

Entre les lignes

AOUT-SEPTEMBRE 1999-N°93

17 F



Nouvelle campagne de pub

35 h Entre Les Lignes publie l'intégralité du protocole d'accord signé le 12 juillet sur les 35 heures : « Les principes communs pour la négociation : temps de travail et création d'emplois. »



Événement Contrat de plan État-région : priorité aux transports

Le contrat de plan État-région 2000-2006 fait des transports une priorité. Il a été dévoilé en Arles, le 23 juillet, par le gouvernement lors d'un comité interministériel exceptionnel relatif à l'aménagement et au développement du territoire. Présentation par le menu du contenu de l'enveloppe.

L'Ile de France (IDF) recevra de l'État une première enveloppe de 13,133 milliards de francs pour le contrat de plan État-région 2000-2006, avec comme priorité les transports et l'université.

L'Ile-de-France reçoit ainsi 13,8% de l'enveloppe nationale de 95,3 milliards de francs. La participation de la région pour ce contrat de sept ans pourrait

atteindre 30 milliards de francs. La priorité de ce plan sera donnée aux transports, représentant environ la moitié des crédits de la première enveloppe avec 5 milliards de francs, selon l'entourage du président de la région, Jean-Paul Huchon. Conformément aux engagements de l'exécutif régional, les deux tiers des investissements seront affectés aux transports en commun et le tiers restant à la route.

13,133 milliards pour l'Ile-de-France

Au volet des transports en commun, l'effort portera sur la « qualité de service » et sur les liaisons banlieue-banlieue avec le réseau Orbitale autour de Paris, par tramway, et les tangentes ferrées. Les réalisations de certains projets en Ile-de-France sont devenues incontournables.

En effet, aujourd'hui, la plupart des

déplacements banlieue-banlieue sont effectués en automobile, entraînant un accroissement de la congestion et une dégradation de l'environnement. La région Ile-de-France qui souhaitait une participation de l'État d'environ 20 milliards de francs, afin de mener ces différents projets à bien, a réagi par le biais de Jean-Paul Huchon, estimant que ce qui avait été annoncé en Arles n'était qu'une « première étape ». « J'attends de l'État une contribution supplémentaire significative », a-t-il ajouté. Effectivement, le gouvernement a gardé une enveloppe de 10 milliards de francs qui sera attribuée, en novembre, au vu des revendications des élus, enregistrées par les préfets de région. Le débat public est prévu, pour octobre ou novembre, après audition du préfet Jean-Pierre Duport par la commission *ad hoc*. ■

Yan Rodriguez

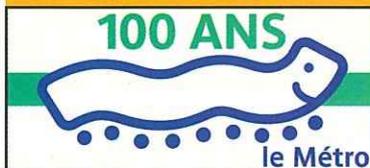


Lionel Jospin en Arles le 23 juillet en compagnie de Michel Vauzelle.

Lancement du centenaire du métro

En 2000, le métro aura cent ans. Ce centenaire du métropolitain parisien sera officiellement lancé le 11 octobre. Le président Jean-Paul Bailly a choisi, en

effet, le Comité des métros, réunissant les dirigeants des transports du monde entier, pour faire l'annonce de l'événement. Le calendrier des manifestations prévues pour l'occasion sera encarté dans un prochain *Entre les Lignes*. Ce bel objet pourrait bien en cacher un autre !
Contact - Valérie Allemand, DGC, (01 53 4) 6 45 35.



1^{re} classe supprimée dans le RER et modifications tarifaires

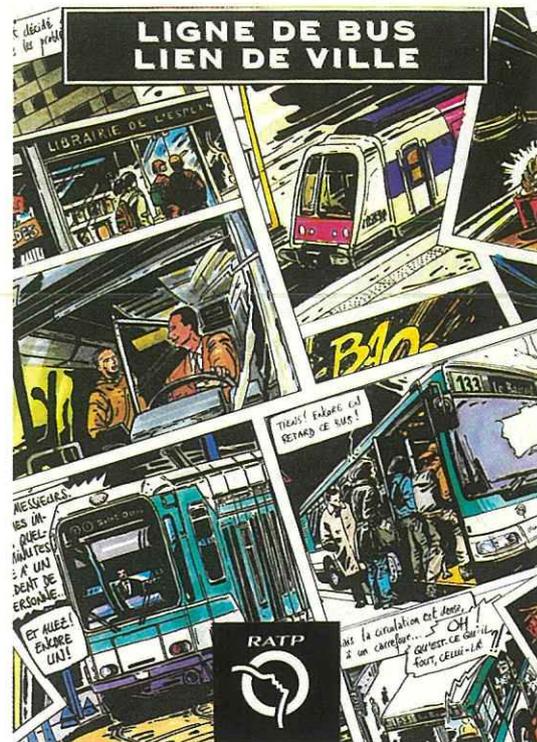
Le Syndicat des transports parisiens a supprimé la 1^{re} classe, sur le RER et les trains de banlieue, au 1^{er} septembre. Un billet unique est désormais suffisant sur toutes les lignes de bus banlieue RATP, y compris T1, T2 et TVM, à l'exception de cinq lignes (350, 351, 297, 299, 221) et des lignes à tarification spéciale : Orlybus, Roissybus... Le prix du billet pour un voyage en Noctabus (incluant la correspondance) est ramené de 30 à 15 francs. Enfin, la ligne PC, actuellement soumise à la tarification banlieue, soit un paiement maximal de cinq billets, est restructurée au 1^{er} octobre. À cette date, le PC sera fractionné en trois tronçons autonomes (Porte-de-Charenton - Porte-de-Champerret ; Porte-d'Italie - Porte-de-la-Villette ; Porte-des-Lilas - Porte-Maillot). Un seul billet sera alors nécessaire pour chacun des tronçons.

« Le Bus du port » de Gennevilliers

Un service de bus (Évasion Citroën) dessert, depuis le 1^{er} juin, les quatre cents hectares du site du port de Gennevilliers, principale plate-forme du Port autonome de Paris. La ligne 538, appelée « le bus du port », assure désormais la desserte des deux cent quatre-vingts entreprises du port et leurs six mille emplois, depuis les lignes RATP existantes : 235 et 238, qui ont été renforcées. Ce service, instauré par la RATP, en partenariat avec le Port autonome de Paris, est accessible avec tout titre de transport sans supplément.
Contact - Daniel Deley, Bus, tél. : (01 40 0) 6 72 76.



SUTTON/DGC-AV



Une BD sur l'incivilité dans les transports

Quand la bande dessinée devient un outil de sensibilisation au problème d'incivilité dans les transports et la ville ! Une idée de Dominique Pierre, responsable des actions scolaires dans la banlieue Nord à Bus, proposée et travaillée par une classe de troisième du collège d'enseignement général de Garges-lès-Gonesse. Dans le cadre des actions de prévention menées en milieu scolaire, Dominique Pierre a associé une vingtaine de jeunes à la préparation et à la réalisation d'une bande dessinée. Cinq thèmes concernant les transports ont été retenus par les élèves : grève, attentat, accident sur le tram, importance du dialogue et *Ligne de bus, lien de ville*, titre de la bande dessinée. Parution prévue en septembre.
Contact - Dominique Pierre, Bus, tél. : (01 49 2) 5 56 90.

Le dégraissage version bio

Grafforange-Bio, solvant propre, destiné au « dégraissage » des espaces, entre dans la gamme des produits agréés par la RATP dans le courant du deuxième trimestre 1999. Résultat d'un an de développement et d'expérimentation par l'unité propreté (SEC), en partenariat avec la société Dercam, ce produit se substituera à Grafforange ST5. Ce nouveau nettoyant actif des surfaces souillées (graphes ou collo) n'offre pas une efficacité supérieure au précédent, mais présente d'autres avantages dans la mesure où ce solvant est ininflammable, peu volatil et biodégradable... Un produit « vert » qui s'inscrit dans les orientations de l'entreprise pour sa politique d'écologie urbaine.
Contact - Jean-Michel Schutt, SEC, tél. : (01 48 0) 4 19 72.



CHABROL/DGC-AV



D.R.

Cross unités : une 9^e édition très courue

Le 27 juin, au cœur de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, une centaine de participants prenaient le départ du neuvième cross unités de la RATP. Un parcours ombragé sur une distance de plus de 8 kilomètres. Au classement général, la victoire revient à Pierre Dubois, SEC Khéops II (27'28"), talonné par Jacques Duvert, MTR (27'36"), suivi de

Thierry Zepparelli, Bus Nanterre (29'12"). Les onze unités représentées se disputaient également le prix du meilleur classement par équipe. La ligne 13 monte sur la plus haute marche du podium, tandis que MRF Rueil et MRB-AC occupent respectivement la deuxième et la troisième.

Contact - Pascal Vandenbergue, DGC, tél. : (01 44 6) 8 39 68.

Reprise des « saisies de marchandises »

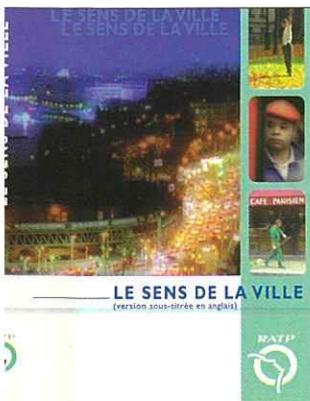
L'activité « saisie de marchandises », temporairement interrompue sur le métro depuis le début de juin, a repris le lundi 12 juillet. Désormais, les équipes seront composées de quatre agents de station, tous formés à cette activité. Cependant, dans des situations qu'ils jugeront difficiles, il conviendra d'alerter les forces de sécurité. Enfin, la réflexion engagée sur le rapprochement d'équipes mobiles et d'agents de sécurité a abouti à la signature d'une convention partenariale (métro-sécurité). Cette expérimentation, qui s'installe sur la ligne 4, a été présentée lors d'une multisyndicale, réunie le 30 juin.

Contact - André Cazal, MTR, tél. : (01 44 6) 8 26 27.

Le film de la RATP primé à Deauville

Le prix de la Meilleure Prestation technique audiovisuelle a été décerné à la RATP pour son nouveau film d'entreprise *le Sens de la ville*, lors du festival Comunica de Deauville, le 11 juin. *Le Sens de la ville*, qui succède à *Visage*, produit en 1992, les nouveaux enjeux de l'entreprise. Au-delà du transport, la RATP, partenaire de la mobilité de chacun, communique essentiellement sur ce qu'elle apporte à la ville et à la vie des Franciliens. Le jury, composé de professionnels de la communication, a comparé les deux cent soixante-quatre films présentés. Vingt-deux seulement ont été récompensés. Un sens de la ville qui change le visage de la RATP.

Contact - Jean-Marc Bernardini, DGC, tél. : (01 44 6) 8 29 23.



2 octobre

● Le centre bus de Saint-Denis et la ville de Villiers-le-Bel fêtent les cinquante ans de la ligne 268.

4 octobre

● « Fête des fleurs » : de 10 à 17 heures, habillés de fleurs, six bus à l'ancienne de la RATP évoluent de la place de la Concorde à la place de l'Étoile en passant par les Champs-Élysées. Six arrêts de bus spécialement créés et décorés pour l'occasion sont installés sur le parcours.

8 octobre

● Remise des trophées du Challenge qualité MTR à la Maison de la RATP. Trois stations avec correspondance(s) et trois stations sans correspondance seront désignées comme gagnantes selon les notes obtenues dans chaque catégorie et pour chacun des standards (netteté des stations et accueil au guichet).

À partir du 18 octobre

● Exposition « Roule ta ville-expo : jeu au pays des transports parisiens » à la Maison de la RATP jusqu'à la fin janvier 2000. Elle s'adresse en priorité aux enfants de 6 à 12 ans. Les jeunes découvriront de façon pédagogique et ludique les transports parisiens d'hier et d'aujourd'hui.

Du 19 au 23 octobre

● Les trente ans de la ligne A du RER. Des spectacles dans la gare d'échanges d'Auber sont au programme. Le 23 octobre, journée portes ouvertes aux ateliers de Sucy-en-Brie, de 9 à 17 heures.

Du 22 au 24 octobre

● La RATP est présente au Salon de l'environnement qui a lieu au parc floral de Vincennes.

À partir du 15 novembre

● Les métros du monde. Aux stations Invalides, Jussieu, Chaussée-d'Antin et Villiers, reconstitution de métros étrangers (Moscou, Le Caire, Mexico et Séoul) dans le quotidien et l'actualité de ses réseaux.

Rayon de soleil à la gare de Port-Royal

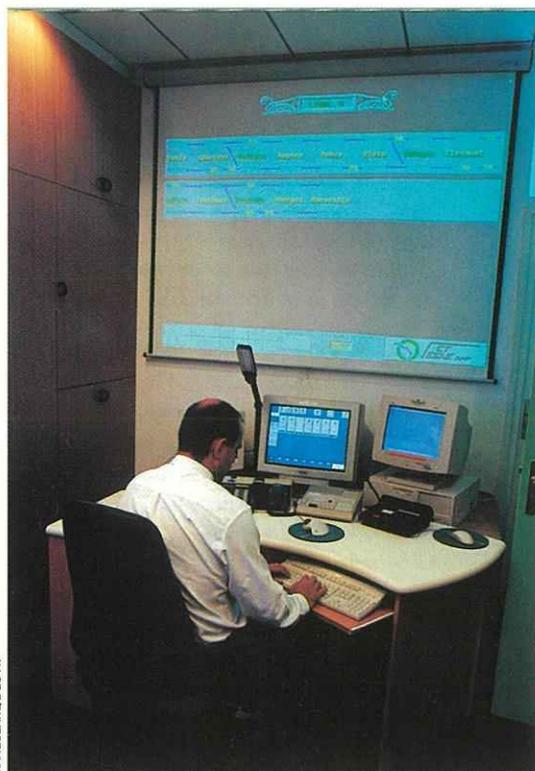
L'exposition « Soleil tout feu, tout flamme » a rayonné sur la gare de Port-Royal (RER ligne B), entre le 20 mai et le 11 août, date de l'éclipse du Soleil sur Paris et sa région.

Réalisée en partenariat avec l'Observatoire de Paris, elle a été conçue par des astronomes sur le thème du Soleil. Séduits par l'idée de vulgariser la science, ils la mettent à la portée du public et plus particulièrement du voyageur qui pourra, également, satisfaire sa curiosité sur ce thème grâce à l'installation de quatre bornes Internet. Sur une initiative d'agents du RER, cette démarche s'inscrit pleinement dans la politique de l'entreprise en plaçant le transport dans la continuité de la ville.

Contact - Michel Crenier, RER, tél. : (01 40 4)8 74 44.



DUPUY/DGC-AV



MARGUERITE/DGC-AV

Formation : un simulateur de centre de liaisons

L'Unité spécialisée Formation Développement et Compétences (USFDC) du métro s'équipe d'un simulateur de centre de liaisons. Cet outil, mis au point par le département SIT, servira notamment à former les assistants coordinateurs de secteurs (ACS). L'ACS participe à la gestion du personnel de son secteur et veille au bon fonctionnement des installations. Le simulateur reproduit à l'identique l'équipement présent sur le terrain. Les formateurs peuvent ainsi programmer un incident au plus près de la réalité. Aux stagiaires de coordonner tous les acteurs, comme l'intervention fictive d'une équipe d'agents mobiles, et assurer l'information des voyageurs à l'aide des messages sonores et du téléaffichage. Un « Sosie » d'un nouveau genre, dédié cette fois, au domaine des stations.

Contact - Nathalie Godard, MTR, tél. : (01 40 0)2 48 33.

Quand Imagine "R" rime avec universitaire

Après les collégiens et les lycéens, c'est au tour des étudiants de moins de 26 ans de penser à leur carte de transport Imagine "R". Nouveauté de cette rentrée, ils peuvent choisir la date du début de validité de leur abonnement, entre septembre 1999 et janvier 2000, pour mieux l'adapter à leur rythme universitaire. Un seul coupon (au lieu de deux), comportant un numéro d'identification, est délivré pour toute

l'année. Pas d'augmentation tarifaire pour ce titre dont les formulaires d'abonnement sont disponibles sur tout le réseau RATP, SNCF, Adatrif et APTR. **Contact - Marie-Catherine Lecoufle, CML, tél. : (01 44 6)8 35 92.**



DUPUY/DGC-AV

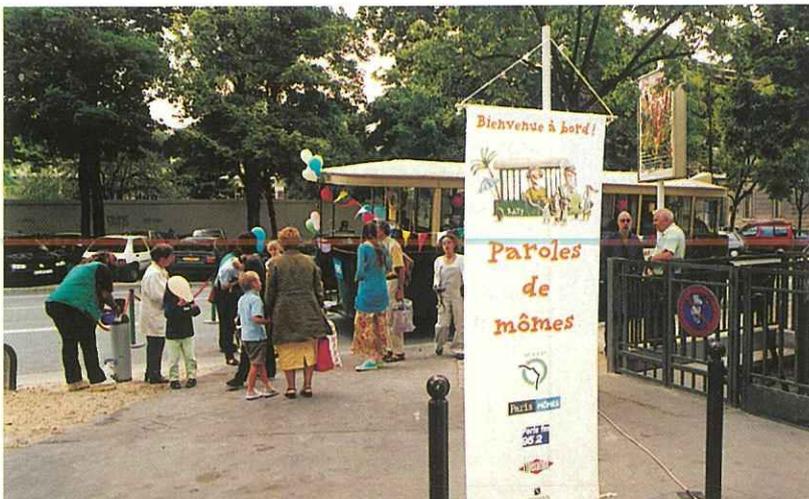
Les mômes ont la parole

Cet été, du 3 juillet au 25 août, les enfants ont eu la parole avec la RATP, la radio 95.2 FM, le journal *Paris-Mômes* et le quotidien *Libération*.

À travers neuf manifestations dans Paris, comme la découverte des Enchanteurs du Maroc, au jardin des Tuileries, ou l'observation de l'éclipse du soleil au parc de La Villette..., les enfants ont pu réagir et donner leurs coups de cœur, coups de griffes ou coups de

gueule... Pour cela, ils n'ont eu qu'à monter dans le bus-radio RATP et « causer dans le micro ». Toutes ces « Paroles de mômes », enregistrées dans le bus, ont été diffusées tout l'été sur l'antenne de 95.2 FM. Une belle opération pour les jeunes Franciliens qui sont restés en Ile-de-France pendant les vacances.

Contact - Sylvain Halison, DGC, tél. : (01 44 6)8 36 35.



SUTTON/DGC-AV

Exposition du Hainaut

Du 15 juin au 19 septembre, la rue intérieure de la Maison de la RATP a accueilli «La rue dans la rue», une exposition sur l'ancien dépôt d'autobus du Hainaut devenu aujourd'hui un lotissement dans le XIX^e arrondissement de Paris (près de quatre cents logements

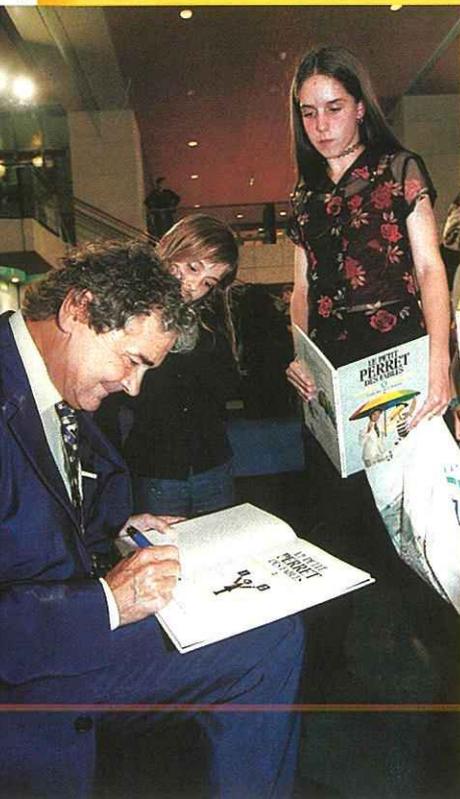
et une école y ont vu le jour). L'exposition a reproduit, à échelle réduite (4,5 mètres de hauteur), la nouvelle rue Georges-Thill créée lors de la reconversion du dépôt. Le lotissement du Hainaut, une opération réussie qui rappelle le savoir-faire de la RATP en tant qu'aménageur urbain.



MARGUERITE/DGC-AV

Concours de poésie : les meilleures plumes

« Il se sentait si seul dans ce désert que parfois il marchait à reculons, pour voir quelques traces devant lui. » Ce poème, composé par Hortense Vlon, lui a permis de remporter le concours de poésie 1999. La remise des prix s'est effectuée le 30 juin à la Maison de la RATP, en présence de Pierre Perret, président du jury, et des cent finalistes. Les dix lauréats sélectionnés ont été récompensés et retrouveront leur poème sur le réseau (métro et RER). *Le Petit Perret des fables*, dédié par son auteur, a été offert aux enfants. Organisé par la RATP avec la complicité de *Télérama*, ce deuxième concours a connu un vif succès. En effet, huit mille poètes en herbe ou confirmés y ont participé entre le 19 mars et le 11 avril. Contact - Michel Garret, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 54.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

La ligne 267 s'allonge

Depuis le premier juin, la ligne 267 relie la gare RER d'Argenteuil et celle de Nanterre-Université. Un coup de chapeau au centre de Charlebourg qui se trouvait sur ce projet en concurrence avec les lignes privées.

Les babies bus

Bienvenue à Sissi, née le samedi 5 juin à 6 h 20 à l'arrêt Mairie-d'Alfortville, à bord d'un bus de la ligne 103, ainsi qu'à une autre petite fille qui a décidé de voir le jour le mardi 3 août à 7 h 40, à l'arrêt Daniel-Casanova, dans un bus de la ligne 340. Des services peu ordinaires pour Alexandre Bosiacki, machiniste du centre de Créteil, et Arlette Arnould, machiniste à Asnières.

Le Recueil social déménage

Courant septembre 1999, le Recueil social quitte La Villette pour s'installer au centre bus d'Aubervilliers, 26, rue de la Haie-Coq, 93300 Aubervilliers, tél. : 01 49 25 59 19.

Roissy et Paris Nord II : bus prolongés

Pour répondre au développement du pôle de Roissy et de la zone d'activité de Paris Nord, deux lignes de bus sont prolongées depuis le 31 mai. 607 B : La Courneuve - Tremblay jusqu'aux zones de fret et à la plateforme de l'aéroport de Roissy. 642 A : Le Raincy-Gare - Villepinte jusqu'au parc des Expositions de Villepinte et à Paris-Nord II.

US Métro athlétisme

Pour sa montée en national 1D (soit dans les cinquante meilleurs clubs français), l'US Métro athlétisme cherche à se renforcer. Elle serait intéressée par tout athlète de tous niveaux et de toutes disciplines (des benjamins aux vétérans et du niveau départemental à celui international). Contact - Guy Noiriel, tél. : 01 48 80 07 62 ou 06 60 55 07 62



La ligne 2 rénove

Les travaux de rénovation du viaduc de la ligne 2 ont entraîné l'arrêt de l'exploitation entre Belleville et Blanche durant les mois de juillet et d'août.

Un chantier long de 900 mètres qui a nécessité toute une organisation pour permettre aux voyageurs et aux riverains d'être le moins perturbés possible.

Les travaux du viaduc de la ligne 2, entrepris cet été, entre les stations Stalingrad et Anvers, s'inscrivent dans une démarche commune RATP-Ville de Paris de restauration du patrimoine architectural parisien. Ce chantier, long de 900 mètres – environ trois fois le tronçon réalisé sur la 6 –, a entraîné

l'arrêt de l'exploitation durant les mois de juillet et d'août de Belleville à Blanche. Voyageurs et riverains ont été amplement informés des perturbations inévitables pour la vie des quartiers. Le déplacement provisoire du marché de Barbès, l'un des plus grands de la capitale, fut l'objet d'une controverse

risquant d'influer sur le bon déroulement des opérations. Il a fini *in extremis* par trouver refuge sur le boulevard de Rochechouart.

« Lors des dernières inspections, la rénovation du viaduc de la 2 est apparue prioritaire par rapport à celle du viaduc de la 6, engagée il y a deux

ans, explique Alain Daffaure, chef de projet à ITA. *Seule une intervention lourde permettait d'assurer l'étanchéité de l'ouvrage et de réparer les dégâts constatés sur les structures.* » Ces constructions presque centenaires, malgré leur entretien régulier, subissent les agressions des intempéries et les vibrations d'un trafic de plus en plus intense. L'étanchéité d'origine ne remplit plus son rôle protecteur et les voûtains en briques, régulièrement infiltrés, se détériorent. Par ailleurs, des éléments métalliques se trouvent par endroit fortement corrodés.

Continuité du service aux voyageurs assurée

La cure de jouvence réalisée sur le viaduc a donc nécessité sa mise à nu avec, au programme, la dépose de la voie, l'enlèvement du ballast, le remplacement de quatre-vingt-un voûtains, ainsi que le décapage et la peinture de toutes les parties métalliques et la réalisation d'une couche d'étanchéité de type moderne.

Pour un budget de 41 millions de francs. Du fait des contraintes de l'exploitation, un tronçon plus important que celui traité a été fermé au public. La continuité du service aux voyageurs a été assurée par des navettes de bus gratuites. La circulation demeurant difficile, même en été, dans ces quartiers touristiques, les voyageurs ont été invités à emprunter les correspondances du métro et du RER.

Stations modernisées

Au mois de juin, 58 000 lettres d'information relatives à l'opération ont été adressées aux riverains. Elles avaient été précédées dès le mois de mars de la présentation du projet aux six mairies des arrondissements concernés. Chacun s'était préparé aux nuisances inhérentes à un tel chantier, bruit, poussière, stationnement acrobatique... Mais le véritable problème vint du déplacement du marché de Barbès situé sous le métro aérien. Les marchands forains qui s'étaient pourtant plaints de recevoir des gouttes d'eau sur la tête se montrèrent

peu enclins à déménager. Finalement, après plusieurs propositions, c'est le boulevard de Rochechouart, au niveau d'Anvers qui l'a remporté. Au grand dam des riverains et des commerçants arguant d'une circulation ingérable et craignant pour la propreté des lieux. Une polémique qui a bien failli remettre en cause la réalisation du chantier, qui ne pouvait démarrer sans qu'un consensus intervienne. Il eût été dommage de se priver de l'embellissement et de la modernisation des stations desservant ces quartiers. En effet, profitant de la fermeture partielle de la ligne, de nombreux travaux d'amélioration ont été entrepris. Étanchéité et rénovation à Colonel-Fabien, réfection des verrières de La Chapelle et de Stalingrad, agrandissement de la salle des billets et rénovation de l'entrée Guimard d'Anvers ont notamment été engagées. Une seconde phase de travaux, entre Stalingrad et Colonel-Fabien, est prévue pour l'été 2000. ■

Nadine Guérin

son viaduc

➔ Gérer au mieux le trafic

« Dès le départ, nous nous attendions à une circulation difficile dans ces quartiers à forte fréquentation touristique, remarque Philippe Hiron, responsable maîtrise d'ouvrage sur la ligne 2. C'est pourquoi nous avons toujours privilégié une information vis-à-vis des voyageurs portant sur l'utilisation des correspondances métro et RER plutôt que sur les navettes. »

Le problème des bus, en effet, n'était pas lié au nombre de véhicules ou de capacité de charge, mais à l'engorgement de la circulation. Le service de remplacement ainsi que les lignes régulières se sont trouvés désorganisés avec parfois des temps d'attente de près de trente minutes et une affluence croissante. Pour résoudre les embouteillages aux carrefours de Barbès-Rochechouart et de La Chapelle, des renforts de la préfecture de police ont été sollicités. « Nous nous sommes trouvés confrontés à une autre difficulté les samedis devant le magasin Tati, où la voie d'autobus était entièrement occupée par les piétons. Quand la situation est bloquée, la tension monte forcément des deux côtés, agents et voyageurs. »



Les stations concernées par les travaux. En gris, la zone de chantier.

Munis du kit pédagogique, les agents de la RATP ont été, pour la sixième année consécutive, à la rencontre d'élèves parisiens et franciliens de sixième et de CM2. Afin de les sensibiliser à l'environnement et à la citoyenneté.

Le kit fait sa

Ce mois de septembre, pour la sixième année consécutive, deux cent vingt agents de Bus, du Métro, du RER et de SEC, reprennent le chemin de l'école ou du collège. Pour parler avec les jeunes Parisiens et Franciliens de

citoyenneté. Pour la rentrée 1999-2000, cette action scolaire, menée en partenariat avec l'Éducation nationale, connaît deux nouveautés : les kits pédagogiques, « Mon territoire, c'est ma ville », pour les classes de sixième, « Ma ville, demain » pour les CM2 ont été revus et une formation est proposée par le département Bus.

« Les kits ont été réactualisés », explique Claudine Sinturel, du département Commercial. Pour les sixièmes, une version abrégée met l'accent sur l'entreprise citoyenne et l'environnement. Le kit CM2 prend modèle sur son grand frère, avec les mêmes items pour préparer le concours final désormais unique.

Seconde nouveauté, la formation instaurée par la Mission prévention sécurité de Bus pour les agents de Bus, ainsi que pour les agents des autres départements intervenant conjointement avec leurs collègues de Bus. « Les interventions en milieu scolaire ont commencé en 1994 pour les classes de sixième puis en 1996 pour les CM2. Face au succès de la démarche, précise Nathalie Lieupart, de la Mission prévention sécurité, il nous a semblé nécessaire de réaliser une cohérence au niveau de l'entreprise. L'objectif de cette formation est de donner aux agents des outils, des conseils qui leur permettront d'être mieux préparés à créer et à entretenir des relations positives et constructives avec les jeunes. Au programme de la matinée, présentation de l'entreprise et de ses actions de prévention, l'après-midi étant consacrée à la découverte du kit. Nous avons également prévu l'accompagnement des agents qui le souhaitent dans les établissements lors de leurs premières interventions. » Marc Chevalier, du centre bus de Croix-Nivert, habitué de l'animation, n'en éprouve pas la nécessité : « Je me porte volontaire chaque année. J'aime



Marc Chevalier, du centre bus de Croix-Nivert, lors d'une intervention dans une école primaire de la rue d'Alésia, Paris XIV.

MARGUERITE/DGC-AV

→ Bilan de l'année dernière

Participation des agents :
120 agents de 21 centres bus,
21 de la brigade de surveillance Bus,
70 agents pour 8 lignes de métro
et 6 du contrôle itinérant.
Les établissements scolaires :
67 établissements parisiens
(45 collèges et 22 écoles primaires)
et 160 en Ile-de-France (92, 93, 94),
dont 118 collèges.
Soit 13 000 jeunes de sixième
et 3 500 élèves de CM2.
À la prochaine rentrée scolaire,
près de 25 000 kits seront distribués

dans les écoles et les collèges.
Le palmarès 1998-1999 du concours
« Enfants-adultes. Quels avantages
à partager ? » :
les classes gagnantes (mode
d'expression : dessin, chanson, sketch)
pour les CM2 ont été dirigées par
les centres bus de Lebrun, Montrouge
et Lagny. Pour les sixièmes, la ligne 5
du métro, la brigade de surveillance
et le centre bus de Lagny.
Les prix :
une journée au parc Astérix et des
places de cinéma.

rentrée

mon métier de machiniste, mais discuter avec les jeunes est très enrichissant, surtout quand on change totalement de milieu, comme c'est le cas ! Et quelle meilleure récompense que de voir les professeurs des classes non concernées par l'animation venir nous parler ?

« Des journées d'agents sont inscrites au budget, chaque année, dans les centres bus, poursuit Nathalie Lieupart. Des relèves sont prévues, mais service oblige, les actions en milieu scolaire peuvent être annulées au dernier moment, faute d'effectif suffisant. Or nous nous sommes engagés, vis-à-vis de l'Éducation nationale, à assurer un certain nombre de prestations par an. C'est pourquoi, si les machinistes sont les premiers concernés, on utilise toutes les bonnes volontés : maîtrise, équipes des centres, RPS, agents de MRB... Il nous arrive même parfois de travailler avec des agents bénévoles sur leur temps personnel. »

Une démarche très appréciée

Du côté de l'Éducation nationale, cette démarche de prévention est très appréciée par Éliane Pierson* qui y voit une aide importante : *« L'éducation est du ressort conjoint des familles et de l'école. Mais quand il y a défaillance, quelles qu'en soient les raisons, nous devons y remédier, de préférence par des actions de prévention. La RATP offre un service, en retour, elle est en droit de demander le respect de son personnel, de ses règles et de son matériel. »* ■

Simone Feignier

** Éliane Pierson, conseiller technique social du recteur de l'Académie de Paris (à la retraite depuis 1998), membre fondateur de la Fondation d'entreprise RATP, membre de l'association Banlieues du monde.*

Une ligne fictive à l'accent british



D.R.

Une ligne de bus fictive pour apprendre la citoyenneté. C'est le projet proposé au centre bus d'Aubervilliers par un professeur d'anglais du collège de La Grange-aux-Belles, dans le X^e arrondissement de Paris, desservi par la ligne 65. Pendant toute l'année scolaire 1998-1999, Éric Simon, responsable prévention sécurité du centre bus, et des machinistes, les professeurs et les élèves d'une classe de troisième ont mis sur pied un projet de ligne desservant, pour un jour, les lieux britanniques de la capitale. Les arrêts ont été définis avec le professeur d'anglais, les fréquences établies avec le professeur de mathématique, un titre de transport et les affiches d'information sur la ligne réalisés avec le professeur de dessin. C'est ainsi que, le 27 mai, la ligne fictive a desservi le jardin Skakespeare au bois de Boulogne, l'Institut britannique, l'ambassade de Grande-Bretagne, l'International School of Paris, la librairie Smith, le magasin Mark and Spencer... Tous lieux où les vingt-trois jeunes de la classe de troisième ont été reçus. Gageons que ces jeunes auront entendu le message du centre d'Aubervilliers : respect des personnes, respect des biens, respect de la réglementation. **Contact - Éric Simon, RPS Aubervilliers, tél. : (01 44 9) 2 24 13.**

Un été citoyen pour les jeunes

Cet été, deux mille jeunes issus de milieux socio-culturels dits « défavorisés » ont pu bénéficier de séjours, entre le 1^{er} juillet et le 31 août, grâce aux opérations organisées par l'APMCJ (Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes), financées en partie par la RATP. Au programme, découverte d'autres régions et d'autres milieux, activités sportives, culturelles, encadrées par des éducateurs bénévoles. *« Pour lutter efficacement contre l'exclusion, la violence et la délinquance, il ne faut pas se limiter à des actions répressives, affirme Gérard d'Andréa président-fondateur de l'APMCJ, mais leur transmettre des valeurs citoyennes. »* C'est pourquoi cette association, financée en partie par la RATP, sensibilise les jeunes à la citoyenneté en instaurant des projets sportifs, culturels ou de loisirs. Mais, au-delà, l'objectif de l'APMCJ est plus ambitieux. Dialoguer avec les jeunes, rompre avec l'isolement en les intégrant dans des groupes,



PATRICK NINO

telle est la mission des éducateurs, qui leur inculquent ainsi, notamment à travers des épreuves sportives, des règles du respect de l'autre. *« Transmettre à ces jeunes ces valeurs, c'est participer à la tranquillité des citoyens voyageurs »,* conclut Gérard d'Andréa. **Contact - Gérard d'Andréa, APMCJ, tél. : (01 44 6) 8 20 12.**



PHOTOS : JEAN-PAUL PERRIN

Le 53^e congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) s'est tenu pour la deuxième fois sur le continent américain, à Toronto. L'occasion pour la RATP de mieux faire connaître ses technologies et son savoir-faire.

Toronto accueille l'UITP

Toronto a accueilli le 53^e congrès de l'Union internationale des transports publics, du 24 au 27 mai. L'UITP, dont le rôle est de promouvoir les transports publics dans le monde, invite tous les deux ans ses membres – opérateurs, autorités organisatrices de transport et industriels –

à un grand rendez-vous international. La tenue de ce congrès sur le sol américain – pour la deuxième fois depuis sa création en 1885 – revêt une signification particulière pour cette union internationale, à l'origine européenne.

Au programme, l'écologie urbaine

Ce choix répond en effet à la volonté de son président, Jean-Paul Bailly, d'élargir vers l'Amérique (tout comme vers l'Asie et l'Europe de l'Est) les contacts dans le domaine des transports. Contacts qui ont pu être enrichis grâce à la tenue, au même moment, de la conférence nationale de l'Apta (American Public Transport Association) et de la Cuta (Canadian Urban Transport Association). Les rencontres entre Européens et Américains se sont d'ailleurs soldées par la signature d'un protocole commun, qui, signé le 29 mai à Toronto, appelle au développement des transports publics. Trois mille congressistes se sont donc retrouvés à Toronto, autour du thème de

l'écologie urbaine, pour assister aux conférences et aux ateliers qui se sont succédés sur des questions diverses, proposées par les membres de l'UITP. Pendant la durée du congrès, « City Transport 99 », l'exposition internationale traditionnelle, véritable supermarché de matériels, s'est tenue au Convention Centre de Toronto. La RATP était l'un des rares opérateurs présents à l'exposition avec la SNCF et le London Transport. Sur son stand, elle avait souhaité se présenter en tant qu'entreprise actrice de la ville, mettre en avant sa politique de service et les actions menées pour la protection de l'environnement et

→ Bon à savoir

• **L'UITP est un organisme créé en 1895, réunissant à l'origine uniquement des exploitants de réseaux de transports. Il compte aujourd'hui 1 700 adhérents, issus de quelque quatre-vingts pays. Son président Jean-Paul Bailly a été réélu cette année pour deux ans.**

• **Le congrès de Toronto a réuni 1 500 congressistes venus de soixante-quinze pays. Avec les congrès de l'Apta et de la Cuta, ce sont environ 3 500 spécialistes qui se sont retrouvés à Toronto.**

• **L'exposition « City Transport 99 » Hall d'exposition de 14 000 mètres carrés, dont le stand de la RATP de 110 mètres carrés. 280 exposants venus de dix-sept pays.**



Un café typiquement français sur le stand de la RATP.



L'ouverture sur l'international. Sans oublier les nouvelles technologies, Météor et le Passe sans contact. Pour les moments de détente, un café bien « de chez nous » était reconstitué sur le stand, véritable coin de France que les congressistes français et leurs invités se sont vite approprié.

Douze élus parisiens et provinciaux étaient également du voyage, invités par la RATP, car concernés dans leur vie professionnelle par les questions de transport. L'une des missions de la RATP consiste en effet à faire connaître aux élus les nouvelles technologies, à leur fournir toutes les informations, à leur proposer des occasions de rencontre avec des homologues étrangers. C'est aussi l'occasion pour l'entreprise de montrer qu'elle est reconnue internationalement et de valoriser son savoir-faire. ■

Simone Feignier

Présentation des nouvelles technologies sur un stand de 110 m² au Convention Centre de Toronto.



Interview

Un élu à Toronto

Laurent Cathala, ancien ministre, député-maire de Créteil, vice-président du Conseil national des villes, était l'un des invités de la RATP au congrès de l'UITP de Toronto.

Toronto a permis à Laurent Cathala de découvrir le monde des transports. Pour preuve cette anecdote : *« Je reviens de Strasbourg où j'ai pris le tramway, et je me suis surpris en train de chercher quel en était le constructeur, quel était le modèle de ce tram... »*

▶ **Que pensez-vous de la desserte en transports en commun de votre ville ?**

J'estime que Créteil, dont je suis le maire depuis 1977, bénéficie d'une desserte satisfaisante : bus performants, Trans-Val-de-Marne et ligne 8 du métro. Mais nous sommes toujours dans l'attente du prolongement de cette dernière. Une promesse faite il y a déjà... une trentaine d'années ! Espérons que ce projet sera inscrit cette année au contrat État-région. Nous avons jusque-là patienté, car Créteil connaissait une pleine expansion économique, mais aujourd'hui son développement est terminé et les nouveaux quartiers doivent bénéficier d'une bonne desserte. D'autant que la ligne 8 prolongée pourrait être maillée avec Orbitale Sud.

▶ **Vous avez répondu à l'invitation de la RATP d'assister au congrès de l'UITP. Vos réactions ?**

J'ai accepté l'invitation de la RATP, car je souhaitais me rendre compte de l'évolution des modes de transport dans les villes. J'ai pu voir avec grand intérêt les nouvelles technologies, la place de plus en plus importante occupée par le tramway dans la ville et les matériels bus les plus récents. Le congrès était aussi l'occasion d'échanger avec les professionnels du transport et d'autres élus, dans un autre contexte, différent de celui auquel on est habitué. On se rend compte que, même si on travaille ensemble, on communique peu. À Toronto, j'ai « identifié » l'équipe dirigeante de la RATP avec laquelle j'ai pu approfondir des questions nous intéressant mutuellement.

▶ **Votre regard sur les transports en est-il modifié ?**

Effectivement, je pense désormais que je serai amené à m'impliquer de façon plus importante dans le domaine des transports, notamment au niveau intercommunal. Toronto m'a permis de bien appréhender les enjeux. Jusque-là, nous pensions que les transports relevaient du domaine de la RATP, que nous devions laisser agir les professionnels ! Mais nous ne pouvons plus rester en marge de ces questions, et il m'apparaît indispensable de poursuivre les échanges inaugurés au Canada.



Un Frenchie primé !

Après le Bus d'Or 1999, Roland Maurel, machiniste du centre de Lebrun, a remporté, à Toronto, le « Rodéo international ». À l'occasion du congrès de l'UITP, une épreuve par équipe de conduite de bus avait été organisée. Roland Maurel, invité au Canada par l'Union des transports publics qui organise chaque année le Bus d'Or, fait partie de l'équipe gagnante. « Le matériel américain est plus large et plus long que le nôtre, les commandes sont placées différemment et le délai dont nous disposons pour nous familiariser avec le matériel était bref. Le défi n'était pas facile ! » Accueil exemplaire, discipline et respect envers les autres, c'est l'image des Canadiens que conservera Roland Maurel de son séjour outre-Atlantique.



La RATP joue la carte senior

La RATP vient de lancer Seniorcité. Une carte spécialement conçue pour les plus de 55 ans alliant services, informations, réductions et avantages. De quoi fidéliser ces quelque deux millions de personnes désireuses de bouger en ville via les transports en commun. Présentation.

■ Ils représentent aujourd'hui 23 % de la population de l'Île-de-France, soit 2 millions de personnes, et ils seront près de 40 % d'ici à vingt ans. Pour les seniors, les plus de 55 ans, la RATP lance en septembre une carte appelée Seniorcité, alliant services, informations, réductions et avantages.

Associée à un carnet de dix tickets, car elle n'est pas en soi un titre de transport, la carte Seniorcité, valable un an, est mise en vente sur le réseau depuis le 8 septembre au prix de 150 francs. Une carte définitive personnalisée (comportant l'identité et la date d'expiration) sera établie après le renvoi par le client d'une lettre T, qui permettra la constitution d'un fichier clients.

« Il s'agit pour la RATP de fédérer toutes les actions entreprises, depuis trois ans, à l'égard de cette clientèle à fort potentiel de développement », explique Marie-Jo

Loubière, du département Commercial. L'entreprise fait figure de pionnier sur ce marché. Elle mène une politique active, qui lui permet d'engager des relations privilégiées avec ces consommateurs, et veut les conforter dans leur choix des transports en commun. « Les seniors ont une bonne image des transports et de la RATP. D'une façon générale, ils se montrent fidèles à la marque lorsqu'elle les satisfait. »

Seniorcité a été précédée d'un certain nombre d'actions en direction de cette cible. Depuis 1997, les Jeudis seniors répondent à une attente exprimée lors d'un sondage réalisé dans le magazine *Notre Temps*: « Donnez-nous des occasions de bouger dans la ville. »

Ainsi sont nés les rendez-vous loisirs du jeudi, un clin d'œil à l'ancien repos hebdomadaire, avec le multimédia et l'Internet au palais de la Découverte, le cinéma au Mac-Mahon, la danse au Balajo et, dernièrement, la lecture et la littérature à la Maison de la RATP. « Les seniors recherchent du relationnel et

de l'ambiance. Ils sortent souvent en compagnie de leurs petits-enfants et les propositions de sorties en tiennent compte. Avec, pour certains, des revenus de 30 % supérieurs aux jeunes actifs, les aspects tarifaires ont une moindre importance. »

Nouer une relation plus « affective »

Seniorcité sera adressée avec la lettre trimestrielle d'informations *La RATP et les Seniors*, accompagnée du guide détaillée des offres. Les partenaires comme France Télécom, la Fnac, la Samaritaine, Forest Hill, les cinémas Gaumont, Disneyland Paris, les Banques populaires..., couvrent les secteurs des loisirs, de la culture et des services. « Nous nous écartons d'une démarche purement commerciale pour nouer une relation plus "affective" avec ces clients qui peuvent être des relais d'informations et d'achats pour les plus jeunes », conclut Marie-Jo. ■

Nadine Guérin



Ce qu'ils en pensent

■ **Odette, 67 ans :** « Je crois que c'est une bonne initiative. Pour les personnes qui, comme moi, se retrouvent seules et sont encore valides, toutes les propositions d'activités sont autant d'occasions de se réunir et de se revoir. »

■ **Pauline, 80 ans :** « Je suis très curieuse et j'ai du temps. Entourée de mes enfants et petits-enfants,

je pourrai partager avec eux des événements dont je n'aurais pas eu forcément connaissance. »

■ **Danielle, 63 ans :** « Je me déplace beaucoup et j'achète une Carte Orange, je n'ai donc pas besoin d'un autre titre. En revanche, je serais intéressée par des avant-premières, des manifestations culturelles sur invitation... »



LIGNES DE VIE

Lignes de vie, la nouvelle campagne de publicité, propose une nouvelle façon de percevoir la place de la RATP dans la vie de chacun.

EUROSCG, CABINET ERA, TONG CUONG

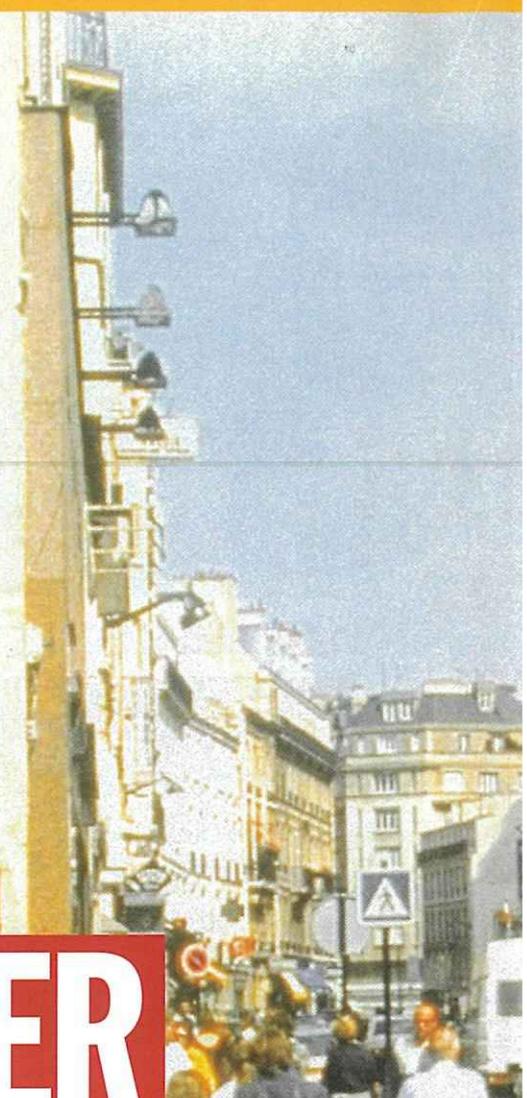
NOUVELLE CAMPAGNE DE PUB

COMMUNIQUER SUR TROIS NIVEAUX

La campagne *Lignes de vie* se déroule sur trois niveaux. Des affiches 4 x 3 pour établir **une connivence avec les voyageurs** et annoncer les actions de la RATP. Des messages dans la presse magazine pour en apporter la preuve. Enfin, des 62 x 100 sur les quais pour afficher des exemples locaux.

25 ANS DE PUB

Les **campagnes** de pub de la RATP ont marqué les esprits. Souvenez-vous : « Carte Orange : le plein. Pour un mois », « Le porte-clefs de la campagne », « Deuxième voiture », le ticket « chic et choc », le logo « visage »... Découvrez aujourd'hui *Lignes de vie*.



COMMUNIQUER SUR TOUTE LA LIGNE

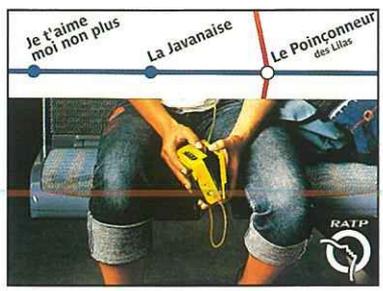
Outil de communication facilement identifiable, la ligne symbolise le transporteur public. Elle se décline sur tous les modes. Ici, une scène de la vie du réseau avec une référence à la ligne de cœur.

Lignes de vie, c'est le nom de code de la nouvelle campagne publicitaire. Une opération qui s'affiche sur les 4 x 3, dans la presse magazine et sur les quais en 62 x 100. Explication de la déclinaison par le menu.

La RATP entend fonder sa relation avec le voyageur sur sa compréhension et ses attentes avec des réalisations concrètes. Les gens en ont assez de la "com" qui ne dit rien d'intéressant ni de nouveau : l'entreprise a le devoir de rendre ses messages séduisants, attractifs et proches, commente Françoise Bellanné, responsable de la publicité à la RATP, et transfuge de la communication en agence. Il faut donner aux voyageurs qui nous "fréquentent" quotidiennement l'image d'un lieu où ils peuvent continuer à "vivre", un lieu où l'on travaille pour eux, et qu'on s'emploie à rendre attractif. C'est

ainsi qu'elle parviendra à restaurer un véritable lien avec le voyageur en lui adressant des signes de considération. En imaginant la "Ligne", les créatifs d'Euro-RSCG ont fabriqué un outil de communication facilement identifiable, qui appartient de plein droit à la RATP. »

Le message de cette affiche 4 x 3 : le métro, un lieu à vivre en musique.



La simplicité du concept permet d'envisager toutes les variations. Et c'est justement ce qu'il conviendra de maîtriser ! Un tel symbole, pour conserver son pouvoir d'émotion, de séduction, et sa dimension ludique, ne doit pas être servi à toutes les sauces !

Quatre questions à ...

Vincent Relave*

Avec cette nouvelle campagne, la RATP ne communique plus sur le transport ?

Le voyageur a des comportements de plus en plus différenciés en termes de mobilité. Fini le métro, boulot, dodo, on se déplace pour le loisir, pour le plaisir. Par ailleurs, l'amélioration de la qualité de la vie suscite des exigences accrues en ce qui concerne le service et le confort. Nous communiquons aujourd'hui sur ces sujets qui correspondent aux attentes de nos voyageurs, et qui font partie du métier de base de transporteur.

Comment s'articule cette communication ?

Elle se déroule sur trois niveaux. Nous donnons à voir en affichage 4x3 la vision que la RATP a de la vie urbaine et le rôle qu'elle tient auprès de ses clients : accompagner chacun dans leur mobilité. Dans la presse magazine, nous rendons visible ce que l'entreprise fait pour améliorer son service et tenir ce rôle. Enfin, sur nos réseaux, une communication d'accompagnement (affiches 62x100) informe nos voyageurs sur ce que nous proposons pour répondre à leurs attentes (offres tarifaires, nouveaux services, animations...). Aujourd'hui, il faut prouver pour convaincre et, pour réussir, nous avons besoin en interne de la collaboration de tous.

Les campagnes de publicité sont-elles indispensables à la RATP ?

Lorsque l'entreprise ne prend pas la parole pour présenter ses réalisations, ses avancées, le discours qui est tenu sur elle, dans les médias ou les conversations, a naturellement une coloration négative. La publicité est devenue un moyen incontournable pour exister sur un marché concurrentiel. « Les absents ont toujours tort. » Dans un monde où la publicité automobile, par exemple, est omniprésente, nous ne pouvons nous permettre d'être absents.

Connait-on l'influence des campagnes sur le trafic ?

La corrélation entre campagne de publicité et trafic est difficile à établir. Les constructeurs automobiles, qui sont eux sur un marché concurrentiel, la font immédiatement. Cependant, nous constatons que, chaque fois que l'entreprise a lancé des actions de communication forte, comme le « Ticket chic », « M... à la pollution », « Métro fluide », le trafic s'est redressé. Ainsi, notre dernière campagne a donné l'envie à 67 % des Franciliens consultés de voyager avec nous. À condition d'être en phase avec leurs attentes !

* Délégué général à la communication de la RATP.

LES 4 x 3 : LA RATP, PARTENAIRE DE VOTRE VIE

Les 4 x 3. En clair : des panneaux de 4 mètres de large sur 3 de hauteur. Les fleurons de l'affichage ! Objectif : établir une connivence avec celui qui se reconnaîtra, tout ou partie, dans l'une de ces images ! Qui n'a jamais... Quatre visuels « sur le vif » en forme de scènes de la vie en ville.



Paris Tendresse...

Qui n'a jamais croisé le regard d'une jeune fille en train de tomber amoureuse ? Le plus court chemin entre elle et notre photographe est la ligne droite. Un regard qui peut donner des regrets à tous ceux qui ne s'appellent pas Bruno... (Voir visuel au dos du journal.)



Bip-bip... Qui n'a jamais vu ces deux-là laisser passer une rame

pour prendre le temps de se dire au revoir comme il faut ! La ligne de cœur offre un accès de palpitations. Gageons qu'ils s'en sortiront sans le secours du défibrillateur ! (Voir visuel ci-dessus.)



Le bus à livre ouvert... Qui

n'a jamais penché la tête sur le livre de son voisin en cherchant des yeux l'indication d'un titre ? La RATP offre le plus grand salon de lecture de France ! (Voir visuel p. 15.)



Sur une mélodie de... Qui

n'a jamais pesté contre un jeune assis sur la banquette d'en face avec un casque sur les oreilles ? Qui n'a jamais souri en reconnaissant alors, dans ce zinzin assourdi, la ligne mélodique d'une chanson de Gainsbourg ?... (Voir visuel ci-contre.)

LA PRESSE MAGAZINE : PARTENAIRE, LA RATP VOUS LE PROUVE...

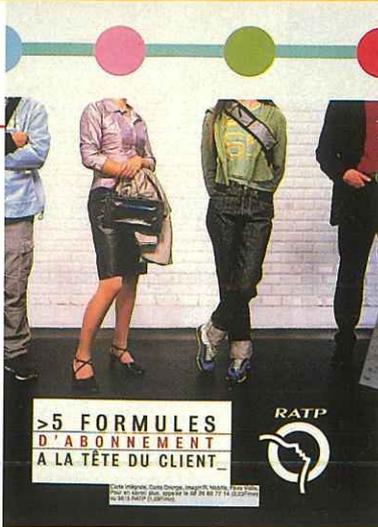
Distinction du support, pertinence de la date de parution... La presse magazine relaye les messages. Le discours est clair: la RATP n'est pas seulement une entreprise de transport, c'est aussi une société de services, et elle en apporte la preuve aux Franciliens. Le message changera tous les mois. Trois exemples.

La refonte du PC

La révision de la ligne du PC a fait l'objet d'un récent dossier (ELL, n° 90). Elle traduit les efforts mis en œuvre pour rationaliser la circulation sur la plus longue des lignes RATP. Elle constitue ainsi l'une des « preuves phares » de la campagne *Lignes de vie*.

Premier loueur de vélo d'Ile-de-France

Sept cent cinquante vélos ont été proposés en location, cet été, dans sept points Roue libre ouverts sous l'enseigne de la RATP, ce qui fait effectivement de la RATP le premier loueur de vélocipèdes en Ile-de-France.



Ci-dessus, pour illustrer la diversité des titres proposés par la RATP, une publicité que vous découvrirez dans la presse magazine: le Point, l'Express, Paris Match, Télé 7 Jours, le Nouvel Observateur, Féminin hebdo, Elle, l'Événement...



Ci-contre, cette publicité de la presse magazine vante les mérites des sept points Roue libre ouverts sous l'enseigne de la RATP.

Quittez nos lignes pour entretenir la vôtre! Il va de soi que « jeunesse » s'entend sans limite d'âge...

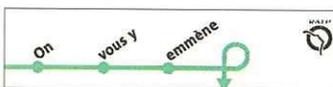
Cinq formules d'abonnement

Carte Orange, Carte Intégrale, Carte Imagine "R", Carte Mobilis, Carte Paris Visite: à ce jour, la RATP propose cinq offres d'abonnement différenciées, s'efforçant ainsi de « coller » à la diversité de ses usagers et à l'évolution de leurs attentes.

LES 62 x 100 : TOUT EST AU QUA! LA PROMOTION AU QUOTIDIEN

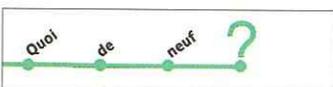
Les 62 x 100 relèvent de la communication de proximité. Leur diffusion est donc localisée: rénovation d'un ascenseur à Abbesses, concert à Bercy, expérimentation du Passe sans contact, prix de poésie, lutte contre la tabagie... Le troisième support de la campagne conforte l'image d'une RATP prestataire de services, qui les signale au voyageur: toujours dans la droite ligne de sa vie... Cinq déclinaisons parmi d'autres sont présentées.

Communication de proximité avec les panneaux 60 x 100: la RATP prestataire de services. Ci-dessous, l'un des projets de visuel.



Partenariat

« On vous y emmène », Salon du livre, théâtre de l'Odéon, athlétisme à Saint-Denis! Vous n'y aviez peut-être jamais pensé? Quel que soit le but du voyage, ce n'est pas une question: c'est une invitation...



Amélioration du service

« Quoi de neuf ? » Station rénovée? Correspondance facilitée? Installation d'un distributeur de journaux, d'un accès à Internet, d'un terminal Altair?




Animation

« Passez faire un tour »: entre deux rames, pour peu que le temps ne vous soit pas trop compté, la RATP accueille musiciens et animations. Si le cœur vous en dit!



Offres commerciales

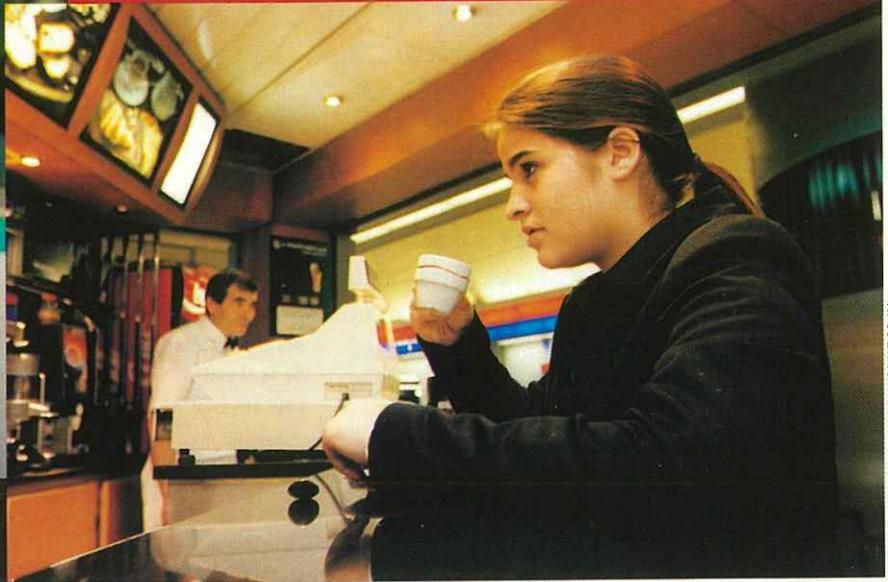
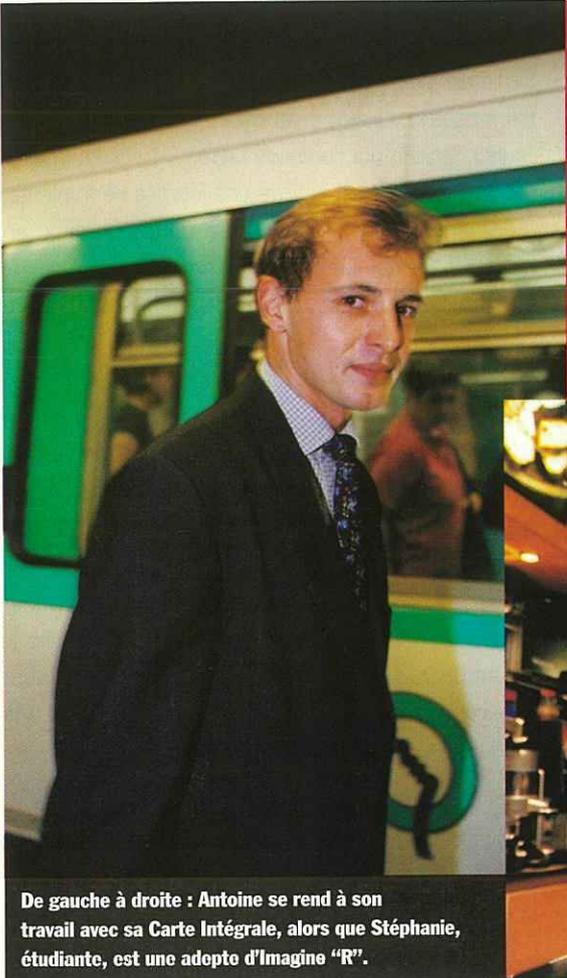
« À chacun sa façon de bouger »: étudiant ou senior, client quotidien ou touriste occasionnel, Roue libre... La RATP possède plus d'une corde à son arc tarifaire. En termes de prix de transport, s'il est une chose sur laquelle chacun s'accorde, c'est que le plus est l'ennemi du mieux. Calibrez vos besoins!



Règles de vie

« Vous êtes ici chez vous. » Les mauvais esprits verront un nombril dans cette station unique. Les bons esprits seront peut-être sensibles au fait qu'on les informe des efforts entrepris par la RATP pour entretenir la propreté, la sécurité et instaurer des règles de civilité et de citoyenneté. Dont acte.

VOYAGER COMME ON VIT



De gauche à droite : Antoine se rend à son travail avec sa Carte Intégrale, alors que Stéphanie, étudiante, est une adopto d'Imagine "R".

PHOTOS : JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN/DGCAV

Stéphanie, Antoine, Hélène, Luigi... et les autres. Pour tous, métro, bus, RER et tramway sont aujourd'hui un peu plus qu'un simple moyen de transport. C'est le message de la nouvelle campagne publicitaire de la RATP lancée à la mi-septembre. Chacun trouve la RATP et s'y retrouve.

Comme d'habitude, Stéphanie, 22 ans, étudiante, est à la bourre. Le cours de philo commence à 9 heures, il est moins le quart et elle n'a pas assez dormi. Hier soir, elle est rentrée trop tard de Versailles. Depuis qu'elle fait partie des deux cent mille étudiants (et presque autant de scolaires) titulaires d'une carte Imagine "R", elle se rend chaque week-end à Versailles, où Jules loue un petit studio. Le hall de la gare d'Auber bourdonne comme un lundi matin. Dans sa précipitation, Stéphanie a fait l'impasse sur le petit déjeuner. Le parfum de l'espresso l'atteint alors qu'elle se dirige vers son quai de correspondance. Elle hésite. À l'éventaire

du marchand de journaux, la une de *Cosmo* proclame les bienfaits de la thalasso. Stéphanie fouille son porte-monnaie : une quarantaine de francs. Avant, c'était ce que lui coûtait l'aller-retour pour Versailles, mais avec sa carte, désormais, c'est gratuit le week-end, puisque le week-end, Imagine "R" abolit le zonage. Et une quarantaine de francs, c'est aussi à peu près le prix d'un grand crème, d'un croissant et du dernier *Cosmo*. Le plus est possible.

En se frayant un chemin vers le comptoir, Stéphanie marche sur un pied. C'est celui d'Antoine, 35 ans, costume clair, attaché-case. Antoine vient de Vincennes. Il travaille dans une agence de « com », à Issy-les-Moulineaux. Il n'a pas de temps à perdre : il faut qu'il rejoigne le quai de la ligne 8 avant de changer à Madeleine, direction Mairie-d'Issy. Il ne possède pas de voiture, alors les transports en commun, il connaît. Depuis quelques années, son employeur finance la moitié de sa Carte Intégrale. Un coupon qu'il n'apprécie jamais autant que le 1^{er} du mois, en passant devant les files d'attente. Il ouvre son attaché-case et commence à feuilleter *Intégralement* vôtre, « son » magazine RATP.

Il paraît qu'on va installer des bouquets de services dans certaines stations : téléphone, fax, Internet... Ah ! Surfer dans le métro ! Quelle heure est-il ? Déjà moins cinq ! Sur la ligne 3, comme sur les quais du RER et du tramway, des écrans d'information présentent le temps d'attente avant la prochaine rame. Ça ne la fait pas venir plus vite, mais ça décrispe. Antoine est sensible aux ambiances. En sortant de la station Mairie-d'Issy, il croise Hélène. Hélène est une ménagère d'à

bel Italien s'installe à côté d'elle. Hélène se dit qu'elle profiterait bien des avantages proposés par sa Carte Seniorcité pour lui proposer de l'accompagner, jeudi, au bal musette... Hélas ! Au milieu du boulevard Jean-Jaurès, le voilà qui demande l'arrêt... Luigi est là pour affaires, mais il s'est octroyé une journée de farniente. Il descend à Marcel-Sembat. Sa Carte Parissimo en poche, il s'engouffre dans le métro, direction Louvre, via Franklin-Roosevelt. Luigi est florentin. Il veut voir la

Autant de tranches d'âge, autant de façons de se déplacer

peine plus de 55 ans. Elle se dirige vers l'arrêt du 123 qui doit l'emmener directement au stade Roland-Garros, presque le terminus, où elle doit assister à un quart de finale. Il paraît que là-bas la RATP loue des vélos. Si le match est mauvais, elle pourra toujours aller taquiner le pédalier dans les allées d'Auteuil : Hélène aime la bicyclette. Mais elle préfère l'autobus. Hélène se fait la réflexion que dans l'autobus on est de mieux en mieux assis. Elle se demande avec fatalisme si la chose est due à l'amélioration des équipements ou au fait que les jeunes gens se lèvent de plus en plus souvent pour lui laisser un siège. À la hauteur de l'île Saint-Germain, un

Le Florentin Luigi visite Paris avec Parissimo, tandis que Hélène profite des avantages de Seniorcité pour ses loisirs.

Joconde. On lui a expliqué que, outre l'entrée sous la Pyramide, son titre de transport lui donnait aussi accès à une balade en batobus. Luigi se demande si Batobus est la traduction du mot *vaporetto*. Quand il reviendra, cet été, avec Roberta, ils s'offriront le billet combiné pour Disneyland, et peut-être même la Carte Paris Visite... Autant de tranches d'âge, autant de voyageurs, autant de façons de se déplacer... En un mot, de vivre la ville avec les transports en commun.



PHOTOS : JEAN-FRANÇOIS MALBOUSSIN/ODG-AY

HISTOIRE DE CAMPAGNES



La première vraie campagne publicitaire de la RATP date de 1978. Auparavant, la stratégie promotionnelle de la Régie bredouillait entre l'information pure et dure (les modalités du péage magnétique, en 1973) et les vœux de bonne année aux Parisiens. En 1976, l'entreprise se place pour la première fois en concurrente de l'automobile (« Carte Orange : le plein. Pour un mois. »). En 1977, le RER s'impose en tant que « francilien ». Mais il faut vraiment attendre 1978 pour voir la communication s'émanciper et devenir un fer de lance du développement de la société. Reléguant la poinçonneuse et le tourniquet au rang des vieilles lunes, le porte-clefs de la campagne « Deuxième voiture » (métro, bus et RER y figurent les trois clefs de la ville) devient le premier emblème de l'entreprise, symbole de cohésion dans la diversité, et de simplicité dans les modes d'accès. Il ne sera détrôné que trois ans plus tard par un petit rectangle jaune parcouru d'une bande magnétique marron, dont les multiples déclinaisons feront le bonheur des créatifs pendant toute la décennie. En chewing-

En 1981, avec le ticket « chic et choc », le réseau devient un lieu sympa, ludique et branché. Dans les années 90, le ticket disparaît et laisse place à « L'esprit libre », qui salue la sagacité des voyageurs ayant choisi les transports en commun. L'avant-dernière campagne, « La meilleure façon d'avancer », haute en couleur fait une large place à l'humour.



19 h 15: Notre-Dame,
20 h: Parc des Princes.



Il a fallu attendre le début des années 70 pour voir la RATP se positionner sur le marché de la publicité. À l'époque, on ne disait déjà plus « réclame », mais on ne parlait pas encore de « communication ». En un quart de siècle, quatre grandes campagnes ont bâti l'image d'une entreprise moderne. Souvenirs...



gum ou en étiquette de jean, en nœud pap' ou en banc public, en plongeur ou en rideau de scène, en table de la loi ou en étoile du berger, le Ticket (il mérite sa majuscule) « chic et choc » marquera les esprits. Il émancipera définitivement l'image de la RATP : fini le temps où tout le monde faisait la gueule dans les transports en commun. Mais le propre de la pub est de capter et de refléter l'air du temps. Au début des années 90, l'ambiance n'est pas précisément à la fête. Le « Ticket » cède le terrain à « L'esprit libre » : une période de communication « douce », un peu en demi-teinte, prélude à la métamorphose chromatique (du jaune au vert) et à la création du logo « visage » que nous connaissons. Depuis, comme l'air du temps, la pub a repris des couleurs. La dernière campagne RATP était signée « La meilleure façon d'avancer ». Elle saluait la sagacité de ceux qui utilisent les transports en commun. Tout en mettant l'accent sur la portée « environnementale » de leur choix, elle perpétuait une tradition désormais bien ancrée dans la stratégie d'image de la RATP : donner à l'utilisateur une occasion de sourire. La nouvelle campagne, avec son leitmotiv en forme de lignes brisées, ne se démarque pas totalement de cet état d'esprit. Simplement, la publicité institutionnelle y fait un pas en avant vers la communication de proximité : les services personnalisés s'y taillent la part du lion, elle accompagne la mobilité de l'utilisateur, devance ses nouvelles exigences et laisse sa part à l'humour. À lire entre les lignes, ça va de soi ! ■

Franck de La Varenne

35 heures : le p



Les principes communs pour

Le protocole d'accord sur « les principes communs pour la négociation : temps de travail et création d'emplois » a été signé le 2 juillet. Le point avant l'accord définitif sur les 35 heures.

Le 2 juillet 1999, le protocole d'accord sur « les principes communs pour la négociation : temps de travail et création d'emplois » a été signé par les syndicats CFDT, CFTC, CGC, CGT Bus, GISO et maîtrise, CSA, c'est-à-dire les représentants de plus de 65% du personnel. L'enjeu est double : il s'agit d'une part de faire bénéficier les voyageurs de l'amélioration de la qualité de service, et d'autre part d'offrir aux agents une amélioration de leurs conditions de vie au travail et un meilleur équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle.

40 000 emplois à l'horizon 2001

Cet accord prévoit d'atteindre le chiffre de 40 000 emplois statutaires à l'horizon 2001, ce qui représente la création de 1200 emplois en deux ans. À partir du mois de septembre, des négociations décentralisées sont menées dans les départements sur les sept métiers principaux, et, au niveau de l'entreprise, pour l'encadrement et les opérateurs de gestion des ressources.

Un accord définitif sur la mise en œuvre des trente-cinq heures sera établi à l'issue des négociations, soit à la fin de l'année. *Entre Les Lignes* propose à ses lecteurs le texte intégral du protocole d'accord qui pose les bases de la négociation décentralisée. ■

Yvonne Kappès-Grangé

• Temps de travail et création d'emplois

Les organisations syndicales signataires et la direction de la RATP, en se référant aux principes énoncés par la loi 98-461 du 13 juin 1998, s'accordent pour engager des négociations décentralisées par métier sur la réduction et l'aménagement du temps de travail, en privilégiant la création d'emplois statutaires à temps plein au bénéfice du service public de transport de l'Ile-de-France.

Les signataires affirment qu'ils engagent ensemble cette démarche parce qu'ils partagent l'ambition que la RATP, grâce à l'amélioration continue de son efficacité et de la qualité de service, grâce à un développement attendu par les Franciliens et soutenu par les pouvoirs publics, sera capable de faire vivre 40 000 emplois statutaires payés à l'horizon 2001 et de contribuer ainsi significativement à l'accès à l'emploi – notamment des jeunes – en Ile-de-France.

À cette fin, les signataires précisent les enjeux et les conditions de leur ambition finale pour ces négociations, qui ne pourront déboucher qu'après une prise en compte des attentes des agents et la conclusion d'accords qui engagent une représentation majoritaire dans les métiers concernés.

• Les enjeux :

Les Voyageurs bénéficieront d'une amélioration de la qualité

de service, grâce notamment à :

- la poursuite de l'adaptation de l'offre à la demande, en particulier sur les réseaux métro et RER ;
- un développement global de l'offre, notamment le réseau principal à Bus ;
- un taux de disponibilité plus élevé des installations fixes ;
- un maintien de la régularité du transport et de la continuité du service public ;
- des agents plus disponibles pour les accueillir.

Les Agents bénéficieront d'une amélioration de leurs conditions de vie au travail et d'un meilleur équilibre vie privée-vie professionnelle, grâce notamment à :

- une augmentation du nombre de repos pour tous, négociée par métiers en partant de la diversité des conditions de travail spécifiques à chacun et définissant les équilibres cohérents avec les principes qui suivent ;
- la possibilité de travailler une semaine de quatre jours dans de nombreuses organisations ;
- la possibilité de choisir des formes variées de temps partiel : à la journée, à la semaine, au mois, à l'année ;
- des organisations plus souples et donc plus ouvertes, pour résoudre les difficultés individuelles liées au temps de travail ;
- la possibilité, sur la base du volontariat, de constituer un compte épargne-temps, permettant de prendre des congés de longue durée rémunérés.

protocole d'accord

la négociation

● Les conditions de déroulement des négociations :

Les évolutions seront négociées en cohérence avec les principes suivants :

■ **Le respect d'un processus de négociations défini et commun à chaque métier :** les négociations seront menées au niveau des établissements (au sens du droit syndical), avec sept métiers principaux, et au niveau de l'entreprise pour l'encadrement, ainsi que les opérateurs de la gestion des ressources. Elles devront déboucher dans chaque cas sur un accord qui engage une représentation majoritaire dans le métier concerné. Avant que les négociations s'engagent, des réunions transversales portant sur la méthode se tiendront pour l'ensemble des départements MTPI, les départements MTR et RER, BUS, SEC, les départements fonctionnels, les personnels d'encadrement. Les négociations concernant l'encadrement, ainsi que les opérateurs de la gestion des ressources, seront complétées en tant que de besoin par une négociation au niveau des établissements et par catégories. Pendant cette phase, une commission de suivi, regroupant la direction et les organisations syndicales signataires, permettra de suivre le déroulement de la négociation décentralisée.

■ **Le souci de prendre le plus possible en compte les attentes individuelles des agents :** des consultations pourront

être organisées au niveau pertinent, à l'initiative des négociateurs, pour consolider les projets négociés.

■ **Une volonté partagée d'innover dans les organisations du travail :** les signataires affirment leur volonté d'explorer ensemble toutes les opportunités contribuant à l'objectif visé dès lors que, dans le respect des limites légales, elles permettent à la fois d'améliorer la qualité de service et les conditions de travail, sans dégrader les coûts unitaires de production. Ils s'attacheront à donner priorité aux organisations favorisant la responsabilisation des personnes et des équipes. Pour cela, ils privilégieront le niveau de discussion le plus pertinent, dans le cadre du droit syndical.

■ **Des évolutions compatibles avec les finances publiques :**

- L'entreprise dégagera les moyens nécessaires pour financer au fur et à mesure les créations d'emploi, grâce à la croissance du trafic et des recettes – qu'elles soient directes ou compensées par les contributions publiques –, à la maîtrise des augmentations salariales, à la réalisation d'économies sur les dépenses externes. Elle poursuivra ces efforts avec le souci de respecter l'objectif de stabiliser la part des concours publics dans son budget.
- Les mesures négociées dans le cadre de la négociation salariale annuelle des années correspondantes préserveront le pouvoir d'achat des agents.

■ **Des évolutions en phase avec la volonté du législateur :** la référence du

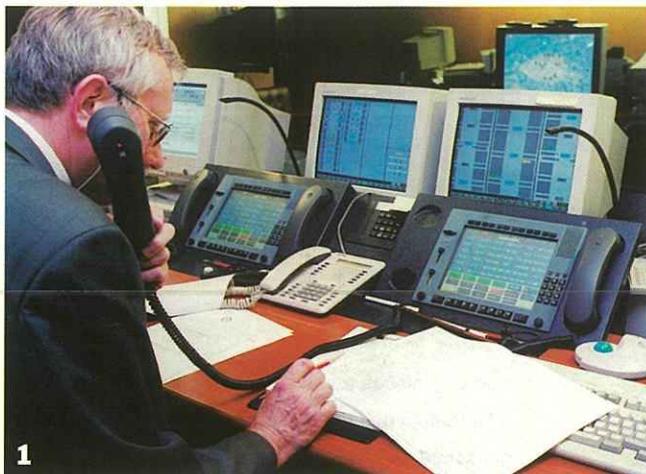
temps de travail, calculée actuellement sur la base de trente-huit heures passera à trente-cinq heures en moyenne sur l'année, sans aucune perte de rémunération. Les différentes dimensions de la loi s'appliqueront, notamment pour le respect des limites concernant les heures supplémentaires, le décompte des temps, la prise en compte des pauses légales et des astreintes, la définition des amplitudes et des rythmes.

● L'accord final

L'accord définitif portant sur la mise en œuvre des trente-cinq heures dans l'entreprise sera établi, à l'issue des négociations décentralisées : il consolidera l'ensemble des mesures négociées et précisera leurs éventuelles conséquences sur les textes actuels qui régissent le temps de travail à la RATP. Il arrêtera le calendrier global de mise en œuvre avec les étapes mettant en cohérence les actions de développement et leur financement. Il confirmera l'engagement que l'entreprise, qui comptait 38 680 emplois statutaires payés au 1^{er} janvier 1999, en fasse vivre 40 000 à l'horizon 2001, grâce à une politique d'embauche qui poursuivra les efforts de qualification et d'insertion, facilitant à différents publics l'accès à l'emploi stable. L'accord final prévoira, à la fin de sa mise en œuvre, d'en dresser un bilan et d'engager un débat sur les perspectives ultérieures de développement et leur impact sur l'emploi.

L'incendie survenu dans le tunnel du Mont-Blanc, le 24 mars, relance la polémique sur la sécurité en cas de sinistre important. Sensibilisée à ces risques, dans la nuit du 14 au 15 juin, la RATP a simulé une explosion à bord d'un train MI2N (à étage) stationné à quai. La simulation se produit à Châtelet-les-Halles (RER A), la gare la plus importante d'Europe, à l'heure de pointe. Il y a de nombreuses victimes. Près de deux cent cinquante sapeurs-pompiers de la brigade de Paris, des médecins du Samu, des représentants d'associations fourmillent et s'activent sur le site. *« Intervenir sur un quai n'est pas plus simple que sous un tunnel, pour l'organisation surtout, précise le général Lefèvre, commandant la brigade des sapeurs-pompiers de Paris. Le fait de croiser les flux, par exemple, risquerait de perturber considérablement l'intervention des secours. »* *« Avant de porter secours à un blessé, explique le professeur Carli, directeur du Samu de Paris, le premier médecin du Samu sur les lieux a pour consigne absolue de dresser un rapide bilan (nombre de victimes, ampleur et gravité des dégâts). »* Il transmet ce premier diagnostic à l'Assistance publique, qui prend alors le relais en contactant les équipes d'intervention nécessaires, recherche des blocs opératoires disponibles dans les hôpitaux de la région, régule l'évacuation des blessés. *« Orienter les victimes vers un même lieu hospitalier serait une grave erreur et ne ferait que déplacer le problème »,* ajoute le professeur Carli.

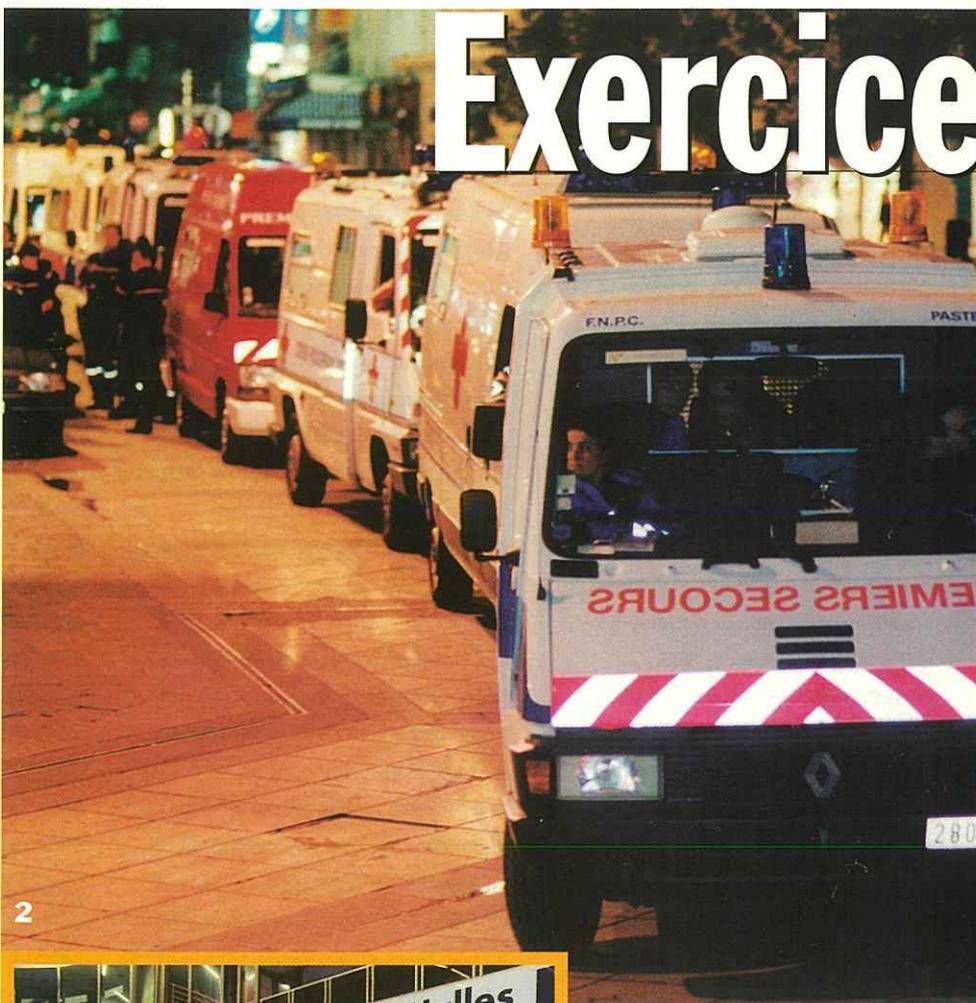
À la RATP, on dénombre près de quatre-vingts exercices de cette ampleur depuis les années 80. Avec pour objectif de mesurer la coopération et la coordination des intervenants, d'améliorer la réactivité et l'organisation des secours et de vérifier l'état des équipements de sécurité, comme le système de désenfumage, élément capital dans la gestion des incidents sous les tunnels.



1

L'inspecteur de permanence à Gare-de-Lyon

lance un appel précis aux sapeurs-pompiers à 18 h 30 : « Demande de secours à la suite d'une explosion sur la rame Naga 78 en queue quai 1 - direction de Boissy-Saint-Léger, gare RER de Châtelet-les-Halles, ligne A-, voyageurs blessés, panique importante... »



2



3

Balisage depuis l'entrée des secours jusqu'au lieu du sinistre

Pour optimiser le guidage des secours depuis l'entrée jusqu'à l'accident, les pompiers déroulent un ruban rouge et blanc à 18 h 42. Un cheminement indispensable pour se repérer, surtout dans un lieu enfumé.

Arrêt sur



4 Intervention des secours dans un train

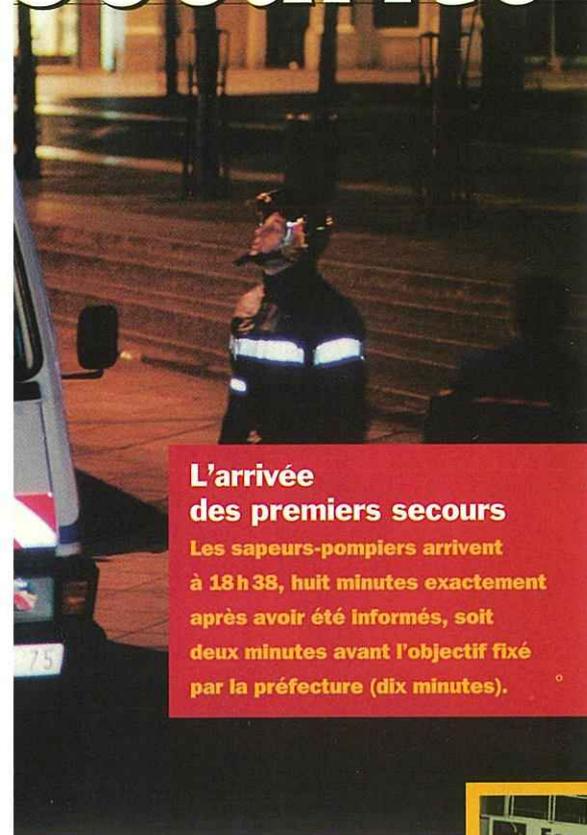
Les premiers soins sont dispensés par les sapeurs-pompiers et les équipes du Samu, sur le quai ou à l'intérieur du train. Ils sont ensuite évacués vers le poste de secours avancé.



Orientation des victimes

Les victimes traumatisées sont orientées vers une cellule composée de psychologues à bord d'un bus. Une autre cellule reçoit les familles des victimes, les réconforte et les informe.

sécurité à Châtelet



L'arrivée des premiers secours

Les sapeurs-pompiers arrivent à 18h38, huit minutes exactement après avoir été informés, soit deux minutes avant l'objectif fixé par la préfecture (dix minutes).

PHOTOS : MARGUERITE/DGC-AY



Départ pour l'hôpital

Après avoir relevé leur identité, les victimes sont remontées en surface par les pompiers et conduites dans les hôpitaux.



Au poste médical avancé

Un tri des victimes est effectué selon la gravité des blessures. Elles sont orientées vers quatre postes : les urgences absolues, les urgences relatives, les personnes traumatisées ou le dépôt mortuaire.

Caténairistes : les funambules de la nuit

La nuit, durant l'interruption de service, le caténairiste entretient et renouvelle les fils électriques. Une profession qui nécessite une attention de tous les instants et le respect des consignes de sécurité. Pourtant, le 24 mars dernier...

Pour nous qui sommes perchés à plus de 5 mètres de hauteur, la chute est sans aucun doute le risque majeur, risque parfois aggravé par des conditions climatiques peu propices comme le givre, par exemple, qui rend les installations glissantes», annonce Jérôme Andrieux, caténairiste à ESE. Funambules noctambules, ces hommes d'énergie assument la nuit surveillance, entretien et renouvellement des fils électriques de la caténaire. Alimentation particulière au RER et au tramway, toute intervention s'effectue durant l'interruption de service, afin de ne pas pénaliser le voyageur. Des consignes de sécurité très strictes rendent le risque électrique quasi nul. Et pourtant...

À l'aube du 24 mars, au cours d'une opération de déroulage, c'est le fatal court-circuit... «*Cycliquement, un programme de remplacement des fils électriques, jugés obsolètes selon le taux d'usure constaté, est mis en œuvre*», explique Gabriel Vargas, caténairiste à ESE. Une opération réalisée avec la grosse artillerie. Un train spécial «*TMC*» équipé d'un système de déroulage de câble et d'une nacelle qui facilite aux

agents l'accès à la caténaire. Martial Hervet, caténairiste à ESE, pose le décor. «*La veille, des imprévus techniques ayant engendré trente-deux minutes de retard en ligne, cela ne devait plus se reproduire.*» Ce soir-là cependant, «*les commandes de la seconde cabine s'avèrent défectueuses*, précise Éric Julien, caténairiste à ESE. *Une véritable course contre la montre s'engage, parce que le temps presse, le PCC aussi.*» Toutefois, le travail tire à sa fin, il ne reste qu'un boulon à poser... Mais le temps étant précieux, le courant est alors remis. «*Pression, précipitation, habitude peut-être..., c'est l'accident!*» rappelle Jérôme. «*Un flash, des éclairs, un véritable feu d'artifice*», se souviennent les uns et les autres. «*Deux courts-circuits, deux arcs électriques, le second aurait pu m'être fatal*», précise Gabriel qui revoit un nuage de fumée. Derrière, rien. «*À un mètre de moi, je n'apercevais même pas mon collègue*», rappelle Jérôme. Tous les agents sur la nacelle se le remémorent : «*Sautez!*» Tous se retrouvent alors sur le ballast, sans - heureuse-

ment - de traumatisme supplémentaire. Mais comment ? Nul ne s'en souvient ! Martial se rapprochait de la nacelle lorsqu'il a été visuellement frappé par la violence de l'explosion : «*Je les croyais tous morts.*»

Un vrai miracle, car tous sont indemnes. Seul Christophe Samson, caténairiste à ESE, a été brûlé par un morceau de fer en fusion au niveau du cou : «*Ce jour-là, je portais des lunettes!*» En fait, la chance fut avec eux. Aucun ne se trouvait, au moment précis du court-circuit, en contact avec le fil électrique. «*J'étais alors baissé pour ramasser le boulon qui venait juste de m'échapper*», poursuit Éric. Quant à Jérôme, cigarette aux lèvres, il cherchait vainement son briquet. Heureux dénouement, mais véritable choc pour tous. Devant ce

constat, un suivi a été demandé par le chargé de prévention du centre.

Au moment du court-circuit aucun caténairiste n'était en contact avec le fil électrique. Ci-contre, deux des agents présents ce soir-là : Christophe Samson et Éric Julien.





PHOTOS : MAUBOUSSIN/EGC-AV

Assuré par l'Institut d'accompagnement psychologique post-traumatique de prévention et de recherche (IAPR), il a permis d'extérioriser et d'échanger leurs sentiments sur l'accident. Unanimes, ces discussions collectives les ont beaucoup aidés, sans pourtant se prononcer aujourd'hui sur leur appréhension. La prochaine opération de déroulage (quatre par an) sera le baromètre.

Un métier où le contre-la-montre est incessant. « *Un travail stressant quand on sait que nous ne disposons que de trois heures avant de rétablir au petit matin l'alimentation des motrices* », lance Jérôme. Programmés, minutés, les travaux doivent être rigoureusement planifiés afin d'éviter toute dérive sur l'heure de départ du premier train.

L'exercice de ce métier passe par des compétences en électricité : École

Départ de l'équipe: au fond et au centre, Gabriel Vargas et Martial Hervet, présents la nuit du 24 mars.

technique de la RATP pour certains, CAP d'électricité pour d'autres... Le professionnalisme, la maîtrise de la caténaire s'acquiert ensuite sur le tas, grâce notamment aux plus anciens qui transmettent leur expérience et leur savoir-

faire. Un véritable travail d'équipe. Et un sens du service et des responsabilités qui l'emporte sur le choc : remettre le courant et rendre les installations aux voyageurs. ■

Catherine Houël



Mesures et préconisations

« Dans les premiers jours qui ont suivi l'accident, la priorité a été donnée aux personnes qui se trouvaient en état de choc », commente Jacques Buriller, responsable Prévention à ESE. L'accompagnement des agents, réalisé par l'Institut d'accompagnement psychologique post-traumatique de prévention et de recherche (IAPR), une structure indépendante créée récemment (cf. ELL n° 92) et placée sous la responsabilité d'un psychologue clinicien, s'est effectué sur la base du volontariat. Au-delà de cette aide et sans préjuger des conclusions de l'enquête de

l'inspection du travail non close à la date de mise sous presse, un rappel sur les principes de la gestion de l'énergie électrique a été réalisé pour tout le personnel de l'unité MER (maintenance des équipements RER et tramway). Mesure préconisée par le CHSCT et lors de l'analyse de cet accident, rarissime, selon la méthode de l'arbre des causes. D'autres actions sont en cours de réalisation telles que l'harmonisation des procédures de consignation entre les lignes A et B du RER, la remise en état du train de maintenance caténaire...

Montmartrobus: les machinistes de la Butte

Jean-Noël Cressin
et Marc Salmen sont
enthousiastes quand
ils évoquent Montmartrobus. Les
machinistes du bus électrique apprécient
la convivialité du trajet et des passagers.

Marc Salmen
et Jean-Noël
Cressin
aiment
circuler dans
les rues
étroites de
Montmartre.
Ils font partie
de la Butte.

Convivialité, tel pourrait être le maître mot de la ligne du Montmartrobus. Il est 15 heures et c'est l'affluence place du Tertre, le « minibus » est bloqué par la foule de touristes. « C'est souvent comme ça », commente Jean-Noël Cressin. À 51 ans, Jean-Noël est, depuis environ trois ans,

machiniste sur cette ligne. « Après avoir été vingt-quatre ans sur le 80, c'est un vrai changement pour moi. D'ailleurs, j'espère bien finir ma carrière sur cette ligne. Ici, ça ne rouspète pratiquement jamais. Nous avons une clientèle de visiteurs et d'habités qui habitent pour la plupart le quartier. » Des clients fidèles qui connaissent et tissent des liens avec les machinistes. « Si on reste absent trop longtemps, ils s'inquiètent et demandent de nos nouvelles à nos collègues pour savoir si nous ne sommes pas malades », confirme Jean-Noël.

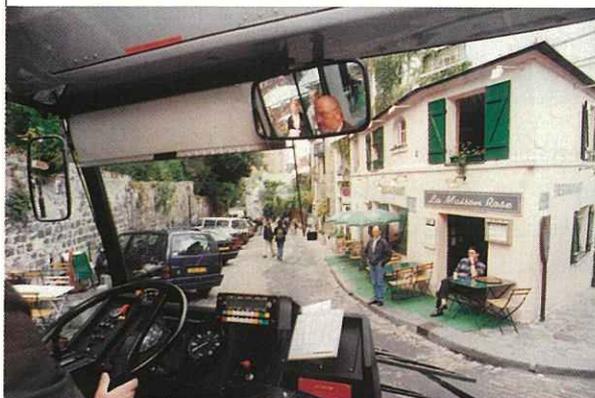
Françoise, née à Montmartre, fait partie des trente-huit mille habitants de la Butte. Cliente de la ligne depuis son

ouverture en 1983, elle souligne : « Il y a un véritable esprit de clocher à Montmartre, qui s'est transposé sur cette ligne. Tout le monde se connaît et les machinistes font partie de la Butte. »

Le bus repart dans les rues étroites et pavées de Montmartre. Des touristes, calés dans leur fauteuil, appareil photo à la main, « mitraillent » tout le long du trajet. Trajet qu'ils effectuent le plus souvent dans sa totalité.

Les obstacles ? La pluie et les voitures

Le parcours est agréable. Il croise la basilique du Sacré-Cœur, Pigalle... et, surtout, la vue est imprenable sur la capitale. La pluie qui se met à tomber est un obstacle pour le machiniste. « Quand il pleut, nous devons être vigilants car, avec les pavés, les rues qui montent et qui descendent et la petite taille du matériel, le bus "chasse" », ajoute Marc Salmen. Machiniste sur le 43, il est occasionnellement conducteur, depuis huit ans, sur le Montmartrobus. Cette ligne, qui est principalement équipée en petits bus Vanhool, possède également deux bus électriques. « Nous donnons une formation spécifique aux machinistes, pour le matériel électrique, sur la conduite qui se révèle être plus souple que sur le matériel standard et sur les règles de sécurité pour la charge électrique du matériel », confie Philippe



Behey, responsable de la ligne. En effet, à la fin de chaque tour, le machiniste doit mettre en charge le bus (environ six minutes) afin d'avoir une autonomie maximale. Des bus électriques et écologiques qui équiperont totalement la ligne à l'aube de 2000. « *Le seul véritable problème demeure le stationnement, surtout le dimanche, qui empêchent le bus de passer* », précise Marc. Les véhicules obligent parfois le bus à dévier du parcours habituel. Une situation qui s'est largement améliorée grâce à un partenariat avec la police. « *Quelquefois, les tournages de films nous contraignent à changer d'itinéraire, renchérit Jean-Noël, mais cela a aussi son charme, ces petits imprévus ne sont pas désagréables.* »

Les « tours » s'enchaînent, durant la journée, pour nos machinistes qui en font huit par jour. « *C'est une ligne courte, reconnaît Marc, avec un avantage, c'est que l'on travaille en service direct soit le matin soit l'après-midi. La ligne ne comporte qu'un seul service en deux fois.* » Le Montmartrobus sillonne ce quartier légendaire pour le bonheur des touristes et des riverains. ■

Yan Rodriguez



Forum Sécurité ferroviaire et régularité

Faire progresser la sécurité ferroviaire et la régularité, jamais acquises, et mettre en relief la nécessaire synergie entre les départements, tel était l'objet du forum « Sécurité ferroviaire et régularité » du 14 juin. Près de deux cents membres de l'encadrement, issus de l'exploitation, de la maintenance et de l'ingénierie, ont fait le point sur ce qui constitue pour chacun le service de référence. Trois exemples qui vont dans le sens d'une amélioration : – le « service des portes » concerne leur fermeture. Il met en jeu le rôle essentiel du conducteur confronté au comportement incivique de certains voyageurs. La maintenance modifie la dureté des boudins de porte et les loqueteaux pour éviter

l'accroche. Cette dernière modification est en cours de généralisation ; – la « signature de ligne » : le niveau de connaissances de cet examen, qui intervient après l'obtention du permis conducteur, a été modifié sur la ligne 8 et comporte une épreuve écrite et un oral ; – la charte PCC-ligne 9 affirme la responsabilité de tous les acteurs du transport (conducteur, agent de manœuvre, chef de départ et de régulation...) sur la régularité. Avec une prise en compte des particularités de la ligne et de ses voyageurs. Principes fondamentaux de la qualité de service, sécurité et régularité impliquent un double devoir de progression et de non-régression.

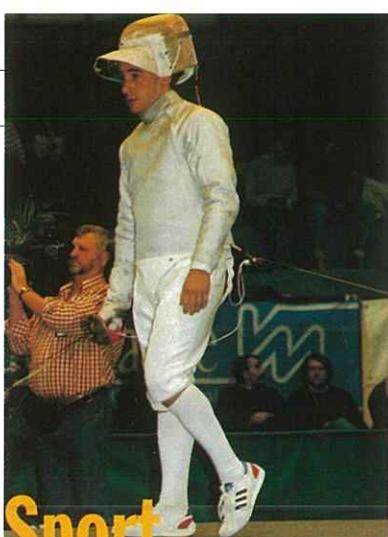
Le bon guide pour le bon titre

Pour chaque demande particulière, trouver la bonne réponse, telle était l'ambition de ce nouveau guide pédagogique, intitulé *Titres de transport 1999*, distribué à l'ensemble des agents de vente. « *Aujourd'hui, si on ne l'avait pas, il faudrait l'inventer* », affirme un jeune agent de station. En fait, que le client soit occasionnel ou régulier, qu'il soit touriste ou francilien, l'agent lui fera une réponse quasi personnalisée. C'est donc un outil précieux d'aide à la vente, mais également un recueil d'informations pratiques. Certains agents suggèrent d'ajouter des numéros pratiques, par exemple, mais rares sont les critiques.

« *Un guide globalement bien conçu, car enfin on a sous la main une mine de renseignements pour offrir le meilleur service aux voyageurs et ce, rapidement.* » Si les agents de vente sont intéressés et satisfaits par ce document pratique, d'autres agents souhaiteraient en bénéficier (agents des péages SIT ou du contrôle). Quoique n'ayant pas de fonction de vente, ils sont tout de même identifiés comme agents de la Régie par le voyageur. Ce guide leur serait précieux pour informer le voyageur. À chacun son guide, une demande générale ? **Contact - Dominique Rode, CML, tél. : (01 44 6) 8 36 11.**

Côté chiffres

- **Ouverture : février 1983.**
- **Nombre de machinistes en roulement : 10.**
- **La ligne fonctionne du lundi au dimanche (et jours fériés) : de 7 h 34 à 19 h 55.**
- **En 1998, elle a dépassé le million de voyageurs, soit environ trois mille voyageurs par jour.**
- **Exploitation : par le centre bus de Belliard.**
- **Longueur du parcours : 6,180 km.**
- **Quatre stations de métro en correspondance : Pigalle (lignes 12 et 2) ; Abbesses (ligne 12) ; Lamarck-Caulaincourt (ligne 12) ; Jules-Joffrin (ligne 12) ainsi que le funiculaire de Montmartre.**
- **Types de véhicule : huit Vanhool et deux Ponticelli électriques.**



Sport Quand l'US Métro fait mouche

Séoul sera la prochaine destination du champion de France seniors 1999, Jean-Philippe Daurelle, escrimeur international. Il y disputera, en novembre, les championnats du monde seniors au sabre. Une saison sportive qu'il a su terminer par la sixième place de la Coupe du monde. Jean-Philippe Daurelle appartient à la section escrime de l'US Métro, qui a d'ailleurs connu de bons résultats pour 1998-1999. Quelques-uns le démontrent : Guillaume Galvez, de la RATP, est champion de France en 1999. L'US Métro participe et se classe honorablement aux championnats du monde universitaires et aux championnats de France seniors. En juin, aux championnats de France par équipe à Toulouse, l'équipe 1 de US Métro, composée de Jean-Philippe Daurelle, Guillaume Galvez, Olivier Baudelot et Grégoire Moreno, a obtenu la médaille d'argent de deuxième division.

Contact - M. Auger, US Métro section escrime, tél. : 01 49 79 00 28.

À voir Fifax : peintre du métro

Il peint des métros. Fifax, artiste peintre figuratif, est passionné par « cet univers où se mêlent technique et architecture. Le métro aérien en particulier, avec ses ouvrages d'art, ses ponts : Bir-Hakeim, Austerlitz ou Bercy ». Avant de commencer une peinture, Fifax emprunte le métro, monte avec les conducteurs « qui m'ont toujours bien accueilli ». Il peint ensuite d'après les photos et croquis réalisés, pendant ses parcours, sur les voies, les trains, les lumières : « Je veux montrer la réalité, mais je l'interprète à ma façon... »

Fifax souhaiterait maintenant quitter le métro aérien pour le souterrain et peindre une grande station. Une peinture que l'on pourra peut-être admirer lors de sa prochaine exposition, en décembre, à la Sibman Gallery, place des Vosges.

Contact - Fifax, Sibman Gallery, 28, place des Vosges, 75003 Paris, tél. : 01 42 76 95 10.



Sport Deux fois champion



René Chavignon, technicien supérieur à SIT, vient de remporter la médaille d'argent au lancer de poids, catégorie vétérans, lors des championnats du monde qui se sont déroulés du 29 juillet au 8 août à Gateshead

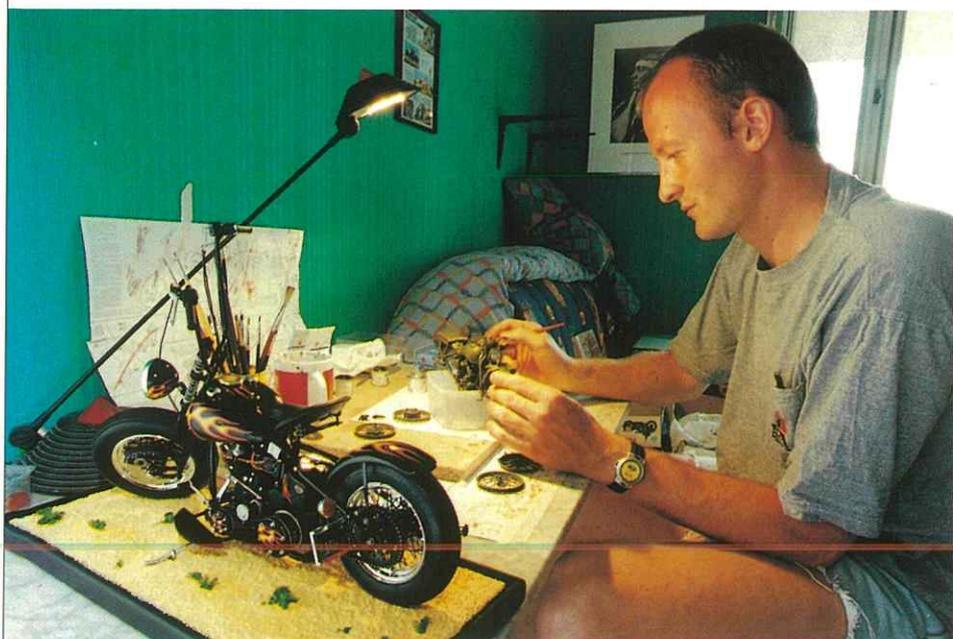
(Angleterre). Avec un jet de 14,21 mètres, il renouvelle sa performance réalisée à Malmö, en Suède, au mois de mars, au cours des championnats d'Europe (cf. ELL n° 90). Une bien belle illustration de la constance !

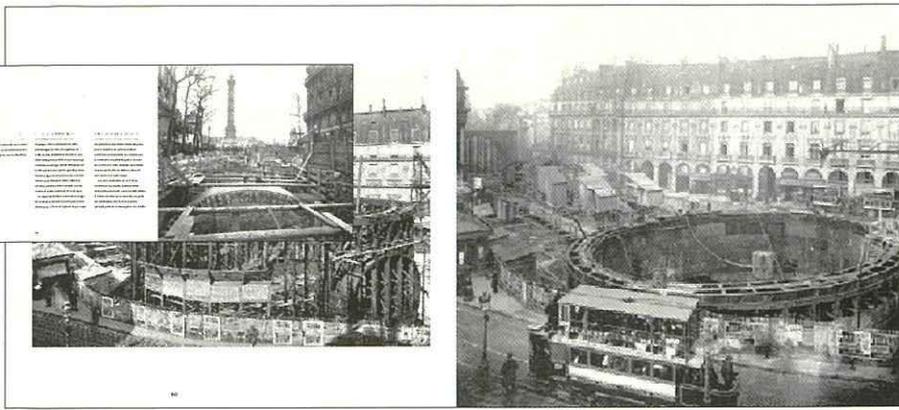
Portrait Il roule pour le modélisme

Une perceuse miniature, un cutter, de la colle, des instruments peu conformes au métier de mécanicien d'entretien. De fait, William Wolff, 27 ans, les utilise uniquement en dehors de ses heures de travail. Il s'adonne depuis bientôt vingt ans au modélisme, et il vient de remporter deux médailles d'or au dernier Salon européen

de la Porte de Versailles. Concourant dans la catégorie voiture et moto, son domaine de prédilection demeure sans conteste les Harley Davidson. Le seul modèle de moto qui se prête à la transformation, au « scratch » comme il est dit dans le milieu des aficionados. Ainsi, William ne se contente pas de réaliser la réplique miniature d'un modèle. Il s'inspire de ce qui existe pour créer des formes personnelles. « L'échelle, qu'elle soit au 1/6, 1/9 ou 1/12, n'intervient pas dans la difficulté. Je travaille sur plan avant de passer aux galbes. Pour que la symétrie soit parfaite, il faut le coup d'œil, car aucune machine ne permet de rectifier les erreurs. » William entretient un lien affectif avec ses réalisations – une certaine depuis ses débuts – et ne se résout pas à s'en séparer. Lorsque la place lui fait défaut dans son studio, il préfère les donner. Souvent, il lui arrive de présenter ses dernières créations à ses collègues du centre de La Maltournée pour recueillir leurs impressions. Se consacrant jusqu'à cinq heures par jour à ses maquettes, William est un vrai « mordu ». Porté par sa passion, emporté par ses rêves, transporté par ses Harley.

Contact - William Wolff, Bus, tél. : (01 43 0) 3 99 02.





Le Métro de Paris : 1899-1911, images de la construction

C'est le titre d'un bel album photographique consacré à la construction des huit premières lignes de métro. Il propose une sélection commentée des plus belles photos montrant Paris en chantier se préparant à accueillir le chemin de fer métropolitain. Les photographes de l'époque, avec leurs moyens rudimentaires, couvrent ces prouesses techniques qui ne cessent de nous étonner cent ans après.

Coédition Paris-Musées-RATP. Format 26 x 24 cm, 256 pages, 120 illustrations.

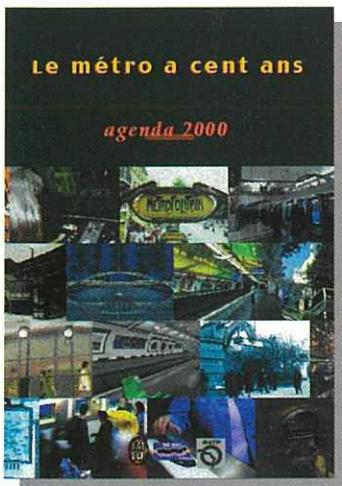
Prix public : 230 F, parution décembre 1999. Offre en souscription

jusqu'au 29 octobre 1999 : 185 F par exemplaire (150 F + 35 F de frais de port),

240 F hors France métropolitaine (150 F + 90 F de frais de port).

Chèque libellé à l'ordre de Gecip pour Paris-Musées,

à adresser à Gecip, BP 112, 91322 Wissous Cedex.



Également proposé en souscription, l'Agenda 2000, à l'occasion du Centenaire du métro parisien.

Un agenda pratique :

- semaine sur deux pages;
- de décembre 1999 à janvier 2001.

Un ouvrage d'évocation, voyage unique dans l'épopée du métropolitain.

Le métro en chiffres :

des chiffres et des dates racontent l'aventure humaine et les exploits du métro...

- *Chaque jour*, la station du jour (le nom, l'histoire, l'origine de chacune).
- *Chaque semaine*, « le métro vivant », des rubriques illustrées présentent le métro, acteur essentiel de la vie parisienne, moteur de progrès technologiques, culturels et urbains : histoire, techniques, architecture, décoration, art, vie sociale, événements, personnages, animation, publicité...
- *Chaque mois*, « la ligne du mois », des personnalités témoignent sur le métro, et évoquent leurs souvenirs « souterrains ».

Interviews et textes inédits spécialement réalisés pour cet ouvrage : Bertrand Poirot-Delpech, Jean-Pierre Coffe, Sylvie Joly, Jack Lang, Geneviève Dormann, Jean-Loup Dabadie...

Format 16 x 24 cm, 168 pages. Prix public : 139 F, parution 22 octobre

1999. Une offre de souscription est réservée aux agents

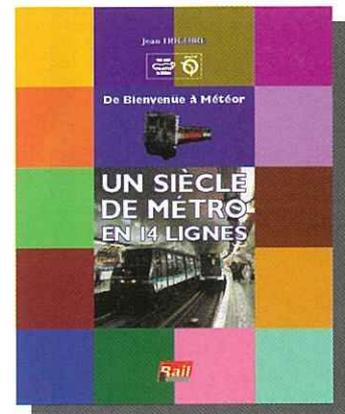
ou retraités RATP : 89 F par exemplaire à retirer, ou 110 F avec frais de port.

Chèque libellé à l'ordre de Tothème 54, à adresser à

Tothème 54, LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12.

*Deux livres
et un agenda
à feuilleter
cet automne
à l'occasion
du Centenaire
du métro.*

*Une offre de
souscription
est proposée
aux agents
et aux retraités
de la RATP.*



De Bienvenue à Météor : un siècle de métro en 14 lignes

L'ouvrage, signé Jean Tricoire (PAT), présente les diverses composantes du métro dans sa globalité : l'histoire, les ouvrages aériens et souterrains, les équipements, le matériel roulant, l'exploitation et le personnel. La deuxième partie de ce livre de référence constitue un véritable atlas historique et géographique des quatorze lignes du réseau.

Éditions La Vie du rail. Format 25 x 32 cm, 352 pages, 700 illustrations.

Prix public : 265 F, parution en octobre 1999. Offre en souscription jusqu'au

9 octobre 1999 : 220 F (175 F +

45 F de frais de port) et hors France

métropolitaine 265 F (175 F + 90 F

de frais de port). Chèque libellé à l'ordre

de la RATP, à adresser à l'unité Mémoire

de l'entreprise-VDR, LAC C 021, 54,

quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12.

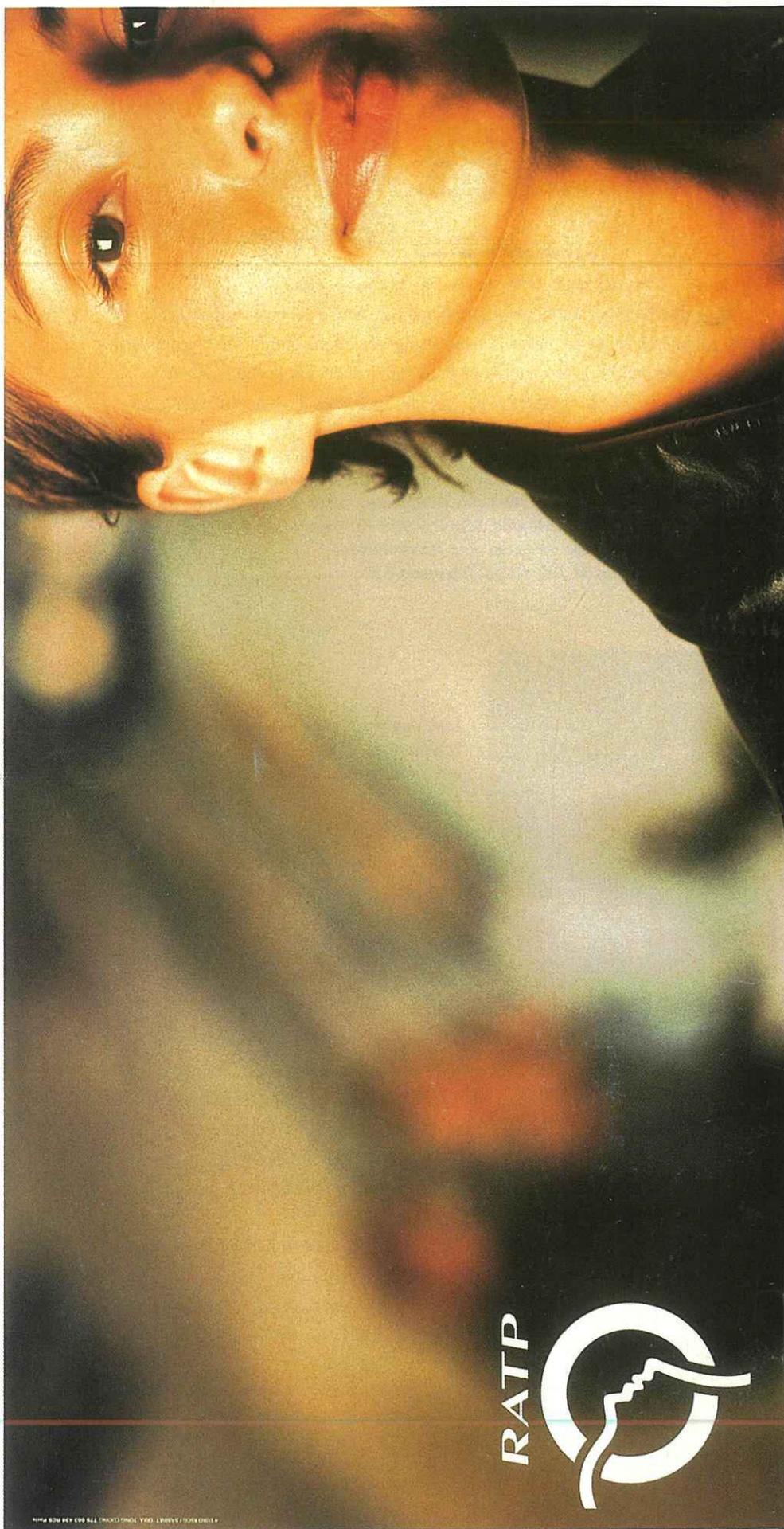
Pas dodo

Resto

Bruno

Boulot

Métro



RATP

