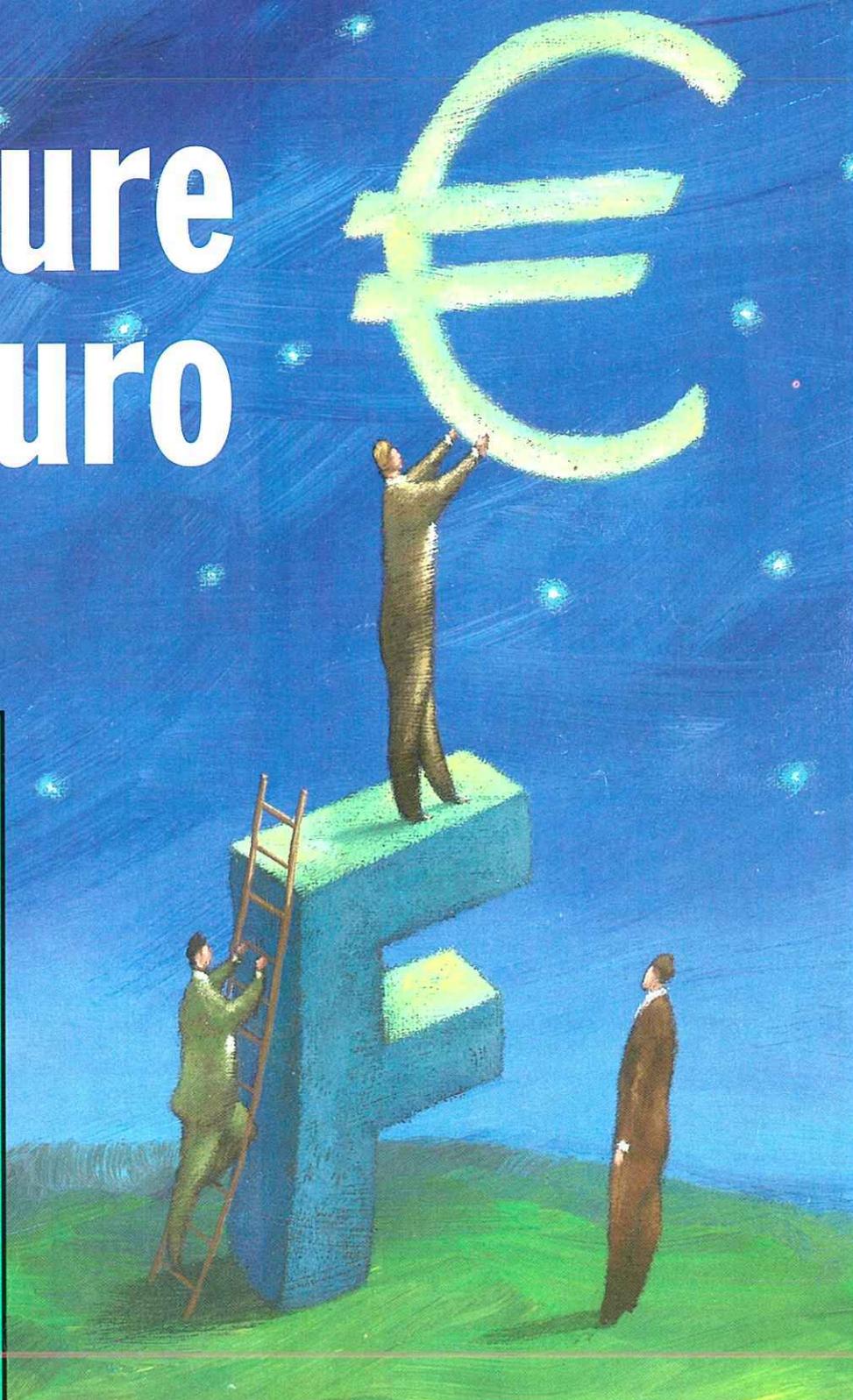


A l'heure de l'euro



Journée sans voitures : une piste à suivre



Trente-cinq villes ont participé le 22 septembre à l'opération lancée par le ministère de l'Environnement « En ville sans ma voiture ». A Paris, certains quartiers ont été fermés.

Mainteneurs : la connaissance partagée

Les mainteneurs de Val de Fontenay ont conçu une formation fondée sur la mise en commun de leur connaissance. Une initiative terrain récompensée par le prix de l'Implication.



Participation

Les élections des délégués du personnel (DP) et des représentants du personnel aux comités d'établissement (CDEP) auront lieu le 3 décembre 1998.

Voter aux élections professionnelles



Plus de 60% des agents participent aux élections professionnelles.

en compte leurs intérêts, notamment en matière d'évolution de l'emploi et des qualifications, des conditions de travail, de formation professionnelle... Si l'élection a lieu pendant le temps de travail, de nombreux agents peuvent être dans l'impossibilité – personnelle ou professionnelle – d'exercer ce droit. C'est pourquoi l'entreprise autorise certains agents à voter par correspondance: les agents éloignés de l'entreprise le jour du scrutin (déplacements, repos...), les agents malades ou blessés, les agents de service de grande nuit, les agents en congé et, enfin, ceux qui ne peuvent effectivement voter pendant leur service sans risque de perturber le service public. Si un second tour s'avérait nécessaire, il aurait lieu le 17 décembre 1998.

Philippe Carron

Renouvelées simultanément tous les deux ans, les élections des délégués du personnel (DP) et des représentants du personnel aux comités d'établissement (CDEP), permettent aux salariés de l'entreprise de s'exprimer à travers leurs représentants élus.

Avec des taux de participation au vote de plus de 60%, les agents ont régulièrement démontré l'intérêt qu'ils portent aux missions de ces institutions.

Rappelons que les délégués du personnel présentent au chef d'établissement toutes les réclamations individuelles ou collectives concernant les salaires, les primes, la protection sociale, l'application des textes légaux...

Dans l'intérêt des salariés

Quant aux membres des comités d'établissement, ils assument l'expression collective des salariés en prenant

Votez branchés

A titre expérimental, en remplacement du vote par correspondance, les agents des départements MTR (ligne 6), Bus (centre de Charlebourg) et DRH peuvent voter par téléphone (Télévote). Les agents concernés recevront sous pli confidentiel une carte de Télévote et les modalités d'utilisation. De plus, un système de vote par micro-ordinateur est prévu pour les agents de DRH qui voteront pendant leur temps de travail.

95.2 : mélodie en sous-sol

La Radio 95.2 prend le RER. Depuis le 1^{er} septembre, elle remplace donc Radio Orange, qui n'aura vécu que sept mois. 95.2 possède la particularité d'être présente en sous-sol dans



MARGUERITE/DGC-AV

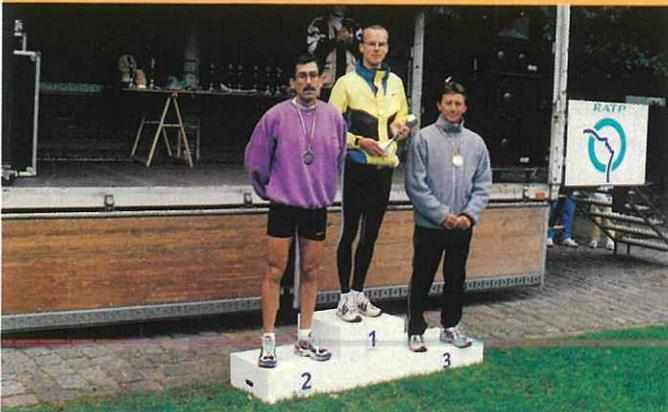
douze gares RER, mais également en surface sur le réseau hertzien (95.2 FM). Elle développe, désormais, un concept de « cityradio » en diffusant des informations pratiques ainsi que de la musique. 95.2 est détenue aujourd'hui à 14% par la RATP, à 35% par la mairie de Paris et à 40% par le groupe Vivendi. La présence radiophonique sous terre s'inscrit dans « la logique d'humanisation » de la RATP.

Du métro à l'Olympia : guidage pour malvoyants

Dans le cadre des deux concerts du chanteur Gilbert Montagné à l'Olympia (les 19 et 20 septembre), les accès de la station Opéra (lignes 3, 7 et 8) et les feux tricolores autour de la salle de concert ont été aménagés pour les malvoyants. Dans le métro, ce guidage radio avec des messages préenregistrés par le chanteur et son épouse ont été diffusés en boucle par quinze bornes, permettant ainsi un cheminement précis à travers les couloirs et les escaliers vers la sortie. Rappelons que le message est audible par tous les voyageurs quand le système est activé par l'utilisateur. Depuis la sortie du métro jusqu'à l'Olympia, la Ville de Paris a pris le relais et installé des bornes de guidage identiques. « Une initiative qui ne demande qu'à se prolonger », selon les souhaits de Gilbert Montagné.

Neuvième cross Unités : résultats

Arnaud Laviolette, de la délégation générale à la Communication, a remporté le neuvième cross Unités, le 4 octobre, dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Il a devancé Pierre Dubois (SEC Khéops II) et Patrick Sellier (RER Gares A), parcourant les 8 100 mètres en 25 minutes et 36 secondes. Le trophée par équipe a été remporté une fois encore par la ligne 13 du métro, comme l'année précédente. Rappelons que ce cross, créé sur l'initiative de quelques agents de maîtrise et opérateurs, en 1991, est ouvert à tous les agents des unités organisatrices: BUS, MRB, MRF, MTR, RER, SEC, SIT et DGC. Contact - Paul Renard, Bus Charlebourg, tél. : (01 44 6) 8 43 04.



PASCAL VANDERBERGUE



MARGUERITE/DGC-AV

Calypso : le passe urbain fait son chemin

Calypso, projet européen de passe urbain, est testé depuis le 15 novembre à Noisy-le-Grand par le personnel de plusieurs entreprises. Il s'agit de la Société générale, de la Caisse d'épargne et de La Poste, qui sont associées à la RATP pour promouvoir ce produit monétique-billettique. Avec ce passe urbain, ses possesseurs peuvent non seulement prendre le métro, mais aussi effectuer quelques achats, tels journaux ou pâtisseries, dans la gare RER et le centre commercial, grâce à une réserve d'argent stockée dans la carte à puce. Ce porte-monnaie électronique était déjà testé par cinq cents agents du département SIT à Noisy-le-Grand. Contact - Christine Van Den Berg, tél. : (01 43 0) 3 92 24; Manoëlle Présent, tél. : (01 43 0) 3 93 28.

Seine-Saint-Denis : échanges autour de la citoyenneté

L'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ) et les responsables prévention sécurité (RPS) de sept centres bus du secteur nord-est de Paris se sont associés à l'initiative du Forum culturel du Blanc-Mesnil. Ce dernier entend, au cours de l'année scolaire, faire réfléchir et agir les élèves du département de la Seine-Saint-Denis autour du thème de l'amour. A ce titre, des machinistes volontaires et les RPS vont accompagner la troupe du théâtre des Mille Fontaines lors des représentations de la pièce *Peine d'amour perdue*, de William Shakespeare, organisées dans les établissements scolaires désireux d'assister au spectacle. Une opportunité donnée aux machinistes de parler d'amitié, de fraternité, de solidarité... dans un secteur sensible. Contact - René Vaillant, APMCJ, tél. : (01 49 5) 7 87 84.



D.R.

Etoile compte ses voyageurs

Depuis juin 1997, un nouveau dispositif automatique de comptage des voyageurs équipe la station Charles-de-Gaulle-Etoile RER. Il a été développé par les départements DEV et SIT, en partenariat avec l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets). Le principe du comptage consiste à suivre le déplacement des voyageurs grâce à l'analyse d'images vidéo prises de dessus par plusieurs caméras installées sur une ligne de contrôle. Le système permet le comptage précis de tous les entrants, sortants, de suivre la direction empruntée et, aussi, de mesurer la fraude par différence avec le comptage des titres. Compte tenu des excellents résultats obtenus, la RATP étudie actuellement plusieurs scénarios de déploiement sur le réseau.

Contact - Hervé Jacolot, SIT-ISV, tél. : (01 48 1) 5 25 51.



RO/DGC-AV

Un machiniste gagne le « Bus d'or »

Roland Maurel, machiniste au centre de Lebrun a remporté, lors du congrès de UTP à Orléans, le 30 octobre dernier, le « Bus d'or », devant des conducteurs de bus venus de la France entière. Eric Roy, machiniste au centre de Fontenay, accompagnait le vainqueur comme suppléant. L'épreuve pour le « Bus d'or » consiste à parcourir un itinéraire, parsemé de difficultés, en un minimum de temps et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Cette épreuve avait été précédée du challenge bus RATP qui se déroulait le 3 octobre au centre bus de Créteil qui a mis en concurrence quinze candidats présélectionnés.



Nicole Huet, directrice du centre de Lebrun, remet le trophée Challenge bus à Roland Maurel.

MAUBOUSSIN/DGC-AV

3 décembre

- Elections professionnelles : délégués du personnel (DP) et représentants du personnel aux Comités d'établissement (CDEP).

5 décembre

- Concert de l'orchestre philharmonique de la RATP, salle Gaveau* à 20 h 45. Au programme Maurice Ravel « Pavane pour une Infante Défunte », Ernest Chausson « Poème pour violon et orchestre » et Hector Berlioz « Symphonie Fantastique ».

* 45, rue de la Boétie, Paris 8^e.

11 décembre

- Inauguration de la première Maison Roue Libre au 95 bis, rue Rambuteau (Paris 1^{er}) pour populariser l'utilisation de la bicyclette en milieu urbain.

17 décembre

- Si nécessaire, deuxième tour des élections professionnelles.

mi-décembre

- Campagne d'information voyageurs sur les réseaux concernant l'arrivée de l'euro à la RATP.

Jusqu'au 24 décembre

- « Les petits, ça peint ! » Cette année, la RATP fait appel aux enfants d'agents pour décorer ses réseaux à l'occasion des fêtes de fin d'année. Sur le thème, « Noël dans la ville », les petits acceptés jusqu'à 10 ans compris, pourront exercer leur imagination. Une partie de ces dessins seront repris pour les kits décoration destinés aux réseaux. Tous seront exposés sur les lignes de métro et de RER, ou affichés dans les bus. Le 9 janvier 1999, les auteurs des 100 meilleures réalisations seront récompensés, lors d'une fête à la Maison de la RATP.

Renseignements :

Sylvain Halison : (01 44 6) 8 36 35 ;

Michel Garret : (01 44 6) 8 36 54

Catherine Legendre : (01 44 6) 8 36 65.



CHABROU/DGCAV

Vingt midibus électriques à venir

LA RATP a lancé un appel d'offres de vingt midibus électriques (la réponse des industriels a été remise le 13 octobre 1998 : dix véhicules pour la ligne Montmartrobus, en remplacement des deux midibus électriques et des huit diesels actuellement en service, et cinq autres qui pourraient assurer, par exemple, la desserte du quartier du Marais, la Ville de Paris étant intéressée par ce projet. L'objectif de l'entreprise est double : offrir un service de bus de proximité non polluant et tirer vers le haut la filière électrique. Compte tenu qu'un bus électrique coûte environ deux fois plus cher qu'un bus diesel de même capacité, la RATP attend des partenaires intéressés (Ville de Paris, communes...) une participation financière couvrant au minimum le surcoût.

Ticket du jour : nouvel habillage

Depuis le 31 août 1998, l'émission quotidienne « Le ticket du jour » sur France 3 a changé de look. Nouveau générique, nouvelle musique, davantage graphique avec une signalétique stylisée en trois dimensions. L'émission d'une durée d'environ une minute est désormais plus colorée,

plus gaie et plus rythmée. Le fond reste le même, à savoir des informations de service : prévisions de trafic, manifestations, travaux, conseils de déplacements... Soit tout ce qui peut aider le Francilien à mieux se déplacer, et concourir à utiliser les transports en commun.

Comme plus d'un million de téléspectateurs, vous pouvez découvrir ce nouvel habillage chaque soir à 19h 57.



Mondial de l'auto : les bus défilent

Défilé d'un siècle d'automobile sur l'avenue des Champs-Élysées, le 27 septembre, en prélude au Mondial de l'automobile qui s'est tenu en octobre à la Porte de Versailles. Présente aux côtés des pompiers, de la police ou de La Poste, la RATP a sorti pour l'occasion son parc de bus anciens, figurant parmi les soixante-dix véhicules industriels et utilitaires. Un défilé retraçant cent ans d'histoire depuis la création de l'automobile avec près de deux mille modèles.



HELLIC/DGCAV



MARGUERITE/DGCAV

RVB, ligne 9 : de nouvelles techniques

La deuxième phase des travaux du RVB sur la ligne 9 a commencé dans le secteur Pont de Sèvres Marcel Sembat, avec trois semaines d'avance, en raison de l'utilisation de nouvelles techniques par le département ITA. Désormais, le ballast n'est plus renouvelé jusqu'au fond du radier, mais seulement à une profondeur de 0,25 mètre au-dessous du niveau inférieur des traverses. Ce qui permet de réduire les coûts, tout en maintenant une stabilité satisfaisante de la voie. Commencés le 12 octobre, les travaux doivent se terminer à la fin de l'année 1998. Un service d'autobus de remplacement fonctionne entre Pont-de-Sèvres et Porte-de-Saint-Cloud.

Hommage au grand Jacques

A l'occasion du vingtième anniversaire de la disparition du chanteur Jacques Brel, la RATP lui a rendu hommage, du 29 septembre au 2 octobre à la station Auber. Pendant ces quatre jours, des artistes se sont succédé pour chanter Le Grand Jacques (ci-dessous Jacques Grillot). La gare RER a également été transformée en salle d'exposition et de cinéma. Deux de ses films ont été diffusés, *L'aventure, c'est l'aventure*, de Claude Lelouch, et *Far West* de Jacques Brel lui-même.



HELLIC/DGCAV

Un avion en bambou à Auber

Un drôle d'oiseau s'est posé à la station Auber. Cet avion marie deux innovations concernant

la forme et le matériau retenus. Sa voilure est, en effet, faite d'ailes jointes en losange, mais l'essentiel

n'est pas là. Flyboo est construit entièrement en bambou naturel importé du Viêt-nam, du Japon et de la Chine – lamellé-collé pour les anneaux et tressé pour les ailes. Deux grandes écoles françaises, Supaéro et Estaca l'ont étudié, et des agents du département ITA, passionnés par le sujet, ont participé à titre privé à sa réalisation. Le 27 septembre, après une semaine d'exposition, Flyboo a pris son envol pour promouvoir le bambou – au profit de la survie des forêts tropicales – à travers le monde.



HELOD/DEC-AV

Hommage de la RATP aux victimes du terrorisme

● La RATP participera, à hauteur de 120 000 francs, au financement d'un mémorial dédié à la mémoire des victimes du terrorisme. Réalisé sur l'initiative de l'association SOS Attentats, il prendra la forme d'une sculpture-fontaine placée dans l'enceinte de l'hôtel national des Invalides.

La médiathèque de Vincennes à Bercy

● Depuis le 19 octobre, la médiathèque (archives historiques et centre de documentation) s'est installée à la Maison de la RATP (accès par la rue intérieure). Les nouvelles coordonnées sont : LAC C021 LYBY, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12, tél. : (01 44 6) 8 21 04.

Sensibiliser les agents aux systèmes d'info

Altair pour l'information en temps réel et Aigle pour la sécurité sont de nouveaux outils parfois mal connus. Pour sensibiliser les agents à ces systèmes, une première journée d'information a été organisée le 7 septembre (une seconde le 14 du même mois) pour l'ensemble du personnel du centre bus de Saint-Denis, centre dont la totalité des lignes sera d'ailleurs équipée d'Altair à l'horizon 2000. Une exposition, des maquettes et une vidéocassette présentaient de façon pédagogique les systèmes, leur utilisation, pour répondre aux nombreuses questions des agents. A terme, d'autres journées d'information sont prévues. Contact - Philippe Isenbeck, mission Altair, tél. : (01 44 6) 8 33 78.

Ecoute cancer

● Le service d'écoute téléphonique de la Ligue nationale contre le cancer, qui assure des permanences en soirée, de 18 h 30 à 21 h 30 et le week-end de 9 h 30 à 18 h 30, cherche des bénévoles pour soutenir les personnes confrontées à la maladie. Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas. Contact - Ligue nationale contre le cancer, tél. : 01 45 00 47 81.



Journée sans voitures : piste à suivre

*Parmi les 35 villes
qui ont participé
le 22 septembre
à l'opération lancée*

*par le ministère de l'Environnement, « En ville
sans ma voiture », certaines se sont distinguées.
Ainsi, Montreuil a supprimé la circulation
sur une grande partie de son territoire. A Paris,
certains quartiers ont été interdits de voiture.*

Une journée sans voitures ?
L'idée est bonne, c'est bien plus
agréable de conduire. Nous
côtoyons vélos, rollers, piétons... Cela
change du quotidien. » Didier, machi-
niste sur le 115, l'une des lignes du centre
des Lilas qui dessert Montreuil, apprécie
la journée « En ville sans ma voiture »
décidée par le ministère de l'Environne-
ment pour le 22 septembre. Il est vrai
que la ville de Montreuil, en réservant
un tiers de sa superficie à l'expérience,

a fait preuve d'une certaine audace. En
effet, « pour que la journée de sensibi-
lisation du 22 septembre ait vraiment
valeur de test, explique Jean-Pierre
Brard, maire de Montreuil, nous avons
l'ambition de jouer grandeur nature –
deux cent cinquante hectares ont été
neutralisés –, mais aussi de faire vrai
en accordant le strict minimum de
dégagements ». Une position prise à la
suite du constat de Jean-Pierre Brard
selon lequel « sur cent voitures qui tra-

versent le centre-ville, soixante-dix ne
s'y arrêtent pas, c'est-à-dire qu'elles
n'ont rien à y faire. Il faut donc orga-
niser la circulation automobile autrem-
ent pour que les gens vivent mieux et
que les automobiles polluent moins »...
En face de l'engagement de la commune
de Montreuil, le centre bus des Lilas se
met au diapason : renforcement des
lignes régulières traversant Montreuil,
instauration de navettes entre parkings
de rabattement et centre-ville, et pré-
sence sur le terrain d'agents afin
d'assurer l'information des voyageurs.

A quand la semaine sans voitures ?

Quel est le bilan de cette journée ? Le
centre bus des Lilas a noté sur ses neuf
lignes concernées une augmentation des
voyages de l'ordre de 12% par rapport au
mardi précédent et de 14% par rapport
au 23 septembre 1997, en précisant que
les renforcements des lignes avaient
donné toute satisfaction. Cependant, la
journée a été vécue par les machinistes
du 115 à peu près comme une autre.
Selon Alain : « Nous ne chargeons pas
plus que les autres jours, sans doute
grâce à la mise en place d'un service
supplémentaire. » « La conduite est
tranquille, reconnaît Didier, mais on ne
gagne pas de temps en raison des feux
tricolores. Ils sont en nombre impor-
tant sur l'itinéraire et nous ralentissent
toujours davantage que les voi-
tures. De plus, aujourd'hui, aux bar-
rières limitant le secteur sans voitures,
les automobilistes veulent passer





Tout au long de la journée du 22 septembre, les machinistes ont côtoyé piétons, cyclistes et rollers. Les bus n'étaient pas bondés du fait de la mise en place de services supplémentaires.

malgré tout, discutent et nous font perdre du temps. Il faudrait faire cette opération pendant une semaine pour que cela soit plus probant. »

« Dès demain, ajoute le maire de Montreuil, nous inaugurons à Montreuil notre première piste cyclable sur six cents mètres et l'on envisage de créer un abri gardé pour les vélos à la station de métro Croix-de-Chavaux. » La journée sans voitures ? Une opération réussie pour Jean-Pierre Briard qui n'en tend pas en rester là. ■

Simone Feignier



Le bilan d'un jour

■ Bus

Renforcement des lignes desservant les secteurs sans voitures de 7 à 21 heures. Présence d'agents sur le terrain et de voitures de régulation. La circulation fluide permettait une bonne régularité des passages. Trafic identique à un jour ordinaire, avec des augmentations ponctuelles enregistrées sur certains tronçons de lignes : 20, 63, 84 dans Paris, 161 à Argenteuil, 258 à Saint-Germain-en-Laye et sur les lignes de Montreuil.

■ RER

Mise en service de trains longs toute la journée et de points d'information à Luxembourg, Saint-Michel et Massy-Palaiseau. Pas de trafic supplémentaire notable enregistré.

■ Métro

Mise en service de trains facultatifs prévue en heures creuses sur les lignes 1 et 4 selon l'affluence. Effective sur la ligne 4. Augmentation du trafic allant jusqu'à 10 % dans les secteurs concernés. Présence renforcée des équipes mobiles sur le terrain.

Après le tag, la rayure

En partie neutralisés, les taggeurs ont trouvé un nouveau moyen d'exprimer leur contestation et leur incivisme : la rayure sur verre. Un phénomène difficile à cerner qui se développe rapidement en Ile-de-France malgré les actions menées pour le combattre.

Les premières gravures sur verre sont apparues en 1994. A la mi-1998, 80 à 100 % des trains sont endommagés.

Après le tag, la RATP doit faire face à un nouvel envahisseur : la rayure sur verre. Un phénomène qui n'est pas seulement francilien puisque les métros de New York et de Berlin y sont confrontés. Plus près de nous, la SNCF connaît ce nouveau genre de dégradations, qui est aussi apparu sur les vitrines de grands magasins parisiens. Dans le métro, la ligne 3 a été la première touchée en octobre 1994

puis les gravures ont rapidement gagné l'ensemble du réseau. A la fin de 1995, la moitié du parc était atteinte par les rayures, et à la mi-1998, il y a de 80 à 100 % des trains qui sont endommagés (pare-brise, vitres et même caisses). Comment expliquer ce nouveau phénomène ? Les matériaux utilisés par la RATP pour enlever les graffiti étant de plus en plus efficaces et les surfaces mieux protégées contre les tags, graphes

et fresques, les taggeurs ont dû trouver d'autres supports pour leur expression. D'après les études menées par les sociologues, le besoin de marquer leur territoire et d'affronter l'institution les a conduits à rechercher des surfaces plus fragiles, susceptibles de conserver une trace de leur passage et d'inventer un nouveau procédé d'expression. Les parties vitrées des stations et des trains se voient envahies par ces rayures irrémédiables – signatures bâton à l'origine puis curvilignes. Elles sont effectuées, pour la plupart, avec des morceaux de céramique de bougie de moteur, mais tout est bon, tournevis, pointe de tungstène ou matériel de maquettiste sont également utilisés. Que connaît-on du graveur ? Comme pour celui du taggeur, son profil est difficile à cerner : c'est un homme en général, âgé de 16 à 20 ans – donc parfois mineur –, agissant seul ou faisant partie de bandes, ou encore opérant en commandos portant cagoules comme on l'a vu récemment dans le métro.

Trois actions pour juguler le phénomène

Surveillance, maintenance et répression sont les trois actions menées de front par l'entreprise pour faire face à cette nouvelle forme de dégradation. Les lieux de garage des trains sont gardés par des maîtres-chiens et les installations télésurveillées.

Différentes expérimentations conduites par le département Environnement et Sécurité, à la fin de 1996, font apparaître que seuls les traitements préventifs (pose de films) des surfaces constituent la meilleure parade à ce fléau. Économiquement, la réparation des vitres endommagées n'est pas envisageable. Du côté de la répression, enfin, la rayure

PHOTOS MAUBUSSIN/DGCAV

Chiens dans le métro : la bonne maîtrise

La « mode » des pitbulls ou autres rottweillers – chiens considérés comme dangereux – pose un problème dans l'enceinte du métro. En réponse à ce nouveau phénomène de société, une action a été instaurée pour les équipes mobiles qui sont les plus concernées. La maîtrise du territoire du département Métro, en partenariat avec SEC, propose une campagne de sensibilisation depuis la fin de février. Effectuée au centre de Sucy-en-Brie, où Michel Paul, responsable du groupe cynophile, enseigne aux agents le moyen de percevoir le comportement des chiens en fonction de leurs attitudes. Si le chien est énervé ou non, les gestes à faire ou à ne pas faire pour s'approcher de l'animal en ne courant aucun danger. Cette campagne rappelle également la réglementation : seuls les chiens d'aveugles sont autorisés, les autres devant être tenus en laisse ou dans un sac sous peine d'amende (200 francs) et d'éviction immédiate. Une initiative qui permet à ces équipes de mieux appréhender les risques sur le terrain. En ce qui concerne ces mesures pour les voyageurs, il faut se souvenir que la ligne 4 avait déjà diffusé un dépliant (cf. ELL n° 79) soulignant les dangers et la réglementation. Un document repris par les lignes 1, 5, 7, 8, 12, 13, et bien perçu.



T.O'BRIEN/PICTURE GROUP/COSMOS

Nom de code : pims

Environ vingt-cinq mille. C'est le nombre de personnes qui transitent chaque jour par le pôle multimodal métro-bus d'Asnières-Gennevilliers. De fait, l'unité opérationnelle Bus Asnières et les deux communes envisageaient depuis un certain temps de créer un point d'information transport-ville. Rapidement, d'autres partenaires urbains ont souhaité participer au projet : La Poste, la Cnav (Caisse nationale d'assurance vieillesse), la Cnam (Caisse primaire d'assurance maladie), EDF, France Télécom. Le point informations multiservices (pims) était né. Il est constitué d'un lieu d'accueil et d'information avec présence d'automates de La Poste, des bornes Internet et, peut-être, à terme d'un point relais Internet ; d'un bureau de proximité avec des outils bureautiques, qui abritera, par exemple, des permanences de l'association Agence de valorisation des potentiels (AVP), un distributeur de billets de banque et, enfin, un espace de vie pour les utilisateurs. La construction du pims s'est faite dans le cadre d'un « chantier-école » (jeunes en insertion professionnelle) par le biais de l'organisme de formation Faire et en coordination avec les différents départements de la RATP : PRO, ITA-études, ITA-Chanzy, ESE, SIT. L'animation sera prise en charge par des jeunes de l'association « Partenaires pour la ville ». Une manière pour la RATP de confirmer son rôle d'acteur urbain actif et engagé.

**Contact - Emile Gaumart, DEV,
tél. : (01 44 6) 8 39 22.**

sur verre, ainsi que le tag, est considérée comme un délit pouvant entraîner une amende. Si la dégradation est importante, une peine de prison peut être encourue par son auteur pour délit de destruction ou dégradation d'un bien d'utilité publique. C'est le parquet qui qualifie l'acte.

Une justice de plus en plus répressive

Depuis 1990, devant la recrudescence des tags, la justice se montre plus répressive. Des conventions ont été signées avec les parquets de Paris, Nanterre, Meaux et Créteil, qui peuvent décider de mesures préjudiciaires pour les mineurs auteurs de dégradation. Elles évitent toutes poursuites et prévoient le « paiement en nature » : des travaux de nettoyage, par exemple, dans un centre bus. Mais si ces mesures ont été souvent appliquées pour les mineurs auteurs de tags, elles le sont beaucoup moins pour les rayures sur verre. Dans certains cas, celles-ci ont en effet des conséquences graves comme l'explosion de la vitre rayée. Ces mesures ne peuvent cependant pas juguler le phénomène qui connaît depuis peu une extension, puisque les gravures se propagent maintenant aux caisses des voitures : ainsi, sur la ligne 5 du métro, 80% des trains sont endommagés. ■

Simone Feignier et Catherine Houel

Les gravures se propagent aujourd'hui aux caisses des voitures.

80 % des voyageurs interrogés ont approuvé : le parfum dans le métro neutralise les mauvaises odeurs. Selon le département Environnement et Sécurité, initiateur du projet, il améliore le sentiment de propreté et d'hygiène. Parmi les quatre parfums testés, Madeleine remporte tous les suffrages.

Parfum de

était de neutraliser les mauvaises odeurs sans être entêtantes. « Il s'agissait de trouver un composant qui, mélangé aux produits d'entretien utilisés dans l'enceinte du métro et du RER, élimine les mauvaises odeurs, mais améliore également le sentiment de propreté et d'hygiène. Pour cela, il fallait un parfum qui ne rappelle pas aux voyageurs certaines odeurs de produits détergents tels qu'eau de javel, ammoniac, grésil », explique Alain Peresse, responsable de l'enquête-voyageurs au département Commercial.

Une nouvelle perception du métro

La fragrance Etoile, testée aux stations Wagram et Edgar-Quinet, et la fragrance Madeleine, testée à Saint-Paul, Alésia et Censier-Daubenton, sont plus particulièrement appréciées.

Madeleine est jugée agréable, évoquant la campagne, les bois, les fleurs, avec une bonne rémanence, c'est-à-dire « une bonne persistance de l'odeur », souligne Alain Peresse. Etoile apparaît tout aussi agréable, bien adaptée à une station de métro, sentant le propre, mais seu-

Pierre Nuyens, parfumeur :
« Trente-cinq matières premières entrent dans la composition de Madeleine. »

Préalablement, un état des lieux appelé « point zéro » a permis de faire un comparatif et d'obtenir un sondage du type avant-après.

Les résultats obtenus sont satisfaisants.

Pour plus de 80 % des voyageurs, les quatre fragrances répondent à l'objectif qui

Etoile, Madeleine, Concorde et Trocadéro : quatre parfums de métro ? Non, quatre parfums ou fragrances élaborés par la société Quest international à la demande du département Environnement et Sécurité (SEC) de la RATP.

Chacun de ces quatre parfums a été mélangé aux deux cires de nettoyage utilisées dans les stations par les deux entreprises d'entretien du métro, Onet et Comatec. Restait ensuite à les tester auprès des voyageurs.

En mars 1998, l'enquête* commence et aborde autant les questions relatives aux odeurs que l'aspect général de la station, l'hygiène, l'aération et l'éclairage.

* Enquête réalisée par la Sofres, sur une quinzaine de jours, avec un panel d'environ 4 000 personnes (à raison de cent questionnaires par jour et par station), dans huit stations souterraines, sans correspondances, et choisies pour leur fréquentation moyenne.

HELLOT/DSC-AV



métro

lement pendant la première semaine.

« Grâce au parfum, c'est toute la perception de la station par les voyageurs qui s'est modifiée. Cette senteur a fait évoluer favorablement d'autres paramètres comme la propreté, mais aussi l'aération et même l'éclairage. »

Les voyageurs ont tranché: Madeleine parfumerait désormais agréablement tout le réseau métro-RER. ■

Cécile Toin

Contact - Alain Peresse, CML, tél.: (01 44 6) 8 33 17.

→ Le défi du parfum

Questions croisées à Roland Epalle, directeur de division, et à Pierre Nuyens, parfumeur de la société Quest international.

Parfumer le métro, était-ce un enjeu énorme ?

Roland Epalle. - C'était un véritable défi. Il fallait que le parfum tienne entre les deux passages de cire. Une prouesse technique : un parfum agréable, qui persiste, mais sans asphyxier les voyageurs les premiers jours !

Comment avez-vous élaboré ce parfum ?

Pierre Nuyens. - Cinq cents matières premières ont été testées pour l'étude et, à partir de là, plusieurs compositions ont été proposées. Pas moins de trente-cinq matières premières entrent dans la composition du parfum Madeleine !

Y aura-t-il d'autres parfums pour le métro ?

Roland Epalle. - Nous n'allons pas créer de nouveaux parfums pour le métro, mais faire évoluer celui qui a été choisi afin de produire une odeur familière que les voyageurs associeront désormais au métro.

Quest I, 43, rue de Villiers, 92523 Neuilly-sur-Seine, tél.: 01 41 05 66 66.

« Demandez-nous la ville » : le bilan

L'opération « Demandez-nous la ville » double la mise: avec 120 890 visiteurs, soit plus du double que l'année dernière (60 000), c'est une belle réussite. Deux raisons principales peuvent expliquer ce résultat.

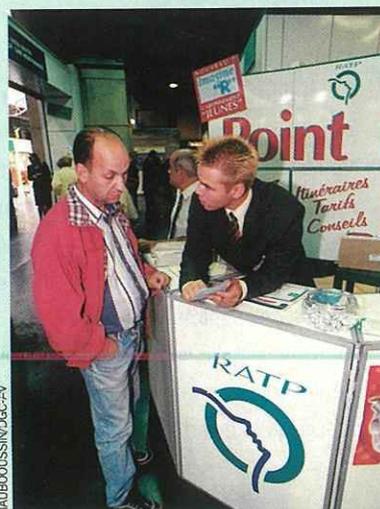
D'une part, un nombre de sites plus important (une trentaine de plus), d'autre part, la présentation du titre jeune Imagine R.

Les informations ou les « contacts » concernant les jeunes (à la fois parents et enfants) représentent à eux seuls presque les trois quarts des demandes. De plus, 17% de ces contacts jeunes, après le passage au stand, déclarent avoir l'intention de s'abonner au nouveau titre Imagine R.

Les réactions « à chaud » des agents participant à l'opération vont dans le même sens et ils s'accordent tous à dire que les contacts ont été très chaleureux.

Les autres renseignements concernaient les tarifs, les horaires et les itinéraires et beaucoup de demandes des plans bus et métro. L'objectif a donc été atteint et la RATP confirme avec ce type d'opération sa volonté d'aller au plus près des besoins de ses clients.

Contact - Brigitte Schuhmacher, CML, tél.: (01 44 6) 8 36 01.



MAUBOUSSIN/DEC-FY

OSSCAR sonde la clientèle

Depuis novembre 1997, une enquête de satisfaction clientèle (baptisée OSSCAR) est effectuée par les lignes 9 et 12 du métro. Il s'agit d'un questionnaire mené au quotidien par des agents de station, qui a pour objectif de mesurer la qualité de service perçue par les voyageurs. Originalité de la démarche : enquêtes et mesures prises sont entièrement gérées par l'exploitant. Conçu en étroite collaboration avec les deux lignes et le Département commercial, ce sondage prend en compte les vœux des clients pour déboucher sur des améliorations rapides et concrètes en station.

A titre d'exemple, on offre une meilleure signalétique ou on impose un effort supplémentaire concernant la propreté de la station. Lorsque les critiques portent sur des problèmes de fond comme la sécurité, l'agent, qui établit la synthèse du sondage, élabore ensuite un plan d'action avec le directeur d'unité. Au vu de l'efficacité obtenue, cette démarche pourrait se généraliser sur toutes les lignes. D'autant qu'elle favorise et améliore le contact entre agents et usagers.

Contact : Marc Beauhaire CML : (01 44 6) 8 36 07

Fabien Vieux (ligne 9) : (01 53 0) 2 53 12

Arnaud Lagarde (ligne 12) : (01 40 0) 6 72 93

Un tram-train à Mulhouse

Après Karlsruhe et Sarrebruck en Allemagne, le tram-train arrive à Mulhouse. En 2003, un nouveau mode de transport permettra de circuler sur rail et sur route. Trois lignes sont à l'étude. Début des travaux en 2001.



LA VIE DU RAIL

et comprenant 210 000 habitants. De plus, les voyageurs empruntant ce nouveau type de transport réaliseront de réels gains de temps : par exemple, vingt-cinq minutes de moins pour aller du centre de Mulhouse à Kruth, au fond de la vallée de Thann.

L'installation du tram-train entraîne également une restructuration du réseau bus existant. « Il va évoluer sous deux formes, à la fois en un mode de rabattement et en un mode complémentaire pour les zones non desservies par le tram-train », précise F.-X. Nonnenmacher.

L'instauration de ce nouveau type de transport permet aussi de penser que cela va faciliter le développement de l'activité régionale. Ainsi, avant même le début des travaux prévus en 2001, on parle déjà d'une nouvelle liaison périurbaine avec l'aéroport international de Bâle. Mulhouse innove et pourrait donner des idées à d'autres villes françaises. Le rendez-vous est pris pour l'inauguration en 2003. ■

Yan Rodriguez

Le 29 mai, le conseil d'administration du Sitram*, présidé par Jean-Marie Bockel, député-maire de Mulhouse, s'est prononcé à l'unanimité en faveur de la réalisation dans l'agglomération mulhousienne du projet du premier tram-train français, de tels réseaux n'existant qu'en Allemagne, à Karlsruhe (ville pionnière) ou à Sarrebruck. Le tram-train possède une technique permettant de circuler à la fois en zone urbaine et de pouvoir se raccorder aux voies ferroviaires de la SNCF. « Ce projet conduira à réduire la circulation automobile dans le centre-ville et à donner une part prépondérante aux transports en commun. La construction d'un métro était financièrement inenvisageable, le tram-train est donc la meilleure solution », précise François-Xavier Nonnenmacher, directeur général du Tram** et ancien

directeur, à la RATP, du centre bus d'Asnières. De fait, deux lignes urbaines, d'une longueur de dix-sept kilomètres, et une ligne périurbaine de trente-sept kilomètres reliant le centre de Mulhouse aux villes voisines de Thann et de Kruth sont prévues. Le coût total du réseau urbain est évalué à 1,6 milliard de francs.

Un gain de temps appréciable

Pour la ligne périurbaine, on évalue à 531 millions de francs les adaptations à effectuer, à savoir l'électrification des voies SNCF et la création de trois arrêts supplémentaires. Tout cela sera financé par l'Etat, la Région, le conseil général du Haut-Rhin, ainsi que par les communes de l'agglomération.

Le trafic espéré se situe entre 75 000 et 80 000 voyages par jour pour une agglomération regroupant seize communes

En Allemagne, Karlsruhe est la première ville à avoir adopté le tram-train.

* Syndicat intercommunal pour les transports de l'agglomération mulhousienne.
** Transport de l'agglomération mulhousienne.

TOUT SAVOIR SUR LA MONNAIE

Comprendre l'euro, savoir vendre en euros et **informer les voyageurs sur l'euro** : tel est le contenu de la formation destinée aux 17 000 agents en contact avec les voyageurs. Guide, mémento de poche, convertisseur compléteront la panoplie euro.



CHABROU/DGC-IV

A L'HEURE DE L'EURO

FAITES VOS COMPTES

Un café coûtera 0,91 euro (6 F);
une baguette, 0,64 euro (4,2 F),
un ticket de métro à l'unité, 1,21 euro (8 F),
une voiture 5 CV, 10644,68 euros
(70399 F). Sur l'hypothèse d'un taux
de conversion de **1 euro = 6,61352F**.



UN PASSAGE EN DOUCEUR

Le 1^{er} janvier 1999, l'euro deviendra la monnaie européenne. Cartes bancaires, chèques, virements et prélèvements pourront être réalisés en euros. Les pièces et les billets en euros seront mis en circulation le 1^{er} janvier 2002, alors que les espèces en francs seront progressivement retirées. La période transitoire de trois ans s'achèvera pour un passage en douceur à la monnaie unique.





LE COMPTE A REBOURS

Depuis 1997, la RATP prépare son plan de passage à l'euro: campagne d'information voyageurs, double affichage des tarifs, adaptation des équipements... RegARDS sur les enjeux et les calendriers.

Pour la première fois dans l'histoire économique contemporaine, onze des quinze Etats de l'Union européenne abandonneront leurs monnaies nationales pour l'euro: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Portugal. En se dotant d'une monnaie

unique, les Européens vont mettre un terme aux dévaluations compétitives et moins exposer leurs économies aux chocs monétaires extérieurs. Suppression des risques de change, meilleure comparaison des prix en Europe, monnaie forte et stable garantissant des taux d'intérêt peu élevés pour les emprunteurs, constituent les autres avantages de la nouvelle monnaie. Le 1^{er} janvier 1999, l'euro deviendra donc la monnaie officielle de la France: mais seuls les règlements sous forme de monnaie scripturale, c'est-à-dire les chèques, les prélèvements, les virements et les opérations effectuées avec des cartes bancaires seront possibles. En effet, il faudra attendre le 1^{er} janvier 2002 pour l'arrivée des billets et des pièces en euros. Cette dernière étape cruciale fait d'ailleurs l'objet de réflexions engagées par la RATP sur les dispositifs à instaurer pour gérer la période de double circulation des pièces et des billets, et ce, afin d'éviter la manipulation de deux caisses. Aussi, entre le 1^{er} janvier 1999 et le 1^{er} janvier 2002 s'installera une période transitoire où les entreprises bénéficieront de toute liberté pour réaliser leur adaptation à l'euro: au début, en cours ou en fin de la période. C'est le principe du « ni interdiction-ni obligation ». A cet égard, la RATP a préparé son plan de passage à l'euro. *Entre les Lignes* vous présente ce programme qui s'inscrit dans le calendrier national.

Le calendrier national

1^{ER} JUIN 1998

■ Création de la Banque centrale européenne.

1^{ER} JANVIER 1999

■ Début de la période transitoire de trois ans.

■ L'euro devient la monnaie nationale. Les règlements en euros sont possibles uniquement sous forme de monnaie scripturale: carte bancaire, chèque, virement, prélèvement.

■ Fixation du taux de conversion définitif franc-euro.



1^{ER} JANVIER 2002

■ Billets et pièces en euros sont mis en circulation.

Les espèces en francs, encore valables quelques semaines, commencent à être retirées.

■ Toutes les entreprises et les administrations basculent obligatoirement en euros. Les comptes bancaires, salaires, pensions, contrats, actes juridiques, impôts... sont convertis.

■ Disparition de la monnaie scripturale en francs.

1^{ER} JUILLET 2002 AU PLUS TARD

■ Les francs ne sont plus acceptés. Le cours légal des pièces et des billets en francs est supprimé. La Banque de France reprendra les billets pendant dix ans.

Le calendrier RATP



MI-DECEMBRE 1998

■ Campagne d'information voyageurs concernant l'arrivée de l'euro à la RATP.

15 MARS 1999

■ Dans tous les points de vente de la RATP, il est possible de payer en euros par chèque ou par carte bancaire.

■ Les tarifs sont affichés en francs et en euros.

MI-2000

■ Possibilité pour l'entreprise d'effectuer des commandes en euros.

NOVEMBRE 2001

■ Campagne d'information voyageurs concernant notamment l'arrivée des pièces et des billets en euros, ainsi que les conditions de retrait des pièces et des billets en francs.

1^{ER} JANVIER 2002

■ Les tarifs de la RATP sont exprimés en euros.

■ Tous les paiements en francs en espèces restent possibles pendant la période de circulation francs-euros, mais le rendu de monnaie est uniquement effectué en euros. Des conditions particulières sont instaurées pour la vente à bord des bus.



Trois questions à...

Jean-Pierre Balladur*

Qu'attend la RATP de l'arrivée de l'euro ?

Un des axes majeurs de notre plan d'entreprise 1998-2000 est l'amélioration de la vie quotidienne de nos voyageurs. L'arrivée de l'euro et les craintes devant les difficultés d'adaptation qu'elle suscite sont une occasion concrète de développer notre savoir-faire en matière d'accueil et d'information des voyageurs. La RATP en attend une meilleure reconnaissance interne et externe de nos agents exerçant des métiers en contact direct avec les voyageurs.

Sera-t-on prêts ?

Nous avons installé une organisation de travail en septembre 1997 et les actions engagées depuis lors sont conformes à notre planning de passage à l'euro. Les opérations actuellement en cours concernent la préparation des agents en contact avec les voyageurs, l'adaptation des équipements de vente et la création de supports écrits d'information sur l'euro destinés aux voyageurs et aux agents.

Quelle coordination la RATP a-t-elle mise en place avec la SNCF et d'autres partenaires pour ce passage à l'euro ?

Les principaux points de coordination avec la SNCF concernent l'information des voyageurs, les conditions de double affichage de nos tarifs, et la date du 15 mars 1999 à partir de laquelle nous accepterons les règlements par chèque ou par carte bancaire en euros. Nous avons soumis nos propositions communes au STP qui les a validées. Par ailleurs, la RATP participe activement aux réunions de concertation au niveau européen avec les entreprises de transport public, et nous suivons de près, au sein d'un groupe animé par l'Etat, tout ce qui se prépare à La Poste ou dans la grande distribution.

* Responsable de la mission euro à la RATP.





LA REGLE DU JEU

L'euro, tout le monde en parle... mais à quoi ressemble-t-il ? Comment réaliser la conversion du franc en euro ? Quand sera-t-on obligé de payer en euros ? Comment en savoir plus ?
Entre Les Lignes répond aux questions les plus diverses sur l'euro.



L'euro en billets et en pièces

■ Sept billets distincts par leur format croissant et leur gamme de couleurs, mais identiques dans tous les pays de la zone euro :

- 5 euros = 33,07 F
- 10 euros = 66,14 F
- 20 euros = 132,27 F
- 50 euros = 330,68 F
- 100 euros = 661,35 F
- 200 euros = 1 322,70 F
- 500 euros = 3 306,76 F

■ Huit pièces qui ont une face nationale propre à chaque pays (verso) et un revers commun (recto)

indiquant la valeur faciale. Un euro est divisé en 100 « cents » (on ne prononce pas le t) ou « centimes » :

- 1 centime d'euro (rouge) = 0,07 F
- 2 centimes d'euro (rouge) = 0,13 F
- 5 centimes d'euro (rouge) = 0,33 F
- 10 centimes d'euro (jaune) = 0,66 F
- 20 centimes d'euro (jaune) = 1,32 F
- 50 centimes d'euro (jaune) = 3,31 F
- 1 euro (bimétallique) = 6,61 F
- 2 euros (bimétallique) = 13,23 F

Comment en savoir plus sur l'euro ?

- **Guide pratique sur l'euro**, une brochure nationale disponible dans les mairies, à La Poste, dans les banques, dans les administrations..., qui répond de façon concrète aux interrogations des Français.
- **Un Numéro Vert** : 0 800 01 2002.

Une plate-forme de réponse téléphonique accessible durant tout le processus de passage à l'euro.

- **Un site Internet** : <http://www.finances.gouv.fr/euro> : plus de sept cents pages disponibles.
- **Un serveur télématique** :

3615 Euro 99, qui donne les avantages de l'euro, les modalités pratiques, l'euro dans votre région... (0,37 F/min).

- **Une exposition L'Euro et la Monnaie de Paris**, à l'hôtel de la Monnaie, 11, quai de Conti, Paris 6°, tél. : 01 40 46 55 24.

Est-il nécessaire d'ouvrir un compte en euros pour recevoir un virement en euros ?

■ **Non.** Vous pourrez recevoir un virement en euros sans pour autant disposer d'un compte en euros.

Votre banque se chargeant de convertir gratuitement la somme avant de la virer sur votre compte en francs.

Comment identifier et bien écrire « euro » ?

■ Le symbole de l'euro est en forme de € arrondi. La double barre horizontale symbolisant sa stabilité monétaire. L'abréviation retenue du mot euro est le sigle « Eur ».

■ En France, le terme euro prend un s au pluriel. Les centimes d'euro ou cents pourront s'appeler couramment euro centimes ou centimes d'euro.

Quand sera fixé le taux de conversion, et sera-t-il modifiable ?

■ Les taux de conversion des monnaies participant à l'euro seront irrévocablement fixés le 1^{er} janvier 1999 et ne pourront jamais plus être modifiés.

Quels moyens de paiement en euros aurai-je à ma disposition dès le 1^{er} janvier 1999 ?

Les particuliers pourront demander :

- la conversion de leur(s) compte(s) bancaire(s) en euros ou l'ouverture d'un compte en euros ;
- à disposer de chéquiers en euros : pour éviter toute

confusion, il ne faudra pas remettre ni accepter un chèque en euros établi sur un chéquier en francs ou inversement. La carte bancaire actuelle pourra être utilisée indifféremment pour des règlements en francs ou en euros.

Le double affichage est-il obligatoire ?

■ Non, la loi pour l'instant ne rend pas obligatoire le double étiquetage. Mais la concurrence pousse à pratiquer le double affichage des prix : c'est

encore le meilleur moyen de sensibiliser et d'informer les consommateurs d'ici à 2002 et de les garantir des risques de « valse des étiquettes ».

Le passage à l'euro est-il susceptible de remettre en cause tout ou partie de mes contrats en cours ?

■ Non. La continuité juridique des contrats est assurée par un règlement européen. Un prêt immobilier ou bancaire contracté avant le 1^{er} janvier 1999, et dont les échéances courent jusqu'en 2013, ne verra pas

ses conditions remises en cause (taux d'intérêt, montant des échéances, assurances, durée du crédit, etc.). A partir du 1^{er} janvier 2002, les mensualités seront simplement converties en euros, en même temps que votre compte.

Peut-on m'obliger à payer en euros ?

■ Non, en vertu du principe du ni obligation-ni interdiction, vous ne pouvez être contraint de régler en euros entre le 1^{er} janvier 1999 et le 31 décembre 2001.

Existera-t-il une règle générale de conversion et d'arrondissement s'imposant à tous ?

Oui. La règle des arrondis a été définie au niveau européen. Elle stipule que :

- le taux de conversion – il exprime la valeur d'un euro en francs – ne peut pas être arrondi ou tronqué. Il doit compter cinq chiffres après la virgule. Tous les exemples de calculs retenus dans ce dossier s'appuient sur l'hypothèse d'un taux de conversion de 1 euro = 6,61352 F ;
- les prix en euros, comme

en francs, sont exprimés avec deux chiffres après la virgule. Il faut donc arrondir après utilisation du taux de conversion de la manière suivante : si le 3^e chiffre après la virgule est égal ou supérieur à 5, arrondir au centime supérieur : 5,06517 euros arrondis à 5,07. S'il est inférieur à 5, arrondir au centime inférieur : 8,74389 euros arrondis à 8,74 euros. Tous les convertisseurs francs-euros géreront automatiquement les arrondis.

Combien ça coûte en euros ?



■ Un café : 0,91 euro (6 F)

■ Une place de cinéma : 6,80 euros (45 F)



■ Un téléviseur : 754,51 euros (4 990 F)

■ Un ticket de métro à l'unité : 1,21 euro (8 F)



■ Un disque compact : 18,90 euros (125 F)



■ Une baguette : 0,64 euro (4,20 F)



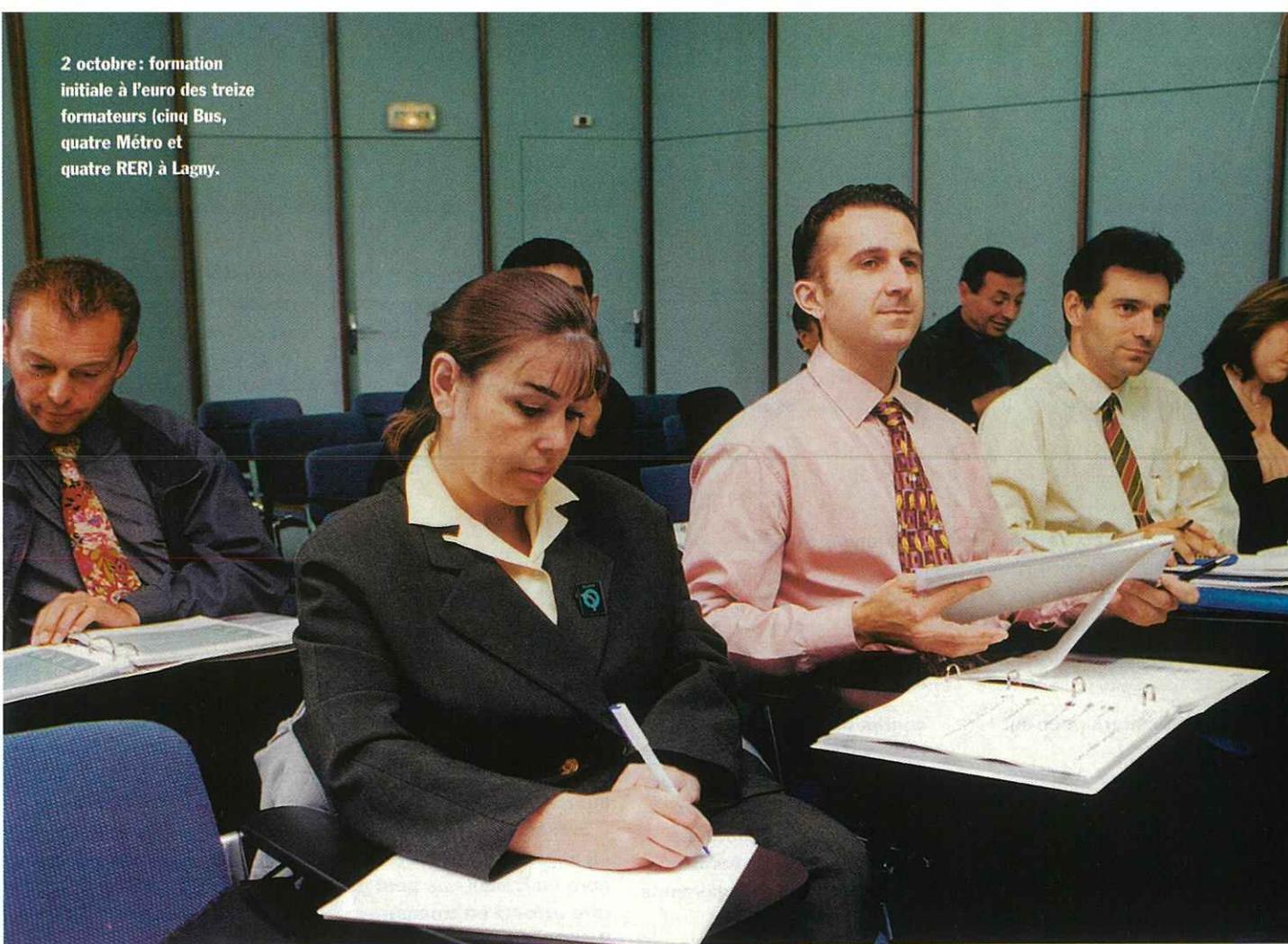
■ Un carnet de dix timbres : 4,54 euros (30 F)

■ Une Carte Orange 1-2, 2^e classe : 40,98 euros (271 F)



■ Une voiture 5 CV : 10 644,68 euros (70 399 F)

2 octobre : formation initiale à l'euro des treize formateurs (cinq Bus, quatre Métro et quatre RER) à Lagny.



CHABROL/DGCA-AY

RECETTES POUR L'EURO

Avec l'arrivée de l'euro, dès le 1^{er} janvier prochain, de nombreux domaines internes, à des degrés divers, sont déjà touchés : les équipements de vente, la formation, la paye et les prestations sociales, la comptabilité d'entreprise et les achats. Etat des lieux.

Pour préparer au mieux la période transitoire de trois ans qui s'ouvre, l'entreprise a dû adapter, modifier, renouveler de nombreux équipements. Sans oublier de former ses agents. Du côté des équipements de vente et des systèmes du contrôle des recettes, un certain nombre d'entre eux connaissent des modifications pour permettre, par exemple, l'édition, la lecture, la conversion, l'affichage en euros selon les particularités du matériel : terminal de paiement électronique, lecteur éditeur de chèque, terminal point de vente, Adup 90, 93 et 96. « Une opération lourde, complexe, résume Pierre Ragimbeau, responsable de l'unité ISV à SIT, qui nécessite de retoucher un système informatique qui comporte 700 000 lignes de codes développées par une

cinquantaine de personnes ! » Une mise à niveau simplifiant le travail de l'agent de vente, qui continue à ne travailler qu'en francs : tarification de base, saisies, états comptables de fin de session restant établis dans cette monnaie.

Du côté de la formation, ce sont près de 17 000 agents en contact avec les voyageurs qui sont directement concernés. Le contenu de la formation comprend trois modules : comprendre l'euro, savoir vendre en euros et informer les voyageurs sur l'euro. Le dispositif comporte d'abord une formation initiale complète de treize formateurs (cinq Bus, quatre Métro et quatre RER), qui assureront à leur tour la formation des agents d'encadrement, ces derniers prenant ensuite le relais auprès des agents de vente. « La formation initiale

Des outils au service des agents

Les agents de vente bénéficieront d'outils pédagogiques et techniques pour leur faciliter le passage à l'euro vis-à-vis des voyageurs.

Trois outils pédagogiques :

- un guide de l'euro de 30 pages par point de vente, comprenant trois parties : comprendre l'euro, vendre en euros et informer sur l'euro à la RATP ;
- un mémento de poche sur l'euro remis à chaque agent par son encadrement : synthèse du guide de l'euro ;
- un jeu de questions-réponses sur l'euro remis à chaque agent avec le mémento, ou comment apprendre l'euro en s'amusant.

Deux outils techniques :

- un convertisseur de poche pour les agents mobiles afin de faire la conversion en euros en tout lieu et à tout moment ;
- un convertisseur de guichet comprenant un boîtier-clavier pour l'agent et un écran pour le client lui indiquant simultanément les montants en francs et en euros.

est une bonne opportunité d'un travail en commun et transversal », avance Gilbert Pennanec, chargé de formation euro au département Bus. « Au métro, c'est bien l'encadrement des lignes qui forme les opérateurs. Une démarche de proximité que nous apprécions », défend Marc Guignard, du centre de formation des compétences Métro.

Du côté de la paye et des prestations sociales, l'entreprise joue l'harmonie et la sagesse : les feuilles de paye et de pension, ainsi que les différents décomptes de prestations sociales ne seront établis en euros qu'à compter du mois de janvier 2002. Cependant, dès le mois de janvier 1999, le net à payer et le net imposable des feuilles de paye et de pension seront exprimés chaque mois en francs et en euros. « Ce ne sont que des éléments d'affichage », précise Jean-Yves Le Joly, responsable de l'unité GIP Paye au département DRH,

A gauche, Hélène Augras, formatrice à FDC, Métro, entourée de trois agents de maîtrise de la ligne 9 : Gilles Lallouff, Pascal Senée et Fabienne Bastin.



qui sont obtenus directement par la conversion en euros des deux montants nets à partir du taux de conversion définitivement établi le 1^{er} janvier prochain. » Et, en ce qui concerne les prestations au titre de l'assurance maladie, le net à payer des bulletins de décompte sera libellé en francs et en euros au courant du 1^{er} trimestre 1999.

Enfin, pour la comptabilité d'entreprise, le passage à l'euro pose deux types de problèmes : savoir enregistrer rapidement des flux en euros, opération impossible avec les systèmes informatiques actuels ; définir la date à laquelle l'ensemble de la comptabilité pourra être tenu en euros, au plus tard le 1^{er} janvier 2002. « Cela ne sera possible que lorsque les systèmes comptables auront été mis à niveau et que le déploiement des nouveaux outils informatiques Chorus sera achevé. D'ici là, le franc restera la monnaie de référence de tous les contrats conclus par l'entreprise », rappelle Bruno Gallier, responsable de la comptabilité d'entreprise à CGF.

Dossier réalisé par Philippe Carron

Paroles d'agents

Pierre Chartier, ACS à Strasbourg-Saint-Denis

Je n'ai aucune appréhension, je suis habitué aux monnaies étrangères. Et c'est notre rôle d'aider les voyageurs.

Nadine Lemétayer, responsable clientèle à République

Si la RATP a décidé d'accélérer le passage, c'est un bien. Mais il faudra faciliter le travail des agents, car gérer deux caisses, cela ne va pas être facile.

Richard Vernassière, pilote à République

Beaucoup de personnes vont avoir des difficultés à se mettre dans le bain de l'euro. C'est normal qu'une entreprise comme la nôtre participe à la mise en place de l'euro.

A propos de la formation :

Hélène Augras, formatrice à FDC, Métro

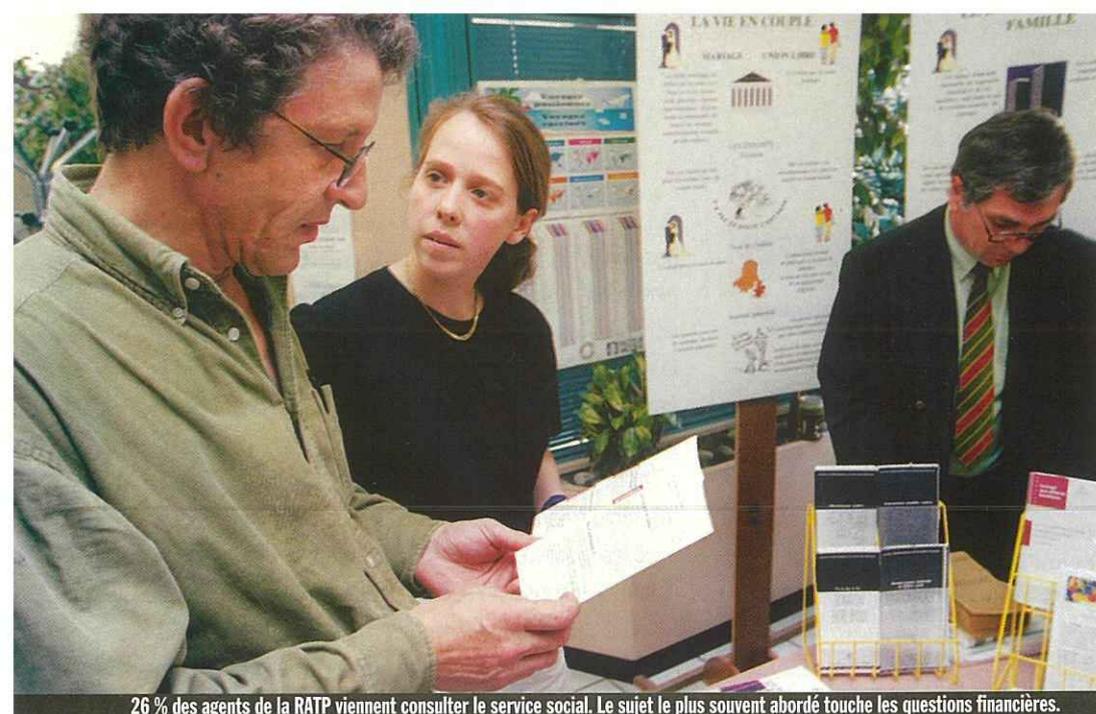
La formation est bien faite, car nous allons rassurer les agents : c'est très simple et, techniquement, tout a été fait pour leur faciliter le travail au quotidien.

Guillaume Baudoin, formateur NEF, Bus

Notre action de formation auprès des agents va leur montrer que l'euro est bien là, que l'entreprise s'implique et qu'ils auront un rôle à jouer.

Jean-François Susini, formateur au RER

Le contenu de la formation correspond bien aux besoins des agents de vente. Les documents sont bien faits et ils vont pouvoir donner sans problème une bonne information aux clients.



26 % des agents de la RATP viennent consulter le service social. Le sujet le plus souvent abordé touche les questions financières.

Service social, mode d'emploi

Le service social prodigue aux agents de la RATP conseil et information dans des domaines aussi variés que l'habitat, le droit de la famille, la législation, les questions financières. Il part également à la rencontre des agents par le biais d'expositions itinérantes.

Mariage, concubinage, séparation... Autant de questions de la vie quotidienne qui se posent à de nombreux couples modernes, auxquelles le service social de la RATP peut apporter des réponses. C'est d'ailleurs le thème choisi pour son exposition itinérante « Famille, droits et devoirs ».

Organisée en étroite collaboration avec les ressources humaines locales, elle se tiendra, jusqu'en 1999, sur dix-sept sites des départements MRF, ITA, RER, avec une permanence de l'assistant social du département. Ainsi, à partir des préoccupations individuelles les plus souvent abordées, le service social détermine

des thèmes de campagnes collectives. Il a déjà mis sur pied d'autres expositions : « Osons parler d'argent », « Voyage dans la législation sociale »...

L'information et le conseil représentent en effet l'une des missions du service social (voir encadré), et les actions de sensibilisation constituent l'occasion d'une prise de contact. « 26 % des agents de la RATP viennent nous consulter. Les trois quarts d'entre eux se manifestent à la suite d'actions collectives comme les expositions, constate Maryse Vernochet, responsable du service social à PPP. D'où l'importance pour nous de les développer. » Les sujets les plus souvent

abordés touchent aux questions financières (près de 22% de l'ensemble des questions), à l'habitat (11,5%), à la législation et au droit de la famille (près de 23%). « Dans ce dernier domaine, il existe une sous-information patente », insiste Maryse Vernochet. L'environnement professionnel n'est pourtant pas absent des préoccupations des agents : au premier chef, on trouve des demandes d'informations sur les arrêts maladie et les congés de longue durée (5,5 %), ainsi que les problèmes d'adaptation au travail.

Savoir s'adapter aux changements

« Les modes d'organisation de travail se transforment et les hommes doivent s'y adapter. Mais cela ne va pas toujours sans difficulté du fait du changement en lui-même, mais aussi des conséquences que cette modification peut apporter sur l'organisation de la vie personnelle. » Ces rencontres sont l'occasion d'écoute, d'aide et de soutien. Toutefois, chacun doit apprendre à prendre en charge sa propre situation, en fonction de son degré d'autonomie. Nous avons fait nôtre le principe du sage chinois Lao Tseu : « Donne un poisson à un homme, il le mange. Apprends-lui à pêcher, il se nourrira toute sa vie. » ■ Catherine Houel, Yvonne Kappès-Grangé

→ Les missions du service social

- **Information, aide, conseil auprès des agents.**
- **Médiation.** Lorsqu'il y a conflit personnel entre un agent et sa hiérarchie, il arrive aux assistants sociaux de jouer les médiateurs afin d'apporter un autre éclairage sur la situation et trouver une solution personnalisée.
- **Conseil auprès des structures de l'entreprise (instances hiérarchiques, comité d'entreprise), lors de la mise en place des politiques sociales : insertion des travailleurs handicapés, mode de garde des enfants...**



LES COORDONNEES

des assistants sociaux

● BUS - MRB

■ Asnières - Point-du-Jour Charlebourg - Nanterre	Nathalie MONNIER 01 44 68 42 89
■ Bastille - Belliard Championnet - Michelet autres unités MRB	Mireille MARCHIONI 01 49 25 57 44
■ Flandre - Lilas - Pavillons	Jocelyn ROGER 01 48 04 12 07
■ Créteil - La Maltournée Saint-Maur - autres unités BUS	Dominique PIGNON 01 43 03 97 12
■ Ivry - Vitry - Thiais	Laurence GOLLY 01 49 57 81 46
■ Croix-Nivert - Lebrun - Lagny - Brigade de surveillance	Odette PEREZ 01 48 04 16 36
■ Fontenay - Malakoff Montrouge	Magali LOPES 01 40 06 22 31
■ Aubervilliers - Saint-Denis Pleyel-Nouvel Espace de formation	Virginie EXERDJOGLOU 01 44 92 21 39

● MRF

■ Maintenance (MF67 - MF77) Etudes Ingénierie - Groupes de soutien	Evelyne CAILLAREC 01 44 36 32 46
■ Maintenance (RER - MP) AME	Geneviève ARRI 01 48 04 16 33

● ESE

■ GS - AE	Agnès PUJOT 01 41 95 42 41
■ DM - DR - AT - EV - CT - ER - IDM	Marianne CHABIN 01 43 03 99 62

● Services communs

■ Services communs 1 et 2	Mireille PAILLARD 01 49 57 87 44
---------------------------	-------------------------------------

● SIT

■ Ensemble du département	Marianne CHABIN 01 43 03 99 62
---------------------------	-----------------------------------

● ITA

■ Ensemble du département	Agnès PUJOT 01 41 95 42 41
---------------------------	-------------------------------

● MTR

■ Lignes 1 - 3 - 3 bis	Marie-Antoinette SABIANI 01 48 04 16 40
■ Ligne 2 Unités non opérationnelles	Mireille VARROQUIER 01 48 04 14 88
■ Lignes 4 - 5 - 10	Nicole JADE 01 48 04 19 45
■ Lignes 6 - 12	Annick BOUILLETTE 01 49 28 48 52
■ Lignes 7 - 7 bis - 13	Sandra CAPELLO 01 40 06 75 39
■ Lignes 8 - 9 - 11	Céline ALLAIRE 01 48 04 25 39

● RER

■ Ligne A (unité Gare) - ligne B	Marie-Hélène PICOT 01 40 02 47 46
■ Ligne A (unité Transport) mission CES	Suzy VESPASIEN 01 40 48 74 26



PAR THEME

les informations du service social

Sur les thèmes présentés ci-dessous, le service social peut vous fournir sur simple demande un certain nombre de documents d'information réalisés par lui ou par des instances extérieures.

● La vie en couple

Le mariage ; l'union libre ; l'enfant ; le logement.

● La séparation

Le divorce ; la rupture de l'union libre ; la pension alimentaire.

● Le décès et la prévoyance

Les assurances vie ; le partage des biens avant le décès ; le décès ; les droits du conjoint à la RATP ; la succession.

● Financement

Le crédit ; les difficultés financières ; le découvert bancaire ; les créances ; l'expulsion ; la saisie ;

la caution ; les informations pratiques (agrément assistante maternelle, mode d'emploi du chèque...).

● Fiscalité

L'acquisition d'un logement ; les impôts et les taxes ; les revenus fonciers, mobiliers...

● Santé

Droits des personnes atteintes par le VIH ; prévention et prise en charge de la toxicomanie ; prévention et prise en charge du sida.

● Assurances

Signer, résilier ou amender un contrat d'assurance ; l'assurance auto ; le bonus-malus ; l'assurance maison ; modalités en cas de sinistre ; atteintes aux personnes et assurance ; atteintes aux biens et assurances.

● Vos droits

La justice : des mots, des chiffres, le droit ou l'indemnisation des victimes ; l'acquisition de la nationalité française ; l'avocat ; le conseil de prud'hommes ; la justice des mineurs ; l'aide juridictionnelle ; l'espace « Pimprenelle » ; l'extrait de casier judiciaire ; les lois antiracistes ; être juré ; porter plainte.

Pour en savoir plus

Emmanuel Dovèze, service social,
tél. : (01 49 2)8 16 25.

Ou l'assistant social de votre secteur.

La ligne 14 a connu, du 11 au 18 octobre, une semaine de festivités à l'occasion de sa mise en service : journée portes ouvertes pour les agents le 11, présentation aux riverains les 12 et 13, pré-inauguration le 14 pour les entreprises participantes, et inauguration officielle par le président de la République le 15. Ce même jour, à 18 h 30, la ligne s'ouvrait au public. Le 18 octobre, une journée de transport gratuit a clos cette semaine riche en événements, et la ligne voyait sa fréquentation atteindre le chiffre record de près de 500 000 voyageurs en quatre jours.



Le ticket premier jour
 Pour célébrer la mise en service de la quatorzième ligne de métro à Paris, la première depuis 1935, la RATP n'a pas oublié les collectionneurs. Elle a émis un ticket « premier jour », en vente le 15 octobre dans toutes les stations de métro et les gares du tronçon central du RER. Une autre façon de marquer l'événement.



11 octobre : journée portes ouvertes pour les agents

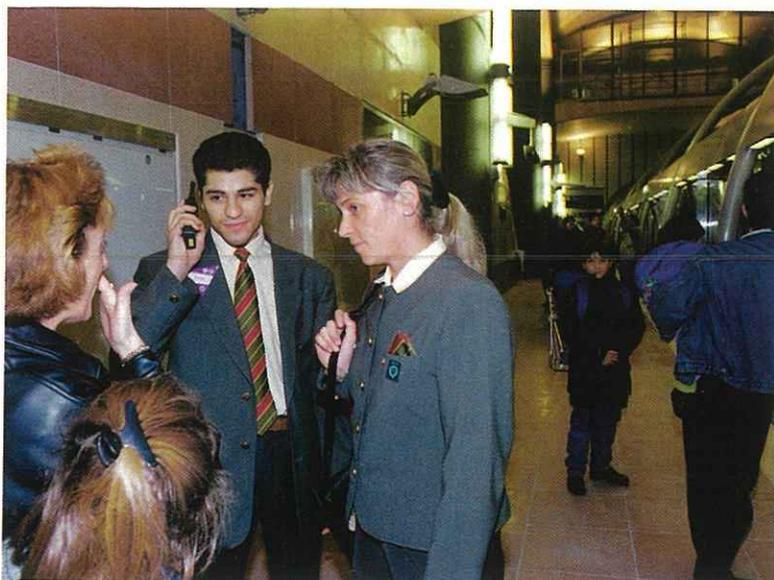
Ils étaient treize mille à venir en famille découvrir non sans fierté la quatorzième ligne du métro. De Madeleine à Bibliothèque-François-Mitterrand et retour, les plus jeunes se pressaient à l'avant de la rame, à la meilleure place, celle du... conducteur. Quant à l'atelier de maintenance de Tolbiac, il a connu un beau succès de curiosité, et selon un visiteur : « La file d'attente pour y parvenir n'avait rien à envier à celle des remontées mécaniques en pleine saison. »

15 octobre : inauguration officielle

Jacques Chirac, accompagné de Jean Tiberi, maire de Paris, Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France, Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports et Jean-Paul Bailly, a dévoilé une plaque commémorative à la station Madeleine. Puis il a parcouru la ligne jusqu'à la station Bibliothèque-François-Mitterrand, où il a prononcé le discours inaugural avant de discuter avec des agents.

Ligne 14





En présence des agents

Tout au long de la semaine, les agents ont accueilli, guidé et répondu aux multiples questions des visiteurs. Des premiers jours pas comme les autres, comme peut en témoigner cette équipe, présente dans la première rame à s'ébranler, le 15 octobre en fin d'après-midi, et qui s'est répartie dans les voitures sous les applaudissements chaleureux de tous les voyageurs.

Le badge ligne 14

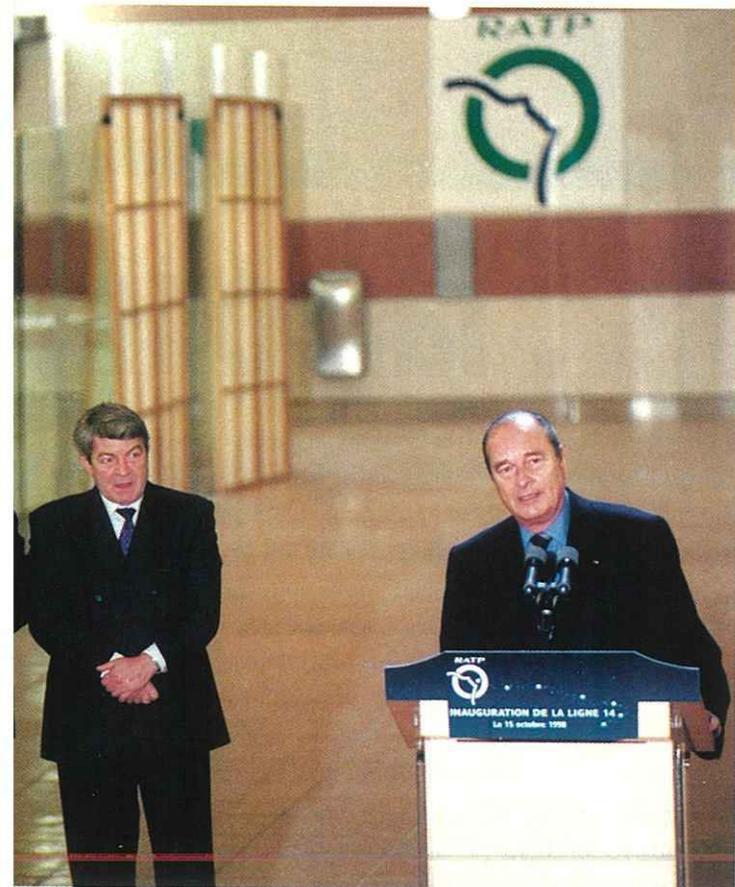
Aux couleurs de la ligne 14, un badge mauve a été conçu pour l'ensemble des agents. Fait de lignes dynamiques, évoquant une voile de bateau, il symbolise l'esprit d'équipe, valeur forte de la ligne. Si certains agents s'étaient tout d'abord montrés réticents à le porter, ils l'arboraient tous dès la première semaine d'exploitation.



Arnaud
Assistant Commercial



: c'est parti !



12-13 octobre : invitation des riverains

Les riverains, particuliers et commerçants, ont été sensibles à l'invitation de la RATP de leur présenter, en avant-première, la ligne 14. Le 12 octobre, près de cent cinquante personnes découvraient la station Madeleine, tandis qu'elles étaient plus d'un millier le lendemain à parcourir les six autres stations.



Mainteneurs : la conna

Trop théoriques, les formations ne répondaient pas à l'attente des mainteneurs de Val-de-Fontenay. Aussi, ont-ils mis au point une formation fondée sur l'échange des connaissances de chacun. Une initiative récompensée par le prix de l'Implication RATP pour l'équipe d'ESE.

L nous était impossible, la plupart du temps, d'effectuer les dépannages des nouvelles installations électriques, les formations reçues étant trop théoriques », explique Roger Régis-Constant, permanent de nuit de l'unité MER (maintenance des équipements du RER) de Val-de-Fontenay à ESE. La mise en place du REM (rapprochement exploitation maintenance), en 1994, a entraîné un élargissement des tâches des mainteneurs. Ils sont désormais appelés à intervenir non plus seulement sur les caténaires, l'éclairage,

la distribution de l'énergie électrique, mais aussi sur les installations de ventilation, les épaissements, les compresseurs, les grilles des gares..., installations nouvelles que les agents connaissent mal. « Les formations données sur les automates et les variateurs de vitesse, trop théoriques et trop magistrales, ne répondaient pas complètement aux besoins de la maintenance quotidienne. Ne pouvant assumer les dépannages, nous étions souvent obligés de revenir, ce qui occasionnait des pertes de temps aux-



Histoire de prix

Le prix de l'implication permet de désigner l'équipe qui représentera la RATP au prix national de l'Adefipe (Association pour le développement de l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise). Font partie de cette association créée en 1987 sur l'initiative de la RATP, sept entreprises de transport : Aéroports de Paris, groupe Air France, CGFTE, RATP, SNCF, Transdev et VIA-GTI. La RATP a remporté le prix de l'Adefipe à trois reprises :

- en 1988, avec une équipe d'ITA, «mécanisation pour le remplacement de traverses en béton en tunnel à voie unique » ;
- en 1996, avec « Réagir », action réalisée par quatre contrôleurs de l'unité Anti-fraude du Métro ;
- en 1997, pour « Ensemble, agissons pour satisfaire le voyageur », avec des équipes MTR de la ligne 8 et l'atelier de maintenance MRF de Javel.

entendons bien, confirme Alex, peut-être parce que nous nous sentons isolés des autres agents. A Val-de-Fontenay, nous vivons en circuit fermé. » Une fois la formation de terrain réalisée, elle est présentée au reste de l'équipe des mainteneurs de nuit puis aux collègues de jour et aux agents d'ESE-MER de Nanterre (ligne A) et de Bourg-la-Reine, sur la ligne B, confrontés aux mêmes problèmes.

Etre reconnu de notre département

La formation des opérateurs par les opérateurs a lieu la nuit – ce qui évite de bouleverser les rythmes de vie – pendant la période d'attente de la fin du service aux voyageurs. « *Durant ces temps de formation, remarque Alex Piauxt, nous nous retrouvons avec de jeunes agents aux connaissances toutes fraîches et avec des opérateurs expérimentés, ce qui permet des échanges extrêmement riches : les uns apportant des notions nouvelles, les autres leur savoir-faire. Nous avons également rencontré les collègues des autres centres et créé des liens entre nous. Les rapports humains sont sortis gagnants de cette expérience.* » Le 11 septembre, l'équipe ESE remportait le prix de l'Implication. « *Pour mettre au point notre présentation, nous avons été obligés d'apprendre à nous exprimer, à présenter de façon simple et claire notre démarche, toutes choses inconnues dans l'exercice quotidien de notre métier que nous avons découvertes avec beaucoup d'intérêt* », remarque Roger. « *La préparation du prix nous a pris beaucoup de notre temps personnel, ajoute Alex, mais notre objectif n'était pas de le remporter : nous voulions participer pour faire connaître notre métier, être reconnus de notre département, de l'entreprise, nous, les travailleurs de l'ombre !* » ■

Simone Feignier

Les mainteneurs d'ESE ont tour à tour présenté leur démarche : un exercice nouveau et difficile pour des personnes peu habituées à s'exprimer en public. De gauche à droite : Hervé Lapeyre, Régis Marchand, Robert Alliane, Eric Michaut, Joël Hachet, Alex Piauxt, Roger Regis-Constant, Josiane Laprat, Daniel Allieux, Guy Duperret. En coulisses, Yvette Bohler-Bernier et Jean-Michel Croin.

IMAUBOUSSIN/DOC-AY

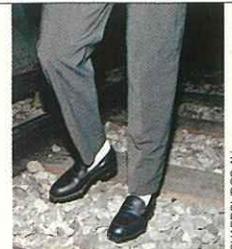
issance partagée

quelles s'ajoutait le mécontentement des exploitants et... des voyageurs. De plus, les interventions nécessitaient des améliorations du point de vue de la sécurité. »

Robert Aliane, autre permanent de nuit, eut le premier l'idée de monter une « formation de terrain » mieux adaptée aux difficultés rencontrées lors des dépannages. Joël Hachet et Alex Piauxt le rejoignent rapidement dans sa démarche, bientôt suivis d'Eric Michaux et de Daniel Allieux. Maquettes, platines d'essai reproduisant les installations

réelles et supports pédagogiques sont créés avec l'aide du responsable formation, Guy Duperret, et du responsable sécurité, Christian Jacques.

« *Nous avons adapté la formation au terrain, souligne Alex Piauxt, nous ne sommes pas des formateurs et ne prétendons pas l'être. Nous l'avons construite avec les apports de chacun, partageant et mettant en commun nos connaissances, plus ou moins pointues selon les domaines.* » L'équipe a bien fonctionné, sans doute parce que déjà soudée dans le travail : « *Nous nous*



Les conductrices repartent du bon pied

Il n'existe pas de chaussures de travail à usage professionnel pour les conductrices. Après plusieurs accidents survenus dans les cheminements sous tunnel, le groupe Prévention des risques professionnels de PPP se met à pied d'œuvre. Trois modèles sont testés actuellement par quatre conductrices de la ligne 10. Avec succès.

La RATP serait-elle *misogyne*? » s'interrogent avec humour Noëlle Aiuti, Sergine Lelief, Sandrine Panissal et Christine Vilatte, toutes quatre conductrices sur la ligne 10. En effet, les chaussures de travail à usage professionnel, qui font partie de la dotation aux conducteurs, n'existent qu'en modèle masculin, à partir du 40. « *L'entreprise n'a peut-être pas intégré la féminisation de ce métier dans tous les domaines* »,

De gauche à droite : Noëlle Aiuti, Sergine Lelief, Sandrine Panissal, Christine Vilatte, quatre conductrices de la 10. Au premier plan, les nouvelles chaussures.

constate Catherine Cyffers, directrice de la ligne 10. Il faut signaler que sur la 10, quinze conducteurs sont des femmes sur cent quinze agents. En utilisant des chaussures non adaptées (*voir photo ci-dessus*), elles risquent la chute lorsqu'elles empruntent les cheminements sous tunnel pour « garer » et « dégarer » les trains. Chacune de ces conductrices garde le souvenir d'expériences désagréables. En janvier 1998, Noëlle Aiuti se

tord la cheville en glissant sur le cheminement, alors qu'en 1995 elle avait déjà eu une cheville cassée. Sandrine Panissal dérape sur le quai de départ mouillé par le nettoyage : conséquence, une hanche déplacée... Une analyse des accidents, réalisée en 1998 par le groupe Prévention des risques professionnels de PPP, en a bien identifié la cause. Aussi, trois modèles de chaussures professionnelles spécialement conçus pour les femmes sont actuellement testés par Noëlle, Sergine, Sandrine et Christine.

Autre cause d'accident : l'éclairage

A l'unité Prévention des risques professionnels, on précise que les accidents de déplacement représentent à la RATP une cause majeure des accidents avec arrêt de travail : de neuf cents à mille par an, dont un tiers sur le métro. « *Attention ! Un accident du travail est rarement issu d'une seule cause*, commentent Bruno Duboscq et Hervé Gillet, de l'unité Action sociale et Prévention à PPP. *Outre les chaussures, l'analyse de l'accident incrimine aussi l'éclairage du parcours et la qualité des cheminements.* » On constate en effet des variations de cinq à soixante-quinze lux sous un tunnel : il faudrait donc rechercher un équilibre entre une bonne visibilité du parcours à pied et un éclairage qui n'aveugle pas le conducteur à bord de son train. Par ailleurs, les cheminements sont constitués de planches de trente centimètres de large, posées en équilibre sur le ballast. Par conséquent, elles bougent facilement. Les témoignages fusent : « *Lorsque le cheminement*



croise la voie, il devient souvent glissant, à cause de l'huile qui s'échappe des rames. [...] Et on circule le long du rail de traction, ce qui augmente les risques. [...] En cas d'incident en ligne, il nous arrive de marcher directement sur le ballast. » La solution serait de construire des cheminements « en dur » : la question a été posée à ITA-Voie. Sécurité, toujours ! « Certaines d'entre nous sont habilitées à entrer et à sortir les trains de l'atelier de maintenance, raconte Sergine. Nous devrions alors porter des chaussures de sécurité à bouts renforcés avec des semelles antiperforations. Mais, là encore, rien n'est prévu. » L'essai de différents modèles de chaussures, bien adaptés, est apprécié : « La 10 est une ligne qui bouge d'une façon positive, car étant une petite ligne, le dialogue y est plus facile. » En attendant, Noëlle, Sergine, Christine et Sandrine vont relayer cette expérimentation auprès de leurs collègues conductrices. Pour une extension à l'ensemble du métro en cas de succès ! Il existe actuellement 357 femmes au Métro et au RER, soit plus de 10 % de conducteurs. ■

Contact - Jean-Paul Le Bronnec,
MTR, tél. : (01 40 4) 8 77 72.

Yvonne Kappès-Grangé

Les femmes à la RATP en 1997

17,9% des agents sont des femmes (7076), dont :

- 21,7 % de cadres ;
- 20,5 % d'agents de maîtrise ;
- 16,9 % d'opérateurs.

Parmi les opérateurs, on distingue :

Les conducteurs : 10,1%
en 1996, la présence des femmes se confirme.

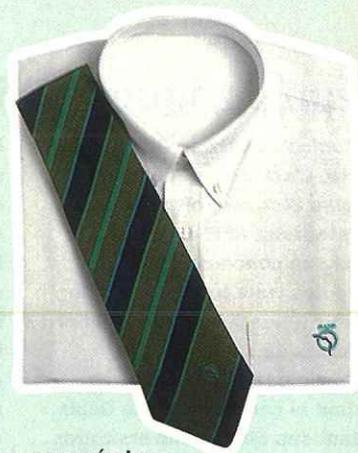
Les machinistes : 6% de femmes en 1996, un chiffre qui reste stable.

36,8 ans, c'est l'âge moyen des femmes (38,6 ans pour les hommes).

250, c'est le nombre de femmes embauchées en 1996 (contre 1 145 hommes).

Opération look 2000

Un nouveau parka sera porté par les agents à partir du mois de janvier prochain. Bleu marine et vert jade, portant le logo RATP, il répond au souci de l'entreprise de rendre les agents plus visibles auprès des voyageurs. Le vêtement a reçu des améliorations par rapport à l'ancien parka marron, après avoir tenu compte des demandes des agents : tissu en sympatex, plus imperméable et plus chaud, avec doublure amovible qui permet de le porter en toutes saisons. Le logo est brodé sur le rabat de la poche, comme sur les nouveaux vêtements qui désormais seront tous « siglés ». Les couleurs retenues pour le parka ont entraîné le choix de nouvelles teintes pour d'autres éléments de la tenue. Ainsi, les chemises, chemisettes et chemisiers pour lesquels le saumon est abandonné au profit du blanc (le tissu comportera une proportion plus importante de coton). Autre changement pour la cravate et la lavallière : le modèle « club » persiste, mais en bleu marine rayé bronze. Avec une nouveauté, la création d'une pochette de même style pour les femmes. De la mi-octobre à la fin mai, les agents dont la dotation comportent le parka, soit 7 730 opérateurs et agents de maîtrise du métro, du bus et du RER (ne sont pas



GAUVREAU/DGC-AV

concernés les conducteurs et les machinistes) recevront à leur domicile un bon de commande pour un kit comprenant deux cravates ou lavallières, cinq chemises et un parka. Le tout accompagné d'un dépliant présentant les nouveaux produits, d'une valeur de 1 112 points, mais qui seront proposés exceptionnellement à la moitié. Ce n'est pas tout ! Un catalogue sur la tenue des agents d'exploitation paraîtra au début de l'année 1999 : on y trouvera toutes les autres nouveautés de la tenue. Ainsi polos et tee-shirts seront proposés, non plus en vert ou ocre, mais en blanc avec liseré vert et marine sur le col ou l'encolure, en 100 % coton. Le vert du pull-over devient marine, tandis que l'écharpe bordeaux vire également au bleu marine.

Une évolution de la tenue des agents d'exploitation à voir sur les réseaux dès janvier 1999.



GAUVREAU/DGC-AV

Portrait Chant lyrique : Ghislaine finaliste

The Monica's Waltz de Gian Carlo Menotti. C'est avec cet air que Ghislaine Blot, responsable de secteur Est RER ligne A, a été finaliste au concours de chant lyrique des trois ténors organisé par la RATP les 4 et 5 juin à Auber. La passion du chant ? «Un déclic à l'âge de 13 ans en écoutant la cantatrice Mado Robin.» Pendant ses études universitaires, elle étudie le *bel canto* au conservatoire de Lille. Plus tard, à la RATP, sous la direction de Jean Giraudeau, Gilbert Lemasson et d'autres metteurs en scène, cette «soprano lyrique léger» chante opérettes et opéras.

Aujourd'hui, même si «concilier passion et vie professionnelle est parfois difficile et éprouvant», elle continue d'apprendre le chant, ce qui lui a d'ailleurs valu, en juin 1998, un premier prix de mise en scène lyrique à l'unanimité à la Schola Cantorum et un prix d'art lyrique au Concours national de Saint-Valérien. «J'adore la scène, adolescente j'ai aussi fait beaucoup de théâtre, et pouvoir concilier le jeu scénique et le chant, c'est merveilleux.» Des projets plein la tête, spectacles, disques, écriture de textes, Ghislaine Blot continue petit à petit à réaliser ses rêves.

A voir Aurore, demandez le programme !

Cette saison, deux nouvelles pièces au répertoire de la troupe de théâtre Aurore. En novembre et décembre, *Un air de famille*, d'Agnès Jaoui et Jean-Pierre Bacri. *Les Deux Vierges*,

de Bricaire-Lasaygues, sera jouée aux mois de janvier et de février. Le troisième spectacle, en mars, présentera une pièce de Claude Magnier, *Oscar*. Les représentations auront

lieu à la salle de la Mutuelle RATP, 62, quai de La Rapée, Paris XII^e.
Renseignements et location : 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0) 2 49 39

A lire Le roman de la rue

«Laurent, une quarantaine d'années, apprend son licenciement...

Il se réfugie au bistrot, sa femme décide de le quitter...» Une succession d'événements qui l'entraîne peu à peu dans l'univers sans pitié de la rue. Patrick Henry nous raconte, dans son roman *Bouche de chaleur*, le cheminement, malheureusement classique, d'un homme qui bascule dans le monde de la rue. Médecin, Patrick Henry a été responsable du Chapsa de Nanterre, où il a instauré la première consultation de SDF. Il a ensuite choisi d'intégrer la RATP pour poursuivre sa mission. Des années d'expériences, riches en témoignages de sans-abri, lui ont permis de construire les trois cents pages de ce roman. Un ouvrage où la réalité dépasse la fiction.

Editions Anne Carrière, 110 francs, disponible en librairie.



HELLOT/DSC-AV



CHABROU/DSC-AV

A voir Histoire de brouettes

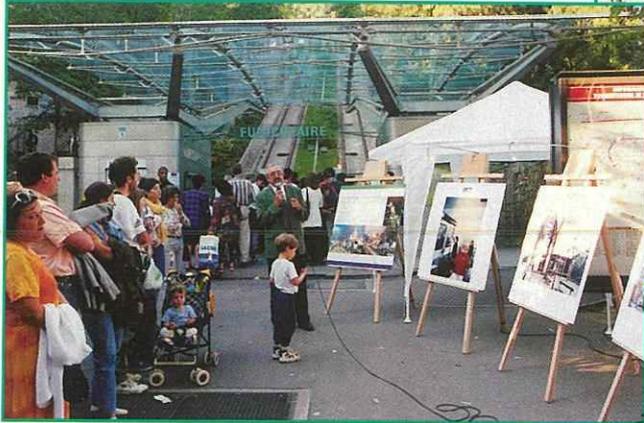
La brouette, style Sprague, vous connaissez ? Cet objet pour le moins insolite est présenté dans une exposition sur «la brouette à travers les âges», qui se tient chaque été, depuis trois ans, sur le site médiéval de Peyrusse-le-Roc (Aveyron). Photos, documents écrits et... brouettes racontent l'histoire de ce «brancard dans lequel l'un des deux porteurs est remplacé par une roue». Si vous êtes intéressés, rendez-vous l'été prochain à Peyrusse.

Contact - Yvon Serres, MRF, tél. : (01 40 0) 2 46 90.



SIMONE FEIGNIER

L'histoire du funiculaire et de ses évolutions techniques à travers les années était présentée à Montmartre, avec en prime des animations musicales autour des airs du vieux Paris.



Des navettes gratuites étaient à la disposition des visiteurs pour se rendre sur les différents sites ouverts par la RATP. Ici, le musée ESE de la rue de Toul.

Chronique des journées du Patrimoine

Avec plus de 11 millions de visiteurs dans toute la France, les journées du Patrimoine ont battu tous les records d'affluence. La RATP était partenaire de l'opération organisée, les 19 et 20 septembre, par le ministère de la Culture et de la Communication. Sur onze sites, les voyageurs passionnés des transports ont ainsi pu découvrir les richesses culturelles, historiques et techniques de l'entreprise. Reportage.



De 22 h 15 à 2 h 15 du matin, quelque cent soixante personnes ont pu assister à une visite de chantier de renouvellement des voies ballastées (RVB). Organisée à la station Charonne, avec la collaboration de la ligne 9, cette visite de chantier sous tunnel a été très appréciée.

A la Maison de la RATP, découverte d'une exposition sur les vieux métiers de Paris : objets, animations vidéo et livres étaient montrés.



Avec plus de mille cinq cents visiteurs, les portes ouvertes Guimard, organisées par le département ITA, ont sans conteste été le « clou » des manifestations de la RATP. Sur trois cents mètres carrés, on a pu admirer des éléments Guimard en grandeur nature, ainsi que des démonstrations effectuées par les agents qui sauvegardent ce précieux patrimoine.



C'est
pour
vous
que
je ne
fume
plus



Moi
aussi
j'ai arrêté



Pour
moi
?

DANS LE MÉTRO