directeurs des départements concernés. Autre nouveauté, les points de saisie situés dans toutes les unités opérationnelles décentralisées – ligne, centre bus ou atelier –, au plus près de l'agent, qui lui permettront de passer

commande après avoir effectué son choix sur catalogue. Ces points fonctionnent sous la responsabilité d'un correspondant habillement, le plus souvent un agent d'encadrement, habilité à traiter les cas particuliers. Rattaché à la mission, l'espace habillement, déjà installé au 36 bis de la rue Championnet, adoptera sa



A partir de maintenant, l'attribution des points n'aura plus lieu le 1^{er} janvier, mais sera échelonnée tout au long de l'année selon les départements.

La tenue en chiffres



Le saviez-vous ?

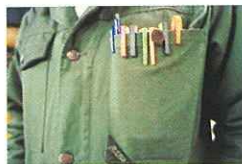
- ▶ La tenue est portée par 22 000 agents d'exploitation, 10 000 agents de maintenance et des agents de SEC.
- ▶ Chaque agent effectue en moyenne une ou deux commandes par an.
- ▶ Nombre de points délivrés à chaque agent : au moins 100, au plus 2 900 :
 - femme conductrice : 1 105 points par an ;
 - femme agent de station : 1 216 points par an ;
 - homme machiniste : 1 424 points par an ;
 - agent de maintenance : 700 points pour la plupart.
- ▶ 80 000 colis sont préparés tous les ans par la plate-forme de LOG.
- ▶ 320 000 articles sont distribués chaque année.

ti



véritable vitesse de croisière en janvier 1998. Il gèrera la tenue des nouveaux agents, celle des personnes dont les mensurations sont « hors taille », et offrira un service après-vente.

La plate-forme de Boissy de LOG, qui stockait déjà les accessoires de la tenue, se voit désormais confier le stockage de l'ensemble de ses éléments, jupes, pantalons ou vestes que l'agent devait aller chercher auparavant dans les boutiques des fournisseurs. L'application du nouveau système, prévue en janvier 1998, se fera progressivement entre décembre 1997 et avril 1998. En mettant en place une distribution optimale de la tenue, le projet habillement contribuera à ce qu'elle soit mieux portée par les agents.



Le système de points qui permet d'obtenir des articles reste inchangé. Mais des limites sont aujourd'hui instituées sur la quantité des articles commandés.

3 questions à Alain Kerhervé*

Le processus de la distribution de la tenue change. Les principes de base de la dotation évoluent-ils aussi ?

Le système de portefeuille de points attribués chaque année reste inchangé. La règle de report des points d'une année sur l'autre demeure également. Cependant, des limites sont aujourd'hui instituées sur la quantité des articles pouvant être commandés par an et sur la cohérence entre les tailles demandées pour un même article. Ces mesures sont indispensables pour assurer une meilleure maîtrise de la distribution de la tenue et pour l'améliorer de façon progressive.

Quels sont les nouveautés essentielles du projet ?

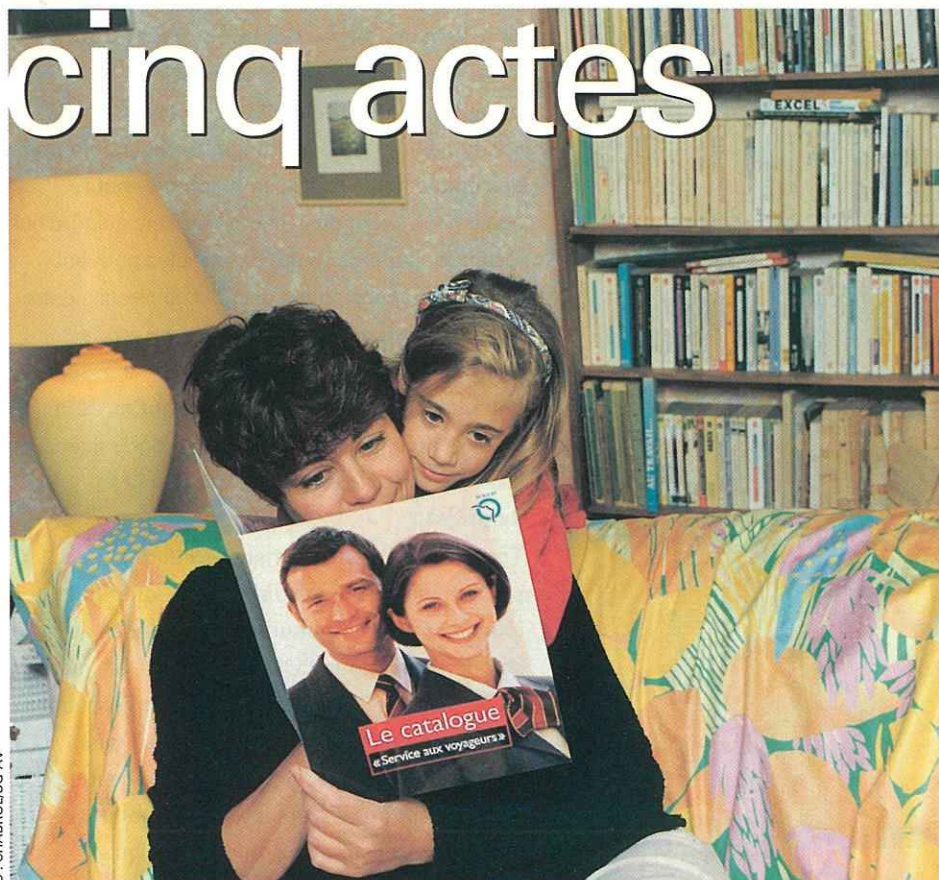
Tout d'abord, l'engagement de l'entreprise sur les délais de livraison. Il est de vingt-huit jours au maximum pour les commandes de taille standard, soit pour 95 % d'entre elles, et il est concrétisé par l'envoi d'un accusé de réception. Cet engagement écrit précise la date limite de livraison et les caractéristiques de chaque commande. Autre point important, pour les exploitants, la suppression des boutiques. L'agent n'a plus à se déplacer chez les fournisseurs extérieurs. Enfin, deux nouveaux modes de livraison sont institués, par camionnage à l'attachement des agents de maintenance et de SEC, et par La Poste au domicile des exploitants.

De quelle façon entendez-vous mener à bien ce projet ?

Des correspondants pour l'habillement – qui existaient déjà pour Bus et MTPI –, sont en poste sur les lignes de métro et de RER. Ils peuvent, à tout moment, connaître l'état des commandes, et passer celles qui sont exceptionnelles. Ils rendent compte de leur gestion auprès de leur directeur d'unité et du responsable de la mission habillement. Pour mener à bien la mission qui lui a été confiée, le responsable du processus de l'habillement, qu'en l'occurrence je suis, doit être propriétaire du processus de l'habillement de l'ensemble de l'entreprise, de la logistique à la livraison. Mais le projet ne pourra fonctionner que si les départements concernés respectent et appliquent cette nouvelle organisation.

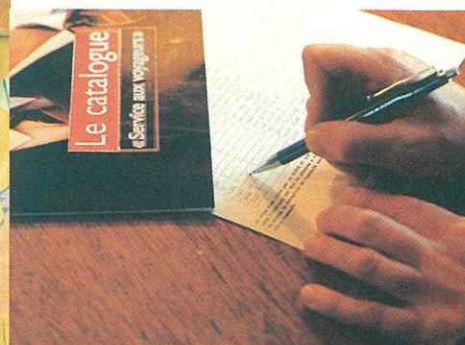
* Responsable de la mission habillement au département Logistique.

La commande en cinq actes



PHOTOS : CHABROL/SG-AV

Du choix d'un élément de la tenue sur catalogue à sa livraison à domicile, les étapes de la commande habillement, nouvelle formule.



Comme pour La Redoute, l'agent choisit en famille l'élément de sa tenue.

Sitôt choisi, sitôt coché.

On choisit sur catalogue

La RATP a désormais son « chouchou ». Pour commander les différents articles de sa tenue, chaque agent dispose d'un catalogue. Les éléments des panoplies, femme et homme, sont présentés photos à l'appui. L'agent y trouvera également des informations sur la façon de commander et de connaître ses mesures. Le catalogue de l'exploitation sera envoyé au domicile des agents dans le courant de novembre, celui de la maintenance (MTPI) au tout début de l'année 1998.

La commande est remplie...

Pour remplir sa commande, l'agent trouve à son attachement des bons établis selon le métier qu'il exerce. Il n'y a aucun risque d'erreur, car le bulletin de commande propose uniquement la liste des vêtements auxquels l'agent a droit. En outre, deux nouveautés de taille : désormais, le nombre d'articles pouvant être commandés chaque année est limité et les

différentes commandes passées par un même agent devront être cohérentes en ce qui concerne sa taille. A titre d'exemple, un machiniste pourra obtenir au maximum dix articles dans la famille « chemise-polo-chemisette », trois dans la famille « veste-blouson » ou quatre dans la famille « pantalon ». Le parka et l'imperméable sont soumis à un régime particulier : un délai minimal, le plus souvent de trois ou quatre ans, est imposé entre deux commandes, suivant leur utilisation.

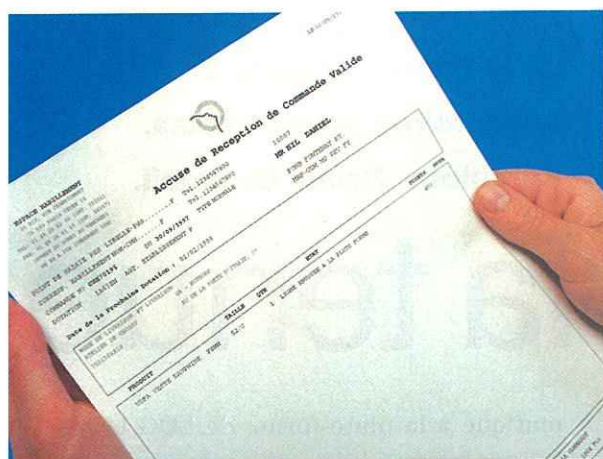
... et déposée au point de saisie

Le point de saisie, auquel est rattaché l'agent, reçoit le bon de commande. Il existe un point par centre bus (Bus et MRB) et par attachement de maintenance, et des points en nombre variable sur les lignes de métro et de RER. On estime que 95 % des commandes seront gérées par ces points de saisie. Des correspondants pour l'habillement, qui existaient déjà à Bus et à MTPI, ont été mis en place au Métro et au

RER. Ils sont responsables de l'application du processus des commandes et des points de saisie, et ils ont la possibilité de traiter des commandes exceptionnelles dont le nombre est estimé à environ 5% – comme celles dépassant le nombre de points disponibles de l'agent. Il incombe au correspondant pour l'habillement d'en apprécier le bien-fondé. En cas de difficultés, celui-ci devra en rendre compte à son chef d'unité et au responsable de l'habillement.

On reçoit un accusé

Dès le lendemain du jour de la saisie, l'agent reçoit un accusé de réception à son attachement, qui atteste les éléments de sa

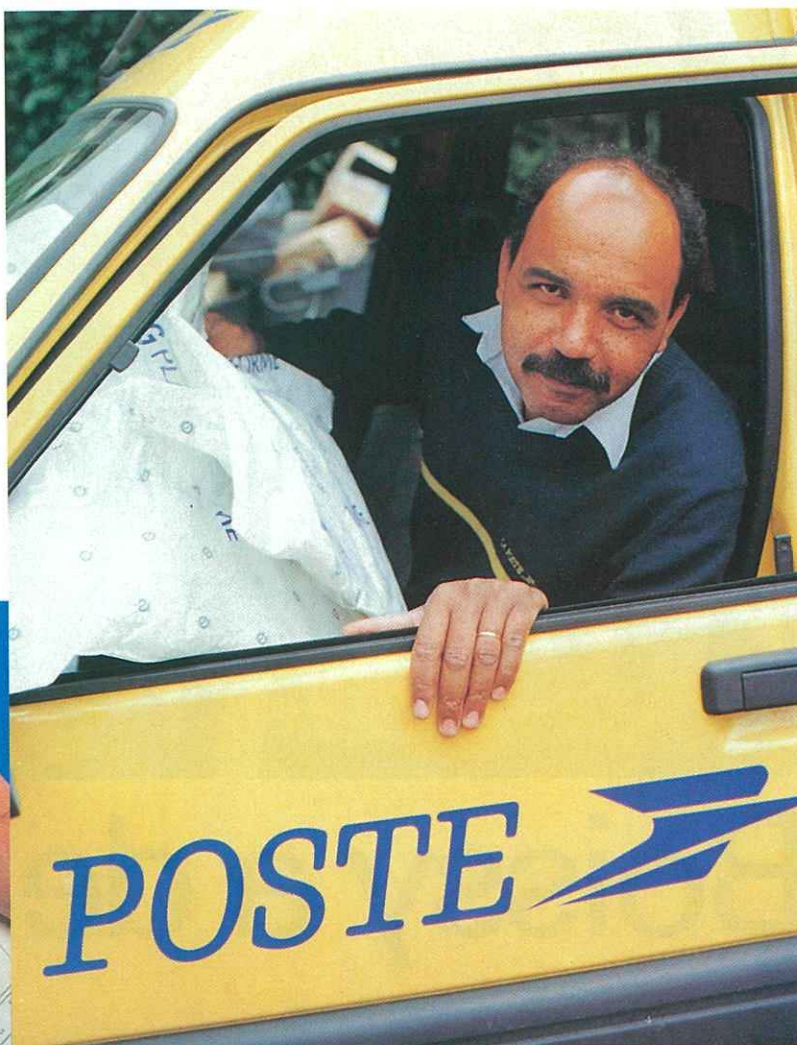


La commande est bien enregistrée.

commande et, nouveauté importante, indique les délais de livraison : l'entreprise s'engage sur un délai de vingt-huit jours au maximum pour des articles en taille standard, soit dans 95 % des cas, et de cinquante-six jours pour du « hors-taille ». Si la commande n'est pas cohérente – par exemple, l'agent demande une chemise de taille 46, alors que dans la précédente il souhaitait du 42 –, un accusé de réception provisoire est délivré. L'agent devra alors prendre contact avec l'espace habillement pour lever toute ambiguïté et un nouvel accusé de réception valide sera émis.

Enfin livré à domicile

La tenue des agents d'exploitation sera livrée, par La Poste, au domicile des agents, celle des agents du secteur MTPI et du département Environnement et Sécurité le sera aux attachements, par camionnage. Une expérience de livraison par La Poste au domicile des agents a commencé en 1997 pour les lignes de



Vingt-huit jours plus tard au maximum, le facteur livre un colis bien ficelé !



Une heure après : l'art d'ajuster une lavallière.

métro 2, 6 et 8. Une enquête menée auprès des agents de ces lignes révèle que 75 % des agents interrogés se sont montrés satisfaits du nouveau mode de livraison, 50 % d'entre eux ont effectivement reçu le colis chez eux et n'ont pas eu à se déplacer pour le retirer à La Poste.

Les agents de la plate-forme de LOG reçoivent par informatique les commandes effectuées aux points de saisie.



Quatre cents mètres linéaires de penderie viennent d'être créés à la plate-forme de Boissy pour recevoir tous les éléments de la tenue des agents : accessoires, jupes, vestes, pantalons. Revue de détail.

Boissy a de la tenue

22

Les travaux vont bon train à la plate-forme de Boissy du département Logistique. Deux niveaux sont en cours d'aménagement pour abriter et stocker les tenues, dès le début de l'année prochaine. «Jusque-là, précise Jacky Fichet, responsable de la plate-forme, nous stockions uniquement les accessoires de la tenue de l'exploitation – cravates, chemises, polos... –, la tenue des agents de maintenance et les articles de sécurité – gants, chaussures, lunettes, etc. Les éléments, tels que jupes, pantalons, vestes, étaient disponibles chez des fournisseurs.» C'est donc quatre cents mètres linéaires de penderie qu'il a fallu créer pour recevoir les éléments de la tenue, sachant que si les accessoires peuvent être pliés sous plastique et placés sur des étagères, les autres éléments (pantalons, jupes et vestes) doivent être impérativement pendus sur des cintres afin de les préserver et d'éviter tous les faux plis ou les cassures du tissu.

Les données des commandes, effectuées aux points de saisie, sont transférées par informatique à la plate-forme de LOG la nuit suivant la saisie de la commande. Les articles demandés sont alors rassemblés et conditionnés dans des cartons ou des sacs pour les accessoires. Ensuite, les livreurs de LOG assurent la distribution par camion aux attachements de maintenance, tandis que La Poste vient chercher à la plate-forme les « colissimo » qu'elle livre au domicile des agents d'exploitation. À noter une dernière mission de la plate-forme, qui consiste à approvisionner régulièrement l'espace habillement pour répondre aux demandes des nouveaux agents et aux besoins ponctuels.

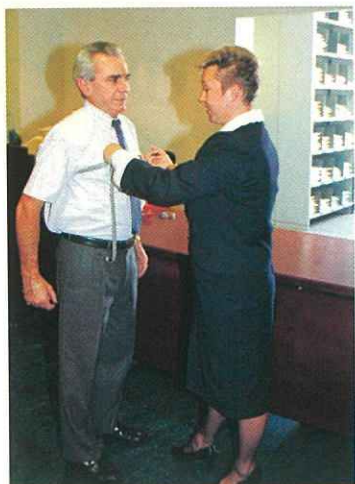
Les livreurs de Boissy assurent la distribution par camion

Au fil de l'enquête



Enquête réalisée en janvier 1996 auprès de deux mille agents sur la livraison de la tenue. L'enquête fait apparaître chez les exploitants un fort degré d'insatisfaction, que l'on retrouve, à un degré moindre, chez les mainteneurs, portant sur :

- les délais de livraison à l'attachement (note de 7 sur 20) ou chez le fournisseur (8) ;
- l'échange d'un article (8).



BOUCHESG-AV

Prêt à l'ouvrage

Réception des nouveaux agents, suivi des personnes aux mensurations hors tailles, service après-vente pour échanger des articles et effectuer des retouches... Sur 260 m², le tout récent espace habillement est déjà à pied d'œuvre.

Surjeteuse, piqueuse plate et autres machines à coudre à points invisibles sont prêtes à l'ouvrage à l'espace habillement. Dès le mois de janvier, ce dernier offrira aux agents un service de retouches, jusque-là assuré par les fournisseurs. « Si les vestes et les jupes sont disponibles en plusieurs longueurs, les pantalons sont livrés sans que les ourlets soient faits, ce qui peut parfois poser quelques difficultés..., reconnaît Christine Lebastard, responsable de l'espace. Nous avons donc décidé d'offrir aux agents intéressés un "service plus" et pour cela, nous nous sommes équipés en machines performantes », précise-t-elle en connaissance de cause. En effet, titulaire d'un CAP d'habillement, après dix années passées dans ce domaine à la RATP, elle est technicienne spécialiste.

Créé il y a un an, l'espace assure déjà ses autres fonctions. « Nous recevons tous les

nouveaux exploitants ou mainteneurs, explique Christine Lebastard. Nous effectuons prises de mesures, essayages, et constituons le dossier de chaque agent. Pour réduire au maximum ses déplacements, il repart à la fin de sa première visite, dans la mesure du possible, avec sa tenue. Un

L'espace habillement offre aux agents un service de retouches

certain nombre d'articles sont à présent stockés ici, la plate-forme de LOG nous réapprovisionnant régulièrement. » Les commandes se faisant sur catalogue, les agents n'ont plus ensuite à se déplacer rue Championnet.

Autre fonction, le suivi des personnes appelées « hors tailles », dont les mensurations ne sont pas répertoriées par LOG et les vêtements non stockés à la plate-forme de Boissy. Ces personnes devront donc se rendre à l'espace pour se procurer leur tenue.

L'espace habillement, c'est aussi un service après-vente où chacun peut obtenir des informations sur la tenue, déposer des réclamations et obtenir des échanges d'article.

En cas d'erreur de taille lors de la commande, l'agent pourra effectuer l'échange de ses articles en venant à l'espace. Ce dernier gèrera également les « incohérences de taille », c'est-à-dire les commandes comportant des tailles trop différentes.

Dans ce cas, l'agent devra se rendre à l'espace pour faire valider sa commande. Celui-ci trouvera désormais, au 36 bis de la rue Championnet, une boutique de deux cent soixante mètres carrés avec présentation de vêtements sur mannequins, des vitrines où sont exposés les articles et des salons d'essayage où il sera reçu en client ●

Dossier réalisé par Simone Feignier

L'espace habillement reçoit tous les nouveaux arrivants, exploitants et mainteneurs et assure prises de mesures, essayages.



CHABROUSG-AV

Les sept stations de la ligne 14, comme vous ne les verrez jamais plus ! Ces photos, prises en septembre, offrent un arrêt sur image insolite... A quelques mois de leur achèvement, ces stations présentent cependant une unité de style évidente. Dans un souci d'image forte et de cohérence, la RATP a demandé à l'architecte Bernard Kohn de proposer une charte architecturale et stylistique définissant des principes d'aménagements communs à toutes les stations. Les architectes (Bernard Kohn, ainsi que Pierre Schall et Antoine Grumbach pour la station Tolbiac-Masséna) ont voulu offrir des espaces clairs, favorisant le repérage. A chaque pas, le voyageur doit être en mesure d'anticiper sur son déplacement. La conception de ces nouvelles stations a été organisée à partir d'une décomposition des espaces en différents lieux spécifiques :

- la salle des billets est conçue comme un lieu d'accueil, d'assistance et d'information et est également pourvue de services et de commerces ;
- les liaisons avec les quais et les circulations horizontales privilégient la rapidité et la sécurité des cheminements, grâce à des couloirs courts et spacieux ;
- les escaliers et les ascenseurs sont constitués de matériaux transparents regroupés dans un puits vertical ;
- l'accès aux quais se fait par une mezzanine enjambant les voies ;
- les quais sont équipés de portes palières.

En août 1998, les voyageurs apprécieront.

Gare-de-Lyon

Seule station à quai central, c'est la plus longue, s'étendant sur trois cents mètres. Elle est calée entre l'ouvrage commun RATP-SNCF de la gare souterraine et plusieurs immeubles, parmi lesquels celui de la Maison de la RATP, dont on aperçoit la rangée de piliers située à l'extrême droite.

Bercy

Structures de béton poli rapporté sur les murs, les niches, dont l'intérieur sera constitué de planches de verre épais, transparent, extra-clair, accueilleront plans, sièges et signalétique. Elles cachent aussi le passage de tous les câbles nécessaires à l'éclairage et aux équipements.

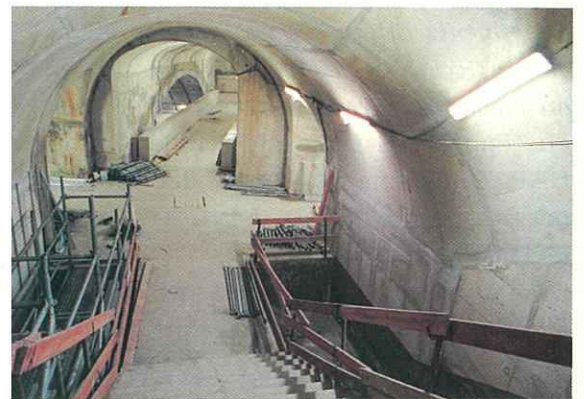


Pyramides

Toutes les stations sont dotées de quais plus larges – pour le confort des voyageurs – et plus longs que ceux des stations du métro actuel : de cinq à six mètres de large au lieu de quatre et cent vingt mètres de long au lieu de quatre-vingt-dix. En effet, à terme, les rames de la ligne 14 passeront de six à huit voitures, ce qui nécessite une longueur de quai appropriée.

Madeleine

La voûte linéaire des couloirs de circulation est rythmée et modulée par des joints de coffrage apparents et des joints creux implantés régulièrement. Sur la photo, il s'agit de la correspondance avec la ligne 8.



stations, un style

Tolbiac-Masséna

Reçus seconds au concours d'architectes derrière Bernard Kohn, Pierre Schall et Antoine Grumbach ont hérité de cette station. Tout en respectant la charte architecturale, ils ont dû relever le défi d'allier les architectures RATP et SNCF, la station étant une correspondance entre ces deux réseaux.



PHOTOS : CHABROL/SG-AV



Dijon

La façade de portes palières au bord des quais empêche toute chute de voyageurs et est suffisamment transparente pour voir le quai opposé. Elle est tenue par une fine charpente métallique en arceau, en acier cintré thermolaqué, et forme un volume autonome prolongeant le tunnel dans le volume des quais.



Châtelet

Ici, à Châtelet, les circulations débouchent dans le volume des quais sur des mezzanines surplombant les voies. La mezzanine forme un balcon d'où les voyageurs découvrent l'espace, tout en repérant les deux quais séparés par la structure en arceaux des portes palières.



le courant

L'alimentation en énergie du poste haute tension (PHT) de Denfert-Rochereau était défaillante. Les électriciens et les mécaniciens de ESE ont assuré la réparation et la remise en service du transformateur. Une opération longue et délicate menée avec succès.



Le 28 octobre 1996, le poste de haute tension (PHT) de Lamarck se mettait à l'arrêt, à la suite d'un grave incident technique dû à la défaillance d'une alimentation de haute tension. Un mois plus tard, c'était au tour du PHT de Denfert-Rochereau de connaître une mésaventure similaire. Doit-on craindre pour autant de voir ces installations perturber l'alimentation en énergie de la RATP ? « *Le risque est faible*, affirme Jean-Louis Hellio, responsable à la maintenance des PHT. *Les alimentations proviennent de différentes sources d'EDF et, du côté de la RATP, nos postes sont maillés en réseau. Ainsi, la défaillance d'une installation est généralement transparente pour l'exploitation et, donc, pour l'utilisateur.* »

Néanmoins, ces appareils ont aujourd'hui près de trente ans de bons et loyaux services. De tels incidents peuvent donc se renouveler. « *Afin de prévenir les éventuels problèmes, nous procédons régulièrement à des analyses de l'huile minérale qui sert de diélectrique*, poursuit Jean-Pierre Bulot, agent de maîtrise, responsable du secteur des arrivées haute tension. *A ce titre, les deux transformateurs du PHT de Denfert-Rochereau étaient surveillés depuis quatre ans. Les relevés montraient, en effet, une montée en concentration de certains gaz, caractéristique de décharges électriques de haute énergie.* »

Sept mois pour une réparation

Un diagnostic qui sera confirmé par les spécialistes de GEC-Alsthom. « *D'autant, prolonge Roger Pinol, technicien électromécanicien, que c'était la première fois que nous étions confrontés à un tel incident. Notre diagnostic devait être précis et nous n'avions pas le droit à l'erreur.* » Aussi, le 27 novembre 1996, les électriciens prennent la décision de déconnecter l'appareil défectueux et d'assurer la réparation, ainsi que la remise en service. Mais pourquoi ne pas avoir délégué cette responsabilité à GEC-Alsthom ? « *C'était possible, mais onéreux,*

Avant de procéder aux réparations, les électriciens ont vidangé les 15 000 litres d'huile contenus dans le transformateur et démonté quelque cent boulons.

L'itinéraire d'un agent



En 1969, Jean-Louis Hellio est embauché à la RATP en tant qu'ouvrier qualifié électricien-ajusteur. Commissionné en 1972, il tente le concours d'agent de maîtrise, en 1974, qu'il réussit en 1975. Il est nommé à la maintenance électrique des bâtiments et des ateliers. En 1987,

il projette de suivre les formations du Cesi (Centre d'enseignement supérieur industriel) aboutissant au diplôme d'ingénieur. Après une nécessaire mise à niveau de trois années, il est reçu au concours d'entrée du Cesi, en 1991, et obtient son diplôme d'ingénieur en 1993.

ENS, passe

intervient Jean-Louis. Par ailleurs, l'unité a déjà effectué ce type d'opération. Nous avons le personnel compétent pour mener à bien cette intervention.» Toutefois, sept mois pour une réparation, cela peut paraître long. Ce n'est pas l'avis d'Yves Chauvet, opérateur.

«Intervenir sur un appareil tel qu'un transformateur de haute tension est un peu plus complexe que de dépanner un matériel électroménager. L'opération est délicate et exige de la méthode, et cela sans se précipiter, car un transformateur pèse soixante-dix tonnes et fonctionne sous 63 000 volts. Bref, c'est du sérieux ! De plus, afin de ne pas



Roger Pinol, technicien électronique (à gauche), et Denis Riffaut, soudeur.

pénaliser l'exploitant, nous avons mis en service un transformateur de réserve, ce qui a multiplié les opérations.»

Des professionnels prudents et avertis

En clair, prudence et professionnalisme. «De plus, renchérit Jean-Louis, nous avons pris le temps d'effectuer des contrôles mettant en œuvre un matériel sophis-

tiqué et des compétences professionnelles très pointues.» Avant la réparation, les électriciens devront vidanger les 15 000 litres d'huile contenus dans le transformateur et démonter les quelque cent boulons qui fixent la partie supérieure pour le «découper». Les pièces endommagées qui seront extraites confirmeront le diagnostic initial. Au cours de ces travaux, certaines pièces auront été fabriquées par les mécaniciens de l'atelier de Toul.

Enfin, une fois réparé, l'appareil sera remonté, replacé dans sa cellule et remis en service le 24 juin 1997... sans incident. Une chose est sûre, pendant ces sept mois, les voyageurs et l'exploitation n'auront jamais été perturbés par une déficience de l'alimentation en énergie. Certainement grâce au savoir-faire et au travail d'équipe des électriciens et des mécaniciens d'ESE●

Jacques Teixeira

De gauche à droite, Jean-Louis Hellio, responsable de la maintenance des PHT, Yves Chauvet, opérateur, Michel Kuzek, agent de maîtrise du laboratoire de mesures des PHT, et Jean-Pierre Bulot, agent de maîtrise.

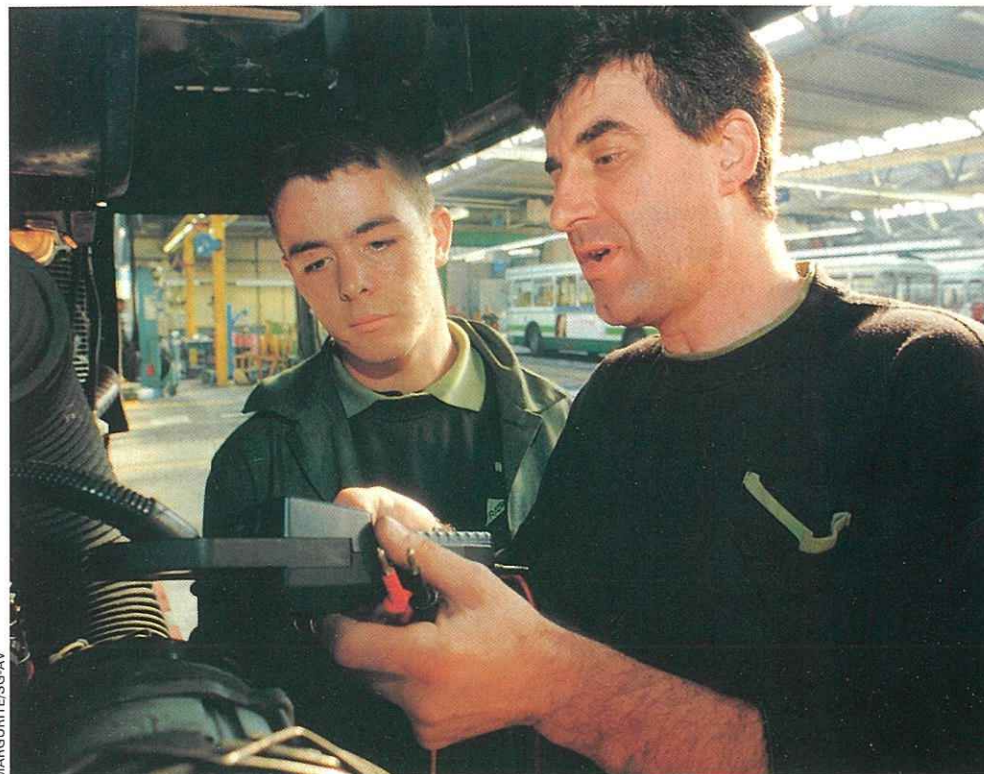


DUPLY/SG-AV

UN TUTEUR POUR un métier

Aux ateliers de Fontenay, Michel Grillot et Michel Guillemot sont tuteurs de deux jeunes en contrat de qualification. Les initier au métier et à la vie de l'entreprise demande écoute, solidarité, dévouement, mais aussi une grande disponibilité.

Pour mieux aider les jeunes à entrer dans la vie active, Michel Grillot et Michel Guillemot, des ateliers MRB de Fontenay, se sont proposés comme tuteurs (*voir encadré*). Ouvriers techniques et formateurs en maintenance automobile, ils ont pris en charge Eric Midot, 24 ans, et Sébastien Duval, 18 ans, qui préparent un BEP de maintenance automobile. Une semaine sur deux, il s'agit pour eux de mettre en pratique ce qu'ils apprennent à l'école. « *Je ne remplace pas leurs parents, je ne fais pas de l'assistance sociale, assure Michel Grillot, je les amène*



Sébastien Duval, 18 ans et son tuteur Michel Guillemot, ouvrier technique et formateur en maintenance automobile.

à la vie de l'entreprise, au métier. » Michel Guillemot est tout aussi catégorique : « *Ce n'est pas un rapport prof-élève, ce sont d'abord des collègues et on se tutoie. Et quand on a quelque chose à dire, on le dit !* » Un apprentissage difficile, car il faut essayer de faire coïncider le programme scolaire avec les tâches prévues à l'atelier. « *Nous connaissons le programme*

de l'école, parfois on anticipe, parfois on a du retard ou, d'autres fois, l'on saisit une opportunité. Par exemple, on a démonté, uniquement pour Eric, un moteur de SC10 en pièces détachées, alors que cela ne se fait qu'aux ateliers de Championnet », raconte Michel Grillot. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le tutorat est « stressant », ainsi que l'évoque Michel Guillemot : « *C'est fatigant, car on ne peut pas travailler à notre cadence. Il faut continuellement surveiller ce que fait le jeune et ça provoque une certaine tension nerveuse.* » D'après Michel Grillot, qui n'en est pas à son premier tutorat, le tuteur fait momentanément une croix sur son déroulement de carrière : « *Comme je me suis à*

Le tutorat à la RATP



Le protocole d'accord, « Générations solidaires pour l'emploi des jeunes », signé le 20 avril 1996, contient un volet relatif au développement de contrats de qualification aux métiers de la maintenance. Chacun de ces contrats stipule

le nom du tuteur, qui fera bénéficier de son expérience le jeune pour la durée du contrat. La fonction tutorale est ainsi revalorisée avec l'édition d'un guide, remis à chaque tuteur, définissant son rôle et sa mission.

nouveau engagé pour dix-huit mois avec un jeune, je ne peux pas occuper certains postes qui pourraient m'offrir une promotion. »

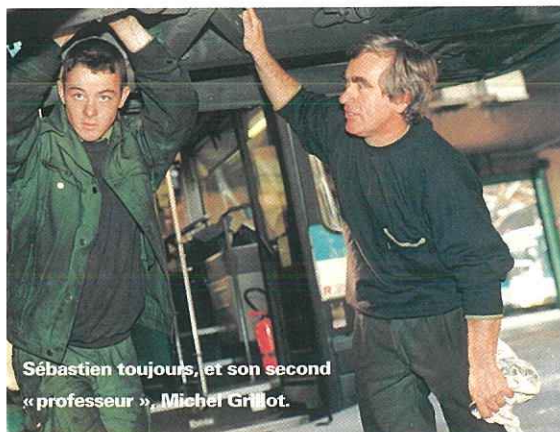
Pas question de remplacer l'agent

Solidarité, dévouement, mais en retour, comme le précise Michel Guillemot, « si on fait le maximum, le jeune doit lui-même s'engager; il lui faut jouer le jeu ». Dans l'atelier, les autres opérateurs participent également au développement professionnel des jeunes. « Nous avons informé nos collègues pour que Sébastien et Eric soient de temps en temps intégrés dans une équipe. Ils doivent travailler un peu avec tout le monde, car chacun possède ses méthodes. »

Une intégration bien acceptée par l'ensemble des opérateurs, mais parfois aussi « interprétée » par l'encadrement, comme l'explique Michel Guillemot: « Le jeune ne saurait remplacer un agent. Il a donc fallu faire comprendre à la hiérarchie qu'il est seulement là pour apprendre. Ni plus ni moins. »

Sébastien Duval est ravi d'avoir deux tuteurs aussi compréhensifs : « Ils ont l'expérience ! Avec eux, je peux tout essayer et l'erreur ne se transforme pas en brimade. » ●

Philippe Carron



Sébastien toujours, et son second « professeur », Michel Guillemot.

Les vérificateurs habilités

La RATP est soumise à la réglementation des établissements accueillant le public. A ce titre, elle doit faire procéder à la vérification de toutes ses installations électriques par des organismes agréés. Cependant, le département ESE a pris l'initiative de créer son propre corps de vérificateurs internes. Huit agents, volontaires, issus de l'unité d'ingénierie et de maintenance, ont donc suivi une formation de huit semaines, d'octobre 1996 à juillet 1997, au métier de vérificateur des installations électriques.



D.R.

Formés par l'organisme agréé de l'Association des industriels de France (AIF), les huit agents viennent d'obtenir leur habilitation, reconnue par l'Inspection du travail des transports. Dans la foulée, la RATP a également demandé et obtenu la reconnaissance de six agents vérificateurs des appareils translateurs, de l'entité Contrôles électriques et électromécaniques, qui effectuaient depuis de nombreuses années les vérifications réglementaires des ascenseurs, monte-charge, escaliers mécaniques et trottoirs roulants.

Handicapés : la solidarité reconduite

L'accord d'entreprise, « En faveur de l'emploi des travailleurs handicapés », institué en 1995 pour trois ans, arrive à son terme. A l'heure des bilans, les résultats sont plutôt encourageants. La RATP s'était engagée à embaucher quarante-cinq personnes handicapées sur des postes ouverts au recrutement externe. Il y en aura plus de cinquante à la fin de l'année. Quatorze de ces agents occupent des postes de chef de station, sept sont machinistes, vingt électromécaniciens, électriciens, mécaniciens d'entretien, huit ouvriers spécialisés ou professionnels, enfin, trois agents de maîtrise ont été recrutés comme attachés... La liste n'est pas exhaustive. Parmi ces agents, quatre CES ont été intégrés dans le cadre permanent. Toutes ces embauches s'effectuent dans des métiers où l'entreprise recrute, il ne s'agit donc pas d'emplois réservés, mais bien d'une sélection en fonction des compétences des candidats. Par ailleurs, une dizaine d'agents RATP ayant subi une maladie ou un accident invalidant, et reconnus comme handicapés par la Cotorep, ont été maintenus dans l'entreprise. Enfin, la RATP s'était également engagée à passer contrat, pour des travaux de sous-traitance, avec des ateliers protégés employant des personnes handicapées. Le chiffre d'affaires s'élève à 1,5 million de francs par an. Les travaux concernent, par exemple, l'entretien d'espaces verts en centre bus, aux travaux d'imprimerie ou à la saisie informatique de procès verbaux au Métro. Ce qui correspond à une dizaine d'emplois externes de personnes handicapées. Devant ce bilan positif, la direction de la RATP et les partenaires syndicaux étudient la reconduction pour trois ans, c'est-à-dire jusqu'à l'an 2000, de cet accord de solidarité.

lire, voir, écouter

Aurore joue Balasko

Le Père Noël est une ordure, comédie de Josiane Balasko, est la première pièce inscrite au répertoire de la compagnie Aurore pour la saison 1997-1998, en novembre et décembre. La troupe interprétera ensuite, en janvier et février, *L'Amour foot*, de Robert Lamoureux. *Pauvre France*, de Jean Cau, jouée au mois de mars, terminera la saison. Les représentations ont lieu Salle de la Mutuelle RATP, 62, quai de la Rapée, 75012 Paris. Prix des places : 60 francs ou, pour trois spectacles, 120 francs.

Réservations au (01 40 02 49 39 ou au 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, de 14 à 18 heures, du lundi au vendredi.



Un guide des gares

« Millau : construite en 1880 en pierre crépie avec toits en ardoise..., axe ferroviaire Béziers-Neussargues-Clermont-Paris..., location de bicyclettes... », le *Guide 1997 des gares de France* est paru. Il

présente 260 gares, 305 plans pour les situer, les fiches techniques de chaque gare avec leurs services et leurs chiffres clés. Le guide indique aussi

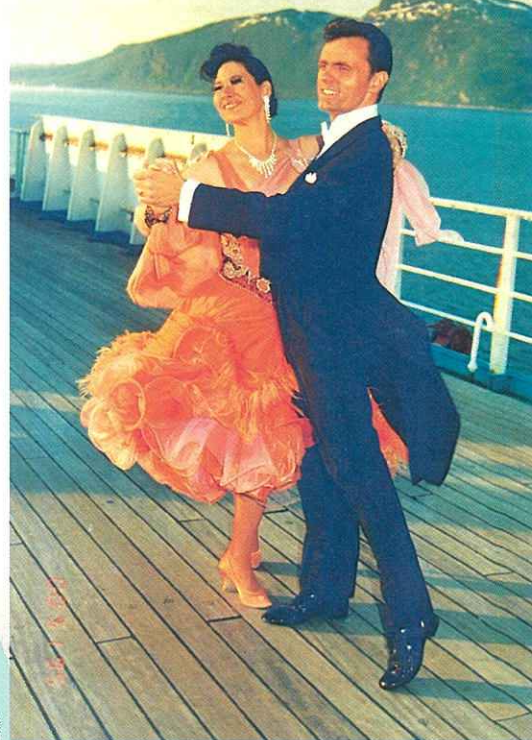
plus de 1 000 restaurants et 1 000 hôtels classés en fonction de leur distance par rapport à la gare. Ainsi que 500 lieux à visiter : « A voir à Millau : le vieux Millau, le beffroi, les gorges du Tarn. » Un guide qui vous aidera à préparer les étapes de votre prochain voyage par chemin de fer. « *Guide 1997 des gares de France* », en vente à la boutique de « *La Vie du rail* », 11, rue de Milan, 75009 Paris. Prix : 85 francs, par correspondance (prix franco : 99 francs) et dans les Relais H.



Concert d'automne

Bach, Mozart et Donizetti sont au programme du premier concert de la saison 1997-1998 de l'Orchestre philharmonique de la RATP, le samedi 13 décembre à 20 h 45, salle Gaveau. Seront interprétés, sous la direction

de Martin Lebel : la *Première Suite pour orchestre en do majeur* et le *Concerto brandebourgeois n° 5*, de J. S. Bach – ce dernier, sous la direction de Jacques Mas –, le *Concertino pour cor anglais*, de Donizetti, et la *Symphonie Jupiter n° 41*, de Mozart. Les prochains concerts de l'Orchestre philharmonique de la RATP auront lieu les 28 février et 6 juin 1998, salle Gaveau. L'Harmonie, quant à elle, donnera son concert annuel le 21 mars 1998 au théâtre de Charenton. **Réservations au (40 02 49 36, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris.**



portrait

Tango, tango

A 27 ans, il ne savait pas danser. Lassé de voir son épouse invitée par d'autres danseurs, il décide, avec elle, de prendre des cours. Dix ans plus tard, le couple est vice-champion de France des seniors en danses latines (samba, cha-cha, rumba...) et il participe à de nombreux « opens » internationaux. C'est ce qui est arrivé à Dominique Breton, qui est employé à la cellule de prévention des risques professionnels (ITA). De la danse, dite de salon (valse, tango...), il passe à la danse sportive. « Il s'agit des mêmes danses, mais avec un rythme beaucoup plus soutenu ! On entre vraiment dans le monde du spectacle. » Pour parvenir à ce niveau, il faut travailler. Considérablement. « Les loisirs n'existent plus, on est à l'école sept jours sur sept. Il faut répéter mille fois un mouvement de pied. La maîtrise technique est à ce prix ! » Dominique a rencontré une complicité et une stimulation exceptionnelles avec sa femme, Christine – plus de la moitié des couples de haut niveau le sont dans la vie –, qui lui ont permis d'évoluer sur les plus belles pistes de France : Bercy, Coubertin, Wagram... Dominique a maintenant le projet de monter une section de danse sportive (future discipline olympique) à la RATP. Pour faire partager sa passion. Contact : Dominique Breton, tél. : (01 41 9) 5 41 46.

A la santé des ouvrages d'art

L'entreprise a décidé de favoriser la restauration à l'identique de son patrimoine historique afin de maintenir l'image traditionnelle du métro, si chère aux parisiens. Mais, avant de mettre en mouvement les programmes de maintenance, il est indispensable de connaître l'état des ouvrages, d'où l'idée de créer un « carnet de santé » informatisé pour constituer une base de données. Cette dernière intégrera également le code de procédures de maintenance, établi par l'architecte des Bâtiments de France, relatif au patrimoine Guimard, classé monument historique. Jusqu'à présent, les travaux de restauration effectués par le département ITA, bien que respectueux de la « touche » Guimard, ne bénéficiaient pas de la validation suprême. Grâce à la formali-

sation très détaillée des modes opératoires en matière de restauration, la RATP s'offre une garantie d'exécution irréprochable. Et une mise à jour facile à gérer.



MARGUERITE/SG-AV

Les visiteurs du patrimoine

La RATP a participé pour la deuxième année consécutive, les 20 et 21 septembre, aux Journées du patrimoine, qui ont rassemblé plus de dix millions de personnes à travers toute la France. Expositions, circuits guidés, conférences, visites en libre accès ou sur inscriptions, les vingt rendez-vous proposés par l'entreprise racontaient l'histoire des infrastructures, du matériel roulant, de la technique et de la publicité. A surtout été remarquée, une ligne de bus des années 30, spéciale Patrimoine, qui desservait les sites du patrimoine parisien et reliait le musée des Transports à l'Etoile. Une autre ligne « Paris capitale lumière » effectuait, le samedi soir, un circuit des illuminations. Dix-huit mille visiteurs – voyageurs ou amateurs – sont venus découvrir le passé de la RATP au cours de ces journées, qui ont mobilisé un grand nombre d'agents de l'entreprise.
Contact : Anne-Marie Gasnier, DGC, tél. : 01 44 68 36 55.



MARGUERITE/SG-AV

Le métro d'archives en archives

31

« Métro-Cité, le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945 » est le titre d'une exposition présentée par les Archives de Paris et l'unité Mémoire de patrimoine, du 21 novembre 1997 au 6 février 1998. Elle présentera les fonds d'archives parisiens relatifs au métro. Les Archives de Paris et la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris conservent, en effet, les dossiers originaux des débats et de la réalisation des infrastructures du métro. Seront présentés des albums, à l'iconographie remarquable, publiés par la Ville de Paris à l'occasion du creusement des lignes entre 1898 et 1914. Seront également mises en valeur les découvertes des responsables de collection et des chercheurs depuis 1986. Cette exposition se tiendra ensuite, dans le courant de 1998, à l'espace Mémoire de Lyon-Bercy. Archives de Paris, 18, boulevard Sérurier, 75019 Paris ; espace Mémoire RATP, 54, quai de la Rapée, 75012 Paris.
Contact : Claude Berton, PAT, tél. : (01 49 5) 7 82 67.

Du 10 octobre au 2 novembre dans le métro.

*Laissez-vous
prendre par la poésie.*



**A VOS PLUMES POUR LE CONCOURS ET
RENDEZ-VOUS AU FORUM POÉTIQUE.**

